

SESTO SAN GIOVANNI (rfb) Entro la fine del 2019, Sesto avrà la sua quarta fermata della M1: quella di Restellone. E Monza la prima, in zona Bettola, anche se cadrà ufficialmente sul territorio di Cinisello Balsamo. Il tutto, però, salvo ulteriori imprevisti. Una premessa d'obbligo, viste le vicissitudini che hanno interessato i lavori di prolungamento della Linea rossa della metropolitana. All'appello mancano 750 metri di scavo, su un totale di 2 chilometri. Il primo via libera al cantiere risale al 2010, con l'allora sindaco di **Milano Lezizia Moratti**. Il cronoprogramma prevedeva i tagli del nastro entro l'inizio di Expo 2015. In mezzo, però, in quei cinque anni, si inserirono un aumento esponenziale dei costi di realizzazione dell'opera, il fallimento di due società e i ritardi nell'arrivo dei fondi da parte di Roma.

Incrociano le dita, gli addetti ai lavori - sindaco di **Milano Beppe Sala** e di Sesto San Giovanni **Roberto Di Stefano** in primis - non hanno nascosto le speranze che questa volta non si inciampi in imprevisti. Lo scorso maggio, i cantieri fermi per due anni erano stati riconsegnati da MM (**Metropolitane Milanese**) alla terza società privata, che aveva sessanta giorni di tempo per «ambientarsi» e ripristinare i cantieri. Soprattutto quello di Cinisello Balsamo, nei pressi di Bettola, diventato nel recentissimo passato anche zona di accampamenti abusivi di rom.

I tempi di questa prima fase del cronoprogramma sono stati rispettati. E tra pochi giorni, a settembre, le «talpe» torneranno a scavare in direzione di Monza. Il progetto esecutivo aggiornato parla di 24 mesi necessari all'ultimazione. L'obiettivo finale, dichiarato pochi giorni fa dall'assessore alla Mobilità del Comune di **Milano Marco Granelli**, è di arrivare all'inaugurazione delle due nuove sta-



C'è della luce in fondo al tunnel A settembre si torna a scavare: «Le stazioni pronte a fine 2019»

zioni della Rossa entro la fine del 2019.

Lo scorso maggio, in occasione della riconsegna alla società dei cantieri, per Sesto era presente l'allora sindaco **Monica Chittò**. Accanto a lei, caschetto calato sul viso, c'era pure Sala, tra gli altri. L'ac-

celerata verso la riaccensione delle ruspe era arrivata sul finire del 2016, quando il Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) aveva stanziato i 23 milioni di euro necessari a «tamponare la falla» dell'aumento dei costi di realizza-

zione del prolungamento, causati anche dall'innalzamento della falda acquifera, che aveva mandato «in ammollo» il tratto di galleria già completato.

«Speriamo non ci siano più altri ritardi»

Sul riavvio del cantiere è intervenuto anche con una «flash» il sindaco Di Stefano. «Altri 750 metri per sbucare a quasi 2 chilometri di distanza dalla stazione ferroviaria di Sesto San Giovanni. Entro 24 mesi i lavori dovrebbero essere conclusi. Speriamo che, d'ora in poi, non ci siano più ritardi», ha commentato dalla sua pagina Facebook personale.

C'è poi la Lilla

Per quanto concerne, invece, il prolungamento della M5 da Bignami a Cinisello Balsamo (anche la Lilla, come la Rossa, convoglierà verso il nodo di interscambio che verrà creato nel nuovo Auchan) e poi verso Monza città, ospedale San Gerardo e Monza Polo istituzionale (8 chilometri e 10 fermate in totale), è stato riconfermato quanto già inserito nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica. Il finanziamento del progetto definitivo è di 16 milioni di euro, il costo per la realizzazione dell'opera è di 1,3 miliardi. L'intera tratta avrà una lunghezza tra i 12,1 e 13,7 chilometri, 10 o 12 stazioni e un deposito collocato nel Comune di Monza, poco a nord del nodo di interscambio con la M1 di Monza Bettola. Il tempo di realizzazione per l'intera tratta di Monza è indicato nell'ordine dei 10 anni.

La frequenza base calcolata è quella di un treno ogni 180 secondi fino a Cinisello-Monza M1 e di 360 secondi nel tratto tra Cinisello-Monza M1 e Monza Polo istituzionale. Si stima nell'ora di punta un aumento tra i 6.100 e i 6.700 passeggeri l'ora in più dello scenario della linea M5 attuale, calcolato per il 2024 in 20.300 passeggeri/ora, portando la Lilla a un numero complessivo di circa 27mila passeggeri nell'ora di maggior traffico. Si tratterebbe di un incremento di utenti che sfiorerebbe il 35 per cento.