

## IN ORARIO

## TRASPORTO PUBBLICO A MILANO

Metro 5 avanti senza intoppi  
Tra due settimane la «talpa»  
arriverà alla prima stazione

## GRANDI VIE DI COMUNICAZIONE

Pedemontana Lombarda  
prepara il progetto definitivo  
e apre le porte alla Cdp

Servizi ► pagine 10 e 11

**Il capoluogo.** Il 15 ottobre lo scavo raggiungerà la prima fermata prevista

## Metro 5 senza intoppi, la «talpa» è in orario

## LE ALTRE REALTÀ

Studio di fattibilità  
per la linea 6

I prolungamenti ipotizzati  
per le tratte 2 e 3 bloccati  
dalla Corte dei conti

**Piermaurizio Di Rienzo**

MILANO

Si chiama Tunnel Boring Machine. Più semplicemente, è la talpa meccanica che sta lavorando 24 ore su 24 per scavare la galleria della linea 5 della metropolitana di Milano. I lavori, cominciati lo scorso 1 agosto, procedono al ritmo di 12 metri al giorno. «A metà ottobre la talpa sarà alla prima fermata Ponale, nel rispetto dei tempi», spiega Giuseppe Nardi, amministratore delegato di Metro 5, la società composta dal consorzio Astaldi, Ansaldo Sts, Ansaldo Breda, Alstom, Torno e Atm, che ha in concessione la nuova linea per 32 anni (5 di costruzione e 27 di gestione). Entro febbraio 2011 sarà funzionale la tratta Zarambani, mentre per l'aprile 2012 l'intera linea Garibaldi-Bignami sarà operativa. È la prima metropolitana milanese realizzata in project financing: 326 milioni di fondi pubblici e 227,6 privati. La linea 5 sarà innovativa sotto tutti i profili: siste-

ma driverless (treni senza conducente), massimo grado di sicurezza grazie all'utilizzo delle porte di banchina e treni di ultima generazione. Nove le stazioni previste: Bignami, Ponale, Bicocca, Cà Grandà, Istria, Marche, Zara, Isola e Garibaldi per 6,1 chilometri.

Ma già si pensa alla seconda tratta di M5, quella che da Garibaldi dovrà arrivare a San Siro, passando per il quartiere Sesto. I tempi fissati dal Comune sono chiari: opera da completare per il 2014. Per questo già a fine ottobre sarà pronto il progetto definitivo. Poi si procederà alla gara per la governance. «Noi

siamo pronti per estendere la no-

stra collaborazione tecnica e finanziaria per l'ulteriore sviluppo della linea» fa sapere Nardi.

Il dossier sulle metropolitane, intanto, si fa sempre più corposo. L'ultimo fascicolo, in ordine di tempo, è quello della linea 6 per la quale è stato approntato lo studio di fattibilità. Il percorso si snoderà per 22 fermate, da Baggio a via Ripamonti, con lo sdoppiamento della tratta Bisceglie-Pagano di M1 e l'attraversamento del centro storico per poi scendere verso via Castelbarco, l'ex area Om e fermarsi in prossimità del Cerba, la cittadella della salute e della ricerca. L'opera, che dovrà essere realizzata entro

l'Expo del 2015, costerà 1,6 miliardi di euro, ma 870 milioni sono già stati inseriti nel primo decreto sull'esposizione universale. L'avvio dei lavori è previsto per il 2010.

Cantieri già aperti, invece, per la linea 4. In corso Europa, largo Augusto e via De Amicis si stanno compiendo gli scavi archeologici preventivi in vista dell'avvio dei lavori entro il primo semestre 2009. Il primo lotto costerà 790 milioni di euro (240 stanziati dalla Finanziaria 2007, 350 dal Comune e 190 a carico dei privati). Manca solo la gara per la definizione della società mista che dovrà realizzare l'opera. «Contiamo di approvare la delibera nella prossima riunione di giunta», spiega l'assessore alla Mobilità di Palazzo Marino, Edoardo Croci. Per il secondo lotto si prevede di partire con i lavori nel 2010.

Si va avanti anche sul fronte dei prolungamenti di M2, da Cologno Nord a Vimercate, e di M3, da San Donato a Paullo. Nonostante lo stop della Corte dei Conti che ha ravvisato problemi di natura tecnica e finanziaria, l'obiettivo resta quello di avviare i cantieri al più presto. «Non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione in merito a

eventuali marce indietro - dice il presidente di Metropolitana Milanese, Lanfranco Senn -. Entro fine anno presenteremo i progetti definitivi». Ma Milano arriverà all'Expo con tutti i piani realizzati? «Da un punto di vista tecnico i tempi ci sono - chiarisce Senn -. Oltre un terzo del tempo di realizzazione di un'opera infrastrutturale è costituito dalla fase di progettazione e di reperimento dei fondi necessari».