

IL PROGETTO

Pedemontana, le mancate soluzioni e l'incertezza finanziaria

-di Sara Monaci | 28 giugno 2017

L'analisi elaborata dalla procura di Milano sulla Pedemontana, con l'aiuto del consulente Roberto Pireddu, si spinge ad analizzare il progetto non compiuto, passato negli ultimi anni dalla Provincia di Milano alla Regione Lombardia. Mentre la controllante Serravalle e gli stessi vertici del Pirellone stavano -lentamente- elaborando un progetto di ricapitalizzazione e privatizzazione parziale della società, magari sfruttando il piano Juncker, è arrivata la tegola dei pm milanesi, che elencano i motivi dell'insostenibilità del progetto e chiedono al Tribunale di Milano di dichiararne il fallimento. Si deciderà con l'udienza del 24 luglio.

Il quadro complicato dei lavori

Il progetto approvato e finanziato dal Cipe prevede una spesa totale di 4 miliardi (5 con gli oneri finanziari, ndr) per un totale di 87 km di autostrade e 70 km di nuova viabilità provinciale e comunale, comprendente anche le nuove tangenziali di Como e Varese. Il primo lotto, affidato a Pedelombarda (Impregilo, Astaldi, Aci Scpa-Consortio Stabile e Pizzarotti), è concluso. Il secondo lotto è affidato all'austriaca Strabag con le italiane Maltauro, Fincosit e Adanti. Il primo agosto 2014 ha ottenuto l'esenzione fiscale totale di Ires, Irap e Iva per il 2016 e 2017, per una defiscalizzazione di 349 milioni.

Poi c'è stato un atto aggiuntivo di fronte ad una serie di problemi riguardanti il finanziamento dell'opera, la cui esecutività è ancora in sospesa in quanto non approvata dal Cipe. Questo atto prevedeva peraltro che entro dodici mesi dalla data il concessionario dovesse sottoscrivere un finanziamento Senior, pena la decadenza della defiscalizzazione. **Anche il Mef aveva espresso la sua opinione, mettendo in discussione la "bancabilità" dell'opera**. Una situazione complicata che la procura ha deciso di analizzare evidenziando lo squilibrio finanziario.

Le ulteriori osservazioni della procura

Per i pm Roberto Pellicano, Giovanni Pellizzi e Paolo Filippini **«l'indebitamento presso terzi è pari ad oltre il doppio dei mezzi propri e il patrimonio netto non è in grado di assicurare gli investimenti che in prima battuta finanziati soprattutto con passività di breve periodo, sono oggi pressoché del tutto interrotti»**.

Parlando del fabbisogno finanziario, gli inquirenti per il 2016 lo stimavano «in 265 milioni di euro coperto dal finanziamento dei soci, da contributi pubblici, dal rimborso Iva e dalla stima degli incassi dai pedaggi e da altri incassi non meglio specificati. Si era stimato un attivo di cassa pari a 10 milioni in funzione del quale la società mantiene la propria autonomia finanziaria per 12 mesi dalla data di chiusura di bilancio, proiezione poi estesa fino al 30 giugno 2017».

Ma, annota ancora la procura, **«l'incasso dei pedaggi sulle tratte aperte è inferiore alle previsioni, del 40-50% in meno rispetto al Pef 2014»**.

Le incerte prospettive

La lentezza con cui le istituzioni sono intervenuti per risolvere il problema e cercare nuove forme di finanziamento hanno contribuito a creare un quadro talmente incerto che, per la procura di Milano, la

situazione non più è praticamente risolvibile. **«Non ci sono certezze circa la chiusura del finanziamento in project, pertanto tale circostanza risulta essere l'elemento di potenziale maggiore criticità a i fini della valutazione della continuità aziendale della società».**

© Riproduzione riservata