

Infrastrutture. Si riapre la partita sul progetto: nel mirino il percorso obsoleto e la sostenibilità finanziaria dell'opera

Le zone di Milano contro la metro 4

Il cavillo della delibera: forse ne occorre una seconda per dare l'ok definitivo



Sara Monaci
MILANO

La metro 4 fa ancora discutere a Milano. Qualche giorno fa una delibera di giunta aveva - apparentemente - messo a tacere le critiche di alcuni assessori "di peso" all'interno dell'amministrazione, contrari all'opera per vari motivi: dai canoni troppo alti, pari a circa 80 milioni all'anno per i prossimi 25 anni, al tracciato giudicato obsoleto. Il mandato politico sembrava quindi chiaro: la maggioranza ha detto sì, così come i partiti di centrosinistra che governano la città. Ora però le cose si stanno di nuovo complicando: secondo alcune interpretazioni ci sarebbe bisogno di una seconda delibera per dare davvero il consenso all'opera, visto che nel-

la prima si era solo dato mandato alla società, ancora in fase di costituzione, di trattare con le banche per raggiungere un accordo finanziario.

Questo cavillo giuridico, più formale che sostanziale, mette però in luce la forte contrarietà nei confronti della linea, il cui completamento non è ancora scontato.

La maggiore opposizione è arrivata dalle circoscrizioni cittadine. Le discussioni dei giorni scorsi avrebbero evidenziato alcune forti perplessità. Nella zona 1 si dubita della sostenibilità economica del progetto e della capacità di arrivare ad un closing finanziario; nella zona 3, oltre alla questione finanziaria, ci sarebbe anche una scarsa fiducia nel raggruppamento di imprese che dovrebbe realizzare i lavori; nella zona 4 si sottolinea che il percorso andrebbe rivisto, essendo vecchio rispetto alle attuali esigenze della città. Si trat-

ta delle tre zone più interessate dai lavori per la realizzazione della metro 4, e la loro opinione non è irrilevante per la giunta Pisapia.

Per l'assessore di Milano ai Trasporti Pierfrancesco Maran non se ne parla di tornare indietro.

LE CIRCOSCRIZIONI

Contrarie la 1, la 3 e la 4, cioè le più interessate dai cantieri nei prossimi anni. L'assessore: «È uno scontro culturale, andiamo avanti»

«Lo scontro è culturale: tra chi ritiene che il nostro paese non possa più investire in grandi opere e chi ritiene che per ridare fiducia e migliorare la vita ai cittadini occorra fare nuove infrastrutture. Ma abbiamo un chiaro mandato politico - ha aggiunto Maran -, faremo la metro 4, an-

che senza il consenso di chi si oppone, perché la riteniamo necessaria a collegare zone molto popolate di Milano e il centro all'aeroporto di Linate. E se serve faremo un'altra delibera».

La linea avrà una ventina di fermate, dovrebbe essere pronta nel 2021 e collegherà Linate al quartiere Lorenteggio, passando per il centro della città. Necessita di un investimento di 2 miliardi e per realizzarla Palazzo Marino, sfruttando il "traghetto" delle opere Expo, ha già ottenuto 490 milioni dai fondi Ue e altri 172 milioni dal decreto Destinazione Italia. Questi ultimi sicuramente dovranno essere restituiti se entro fine anno non sarà costituita la società misto pubblico-privato (il 70% al Comune di Milano e il 30% alle imprese guidate da Impregilo) e un piano finanziario con le banche. Ma in dubbio sarebbero anche i precedenti 490 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

