

# Pedemontana, i cinesi bussano alla porta

## INFRASTRUTTURE

Disponibilità di 11 operatori tra costruttori e banche, singolarmente o in cordata

Per il momento si tratta soltanto di offerte che non sono vincolanti

Sara Monaci  
MILANO

Per completare la Pedemontana lombarda, che aspetta di essere costruita da oltre 20 anni, hanno bussato alla porta della società autostradale (controllata tramite Serravalle dalla Regione Lombardia) 11 operatori, tra costruttori e banche, in forma singola o aggregata. E, sorpresa, ci sarebbero anche gruppi cinesi e uno spagnolo, più alcune delle società più note in Italia.

Al momento si tratta di un primo preliminare interesse, tecnicamente una "consultazione di mercato", non vincolante, utile per capire che tipo di bando sarà possibile fare e eventualmente con che tempi.

Pure le principali banche sareb-

bero interessate, dimostrando di voler completare un'opera che per ora è almeno di un terzo del suo tracciato complessivo (20 chilometri circa su 70, dalla provincia di Varese a quella di Bergamo) e per la quale hanno già fatto almeno 200 milioni di prestiti.

La valutazione di Pedemontana è di 5 miliardi compresi gli oneri finanziari. Il primo tratto, quello già realizzato fino allo svincolo di Lomazzo, ha già assorbito oltre 800 milioni del miliardo e 200 milioni di fondi pubblici stanziati per l'opera. A questi si aggiungono 450 milioni tra equity versato dai soci e prestito subordinato da parte di Serravalle, e, appunto, altri 200 milioni di prestito ponte delle banche. L'opera inoltre ha beneficiato di una defiscalizzazione da 350 milioni.

Il piano finanziario e industriale dell'opera completa ancora non c'è, ma è chiaro che a questo punto dovrà essere in qualche modo portata a termine, considerando l'esborso di denaro già effettuato. Ai tempi di Roberto Maroni governatore si era inoltre ipotizzato un passo finanziario in più: l'accantonamento di un fondo di garanzia da 450 milioni da parte della Regione Lombardia per il periodo 2021-2041, utile nel caso in cui il traffico non fosse

stato sufficiente a coprire i costi.

Il presidente della Pedemontana lombarda Andrea Mentasti si dice soddisfatto: «Hanno manifestato interesse operatori di primaria importanza sia dal mondo delle costruzioni sia da quello finanziario. La società fornirà a ogni singolo partecipante tutte le informazioni sul processo di realizzazione dell'opera e del suo finanziamento, cercando inoltre di ottenere da ciascun soggetto ogni indicazione utile per ottimizzare il funzionamento dell'iniziativa».

### Il nodo Strabag

A bloccare l'opera ormai non sono solo i conti che non tornano, perché se è vero che manca un piano industriale e finanziario, è altrettanto vero che forse qualche operatore sarebbe disposto a investire (forse anche ipotizzando un ingresso societario). Il vero ostacolo che ha posto un freno ai lavori è il contenzioso con la società di costruzioni austriaca Strabag. Aveva vinto la costruzione del secondo lotto, per 1,7 miliardi, con base d'asta a 2,1 miliardi. L'opera non è mai partita per via degli extra costi che Strabag ha chiesto ma che la società non ha mai riconosciuto (tutto nasce dalla valutazione e della qualità dei terreni, che per Strabag

## L'OPERA



## 5 miliardi

### Il valore stimato

La Pedemontana lombarda ha un valore stimato di 5 miliardi, comprensivi di opera, espropri dei terreni e oneri finanziari. Dovrà essere però riscritto un piano industriale e finanziario, considerando i ritardi. Per il momento sono stati realizzati 20 chilometri su 70, che dovrebbero unire la provincia di Varese a quella di Bergamo. Il secondo lotto è stato vinto da Strabag, a cui recentemente è stato risolto il contratto

andavano trattati per 300 milioni in più rispetto a quanto preventivato, mentre per Pedemontana tutto era già indicato nel bando).

Alla fine, dopo un lungo tira e molla sui costi, Pedemontana ha risolto il contratto lo scorso settembre, pensando fosse meglio trovare un altro operatore. Strabag ha però fatto causa e ora il Tribunale delle imprese di Milano dovrà esprimersi. In ballo c'è anche l'esecuzione per Pedemontana di una fidejussione monstre, da 260 milioni.

Come uscire dall'impasse che si è creata con Strabag non è cosa semplice da immaginare. Anche ipotizzando un accordo tra le parti, gli scenari che si possono aprire potrebbero creare vari problemi: se a Strabag fosse riconosciuto un danno economico, andrebbe conteggiato nella tariffa stradale? E se invece fosse riattivato il contratto oggi risolto, gli altri concorrenti potrebbero fare ricorso?

La decisione del giudice è attesa a breve. A poco sono serviti evidentemente gli incontri che i vertici di Strabag hanno fatto riservatamente con i due governatori della Lombardia, prima Maroni e oggi Attilio Fontana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## MILANO

### Gli utili Atm rientrano in Comune

Gli utili di Atm che il Comune di Milano non prende adesso verranno inseriti in bilancio tra un mese. Sembra il gioco delle tre carte, ma in realtà è il segno dei tempi: gli enti locali fanno fatica a far quadrare i conti della parte corrente, e così è irrealistico rinunciare davvero ai dividendi delle società partecipate.

Ecco quindi che i vertici di Palazzo Marino hanno da poco dichiarato di voler lasciare all'azienda locale di trasporti il maxi dividendo da 38 milioni. Con l'assettamento dell'esercizio 2018, Atm può tenersi in cassa le risorse. Si tratta di un utile più consistente del solito, dovuto al fatto che negli ultimi anni si è guadagnato di più (grazie soprattutto all'Expo) e investito di meno, e finito all'interno di un "contenitore" unico di fondi definiti straordinari, per un totale di 60 milioni.

A fine dicembre (o poco più, a

seconda delle deroghe) dovrà però essere redatto il bilancio previsionale: che qui compariranno i 38 milioni spartiti nel 2018. Speriamo basti, perché teoricamente ci è essere bisogno anche di ordinari del prossimo anno si dovrebbero aggirare i 5-6 milioni.

Il Comune si vede costretto a conteggiare questi 38 milioni perché ancora non c'è sulla cifra che lo Stato in disposizione delle amministrazioni locali compensazione della vettura. Nel 2018 c'era un fido di 300 milioni per tutti i Comuni italiani; nel 2019 le risorse potrebbero scendere a 100 milioni. In attesa di sapere più vengono attinte le riserve partecipate, che a Milano contribuiscono medianamente un centinaio di milioni: quadrare i conti. --S.M.