

Rho-Monza, quindici anni per asfaltare sette chilometri

SERRAVALLE

Conclusione dell'opera entro la fine del 2021: mancano cinque chilometri

Serravalle ha pagato i debiti di Fincosit: i lavori possono ripartire

Sara Monaci

Quindici anni per cinque chilometri. La (lunga) storia della (breve) strada che dovrà collegare Rho a Monza ha una particolarità: gli anni di attesa sono tre volte il numero dei chilometri.

Se ne è cominciato a parlare in modo più circostanziato nel 2005, ma ancora non è terminata. Per chi vive nell'area sembra un'opera importante – e durante l'Expo pareva addirittura indispensabile. Servirebbe infatti a creare un'alternativa al tratto urbano della A4, utilizzato per il traffico cittadino, e a completare il sistema di tangenziali intorno a Milano. Eppure non c'è stato ancora modo di completarla, tra lungaggini politiche, pressioni dei comitati cittadini e disavventure societarie.

Ora c'è una nuova scadenza: la fine del 2021, per realizzare i 5 chilometri di competenza della società autostradale Serravalle (a cui si aggiungono 1,7 chilometri di innesti), su un totale di circa 8 chilometri, di cui i primi 3 già realizzati da Autostrade per l'Italia. Costo dell'infrastruttura: 170 milioni, di cui 100 già spesi per iniziare i cantieri e per costruire i correttivi che durante l'Expo hanno permesso di decongestionare solo in parte le strade vicine, in particolare la Milano-Meda. Il resto, di fatto un ampliamento stradale, è ancora da fare.

Il 4 ottobre Ezio Casati, sindaco di Paderno Dugnano – una delle città



Infrastrutture a nord di Milano. Altri due anni per completare la Rho-Monza

dine più coinvolte dall'opera – andrà al Ministero delle Infrastrutture per “spingere” la costruzione di misure compensative ambientali, che potrebbero far lievitare i costi. «Ma sarebbero comunque ripagati dal pedaggio della Serravalle – spiega Casati – L'opera ormai non può essere fermata, comprendo la necessità, ma non posso far pagare un prezzo troppo alto alla mia comunità. Chiedo barriere naturali e artificiali per proteggere la città da rumore e polveri sottili».

Ricapitoliamo le tappe. Della Rho Monza se ne comincia a parlare nel 2005, con Filippo Penati alla guida della Provincia di Milano, l'istituzione che controllava Serravalle, concessionaria del tratto a due corsie della Rho Monza. Viene così commissionato uno studio di fattibilità (costato 100mila euro), da cui prende vita il primo progetto preliminare.

Nel 2010 cambia giunta provinciale e colore politico, alla guida di Pa-

I NUMERI

170 milioni

Il costo della Rho-Monza

Il costo della infrastruttura che collega la cittadina di Rho, a Nord di Milano, con Monza è di 170 milioni, di cui 100 già spesi per iniziare i cantieri e per costruire i correttivi che durante l'Expo hanno permesso di decongestionare in parte le strade vicine, in particolare la Milano-Meda

2021

La fine dei lavori

La nuova scadenza per la fine dei lavori è nel 2021. Altri due anni per realizzare i 5 chilometri di competenza della società autostradale Serravalle

lazzo Isimbardi arriva Guido Podestà (Forza Italia), che fa un accordo col provveditorato alle Opere pubbliche affidandogli la responsabilità di stazione appaltante dell'opera per i due lotti di competenza della Serravalle, 5 chilometri in totale. Il resto viene realizzato da Aspi senza gara.

Il metodo che sceglie il provveditorato è quello dell'“appalto concorso”, dove va a gara il progetto esecutivo, a seguito del quale viene prevista la conferenza dei servizi e la valutazione di impatto ambientale (Via). La gara viene aggiudicata al raggruppamento di imprese guidato da Fincosit, ma l'iter di Via è più lungo di quanto immaginato, anche a causa dei ricorsi al Tar contro i decreti di esproprio.

Nel 2013 l'opera viene inserita nell'elenco di infrastrutture indispensabili per l'Expo, visto che avrebbe permesso di arrivare al sito espositivo di Rho evitando il flusso di traffico proveniente da Est. Tuttavia a causa dei ricorsi e delle lunghe procedure di valutazione ambientale l'aggiudicazione definitiva della gara arriva solo nel 2014 e i lavori partono a inizio 2015.

Troppo tardi a quel punto, bisogna riflettere sulle varianti per facilitare l'Expo e abbandonare l'idea di completare l'opera in pochi mesi. L'evento universale rimane senza la “sua” Rho Monza; al suo posto solo qualche svincolo provvisorio. Così finisce che le aree vengono consegnate all'azienda solo nel 2016.

Sembra tutto pronto per partire, ma nel 2018 altro colpo di scena: Fincosit ha una crisi finanziaria irreversibile, e si ritrova in concordato preventivo. I fornitori non vengono più pagati e i cantieri si fermano ancora.

Serravalle ha recentemente pagato 16 milioni per saldare i debiti di Fincosit. I lavori possono ricominciare, ma intanto sono passati 15 anni e il nuovo orizzonte è la fine del 2021.

© RIPRODUZIONE RISERVATA