

INFRASTRUTTURE



Inaugurata la Brebemi, prima opera dell'Expo Scontro bonus fiscale: a rischio la concessione

IL MONITO

Il premier Renzi: per realizzare questa iniziativa 5 anni di lavori e 13 per superare la burocrazia, non dovrà più accadere

Monaci > pagina 7 con analisi di Marco Morino

Infrastrutture per l'Expo. Aperta al traffico ieri la prima grande opera in vista dell'esposizione del 2015 ma è già polemica

Brebemi, scontro sul bonus fiscale

Senza sgravi per 430 milioni pronta la rescissione dell'intesa con la concessionaria Cal

Sara Monaci

FARA OLIVANA (BERGAMO)

Al via la prima grande opera del dossier Expo 2015. Ieri è stata inaugurata la Brebemi, la seconda autostrada Milano-Brescia, realizzata con un investimento interamente privato di circa 2,2 miliardi. Ma già durante il primo giorno di apertura del tracciato, dietro le quinte c'era già tensione intorno ad un tema destinato a diventare cruciale nelle prossime ore: la defiscalizzazione del progetto, che darebbe vantaggi fiscali per 430 milioni alla società concessionaria, e senza la quale ad oggi sembra difficile far tornare i conti.

La nuova autostrada

La Lombardia ha iniziato a parlare di questa infrastruttura 18 anni fa, ma è stata costruita solo negli ultimi 5 anni, da quando cioè Gavio e Intesa Sanpaolo ne hanno rilevato la maggioranza in Autostrade lombarde, la holding di riferimento (all'interno della quale il gruppo industriale detiene il 13,3%, tramite Sias, e la banca il 42,4%). Del tempo perso e delle procedure farraginose ne ha parlato lo stesso premier Matteo Renzi, ieri all'inaugurazione. «Ci sono voluti 5 anni per costruirla e 13 per superare la burocrazia, non potrà più accadere, non ce lo possiamo più permettere».

Tra le autorità presenti ieri, anche il presidente della Lombardia Roberto Maroni, il presidente della Brebemi Francesco Bettini, il presidente del consiglio di sorveglianza di Intesa Giovanni Bazoli e, oltre al premier Renzi, anche i ministri alle Infrastrutture

e alle Politiche agricole, rispettivamente Maurizio Lupi e Maurizio Martina, arrivati al mattino al casello di Fara Olivana per tagliare il nastro della prima grande opera italiana costruita interamente in project financing, e in cui il settore pubblico ha rinunciato ad avere quote azionarie rilevanti. L'autostrada, lunga 62,5 chilometri, attraversa uno dei territori più industrializzati d'Europa, da Brescia a Bergamo a Milano, e a regime avrà 60 mila veicoli di traffico. «È un'opera fortemente voluta dal territorio, che porterà benefici a tutto il Nord Italia in termini di aumento del Pil e riduzione dei tempi di percorrenza», dice Rosario Bifulco, delegato di Assolombarda.

Il gruppo Gavio e Intesa hanno rilevato a fine 2013 anche la maggioranza di Teem, la Tangenziale esterna ad est di Milano, necessaria proprio per dare alla Brebemi uno sbocco. Per ora è stato inaugurato solo il cosiddetto "arco Teem", di 7 km, su un totale di 32, che tuttavia dovrebbero essere completati per l'Expo, per un investimento complessivo di 2 miliardi (di cui 300 di contributo pubblico). La Tangenziale servirà a decongestionare le due strade provinciali, Cassanese e Rivoltana, che già stanno usufruendo comunque di miglioramenti della viabilità a carico della società realizzatrice. Entrambe le opere, Brebemi e Teem, in prospettiva verranno gestite insieme, probabilmente con un'unica società, non escludendo neppure la quotazione in Borsa.

I rischi dietro le quinte

Tutti contenti per l'inaugurazione

Ma qualcuno anche molto preoccupato per l'assenza di garanzie da parte del governo per la defiscalizzazione, che darebbe vantaggi fiscali alla Brebemi per 430 milioni. Ieri il premier Renzi ha citato la questione, ma senza promettere nulla. E sempre ieri l'organismo di consulenza del Cipe, il Nars, ha cancellato la questione non ritenendola rilevante. Il che fa pensare che neanche durante il Cipe del 31 luglio verrà affrontato il tema.

La società Brebemi è già sul piede di guerra, pronta a rescindere il contratto con la concessionaria Cal (50% Regione Lombardia e 50% Anas). Lo si evince da uno scambio epistolare tra la Cal e la stessa società costruttrice. La prima, il 14 luglio 2014, ha invitato la società ad «attenersi a tutte le obbligazioni previste nella convenzione Unica», facendo riferimento al suo impegno a far valere in sede ministeriale il tema della defiscalizzazione. La società di progetto Brebemi, il 21 luglio 2014, ha risposto che se ciò non avvenisse sarebbe un «evidente inadempimento agli obblighi previsti in concessione» e che pertanto potrebbe spingersi a far valere «l'esercizio delle facoltà e dei diritti previsti dalla convenzione... ritenendovi nostro malgrado responsabili per tutti gli oneri e i danni che dovessero derivare in caso di mancato perfezionamento dell'iter di revisione del piano finanziario». Il che tradotto, significa: senza defiscalizzazione Brebemi chiederà la cancellazione del contratto, come previsto dalle clausole della convenzione, e chiederà a Cal la restituzione dell'intero investimento, più pe-

nali (2,5 miliardi).

I costi dell'opera sono lievitati nel tempo, per tre ragioni: l'aumento dei rimborsi degli espropri agricoli (+21%); la crisi finanziaria; la riduzione delle previsioni di traffico. Eventi riconosciuti come validi da Cal. Ed è infatti lo stesso concedente a chiedere la defiscalizzazione, o un contributo di 80 milioni e l'allungamento della concessione da 19 a 30 anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Project financing

• Il project financing, o finanza di progetto, è un'operazione di tecnica di finanziamento a lungo termine, in cui il recupero del capitale investito è garantito dai flussi di cassa previsti dall'attività di gestione dell'opera. Nel settore pubblico viene utilizzato per permettere ai privati di pagare un'opera di rilevanza sociale, lasciando loro la gestione per remunerare l'investimento. Solitamente la gestione è affidata per almeno un decennio (fino a 30 anni), per poi tornare al settore pubblico

Grandi infrastrutture in Lombardia

LE OPERE REGIONALI



2,2 miliardi

Il costo
L'opera, con gli oneri finanziari, è costata più del previsto

+21%

Gli espropri agricoli
Tra i motivi dei costi aggiuntivi anche l'aumento del valore degli espropri

80 milioni

La richiesta alternativa
La società chiede un contributo pubblico, in assenza di defiscalizzazione



Inaugurazione. Da sinistra il governatore lombardo Roberto Maroni e il ministro Maurizio Lupi

