

IL CASO

# Riapre il cantiere infinito che dovrebbe portare la Rossa a Monza nel 2023

di Federica Venni

Fondi mancanti, imprese fallite, riprogettazioni, problemi tecnico-ambientali. È successo di tutto al cantiere per il prolungamento della M1 fino a Monza: mancava una pandemia ed è arrivata anche quella. Dopo quasi dieci anni di stop and go ora si riparte, con la riapertura del cantiere di Sesto San Giovanni, dove sorgerà la prima delle due fermate previste. Ad annunciarlo è stato l'assessore alla Mobilità Marco Granelli, dopo giorni di polemiche innescate da una diffida che il sindaco leghista di Sesto Roberto Di Stefano ha inviato a Palazzo Marino e a Mm per lo stallo dei lavori: «Oggi – ha scritto lunedì sul suo profilo Facebook – il cantiere è stato riaperto, dopo la firma dell'accordo transattivo con l'impresa, frutto di un lungo lavoro. Alcuni operai hanno ripreso a lavorare e si è svolto il sopralluogo tecnico per programmare tutte le attività delle prossime settimane». La piena operatività scatterà lunedì 25 gennaio.

L'ultimo blocco, dovuto anche all'emergenza Covid, è soltanto la punta dell'iceberg e nasconde anni di intoppi dovuti ad un garbuglio di vicende economiche, ambientali, aziendali e progettuali difficile da sciogliere. Come è possibile che per realizzare meno di due chilometri di gallerie e un paio di fermate ci vogliono dodici anni? Sì, perché secondo il nuovo cronogram-

La storia dei lavori per il prolungamento di due chilometri della M1 fino al capoluogo brianzolo. Una vicenda di ritardi, fallimenti e rinvii che dura da 10 anni

ma la Rossa arriverà a Monza Bettola alla fine del 2023.

È il 2008 quando il Cipe approva il progetto definitivo, per un costo iniziale di 120 milioni di euro da ripartire tra Stato, Regione e Comuni interessati. I lavori, tra caccia ai fondi, progetto esecutivo e gara d'appalto, iniziano nella primavera del 2011. Nell'estate del 2012 Palazzo Lombardia indica come prioritaria la fine dell'opera «in tempo per l'Expo», ma così non è. Perché nel 2014 il cantiere è ancora nel pantano: un problema di innalzamento della falda richiede una variante sugli scavi e rallenta i lavori, facendo lievitare i costi. Nel frattempo, l'impresa fallisce e tutto si ferma. Servono altri fondi, 23 milioni in più, anche perché sono passati anni dai primi preventivi e i costi base non sono più gli stessi: un po' di ossigeno lo porta il Patto per la Lombardia siglato con il

governo Renzi verso la fine del 2016. Dopo aver affidato il cantiere ad un'altra impresa (la seconda classificata nella gara), i lavori partono a maggio del 2017. Intanto, però, a complicare le cose si infila il prolungamento sempre verso Monza di un'altra linea della metropolitana, la M5: a Monza Bettola va creato l'incrocio fra le due. Bisogna aggiornare il progetto. E sempre qui, a Cinisello, in superficie c'è un hub commerciale che richiede interventi urbanistici. Un interscambio strategico per il collegamento con tangenziali e autostrade, dove saranno realizzati anche 2.500 parcheggi. Un intreccio che ha la sua chiara logica, ma anche tante complicazioni, tra cui un altro aggravio di costi: 25 milioni.

Siamo a marzo del 2019 e il cantiere si ferma di nuovo: a fine anno, grazie alla legge di Bilancio, si trovano 15 milioni di euro, cui nel 2020 se ne aggiungono altri novemila dalla Regione. Nel frattempo arrivano pandemia e cassa integrazione, così le ruspe restano bloccate. All'inizio di quest'anno partono tre accordi transattivi tra Mm e le imprese coinvolte. Il primo, firmato lo scorso 13 gennaio, è quello che sblocca il cantiere di superficie a Sesto San Giovanni, mentre gli altri due, ancora da siglare, servono per rimettere in moto l'interscambio di Monza Bettola e il centro commerciale con le relative varianti di progetto. Due nodi non da poco su cui sono puntati i riflettori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato