

IL RACCONTO

La **Teem**, una sfida a caro prezzo

ILARIA CARRA

SONO le dieci e mezza di un giovedì qualunque, all'automobilista che va verso Sud non sembra vero quando riesce a metter la seconda, c'è coda pure a quest'ora. Più o meno va così tutti i giorni, sulla tangenziale Est. Alleggerire questo anello ingorgato più vicino alla città è il mandato a cui punta la **Tangenziale est esterna** di Milano.

A PAGINA III

LA PAURA

L'obiettivo è strappare metà dei 140 mila mezzi all'attuale Est, ma il pedaggio costerà il 50% in più

LA FORCELLA

È l'innovazione per sostenere il ponte sul Lambro lungo 2.700 metri. Il color ruggine una scelta funzionale

Il racconto. Abbiamo percorso in anteprima i 32 chilometri della nuova autostrada Corsa contro il tempo per l'inaugurazione del 16 maggio, tutor installati, manca il benzinaio

Sprint per aprire la **Teem** 1.500 operai nelle trincee e sui viadotti d'avanguardia

ILARIA CARRA

SONO le dieci e mezza di un giovedì qualunque, all'automobilista che va verso Sud non sembra vero quando riesce a metter la seconda, c'è coda pure a quest'ora. Più o meno va così tutti i giorni, da anni, sulla tangenziale Est. Alleggerire questo anello ingorgato più vicino alla città è il mandato a cui punta la **Tangenziale est esterna** di Milano. La **Teem**, che sui cartelli sarà solo tangenziale esterna, costata 2,2 miliardi e, soprattutto, pagata con l'inestimabile sfregio di campi e rogge tipicamente padani, oggi scommette di attirare almeno la metà di queste 140 mila auto che ogni giorno fanno la spola sui 36 chilometri dalla A1 alla A4, pagando 3 euro. Vanno convinte, però, a spendere 4,70 euro, il 50 per cento in più rispetto ad oggi, e non è banale. Solo così la nuova superstrada non rischierà di fare la fine della Brebemi.

QUATTROCENTO SALDATORI

E quasi pronta, la **Teem**. Due mesi di rush finale, 1.450 gli operai oggi al lavoro, 400 i saldatori in più ingaggiati per l'ultima corsa. Si bucherà l'apertura per l'avvio di Expo in cui si sperava, l'inaugurazione sarà due settimane dopo, il 16 maggio. Le autorità taglieranno il nastro a Vizzolo Predabissi, confine Sud, primo casello dal quale si conta di drenare il traffico intenso di Melegnano e dintorni che conosce bene chi la percorre sempre. Abbiamo percorso la nuova autostrada in anteprima sia verso Paullo sia verso Agrate, con decine di operai sulle finitrici che stendono gli ultimi lembi d'asfalto, il vento che soffia mentre s'installano lampioni e barriere antirumore. È sul lotto C verso la A1, che viaggia anche a sei metri d'altezza dai campi ("inrilevato"), che entro la fine del mese come un grande lego si comporrà il viadotto che deve scavalcare il Lambro, un intervento di alta ingegneria. L'ha progettato Pierangelo Pistoletti, professore che s'è guadagnato una

certa fama con la scelta di usare per tutti i ponti l'acciaio Cor-Ten, che da color ruggine chiaro col tempo si scurisce fino a sembrare legno: l'esterno ha una funzione protettiva ed estetica. Il viadotto ha una particolarità: lungo 2,7 chilometri, pesante 26 mila tonnellate, gli operai della Cimolai sono ricorsi a un'enorme forcella a "x" per sorreggere il ponte più o meno a metà. Uno stratagemma d'ingegneria «che ha permesso arcate distanti 160 metri per evitare che i piloni, di solito a 60 metri gli uni dagli altri, non finissero sui binari, da scavalcare, dell'Alta velocità», dice Massimo Zullo, responsabile di produzione di questo pezzo di cantiere.

ITUTOR

Più verso Nord, lato Agrate Brianza, la strada c'è già quasi tutta fino all'Arco **Teem**, scavata fino a dieci metri di profondità, i lampioni sono pronti a illuminare le tre corsie più quella d'emergenza. E anche i guardrail sono posati a fare da guardia al lato del-

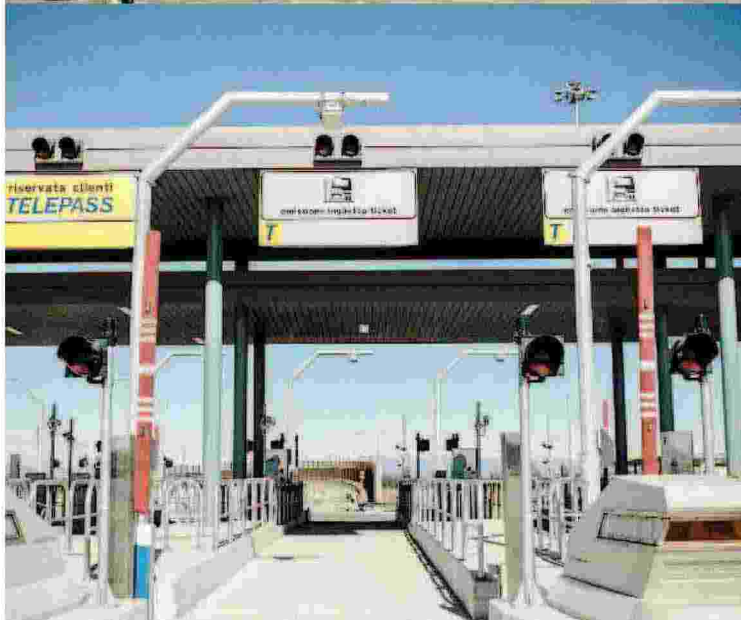
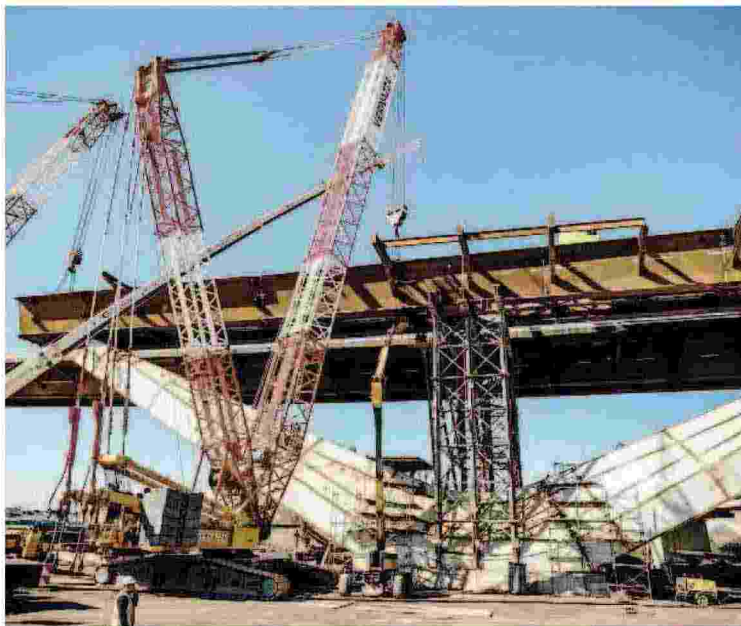
la strada dove stanno spuntando nuovi capannoni, si stanno montando i bracci del tutor che stancherà gli automobilisti (il limite è 130 come su tutte le autostrade). L'autostrada sarà da subito censita anche sui navigatori, al contrario di quanto è successo per la Brebemi. Si lavora per aprire in tempo l'unica area di servizio prevista a Paullo (tre i gestori in gara) ma c'è il rischio che andrà come per la Brebemi: per fare benzina bisognerà all'inizio uscire dall'autostrada.

LA SFIDA ANTIFLOP

Intercettare il traffico della attuale est è la vera sfida. Un obiettivo non scontato per l'autostrada che solo di opere vale 1,2 miliardi, poi ci sono i 220 milioni degli espropri e i nove progetti compensativi di alberi e piste ciclabili a parziale risarcimento del territorio. Le prime stime sul traffico, quattro anni fa, ipotizzavano circa 75 mila passaggi quotidiani. Oggi i numeri si sono ridimensionati, si punta a incassarne nel pri-

mo anno 50mila, influisce il flop della Brebemi che invece avrebbe dovuto contribuire. L'Arco Teem aperto un anno fa tra Lisca- te e Pozzuolo Martesana per ser- vire proprio la Brebemi — e ag- ganciarla a Milano senza farla fi- nire nei campi — non arriva alle 10mila auto di media al giorno. Nonostante un inaspettato con- tributo di un flusso locale di spe- dizionieri — tra le 2.500 e le 3mi- la auto —, sono comunque 6mila veicoli in meno di quelli messi in conto. La Teem ha una concessio- ne più lunga, 50 anni, tempo per ammortizzare e realizzare inter- venti — come la "corda molla" a Brescia e l'accesso diretto alla Brebemi dalla A4 — che in futuro possono rianimare la superstra- da tra Brescia e Milano oggi semi- deserta. La sfida è tutta qui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL MAXI CANTIERE NON FERMA MAI

Dall'alto la forcella ideata dall'ingegner Pistoletti per sostenere il viadotto che supera Lambro e ferrovia ad alta velocità: permette di avere un'arcata ampia 160 metri, mentre di solito i piloni sono a 60 metri l'uno dall'altro; il casello di Paullo, uno dei sette della tratta, già allestito; la posa dei tutor che controlleranno il rispetto del limite di velocità di 130 all'ora