

Metrò 4, due talpe per ridurre i tempi

Tra Solari e San Babila scavi più veloci e niente tir. L'assessore Maran: nessun costo in più | ANASTASIO ■ All'interno

LA NUOVA METROPOLITANA



L'ASSESSORE: «LA SECONDA ESCAVATRICE CONSENTE DI RIDURRE L'IMPATTO DI TUTTI I CANTIERI DEL CENTRO CITTÀ»

M4, due talpe anziché una

Scavi più veloci e niente tir tra parco Solari e San Babila

Sì al comitato. Maran: non ci saranno extracosti

di GIAMBATTISTA ANASIASIO

- MILANO -

IL CONFRONTO è stato lungo e serrato, ma alla fine il Comune è riuscito a convincere il pool di costruttori capitanato da Salimbeni: il piano di intervento per la realizzazione della tratta più centrale della nuova metropolitana 4 dovrà cambiare. E cambierà. L'annuncio sarà scandito nelle prossime settimane ma il dado è tratto e Palazzo Marino dovrà provvedere a riscrivere gli atti. Sì, perché a scavare le gallerie sotterranee che dovranno unire il parco Solari a piazza San Babila saranno due talpe meccaniche e non più una sola. La linea blu, per chi non lo ricordasse, collegherà l'aeroporto di Linate alla stazione ferroviaria di San Cristoforo, nel quartiere Lorenteggio. I treni viaggeranno in due gallerie separate, una per ogni direzione di marcia, la linea si estende per 15 chilometri ed è stata divisa in tre tronconi di massima: San Cristoforo-Solari, Solari-San Babila, San Babila-Linate.

LUNGO la prima e la terza tratta, quelle più periferiche, lavorano e lavoreranno due escavatrici



LAVORI IN CORSO Cambia parzialmente il piano di intervento per la realizzazione della nuova linea 4 della metropolitana (Newpress)



LORENTEGGIO CONTRO IL TAGLIO DEGLI ALBERI

Emanuela
RenniPREZZO
TROPPO ALTO

Per la metropolitana ci vorranno 7 anni. Intanto gli alberi sono stati distrutti

Lidia
BianaPRO
E CONTRO

Se si riesce a risparmiare tempo è sempre positivo. Però le talpe creeranno disagi

Umberto
BerettaNESSUN
BENEFICIO

Un dolore aver perso gli alberi di piazza Frattini. Non m'importa né delle talpe né del resto

Franca
RovanaMEGLIO
PRIMA

Qualche mese in meno non mi sembra un gran vantaggio. Si stava meglio prima

Teresa
KozakL'AMBIENTE
CONTA DI PIÙ

L'ambiente si rovinerà al di là dei tempi dei lavori, che invece non ci cambieranno la vita

del diametro di 6,15 metri. Una per ogni tunnel. Il piano d'intervento per la tratta centrale prevedeva invece il ricorso ad una sola talpa, ma di 9,15 metri di diametro, che realizzasse da sola e in due tempi le due gallerie dove dovranno correre i treni. Detto altrimenti: l'escavatrice avrebbe dovuto procedere dal parco Solari a San Babila, qui sarebbe stata estratta e rimontata per poter poi rifare il percorso nel senso opposto. Una soluzione che non ha mai convinto il Comitato Solari, quello costituito dai residenti della zona, perché avrebbe comportato un rallentamento delle attività nei cantieri (per estrarre, smontare, rimontare e far ripartire la talpa sarebbero stati necessari 4-5 mesi) e perché la terra risultante dagli scavi sarebbe stata accumulata in Solari per poi essere trasportata altrove attraverso un via vai di camion. Da qui la formale richiesta al Comune: introdurre una seconda talpa e utilizzare, per le terre, un nastro trasportatore con meta in San Cristoforo.

RICHIESTE che ora il Comune e i costruttori hanno concordato di accogliere: largo, quindi, ad una seconda talpa anch'essa di 9,15 metri di diametro. In questo modo gli scavi, lungo il segmento centrale della M4, saranno più rapidi. Quanti mesi si recupereranno? Di certo non occorrerà più spenderne per smontare e rimontare la talpa. Per il resto l'assessore comunale alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, non si sbilancia ancora: «Nei cantieri della singola tratta ci sarà sicuramente una velocizzazione dovuta al fatto che eliminiamo il doppio giro della talpa. Stiamo aspettando che Metropolitana Milanese quantifichi tale recupero». Lo stesso assessore, poi, precisa: «Il cronoprogramma complessivo dell'opera però non cambia: i lavori dureranno comunque 88 mesi (7 anni ndr) per effetto dell'introduzione del nastro trasportatore. Questo sarà

infatti posizionato dietro le escavatrici del tratto Solari-San Babila, nelle gallerie già scavate dalle due talpe della tratta Lorenteggio che, quindi, non potranno più ospitare tutte le lavorazioni previste in origine». Secondo il Comitato Solari, che ha commissionato uno studio all'ingegnere Bruno Bernardo Bosco, il risparmio di tempo oscilla, a seconda delle soluzioni, «dai 7 agli 11 mesi». Maran preferisce però sottolineare altri due aspetti: «I vantaggi delle modifiche introdotte nella tratta centrale sono l'eliminazione in zona del via vai di mezzi pesanti per il trasporto delle terre e la minore invasività, sempre grazie al nastro trasportatore, di tutti i cantieri nel centro città. Questo accorgimento – assicura infine l'assessore – non comporta extra costi perché l'introduzione della seconda talpa e del nastro è compensata dalle economie che scaturiranno in altri cantieri».

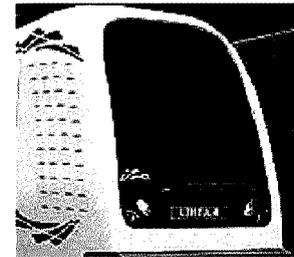
giambattista.anastasio@ilgiorno.net



I CANTIERI

La linea

La metropolitana 4 unirà l'aeroporto di Linate alla stazione ferroviaria di San Cristoforo attraverso un percorso di 15 chilometri diviso in 21 fermate. Costo: 1,8 miliardi di euro



La prima tranche

A fine marzo 2014 sono iniziati i lavori dall'aeroporto di Linate in direzione centro città. Da febbraio 2015 via alla cantierizzazione sul versante opposto: Dateo-San Cristoforo



La seconda tranche

Lungo la tratta centrale quella tra il parco Solari e piazza San Babila i cantieri si apriranno solo dopo l'Expo. Una scelta dettata dalla volontà di minimizzare i disagi durante l'evento