

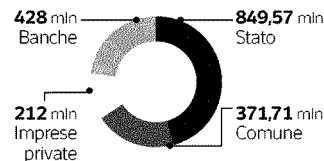
Errori e buchi di bilancio: 16 anni di false partenze

Rinvii tecnici, finanziamenti fantasma e stime sbagliate E gli ex assessori si rimpallano la responsabilità del flop

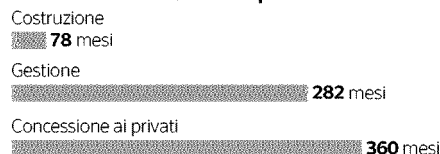
La linea blu

Il piano economico-finanziario

INVESTIMENTO COMPLESSIVO

1,861 miliardi di euro

La convenzione tra Comune e privati



Le promesse mancate

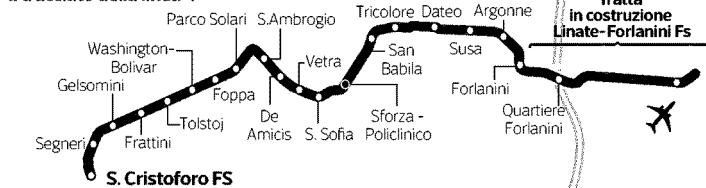
Previsione della giunta Moratti Apertura di tutta la linea nel 2015

Mini progetto della giunta Pisapia 2 stazioni (Linate-Forlanini Fs) entro l'Expo

La storia del progetto

- 1998** Il Comune affida lo studio di fattibilità a Mm
- 2007** Via libera al progetto preliminare, inserito nel Piano opere 2009-2011
- 2008** Il Cipe autorizza il progetto della linea 4. Scavi archeologici preliminari nel centro storico
- 2010** Bando di gara per il project financing
- 2011** L'appalto va a una cordata guidata da Impregilo. Ricorso del gruppo Pizzarotti
- 2012** Cantieri in viale Forlanini con modifiche alla viabilità
- Marzo 2014** Avvio delle talpe meccaniche nello scavo di Linate

Il tracciato della linea 4



Il progetto

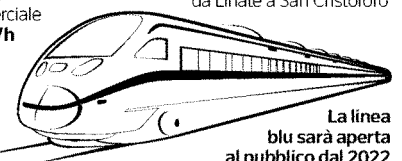
- Frequenze dei treni all'ora di punta: un treno ogni **90 secondi**
- Velocità commerciale **30 Km/h**
- TEMPI: **9 minuti** da Linate alla stazione Centrale
- 40 minuti** per il viaggio da Linate a San Cristoforo

15,2 km di lunghezza

21 stazioni

28.000 passeggeri l'ora per direzione

80 Km/h velocità massima



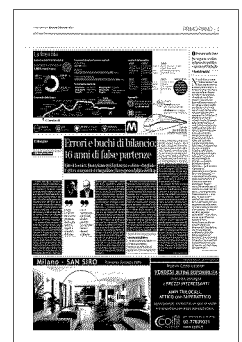
di Giampiero Rossi

L'alba dell'opera «irrinunciabile» o «imprescindibile», a seconda dell'onda emotiva dell'ex assessore di turno, sorge nel 1998. Risale infatti a 16 anni fa lo studio di fattibilità sulla linea 4 della metropolitana, affidato alla Mm dalla prima amministrazione Albertini. Da allora a oggi sono molti i passaggi cruciali, le *sliding doors*, che hanno condotto il progetto della linea 4 della metropolitana dritto dritto nei dibattiti diurni e pensieri notturni di sindaco e assessori comunali.

Le prime mosse portano la firma di Giorgio Goggi, ingegnere e docente universitario, nonché assessore alla Mobilità durante il doppio mandato del sindaco Gabriele Albertini. Sul suo tavolo ci sono due tracciati di potenziali linee di metropolitana che i predecessori dell'amministrazione leghista di Marco Formentini hanno trasformato in metrotranvie. La domanda del bacino metropo-

litano, però, suggerisce scelte più forti: sarebbero almeno diecimila all'ora (in entrambe le direzioni) i passeggeri delle ore di punta di un ipotetico treno metropolitano tra Pioltello e Trezzano sul Naviglio. «Andammo a chiedere il finanziamento all'allora ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani — ricorda Goggi — presentandogli un progetto che era già basato sul bacino d'utenza di quella che oggi viene chiamata area metropolitana. Ma la legge 211 metteva in gara tra loro i progetti di tutte le città e, in effetti, la nostra linea 4 era molto più indietro rispetto alla metropolitana di Roma». L'accordo Roma-Milano, quindi, prevede il finanziamento di un pezzo di M5 — che da quel momento prende velocità — e il rinvio all'anno successivo dell'esame del piano per la M4, che subisce il primo di una lunga serie di rallentamenti.

Nel 2001, il nuovo governo Berlusconi vara la Legge obiettivo che cambia radicalmente i criteri di assegnazione dei contributi statali alle opere territoriali: ora i Comuni devono presentare le loro richieste alle Regioni. Risultato? La M4 di Milano è sparita dalle graduatorie nazionali, mentre la M5 continua ad avanzare (anche per effetto della rinuncia di Monza alla propria linea metropolitana). Sono necessari diversi viaggi di Goggi nella capitale per arrivare all'obiettivo «storico» della delibera Cipe del 2005 che stanziava 240 milioni per la linea 4. A quel punto, però, il secondo mandato del sindaco Albertini e della sua giunta sta per scadere. Ma è proprio in questo momento che si succedono eventi «decisivi». Il primo: il Comune decide di incassare un maxidivendo da 200 milioni della Sea e di girare quei soldi sulla nuova metropolitana; il secondo: viene definito il modello di



project financing (inevitabile per coinvolgere i privati) con l'inedita variante di una maggioranza pubblica di due terzi del capitale. Quindi, nel giugno 2006, parte la gara per il primo tratto di linea 4.

La giunta Moratti eredita questo impianto che, con il drastico cambiamento dello scenario economico, diventa molto più difficile da gestire. La M5 continua, bene o male, lungo il suo percorso ormai avviato, ma la M4 rallenta ancora, soprattutto a causa delle difficoltà di gestione del *project financing* a prevalenza pubblica. Di fronte al congelamento dell'aggiudicazione della gara, i 200 milioni della Sea vengono anche temporaneamente postati su altre priorità. Ma l'allora assessore Edoardo Croci assicura che «sono stati subito reintegrati nel bilancio 2009». Da quel momento, però, nuovi ritardi e lungaggini raffreddano il dossier M4. Intanto la crisi finanziaria infuria e le elezioni del 2011 sono alle porte. L'opera «irrinunciabile» passa alla nuova amministrazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Goggi
La nostra
linea 4 era,
già allora,
molto più
indietro
rispetto
al metrò
di Roma



Croci
Spostammo
quei fondi
su altre
priorità,
ma nel 2009
furono
rimessi
a bilancio

«Irrinunciabile»

L'opera «irrinunciabile» o «imprescindibile» frenata da difficoltà di gestione e finanziamento