

Le elezioni amministrative **Comunicazione.** Pesa la scarsa capacità dell'amministrazione uscente di illustrare i progetti e il ritardo di alcuni interventi (come la metro 4)

Grandi opere, carta non premiata

Entro il 2015 a Milano investimenti per 9 miliardi ma la svolta non pesa nel voto

Sara Monaci

MILANO

Il risultato delle amministrative di Milano sorprende il centro-destra. Soprattutto alla luce dei progetti infrastrutturali avviati durante l'ultimo mandato: con la conquista di Expo, Milano potrà realizzare quelle opere rimaste nel cassetto per decenni. I ritardi, indubbiamente, ci sono. Eppure con due nuove linee di metropolitana, il nuovo sito espositivo ideato per la manifestazione internazionale, più la Brebemi e la Pedemontana (le due grandi connessioni stradali che aiuteranno ad alleggerire il traffico cittadino, inserite anch'esse nel dossier di candidatura per l'Expo) a Milano e nel territorio confinante verranno spesi entro il 2015 quasi 9 miliardi, mettendo insieme l'intervento finanziario governativo, quello comunale e quello privato.

Tre opere tra quelle appena elencate sono già partite: la linea 5 della metro, i cui lavori sono iniziati nel giugno 2007 e per cui Palazzo Marino sta investendo 50 milioni (su circa 750 totali) e che dovrebbe venire completata il prossimo anno; la Brebemi (Brescia-Bergamo-Milano), che verrà realizzata interamente in *project financing* per un investimento di 1,6 miliardi, e che sarà pronta nel 2012; la Pedemontana

(da Dalmine a Malpensa), che dovrebbe essere completata nel 2014 grazie ad un investimento complessivo di 4,1 miliardi, in parte con finanziamenti pubblici e in parte con il *project financing*. A questo si dovrebbe aggiungere il passante ferroviario, cioè il treno cittadino che collega Rogoredo a Bovisa (da Nord a Sud della città), un'opera senza fine iniziata negli anni Ottanta e finita dopo 30 anni, nel 2008.

Oltre alle opere inserite nel dossier di candidatura di Expo, il mandato della Moratti si chiude con

un altro traguardo nel settore della mobilità, condiviso in modo bipartisan con il centrosinistra: la quotazione in Borsa della Sea, la società aeroportuale di Malpensa e Linate controllata dal Comune di Milano. Deliberato dal consiglio comunale un mese fa, lo sbarco a Piazza Affari dovrebbe avvenire il prossimo autunno con un aumento di capitale del 35%, in modo che Palazzo Marino diluisca la propria quota dall'attuale 84,6% al 51% circa. Questa operazione servirà non solo a permettere a Palazzo Marino di prelevare dalla società aeroportuale un extradividendo da 160 milioni per far tornare il bilancio comunale, ma anche di garantire a Sea un potenziale finanziamento tra i 400 e

1.500 milioni da parte del mercato, utili per portare avanti un piano industriale da 1,4 miliardi.

Alla luce di questi traguardi il centrodestra di Letizia Moratti pensava forse di avere gioco facile, di essere riconoscibile come una coalizione pragmatica e operativa. Probabilmente però sono entrati in gioco altri elementi, come la scarsa capacità di comunicare i progetti in corso. Oppure, si dice nello staff della Moratti in queste ore, l'"invasione" della politica romana dentro la campagna elettorale. Evidentemente però, rimanendo sul fronte delle grandi opere, sono state percepite più le criticità che i successi.

E in effetti qualche difficoltà c'è. Damesi si parla di Expo soprattutto a proposito dell'impasse in cui si ritrova la società, che non ha ancora acquisito le aree su cui do-

vrà sorgere il sito espositivo a causa del disaccordo tra gli azionisti (si veda articolo in basso). Inoltre, nel pacchetto di opere da realizzare per l'evento, la metro 4, che collegherà Linate a Lorenteggio (da Sud Ovest a Sud Est), ha subito diversi ritardi, e i cantieri apriranno un anno dopo il previsto. Ad oggi la gara non è stata ancora aggiudicata ufficialmente, e non è scontato che tutta l'opera, del valore di 1,2 miliardi (di cui 400 milioni comunali), venga realizzata intera-

mente entro il 2015.

Anche il Piano di governo del territorio (Pgt), che ridisegna l'urbanistica della città per i prossimi 30 anni, ha creato non poche discussioni e qualche tensione nel mondo delle associazioni e dei comitati cittadini. I dubbi riguardano il rischio di una cementificazione fuori controllo e la scarsa integrazione con un piano di mobilità in grado di sostenere la crescita della popolazione. Sulla testa del

prossimo sindaco peserà tra l'altro un ricorso al Tar contro il Pgt, fatto a febbraio da una ventina di consiglieri di opposizione. Le motivazioni sono di tipo formale, ovvero il mancato dibattito in consiglio comunale di alcuni punti. Tuttavia tra qualche mese il Tar potrebbe bloccare ancora il Piano, per la cui realizzazione c'è voluto più di un anno.

Pgt a parte, il mandato Moratti si chiude con il proseguimento di alcune iniziative urbanistiche iniziate dal predecessore Gabriele Albertini, che pensò di spostare in periferia la struttura della Fiera liberando l'area di City life, un quartiere a Nord di Milano dove oggi si stanno costruendo grattacieli per abitazioni di lusso e centri direzionali. I grandi investimenti immobiliari si sono estesi anche all'area di Porta nuova, nella parte Nord di Milano. Ma tutto questo non è bastato per vincere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIÀ PARTITE

Al via Linea 5, Brebemi e Pedemontana.

Nel capitolo mobilità anche la quotazione «bipartisan» in Borsa della Sea



Il piano delle grandi opere

Costo in miliardi di euro

PEDEMONTANA

Avvio cantieri:
Febbraio 2010

Fine prevista:
Fine 2014

4,1

BREBEMI

Avvio cantieri:
Luglio 2009

Fine prevista:
Dicembre 2012

1,6

TEM (Tangenziale Est esterna Milano)

Avvio cantieri:
Novembre 2011

Fine prevista:
Marzo 2015

1,6

METRO 4 (Milano)

Avvio cantieri:
Fine 2011

Fine prevista:
2015/2017

1,2

METRO 5 (Milano)

Avvio cantieri:
Giugno 2007

Fine prevista:
2015

0,75

ALTA VELOCITÀ (Milano-Verona)

Avvio cantieri:
2011 (Treviglio-Brescia)

Fine prevista:
2015 (Treviglio-Brescia)

4,8