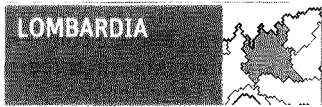


**Infrastrutture.** Mercoledì sarà inaugurata la Brebemi, la seconda autostrada Brescia-Milano costata 2 miliardi in project financing

# Expo, pronte le prime grandi opere

Via anche all'arco Teem, tratto iniziale della nuova tangenziale dell'area cittadina



**Sara Monaci**  
MILANO

Tra tante opere rimaste in mezzo al guado, almeno due saranno pronte in tempo per l'Expo 2015. In realtà, almeno per ora, si tratta di un'opera e mezza: la Brebemi, la strada di 66 chilometri che collegherà le province di Brescia, Bergamo e Milano, più l'arco Teem, una porzione di 7 chilometri di quella che dovrebbe diventare tra un anno la Tangenziale esterna ad est di Milano (di 32 chilometri complessivi).

L'inaugurazione delle due opere è fissata per mercoledì 23 luglio, a Pozzuolo Martesana, e dovrebbero partecipare il premier Matteo Renzi e i ministri alle **Infrastrutture** e all'Agricoltura, rispettivamente Maurizio Lupi e Maurizio Martina.

Le due **infrastrutture** sono collegate una all'altra: senza l'arco Teem la Brebemi non avrebbe avuto sbocco, rischiando di essere inutile. Per questo il gruppo Gavio e Intesa sanpaolo, che hanno finanziato interamente la prima strada, sono poi intervenuti anche a rilevare la maggioranza della seconda. La società Teem punta comunque a completare il traccia-

to per il prossimo maggio, anche perché, sebbene l'arco garantisca un'uscita all'autostrada, non risolve il problema del traffico sulle strade provinciali Cassanese e Rivoltana (che comunque potranno beneficiare di interventi mitigatori). Il programma è monitorato da Cal, la concessionaria lombarda. Per la Brebemi si attende in questi giorni la defiscalizzazione da parte del Cipe.

La Brebemi è un project financing puro, priva di finanziamento pubblico, del valore di circa 1,9 miliardi. È uno dei più grandi project in Europa. La Tangenziale, del valore di circa 2 miliardi, beneficia di un intervento pubblico di circa 300 milioni. Intesa sanpaolo e gruppo Gavio hanno un accordo di governance per il controllo congiunto di entrambe le opere, tanto che qualche mese fa si era parlato anche di una possibile fusione societaria, e, in prospettiva, della quotazione in Borsa.

Il progetto della Brebemi risale al 1996: caldeggiata dalle Camere di commercio e dalle associazioni industriali locali, ha dovuto però aspettare quasi 20 anni. Inserita nel dossier Expo nel 2008, quando Milano ha vinto la candidatura al Bie, è rimasta ancora ferma per qualche altro anno, fino ad avere un impulso definitivo da quando è diventata, di fatto, interamente

privata. Oggi è la prima opera realizzata completamente per l'evento universale del 2015, con un anno di anticipo.

I vantaggi, sostengono i vertici della società, sono rappresentati da quel 25% in meno di tracciato rispetto alla A4, che permette di decongestionare il traffico lungo l'asse Torino-Trieste. Anche la Teem, rimasta ferma per molto tempo, ha visto ripartire i lavori con l'iniezione di risorse da parte di Gavio e Intesa.

Rimane invece in alto mare la più grande opera regionale, la Pedemontana, un progetto stradale di circa 70 chilometri dal territorio di Bergamo a Varese. Controllata dalla società autostradale Serravalle (a sua volta in fase di trasferimento delle quote dalla Provincia di Milano alla Regione Lombardia), ha bisogno di un investimento di 5 miliardi circa (compresi gli oneri fiscali). Ad oggi, tra prestiti ponte, risorse pubbliche e equity versato, la disponibilità finanziaria si aggira intorno a 1,7 miliardi. I cantieri rischiano spesso il blocco, per assenza di risorse, e probabilmente per l'Expo sarà pronto solo il primo lotto. Intanto è attesa la defiscalizzazione dell'opera, per un risparmio di 400 milioni, ma ovviamente non è un intervento risolutivo.

Questo per quanto riguarda

le grandi opere regionali. Nel dossier Expo ci sono anche le **infrastrutture** milanesi o provinciali. Nel caso della città di Milano il risultato è soddisfacente solo per quanto riguarda la linea della metropolitana 5, che per l'Expo taglierà il traguardo, seppure con qualche fermata in meno (da completare entro ottobre 2015, almeno secondo il cronoprogramma). La linea 4 della metropolitana invece, i cui cantieri sono stati avviati da poco per poter incassare comunque i finanziamenti finalizzati all'Expo, non arriverà a nessuna fermata per il 2015, e al massimo sarà pronta per il 2017.

Infine le opere di rilevanza provinciale. Verrà completata la Molino-Dorino, il cosiddetto "stralcio-gamma" (cioè il collegamento tra la A8 e il parcheggio del sito urbanistico di Cascina Merlata, che servirà ad ospitare i visitatori dell'Expo) e la Zara-Expo, circa 2 chilometri di strada a Nord di Milano.

Non verrà invece realizzata la Rho-Monza, per cui ci sarebbe stato bisogno di un investimento di 250 milioni, rimasta di fatto priva di autorizzazioni ambientali e di risorse. Si provvederà a fare dei miglioramenti alla viabilità locale. Inoltre la tramvia Milano-Selegno, già appaltata, è rimandata a dopo l'Expo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LO SCENARIO

Restano però in ritardo la Pedemontana e la Rho-Monza  
 Avanzano i lavori di Metro 5 ma la linea 4 resta al palo



**Grandi infrastrutture in Lombardia**

LE OPERE REGIONALI



LA CITTÀ DI MILANO

