

**La sfida di Milano - Programmi a confronto: Il nodo infrastrutture. Moratti per la velocità, Pisapia ecologico Il sindaco uscente punta al potenziamento dei mezzi - L'avversario: meno traffico, più pedoni**

Per Giuliano Pisapia e Letizia Moratti le infrastrutture della Milano del prossimo quinquennio dovrebbero essere, per entrambi, «efficienti, integrate e sostenibili». Fino a qui, fin troppo facile. Per trovare le differenze fra i due candidati sindaco, che si contendono al ballottaggio del 29 e 30 maggio l'amministrazione del Comune di Milano, è necessario leggersi con attenzione i due programmi. Già a partire dai titoli dei capitoli si intravedono le diverse priorità: la Moratti vorrebbe che i milanesi viaggiassero «più veloci e sicuri»; Pisapia predilige la mobilità sostenibile per «migliorare la qualità della vita». Partiamo dal sindaco uscente. La Moratti garantisce anche nel programma elettorale le due nuove linee di metropolitana (m4 e m5) già previste dal dossier di candidatura dell'Expo (vinto nel 2008), per un totale di 27,8 Km e un totale di 40 fermate che, secondo la stima del centrodestra, dovrebbero favorire lo spostamento di più di 180 milioni di passeggeri all'anno, di cui 41 milioni abbandoneranno l'auto. Anche la linea 1 verrà allungata e verranno potenziate alcuni collegamenti cittadini nei quartieri più periferici (Santa Giulia, Bovisa, Certosa, Rubattino, Molino Dorino), oltre che implementati gli autobus che transitano lungo la circonvallazione cittadina esterna. Segue lo sviluppo del servizio di car sharing e la messa in opera dei bus di quartiere (mezzi su prenotazione). Realizzato tutto ciò, c'è anche «il sistema integrato delle piste ciclabili». Diversa la prospettiva da cui Pisapia guarda le infrastrutture cittadine: l'aspetto ecologico prevale, con la sottolineatura che l'obiettivo è avere meno traffico e più spazi per i pedoni. Non c'è l'accento in modo particolare sulle metropolitane, sebbene vengano incluse, ma più su un «mix di interventi: pedaggio di congestione, isole ecologiche, integrazione parcheggi e car sharing, eco-logistica merci, rete diffusa della ciclabilità». In buona sostanza, in Pisapia prevale l'aspetto ecologico, da potenziare con un Piano della mobilità metropolitana, cioè un'attenta valutazione delle alternative e dei loro benefici. Per entrambi i candidati è possibile il riutilizzo e la riqualificazione del sedime ferroviario ai fini del trasporto pubblico. Pisapia, tiene a precisarlo nel suo programma, non realizzerà il progetto di un tunnel sotterraneo che attraversa la città, facendo così riferimento ad un progetto di cui si è parlato nell'ultimo anno del mandato Moratti, ma che alla fine è stato cancellato dal Pgt. Nemmeno nel programma della Moratti compare, sebbene la sua coalizione si sia espressa a favore e il progetto sia ancora in un cassetto di Palazzo Marino. © RIPRODUZIONE RISERVATA Le priorità dei due candidati LETIZIA MORATTI Il completamento. Letizia Moratti ha inserito nel programma le nuove linee della metro previste già nel dossier di candidatura dell'Expo 2015. Si tratta delle linee 4, che collegherà Lorenteggio a Linate, attraversando l'area Sud Est all'area Sud Ovest attraversando la città; e della linea 5, che andrà da Bignami a San Siro (da Nord a Nord Ovest). A questo si aggiunge anche l'allungamento della linea 1 in periferia. La Moratti si dice nel programma interessata a migliorare i collegamenti di superficie nelle zone periferiche. Sono pertanto previste linee nei quartieri Santa Giulia, Bovisa, Rubattino, Molino Dorino, Certosa. Sempre a questo proposito verrà potenziato anche il passante ferroviario e verrà ridefinita la linea 90-91, che transita lungo la circonvallazione esterna della città. A questo si accompagnerà una politica di sviluppo del car sharing L'iniziativa nel cassetto. Il tunnel è un progetto proposto dal centrodestra di Letizia Moratti durante il suo mandato. È una strada sotterranea che teoricamente dovrebbe attraversare la città, con una serie di sbocchi all'interno. Il piano prevedeva una realizzazione in project financing. Sostenuto dalla giunta Moratti, era stato inizialmente inserito nel Pgt, per poi essere cancellato dopo un braccio di ferro con l'opposizione. Non è stato