



Project financing

LA LINEA 5 DELLA METROPOLITANA DI MILANO (2003)

Fra i nuovi progetti a Milano, sicuramente quello guardato con più attenzione dal settore riguarda linea 5 della metropolitana, che dalla stazione Garibaldi (metrò 2, Rfi e Passante) porta alla stazione Zara della linea 3 e poi si sviluppa sotto l'asse di via Fulvio Testi, è il più importante di Milano in termini di traffico, per attestarsi infine alla stazione di Monza Bettola della linea 1, contribuendo a creare il più grande nodo d'interscambio nel nord Milano.

Per Milano – ribadisce l'assessore Giorgio Goggi – pensare alla costruzione di nuove metropolitane (la 4 e la 5) è stata una vera scommessa, perchè alla fine degli anni Novanta la situazione era di totale abbandono dei nuovi progetti e di uno stanco completamento dell'esistente.

Per un caso, la linea proposta come seconda – la 5 – si trova poi a essere la prima nell'ordine di realizzazione, per il semplice fatto che la 4 faticava a ottenere finanziamenti, mentre al Ministero risultavano disponibili fondi in misura ridotta della 211, ma sufficienti a realizzare il primo lotto, da Garibaldi a Zara: pur essendo molto breve è strategico, sia perchè è il più difficile da realizzare, in quanto deve passare sopra e/o sotto diverse infrastrutture sotterranee dell'area Garibaldi, sia perchè, eliminando la parte con i rischi costruttivi maggiori, apre la strada a un possibile project financing delle parti successive della linea.

Di fatto oggi esistono già alcuni punti fermi che permettono di guardare con ragionevole sicurezza alla sua realizzazione: è disponibile un finanziamento dello Stato di 81 milioni di euro (circa 155 miliardi di lire) e circa 40 milioni di euro da parte del Comune di Milano (quasi 80 miliardi di lire), già deliberati, per il primo lotto; il progetto definitivo, messo a punto dalla Metropolitana Milanese, è già stato realizzato e approvato, e l'esecutivo è in corso di stesura; sono previsti ulteriori finanziamenti dalla Legge obiettivo, per il nodo Milano-Monza (rubricato in realtà come "metropolitana di Monza"), pari a quasi la metà dei 380 milioni di euro di costo previsti (circa 730 miliardi di lire). Ma soprattutto è oggi all'attenzione del Comune di Milano una proposta di project financing: lo scorso anno sono state presentate due proposte contrapposte, da parte delle cordate Ansaldo-Astaldi e Alstom-Torno, che il Comune non ha accettato, entrambe, perchè non rappresentavano gli interessi della città; oggi i due promotori si sono associati, con Astaldi madataria, e hanno presentato una nuova proposta, unica.

Di fatto, l'effettivo finanziamento da parte dello Stato del primo e più complesso tratto della linea – che dovrebbe iniziare entro i primi mesi del 2004, come indicato dal Ministero – ha reso credibile il progetto e fatto sì che divenisse appetibile ai privati.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction
Settembre 2003*