

Il metrò Milano-Monza in bilico «Ritardi, varianti e costi lievitati La linea 5 va sbloccata subito»

Rincari sui prezzi delle materie prime, mancano 589 milioni per il prolungamento. «Garanzie dal governo»
Il presidente di Assolombarda: infrastruttura strategica, una soluzione politica e tecnica in tempi rapidi

di **Alessandro Spada***
MILANO

Le infrastrutture rappresentano il pilastro dello sviluppo economico di un territorio e soprattutto di un'area strategica come la nostra, fulcro della piattaforma produttiva del Nord Italia. Collegando il Nord-Ovest al Nord-Est, i valichi alpini ai porti e agli aeroporti, consentono alle imprese di espandersi verso l'Europa e i mercati globali, favorendo competitività e crescita. Tuttavia, la lentezza nella realizzazione delle opere infrastrutturali rischia di compromettere questa opportunità.

Per questo motivo, il nostro impegno è da sempre rivolto a sensibilizzare sulla necessità di ridurre i tempi di realizzazione delle opere, intervenendo sugli ostacoli principali: iter burocratici complessi e ridondanti, frammentazione dei centri decisionali, revisioni infinite dei progetti e lunghi periodi di stallo. Si tratta di freni che condizionano lo sviluppo di tutta l'Italia e che colpiscono anche questa parte di Paese.

Una delle opere in ritardo e tra le più rilevanti per favorire la mobilità sostenibile del nostro territorio è sicuramente l'estensione della Metro 5 da Milano a Monza, la prima opera del genere in Italia che unisce due città capoluogo. Il progetto, soprattutto a causa dei rincari dei materiali e delle modifiche richieste dagli enti in fase approvativa, ha visto un incremento di costi del 45% in sei anni, nel passaggio dal preliminare all'approvazione finale. Per cui, rispetto alle risorse stanziare di quasi 1,3 miliardi di euro, è stato calcolato un extracosto pari a 589 milioni di eu-

Bisogna mantenere il cronoprogramma attuale: il 2033 l'anno per l'apertura completa all'esercizio

Il prolungamento della linea M5 da Milano Bignami a Monza Nord rappresenterebbe il primo collegamento metropolitano tra due province diverse in Italia, nonché la realizzazione di un sogno a cui Monza aspira da almeno 30 anni. Si estenderebbe per 12,6 km con 11 stazioni che attraversano i Comuni di Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza. In sintesi: 4 nuove fermate a Cinisello - Testi-Gorky, Rondinella-Crocetta, Lincoln, Cinisello-Bettola - e 7 in territorio di Monza - Campania, Marsala, Monza stazione Fs, Monza centro Trento Trieste, Villa Reale, Ospedale San Gerardo, Polo istituzionale -, nei cui confini dovrebbe sorgere anche il deposito-officina della M5, in grado di ospitare fino a 60 treni. L'iter del progetto, momentaneamente fermatosi per il calcolo degli extra costi dell'opera pari a 589 milioni di euro, affonda le radici nell'ottobre 2016, quando venne siglato l'accordo di programma tra Stato e Comuni coinvolti con l'inserimento dell'infrastruttura

nel Programma regionale della mobilità e dei trasporti della Lombardia.

Nel febbraio 2019 si è arrivati all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica attualmente in essere, con la prima stima dei costi. Oggi si è coperti per i 1.296 miliardi di euro previsti allora - 931 milioni impegnati dallo Stato, 283 milioni da Regione Lombardia, 37 dal Comune di Milano, 27,5 da Monza, 13 da Cinisello e 4,5 da Sesto - ma si sta facendo difficoltà a reperire i 589 milioni mancanti, per cui c'è chi ha paventato l'ipotesi di una divisione in due lotti dei lavori. Per scongiurare il pericolo i quattro sindaci coinvolti e Regione Lombardia andranno insieme a incontrare il governo per sollecitare l'esigenza di procedere con un unico lotto, forti dell'impegno preso a dicembre dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti: 300 milioni per l'opera da rateizzare in 10 anni (all'epoca però gli extra costi erano intorno ai 400 milioni).

Alessandro Salemi



ro, ad oggi ancora non coperto. Ora è indispensabile riuscire a reperire i finanziamenti necessari per realizzare l'intera opera tenendo fermo il cronoprogramma attuale, che vede il 2033 come l'anno per l'apertura completa all'esercizio.

Per questo è fondamentale il ruolo di regia e di coordinamento istituzionale della Regione Lombardia con i comuni coinvolti - Milano, Monza, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo - e nei confronti del governo. Auspichiamo quindi che il tavolo

tra sindaci e Regione avviato nei giorni scorsi possa proseguire in modo proficuo e arrivare a una soluzione in tempi rapidi.

L'appello che lanciamo per l'estensione della Metro 5 a Monza è basato sui tanti benefici che porterebbe al territorio. Innanzitutto, andrebbe a decongestionare il traffico, con un impatto positivo anche sull'ambiente, sgravando la Strada Statale 36, già oggi una delle strade più congestionate d'Italia: si stima che il prolungamento della M5 da Milano a Monza possa

giornalmente attrarre circa 210mila passeggeri e consentire 30mila vetture in meno in circolazione sulla rete stradale.

Per la città di Monza significherebbe poter contare su una rete metropolitana urbana, condizione fondamentale per attuare le politiche di mobilità previste dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che prevede anche la realizzazione di un parcheggio di interscambio al capolinea del Polo Istituzionale a servizio dei numerosi pendolari che provengono dalla Brianza.

L'appello delle imprese
I CANTIERI PER LO SVILUPPO



Alessandro Spada
Presidente di Assolombarda

Alessandro Spada, monzese, classe 1965, imprenditore del settore manifatturiero, dal 2020 guida Assolombarda, la più grande associazione del sistema Confindustria: quasi 7mila imprese e oltre 414mila lavoratori sui territori di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Inoltre, si rafforzerebbero le relazioni con Milano, portando a dei cambiamenti anche nel contesto di un mercato immobiliare residenziale sotto pressione, connettendo aree caratterizzate da valori più economicamente accessibili. Del resto, la crescita dell'attrattività della "Grande Milano" dipende anche da infrastrutture efficienti e moderne, in grado di rendere gli spostamenti più agevoli e sostenibili. Lo sviluppo di un'area strategica per il Paese, come la nostra, dipende molto anche da partite come questa.

Investire nelle infrastrutture non è solo una necessità, ma una scelta di visione per il futuro, capace di migliorare la qualità della vita e rendere il nostro territorio sempre più competitivo e sostenibile. In questa direzione va la richiesta relativa a M5 da parte delle imprese: un'opera decisiva per la crescita del territorio che richiede la responsabilità di tutti al di là del colore politico.

*presidente di Assolombarda

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opera andrebbe a ridurre il traffico sulla Statale 36 una delle strade più congestionate d'Italia