

Infrastrutture
 GRANDI LAVORI AL NORD

I tempi. I cantieri potrebbero essere chiusi entro il 2012, in anticipo di sette mesi

Finanza di progetto. Il mega investimento verrà interamente ripagato dai pedaggi

Brebemi incassa 1,9 miliardi

Dal pool di banche il finanziamento necessario per completare l'autostrada

Emanuele Scarci

CALCIO (BERGAMO). Dal nostro inviato

■ Iniezione di liquidità per la Brebemi. Il pool di banche che affianca Brebemi ha interamente reso disponibili gli 1,9 miliardi del finanziamento necessario per completare l'autostrada direttissima Brescia-Milano. Contestualmente i soci della cordata hanno, nella loro assemblea straordinaria, sottoscritto un aumento di capitale di 320 milioni portando l'equity a 560 milioni. Ieri, nel secondo anniversario dall'avvio dei lavori, Francesco Bettoni, presidente della Società di progetto Brebemi, ha annunciato, a sorpresa, che l'autostrada potrebbe essere inaugurata in anticipo: entro il 31 dicembre 2012 anziché nel luglio 2013. A patto però che i lavori dell'arco Tem (si veda l'articolo a fianco) arrivino in contemporanea. Per questo, però, è necessario che il Cipe dia la via libera entro l'estate al progetto definitivo della Tem. «In caso contrario - ha detto Bettoni - dovremo rinviare l'apertura pur avendo terminato i lavori: non possiamo scaricare 60/70 mila veicoli nell'imbuto delle strade di campagna».

L'autostrada sarà lunga 62 chilometri, collegherà le città di Brescia, Treviglio e Milano attraversando 5 province e 43 comuni. Verranno realizzati ulteriori 32 chilometri di viabilità integrativa. Il raddoppio del costo iniziale, è stato spiegato, dipende dalle varianti richieste dai comuni e dal costo delle opere di mitigazione.

La Brebemi sarà realizzata completamente in project fi-

nancing, come la Tem. «E non si capisce - ha detto Roberto Formigoni, presidente della Regione Lombardia - perché il Cipe debba vagliare il progetto pur non essendoci un euro di denaro pubblico investito. Il ministero competente, convochi il Cipe e dia il via libera alla realizzazione di Tem». Poi Formigoni si è lamentato: «L'Unione europea ci ha fatto perdere due anni, ma c'è stato anche un ministero che ce ne ha fatto perdere un altro». Perché questo

I PROTAGONISTI

Bettoni: i soci hanno sottoscritto un aumento di capitale per 320 milioni
 Ciaccia: dall'opera verrà un Pil aggiuntivo di 10 miliardi

I soci

Gli azionisti di Autostrade Lombarde (holding di controllo della Brebemi). Principali quote, in percentuale

Intesa SanPaolo	39,7
Centro Padane	12,8
Brescia-Padova	12,8
Serravalle	7,3
Sias (Gavio)	6,9
Provincia Bergamo	2,9
Altri	17,6

passaggio in Cipe sulla Tem? «Non lo so - risponde Bettoni - chiedetelo a Tremonti».

Sull'appello lanciato da Formigoni per una veloce convocazione del Cipe, il vice ministro dei Trasporti Roberto Castelli ha detto: «Vedremo cosa fare. Il Cipe risponde a logiche più vaste, ma l'impegno è di superare gli ostacoli, che finora abbiamo sempre superato».

«La Brebemi - ha sostenuto Mario Ciaccia, ad di Biis del gruppo Intesa Sanpaolo - genererà un Pil aggiuntivo di oltre dieci miliardi, con 68 mila nuovi posti di lavoro. Ma bisogna far sì che queste storie diventino sempre di più: nel prossimo quinquennio in Italia si potrebbero finanziare opere infrastrutturali per 250 miliardi». E già oggi Intesa San Paolo è in trincea con il 40% della Brebemi, il 26% della Pedemontana e il 5% della Tem.

Il piano finanziario di Brebemi prevede un assorbimento complessivo di 2,4 miliardi, compresi gli oneri finanziari e l'Iva; l'investimento sarà ripagato dai ricavi dei pedaggi. Come dire che il gestore avrà bisogno di almeno 10 milioni al mese di margine per ripagare l'investimento nei 19 anni e 6 mesi della concessione. E la sostenibilità con la crisi economica? «Confermato tutto - conclude Bettoni - la Brebemi sarà sempre competitiva rispetto all'altra autostrada: è più breve di 20 chilometri. E anche sulle tariffe: saranno pari alla media di quelle delle autostrade lombarde». Per la tratta Milano-Brescia si pagheranno 6,25 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA DIRETTISSIMA BRESCIA-MILANO

1,9 miliardi

Il costo

Brebemi viene realizzata in autofinanziamento senza oneri per lo Stato, per un costo di 1,9 miliardi. Il totale (compresi oneri e Iva) è di 2,4 miliardi

62 chilometri

La lunghezza

L'autostrada sarà lunga 62 chilometri, collegherà le città di Brescia, Treviglio e Milano attraversando cinque province e 43 comuni

68 mila

Posti di lavoro

Si stima che la direttissima Milano-Brescia genererà in 20 circa vent'anni 68 mila posti di lavoro e dieci miliardi aggiuntivi di Pil

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ma senza la Tem la nuova opera finisce nei campi

Marco Morino
MILANO

☞ L'approvazione del progetto definitivo della Tem - la futura tangenziale est esterna di Milano, sulla quale è previsto l'innesto della Brebemi - potrebbe essere a un passo. Domani a Roma, sostengono fonti interne a Cal (Concessioni autostradali lombarde), è convocato il pre-Cipe, in vista della riunione formale del Cipe di giovedì 28 luglio, per esaminare il dossier Tem. Tra gli addetti ai lavori c'è fiducia che l'attesa delibera del Cipe sulla Tem sia varato proprio giovedì 28. Ma la prudenza è d'obbligo, poiché l'approvazione del progetto definitivo della nuova tangenziale milanese slitta già da qualche mese.

Il via libera del Cipe rappresenta un passaggio importantissimo in vista dell'apertura dei cantieri della Tem e soprattutto, dell'arco Tem, cioè di quel segmento della futura tangenziale esterna (sette chilometri sui 32 totali) senza il quale la direttissima Brescia-Milano finirebbe per innestarsi nella viabilità ordinaria nel nodo di Melzo, vanificando così i benefici della direttissima autostradale. Ieri Franco Bettoni, presidente della Brebemi, è stato netto: l'arco Tem - ha detto - è indispensabile per garantire la completa funzionalità della Brebemi.

Ma che cos'è l'arco Tem? Si tratta di 7 chilometri di autostrada, sui quali confluirà la Brebemi, che congiungeranno la Cassanese e la Rivoltana, cioè le due principali arterie di

accesso a Milano presenti nel quadrante orientale. La Cassanese e la Rivoltana saranno interamente riqualficate, per consentire a chi viaggia in direzione Milano di proseguire senza intoppi verso la città una volta superata la barriera di Liscafe. Ecco perché è indispensabile che l'arco Tem segua i tempi della Brebemi. E non a caso Bettoni ha messo le mani avanti: «Potremmo anticipare la fine dei lavori - ha detto spiegato - se avessimo la certezza che i lavori della Tem arrivino in con-

L'INDISCREZIONE

Possibile la convocazione del Cipe entro giovedì: all'esame l'approvazione del progetto definitivo della futura tangenziale esterna

temporanea, sennò ci dobbiamo fermare. Per realizzare l'arco della Tem per fine 2012 serve una delibera del Cipe entro l'estate». Difficile, comunque, che per fine 2012 siano pronti in contemporanea sia la Brebemi sia l'arco Tem. L'obiettivo dei tecnici lombardi è di inaugurare l'arco Tem nel corso del 2013. Sarebbe già un successo. Ma per ottenere questo risultato è indispensabile avviare i lavori dell'arco Tem entro il prossimo autunno. Perché è impensabile far partire la direttissima Brescia-Milano entro dicembre 2012 per poi far confluire 60 o 70 mila veicoli al giorno nei campi intorno a Melzo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Brebemi e Tem nascono assieme

FRAGILITÀ INFRASTRUTTURALI / 1

È immaginabile un'autostrada nuova di zecca, progettata per comprimere al massimo i tempi di percorrenza tra le due capitali lombarde (cioè Brescia e Milano), che sfocia nel bel mezzo della viabilità ordinaria? Annullando così tutti i benefici del collegamento diretto Brescia-Milano. No, non è immaginabile. Ma è quello che potrebbe accadere alla Brebemi (autostrada diretta Brescia-Milano) se in contemporanea con i cantieri della nuova autostrada non si aprono (e si completano nei tempi previsti) anche quelli della Tem, cioè la futura tangenziale esterna di Milano sulla quale, appunto, la Brebemi dovrà confluire. La costruzione di una nuova autostrada, per di più nei tempi previsti e con le doti finanziarie preventivate, è sicuramente una buona notizia. Ma sarebbe tragico se, per mancanza di un'adeguata rete di connessione, si rischiasse un gigantesco ingorgo sulle strade cittadine. È per questo che ieri i responsabili della nuova arteria affiancati dalle Regione Lombardia hanno chiesto con forza al Governo di approvare senza ulteriori indugi la delibera Cipe sulla Tem. La Brebemi, a due anni dalla posa della prima pietra, sta prendendo forma e le banche autorizzano i necessari finanziamenti. Ora serve visione d'insieme. È una priorità: il Governo è avvertito.

