

IL CASO LOMBARDIA

Tre infrastrutture-chiave Il Nord prova a fare rete

Brebemi, Pedemontana, Tem: è conto alla rovescia

DA MILANO **DAVIDE RE**

L'obiettivo? Farle "funzionare" per Expo 2015, la mostra universale che fra due anni andrà in scena a Milano. Ma l'idea iniziale che sta portando alla realizzazione in Lombardia di otto grandi opere stradali era ben diversa e svincolata da Expo. Ovvero si voleva supportare le imprese e i cittadini lombardi, "aumentando" la velocità degli spostamenti su gomma e contestualmente la movimentazione delle merci, generando così un aumento della "competitività" di quella che, nei fatti, è la regione-locomotiva dell'Italia. In particolare, in Lombardia tra il 2014 e il 2015 dovrebbero essere pronte 3 grandi nuove arterie - Brebemi, Pedemontana e Tem - e 5 sistemi di interconnessione stradale, in grado di connettere e integrare la vecchia e la nuova rete autostradale. Il tutto porterà alla Lombardia 180 chilometri di autostrade in più (le tre arterie principali) più altre centinaia di chilometri di strade per le interconnessioni con l'attuale rete. Insomma, ok l'Expo, ma le finalità di queste opere sono diverse e vanno ad inserirsi nello scenario economico del Paese.

I percorsi viabilistici

Si chiama Brebemi la direttissima Brescia-Bergamo-Milano. È in pratica un raddoppio, un'alternativa, dell'attuale A4 (che è migrata quasi interamente alle 4 corsie). Brebemi collegherà fra loro tre capoluoghi di provincia, inserendosi ad est nella Serenissima, la principale arteria del Veneto, e ad Ovest con l'autostrada per Torino. Per la prima volta in Italia ci saranno due autostrade - la A4 e la Brebemi - entrambe a pedaggio in concorrenza su una tratta simile, ovvero la Milano-Brescia. Un prototipo di liberalizzazione del mercato. Lo sviluppo complessivo della Brebemi sarà di 62,1 chilometri. L'impegno economico do-

vrebbe aggirarsi sui due miliardi e cinquecento milioni di euro. I progetti correlati alla realizzazione della direttissima Brescia-Milano riguardano per lo più l'accessibilità a Milano da est. Sono infatti inclusi nel progetto e risultano a carico dell'omonima società, gli ampliamenti a due corsie per senso di marcia delle trafficatissime strade provinciali Casanese e Rivoltana. Il tutto dovrebbe essere pronto per la primavera del 2014. L'obiettivo dell'Autostrada Pedemontana lombarda? Dare respiro a Nord della Lombardia e ai collegamenti con la Svizzera, per poi "scendere giù" e mettere in comunicazione fra loro le città di Varese (e lo scalo aeroportuale di Malpensa), Como e Lecco fino a collegarsi, prima di Bergamo, con l'A4 (e con lo scalo di Orio al Serio). Il progetto, finanziato in parte dal Cipe, per meno di un terzo del valore dell'opera (il resto invece è grazie alla alla finanza di progetto) prevede una spesa totale di 4 miliardi e 115 milioni di euro. La Pedemontana sarà costituita da 87 chilometri di percorso, più altri 70 chilometri di nuova viabilità provinciale e comunale, comprendete anche le nuove tangenziali di Como e Varese. Questa opera dovrebbe essere pronta per il 2016. Ultima, ma non per questo meno importante, è la Tangenziale Est Esterna di Milano, la Tem. La nuova arteria in pratica rappresenterà la seconda tangenziale est di Milano, la A51, attualmente molto congestionata. Non solo, la Tem, è stata anche concepita come autostrada di raccordo tra le diverse viabilità del territorio, proponendosi quale asse viario di connessione tra la A4 (Milano-Venezia), la A51 (appunto la tangenziale est Milano), la nuova direttissima Brescia-Milano (Brebemi) e la A1 (Milano-Bologna). Si collegherà con tre importanti strade provinciali e statali, che portano direttamente dentro Milano - la SP 14 Rivoltana, SP 103 Casanese e la ex SS 415 Paullese -. La spesa prevista è oltre il miliardo e mezzo, tutti i soldi sa-

ranno reperiti in finanza di progetto (anche se al fotofinish il governo Letta ha dato dei finanziamenti pari a 330 milioni di euro a fondo perduto). L'opera dovrebbe essere pronta per il 2015. A queste tre grandi opere vanno associati anche altri cinque progetti significativi di collegamento della rete al territorio e a particolari realtà economiche come i raccordi, vicino a Brescia, Ospitaletto-Montichiari e quello per la Valtrompia. O ancora l'interconnessione Brebemi-Pedemontana.

La regia di enti locali e Stato

Tutto lo sviluppo autostradale parte dalla costituzione di Concessioni autostradali lombarde, nota ai più come Cal. L'azienda nasce il 19 febbraio 2007 (dopo l'ok in Finanziaria) ed è partecipata con il 50% a testa del capitale sociale, rispettivamente da Regione Lombardia, attraverso Infrastrutture Lombarde, e dal ministero delle Infrastrutture con Anas.

In particolare Cal possiede tutte le qualità e le prerogative dell'ente concedente e si occupa delle procedure di affidamento, della realizzazione, di Brebemi, Pedemontana e Tem. Gli appalti sono stati vinti dalle aziende che portano il nome degli stessi tracciati (partecipate pubblico e privato) che come *contractor* prima e come concessionari poi, faranno funzionare il tutto. Il pubblico ha messo solo una parte dei soldi, circa un terzo, per far partire i lavori. Il resto è stato messo dalle società concessionarie, che poi beneficeranno dei pedaggi, attraverso lo strumento della finanza di progetto (*project financing*). In pratica, il meccanismo prevede il coinvolgimento dei privati nella realizzazione, nella gestione e soprattutto nell'accogliamento totale o parziale dei costi di opere pubbliche in vista di guadagni futuri, elemento quest'ultimo che rappresenta la caratteristica principale del *project financing*.

In tutto 180 chilometri di strade in più, per collegare Milano alle altre città della regione. Nella mappa ci sono altri cinque progetti in vista dell'evento Expo

Le grandi opere



L'ESPERTO

NICOLAI: «IL PROJECT FINANCING? È ANCORA UN'OPPORTUNITÀ DA SFRUTTARE»

Il project financing? «Sicuramente gli elementi che caratterizzano questa formula sono quelli di garantire efficienza ed economicità» nella realizzazione di un'opera pubblica. Lo dice Marco Nicolai, docente di finanza aziendale straordinaria presso l'Università degli studi di Brescia, spiegando come - se ben impiegato - il project financing - può essere un ottimo "acceleratore" di opere pubbliche. E potrebbe esserlo ancora anche in questa fase di difficoltà, a patto che la controparte pubblica faccia il suo dovere sino in fondo, anche nella promozione di questo strumento. «Il project financing registra cali significativi, -37% nel 2012 e -72% nel primo trimestre del 2013, tanto che qualcuno suona già il "De Profundis" per questa soluzione finanziaria che nel passato ha permesso di supplire all'inerzia degli investimenti pubblici», dice ancora Nicolai. Non solo, questo strumento ha consentito al "pubblico" di cambiare. La macchina statale, infatti, ha dovuto introdurre nei propri schemi, concetti innovativi come "programmazione, pianificazione ed efficienza". Migliorie, dall'altra parte, che la collaborazione su un progetto a lungo termine fatto insieme ai privati (i quali avranno poi in cambio l'uso commerciale dell'opera pubblica, attraverso una concessione, perché si fanno carico di gran parte dei costi della realizzazione) obbliga a fare. Ma se Lombardia può essere una storia di successo, dove tra pochi mesi si vedrà la "concretezza" di questo strumento, non è così per il resto dell'Italia, dove secondo un rapporto compilato da Ocsp-Bocconi, la mortalità delle opere pubbliche sviluppate con lo strumento della finanza di progetto si aggira sull'88 per cento. Un po' troppo, tanto che Nicolai si augura che la task force nazionale e dedicata al project financing, l'unità tecnica per la finanza di progetto (Utpf), sia, contrariamente a quanto sembra, valorizzata e rinforzata, ad uso delle pubbliche amministrazioni e dei privati che sviluppano opere pubbliche attraverso la finanza di progetto. (D.Re)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

