

Linea rossa

Metrò 1 senza fondi Le imprese: «Licenziamo»

Ritardo cronico: sei mesi persi per strada tra Sesto e Cinisello. Il «premio di produzione» per cambiare marcia è scomparso nella burocrazia, l'avanzata dei minatori ha rallentato, s'è ripresa, ha frenato di nuovo. Nel pantano del metrò «rosso», lungo la trincea di viale Gramsci, i bilanci delle imprese sono affondati: in liquidazione la Coestra di Firenze, stipendi azzerati, niente cassa edile; lo Stato, a tutti i livelli, aveva promesso pagamenti puntuali ogni quattro mesi e ha strappato il record negativo di 340 giorni in bianco.

A PAGINA 2 **Stella, Troncana**

Metrò 1 senza fondi, imprese in crisi «Costretti a licenziare gli operai»

In ritardo la tratta per Monza. «La linea non sarà pronta per Expo»

Linea rossa Gli enti pubblici hanno coperto finora solo la metà delle spese bloccando la catena degli appalti

Ritardo cronico: sei mesi persi per strada tra Sesto e Cinisello. Il «premio di produzione» per cambiare marcia è stato negato per mancanza di sprint, l'avanzata dei minatori ha rallentato, s'è ripresa, ha frenato di nuovo. Nel pantano del metrò «rosso», lungo la trincea di viale Gramsci, i bilanci delle imprese sono affondati: in liquidazione la Coestra di Firenze, stipendi azzerati, niente cassa edile; lo Stato, a tutti i livelli, aveva promesso pagamenti puntuali ogni quattro mesi e ha strappato il record negativo di 340 giorni in bianco. È questa distorsione dei tempi e del piano finanziario ad aver stravolto tutta la catena degli appalti e dei subappalti. Gli enti pubblici hanno coperto — al momento — solo metà della spesa per il prolunga-

mento della M1: 106 milioni su 210. Gli «sforzi» delle ditte minori non bastano più: «Non siamo in grado di garantire ai nostri dipendenti il diritto fondamentale allo stipendio». Siamo al punto di crisi. L'obiettivo Expo non è più neppure un'ipotesi. È una missione quasi impossibile.

La Gmp International di Cizzago (Brescia) è una delle imprese di costruzioni arruolate nel cantiere. Nell'ultima lettera spedita al committente **Metropolitana milanese (Mm)**, il 27 febbraio scorso, ha avvisato che la fine è vicina: se non vediamo un assegno, chiudiamo. Testuale: «Ad oggi siamo creditori di 863.073 euro escluso il Sal di febbraio e la ritenuta a garanzia per 71.623 euro». Totale: un milione e 100 mila euro. Risposte: zero. La Gmp aspetta, dal luglio 2013, di essere pagata dall'Acmar:

«Non abbiamo ancora visto un centesimo — denuncia il titolare Flavio Guerrini —. Se non ci pagano a fine mese chiudiamo baracca. Ho già avvertito i dipendenti». Nella galleria della M1 ha lasciato quattro uomini e «solo per evitare di fornire pretesti ai committenti. Ne ho già licenziati



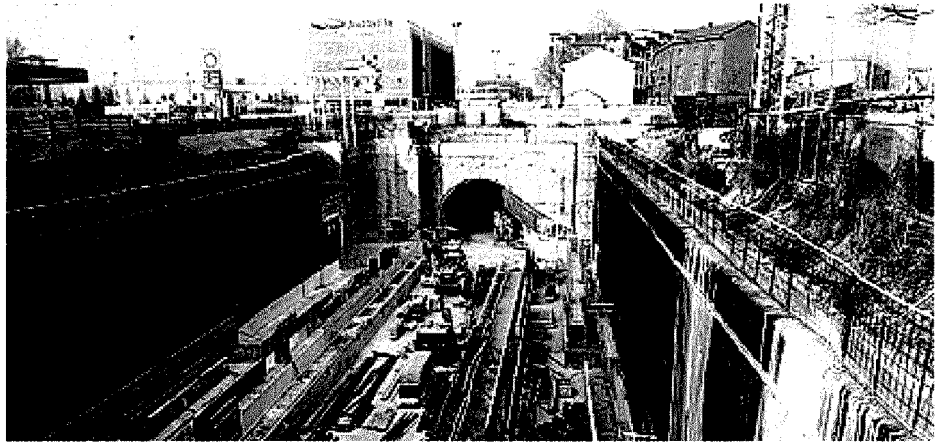
venti e farò altrettanto con gli altri 28. Abbiamo aperto la ditta tre anni fa: non arriviamo ad aprile».

La Gmp ha iniziato a lavorare alla metropolitana nel 2012 e ha otto mesi di fatture da riscuotere. Da Ciz-zago sono partite decine di lettere. A febbraio è stato consegnato l'ultimatum all'Acmar: «Gli arretrati scaduti non ci permettono di lavorare. Di settimana in settimana le notizie sui pagamenti diventano sempre più incerte. È vergognoso. Distinti saluti». Dall'altra parte: silenzio. La raccomandata del giorno successivo aveva per oggetto «fatture scadute» e nel testo la richiesta di un appuntamento ai dirigenti. Lamenta il titolare: «Non ci ricevono». L'azienda ha fissato un incontro con il sindaco di Sesto, Monica Chittò, per chiedere un'intercessione con il committente. Non è detto che funzionerà.

Il prolungamento della linea «rossa» del metrò da Sesto Fs a Monza è una rivoluzione infrastrutturale che la Grande Milano accarezza da oltre trent'anni. La traccia di una nuova geografia metropolitana. Lo schema: un chilometro e ottocento metri di percorso interrato. Due fermate: Sesto-Restellone e Monza-Bettola (al confine di Cini-sello). Treni per 14 mila passeggeri l'ora. La cordata che s'è aggiudicata l'appalto nella gara al massimo ribasso, nel 2011, era un'associazione composta da Coestra, Bonciani e Acmar. Coestra è uscita. Acmar ha affittato il ramo d'azienda libero, è subentrata nei contratti, ha assorbito 8 dei 14 dipendenti e chiesto la cassa straordinaria per altri 6 operai. Il problema è stato sollevato dalla Cgil: «La società non vuole farsi carico del pregresso». Interpellata, ieri, l'impresa generale di costruzioni Acmar ha rinviato ogni commento ai prossimi giorni, quando il quadro sarà più chiaro. Ma quanto tempo resta?

Il 40 per cento dell'operazione M1 è a carico dello Stato, il 60 restante è suddiviso in una torta tra enti locali. Il governo ha versato 84,44 milioni su 126,6. Milano ne ha messi 9,13 su 24. La Regione ha coperto un quarto della sua spesa: 4,72 milioni su 19. La Provincia s'è fermata a 2,91 milioni su 11. Quanto ai comuni di Sesto e Monza, dovrebbero garantire 7,9 milioni ciascuno: ne hanno consegnati 2,97 e 2,63. Il dossier M1 è uscito ufficialmente dal masterplan delle infrastrutture collegate a Expo: significa, in breve, che non è più una priorità. Mm ribadisce impegno e scadenza: inaugurazione, ancorché parziale, ad aprile 2015. Ma l'assessore milanese alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, ha già allontanato l'orizzonte della linea Sesto-Monza: «Sarà pronta nel 2016».

Armando Stella
Alessandra Troncana



La trincea L'area di cantiere per il prolungamento della linea 1 del metrò nel comune di Sesto San Giovanni (foto Marfisi)

210

I milioni di euro
di investimento complessivo
per la linea «rossa» del
metrò da Sesto a Monza

1,8

I chilometri
del tunnel tra Sesto Fs e
Monza-Bettola. Previsti
14 mila passeggeri l'ora