



IMAGOECONOMICA

Lunga attesa. Pedemontana aspetta da 25 anni il completamento: con l'operazione Serravalle sono in arrivo 330 milioni per ricapitalizzare la società

INFRASTRUTTURE

Tre anni per completare Pedemontana

Apl passerebbe alla Regione Lombardia con un aumento di capitale da 330 milioni

Sara Monaci

MILANO

Se c'è una possibilità per Pedemontana, è questa. Con l'operazione di acquisizione da parte di Ferrovie Nord Milano (Fnm) della società autostradale Serravalle, la controllata Autostrada Pedemontana Lombarda (Apl) passa sotto la Regione Lombardia. Le risorse che Palazzo Lombardia intascherà per via della cessione di Serravalle a Fnm saranno utilizzate proprio per sottoscrivere l'aumento di capitale deliberato da Pedemontana, che attualmente appartiene per il 78% a Serravalle ma il cui 52% circa passerà di mano. E da adesso si può sperare in una ripresa dei lavori e in un completamento nel giro di tre anni.

In parole povere, si tratta di una spartizione: Fnm si prende Serravalle,

la Regione Lombardia diventa proprietaria di Pedemontana. Per quest'ultima opera, che aspetta da 25 anni il completamento, sono in arrivo 330 milioni per ricapitalizzare la società, il cui equity dovrebbe dunque raggiungere i 680 milioni.

A sottoscrivere l'aumento di capitale sarà appunto solo la Regione, mentre Serravalle si diluirà scendendo al 40% circa, così come il pool di banche che attualmente detiene il 20% scenderà al 10% (e con tutta probabilità non solo vorrà ridurre la partecipazione, ma tenterà di uscire del tutto dall'azionariato, pur proseguendo con i prestiti).

Da questo nuovo assetto ne consegue la possibilità di chiedere prestiti più agevolmente e bandire gare per i lotti mancanti: B2, ovvero il potenziamento della Milano-Meda; C, cioè il tratto successivo fino a Vimercate e alla Tangenziale Est; D, cioè il tratto conclusivo fino a Bergamo.

Quest'ultimo pezzo è stato ufficialmente messo in discussione un anno fa, con l'ipotesi di ta-

gliare il percorso e fare un collegamento ulteriore con la tangenziale esterna Est. L'idea non è stata ancora del tutto accantonata, anche se certamente questa nuova iniezione di risorse e questo nuovo assetto societario potrebbe incoraggiare la società a proseguire tutto il percorso.

L'opera, 70 chilometri da Cassano Magnago (Varese) a Lentate sul Seveso (Monza e Brianza), sarà una strada a pedaggio, per la cui realizzazione sono necessari circa 4 miliardi (a cui si aggiungono gli oneri finanziari che potrebbero portare il valore dell'investimento a quasi 5). Considerando il valore dell'equity - che verosimilmente raggiungerà i 680 entro gennaio con la definizione dell'operazione e il closing -, circa 200 milioni di prestito ponte e il finanziamento pubblico già utilizzato da 1,2 miliardi, servono ancora almeno due miliardi per il completamento.

Questa volta i lavori potrebbero ripartire, dopo continui tentennamenti durati anni. L'ultimo impedimento è stato il contenzioso con

Strabag, la società austriaca vincitrice del lotto B1 che per anni ha chiesto risarcimenti milionari per gli extracosti. Il braccio di ferro, durato fino all'anno scorso, non ha permesso di aprire altre gare o far entrare nuovi azionisti. La situazione è in fase di risoluzione. Tornando ancora indietro, nel 2017 la società ha persino rischiato il fallimento su richiesta della Procura di Milano, fermata poi dal giudice. L'indagine ha comunque messo in evidenza un possibile danno erariale con risorse pubbliche già intasate, una defiscalizzazione in corso da 350 milioni, ma un'opera non completata.

Una storia infinita, piena di problemi, per una strada che attraversa una delle zone più produttive d'Italia e che per questo le associazioni industriali hanno sempre chiesto. Se tutto procederà come da programma, i cantieri potrebbero partire la prossima estate. E poi andare spediti nei successivi due anni. Se non si creeranno altri intoppi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA