

## Il retroscena

# Quel tunnel impossibile da Linate alla Fiera

TERESA MONESTIROLI

**U**N TUNNEL lungo quasi quindici chilometri che dall'area Expo porta all'aeroporto di Linate passando sotto il centro città. Un'opera mastodontica, il cui costo è stato stimato intorno a due miliardi di euro, che il Comune ora cerca di far rientrare fra le infrastrutture previste per la grande esposizione del 2015.

SEGUE A PAGINA III

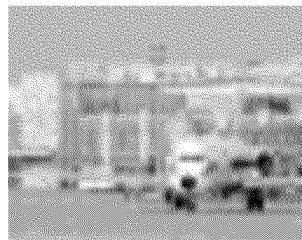
**I**N REALTÀ nel dossier di candidatura con cui il sindaco Moratti conquistò la fiducia del Bie non se ne parla. Ma prima di Natale la rivisitazione del vecchio progetto di tunnel Certosa-Garibaldi, licenziato nel 2006 dall'allora sindaco Gabriele Albertini, è entrato nell'elenco delle opere complementari all'Expo, che annoverava una serie di lavori secondari che dovrebbero aggiungersi ai già precari interventi principali, quelli legati al sito vero e proprio e tutte le infrastrutture in carico alla Regione come Brebemi, Pedemontana e nuovi collegamenti ferroviari.

In pieno caos Expo, con la società impantanata nel braccio di ferro tra sindaco e governo e nessuna certezza sui finanziamenti promessi, allungo elenco dei lavori che la città dovrà sostenere da quial 2015 se ne aggiunge un altro. I tecnici ci stanno lavorando da settimane, con simulazioni, studi di fattibilità e analisi economiche. La prossima settimana si riuniranno intorno a un tavolo gli uomini dell'assessore all'Urbanistica Carlo Masseroli e quelli del collega ai Lavori Pubblici Bruno Simini — entrambi sostenitori del progetto — per iniziare a mettere a punto una proposta definitiva. Ma già un'idea di massima c'è, come si legge in una valutazione fatta da Infrastrutture Lombarde (società della Regione) a cui è stata passata la pratica dopo un parere non del tutto favorevole dell'Ama (società del Comune).

Il tracciato del tunnel, si legge nel rapporto, dovrebbe collegare l'area Expo con la tangenziale Est all'altezza dello svincolo di viale Forlanini, per un totale di 14,5 chilometri. Rispetto al primo progetto, quello che Albertini in un'ordinanza aveva definito «di interesse pubblico», si sono aggiunti cinque chilometri e nove uscite: Console Marcello, Nuova Strada interquartiere, l'autostrada A4, la Fiera, Cascina Merlata, Bovisa, Monteceneri, Zara, piazza della Repubblica, Garibaldi, piazzale Susa e viale Juvara. Non solo. Il tunnel che collegava l'autostrada dei Laghi a Garibaldi doveva essere tutto in project financing, ripagato con il pedaggio in 60 anni (concessione già di per sé più lunga del previsto). Ora sempre lo stesso gruppo di imprenditori — capeggiati dalla Torno — propone un'opera che

la stessa Infrastrutture Lombarde sostiene necessiterebbe «di un contributo pubblico in conto investimenti, a fondo perduto, di circa 750-800 milioni di euro». Una cifra enorme, in un periodo di magra come questo, per un intervento su cui oggi, alla luce del futuro poco rosso che si prospetta per l'aeroporto di Linate, potrebbero essere sollevata più di una perplessità. La prima: dove trovare i soldi? Il Comune non nasconde la speranza che nella partita rientri anche la Regione. «È un'opera che ha una portata molto più che cittadina — spiega l'assessore Bruno Simini —, di importanza strategica per Milano. Fosse per me sarebbe una priorità assoluta al di là dell'Expo. Permetterebbe finalmente di alleggerire le tangenziali, oggi completamente intasate, e di far scomparire sotto terra milioni di auto l'anno. Questo gioverebbe non solo dal punto di vista della mobilità, ma diminuirebbe anche l'inquinamento».

Il progetto, che con Albertini si era arenato perché gli imprenditori non avevano trovato un garante finanziario come previsto dagli accordi, è tornato alla ribalta con la nuova giunta Moratti. Il Comune ha chiesto delle modifiche, come l'allungamento del percorso, e nuove simulazioni. L'idea originale aveva sollevato qualche perplessità soprattutto dal punto di vista finanziario. Così i privati, tornati alla carica e appoggiati dai due assessori di Forza Italia Simini e Masseroli, hanno presentato un nuovo progetto che ora si prepara a essere varato. Sempre che il Comune trovi i soldi per realizzarlo. Ma pare che una delle intenzioni di Palazzo Marino sia iniziare comunque con una prima tranche (Certosa-Garibaldi) che costerebbe 700 mila euro. «Realizzare quest'opera significa creare un indebitamento di fronte al quale quello dei derivati è niente — commenta critico il consigliere dei Verdi Enrico Fedrighini —. Invece di procedere con una politica di potenziamento del trasporto pubblico per liberare la città dalle auto, col tunnel si va nel senso opposto. In periodo di crisi bisognerebbe dare assoluta priorità alle metropolitane». E ancora: «Ho presentato un'interrogazione per sapere se l'ordinanza di Albertini è ancora valida, visto che chiedeva la nomina di un garante finanziario entro 90 giorni e i privati non sono mai stati in grado di trovarlo».



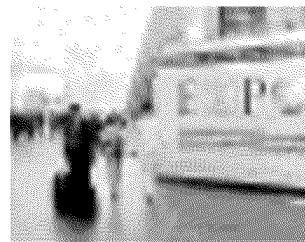
**L'AEROPORTO**  
Il percorso interrato di 15 chilometri riservato alle auto secondo il progetto dovrebbe partire dall'aeroporto Forlanini

## A favore

**L'**assessore Simini: il sottopasso dovrebbe essere considerato una priorità assoluta, alleggerirebbe il traffico sulle tangenziali togliendo milioni di veicoli

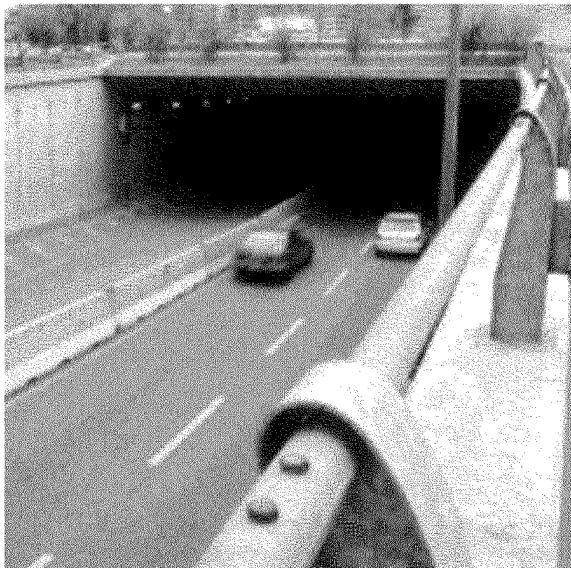
## L'esposizione

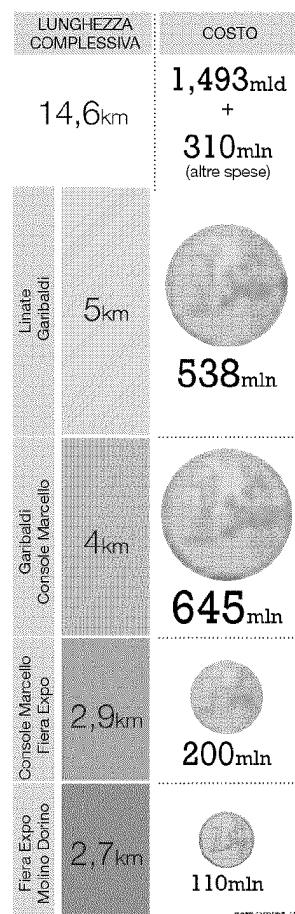
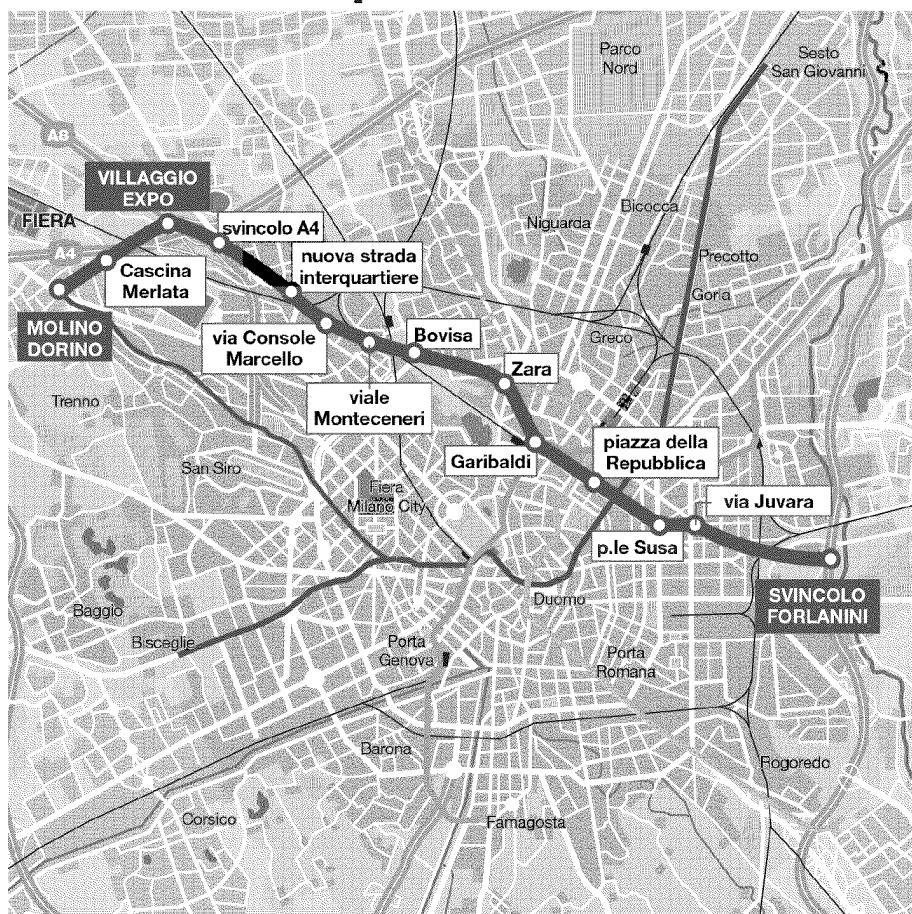
**N**ella zona di Rho Pero previsti oltre allo svincolo Fiera anche quelli per l'A4, Cascina Merlata e Molino Dorino



## Contro

**I**l verde Fedrighini: anziché puntare sui trasporti pubblici in questo modo si incentiva ancor di più l'uso dei mezzi privati e per giunta a spese del Comune



**Il tunnel stradale Linate-Expo****IL SONDAGGIO**

Ridisegnare l'Expo a causa della recessione? Difelo su milano.repubblica.it. Nel sito c'è anche il forum sul progetto del maxitunnel. Nella foto, l'intervento di Stefano Boeri al forum, con Majorino e la Moratti

**Il caso**

Lungo 15 km, collegherebbe lo scalo a Rho-Pero passando sotto Garibaldi. Il costo: quasi due miliardi. Da trovare

# Un quarto d'ora da Linate alla Fiera nel dossier 2015 entra il maxitunnel

