

INFRASTRUTTURE Finanza

NUOVI TRACCIATI PER 62 + 33 CHILOMETRI NELL'AREA EST DI MILANO

I percorsi della nuova Milano-Brescia (Brebemi) e della Tem (Tangenziale est esterna Milano)



■ Il progetto Brebemi (nuova Milano-Brescia) prevede 62,1 km di nuovo tracciato autostradale, più 70 km di interventi sulla viabilità complementare.

Il costo complessivo sarà di 1.611 milioni, di cui 1.361 per le sole infrastrutture, intervento affidato al general contractor Pizzarotti-Ccc (ciascuno al 50%).

La Tem (Tangenziale est esterna Milano) sarà invece lunga 33 km e costerà 1.821 milioni di euro, di cui 1.578 milioni per la costruzione e 346 mln di oneri finanziari.

L'autostrada Milano-Brescia sarà la prima opera a usare lo Fgop Con Brebemi il debutto A seguire Pedemontana

DI MASSIMILIANO CARBONARO

C'è la Brebemi (la nuova autostrada Milano-Brescia) in pole position per aggiudicarsi la garanzia del fondo della Cassa depositi e prestiti, lo Fgop (si veda nella pagina a fronte).

L'intervento è necessario per coprire il rischio che vada deserta la gara per individuare a fine concessione il concessionario subentrante, con pagamento a suo carico della quota di investimento non ancora ammortizzata. Il piano economico-finanziario per la realizzazione della nuova autostrada lombarda (i cui lavori sono iniziati il luglio scorso) prevede costi complessivi per 2.033 miliardi di euro (per la sola opera 1.611 miliardi), che i 19,5 anni della concessione non sono sufficienti a coprire. Rimangono così da ammortizzare 1.205 miliardi: il valore appunto del "subentro", che verrà messo a gara dalla società concedente Cal (Concessioni Autostradali Lombarde la Spa mista Regione Lombardia e Anas) e che dovrà essere restituito dal futuro concessionario al concessionario attuale Brebemi. Senza questa garanzia diventerebbe necessario un riequilibrio del piano economico dell'opera perché aumenterebbero i costi finanziari.

L'ultimo nodo rimasto per Brebemi, la garanzia del subentro, dovrà essere sciolto per dicembre. Con questa scadenza in vista la Cal ha già presentato richiesta ufficiale alla Cassa depositi per ottenere con il Fgop la garanzia per il subentro e sono in corso i primi incontri a cui hanno preso parte anche i rappresentanti della concessionaria. Intanto la Brebemi Spa (il cui principale socio è Autostrade Lombarde Spa all'89,29%) con l'ausilio di Intesa Sanpaolo sta lavorando alla strutturazione del finanziamento per arrivare al closing bancario dopo che sarà disponibile la garanzia.

«Cal - spiega l'amministratore delegato Antonio Rognoni - ha intensamente operato perché il fondo diventasse operativo, e in questi giorni lo chiederemo anche per Pedemontana». Il subentro è infatti necessario per completare l'ammortamento anche di quest'opera, di cui il Cipe ha approvato a inizio novembre il progetto definitivo e il piano finanziario. L'intervento prevede costi per 4.166,4 milioni di euro, che con gli oneri finanziari salgono fino a quasi cinque miliardi. La convenzione trentennale non riesce a ripagare completamente l'opera, nonostante

un finanziamento pubblico di 1.245 milioni ed è necessario un subentro calcolato di 1.290 milioni.

In pratica i due più importanti interventi autostradali della Lombardia necessitano del Fgop per fornire per l'appunto garanzie se la gara andasse deserta per il subentro: «Se alla gara a fine concessione della Brebemi - ha aggiunto Rognoni - non partecipasse nessuno, neppure la stessa concessionaria uscente, si aprono due strade. Si rifà la gara migliorando il piano economico al fine di renderlo appetibile; oppure la Cdp una volta attivata la garanzia per pagare il concessionario diventa proprietaria del bene» (la concessione). Certo i 19,5 anni di concessione previsti per Brebemi sono pochi, ma neppure i 30 della Pedemontana sono sufficienti per ammortizzare l'intera infrastruttura. È difficile per Cal indicare quale sia la durata adeguata di una concessione: comunque non quella di Brebemi, meglio i 30 della Pedemontana se non altro per la bancabilità dell'opera. Ma con la Tem si è arrivati a una concessione lunga 50 anni, che non ha bisogno di subentro (si veda a fianco). ■

www.brebemi.it

Convenzione approvata dal Cipe Tangenziale est, piano «coperto» grazie ai 50 anni

Delle tre grandi autostrade previste sul territorio della Lombardia l'unica che non ha bisogno del subentro per ammortizzare a fine concessione una quota dell'investimento è la Tem (Tangenziale est esterna Milano), nonostante il costo previsto in base al progetto preliminare sia di 1.578 milioni di euro più 346 milioni di oneri finanziari: questo grazie a una durata della concessione inusuale in Italia ma non nel resto di Europa: 50 anni a partire dalla messa in esercizio.

Dopo l'aggiudicazione della gara lo scorso gennaio e la firma della Convenzione a marzo con Cal (la società concedente mista Regione Lombardia-Anas), nei giorni scorsi è arrivata da parte del Cipe l'approvazione della Convenzione. Ora il prossimo traguardo per Tangenziale esterna Spa - il consorzio che al 57% vede il promotore Tem Spa (di cui i principali soci sono Autostrade per l'Italia e Milano Serravalle-Milano Tangenziali entrambi al 32% più Asam al 14,99%) poi le imprese di costruzione, progettazione e gestione - è il completamento del progetto definitivo atteso per gennaio 2010. «Stiamo procedendo nei dettagli della progettazione - ha spiegato l'Ad di Tangenziale esterna Fabio Terragni - e al momento non sono calcolati scollamenti rispetto ai costi già stimati con il progetto preliminare».

L'importo dei lavori è di un miliardo circa, poi ci sono somme a disposizione (137,8 milioni per prescrizioni previste con l'accordo di programma del 2007) per interferenze ed espropri. Nel piano finanziario è prevista un'equity di 465 milioni di euro, il resto a debito, senza alcun contributo pubblico, con un rendimento del progetto pari all'8,23%, un rendimento dell'equity di 8,39% e un tasso di congrua remunerazione del capitale investito (Wacc) del 9,47 per cento. L'inizio dei lavori (sono da realizzare 32 km di autostrada e 38 di strade connesse) se non ci saranno intoppi è calcolato per la fine del 2010/gennaio 2011 mentre il completamento dell'opera è previsto per il 2014. Lavori che saranno realizzati in house dalle imprese socie del consorzio (Impregilo con il 15,50%, Pizzarotti 7,90%, più le quattro coop: Coopsette 4,185%, Unieco e Cmb al 4,090% e Cmc 3,2350%) «con percentuali che devono essere definite - ha spiegato Terragni - una volta conclusa la progettazione» e che devono coordinarsi con l'aggancio alla Brebemi che ha già aperto i cantieri.

Un nodo ancora da sciogliere, fondamentale però per conservare il consenso delle amministrazioni locali, è la realizzazione dei prolungamenti da parte di Metropolitana Milanese della metro 2 verso Vimercate (oltre 500 milioni di euro) e metro 3 per Paullo (800 milioni di euro), ancora nella fase di progettazione e con risorse da individuare. ■

M.Carb.

Il dato nel nuovo piano finanziario: sarà pari a 2,5 miliardi di euro, il 40% del costo Ponte, valore di riscatto record

Potremmo definire quello del Ponte il "padre" di tutti i subentri. Fu infatti il presidente della Stretto di Messina Spa, Pietro Ciucci, a "inventare" a inizio anni duemila il meccanismo della quota di investimento non ammortizzata a fine concessione, da porre a carico del concessionario subentrante. Il "subentro" è stato poi esteso dallo stesso Ciucci, diventato nel 2006 anche presidente dell'Anas, anche ad altre concessioni autostradali, a partire da Brebemi.

Nel caso del Ponte il piano finanziario "rinnovato" e ri-approvato dal presidente-commissario a inizio ottobre prevede un valore di riscatto (subentro) di 2,5 miliardi di euro, pari al 40% del costo totale.

Il costo totale dell'opera è stato aggiornato da 6.100 a 6.349,8 milioni di euro, un aumento contenuto perché nel piano del 2003 era stata prevista una

elevata quota per imprevisti oltre ai 4.684,3 milioni del costo di costruzione (comprese opere di mitigazione e compensazione ambientale, territoriale e sociale). Ora questa quota è salita a 5.795,2 milioni (di cui 5.164 per il general contractor a guida Impregilo e il project manager, mentre altri 631 milioni sono per «altri costi di realizzazione»), mentre i residui 554,6 milioni sono per oneri finanziari capitalizzati.

La copertura sarà per 1.300 milioni con contributo statale a fondo perduto (in conto impianti), tramite risorse Fas (assegnata finora la quota 2009 di 12,7 milioni), per 1.200 milioni con aumento di capitale a carico di Anas e Rfi, i restanti 3.850 da reperire sul mercato (finanziamenti bancari, bond, investitori finanziari). ■

A.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA