

**IL CASO**

Un'opera per l'Expo  
ma non è ancora finita

ALESSIA GALLIONE

**A**NCHE il taglio del nastro ipotizzato dal governatore Maroni per questa estate è tramontato. Ma almeno, un anno dopo il calo del sipario sul Decumano, il traguardo è vicino: i lavori del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e 2 di Malpensa sono praticamente terminati e i treni dovrebbero iniziare a viaggiare a partire da dicembre.

A PAGINA III

**Il caso.** Risorse scarse, tempi lunghi e ora anche l'ombra delle mazzette: storia di un'opera "proritaria" per l'Expo, che sarà inaugurata un anno dopo l'Expo

# La ferrovia della Malpensa il treno che era già in ritardo al momento della nascita

All'inizio il collegamento avrebbe dovuto farlo Rfi poi tutto passò a Fnm con costi aumentati

Il budget è stato poi raggiunto, tra i fondi di Stato, Regione, Unione europea e Sea

**LE TAPPE****LA PREVISIONE**

Il collegamento tra il Terminal 1 e 2 di Malpensa è stato inserito nel dossier di candidatura di Expo e, nel 2008, nell'elenco di infrastrutture connesse all'evento. Allora, però, non c'erano finanziamenti e l'incertezza dei fondi è continuata per anni

**LA CORSIA VELOCE**

A marzo del 2014, il commissario per Expo Sala firma una serie di deroghe per accorciare i tempi di gara delle opere. Eppure, ancora prima, il Tavolo Lombardia aveva certificato lo slittamento: la fine del collegamento è prevista per febbraio 2016

**I CANTIERI**

Sea si è occupata della costruzione della nuova stazione ferroviaria a Malpensa 2 iniziata a novembre 2014. I lavori per i 3,4 chilometri di binari sono stati seguiti da Ferrovie Nord: sono iniziati a ottobre di due anni fa. L'inaugurazione è prevista a dicembre

ALESSIA GALLIONE

**A**NCHE il taglio del nastro ipotizzato dal governatore Roberto Maroni per questa estate è tramontato. Ma almeno, un anno dopo il calo del sipario sul Decumano, il traguardo è vicino: i lavori del collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa sono praticamente terminati e i treni, dopo i test e le prove tecniche, dovrebbero iniziare a viaggiare a

partire da dicembre. Quattro minuti e si raggiungerà il regno delle low cost. Ma è proprio adesso che si vede la conclusione di una storia tormentata da incertezze per le risorse e ritardi accumulati in passato, che sull'infrastruttura si allunga l'ombra della corru-

I contorni della vicenda devono essere ancora chiariti, ma tra le carte dell'inchiesta che in Lombardia ha portato all'arresto di quattordici persone, è spuntato

anche il collegamento tra il T1 e il T2. Un vecchio sogno che si sta



concretizzando. E che inizialmente avrebbe dovuto marciare in nome dell'Esposizione. Eppure, quando il 28 marzo del 2014 l'allora commissario unico delegato del governo per Expo Beppe Sala firma il provvedimento numero 16 per concedere nove deroghe (che i tecnici oggi dicono di non aver neppure utilizzato) e accelerare i tempi delle gare per l'opera, l'obiettivo si centrare l'apertura dei padiglioni è già sfumato da un bel po'. L'ultimo aggiornamento del Tavolo Lombardia per le infrastrutture legate all'Esposizione fatto pochi giorni prima (17 marzo 2014) ha già emesso la sentenza: «Ultimazione lavori, febbraio 2016». Impossibile finire in orario, dopo anni passati senza avere neppure i fondi. Eppure, quella manciata di nuovi binari viene ancora considerata «prioritaria», con «carattere di urgenza e indifferibilità», tanto da richiedere la corsia veloce. Nonostante a questo punto la priorità sia diventata correre per utiliz-

zare i finanziamenti della Commissione europea appena conquistati.

E così, i binari sono diventati nelle dichiarazioni «un'eredità di Expo». Anche se sulla carta ci sono sempre stati. Fin dal primo elenco del 2008 che metteva in fila le opere connesse all'evento. A quei tempi il collegamento avrebbe dovuto farlo Rete ferroviaria italiana e sarebbe dovuto costare centotrenta. Priorità per Expo e i suoi visitatori: massima. Solo un anno dopo la paternità cambia passando a Ferrovie Nord, il costo virtuale sale a 140 milioni, e la fine dei lavori diventa settembre 2014. Data che, vista a posteriori, fa quasi sorridere: nella realtà è a questo punto che i cantieri, quelli veri, sono iniziati. Perché i problemi negli anni non sono mancati. Ci sono state le sofferenze di Malpensa dopo l'addio di Alitalia e soprattutto la mancanza di soldi, tanto che quella voce è stata accompagnata a lungo dalla dicitura "da definire". Il sogno, contestato da Legambiente per-

ché considerato troppo costoso, ha traballato. La svolta è arrivata nel 2013, con l'arrivo di 23 milioni della Commissione europea. Da quel momento la macchina si è messa davvero in moto. Si è composto il budget di 115 milioni (alla fine, i responsabili pensano di spenderne cento), tra Stato (45), Regione (31), Ue (23) e Sea (16). E sono partiti i cantieri nell'autunno 2014. I lotti sono stati due. Il primo seguito dalla società che gestisce gli aeroporti ha riguardato la costruzione della nuova stazione a Malpensa 2; il secondo (fine sulla carta a febbraio 2016) è di competenza di Ferrovie Nord e riguarda i 3,4 chilometri di doppi binari. Proprio Ferrovie Nord spa ha lanciato una gara da 58 milioni per i lavori. Con un vincitore: la società Itinera del gruppo Gavio, lo stesso che attraverso Aurelia spa ha una partecipazione (il 3,7 per cento) di Ferrovie Nord Milano. Una coincidenza che aveva fatto alzare qualche sopracciglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA