

Pedemontana versione soft Spunta il taglio al tracciato

INFRASTRUTTURE

Tra poche settimane pronto il dossier sulla cessione di Serravalle a Ferrovie Nord

Per far ripartire i cantieri Apl studia l'aumento di capitale e soci privati

Sara Monaci
MILANO

Mentre si studia il modo per far ripartire i lavori di Pedemontana - e soprattutto per trovare risorse utili alla società e ai cantieri - spunta l'ipotesi di un percorso "soft", con il taglio dei 18 chilometri nel territorio bergamasco. Decisione, questa, che farebbe risparmiare circa 500 milioni, tra valore dell'opera e compensazioni ambientali, essendo un'area molto popolosa.

È uno scenario a cui stanno lavorando la società Serravalle, proprietaria di Pedemontana, l'advisor dell'azionista di maggioranza Regione Lombardia (Praxi), quello di Ferrovie Nord Milano che potrebbe rilevare la società (lo studio legale Bonelli Erede) e quello del Comitato parti correlate (Lazard, con un terzo parere indipendente). Una macchina di consulenti messa in piedi seguendo le regole Consob, dato che la holding Ferrovie Nord Milano è una società controllata dal Pirellone ma comunemente quotata in Borsa.

Le ipotesi finanziarie

Partiamo da Fnm, appunto. La holding dei trasporti su ferro della Lombardia potrebbe rilevare dalla Regione la società autostradale Serravalle, sulla base di un progetto ipotizzato la scorsa estate e ancora in fase di studio.

I tempi si sono allungati, ma il dossier è ancora al vaglio. Il motivo è che la Regione, trasferendo in Fnm la sua holding autostradale, conta di reperire risorse sul mercato e di dare maggiore valore non tanto a Serravalle, che ha già un bilancio piuttosto stabile (con fatturato annuale che, con i nuovi au-

menti al pedaggio, dovrebbe arrivare a 230 milioni all'anno), quanto a Pedemontana, il cui progetto è bloccato da anni, ferma almeno della metà del tragitto realizzato.

L'opera, stando ai primi progetti, avrebbe un costo di circa 5 miliardi inclusi gli oneri finanziari, e per ora è stato realizzato meno della metà dei 70 chilometri che dovrebbero collegare Cassano Magnago (Varese) a Osio Sotto (Bergamo), a cui si aggiungono le tangenziali di Como e Varese già fatte.

È proprio la Pedemontana ad aver spinto i vertici della Lombardia verso questo progetto, supportato dal cda di Ferrovie Nord Milano (segue l'iniziativa Giuseppe Bonomi in veste di consigliere delegato).

L'operazione avrebbe un costo per Fnm di circa 380-400 milioni per rilevare la società. A questo punto si aprono due ipotesi.

La prima, più probabile, prevede che Pedemontana opti per un aumento di capitale, sottoscritto da Serravalle, per almeno 300 milioni; poi in una seconda fase potrebbe essere bandita una gara per far entrare in società un azionista privato, che magari porti avanti anche i lavori.

La seconda possibilità è che la Regione entri con un 40% dentro il capitale di Pedemontana (una volta intascati i circa 400 milioni da Fnm).

Gli incastrati finanziari sono allo studio. Intanto oggi il cda della società Pedemontana si riunirà, con all'ordine del giorno proprio l'aumento di capitale.

Il tracciato tagliato

Allo studio c'è anche un nuovo tracciato, che farebbe a meno del tratto Dalmine-Cavenago, 18 chilometri in cui tante sarebbero le compensazioni da realizzare, in un territorio altamente popoloso, e relativamente pochi i vantaggi.

Certo, l'opera, sostengono i tecnici, dovrebbe essere portata a termine. Ma il tratto considerato veramente indispensabile è quello che attraversa il Sud della Brianza, il penultimo tratto, che dovrebbe alleggerire il traffico della Milano-Meda, spesso intasata. Ed è proprio lungo questo tratto (il tratto "C")



Grandi opere. Nella foto del 2013 il cantiere della Pedemontana tra la tangenziale di Como e Grandate

I NUMERI

5 miliardi

il costo iniziale

La Pedemontana secondo il primo progetto avrebbe un costo di 5 miliardi di tra opere e oneri finanziari

230 milioni

Serravalle

Con i recenti aumenti di pedaggio, questo dovrebbe essere l'incasso annuale della holding autostradale, che controlla a sua volta Pedemontana

18 km

il taglio possibile

La nuova versione della Pedemontana potrebbe rinunciare al percorso nel territorio Bergamasco, per 18 km

che si dovrebbero riversare gli sforzi finanziari maggiori, con un costo di 2 miliardi per soli 16 chilometri.

Il tratto "D" invece, nell'area di Bergamo, potrebbe essere sacrificato, perché in teoria la strada potrebbe essere connessa con la Tangenziale Est di Milano. Sono valutazioni che andranno comunque approfondite sulla base delle nuove stime di traffico.

I documenti che mancano

Mentre gli advisor completano il loro lavoro, atteso per le prossime settimane, è necessario che arrivi dal Cipe l'approvazione del nuovo atto aggiuntivo del piano industriale e finanziario, da cui ci si aspetta soprattutto una stima della tempistica e dei costi. La Corte dei conti mesi fa aveva eccepito degli inadempimenti, quindi dallo scorso autunno è ancora una volta tutto bloccato in attesa del documento.

Pedemontana è stata a lungo ferma per due ragioni: la mancanza di

risorse, e l'impossibilità di trovarle sul mercato a causa di un contenzioso con la società austriaca Strabag, vincitrice del lotto B2, che avanzando consistenti richieste di extracosti ha di fatto bloccato i cantieri. Il braccio di ferro si è chiuso pochi mesi fa, con una transazione da 20 milioni versata a Strabag.

Al momento per realizzare i lotti A e B1 sono stati spesi circa 1,7 miliardi, tra equity, prestiti ponte e finanziamenti pubblici. Il resto è da trovare. Con il percorso "soft" sarà più facile arrivare alla fine. Ma sarà comunque necessario probabilmente aprire ai privati.

Intanto ai vertici della società, che negli ultimi anni ha anche rischiato un fallimento su richiesta della Procura di Milano, si sono avvicendati i presidenti, mediamente un all'anno. Tra gli ultimi nomi anche noti manager e politici: Massimo Sarmi, Antonio Di Pietro e ora Roberto Castelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA