

INTERVISTA | Fabio Terragni | Presidente della società

«Pedemontana, spazio a Cdp»

4,115 miliardi €

Il piano finanziario

Il contributo pubblico per la realizzazione di Pedemontana Lombarda ammonta a 1,245 miliardi di euro. Altri 514 milioni di euro derivano dal capitale (equity), mentre le risorse derivanti dalla leva-debito ammonteranno, secondo le previsioni a 2,356 miliardi di euro. La redditività del capitale prevista dagli amministratori della società di progetto è del 6,2% netto

LE CRITICITÀ

«Necessario ripensare il piano finanziario, la redditività del capitale deve essere migliorata»

LA SCELTA

«Vorrei coinvolgere la Cassa, siamo in contatto con il Tesoro e il dicastero delle infrastrutture»

MILANO

È una questione di "compostezza". Guardandola dalla prospettiva dei cantieri della **Ilva**, o degli uffici della **Italcementi** a Brescia, o dei capolinea delle metropolitane milanesi in attesa di essere prolungate, la Pedemontana lombarda, che collegherà Malpensa con Bergamo, sembra essere un'isola felice.

Ma le preoccupazioni non finiscono mai, anche per chi è primo della classe, e sta rispettando in pieno la tabella di marcia, come conferma il monitoraggio, costantemente aggiornato, dell'Osservatorio Oti-Nordovest di **Confindustria** sulle infrastrutture.

Non si può mai abbassare la guardia. È per questo motivo che, oltre alla necessità di attualizzare il piano finanziario dell'infrastruttura (magari coinvolgendo con un ruolo attivo la Cassa depositi e prestiti),

il presidente e amministratore delegato della società di progetto, **Fabio Terragni**, 48 anni (guida anche la società di progetto incaricata della realizzazione della Tangenziale est esterna, la Tem) teme soprattutto, a questo punto, la "perdita di compostezza" all'esterno. Smarrire, cioè, quel «quadro di massima attenzione» che ha caratterizzato il lavoro di tutto il sistema Lombardia in questi anni. Perché «se si allenta la pressione - spiega - ogni organismo va per conto suo, e l'inerzia burocratica rischia di prendere il sopravvento».

Presidente, l'iter di Pedemontana sembra procedere spedito. Il 26 agosto è stato firmato il contratto con cui la società ha affidato al contraente generale la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione della tratta A da Cassano Magnago a Lomazzo (dalla A8 alla A9) e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese. Quali sono, ora, i prossimi passi?

Arrivati a questo punto, il raggruppamento di imprese vincitore della gara, che si è costituito in una società di progetto denominata Pedelombarda sapa, deve predisporre il progetto definitivo entro la fine dell'anno, in vista dell'approvazione all'inizio del 2009, insieme al progetto definitivo per il resto dell'opera avviato a giugno e a cura del Consorzio italiano per le **infrastrutture lombarde**.

Il progetto definitivo, come detto, sarà quindi predisposto da parte degli affidatari delle due gare entro dicembre, e per gennaio dell'anno prossimo potrà essere convocata la Conferenza dei servizi, da concludere entro i successivi novanta giorni. Prevediamo quindi che l'approvazione del progetto definitivo da parte del **Cdps** possa avvenire entro giugno 2009, consentendo l'apertura dei cantieri nel 2010.

Quali sono, ora, le principali criticità da affrontare nell'iter di realizzazione di

un'opera come l'autostrada Pedemontana?

Nei prossimi mesi, a fronte del mutato scenario finanziario a livello internazionale, mi aspetto una certa attenzione "particolare" dal mondo del credito. Una variabile che, all'interno del piano di Pedemontana, potrebbe portare alla necessità di ripensare il rapporto tra il debito e l'equity. Oggi il piano del progetto, che esclude i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese, ammonta a 4,115 miliardi di euro, di cui 1,245 miliardi di contributo pubblico, 514 milioni di capitale e 2,356 miliardi di debito.

Il cambiamento di contesto può impattare sul piano economico, sia in positivo che in negativo: oltre alla stretta creditizia, registriamo infatti un maggiore interesse agli investimenti di natura industriale e infrastrutturale, che hanno ritorni minori, ma che sono decisamente più sicuri di altri.

Cosa intendete fare?

In primo luogo, va certamente migliorata la redditività del capitale: oggi offriamo il 6,2% netto e, dal mio punto di vista, bisogna fare il possibile per offrire di più. Poi, non possiamo ignorare i recenti movimenti, nazionali e internazionali, che riguardano gli investimenti nelle opere infrastrutturali: la recente proposta di Giulio Tremonti a Cernobbio, istituire un fondo sovrano per gli investimenti in Europa, è da prendere in seria considerazione.

Nel concreto, inoltre, abbiamo avviato contatti con la Cassa depositi e prestiti: la Finanziaria prevede già la possibilità che ci si doti di fondi di rotazione a sostegno delle infrastrutture. Stiamo cercando di capire in che maniera possano essere attivati, e che tipo di operatività possa essere messa in pista: dialoghiamo col ministero delle Infrastrutture e con quello delle Finanze.

Infine, dal punto di vista più strettamente progettuale, dob-

biamo sottoporre a debita verifica anche le tariffe. In precedenza avevamo studiato un meccanismo di esazione semiaperto, sul modello della Milano-Varese. Ora, invece, propendiamo per un modello diverso: passeremo a un sistema "chiuso", ma interamente automatico, con maggiore flessibilità nelle tariffe.

M. Me.