

Infrastrutture. La società punta a mettere in sicurezza i primi 22 chilometri dell'opera con un mini-progetto da 1,4 miliardi

Tracciato corto per Pedemontana

Il nodo sono i 750 milioni di finanziamento pubblico ancora da sbloccare



Sara Monaci
MILANO

Pedemontana passa al piano B: mettere in sicurezza almeno il primo tratto da 22 chilometri, evitando lo stop di tutta l'opera per mancanza di risorse. Tecnicamente l'iniziativa viene chiamata "faseizzazione", un nome che serve a indicare la volontà di completare comunque l'opera da 76 chilometri e 5 miliardi di investimento. In pratica però significa che lo sguardo si accorcia ad aprile 2014, quando dovranno essere pronti il tratto A e il tratto B1, da Cassano Magnago fino alla Milano Meda, includendo lo svincolo di Lomazzo. Fino a Lomazzo è già a lavoro Pedelombarda, la cordata guidata da Impregilo che si è

aggiudicata la gara; nel secondo mini-tratto (incluso lo svincolo) la competenza è dell'austriaca Strabag, che ha appena consegnato il progetto esecutivo. Si parla dunque di un project financing in versione ridotta, da circa 1,4 miliardi, che riprenderebbe in mano un dossier del 2011 finito nel cassetto e ora rispolverato per necessità finanziarie.

Vediamo la situazione attuale di Pedemontana. I soci non hanno ancora versato l'equity (che doveva essere chiuso nel 2011, per 536 milioni, cifra che poi le banche hanno chiesto di incrementare), e di conseguenza non ci sono anco-

ra né le risorse private (circa 3 miliardi) né il finanziamento pubblico (1,2 miliardi, non ancora erogati in attesa del closing del project financing). Fino ad oggi si è provveduto parzialmente, con 200 milioni di capitale versato e 200 milioni di prestito ponte.

Il nuovo "mini-piano" sarebbe invece così composto: 100 milioni di aumento di capitale, che si aggiungono ai 200 già versati; 300 milioni di prestito ponte (di cui 200 già incassati); circa 750 milioni di finanziamento pubblico.

Le cose però non sono scorse lisce nemmeno così. L'aumento di capitale è stato deliberato, ma non ancora sottoscritto, e le banche azioniste (Intesa sanpaolo e Ubi) aspettano di vederci chiaro sul piano di traffico, almeno su questo primo tratto. Stessa cosa per il prestito ponte. Per quanto riguarda infine il finanziamento pubblico, la questione è controversa. Per i vertici di Pedemontana sarebbe tutto pronto: il ministero delle Infrastrutture avrebbe già autorizzato la copertura delle spese sostenute dal 35 all'80%, mettendo di fatto a disposizione subito gran parte delle risorse previste. Invece, secondo il concessionario regionale Cal che eroga i fon-

di pubblici, il ministero ha sì autorizzato la riformulazione finanziaria, ma serve anche un parere dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e probabilmente anche l'opinione del Cipe. E comunque, fosse anche tutto pronto, il finanziamento pubblico è subordinato pur sempre all'aumento di capitale da 100 milioni che devono garantire i soci. Quindi, come nel gioco dell'oca, in Pedemontana si torna sempre al punto di partenza: senza la certezza del contributo pubblico non ci può essere nemmeno quella di un prestito privato; ma senza l'intervento diretto dei soci privati, nemmeno il pubblico eroga fondi.

La situazione è ancora più grave se si pensa che in base ad un atto aggiuntivo al contratto tra Pedelombarda e Pedemontana, Impregilo potrebbe bloccare i lavori il prossimo 28 febbraio, se per quella data non ci saranno 200 milioni in più per pagare lo stato di avanzamento lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sul Sole del 20 gennaio
 L'articolo in cui si dava conto dei problemi finanziari dell'opera



Il tracciato della Pedemontana lombarda

