

PRIMO PIANO

TEM, COSÌ CAMBIA IL TERRITORIO - 1 ■ OGNI SETTIMANA L'OBIETTIVO VERRÀ PUNTATO SUI CANTIERI DELLA EST ESTERNA SI COMINCIA DA CERRO AL LAMBRO, DOVE ENORMI PINNACOLI DI CEMENTO SI INNALZANO VERSO IL CIELO

Si alzano i pilastri della tangenziale

Le linee che si notano sono tre: le prime due reggeranno le sei carreggiate dell'autostrada, la terza è il sostegno della cosiddetta complanare

EMANUELE DOLCINI

Enormi "pinnacoli" di cemento che si innalzano verso il cielo, transenne arancioni dappertutto, fango sulle strade e terra, montagne di terra. Da più di un anno il confine tra Sudmilano e Lodigiano è così, sotto il maglio della tangenziale esterna e dei suoi cantieri. È la più grande trasformazione urbanistica dell'ultimo mezzo secolo, da quando i centri della "seconda periferia" milanese hanno cessato di essere paesi - in cui resisteva qualche stalla e le case avevano tre piani - per diventare agglomerati di palazzi sotto la spinta dell'immigrazione anni Sessanta.

La costruzione della **Tem** (tecnicamente autostrada A58) sarà l'evento spartiacque del paesaggio per le generazioni che oggi sono mediane, quelle che hanno

una buona memoria di come questi luoghi erano prima. Se è vero che il destino è scritto anche nella geografia, la A58 non è nullo altro che una sorta di muro di contenimento della città metropolitana. Ma un muro che serve, o almeno così sostengono da più di dieci anni i fautori che pazientemente hanno messo mano all'impresa.

Ogni giorno, oggi, sulle tangenziali milanesi transitano 350 mila automezzi. Troppi. Un numero simile soffoca la città e la rende anche "arcaica" da un punto di vista concettuale. Modernizzare Milano vuol dire dividere i flussi: le "vecchie" tangenziali per il traffico di lavoro, il grande anello esterno - per ora ce n'è metà, ma arriverà anche l'altra, la cosiddetta ovest esterna - per i trasporti a lunga percorrenza. Così

suona lo spot **pro-Tem**, puntellato da una efficace comunicazione territoriale che ha convinto molti. Non tutti, perché gli scettici ci sono oggi e ci saranno domani, quando i caselli della A58 cominceranno ad emettere i primi ticket di ingresso a pagamento. La grande trasformazione inizia fra Cerro al Lambro e Riozzo, nel punto in cui si sovrappassa l'Al-Autosole. Qui un "gregge" di plinti di cemento segna il tracciato di quella che sarà l'autostrada. La novità saliente degli ultimissimi giorni è che sopra i pilastri hanno fatto la loro comparsa le "guide" in ferro delle carreggiate: enormi appoggi di metallo che portano l'altezza complessiva della struttura a dieci metri e danno l'idea di cosa sarà questa porta di Milano Expo.

Come si può notare, le linee di pi-

lastri non sono due ma tre. Le prime due reggono le sei carreggiate della tangenziale vera e propria. La terza linea invece è il sostegno della cosiddetta complanare alla **Tem**, quindi una strada ad accesso libero, sotto gestione provinciale, che unirà la provinciale 17 Melegnano-Sant'Angelo con la statale 9 via Emilia, ottenendo il cruciale risultato di passare da una strada all'altra a sud di Melegnano, non a nord come ora.

A Riozzo vivono i loro ultimi mesi tre altre costruzioni: il campo di gioco esterno dell'AC Riozzese, che sarà "stirato" dall'autostrada e ricostruito ad ovest della sede attuale; il ponte della strada provinciale 17, da abbattere (in estate, probabilmente) e sempre da ricostruire, in questo caso ad est; infine la pista ciclopedonale Riozzo-Cerro al Lambro, che essendo affiancata al ponte ha i giorni contati.



www.ecostampa.it



LO STATO DELLE COSE

In alto, da sinistra, i primi sostegni alla carreggiata a Cerro e il cantiere oltre il Lambro, al confine tra Vizzolo e Cerro. Qui accanto, i lavori Tem a fianco della linea S1 a Vizzolo

