

# Corriere della Sera - Sabato 3 Luglio 2021

## Fili, il corridoio verde Milano-Malpensa

**Investimento di 200 milioni della Regione Lombardia. Gibelli (Fnm): altri 750 con il project financing**

Un progetto da un miliardo di euro — frutto di investimenti pubblici e privati — per «ricucire» il territorio che va dalla stazione milanese di Cadorna fino a Malpensa. E realizzare così a regime un corridoio verde che avrà come perni quattro stazioni ferroviarie: Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio. Questo è «Fili», l'ambizioso piano di riqualificazione di un ampio territorio di 2 milioni di metri quadrati nella parte Ovest della Lombardia.

Il progetto è promosso da Fnm (holding della mobilità sostenibile controllata al 57,6% dalla regione Lombardia), insieme con le sue partecipate, Trenord e Ferrovienord, e la Regione Lombardia stessa. «La nostra prospettiva non può e non vuole essere quella del greenwashing: ci interessa fare da apripista sulla strada di un profondo cambiamento culturale», spiega la ratio dell'operazione il presidente della Lombardia, Attilio Fontana.

In concreto si tratta di un puzzle di interventi che uniti insieme creeranno un'unica tessitura urbana verde tra Milano e il suo aeroporto di Malpensa. Il primo elemento è la riqualificazione di quattro stazioni: Cadorna e Bovisa a Milano, e poi Saronno e Busto Arsizio. Particolarmente ambizioso il progetto su Cadorna: si tratta di una copertura dei binari di 72 mila metri quadrati realizzata con verde sintetico e naturale con l'obiettivo di assorbire Co2 e rilasciare ossigeno purificando l'aria in un'area ben più ampia di quella che sovrasta la stazione stessa. Fanno parte del progetto, poi, la creazione di pista ciclabile di 72,7 chilometri tra Milano e Malpensa. Nel complesso saranno piantati 800 mila alberi per una superficie complessiva pari al comune di Monza.

Come si diceva all'inizio, tutta l'operazione vale poco meno di un miliardo. Chi garantirà risorse così ingenti? «Duecento milioni sono mobilitati dalla Regione, per il resto stiamo mettendo a punto forme di project financing e coinvolgimento dei privati», spiega il presidente di Fnm Andrea Gibelli. In particolare, si stima la necessità di 500 milioni per la riqualificazione di Cadorna e altri 200-250 per il resto del progetto. Perché i privati dovrebbero partecipare all'operazione? C'è già in campo qualche investitore? «Le aree lungo l'asse degli interventi, come è ovvio, saranno meglio servite e acquisiranno valore, questo potrà rendere interessante la riqualificazione di edifici dismessi — spiega Gibelli —. Le manifestazioni di interesse dei privati non mancano, ma sarebbe prematuro parlarne ora».

### Foresta sintetica

Sui binari della stazione Cadorna 72 mila metri quadrati di «foresta sintetica pensile»

Il progetto presentato ieri ha mosso i primi passi tre anni fa, quando ancora non si parlava di Pnrr. «Il piano Fili è in gran parte finanziato ma potrebbe avere bisogno di risorse, credo realistica la possibilità di valutare l'accesso ai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza», ha detto ieri la ministra agli Affari regionali Mariastella Gelmini.

Nell'attesa di valutare l'accesso ai fondi europei, si stanno muovendo i primi passi per la realizzazione sul progetto. La multinazionale olandese Arcadis ha messo a punto lo studio di fattibilità sulla copertura verde dei binari di Cadorna ed entro l'estate completerà quello relativo alla pista ciclabile Milano-Malpensa. Arcadis accompagnerà poi la fase di realizzazione e di gestione della pista ciclabile stessa. «Sono numerosi gli spazi e gli edifici da bonificare e riqualificare lungo il percorso, in questo consiste il lavoro di ricucitura che il filo conduttore del progetto», spiega Andrea Masseroli, city executive di Arcadis (ed ex assessore all'Urbanistica del Comune di Milano con la giunta Moratti). L'investimento sulla pista ciclabile sarà di circa 60 milioni di euro. Si sta pensando a una governance unica, magari attraverso una fondazione ad hoc. Non si escludono, per supportare il progetto, l'attivazione di un crowdfunding ad hoc e di un accordo di programma che coinvolga tutti i Comuni sulla tratta interessata.

«Fnm è nata per portare i lombardi nei luoghi di lavoro ma l'impatto ambientale in 150 anni è diventato insostenibile — conclude il presidente di Fnm Andrea Gibelli —. Ora vogliamo creare un'area metropolitana-arcipelago, policentrica e reticolare, con un'ibridazione tra la città e i territori limitrofi».

Rita Querzè

