

Rischio crac per le autostrade lombarde

Pedemontana, Tem e Brebemi impantanate e senza fondi. Sale la pressione delle banche

LUCA PAGNI

MILANO — Dovevano essere il fiore all'occhiello da esibire per l'apertura di Expo 2015. La dimostrazione che dopo anni di annunci a vuoto della politica, intoppi burocratici, incapacità a predisporre piani finanziari sostenibili, è ancora possibile realizzare opere infrastrutturali ambiziose. Invece, nella ricca Lombardia e in sincrono con il flop della quotazione di Sea, si sta consumando l'ennesimo fallimento: i cantieri di Pedemontana, Tem e

Brebemi, tre nuovi tratti autostradali che - sulla carta - dovrebbero fluidificare il traffico attorno a Milano rischiano lo stop dove i lavori sono in corso, o di non partire nemmeno. Un danno anche per il settore grandi opere, dove i 10 miliardi di spesa preventivata erano attesi come manna da decine di società già provate da quattro anni di recessione e dal crollo degli

investimenti pubblici.

Molteplici le cause. L'ultima in ordine di tempo è il fallimento dell'asta per privatizzare la Serravalle, dove Comune e provincia di Milano hanno cercato di vendere l'80% della società che gestisce le tre Tangenziali attorno al capoluogo e il primo tratto dell'Autofiore. Un'azienda che fino a un anno fa era una macchina da soldi (17 milioni l'utile 2011) ma ora è oberata da scadenze finanziarie difficilmente sostenibili; tanto che qualche consigliere di amministrazione sta pensando di metterne in forse la continuità aziendale. Il fatto è che Serravalle è il perno attorno cui ruotano i tre progetti sotto accusa: controlla il 68% di Pedemontana (superstrada che attraversa le province lombarde da Varese a Brescia), il 38% della Tem (che corre esterna alla Tangenziale Est, la più trafficata) e l'8% della Brebemi (autostrada da Milano a Brescia che passa a Sud dell'A4). Delle tre infrastrut-

ture è in realizzazione il primo tratto di Pedemontana, mentre di Tem è iniziata la cantierizzazione. Per completare la struttura finanziaria sono stati sottoscritti prestiti ponte con le banche che dovrebbero essere garantiti da aumenti di capitale delle società

controllate, che Serravalle non può sostenere perché la Provincia, socio sopra il 50%, non ha i fondi. Anzi, dopo il fallimento della quotazione di Sea, da cui sperava di realizzare almeno 80 milioni cedendo il suo 14% degli aeroporti di Linate e Malpensa, ora l'ente rischia di sfiorare il patto di stabilità e di essere commissariato. Se la gara della Serravalle fosse andata in porto, sarebbero stati i privati ad accollarsi i rifinanziamenti con le banche, per un totale di 500 milioni per le tre opere. Ma questo onere, aggiunto al fatto

che la base d'asta di 670 milioni è stata considerata dagli operatori - dai Benetton a Gavio - troppo al-

ta, ha fatto saltare l'operazione.

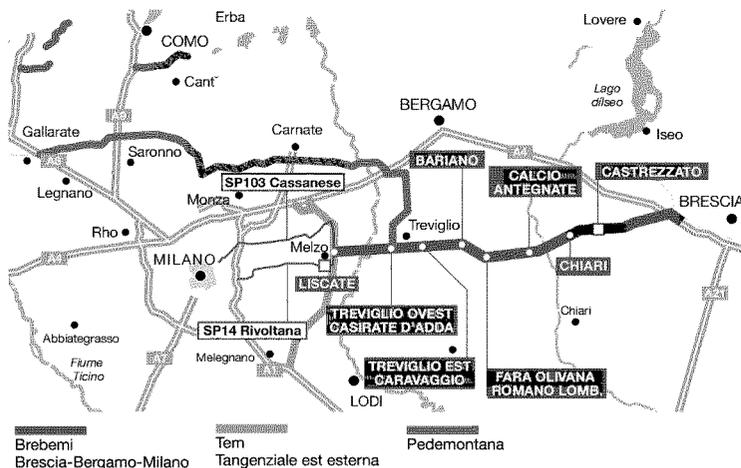
Inevitabili le conseguenze negative. L'urgenza è soprattutto finanziaria. I creditori hanno chiesto il rientro del prestito ponte da 200 milioni a Pedemontana. Tem ha tempo solo fino ad aprile per trovare le risorse che garantiscono il prestito da 120 milioni. Mentre Brebemi è appesa alle garanzie fornite da Sace alla Banca europea degli investimenti che inietterà 1,6 miliardi per far decollare l'opera.

A complicare tutto si assiste a uno scontro tra politica e manager. Da Pedemontana si sono dimessi prima il presidente Bruno Soresina, ex numero uno di Atm Milano, poi il dg. In Tem i soci di controllo hanno chiamato l'assemblea per estromettere l'ad Antonio Marano, ex dirigente Unicredit indicato dai privati. Per tutti l'accusa è non aver seguito le indicazioni degli azionisti, di fatto opponendosi a consulenze e assunzioni indicate dai politici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In pericolo lavori per 10 miliardi. Gli azionisti pubblici litigano e siurano i manager

Il sistema delle nuove autostrade



Brebemi

Tracciato: da Milano a Brescia

■ lunghezza	62,1 km	Caratteristiche
■ costo	1,611 miliardi di euro	
■ svincoli	6	Totamente illuminata
■ barriere	2	Esazione "free flow" senza caselli
■ stima passaggio veicoli	60 mila al giorno	
■ pedaggio intero tratto	7,9 euro (veicoli leggeri) 14 euro (veicoli pesanti)	
■ opere connesse	Sp 103 Cassanese diventa a quattro corsie Sp 14 Rivoltana diventa a quattro corsie	

Tem

Tracciato: dalla A4 Milano-Venezia alla A1 Milano-Bologna

■ lunghezza	33 km
■ costo	1,7 miliardi di euro
■ svincoli	10

Pedemontana

Tracciato principale: da Cassano Magnago a Osio Sotto

■ lunghezza	67 km di autostrada 20 km di tangenziali (Varese e Como)
■ costo	4,11 miliardi di euro

Pedemontana senza fondi

Il rischio crac per le autostrade lombarde

ALESSANDRO PENATI
E LUCA PAGNI A PAGINA 19