

ATTUALITÀ
BUSINESS GRANDI OPERE

LETIZIA NEL TUNNEL

Una strada sotterranea di 15 km tra l'Expo e Linate. Un progetto milionario bocciato dal sindaco. Ma che ora Formigoni manovra per rilanciare

DI LUCA PIANA

Che cosa succede a Letizia Moratti? Tre anni fa il sindaco di Milano aveva vinto le elezioni grazie a un impegno: tenere il più possibile fuori dalla città il mezzo milione di automobili dei pendolari che ogni giorno arrivano dalla cintura, contribuendo a intasare il traffico e avvelenare l'aria. Di lì una serie di decisioni, spesso poco gradite alla stessa maggioranza: il ticket d'ingresso in centro; l'estensione delle righe blu per parcheggiare; le due nuove linee di metropolitana da costruire, con finanziamenti pubblici miliardari in parte ancora da trovare. Nelle ultime settimane, però, alcuni assessori di Letizia Moratti si sono schierati in favore di un progetto che, apparentemen-

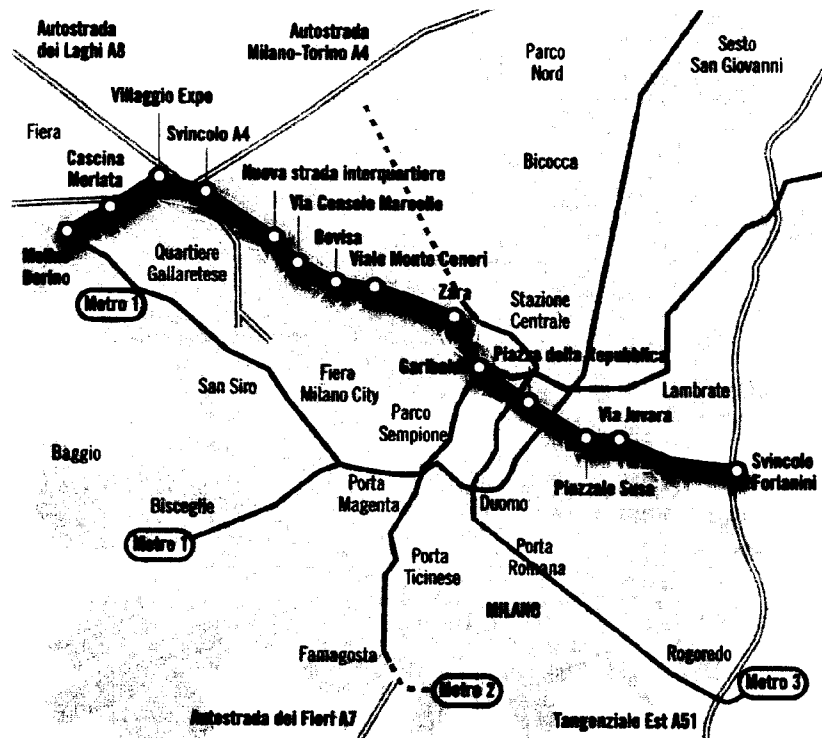
te, fa a pugni con questa strategia: un tunnel di 14,8 chilometri che taglierebbe Milano a metà, dall'area dove sorgerà l'Expo fino all'aeroporto di Linate. Un'opera da oltre 2 miliardi di euro proposta da un'impresa privata - la Torno - la quale, se realizzata, sarebbe in grado di riversare in piena città, attraverso una dozzina di uscite, fino a 150 mila automobili al giorno. La contraddizione fra il tunnel e le altre grandi opere, tuttavia, non sembra preoccupare colui che dietro le quinte appare sempre più come il vero sostenitore del progetto: Roberto Formigoni. Il presidente lombardo, infatti, sta giocando un ruolo chiave nel dirottare sulla galleria i contributi necessari per far partire le ruspe. Un ruolo che, tuttavia, potrebbe portarlo in



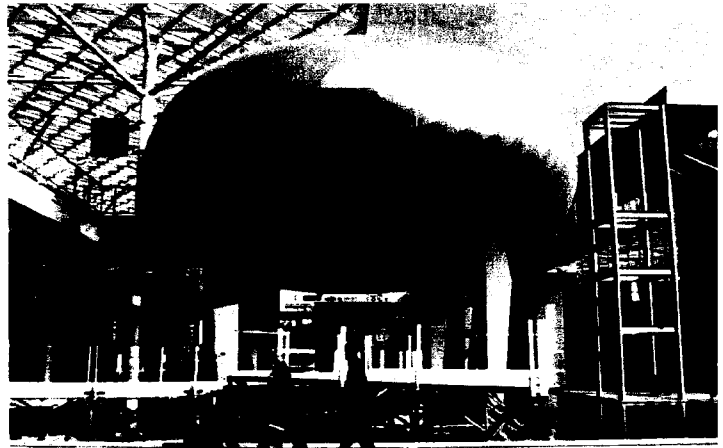
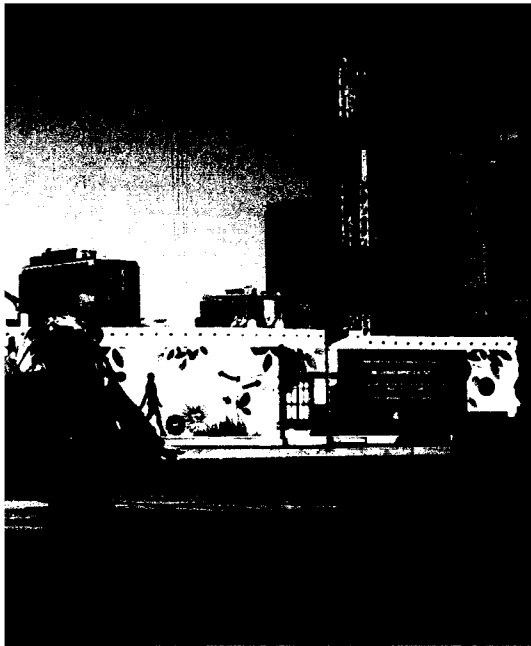
rotta di collisione con la Moratti, che finora pare decisa a non aprire il rubinetto dei fondi pubblici.

L'appoggio di Formigoni è essenziale per capire come il progetto, in discussione da anni, sia sopravvissuto alle maglie della burocrazia e alla mancanza di fondi. Tutto inizia nel marzo 2006. Pochi giorni prima di lasciare la poltrona, l'allora sindaco Gabriele Albertini dichiara di pubblico interesse il tratto compreso fra l'arrivo in città dell'autostrada da Torino (la A4) e la stazione Garibaldi (vedi cartina a lato). Pone però un vincolo: la cordata di privati guidata dalla Torno deve finanziarsi da sola, contando sui futuri pedaggi. E per dimostrare la disponibilità dei soldi necessari a completare i lavori, ha l'obbligo di indicare entro 90 giorni un garante finanziario. Quando arriva il nome prescelto, la sorpresa è grande. A garantire l'esistenza dei fondi non sarà una banca come ad esempio l'Unicredit, che pure partecipa alla cordata, ma la sconosciuta Energy Developments and Investments Corporation

(Edic), con sede alle Isole Vergini. L'esame dei bilanci suscita dubbi: l'unico bene vantato dalla Edic è un credito di un miliardo di dollari



Alberto Rigotti. Sopra, da sinistra: cantieri in zona Garibaldi a Milano; Roberto Formigoni e Letizia Moratti; la nuova Fiera a Rho Pero



«a titolo di risarcimento danni nei confronti del governo del Turkmenistan».

Con una lettera datata primo settembre 2006, a Moratti da poco insediata, la nomina è respinta. Una brutta tegola per la Torno, proprio quando il gruppo entra in una crisi che nel 2007 porterà a oltre 54 milioni di perdite. Per il tunnel sembra la parola fine. Il colpo di scena, però, è dietro l'angolo. Nella Torno entra a sorpresa il finanziere Alberto Rigotti, che affianca come socio di maggioranza il vecchio proprietario, l'italo-argentino Carlos Bulghe-roni. Poco noto ai più, Rigotti, una carriera prima da manager poi da imprenditore, nel tempo ha saputo ritagliarsi una serie di relazioni eccellenti, intessendo rapporti d'affari con l'ex presidente dell'Unipol Giovanni Consorte, con Stefania Craxi e, soprattutto, con Marcello Dell'Utri, uno dei collaboratori chiave di Silvio Berlusconi, che l'ha accompagnato al debutto nell'editoria quando, nel 2007, il finanziere ha acquistato il quotidiano "EPolis".

Da qualche anno, poi, Rigotti è entrato nel lucroso mondo delle concessioni pubbliche. Il suo gruppo (controllato dal Lussemburgo attraverso la Abm Merchant) risulta fra gli azionisti della società che gestisce l'autostrada Brescia-Padova e che nel 2006, nelle ultime ore del terzo governo Berlusconi, riuscì a strappare una discussa



obbligo di un garante privato, così scomodo per la Torno, non si parla più. Lo studio ribalta infatti l'idea di un'opera che si realizza da sola e, al contrario, ipotizza la necessità di un intervento pubblico: 800 milioni (Iva esclusa) nell'ipotesi più onerosa fra quelle messe nero su bianco, che peraltro non tiene conto dell'ineluttabile incremento dei costi che sembra accompagnare ogni opera pubblica. Altro aspetto delicato: il nuovo piano concede alla Torno la gestione del tunnel per un periodo lunghissimo: 40 anni nei documenti di Masseroli; 60, a dar retta al progetto riportato dalla società stessa sul suo sito. Molti di più, in ogni caso, dei 32 anni di concessione strappati in Francia per il tunnel sotto Marsiglia, l'esempio di successo più citato in Europa. Qui nascono i problemi. Anche se il tunnel scorrerà quasi interamente sotto Milano,

proroga di 23 anni della concessione.

Il tunnel sotto Milano torna così d'attualità. A rilanciarlo è uno degli assessori comunali vicini a Formigoni, Carlo Masseroli. L'estate scorsa i suoi uffici diffondono uno studio che cambia radicalmente le carte in tavola. L'analisi è elaborata da Infrastrutture Lombarde, longa manus di Formigoni per le grandi opere. La giustificazione sta forse nel fatto che il progetto originale viene inserito in un piano più ampio, che a Ovest sconfinava di poco dal territorio comunale. Del vecchio

gli uffici comunali competenti continuano a non occuparsi dell'operazione. Il settore Pianificazione Mobilità e Trasporti riferisce che il progetto è allo studio «da parte della Regione». La decisione di restare defilata, per la Moratti, comporta però un rischio: i soldi potrebbero essere reperiti tra i fondi destinati ai progetti che le stanno a cuore, a partire dalle nuove metropolitane. Una scelta politicamente scottante che, forse, motiva le parole prudenti utilizzate dallo stesso Rigotti: «Il piano finanziario è al momento oggetto di revisione. Ci stanno lavorando i nostri partner Unicredit e Banca Intesa, che abbiamo coinvolto negli ultimi tempi». Se il contributo pubblico non è ancora quantificabile, la sua necessità non sembra però in discussione: «Trovare un punto di equilibrio», dice Rigotti, «fra l'interesse dei privati e gli obiettivi pubblici è l'unico modo per uscire da una crisi che riduce le risorse a disposizione».

Se sia davvero d'interesse pubblico rendere più facile l'accesso in auto al centro città, si preannuncia però come un tema caldo. Secondo Enrico Fedrighini, consigliere comunale dei Verdi, nel suo sostegno al tunnel Formigoni non avrebbe tenuto conto della volontà della Commissione europea, che ha aperto nei confronti della Lombardia una procedura d'infrazione per il continuo sfioramento dei tetti anti-smog. «Rischiamo una multa di 800 milioni di euro che potrà essere evitata solo con un serio piano d'investimenti per ridurre il traffico», dice Fedrighini: «Difficile sostenere che il modo giusto per ottenere questo risultato sia ridurre i fondi per il trasporto pubblico in favore delle auto». ■