

Infrastrutture. Di Pedemontana sarà pronto il primo lotto

Il programma dell'Expo rispettato soltanto a metà

Su 11 progetti fondamentali, 5 in grave ritardo

Sara Monaci
MILANO.

Per le grandi infrastrutture collegate all'Expo 2015, il bilancio è appena sufficiente: circa il 40% del programma non verrà realizzato. Il dossier delle opere connesse si era già assottigliato notevolmente rispetto alle aspettative poco concrete del 2008, quando Milano venne scelta dal Bic come città ospite dell'evento universale del 2015. Ora, a un anno esatto dall'apertura dei battenti, il quadro comincia a farsi più chiaro. Se consideriamo che sono undici le infrastrutture più importanti - tra quelle cittadine e quelle lombarde - cinque di queste sono ancora in alto mare. Si tratta della strada Rho-Monza, della metropolitana 4 di Milano, delle «vie d'acqua» milanesi, della tramvia Milano-Seregno e dell'autostrada regionale Pedemontana. Per il 2015 certamente non saranno completate e in alcuni casi, dove indispensabile, verranno garantite solo le parti essenziali.

Meglio invece andrà per la linea 5 della metropolitana milanese che, seppure senza tutte le fermate, il primo maggio dell'anno prossimo dovrebbe essere pronta. Ma anche per le strade Zara-Expo, Molino-Dorino, Cascina

Merlata; e per le grandi autostrade Tangenziale esterna, a Est di Milano, e Brebemi.

Le opere rimaste in mezzo al guado per varie ragioni (dalla lentezza delle procedure ai ricorsi, fino all'opposizione dei comitati ambientalisti) non hanno tutte la stessa importanza per l'Expo. La linea 4 della metro, ad esempio, è un'opera fondamentale per la città, ma non per l'evento del 2015, dato che collegherà la parte Sud di Milano, da Est ad Ovest, mentre il sito espositivo si trova a Nord, tra Milano e il Comune di Rho. Anche la Milano-Seregno, già appaltata, migliorerà la viabilità cittadina, ma non sarà essenziale per l'Expo.

Diversa la questione per la Rho-Monza. L'opera, lunga meno di 10 chilometri per un investimento stimato di circa 200 milioni, dovrebbe servire a incanalare il traffico proveniente da Nord-Ovest verso il sito espositivo. L'ampliamento della strada ha visto però l'opposizione dei comitati cittadini e degli stessi sindaci dei Comuni interessati, in particolare nel tratto di Paderno-Dugnano, dove gli amministratori chiedono da anni l'interramento. Da qui un lungo braccio di ferro con la Regione Lombardia, che ha portato di fatto a un lungo rallentamento dei cantieri. Il ministero all'Ambiente ha inoltre tem-

poreggiato per anni prima di concedere la Valutazione di impatto ambientale e quando, pochi mesi fa, è arrivato il via libera, è stato comunque chiesto un ulteriore chiarimento a un Tavolo con gli enti locali, che però non ha portato ad alcun risultato concreto. Ora la Regione Lombardia, e in particolare l'assessorato alle Infrastrutture guidato da Maurizio Del Tenno, spinge nuovamente perché si aprano i lavori con il progetto originario di una strada in superficie, mentre alcuni sindaci hanno fatto ricorso. Inoltre, non è ancora chiara la fonte di finanziamento dell'opera: i primi due lotti sono in carico alla società della Provincia di Milano Serravalle (che a breve passerà nella mani della Regione Lombardia, a seguito della legge «svuota-province»), ma in cassa non ha risorse certe per finanziare l'opera. Si parlava di un bond di progetto, ma l'opzione è stata scartata. Sulla Rho-Monza dunque, che dovrebbe collegare la A8 con la Tangenziale Nord, tutto è ancora in alto mare e i tempi stringono.

Le vie d'acqua sono, infine, un altro grande scoglio per la società di gestione dell'evento. Il progetto nasce con lo scopo di irrigare il sito espositivo di Rho attraverso un grande corso d'acqua che, partendo dal canale Villorosi a Nord di Milano, dovrebbe circondare l'area dell'Expo per poi

proseguire verso Sud, alimentando quindi la storica Darsena di Milano. È previsto che il canale passi dentro i principali parchi della zona Ovest della città e, anche in questo caso, si era partiti nel 2008 con un grande progetto di fiume navigabile, per poi arrivare a un più semplice canale circondato da piste ciclabili. Nel tratto a Sud, cioè dal sito espositivo alla Darsena, lungo 12 chilometri, i cantieri sono stati chiusi a causa dell'opposizione del comitato No canal, a cui si sono unite altre associazioni e gruppi politici. Il ritardo accumulato è ormai tale che difficilmente si riuscirà a completare il piano entro maggio 2015. I cantieri dovrebbero riaprire proprio in questi giorni, dopo un stop di un paio di mesi, ma per il prossimo anno ci si dovrà accontentare di una via intermedia, con un sistema di pozzi per far uscire l'acqua dal sito espositivo oppure sfruttando il canale scolmatore del fiume Olona. Verrà dunque assicurata la parte a Nord, ma il progetto complessivo sarà sacrificato. È probabile che i lavori poi proseguiranno, ma a Expo ormai terminato, e sempre che non si creino scontri insormontabili con i comitati ambientalisti.

Per quanto riguarda le opere di importanza regionale, la Tangenziale Est e la Brebemi verranno

no garantite grazie a un project financing realizzato in entrambi i casi da Gavio e Intesa-Sanpaolo, per 2 miliardi ciascuna. In alto mare è invece la Pedemontana, l'opera più costosa inserita nel pacchetto Expo: 5 miliardi di investimento stimato, per circa 70 chilometri. Entro il 2015 non sarà

pronto che il primo lotto e, probabilmente, neppure il tratto B1, ritenuto importante per lo svincolo che dovrebbe favorire il traffico verso Milano. La società Pedemontana, controllata dalla Serravalle, non ha ancora completato tutti gli aumenti di capita-

le necessari per attivare i project financing; le banche pertanto non intendono finanziare l'opera con ulteriori prestiti. A oggi, tra prestiti-ponte, risorse pubbliche ed equity versato, la disponibilità finanziaria non supera 1,7 miliardi. Pochi giorni fa i cantieri sono nuovamente entrati in

stallo, con il rischio di chiusura immediata. Poi è arrivato l'ennesimo tampone momentaneo: 28 milioni di liquidità versati dai soci e un prolungamento di altri 3 mesi del prestito già scaduto, per 200 milioni. Ma la vera soluzione è ancora lontana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1 CASCINA MERLATA

Procede lo Stralcio-gamma
 Il progetto collegato all'area di Cascina Merlata - dove sorgerà il Villaggio Expo destinato a ospitare le delegazioni dei Paesi che partecipano all'evento - prevede la realizzazione di un parcheggio di 20 mila posti (costo di circa 25 milioni) e del cosiddetto «Stralcio-gamma», ovvero il collegamento tra Cascina Merlata e l'autostrada A8, che richiederà un investimento di ulteriori 30 milioni. Il cantiere, attualmente agli inizi, è tra quelli che dovrebbero chiudere in tempo per l'Expo.



2 I CANALI DELLE VIE D'ACQUA

Riaperti i cantieri
 Dopo quasi due mesi di stop, ripartono i cantieri per realizzare le «vie d'acqua», ovvero un grande canale da Nord a Sud che servirà a irrigare il sito espositivo, e poi proseguirà fino alla Darsena di Milano. I lavori sono in ritardo di 4 mesi rispetto alla tabella di marcia, perciò difficilmente potrà essere completata tutta l'opera entro il 1° maggio 2015. Si dovrà dunque pensare a soluzioni di transizione per i 6 mesi della manifestazione.



3 STRADA RHO-MONZA

Contestazioni e ritardi
 Lunga meno di 10 km ma ritenuta indispensabile per il grande evento, la strada Rho-Monza è stata oggetto di contestazioni da parte dei comitati ambientalisti e di alcuni sindaci dei Comuni interessati dal suo passaggio. Inoltre, il ministero dell'Ambiente ha tardato a concedere la Valutazione di impatto ambientale e se oggi la regione preme per far partire i lavori, non è ancora chiaro dove si troveranno le risorse (250 milioni) necessarie per la costruzione.



4 AUTOSTRADA PEDEMONTANA

In alto mare l'opera più cara
 È il progetto più costoso di tutto il pacchetto di infrastrutture legato a Expo 2015, ma sconta gravi ritardi nei cantieri, anche a causa di uno stallone nel reperimento delle risorse. Dei circa 70 km totali previsti per l'opera completa (per un costo di 5 miliardi), il 1° maggio 2015 probabilmente si vedrà realizzato soltanto il primo lotto, e nemmeno il tratto B1, ovvero lo svincolo che dovrebbe aiutare a far confluire il traffico verso Milano. A oggi la disponibilità finanziaria è di 1,7 miliardi.



5 AUTOSTRADA BREBEMI

In luglio il taglio del nastro
 Opera di interesse regionale, l'autostrada Brebemi è tra le opere infrastrutturali legate a Expo in fase più avanzata. Nel marzo dello scorso anno è stato siglato il closing finanziario e l'inaugurazione è prevista già per luglio prossimo. Si tratta di una strada di 66 km (costo totale circa 1,8 miliardi) che collegherà le città di Brescia, Bergamo e Milano. Il finanziamento dell'opera è stato garantito da un project financing realizzato da Gavio e Intesa-Sanpaolo.



VERSO IL TRAGUARDO

Dovrebbero rispettare i tempi la linea 5 della metropolitana, le strade Brebemi e Teem Zara-Expo e Molino-Dorino, il polo di Cascina Merlata

Tra contestazioni e ritardi: ecco a che punto sono i cantieri

Mancanza di fondi, scarsa chiarezza nella divisione delle competenze e contestazioni dei comitati ambientalisti hanno finora rallentato la realizzazione delle grandi opere collegate a Expo 2015. Dieci sono ora i progetti su cui si concentrano gli sforzi. Per

ciascuno indichiamo lo stato di avanzamento e la fattibilità: il «verde» indica che l'opera sarà pronta per Expo; il «rosso» che non lo sarà (e che i tempi di conclusione non sono noti); il «giallo» che la realizzazione entro maggio 2015 è a rischio.

6 METROPOLITANA MILANESE

Sarà pronta solo la linea 5
 Anche se non direttamente collegate al sito di Expo, le due nuove linee della metro milanese (la 4 e la 5) rientrano tra le opere su cui la città puntava in vista dell'evento. Ma Comune e Regione hanno dovuto rinunciare alla linea 4 e concentrare tutti gli sforzi e le risorse (2 miliardi circa) sulla 5, la «lilla», che ha già inaugurato 9 delle 19 stazioni previste, ovvero dalla fermata Bignami a Garibaldi. Il tragitto sarà certamente terminato entro il 2015, anche se forse alcune fermate saranno aperte dopo.



7 TRAMVIA MILANO-SEREGNO

In attesa del primo tratto
 Anche sul fronte tramvie i cantieri delle grandi opere legate a Expo hanno subito un forte ridimensionamento. Cancellata la metrotamvia Milano-Limbiate (che avrebbe avuto un costo di circa 100 milioni) si cerca di realizzare almeno la Milano-Seregno, già appaltata, ma che difficilmente sarà completata nel suo complesso entro maggio 2015. I lavori sono infatti in ritardo e dunque lo sforzo è concentrato sulla realizzazione del primo tratto, per un valore di circa 120 milioni.



8 MOLINO-DORINO

Una bretella essenziale
 La bretella stradale che dovrà collegare Molino Dorino con l'Autostrada dei laghi è in fase tutto sommato avanzata dei cantieri. Il suo completamento per l'inaugurazione di Expo è dato per certo. È un tratto stradale di appena 3,5 km, il cui costo complessivo è di 125 milioni. Non sono mancati gli intoppi nemmeno per quest'opera, ritenuta essenziale perché è sotto di essa che saranno posti i tornelli e dunque transiteranno i 20 milioni di visitatori attesi per Expo.



9 STRADA ZARA-EXPO

Una strada a due velocità
 Procede a due velocità la realizzazione della strada Zara-Expo, un'arteria ritenuta di primaria importanza per la viabilità cittadina in vista dell'evento, dato che di qui passerà gran parte del traffico su gomma diretto al sito espositivo dalla città. I lavori del tratto tra via Eritrea ed Expo sono attualmente al 20%, mentre più indietro è la tratta successiva, i cui lavori sono comunque stati aggiudicati e sbloccati. La realizzazione dell'opera, che costerà circa 110 milioni, è data comunque per certa.



10 TANGENZIALE EST ESTERNA

In arrivo entro i tempi
 Come l'autostrada Brebemi, anche la Tangenziale Est Esterna di Milano, che collegherà in modo diretto l'Autostrada A4 Torino-Trieste con l'Autostrada A1 Milano-Bologna, entrerà in funzione entro maggio 2015. Il progetto dell'opera, che misura in tutto 32 km e costa circa 2 miliardi, prevede una configurazione a tre corsie per senso di marcia. Attraverso il cosiddetto arco Teem, pronto entro luglio, l'autostrada si innesterà direttamente sugli assi viari della Cassanese e della Rivoltana.



Il Sole **24 ORE.com**



ONLINE

Il dossier sull'Expo con i numeri, i Paesi e le aspettative

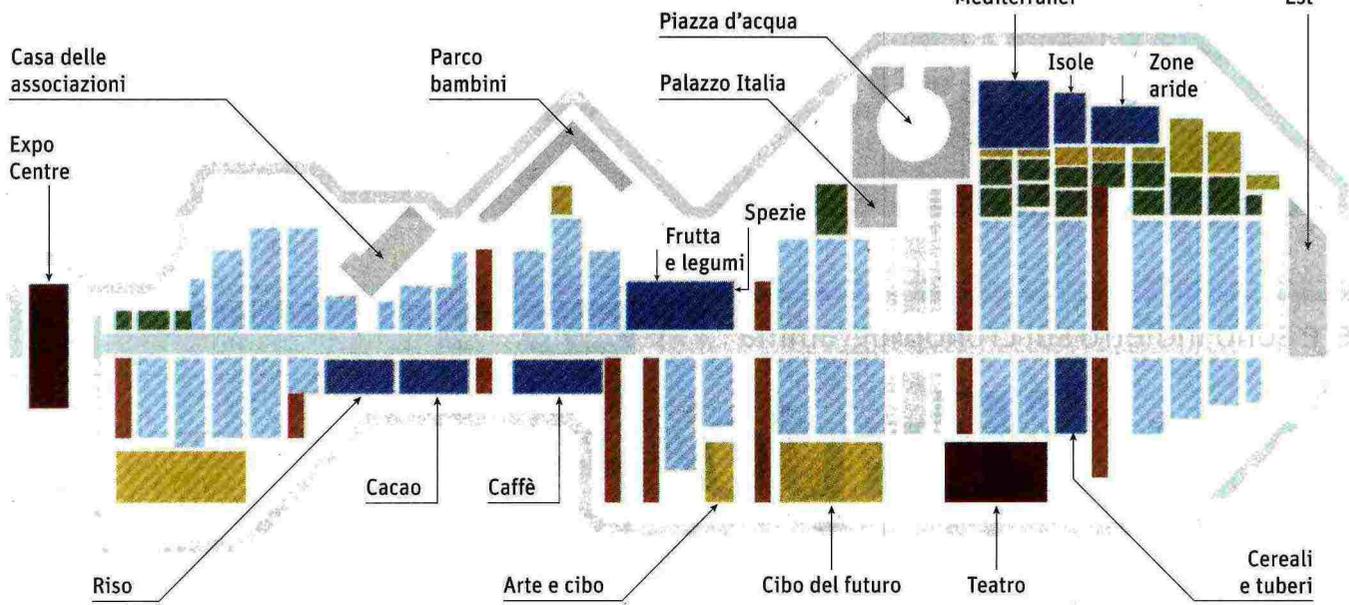
Sul sito web, nella homepage di **Impresa&Territori** è disponibile il dossier "Expo 2015" con i numeri dell'evento, i Paesi aderenti e le aspettative del "sistema Italia". Sono attesi 21 milioni di visitatori e previsti benefici economici per oltre 34 miliardi

www.ilssole24ore.com/it

La mappa del sito espositivo e delle opere



MILANO



Verso un indotto di due miliardi e 20mila occupati

Le ricadute. In arrivo 20 milioni di visitatori

MILANO

La città di Milano si prepara ad ospitare 20 milioni di visitatori nell'anno dell'Expo. E intanto si fanno i conti delle ricadute economiche che l'evento creerà.

A beneficiarne sarà prima di tutto l'area milanese, ovviamente. Secondo la ricerca della Sda Bocconi, promossa dalla Camera di commercio di Milano, l'indotto della manifestazione a Milano sarà quantificabile in 2,05 miliardi e 20mila occupati. Più coinvolti i settori del turismo e della ristorazione, con 1,6 miliardi di produzione aggiuntiva e 18.300 occupati; ma anche il commercio, con quasi mezzo miliardo di produzione aggiuntiva e 700 unità di lavoro. L'impatto ri-

guarderà tutto il 2015, con un picco in corrispondenza del semestre di Expo.

Questo per quanto riguarda solo il cosiddetto "fuori Expo" il prossimo anno. Nel complesso l'evento, compresa anche la filiera diretta, avrà 102mila unità di lavoro a Milano, con 12,7 miliardi di produzione aggiuntiva sul territorio, spalmati nel periodo 2012-2020.

A questo si aggiunge l'occupazione nella Lombardia e nel panorama nazionale. In regione ci saranno 27mila nuovi posti di lavoro, e in Italia 191mila, sempre nel periodo 2012-2020. Fino al 2015 gli addetti saranno principalmente impegnati nelle costruzioni e nell'industria; nel corso dell'evento sarà la volta di turismo e servizi all'impresa e alla persona, per

poi tornare, una volta chiuso il semestre, all'industria e al commercio. Con Expo, infine, nasceranno 11mila nuove imprese in Italia, di cui la metà in Lombardia.

Intanto a un anno dell'avvio della manifestazione, il Comune di Milano sta riorganizzando la città, tra trasporti, sicurezza e nuovi eventi. Al momento sono ancora in corso le trattative con il governo per ottenere 130 milioni per le cosiddette "city operations", ma per ora nulla di fatto.

Ieri è stato presentato un palinsesto con 130 appuntamenti per il mese di maggio 2014. La prima iniziativa del "countdown" si è tenuta ieri a Milano, in piazza Gae Aulenti, dove hanno partecipato le autorità cittadine, regionali e di

Expo. Il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni ha comunque ricordato le criticità: «Ho consegnato l'elenco con i provvedimenti da prendere e le risorse che deve mettere il Governo lo scorso 4 di marzo e l'ho ribadito al presidente del Consiglio dei Ministri l'11 aprile quando è venuto a Milano, ma finora zero risposte e zero attenzione. Mi spiace molto perché il suo predecessore era molto più attento su Expo, lui invece mi sembra distratto e questo è problema serio perché rischia di non farci arrivare in tempo per l'apertura di Expo».

Dal governo ieri sono arrivate delle rassicurazioni dal ministro all'Agricoltura, con delega all'Expo, Maurizio Marti-

na, relativamente alla task force che a breve dovrebbe occuparsi di mettere in comunicazione Roma e Milano, risolvendo i problemi concreti. «La task force si occuperà di tutti gli elementi, le misure, le azioni, i rapporti che il gover-

no deve strutturare, soprattutto nell'ultimo anno, prima dell'apertura per lavorare, al meglio, sia con le istituzioni locali che con Expo», ha detto il ministro.

Ieri una voce un po' fuori dal coro, rispetto alle altre

autorità locali, è stata quella del sindaco di Milano Giuliano Pisapia che ha detto di non volere «più parlare di infrastrutture».

Per il primo cittadino sono altre le questioni a cui rivolgere l'attenzione: «Finora il di-

battito su Expo Milano 2015 è stato monopolizzato dal tema delle opere, ma da oggi, a un anno dalla manifestazione universale, il focus deve essere riportato sul tema dell'evento, "Nutrire il pianeta, energia per la vita"».

S. Mo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1. CASCINA MERLATA

Area urbanistica situata in prossimità del polo fieristico Rho-Però, del sito di Expo 2015 e della direttrice Nord-Ovest. Il progetto infrastrutturale a essa collegato prevede la realizzazione di un parcheggio e di un collegamento con l'A8, il cosiddetto «Stralcio-gamma»

Investimento previsto

25 milioni

2. VIE D'ACQUA

Un canale che nel progetto originale doveva servire a irrigare il sito fieristico di Rho. L'opera prevede di deviare a Nord il canale Villoresi per creare un corso d'acqua intorno all'area espositiva, per poi proseguire a Sud passando attraverso i principali parchi della città

Investimento previsto

120 milioni

8. MOLINO-DORINO

Bretella di collegamento diretto tra la strada statale Padana Superiore di Molino Dorino e l'Autostrada A8 dei Laghi. Rappresenta un collegamento fondamentale fra il sistema autostradale e l'area di Cascina Merlata

Investimento previsto

125 milioni

10. TEEM

La Tangenziale Est Esterna di Milano collegherà in modo diretto l'Autostrada A4 Torino-Trieste, tramite lo svincolo di Agrate Brianza, con l'Autostrada A1 Milano-Bologna, nel Comune di Cerro al Lambro, per uno sviluppo complessivo del tracciato i 32 chilometri

Investimento previsto

2 miliardi

9. ZARA-EXPO

Superstrada di collegamento tra Viale Zara (a Nord di Milano) e il sito di Expo 2015, ritenuta di fondamentale importanza per lo scorrimento del traffico verso il sito espositivo. Al momento sono stati avviati i lavori del tratto da via Eritrea a Expo

Investimento previsto

110 milioni

7. MILANO-SEREGNO

È la tramvia che dovrebbe unire il capoluogo con il Comune della Brianza, in provincia di Monza. Il progetto prevede il raddoppio dei binari dal Parco Nord Milano a Calderara, mentre tutto il resto del tracciato rimarrà a binario singolo

Investimento previsto

120 milioni

6. METRO 4 E 5

La linea 4 della metropolitana (la cui costruzione è al momento rinviata) attraverserà Milano da est a Ovest, a partire dall'aeroporto di Linate. La linea 5 prevede invece 19 stazioni da Nord a Sud-Ovest, da Bignami a San Siro

Investimento previsto

2 miliardi

5. BREBEMI

Collegamento autostradale tra Brescia, Bergamo e Milano. L'intera autostrada, dall'intersezione con la SP 19 in provincia di Brescia allo svincolo a nord con la Tangenziale Est Esterna di Milano, avrà 3 corsie per senso di marcia più la corsia di emergenza

Investimento previsto

1,8 miliardi

3. RHO-MONZA

Strada provinciale che dovrebbe servire a incanalare il traffico proveniente da Nord-Ovest verso il sito espositivo, collegando l'autostrada A8 con la Tangenziale

Investimento previsto

250 milioni

4. PEDEMONTANA

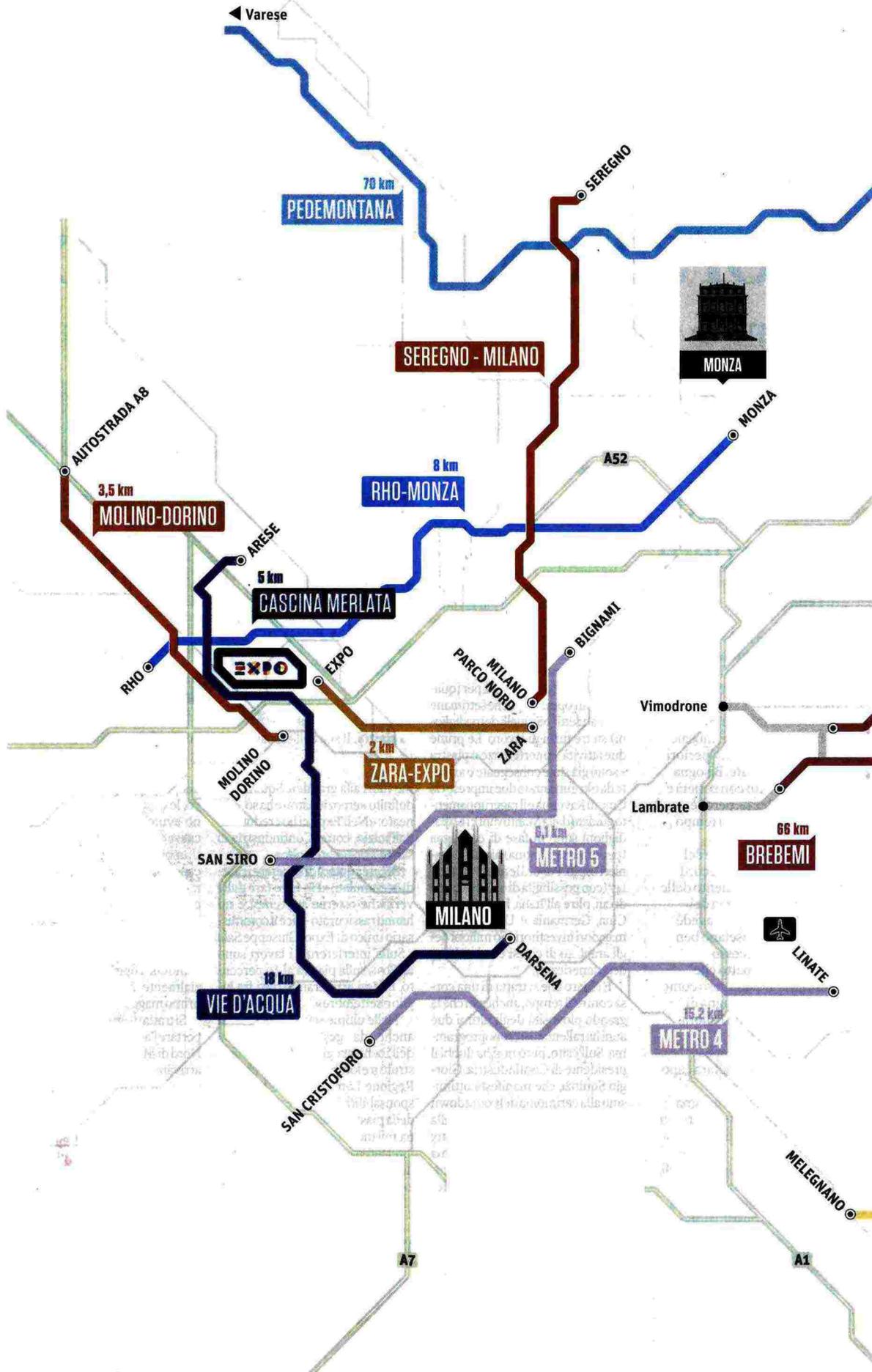
Sistema viabilistico che comprende circa 67 km di autostrada, 20 km di tangenziali e 70 km di viabilità locale. Un intervento molto complesso che dovrebbe attraversare l'area a nord di Milano, da Varese a Bergamo

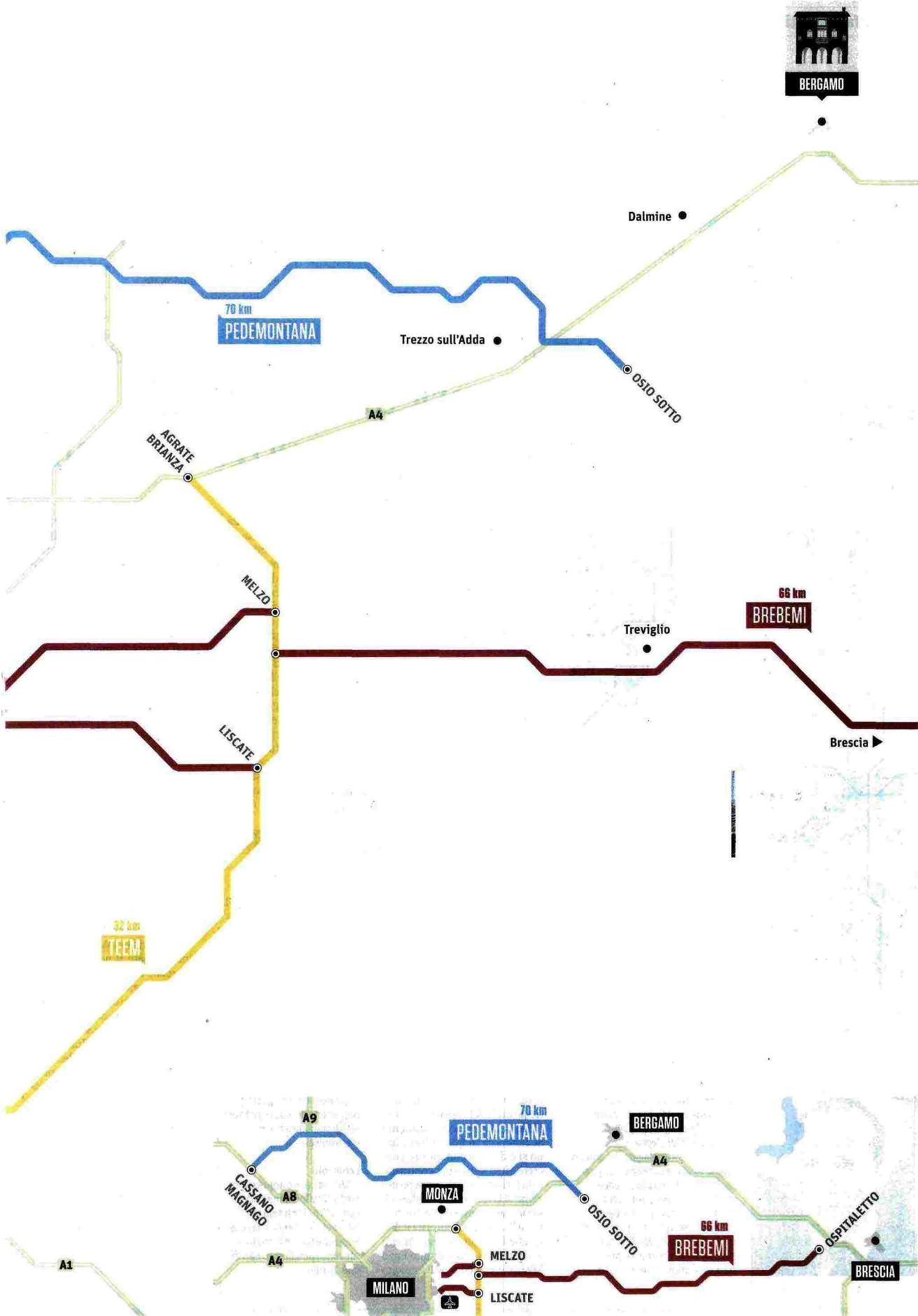
Investimento previsto

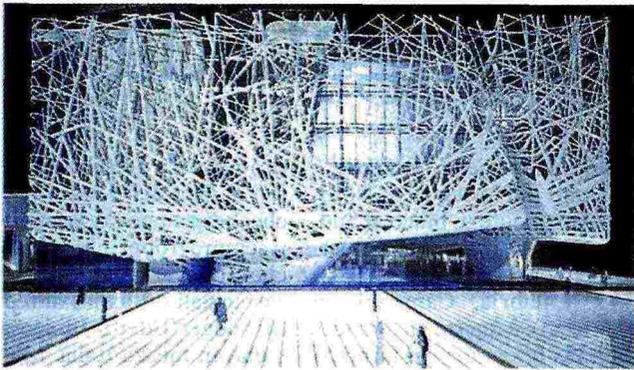
5 miliardi

LA VETRINA

In corso le trattative per ottenere 120 milioni per le city operations: solo in questo mese previsti 130 eventi







Countdown.
In alto
il progetto
architettonico
del Padiglione
Italia.
A sinistra,
le prove
del concerto di
Andrea Bocelli
in piazza
Gae Aulenti,
ieri a Milano.