

M1, riprendono i lavori per il prolungamento Sesto-Cinisello/Monza. M5, presentato il progetto di fattibilità per i prolungamenti verso Monza e Settimo Milanese

Milano, 23 maggio 2017

Dobbiamo usare sempre meglio lo spazio pubblico delle piazze e delle strade,

- per muoverci meglio e di più, per stare meglio tutti:
 - velocemente, in maniera flessibile, in sicurezza e con qualità

Milano si muove tanto:

- nella città metropolitana 5,6 milioni di spostamenti/giorno. Di questi:
- metà in città (56%), metà tra Milano e fuori Milano (44%). E di questi ultimi:
- metà con i Comuni della Città metropolitana, un terzo con il resto della Lombardia.
- In città il 57% usa il mezzo pubblico, fuori solo il 30%
- in città solo il 30% usa l'auto privata, fuori il 58%

Quindi è necessario spostare la mobilità di un milione di city user e dei residenti della Città metropolitana

dall'auto privata → a trasporto pubblico, mobilità sostenibile (bici, pedoni, ...) e sharing,
perché le auto private occupano troppo spazio e inquinano.

Lo spazio è prezioso: in Europa ci sono meno auto. Ogni 10 persone: a Barcellona 3,8, a Monaco 3,5, a Parigi 2,5. A Milano siamo passati da 6,3 auto del 2003 a 5,2 nel 2013 e bisogna migliorare ancora.

Vogliamo:

- rispondere alla domanda di mobilità, per sostenere lo sviluppo e la competitività della nostra città
- portare il trasporto pubblico più vicino possibile ai cittadini milanesi e dei city user.

Questo è lo scenario obiettivo per il trasporto pubblico di Milano:

- Nel 2030: + 33% chilometri di metropolitana per passare da 10° a 7° in Europa;
- nel 2011: 94 stazioni e 84 km;
- nel 2016: 113 stazioni e 96,9 km;
- nel 2022: 136 stazioni e 113,8 km;
- nel 2026: 149 stazioni e 128,8 km;
- fra 10-15 anni (2017-2026- 2030) +31 stazioni +27%, +32 km +33%

Come raggiungere questo obiettivo:

- investire in infrastrutture, per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità leggera;
- promuovere/semplificare l'integrazione fra treno, metro, bus, bici, bike sharing, car sharing;
- ricalibrare il sistema tariffario della Città metropolitana;
- investire in tecnologia per avere maggiore flessibilità e tempi più brevi;
- sperimentare mezzi meno inquinanti, per persone e merci;
- disincentivare l'ingresso e la sosta inoperosa in città.

Il piano di potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico Milano e Città metropolitana, Monza:

Prolungamento M1

Sesto FS - Cinisello Monza: 1,9 km, 2 stazioni, parcheggio auto da 2.500 posti. Realizzazione del nodo interscambio Cinisello Monza che metterà in connessione le linee M1 e M5 con la A4 Torino-Milano-Trieste, la A52 Tangenziale Nord Milano (Rho-Monza), la SS. 36 superstrada Valassina Milano-Monza-Lecco-Sondrio, un terminal di linee su gomma per la Brianza e il nord Milano, un parcheggio di interscambio di 1.500 posti auto, un centro commerciale

I lavori riprendono il 29 maggio e l'entrata in esercizio è fissata per fine 2019.

Cronoprogramma: sono previsti 60 giorni per progetto esecutivo, 750 giorni di lavoro, 60 giorni di pre-esercizio. Si può quindi prevedere che la M1 inizierà il servizio a Monza Bettola a fine 2019.

Risorse economiche: 23 ml euro approvati dal CIPE il 1 dicembre 2016 con delibera pubblicata lo scorso aprile (patto per la Lombardia con Regione e Governo).

Dal 29 maggio 2017: operai nei cinque cantieri per pulizia e ripristino cantieri, smaltimento materiali non più utilizzabili e asportazione dei vecchi macchinari abbandonati da imprese precedenti, taglio della vegetazione, recinzione e messa in sicurezza (lavori in parte già eseguiti da MM) per evitare le occupazioni già avvenute in questi mesi, ripristino verde e sede stradale dell'area della stazione di servizio. Realizzazione dei rustici della stazione.

Prolungamento M5

da Bignami a Cinisello Balsamo verso Monza città, Monza Ospedale S. Gerardo e Monza Polo istituzionale: 8 km. e 10 fermate;

Ieri, lunedì 22 maggio, MM ci ha consegnato il “**Progetto di fattibilità tecnica ed economica – fase 1**” che presenta il prolungamento Bignami-Monza con diverse ipotesi di tracciato;

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica afferma risultati positivi per tutte le direttrici assegnando un punteggio quasi pari a 1 (equilibrio fra costi e benefici).

La metodologia utilizzata è stata quella delle linee guida regionali, integrata con la bozza di linee guida nazionali attualmente in fase di approvazione al Ministero.

Il prolungamento verso Settimo ha un punteggio leggermente superiore (0,99) di quelli relativi al prolungamento Monza (0,83-0,93) ma riguarda un numero di cittadini inferiore in termini assoluti (il 40% di quelli del prolungamento Monza) e quindi è motivata la scelta di procedere preferenzialmente e primariamente sull'asse della direzione verso Monza.

Risorse: nel Patto per Milano i 16 milioni per il progetto definitivo, con un investimento complessivo per la realizzazione di 1,300 miliardi.

Direzione Monza

Tracciato: nel primo tratto, fino all'intersezione con la linea M1 al nuovo capolinea Cinisello Monza in fase di costruzione, lo studio presenta due opzioni una tutta sotterranea e una parzialmente in superficie come Copenaghen lungo la continuazione di viale Fulvio Testi in territorio di Cinisello Balsamo, nel parterre centrale.

L'intera tratta ha una lunghezza tra i 12,1 e 13,7 chilometri, 10 o 12 stazioni, un deposito collocato nel Comune di Monza poco a nord del nodo di interscambio con la M1 a Monza Bettola.

Tempi: il tempo di realizzazione per l'intera tratta di Monza è indicato nell'ordine dei 10 anni dalla conclusione della prima fase del progetto di fattibilità tecnico-economica, cioè oggi.

Costi: per quanto riguarda i costi, comprendendo infrastruttura, materiale rotabile, progettazione, oneri di sicurezza, IVA, si ipotizza un totale complessivo tra 1,06 e 1,27 miliardi di euro.

Il costo di esercizio è stimato in circa 20-22 milioni di euro all'anno.

Frequenza e passeggeri trasportati: la frequenza base calcolata è quella di un treno ogni 180 secondi fino a Monza Bettola M1 e 360 nel tratto tra Monza Bettola M1 e Monza polo istituzionale.

Per quanto riguarda i passeggeri trasportati si stima nell'ora di punta un aumento tra i 6.100 e i 6.700 passeggeri/ora in più dello scenario della linea M5 attuale calcolato per il 2024 in 20.300 passeggeri/ora, portando la linea 5 ad un numero complessivo di passeggeri ora a circa 27.000 passeggeri/ora nell'ora di punta. Si tratterebbe di un aumento di passeggeri dell'ordine del 30-33%. Complessivamente nel giorno tipo lavorativo lo scenario base M5 senza prolungamento sarebbe di 130.000 passeggeri/giorno che aumenterebbe a circa 170.000 passeggeri/giorno.

Vantaggi attesi:

Il prolungamento M5 Milano Bignami - Monza polo istituzionale costituisce un bacino importante

- Un'area densamente abitata e fittamente urbanizzata di circa 350.000 abitanti, pari a un'ipotetica 9° città italiana (una dimensione che sta tra la città di Firenze e quella di Bari), tre dei primi cinque comuni con il maggior numero di spostamenti/giorno tra Milano e la Città metropolitana (insieme 85.000 spostamenti/giorno);
- tre dei primi cinque Comuni con il maggior numero di spostamenti/giorno tra Milano e la Città metropolitana (insieme 85.000 spostamenti/giorno) che sono Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo con circa 30.000 spostamenti/giorno per ciascuno al pari solo di Segrate e seguiti immediatamente da Monza e Rozzano con circa 25.000 spostamenti/giorno ciascuno;
- Milano insieme a Monza è la quinta provincia della Lombardia per popolazione (866.000 abitanti) e la prima per densità (2.136 ab/mq), la metropolitana servirà un flusso di traffico che ad oggi solo lungo l'asse Fulvio Testi si attesta su 5.000 auto/ora tra le 8.00 e le 9.00.
- Monza è il terzo Comune della Lombardia per abitanti (122.000).

La linea collegherà Milano e i comuni con:

- il polo istituzionale di Monza e Brianza (Provincia Monza e Brianza, Questura, Guardia di Finanza, Agenzia delle Entrate, centro congressi e fieristico);
- con il Parco Nord e il Parco di Monza (688 ettari di superficie, il più grande Parco recintato d'Europa, con punte di 60.000 visitatori al giorno), la Villa Reale (300.000 visitatori all'anno), l'Autodromo di Monza sede annualmente del Gran Premio d'Italia di Formula 1;
- tre ospedali: Multimedica a Sesto S. Giovanni, il Bassini a Cinisello, il S. Gerardo a Monza che da solo ha 3.000 dipendenti e 1.200 posti letto;
- i Comuni limitrofi con il centro scolastico superiore del parco Nord con migliaia di studenti;
- uno degli assi più trafficati di ingresso/uscita da Milano la SP 5 (Fulvio Testi a Milano e Viale Lombardia a Monza) che arriva a picchi giornalieri di traffico di 5.000 veicoli/ora tra le 8.00 e le 9.00;
- uno dei principali nodi di interscambio e origine/destinazione del sistema su gomma del Trasporto Pubblico Locale di Monza e Brianza con 7 linee bus, un terzo, delle 22 che costituiscono il totale dell'intera rete della provincia;
- si realizza il nodo di interscambio Monza-Bettola che metterà in connessione le linee M1 e M5 con la A4 Torino-Milano-Trieste, la A52 Tangenziale Nord Milano (Rho-Monza), la statale 36 superstrada Valassina Milano-Monza-Lecco-Sondrio, un terminal di linee su gomma per la Brianza e il nord Milano, un parcheggio di interscambio di 1.500 posti auto, un centro commerciale.

Direzione Settimo Milanese

Il prolungamento in direzione Settimo milanese, di lunghezza tra i 4 e 4,5 km., con 4 stazioni e attestamento in corrispondenza dell'uscita Settimo milanese della tangenziale ovest allo svincolo con la SS 11, nelle due opzioni (via Novara - Quinto Romano centro), porterebbe la linea 5 ad un aumento stimabile tra i 2.300 - 3.000 passeggeri/ora nell'ora di punta, pari a circa il 40% dei passeggeri ora del prolungamento direzione Monza.

Tempi: i tempi complessivi dell'opera sono di circa 8 anni.

Costi: i costi complessivi di realizzazione sono stimati tra i 406 e 429 milioni di euro, mentre quelli di esercizio sono stimati tra 6,3 e 7,1 milioni di euro all'anno.