

SETTE CHILOMETRI SOTTO LA CITTÀ. IL «PROJECT-FINANCING» PRESENTATO IN COMUNE DA UNA CORDATA DI PRIVATI

«Via il ponte della Ghisolfa Arriva il tunnel anti-traffico»

Sarà abbattuto il cavalcavia Monteceneri. Intervento da mille milioni Collegherà in sette minuti le autostrade con la Fiera, viale Zara e viale della Liberazione I costi coperti con il pedaggio e parte con la valorizzazione dei terreni di Palazzo Marino

Un tunnel. Lungo sette chilometri. Che corre sotto l'asse ferroviario di Garibaldi-Repubblica e nel giro di sette minuti ti porta in autostrada. Fantascienza. Una sotterranea in più, una sopraelevata in meno. Quella di Monteceneri Serra, il ponte della Ghisolfa. Che da anni provoca le proteste rabbiose dei residenti. Abbattuta con l'arrivo del tunnel. Al suo posto un viale alberato. Ci sono poi i collegamenti con la Fiera: da una parte il Portello, dall'altra la possibilità di arrivare a Pero-Rho nel giro di pochi minuti. L'altra faccia della medaglia: i costi dell'operazione. Per fare il tunnel servono tanti soldi e ci vuole un ritorno economico. Sarebbe il primo tunnel a pagamento della storia di Milano: due euro, o giù di lì per attraversare mezza città in sette minuti. Non è fantascienza. È project-financing. Presentato dalla Torno, advisor Mediobanca. Progetto che tra qualche settimana finirà sul tavolo del sindaco Gabriele Albertini, che a suo tempo aveva dato l'ok a uno studio di fattibilità dello stesso Comune su un progetto analogo. Il sindaco-commissario al Traffico darà via all'istruttoria per decidere se si tratta di un progetto di interesse pubblico. A quel punto, se non dovessero sorgere problemi, si nomina il promotore e si parte con la gara: 1.000 milioni di euro. Tutti a carico del privato. Seicento milioni rientrano con la concessione venticinquennale del pedaggio e i restanti 400 attraverso la valorizzazione di aree del Comune, fuori Milano, da parte del privato. In altre parole, terreni attualmente a uso agricolo cambierebbero destinazione. All'operazione sta lavorando anche Real Estate di Pirelli. Viale della Liberazione, subito dopo piazza San Gioacchino. Invece di tirare dritto per via Melchiorre Gioia, la strada si inabissa nel nuovo tunnel. Viale Zara, anche qui le auto scendono in sotterranea, intercettando tutto il traffico che arriva da nord. Si tira dritto, sotto l'asse ferroviario di Garibaldi-Repubblica. Prima possibile uscita: Lancetti. La seconda uscita è storica: si devia verso Monteceneri e si procede verso il Portello. Ma non sulla tradizionale sopraelevata contestata dai residenti. Anche in questo caso, si continuerebbe a guidare sottoterra. Conseguenza inevitabile: il cavalcavia di Monteceneri-Serra verrebbe abbattuto. Al suo posto un lungo viale alberato, per la gioia di chi prima guardava alla finestra e invece del verde vedeva auto e cemento. Si torna sull'asse principale: l'uscita successiva è la Bovisa con il Politecnico. Si procede ancora con l'uscita di Palizzi. Si tira dritti e si risbuca all'aria aperta a due passi da tutte le autostrade possibili: quella dei Laghi, la Milano-Venezia, la Milano-Torino. Chiaramente è possibile anche fare il percorso al contrario. Adesso la palla passa in mano al Comune. Nessuno nega le difficoltà. Ad esempio esiste una relazione della Mm che solleva questioni tecniche, appianate in una fase successiva. Ed esiste il problema delle aree comunali fuori Milano. Rientrano nel progetto di cartolarizzazione di Palazzo Marino o sono fuori? Un quesito da 400 milioni di euro. Maurizio Giannattasio

Giannattasio Maurizio

Pagina 50

(10 giugno 2004) - Corriere della Sera