

Fabio Terragni-Fotogramma



ECONOMIA E POLITICA/2

Pedemontana, la sbarra dei Benetton

TONDELLI A PAGINA 9



Manager Fabio Terragni guida la Pedemontana spa



Trasporti Il leghista Roberto Castelli, sottosegretario

Economia e politica



Fonte: elaborazione CorriereEconomia

4,5 miliardi: costi previsti per la realizzazione della strada

1,25 miliardi: fondi già stanziati dal governo Prodi

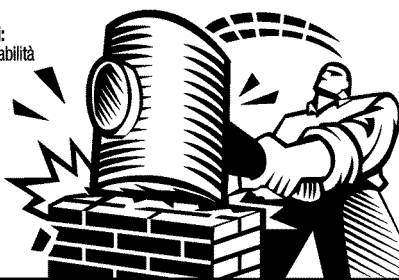
3,3 miliardi: fondi da reperire con debito e project financing

87 chilometri: lunghezza del tragitto

L'AZIONARIATO



70 chilometri: opere di viabilità connessa

Serravalle **68%**Intesa Sanpaolo **26%**Ubi Banca **5%**Bcc **1%**

S. Franchino

Opere e territorio Schieramento politico bipartisan guidato dalla Lega. Ma il problema è trovare i soldi. Il gioco delle lobby

Pedemontana, la sbarra dei Benetton

Il gruppo Autostrade vuole frenare la strada Bergamo-Varese. Ma deve misurarsi con Intesa

DI JACOPO TONDELLI

La società compie ventitré anni, il progetto ne ha qualcuno in più. La Pedemontana Lombarda è così arrivata a un bivio: o si fa l'autostrada o si muore, o si connette Bergamo alla Provincia di Varese (e a Malpensa) adesso, oppure forse sarà il caso di rinunciare all'ennesima opera eterna (e utile) mai realizzata. Negli uffici dell'autostrada controllata dalla Serravalle, a sua volta controllata dalla Provincia di Milano guidata da Filippo Penati, tutto questo è chiaro. Intesa Sanpaolo, ora azionista al 26% di Pedemontana e finanziatrice di Penati nella «scalata» a Serravalle, è la grande garante dell'infrastruttura.

L'ingresso della banca milanese, peraltro, è avvenuto dopo che Autostrade per l'Italia ha rinunciato a esercitare il suo diritto di opzione su una quota del 32% su una un'autostrada che, se realizzata, finirà per drenare passaggi (e pedaggi) dalla A4. Il treno dell'Expo, pur con tutte le incertezze e gli stenti politici che ne stanno caratterizzando questa interminabile start-up, è in ogni caso quello buono per dotare la Lombardia di un'infrastruttura che attraverserà il territorio da 300mila imprese e il 10% Pil.

Tra i padroncini

La Pedemontana è tra le opere connesse all'Expo. E questo è un dato. Inoltre il governo «nordista» costruito sull'asse Berlusconi-Bossi ha un interesse diretto, quasi territoriale, alla costruzione della

direttissima Varese-Bergamo. Il progetto attraversa Macherio e Arcore, i comuni varesini dei Giorgetti, dei Reguzzoni e dei Maroni. Lambisce le loro case, e attraversa le loro roccaforti elettorali che da sempre agognano infrastrutture. Un fallimento sull'autostrada «leghista» per eccellenza sarebbe difficilmente tamponabile, tanto che negli ambienti leghisti - che hanno affidato la partita al sottosegretario Roberto Castelli - si è già deciso un ordine di priorità, per quanto informale: dovendo scegliere tra la Pedemontana e la Brebemi (la direttissima Brescia-Milano) la priorità va senz'altro alla prima. Anche perché, grazie al governo Prodi, sono già stanziati e disponibili 1,25 miliardi di euro, indispensabili per attingere al credito. Inoltre, l'opera interessa fortemen-

te Roberto Formigoni e la Regione Lombardia, ma anche la Provincia azionista di Penati, nonché il Comune di Milano che fatica a riemergere dalla palude dell'Expo.

Trovare i soldi

Oggi più che mai, però, il problema è trovare i soldi. La data di inizio lavori che la Regione e la Pedemontana, guidata ora da Fabio Terragni, hanno condiviso è marzo 2010. Come dire domani, date le complicazioni che hanno sempre le infrastrutture in Italia, cui va sommata - in questo caso - la fatica di reperire liquidità (oltre 3 miliardi di euro) in un momento finanziario quanto mai infelice. Lo schema su cui si ragiona, ad oggi, mirerebbe a raccogliere 2,6 miliardi con gli strumenti del credito, e circa 600 milioni in equity. Per quanto attiene a questa seconda componente, la ripartizione avverrebbe pro quota tra Serravalle (al momento azionista a

circa il 68% ma pronta a cedere un altro 32%) e gli altri azionisti: Intesa Sanpaolo, Ubi Banca e Bcc. Proprio la presenza degli istituti bancari, e di Intesa Sanpaolo in particolare, che aveva finanziato la «scalata» della Provincia a Serravalle, costituisce una «garanzia» per chi vuole fare l'autostrada. Per quanto riguarda invece la parte che sarà finanziata a debito, una recente riunione tra le parti lombarde, Franco Bassanini per la Cassa depositi e prestiti e Roberto Castelli per il governo ha consentito di comprendere quali sono le varie ipotesi di finanziamento agevolato. Particolarmente interessanti, ad esempio, sarebbero le condizioni per attingere ai fondi Bei e a quelli del risparmio postale, secondo quanto previsto dall'art. 22 del Dl. 185 che, tuttavia, richiede ancora un decreto attuativo e un allungamento dei tempi che difficilmente è compatibile con le scadenze che in Lombardia si vogliono provare a rispettare.

Il nodo dei lavori

Entro l'estate dovrebbe essere pronto il progetto definitivo, con la definizione esatta dei costi aggiuntivi, mentre procede il lavoro di studio delle compensazioni ambientali e di proposte da fare ai territori interessati. Il costo approssimativamente sarà prossimo ai 4,6-4,8 miliardi, che costituiranno quindi il perimetro del piano economico-finanziario da approvare al Cipe. In Pedemontana, non senza un certo orgoglio, sottolineano che in poco più di un anno hanno assegnato sei bandi di gara senza un solo ricorso. Il primo slot (il troncone che comprende le tangenziali di Como e Varese e il tratto «occi-

dentale» della Pedemontana è già stato assegnato, con gara, ad un consorzio comprendente Impregilo, Argo, Astaldi e Pizzarotti. Nei prossimi

mesi si dovrebbe procedere ad assegnare la parte restante: che, tuttavia, potrebbe essere affidata in un nuovo contesto normativo. Nelle pieghe del «mille proroghe», infatti, c'è l'ipotesi di consentire procedure «in house» anche per lavori di ingente valore, senza passare per gara. L'innovazione legislativa riguarderebbe sicuramente anche la Pedemontana e altre infrastrutture. Rendendo più rapida l'assegnazione dei lavori, ma forse anche polarizzando ulteriormente le squadre dei fautori e degli oppositori di strade dalla storia ormai pluridecennale.