

## Milano - Mercoledì 3 Febbraio 2021

### Il cantiere infinito del metrò rosso:

#### la tratta Sesto-Monza slitta al 2024

**Dodici anni per realizzare due stazioni e 1,8 chilometri di tunnel. «Nuova M5, rinvio al 2029»**

Ancora una manciata di mesi, e saranno dieci anni dalla prima picconata. Il prolungamento del metrò 1 verso nord prova a ripartire. Per l'ennesima volta. Prima di spalancare le porte ai pendolari dalla Brianza ci vorranno però altri due anni. «Apriremo a fine 2023, inizio 2024», dice l'assessore milanese alla Mobilità, Marco Granelli, durante la visita ieri ai cantieri di Sesto San Giovanni. Il ritmo di avanzamento è da record (negativo): sei anni a chilometro, sempre che le nuove previsioni siano rispettate. È un biglietto da visita preoccupante per la vera sfida anti traffico che aspetta la Milano del futuro: la scommessa di portare i treni della M5 fin dentro Monza. L'obiettivo era farsi trovare pronti per l'appuntamento olimpico del 2026. Ma già oggi quel sogno s'è infranto. «Lo scenario è averla nel 2029», ammette Granelli, confermando così i recenti timori dei comitati monzesi.

Dopo la battaglia a colpi di diffide e post, le amministrazioni di Milano e Sesto San Giovanni ieri si sono ritrovate fianco a fianco sul campo, al cantiere della fermata di Sesto Restellone, tappa intermedia del nuovo tratto della rossa. Qua i lavori sono appena ripartiti. La nuova impresa che ha ereditato i lavori si è messa all'opera il 25 gennaio. «Lo scavo è già finito, proseguono le sistemazioni», spiega Granelli. Sono nove tappe, 258 giorni di interventi in superficie che si concluderanno a ottobre. È una boccata d'ossigeno per un quartiere «soffocato per dieci anni» che già in estate, con la riapertura al traffico di viale Gramsci, «potrà tornare a vivere», commenta soddisfatto l'assessore sestese ai Trasporti Antonio Lamiranda.

Due stazioni, 1,8 chilometri di gallerie, una storia infinita. Dopo discussioni lunghe decenni, la firma dell'accordo di programma del 2009, quindi il primo via agli scavi a luglio del 2011. All'epoca si pensava di inaugurare la nuova tratta in tempo per Expo 2015. È stato invece un rosario di ritardi, inciampi, sfortune, lungaggini burocratiche, rincorsa ai fondi che ha fatto slittare anno dopo anno la fine.

A dettare l'ultimo lungo stop sono state le inadempienze delle aziende vincitrici degli appalti, poi il Covid che ha costretto alla cassa integrazione le imprese subentrate. Nel frattempo il costo totale s'è aggiornato a 167 milioni di euro, di cui cento finanziati dal governo, il resto sulle spalle di Regione e Comuni. Resta ancora in sospeso il maxi hub di Cinisello-Monza. Granelli prova a fare il punto: «Stiamo lavorando per l'accordo con Mm, l'impresa costruttrice e la società Immobiliare Europea». Sarà quest'ultima a realizzare il centro commerciale che ospiterà lo snodo della mobilità pubblica a nord del capoluogo.

Intanto, la sindrome dei ritardi sembra affliggere anche l'altra opera strategica per intercettare il traffico che si riversa su Milano. Nei piani della giunta Sala, i 13 chilometri che la lilla percorrerà fuori città avrebbero dovuto accogliere i visitatori dei Giochi invernali 2026. Le risorse ci sono. Ma la definizione del tracciato (sono undici stazioni) ha preso più tempo del previsto: da Bignami, i treni correranno lungo il Fulvio Testi, faranno una deviazione dentro Cinisello, passeranno dall'hub e poi per il centro di Monza, fino all'ospedale San Gerardo, alla Villa Reale e al Polo istituzionale brianzolo. Inaugurazione: non prima del 2029.

Si sta lavorando sul progetto definitivo, poi si aprirà la valutazione d'impatto ambientale, che da sola porterà via un anno. A renderla necessaria è una delle ultime modifiche: i tunnel si snoderanno anche sotto il parco di Monza per sbucare di fronte alla Reggia. «I finanziamenti sono garantiti — tranquillizza però Granelli —, non c'è rischio di perderli».