

Milano avanza sulla metro M4

I soci privati pronti a uscire

Infrastrutture

La maxi opera ha un costo di circa 1,8 miliardi e sarà completata in un anno

Il gruppo Webuild, primo azionista privato, valuta la valorizzazione della quota

Marco Morino

Riassetto azionario in vista per M4 Spa, la società per azioni costituita il 16 dicembre 2014 dal Comune di Milano, socio pubblico di maggioranza e da soci privati (il principale è il gruppo Webuild, ex Salini Impregilo) per la costruzione della linea 4 della metropolitana di Milano, la cosiddetta linea blu. Da quanto risulta al Sole 24 Ore, i soci privati sarebbero orientati a cedere le rispettive quote e uscire dal capitale. A subentrare potrebbero essere dei fondi di private equity infrastrutturali. L'azionariato attuale di M4 è composto da un socio pubblico, il Comune di Milano, con il 66,667% delle azioni e dai seguenti soci privati: il costruttore Webuild (9,634%); Astaldi (9,634%), società che di recente è stata integrata nel gruppo Webuild; Hitachi Rail Sts (11,293%); Sirti (0,339%); Atm (2,333%) e AnsaldoBreda (0,1%). Il costo dell'opera, realizzata mediante finanza di progetto, è di circa 1,8 miliardi di euro, di cui 958 milioni di euro dello Stato, 461 dei privati e 400 del Comune di Milano. Secondo voci raccolte in ambienti finanziari, i soci di M4 valutano, come è ovvio, ogni opzione di valorizzazione della propria partecipazione. Eventuali opportunità dovranno essere oggetto della valutazione dei rispettivi organi competenti.

La futura linea M4 collegherà la stazione Fs di San Cristoforo, qua-

Il tracciato della linea 4 della metropolitana di Milano



drante sud ovest di Milano, con l'aeroporto di Linate, a est della città, attraversando per intero il centro cittadino. Al momento l'apertura resta un'incognita, ma è molto probabile che bisognerà aspettare un altro anno. Quando entrerà in funzione, la M4 permetterà di collegare il cuore di Milano (San Babila-Duomo) a Linate, che già oggi si fregia dell'appellativo di scalo aeroportuale più comodo d'Europa, in soli 15 minuti. A complicare lo scenario è stata la pandemia, con il relativo crollo del traffico aereo. Qualche tempo fa l'allora assessore alla Mobilità del Comune di Milano, Marco Granelli, ha detto: «Attiveremo il servizio della linea M4 quando ci saranno le condizioni e noi riteniamo, considerando i dati di oggi di Linate, che queste condizioni potranno esserci quando la linea raggiungerà Dateo, ovvero verso la fine del 2022. Il collegamento con Dateo significa il collegamento con il passante ferroviario e con i diversi quartieri della città e quindi l'utilizzo della metropolitana varrebbe non solo per Linate».

La prima tratta, tra Linate e Forlanini, ha superato tutti i collaudi e sarebbe pronta a entrare in esercizio.

Ma l'amministrazione comunale ha ritenuto di non aprire ancora la linea a causa del numero attualmente ancora basso di passeggeri sull'aeroporto di Linate, nonostante l'incremento estivo dovuto alle partenze per le vacanze. Per la stazione di Dateo il termine lavori previsto è settembre 2022: a questa data vanno aggiunti i tre mesi di ritardo dovuti alla chiusura del Covid, pertanto si andrà a fine 2022. La tratta conclusiva della M4, che arriverà al capolinea di San Cristoforo,

è quella che sconta i ritardi più pesanti, perché ai tre mesi dovuti al Covid si devono sommare quelli dovuti ai ritrovamenti archeologici nella zona di De Amicis.

Resta il fatto che il cantiere della M4 (21 stazioni, 15 chilometri di lunghezza) rappresenta una straordinaria opportunità per circa 1.200 imprese, tra fornitori e subfornitori, che sono al fianco di Webuild per la realizzazione di un'opera destinata a cambiare la mobilità di Milano. La filiera di imprese al lavoro, per un valore di contratti che supera i 750 milioni di euro, è costituita in grande maggioranza da aziende del Nord Italia (939), seguite dalle 149 imprese provenienti dal Centro e 93 dal Sud. Tantissime eccellenze produttive che vanno da Fondamenta e Saos, impegnate nel consolidamento del terreno e nelle opere speciali di fondazione, alla Mosconi, incaricata di mettere a punto il sistema di impermeabilizzazione dei tunnel, fino alla Gcf Generale Costruzioni Ferroviarie, che accompagna Webuild nella posa dei binari e degli scambi. Tutti i treni della M4 saranno driverless (senza conducente).

Quasi 1.200 imprese (tra fornitori e subfornitori) impegnate in un'opera che cambierà la mobilità di Milano