IL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA LILLA

Grandi opere, fronte trasversale Anche i grillini chiedono il metrò

Asse Milano, Sesto, Cinisello e Monza: 900 milioni da Roma o niente M5

di **Riccardo Rosa** e **Andrea Senesi**

Tutti uniti, milanesi e brianzoli, amministratori di centrodestra e di centrosinistra. «In linea» persino gli esponenti locali dei Cinque Stelle. Miracolo della metropolitana, del prolungamento fino a Monza della linea 5 attualmente bloccata al capolinea cittadino di Bignami. Ieri per la prima volta Palazzo Marino ha chiesto ospitalità a Monza, con consiglieri e assessori in trasferta nelle stanze di Villa Reale. Con loro i sindaci delle due città capoluogo e quelli di Sesto San Giovanni (il forzista Roberto Di Stefano) e Cinisello Balsamo (il leghista Giacomo Ghilardi), comuni interessati al tracciato della futura linea lilla. A chiudere il primo Consiglio comunale della storia sull'asse Milano-hinterland Nord-Brianza, il presidente della Lombardia Attilio Fontana.

Tutti insieme per chiedere al governo gialloverde i 900 milioni di euro necessari per dare avvio ai lavori. La piccola sorpresa arriva dal Movimento Cinque Stelle: sia il capogruppo brianzolo che quello milanese hanno assicurato ieri di essere a favore dell'opera, impegnandosi a dire sì all'ordine del giorno consiliare che chiede finanziamenti a Roma. Un segnale forte «dal territorio», perché i sospetti di un governo poco sensibile ai temi dello sviluppo e delle grandi opere si concentrano proprio sul ministro dei Trasporti, il grillino Danilo Toninelli.

Undici stazioni e quasi tredici chilometri di tracciato per la prima metropolitana che collegherà due capoluoghi di provincia. «Prossima fermata Roma», dice il sindaco di Monza Dario Allevi. Il «collega» milanese Beppe Sala conferma: «L'incognita ora sono solo i soldi. Ormai noi siamo motivati, abbiamo discusso a lungo sul tracciato, sulle fermate, su tutti gli aspetti. Senza fondi del governo però non ci si arriva. Non possiamo prendere in giro sul punto i nostri cittadini».

Il patto di Monza intanto è siglato. «Un fatto inedito», riconosce Sala, anche se poi il giorno da segnare davvero in calendario sarà quello in cui «si comincerà a scavare». L'idea di allungare la linea lilla corre in parallelo col sogno olimpico. Nella stima più ottimistica i cantieri potrebbero aprire nel 2021 per concludersi nel 2026, l'anno dei possibili cinque cerchi invernali. Fabrizio De Pasquale, di Forza Italia, la butta sul pallone: «Il Brianteo sarà collegato direttamente a San Siro, sperando che le squadre milanesi e il Monza siano in futuro tutte in Serie A». Intanto la buona notizia è la conferma che a fine 2020 dovrebbero essere conclusi i lavori di prolungamento dell'altra linea metropolitana, la M1 che sposterà il proprio capolinea a Bettola.

Milano, Sesto, Cinisello, Monza: oltre le appartenenze politiche (e i campanili) e contro la «cultura del no, quella cattiva politica che sta bloccando altre grandi opere in giro per l'Italia, prima tra tutte la Tav in Piemonte». «Mi auguro che non ci sia alcun ostacolo al progetto della metropolitana 5 fino a Monza», dice il governatore Fontana: «Siamo al fianco dei sindaci, la Regione parteciperà a quest'impresa comune».

L'ordine del giorno alla fine passa all'unanimità.

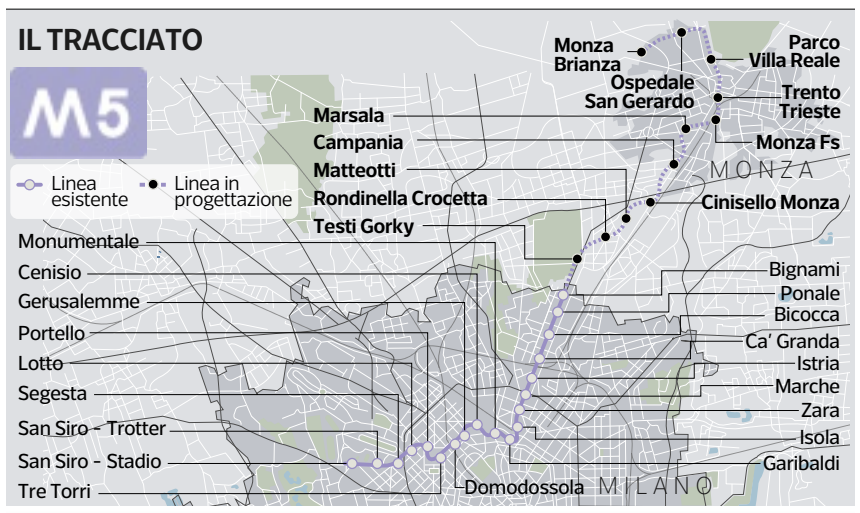
© RIPRODUZIONE RISERVATA

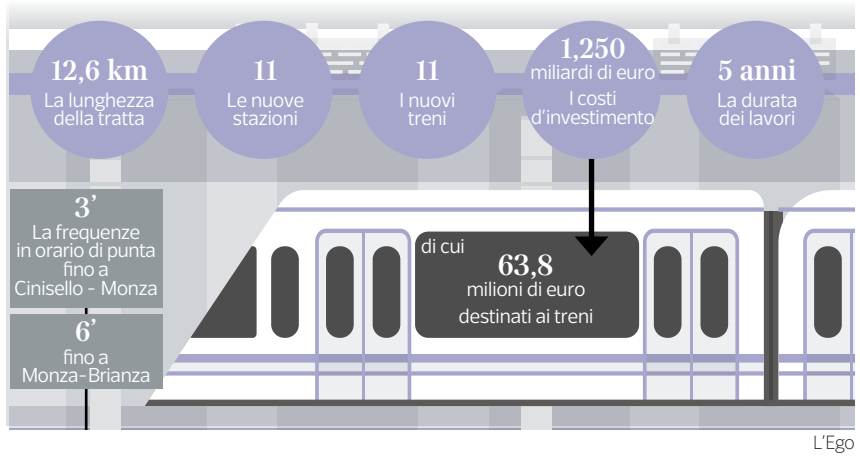
Il patto

● A Villa Reale di Monza si sono riuniti ieri (*nella foto, da sinistra*) il sindaco di Cinisello Giacomo Ghilardi, 33 anni, Lega Nord; il primo cittadino di Monza Dario Allevi, 53 anni, Forza Italia; Beppe Sala, 60 anni, sindaco milanese di centrosinistra; Roberto Di Stefano, 40 anni, primo cittadino sestese, Forza Italia

● A chiudere il primo Consiglio comunale della storia sull'asse Milano-hinterland Nord-Brianza è stato il presidente della Regione Attilio Fontana, 66 anni

● La richiesta al governo: 900 milioni di euro per avviare i cantieri del prolungamento M5 da Bignami a Monza





L'Ego

Dettori, presidente Assimpredil

«In piazza per la Tav: la mobilità è sviluppo Qui c'è più maturità che nel resto d'Italia»

«Attorno alle opere infrastrutturali, a livello territoriale, certi atteggiamenti sono degenerati e finiscono per coprire le ragioni dello sviluppo nell'interesse dei cittadini stessi. È una questione di maturità, e a Milano ce n'è più che nel resto d'Italia». Marco Dettori è imprenditore edile e, soprattutto, il presidente di Assimpredil, l'associazione che riunisce i costruttori milanesi. Lunedì andrà a Torino per partecipare, in rappresentanza ufficiale dei suoi colleghi, all'iniziativa promossa da Confindustria per dire che la Tav è necessaria.

Dettori, dunque la Tav è una questione che riguarda anche Milano?

«La Tav è una questione nazionale, anzi continentale, che ovviamente interessa anche il nostro territorio. Si tratta del passaggio di merci e persone lungo il Corridoio 5, e questo è un veicolo di sviluppo. Ha fatto comodo ridurla a questione locale, ma non lo è affatto».

Ma perché le grandi opere sarebbero così importanti?

«Sono questioni che dovrebbero interessare i cittadini e non essere rinchiuse nella politica. In gioco ci sono servizi, come la mobilità, e filiere che interessano l'economia del territorio: Perché se anche arriva un *general contractor* da altrove, le forniture di materiali e molte parti delle lavorazioni finiscono inevitabilmente per coinvolgere le imprese locali».

Però sono proprio i cittadini a mobilitarsi contro.

«È innegabile che i grandi cantieri generino disagi. Basta guardare i lavori per la M4 a Milano. Però bisognerebbe dare visibilità anche ai benefici di lungo periodo che arrivano una volta terminati i lavori, sia quelli di sviluppo sia quelli dei nuovi servizi. È necessaria un'operazione culturale che permetta alle persone di guardare avanti di anni».

Anche per le Olimpiadi?

«Sì e non finirò mai di stupirmi per il no di Torino: avrebbe avuto moltissime ragioni e opportunità da mettere in campo, a partire dalla Via Lattea, uno dei migliori comprensori sciistici d'Europa, che tra l'altro avrebbe bisogno di una rinfrescata».

E l'asse lombardo-veneto?

«Ecco, devo dire che la partita olimpica rende evidente la maturità istituzionale di Milano e della Lombardia. È la dimostrazione che se ci si concentra sui contenuti, anche con colori politici diversi si superano le schermaglie elettoralistiche e si trova una sintesi nell'interesse generale».

Ma non sta ragionando da costruttore? Le grandi opere sono sempre un bene per la collettività?

«Stiamo parlando di infrastrutture necessarie, utili davvero, e per valutarle — lo ripeto — bisogna guardare avanti. Pensiamo alla Pedemontana, anche questa contestata: è un'altra opera che risolve problemi e genera servizi. Se non se ne tiene conto si blocca lo sviluppo e non è questo l'interesse della gente».

Giampiero Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è

● Marco Dettori, milanese, classe 1967, confermato lo scorso luglio alla presidenza di Assimpredil Ance

I disagi dei cantieri
Serve un'operazione culturale che permetta alle persone di valutare i benefici futuri

http://digitaledition.corriere.it - Per info: corriere.de@rcsdigital.it
Codice cliente: null
Copyright 2013 © RCS Mediagroup Spa - TUTTI I DIRITTI RISERVATI