

A un anno dalla consegna del Nuovo Polo di Fiera Milano a Rho-Pero, la visita al cantiere, forse il più grande d'Europa, offre una visione grandiosa di fervore di attività e di strutture ormai in buona parte definite. Sono apprezzabili alcuni aspetti distintivi del progetto, come i lucernai a cannocchiale che si aprono sulle sommità dei padiglioni, e la vela di vetro e acciaio che coprirà il corridoio centrale di collegamento tra gli otto padiglioni, due biplanari, quattro monoplanari e due ad altezza maggiorata.

Completamente autofinanziato da Fondazione Fiera Milano, l'investimento, circa 750 milioni di euro per una superficie lorda di pavimento di 530.000 m² su un'area di oltre due milioni di m², è finalizzato a consolidare il primato mondiale di Fiera Milano.

La prima pietra è stata posata il 6 ottobre 2002 (vedi Prisma 77/02, p. 70) e già entro la fine di quest'anno dovrebbero essere pronti i primi padiglioni, mentre l'inaugurazione dell'intera opera è prevista per la primavera 2005.

Mentre all'interno del cantiere tutto procede secondo programma, la situazione dei collegamenti stradali esterni è stata fonte di qualche preoccupazione.

Sarà invece sicuramente operativa entro il 31 marzo 2005 il prolungamento della linea 1 della metropolitana. Ne abbiamo chiesto conferma al presidente e amministratore delegato della Metropolitana Milanese Spa, ingegner Giulio Burchi.

Presidente, davvero la metropolitana arriverà in tempo per l'inaugurazione del nuovo polo espositivo di Milano? e se sì grazie a quali accorgimenti?

Il sì lo do per scontato, il come cercherò di spiegarlo in breve. Anzitutto preciso che il prolungamento della linea 1, Molino Dorino-Rho Fiera è lungo circa 2,1 km e si svolge lungo un tracciato interessato da un notevole innalzamento della falda. Le difficili condizioni del terreno e la necessità di ridurre al massimo i tempi di realizzazione hanno portato a scegliere una soluzione



La linea 1 MM al Nuovo Polo Fiera Milano in tempo per l'inaugurazione

Nostra intervista al presidente della Metropolitana Milanese Spa, ingegner Giulio Burchi

a cura di Giovanni Paparo

con due gallerie a binario unico, con lavorazioni subalvee, peraltro a noi ben note.

La scelta dei metodi costruttivi (a foro cieco e dove possibile a cielo aperto) è stata dettata anche dalla necessità di contenere i disagi in superficie nelle zone abitate di Pero e di limitare le interferenze nella zona della Fiera, dove debbono convivere più cantieri (Fiera, parcheggi, strada provinciale Rho-Monza, linea ad Alta Capacità).

La stazione di Pero è collocata lungo via Olona e presenta due gallerie realizzate a foro cieco, ciascuna delle quali ospita il binario e la rispettiva banchina.

La stazione Rho Fiera SFR-AC è ubicata in prossimità della Porta Est del Nuovo Polo, cui è collegata direttamente attraverso un corridoio; un altro corridoio la collega con la nuova stazione

ferroviaria che servirà sia le due linee storiche Milano-Novara-Torino e Milano-Gallarate, sia la nuova linea ad Alta Capacità Milano-Torino.

L'Accordo Operativo del 16 luglio 2002, tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Milano, Comune di Pero e Comune di Rho ha attribuito al Comune di Milano la titolarità del progetto, affidando a Metropolitana Milanese l'effettuazione degli espropri, delle gare d'appalto, l'assegnazione dei lavori, la direzione degli stessi, compresi i collaudi e l'agibilità della linea, nonché la conduzione tecnico amministrativa di tutte le attività. I lavori sono stati aggiudicati il 21 dicembre 2002.

In poco più di due anni si è passati dalla fase programmatica a quella realizzativa, con tempi

certamente brevi rispetto a quelli normalmente occorrenti per progetti di questo genere. L'impresa

