



Project financing LOMBARDIA

Un'altra caratteristica della Lombardia è quella di essere la regione dove si sta sviluppando le più numerose e importanti iniziative di project financing applicato alle infrastrutture. Fra le otto proposte di autostrade trasmesse all'Anas nel biennio 2002-2003, per un totale di 18,9 miliardi di euro, le due principali riguardano la Lombardia: la Brebemi, andata in gara e aggiudicata nel 2003, e la Tangenziale est esterna di Milano, che insieme alla Orte-Venezia è stata dichiarata di Pubblico interesse.

Milano

C'è poi Milano, che è oggi il terreno più fertile per il project financing applicato ai parcheggi – con il coinvolgimento di capitali privati per oltre 600 milioni di euro – ma anche la città dove sono in discussione, per la prima volta in Italia, progetti legati al trasporto pubblico e, recentemente, a tunnel stradali urbani. Quelli per il trasporto pubblico riguardano due nuove linee di metropolitana, la 4 e la 5; per quest'ultima (5,6 chilometri con 9 stazioni) sono già stati individuati i promotori e ci si prepara alla gara, per un costo complessivo di 504 milioni di euro, dei quali 193 di investimenti privati; per la linea 4 (7,5 chilometri con 14 stazioni) le valutazioni sono in corso, ma si parla di un investimento complessivo di oltre un miliardo di euro, di cui 390 milioni a carico dei privati. Per i tunnel stradali sono in fase di valutazione due progetti: uno di collegamento fra piazza Repubblica (stazione Centrale) e gli svincoli autostradali a nord, l'altro per la creazione di un anello stradale di 10 chilometri sotto la circonvallazione dei Bastioni (oggetto di uno studio di MM per il Comune, nel 1999, lasciato poi a disposizione dei privati), per il quale si stima una spesa complessiva di 1.550 milioni di euro di cui 500 di finanziamento pubblico.

Pedemontana Lombarda

Un caso a parte è la Pedemontana Lombarda, un'arteria programmata da quasi vent'anni (la concessione risale al 1986) che collega Bergamo a Malpensa e attraversa aree densamente urbanizzate a nord di Milano.

Il punto fermo più recente risale al marzo 2001, quando la Regione ha ottenuto l'assenso sul progetto da parte di tutte le Province interessate, oltre che di quattro dei sei parchi e del 75 per cento dei comuni (pari all'85 per cento della popolazione coinvolta).

Oggi molto è cambiato rispetto a quegli accordi: pur di ottenere l'assenso dei comuni era stato previsto un tracciato quasi interamente in galleria (se un comune non vuole un'infrastruttura in genere chiede sia interrata), ma alla verifica tecnica questa ipotesi non ha retto, e il progetto preliminare l'ha riportata per molta parte in superficie, tanto più che in un tratto importante, da Vimercate al fiume Adda, deve integrarsi con la gronda ferroviaria da Seregno a Bergamo, il cui progetto preliminare è stato approvato nel luglio



scorso dalla Regione; per quest'ultimo aspetto la questione è ancora aperta, perchè non è facile armonizzare i due progetti, considerando gli standard molto più rigidi della ferrovia.

Ma oltre ai problemi tecnici e di consenso è il nodo economico quello sempre più difficile da sciogliere, perchè i costi crescono continuamente e oggi sono stimati in circa 7.500 miliardi di lire (i circa 4.400 indicati della tabella riassuntiva sono la stima della Regione inserita nel Piano straordinario 2003-2011, a sua volta molto più alta di stime precedenti).

Si tratta di una somma enorme, che rimane consistente anche se il concessionario sembra essere disponibile a coprirne il 50 per cento: rimane infatti il problema di chi copra il resto, perchè si tratta comunque di oltre 3 mila miliardi di lire.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction
Dossier Lombardia, Agosto 2004*