

Primo piano | Il nodo infrastrutture

La Rossa verso Monza, a settembre gli scavi

Riaperti dopo due anni i cantieri per il prolungamento della M1. Entro 24 mesi le nuove stazioni

L'iter

● Il primo via ai lavori per il prolungamento della M1 arrivò nel 2010 con la giunta di centrodestra guidata da Letizia Moratti

● I cantieri avrebbero dovuto chiudere per l'Expo 2015, ma sono arrivate poche risorse, si sono aggiunti gli

Cantieri della M1: si torna a scavare. Dopo quasi due anni di stop forzato, riprendono i lavori per prolungare la linea rossa della metropolitana verso il nuovo capolinea a cavallo tra Monza e Cinisello Balsamo. A giugno era stata presentata l'ultima versione della «timeliner»: 60 giorni per ripristinare i cantieri e verificare lo stato dei tunnel già scavati (durante la prima fase c'era stato un problema con la falda acquifera); poi altri 750 per sbucare a quasi due chilometri di distanza dalla stazione ferroviaria di Sesto San Giovanni, ad oggi l'ultima fermata a nord del primo metrò.

Da quel giorno i tempi sono stati più o meno rispettati. Gli operai della nuova impresa — che è subentrata all'azienda

precedente il cui fallimento ha paralizzato a lungo l'opera — hanno concluso le operazioni preliminari. «E in questi giorni — afferma l'assessore milanese alla Mobilità, Marco Granelli — è stato presentato il progetto esecutivo aggiornato, in modo da ripartire a settembre con gli scavi, che dureranno 24 mesi». L'obiettivo è inaugurare le due nuove stazioni di «Sesto Restellone» e «Monza Bettola» entro la fine del 2019.

«Facciamola bene, che sarà di ottimo auspicio per tutto il resto che vogliamo fare», era stato l'invito che il sindaco Beppe Sala, con il pensiero rivolto anche alla linea M4 in via di costruzione e ai progetti per far sfondare i confini cittadini in questa direzione anche alla

lilla, rivolse due mesi fa agli operai. Ma la storia di questo tratto della rossa, costato 140 milioni di euro, non sembra di buon auspicio: anche se ora tutto dovesse filare liscio, il bilancio dei tempi di realizzazione segnerebbe comunque dieci anni per costruire appena un paio di chilometri scarsi di gallerie e altrettante stazioni.

Il primo via ai lavori arrivò infatti ben due sindacati fa: era il 2010, e a Palazzo Marino c'era l'amministrazione di centro-

L'obiettivo

Concluse nei tempi le operazioni preliminari Sala: collegamenti utili per ridurre il traffico

destra a guida Letizia Moratti. Prima previsione di apertura delle fermate: l'Expo del 2015. Niente da fare: gli anni passano, le risorse arrivano con il contagocce, spuntano extra costi, il tempo passa. Sfugge l'appuntamento con il semestre universale, e l'impresa che si è aggiudicata l'appalto fallisce. Seguono due anni di vuoto, di aree lasciate deserte dagli operai e rapidamente degradate, addirittura occupate. Il cantiere nel quartiere Bettola si era infatti trasformato in una mini favola: tra rifiuti e macchinari abbandonati, alcune famiglie rom hanno vissuto in baracche di fortuna per circa un anno.

La svolta arriva a fine maggio, dopo che il Cipe a fine 2016 ha sbloccato i 23 milioni

necessari per coprire le maggiori spese legate all'innalzamento dell'acqua di falda, e dopo che Mm ha riaffidato i lavori a un nuovo soggetto. Nella Sala dell'Orologio di Palazzo Marino, si ritrovano tutti gli attori istituzionali interessati: i rappresentanti dei Comuni dell'area e la Regione Lombardia. È la giornata del grande annuncio dell'appoggio governativo per portare a nord anche la M5. Ma è soprattutto il momento dell'ufficialità: la linea rossa può finalmente ripartire. «La nostra città — osserva il sindaco — ha bisogno di essere collegata al meglio con i Comuni vicini per ridurre ancor di più l'uso dell'automobile».

P. Lio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



extracosti e l'azienda vincitrice dell'appalto è fallita

● A fine maggio 2016 il Cipe ha sbloccato 23 milioni e Mm ha riaffidato i lavori a una nuova ditta

● A giugno è stato illustrato il nuovo programma: 60 giorni per ripristinare i cantieri e verificare i tunnel già scavati poi altri 750 giorni per costruire 2 km oltre la stazione di Sesto San Giovanni, attuale capolinea

● Le due nuove fermate (ultime entro il 2019) si chiameranno Sesto Restellone e Monza Bettola

Il progetto

di Pierpaolo Lio

Bettola, nasce l'hub anti auto Porta d'ingresso a Nord tra metrò, bici e parcheggi

Sarà la porta d'ingresso a nord. Con una missione strategica: intercettare l'enorme flusso d'auto che ogni giorno dalla Brianza e dai Comuni di questo spicchio di hinterland punta su Milano. E magari aumentare la quota di pendolari che si affida ai mezzi pubblici per entrare in città, finora ferma — come ha più volte ricordato il sindaco Beppe Sala — a un tutt'altro che eccezionale 30 per cento. Incastonato tra la superstrada Milano-Lecco, l'autostrada A4 e la Tangenziale Nord, il nuovo hub d'interscambio nascerà a Cinisello Balsamo, nel quartiere Bettola. È qui che fra due anni sbucherà fuori il nuovo capolinea della metropolitana rossa. Ed è sempre qui che in prospettiva dovrà arrivare anche quella M5 diretta poi verso il centro di Monza. Attorno alle due fermate sotterranee si svilupperà la «Piazza della mobilità», con tutto il necessario per provare a convincere gli automobilisti a mollare l'amata macchina: oltre ai metrò, offrirà parcheggi, autobus, posteggi taxi, bicitazione e tutta una serie di servizi e attrattive.

Il progetto — da oltre 30 milioni di euro — fa parte del

maxi intervento che ridisegnerà una parte della città a ridosso di Milano, con l'ampliamento del centro commerciale esistente (Auchan) e un nuovo polo direzionale. È in questo quadro che l'operatore

privato si è impegnato con l'amministrazione cinisellese a trasformare l'area nel nuovo polo della mobilità pubblica. Tutto ruota attorno alla grande piazza da 2.800 mq; gli ingressi alla fermata della linea M1,

che aprirà praticamente in contemporanea con l'hub, oltre a quelli per la futura lilla; seimila mq di stazione coperta per 18 linee di autobus che serviranno i Comuni dell'hinterland nord; 2.500 posti auto di



Online
Commenta su **milano.corriere.it**



parcheggio d'interscambio (1.500 di proprietà comunale) collegati direttamente con il metrò; bicitazione su due piani con officina, servizio di noleggio, bike sharing e 500 stalli (a cui se ne aggiungono altri mille all'interno di tutta la struttura); posteggi per taxi e per le soste brevi.

Inoltre, a ridosso della piazza, più di 18 mila metri quadrati di verde e 1.200 mq di spazi polivalenti pubblici per attività culturali e per le associazioni, un cinema multisala e un planetario. Alla realizzazione dell'hub si aggiungono altri interventi a carico dell'operatore privato: quasi cinque chilometri di piste ciclabili per collegare il nuovo polo alle reti dedicate alle due ruote dei Comuni di Cinisello, Sesto San Giovanni e Monza e ai vicini parchi; la riqualificazione di vie e piazze cittadine e altre opere viabilistiche; 16 milioni di euro per l'acquisto di aree ora private del parco del Grugnotorto da destinare al patrimonio verde pubblico.

L'iter prevede a settembre il via libera definitivo della giunta di Cinisello ed entro fine anno l'inizio lavori: 24 mesi di cantieri. «È un progetto fondamentale per la mobilità di tutta la Città metropolitana — spiega l'assessore milanese Marco Granelli — Collegerà col trasporto pubblico un'area di 350 mila abitanti per offrire una vera alternativa a chi usa l'auto per arrivare a Milano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA