

Infrastrutture. La crisi della società autostradale tra mancate decisioni di privatizzazione e piani industriali non completati

«Pedemontana, rischio sperperi»

Nella richiesta di fallimento, la procura esclude la possibilità «rivitalizzazione»



Sara Monaci
 MILANO

➤ Alla base della richiesta di fallimento dell'autostrada Pedemontana da parte della procura di Milano ci sono le decisioni mai prese delle istituzioni locali che, tramite la holding stradale Serravalle, ne detenevano il controllo.

Ora intervengono i pm, che nell'istanza inviata tre giorni fa al Tribunale di Milano sottolineano come «non ci sono certezze circa la chiusura del finanziamento in project, pertanto tale circostanza risulta essere l'elemento di potenziale maggiore criticità ai fini della valutazione della continuità

aziendale della società». Poi sottolineano che, oltre all'ipotesi di falso in bilancio, «non è ragionevolmente prevedibile la rivitalizzazione da parte di soggetti istituzionalmente deputati all'erogazione del credito... e l'eventuale sperpero o la distrazione di denaro di pubblica provenienza può risultare penalmente rilevante».

Per anni il controllo della Pedemontana - 70 chilometri da costruire dalla provincia di Varese a quella di Bergamo - è stato nelle mani della Provincia di Milano, che ha firmato solo i prestiti ponte senza riuscire a mettere in piedi un piano più lungimirante. In questa fase sono stati conclusi i lavori del primo tratto di circa 20 chilometri, fino a Lomazzo, come richiedeva il dossier Expo.

Poi il progetto due anni fa è passato nelle mani della Regione Lombardia, che ha rilevato la mag-

gioranza della holding di controllo Asam quando la provincia è stata chiusa per lasciare il posto alla Città metropolitana. Si sono avvicendati, sotto il controllo regionale, i presidenti Massimo Sarmi e Antonio Di Pietro. Ma l'atteso progetto di privatizzazione o di apertura ad un nuovo azionista non è arrivato. La soluzione che circola da anni è l'arrivo di un nuovo soggetto non tanto in Pedemontana, considerato un progetto ancora a rischio, quanto nella Serravalle, società che detiene la maggioranza delle quote di Pedemontana e che intasca mediamente ogni anno 200 milioni di fatturato. Il boccone appetibile per il mercato sarebbe stato questo, e probabilmente solo questa scelta garantirebbe la prosecuzione dei lavori in Pedemontana.

Nel 2015 la Pedemontana riuscì a ottenere una defiscalizzazione

per 349 milioni. A fine 2016, nel patto per la Lombardia, il governatore Maroni e l'ex premier Renzi avevano previsto denaro per la Pedemontana, che di fatto si è tradotto solo in un fondo di garanzia regionale da 450 milioni da parte della Regione Lombardia per rassicurare le banche.

Anche il Mef aveva messo in discussione già nel 2014 la "bancabilità" dell'opera. Ora per i pm Roberto Pellicano, Giovanni Pellizzi e Paolo Filippini «l'indebitamento presso terzi è pari ad oltre il doppio dei mezzi propri e il patrimonio netto non è in grado di assicurare gli investimenti che, in prima battuta finanziati soprattutto con passività di breve periodo, sono oggi pressoché del tutto interrotti». Peraltro, annota la procura, «l'incasso dei pedaggi è inferiore alle previsioni, del 40-50% in meno rispetto al Pef 2014».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Linate cambia volto. Ecco come si presenterà, nell'aprile del prossimo anno, la facciata dell'aeroporto di Linate (progetto dell'architetto Pierluigi Cerri)

LA RICHIESTA

Nel documento inviato ai giudici si sottolinea che «l'indebitamento presso terzi è pari a oltre il doppio dei mezzi propri»