Così la Lega cerca 900 milioni per il metrò «Lilla» a Monza

METROPOLITANE

I finanziamenti da reperire nella legge di Bilancio o con bando ministeriale

In cambio verrebbe sacrificato il progetto per la riapertura dei Navigli

Sara Monaci
MILANO

Milano in pressing sul governo per ottenere i finanziamenti necessari alla metro che unirà Milano a Monza, una delle aree più produttive d'Italia, dove vivono e si spostano quotidianamente 300mila cittadini.

Si tratta in realtà del prolungamento della metro 5, già realizzata nel capoluogo lombardo, e che secondo un progetto di qualche anno fa dovrebbe proseguire il suo percorso in Brianza, fino a Monza, passando per Cinisello Balsamo. Sulla carta è una delle opere pubbliche principali previste in Italia. Peraltro sarebbe anche previsto lo sdoppiamento in direzione Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo.

Finisce invece sempre più nel cassetto la riapertura dei Navigli, di cui esistono due versioni, quella completa da 450 milioni, e quella "soft" più turistica da 150 milioni. In realtà, tra la possibilità di avere il prolungamento della metro 5, la candidatura di Milano e Cortina alle Olimpiadi invernali 2026 e il piano periferie previsto nel programma politico del sindaco Giuseppe Sala, l'iniziativa di dare nuova vita ai canali di Milano, raccontata con enfasi due anni fa, potrebbe per il momento essere accantonata. Se ne riparlerà con la prossima giunta.

Il finanziamento che non c'è

Intorno a questi 13 chilometri di metropolitana e 11 fermate aggiuntive (di cui 5 a Monza) ci sono però molte incertezze dal punto di vista finanziario. Il costo totale è di 1,250 miliardi, di cui 900 teoricamente a carico dello Stato. Questo almeno chiedono le amministrazioni locali, che domani si riuniscono in un consiglio comunale congiunto a Monza.

Non a caso si svolgerà a Monza invece che a Milano: la giunta milanese di centrosinistra ritiene che vada rimarcato il fatto che la richiesta arriva anche dai comuni amministrati dal centrodestra, così da inviare un messaggio più forte al governo gialloverde. Non è un mistero peraltro che lo stesso sindaco Sala abbia pochi interlocutori in questo momento a Palazzo Chigi, e che con il premier Giuseppe Conte non si sia ancora mai incontrato per parlare della città.

Non ci sono rassicurazioni da Roma sulla metro Milano-Monza, ma solo due opzioni aperte: o partecipare al bando del ministero delle Infrastrutture, aperto ai tempi del governo Gentiloni (con Delrio ministro) fino al 31 dicembre 2018; o riuscire a far inserire una prima tranche di finanziamenti nella prossima legge Finanziaria. Il bando contiene un plafond da 3,5 miliardi e tutti gli enti locali italiani sono invitati a fare domanda, e poi vinca il migliore. Palazzo Marino quindi nel dubbio cerca qualche certezza in più con la Finanziaria, ma in tal caso occorre una sponda politica tutta da costruire.

La "lobby" politica

Ci sono delle riflessioni aperte. La Lega è interessata a portare a casa un'infrastruttura utile ad un territorio dove il suo elettorato è ancora forte. A fare da "trait d'union" tra Milano e Roma è Alessandro Morelli, che oltre a essere capo della Commissione Trasporti alla Camera dei deputati è anche consigliere comunale a Milano. Sarebbe stato lui ad avere l'idea del consiglio comunale congiunto di domani. L'opera è utile e importante, dicono dalla Lega, al contrario della riapertura dei Navigli. Per Morelli Milano può tentare la via del bando per le città per ottenere risorse finanziarie.

Anche per il Movimento 5 Stelle il prolungamento della metro sarebbe necessario anche dal punto di vista "ecologico", visto che alleggerirebbe il traffico in una delle aree per cui l'Italia rischia di pagare due infrazioni europee per inquinamento (una per le quantità di pm10 e una per gli eccessi di ossidi di azoto). In questo momento l'uomo del "dialogo" tra Milano e Roma, tra i pentastellati, è Stefano Buffagni, di origine milanese, che ha relazioni avviate con i vertici di Palazzo Marino.

Una delle aree più popolate d'Italia

STEFANO BUFFAGNI
Sottosegretario agli Affari regionali del MoS, tiene i rapporti con Milano

ALESSANDRO MORELLI
Leghista vicino al leader Salvini, guida alla Camera la commissione Trasporti

LA METRO DA MONZA A MILANO

Il progetto
Il prolungamento della metro Lilla di Milano, la linea n.5, prevede 11 fermate in più, per arrivare a Monza.
Il collegamento attraverserebbe una delle aree più densamente abitate d'Italia e una delle più produttive.
È già stato fatto uno studio di fattibilità ai tempi del patto per Milano.
L'opera potrebbe essere pronta per il 2026 se il progetto fosse redatto entro il 2020 con l'avvio dei cantieri l'anno successivo

Il costo
Occorre trovare 1,250 miliardi, di cui, dicono a Palazzo Marino, 900 a carico dello Stato e 350 a carico degli enti locali. Il supporto fondamentale nel territorio dovrebbe arrivare dalla Regione Lombardia. Le risorse potrebbero essere reperite attraverso il bando del ministero delle Infrastrutture, che ha un plafond da 3,5 miliardi per tutte le città italiane, oppure attraverso la legge Finanziaria.
Si cerca di capire le possibilità di entrambe le strade

I progetti a confronto

La nuova metro dovrebbe avere 11 fermate e incrociare la linea 1 milanese a Bettola, zona cruciale di interscambio locale, con un parcheggio da oltre mille posti e vicino alle strade Rho-Monza e Statale 36. A Monza le fermate previste sono 5, di cui una a Villa Reale, una al Municipio e infine all'ospedale. Quella tra Monza e Milano è la settima area più densamente abitata d'Italia e primo asse industriale italiano.

Lo studio di fattibilità dell'opera è stato finanziato dal patto per Milano, con Renzi premier, con 16 milioni. Tra un anno potrebbe essere pronto il progetto preliminare e poi quello definitivo, redatto da Metropolitana milanese (partecipata del Comune di Milano), e poi nel 2020 quello definitivo. Secondo l'assessore ai Trasporti Marco Granelli la gara potrebbe già partire nel 2020, i lavori iniziare nel 2021 e essere completati intorno al 2026. «Da ricordare - precisa Granelli - che quello sarà anche l'anno delle possibili Olimpiadi invernali a Milano, quindi questo collegamento potrebbe essere necessario».

Occorrono 900 milioni di finanziamenti statali e 350 di risorse degli enti locali, tra cui fondamentale il supporto della Regione Lombardia, che peraltro ha firmato l'accordo insieme a Milano, Monza, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo.

Per quanto riguarda invece la riapertura dei Navigli, il costo stimato dell'opera completa sarebbe di 450 milioni, tra ipotetiche risorse pubbliche e private. È stato preso un orizzonte temporale di 30 anni per la pianificazione finanziaria, di cui 4 per la realizzazione.

La riapertura completa del canale navigabile avrebbe un'estensione totale di 7,7 chilometri, ma per il momento la giunta Sala si limita a ipotizzare i primi 5 tratti nel centro della città con itinerari turistici. In questo momento il progetto si interseca anche con un progetto più ampio della Regione Lombardia di riapertura del canale oltre la città. Doveva esserci un referendum a Milano, ma poi si è preferito optare per il dibattito pubblico, che al momento ha portato a 90 osservazioni che verranno inserite in un documento pubblico entro fine anno. Ma al momento appare difficile fare tutto, e il progetto Navigli è il più "sacrificabile".

© RIPRODUZIONE RISERVATA