il Giornale Milano

Venerdì 11/09/2015

SELPRESS www.selpress.com

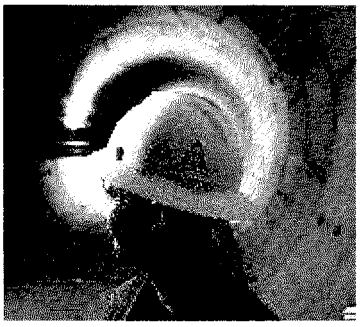
Direttore Responsabile Alessandro Sallusti

Diffusione Testata 28.272

DOPO LA TREGUA PER EXPO

Metro 4, i cantieri riprendono la corsa

In ottobre partono i lavori della nuova metropolitana. Sarà pronta nel 2021



Si avvicina il momento clou della lunga marcia della M4: a ottobre termina la sospensione dei lavori nel centro cittadino, prevista per non ingolfare il traffico nei mesi di Expo, e comincia il percorso che si concluderà nel 2021. Per l'anno successivo è prevista la messa in funzione della quinta linea metropolitana di Milano, che per adesso vede completato solo il tratto da Linate a Forlanini. Tre fermate sulle 21 che andranno a comporla una volta terminata. I lavori per le 6 fermate del centro inizieranno in autunno, ma le talpe per scavare le gallerie, che in condizioni ottimali macinano 25 metri al giorno, entreranno in funzione alla fine del prossimo anno. La M4, che come la M5 avrà porte e guida automatiche, causerà disagi anche per i circa 30 cantieri minori lungo il tracciato. Ma è ritenuta necessaria per il collegamento città-aeroporto.

Michelangelo Bonessa a pagina 4

TRASPORTI Viaggio nei tunnel della linea lilla

Via ai cantieri, la M4 riprende la corsa

A ottobre scadrà la sospensione dei lavori per Expo. Gli interventi (e i disagi) dureranno 7 anni

Michelangelo Bonessa

Il momento caldo della lunga marcia della M4 si avvicina. A ottobre finisce la sospensione dei lavori nel centro cittadino decisa per non sconvolgere il traffico nei mesi di Expo e comincia un percorso che si concluderà nel 2021.

Per l'anno successivo, è prevista la messa in funzione dei 15 chilometri della quinta linea metropolitana di Milano che per adesso ha completato solo il tratto da Linate a Forlanini quartiere. Tre fermate in tutto, sulle 21 che andranno a comporla una volta terminata. I primi lavori per la creazione delle sei fermate del centro, San Babila, Sforza Policlinico, Santa Sofia, Vetra, De Amicis e Sant'Ambrogio, inizieranno in autunno. Invece le talpe per le gallerie, che in condizioni ottimali scavano 25 metri al giorno, entreranno in funzione alla fine del prossimo anno. La M4, che come la M5 avrà le porte automatiche sulle banchine, lunghe una cinquantina di metri, e la guida automatica, causerà disagi anche per la necessità di una trentina di cantieri minori lungo il tracciato. Però è ritenuta un'opera necessaria per il collegamento tra città e aeroporto.

Intanto i lavori sono proceduti nel primo tratto con una certa facilità, nonostante il tracciato sia sotto il livello della falda acquifera, grazie all'assenza di zone molte edificate: «Ciò che ci fa spendere molto tempo - ha spiegato Marco Broglia, direttore dei lavori - è lo spostamento di tutte le utenze e delle strutture sotterranee: per questo la costruzione delle stazioni necessita spesso di più tempo». E vicino a Linate non ci sono zone densamente abitate, un elemento che ha facilitato i lavori come il fatto di essere a Milano: «Qui per fortuna non siamo a Roma - ha precisato l'ingegnere - e la fascia archeologica è di solito entro i quattro metri, mentre noi andiamo molto sotto, anche di decine di metri». Almeno per questo non c'è il rischio di un destino come per la metro romana.

Pierfrancesco Maran, assessore ai trasporti, ha spiegato che a ottobre la M5 «passerà il testimone alla M4». La linea 5 infatti sarà quasi del tutto conclusa, esclusa la fermata di Tre Torri per la quale ci vorranno almeno un paio d'anni, entro i primi di novembre. La M4, invece, dovrebbe intasare la città con i cantieri per altri 7 anni anche se già si parla di cause legali che potrebbero rallentare la corsa della ferrovia sotterranea. Sarà una delle eredità che questa amministrazione, che il 28 novembre 2014 ha deliberato la realizzazione integrale della M4, lascerà da gestire ai suoi successori. E che comprende i costi, 2 miliardi di euro totali, di cui buona parte saranno a carico del Comune che è il socio di maggioranza della società capofila del progetto. La nuova linea, i cui treni trasporteranno 600 persone l'uno, è già stata oggetto di fortissime critiche per l'impatto sul verde cittadino: solo nella zona di viale Argonne sono stati abbattuti 400 alberi, ma dopo le proteste il Comune è stato costretto a intervenire (e proteste sono scoppiate anche in Solari). Il 10 luglio la giunta ha approvato la delibera sulle modifiche al progetto. «La nuova configurazione dei cantieri ridefinita in questi mesi - spiegano da M4 - ha consentito la conservazione di 169 alberi e una diminuzione degli abbattimenti di circa il 24 per cento rispetto al progetto definitivo». Palazzo Marino, poi, si è impegnato a piantumare oltre 1.900 nuovi alberi lungo la linea M4.

POLEMICHE

Viale Argonne e Solari, la rabbia dei residenti per gli alberi abbattuti

Milano

I profughi arrivano. I posti no

Metro 4, i cantieri riprendono la corsa

Crede incompleto giovane

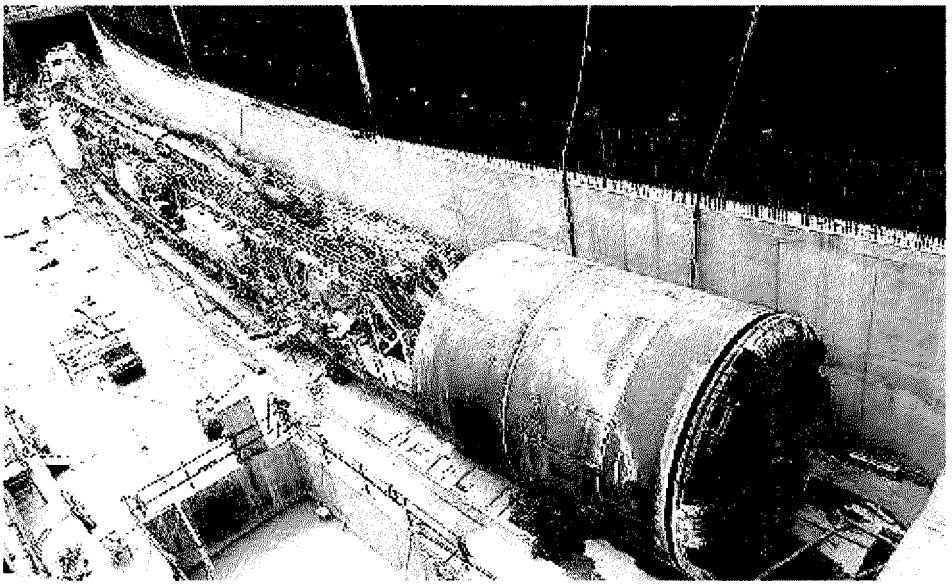
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SELPRESS
www.selpress.com

MM

Una marcia indietro che non ha soddisfatto tutti, ma ha salvato qualche spazio verde.

SCAVI In queste immagini, l'enorme «talpa» utilizzata per realizzare le gallerie della nuova linea della metropolitana che secondo i progetti dovrebbe entrare in funzione nel 2021

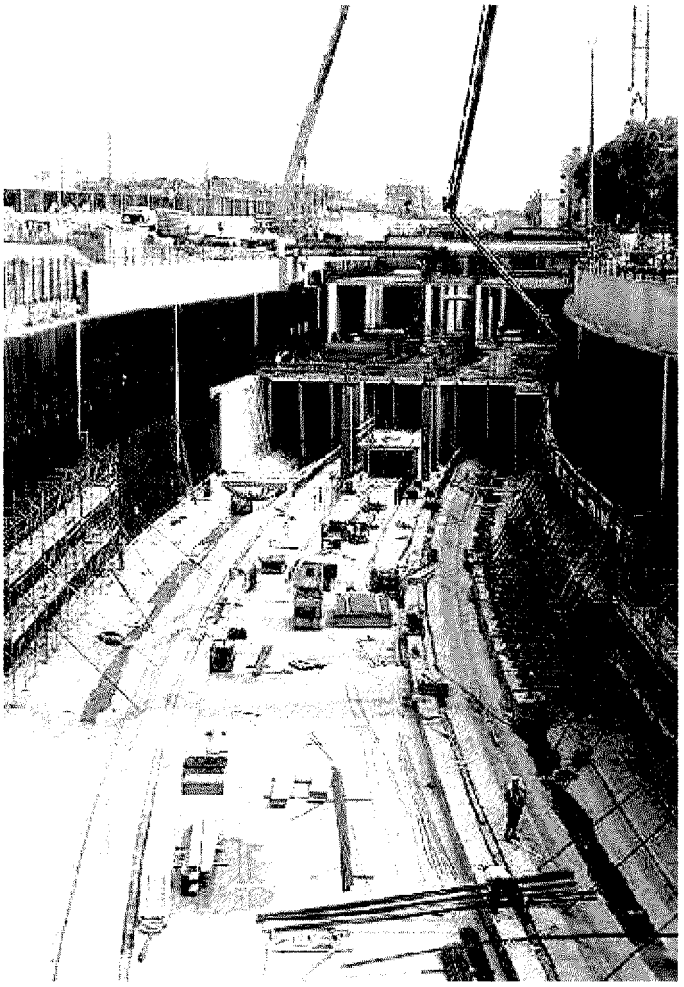


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Giornale Milano

Venerdì
11/09/2015

SELPRESS
www.selpress.com



TUNNEL
A sinistra, una delle gallerie della nuova linea della metropolitana. Sopra, uno dei cantieri in città

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.