

Il progetto definitivo della galleria che, con 14 km, sarà la più lunga d'Italia. I Verdi: è inutile

# Più veloce e con nove uscite cambia il tunnel sotto la città

TERESA MONESTIROLI

**C**AMBIA il tracciato, diminuisce il numero delle uscite, ma il maxi tunnel che dall'autostrada dei Laghi porterà all'aeroporto di Linate si farà. E soprattutto si farà entro il 2015, quando Milano sarà sotto i riflettori del mondo per la grande esposizione universale. Il Comune spinge per stringere i tempi e realizzare in tempo record per l'Expo quella che sarà la galleria più lunga d'Italia: più di 14 chilometri a 40 metri di profondità.

SEGUE A PAGINA III

**A**SOSTENERE il progetto da quasi 2 miliardi di euro sono l'assessore all'Urbanistica Carlo Masseroli e quello alle Infrastrutture Bruno Simini, ma ora che è stato trovato il secondo finanziatore, e che in parte il tracciato è stato modificato, anche l'assessore alla Mobilità Edoardo Croci ha smesso di opporsi. La decisione definitiva spetterà al sindaco Moratti a cui il nuovo progetto sarà presentato a settembre, anche se l'opera è già stata inserita nel piano di governo del territorio. Dopo di che Palazzo Marino è pronto a fare una nuova dichiarazione di pubblico interesse, primo importante passo per dare il via, il più velocemente possibile, alle gare. Perché i lavori dovranno partire nel 2010 se si vuole terminare la galleria di 14 chilometri per l'Expo.

Quindi si procede. Per piccole varianti, ma si procede. E velocemente. Le novità sostanziali, stabilite in una serie di riunioni tecniche fatte nel mese di luglio, sono tre. La prima: il tracciato varia leggermente, recuperando un vecchio progetto presentato quattro anni fa dalla società Bastioni di un tunnel circolare sotto la cerchia dei Bastioni. La seconda: il numero delle uscite scenderà da 14 a 9, riducendo le rampe da costruire in città. Questo renderà la galleria più simile

a una strada di attraversamento veloce e semplificherà i lavori di realizzazione anche se restano almeno tre rampe in centro. La terza: la galleria, che attraverserà Milano da nord-ovest a est, sarà divisa in due tronconi che dovranno essere realizzati da due diverse società, la Torno e la Condotte Acqua, colosso dell'edilizia che ha partecipato alla realizzazione del traforo del Monte Bianco.

Realizzato in project financing dalle due società, il tunnel partirà da Cascina Merlata (non più da Molino Dorino) e terminerà a Linate. Il suo percorso sarà lo stesso del progetto originale presentato all'allora sindaco Albertini fino allo snodo di Garibaldi (uscita Lancetti), punto più delicato, dove il cunicolo scenderà fino a 40 metri di profondità per passare sotto le due metropolitane (M2 e M5) e il passante ferroviario. Da Garibaldi la galleria toccherà piazza della Repubblica e da qui procederà sotto la circonvallazione esterna, con un'unica uscita in Porta Venezia, fino in piazza Cinque Giornate. Da qui andrà verso l'aeroporto viaggiando sotto corso XXII Marzo e poi viale Forlanini.

In tutto oltre 14 chilometri di scavi, con nove megarampe, che si ripagherà in circa cinquant'anni secondo le prime stime degli investitori che calcolano un passaggio di circa 50 mila auto al giorno e un pedaggio di 7 euro su tutto il tragitto o di 0,50 centesimi al chilometro nel caso di uscite intermedie. «È una follia — commenta Enrico Fedrighini dei Verdi — Il tunnel è la versione milanese del Ponte sullo Stretto, il classico grande cantiere che serve a chi lo costruisce ma è avulso da un disegno coerente di mobilità. È un'opera che si ripaga con il pedaggio: più auto entrano e più i costruttori incassano, ma non sarà mai la soluzione al congestionamento

delle tangenziali». Soddisfatto invece del nuovo progetto Alberto Garocchio, consigliere comunale del Pdl e promotore della galleria sotto la circonvallazione che da quattro anni giace nei cassetti di Palazzo Marino: «Almeno ora si comincia a farne un pezzo — spiega — il vero strumento per combattere lo smog e il traffico è il tunnel e spero che, una volta iniziato, verrà conclusa anche la galleria circolare dei Bastioni».

---

**A Garibaldi si scenderà a 40 metri di profondità per passare sotto M2, M5 e passante**

---

---

**Fedrighini (Verdi) "Opera folle che non servirà a nulla" Garocchio (Pdl) "Lo smog calerà"**

---

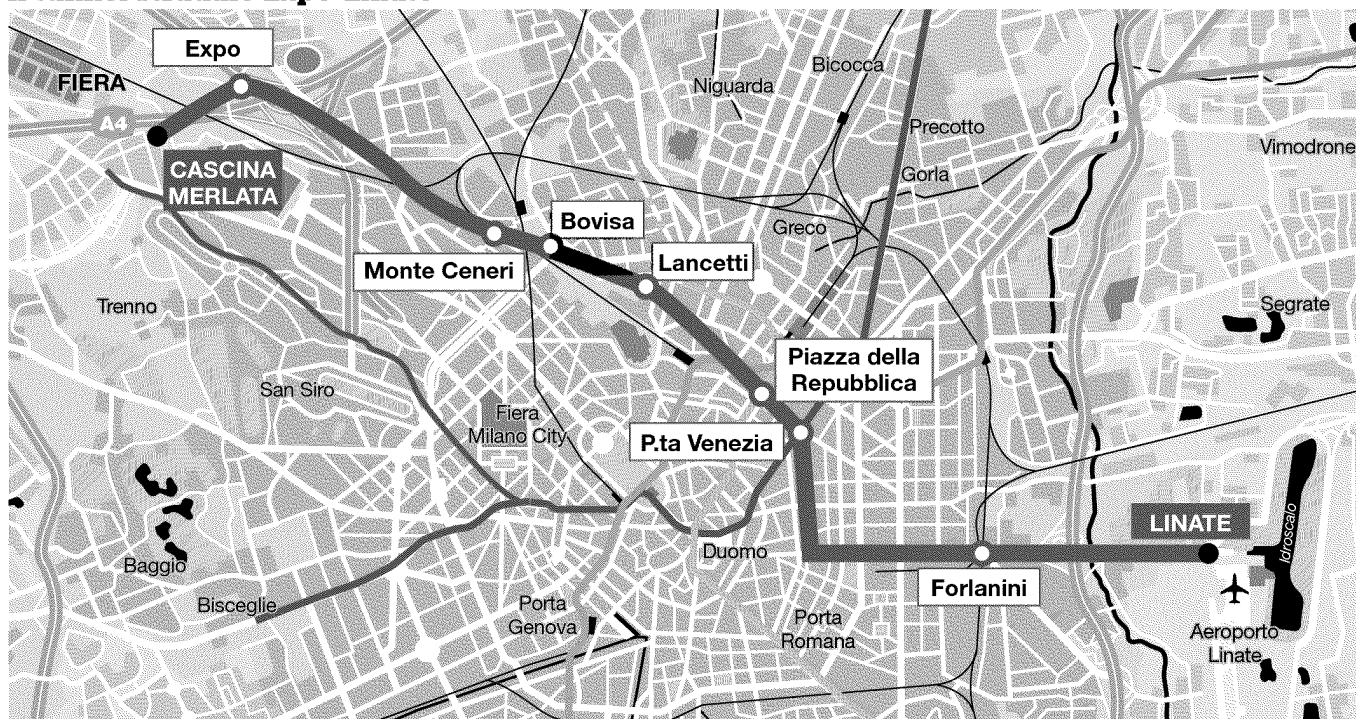
# Il caso

Tra un mese il progetto dei 14 chilometri sotterraneo dall'autostrada dei Laghi a Linate sarà presentato al sindaco. Obiettivo: via ai lavori nel 2010, inaugurazione per l'Expo

# Tracciato diverso, meno uscite ma il maxitunnel urbano si farà

*Due miliardi di euro, sarà la galleria più lunga d'Italia*

**Il tunnel stradale Expo-Linate**



 Lunghezza <b>14,6 km</b>	 Pedaggio intero tratto <b>7 euro</b>
 Costo <b>1,8 mld euro</b>	 Pedaggio al km <b>50 centesimi</b>
 Capacità <b>110mila</b> veicoli al giorno	 Profondità <b>max 40 metri</b>
 Passaggi previsti <b>50mila</b> veicoli al giorno	 Società realizzatrici <b>Torno</b> (da Merlata a Lancetti)
 Inizio lavori <b>2010</b>	 <b>Condotte Acqua</b> (da Lancetti a Linate)
 Fine lavori <b>2015</b>	

**LE GALLERIE STRADALI ITALIANE PIÙ LUNGHE**

<b>Extraurbane</b>	Frejus (TO)	<b>12.895</b>
	Monte Bianco (AO)	<b>11.611</b>
	Gran Sasso (AQ-TE)	<b>10.176</b>
	Sant'Antonio Morignone (SO)	<b>7.925</b>
	Gran San Bernardo (AO)	<b>5.854</b>
<b>Urbane</b>	Giovanni XXIII Passante Nord-Ovest (RO)	<b>2.930</b>
	Carso (TE)	<b>2.850</b>
	La Civita (CH)	<b>2.100</b>
	Principe Amedeo (RO)	<b>860</b>
	Posillipo (NA)	<b>800</b>

centimetri.it