

Gli effetti dei finanziamenti in Lombardia

# Tem, garantita l'intera autostrada M4, ruspe al via

**I**nsieme hanno pesato sul decreto del Fare per 502,2 milioni di euro, tanto è stato l'apporto per la **Tem** e la M4, ma se per la nuova metropolitana di Milano le risorse pubbliche servivano per rendere operativi i cantieri nell'immediato, per la **Tangenziale esterna**, già in corso di costruzione, il contributo pubblico serve a far quadrare il piano finanziario e a dare certezza alla realizzazione di tutta l'opera, evitando il rischio che si fermasse alle tratte in corso.

I lavori sul tratto chiamato Arco **Tem** (quello dove si innesterà la **Brebemi**) sono al 50%, mentre all'estremità nord siamo intorno al 25% e sono state superate le interferenze, mentre siamo al 15% dalla parte opposta.

Anche sul fronte finanziario non c'era un immediato fabbisogno di risorse perché al momento le spese ammontano a 350 milioni circa cioè i 120 milioni di prestito ponte e il capitale sociale fin qui versato di 220 ma l'aumento di capitale in corso lo porta a 460 milioni. Se c'è un problema per **Tem**, poteva essere guardando all'orizzonte del 2014, per un'opera che, compresi gli oneri, supera i 2 miliardi di

euro e che deve confrontarsi con il mutare dei flussi di traffico e la scarsa fiducia del mondo creditizio. L'opera deve completare il riassetto societario, già avviato durante il primo aumento di capitale con la diminuzione del socio pubblico, la Provincia di Milano, che è scesa sotto il 50% (controlla **Tem Spa**) e la progressiva ascesa dei soci privati: principali soci **Tem Spa** 42,4%, Impregilo 17,7%, Pizzarotti 10,1%, Autostrade Lombarde 6,7%, Coopsette 4,1%, Cmb 4%, Unieco 4%, Cmc 3,2%. Ma che nella sottoscrizione in corso vedrà un ulteriore rimescolamento. In pratica il nuovo piano finanziario che emerge grazie agli innesti del DI Fare conferma i 590 milioni di equity previsti, aggiunge i 330 milioni statali, riduce il finanziamento bancario a circa un miliardo di euro, da suddividere tra Cassa depositi e Bei e solo 200 milioni per l'Iva affidati alle banche commerciali.

Ben diversa è la situazione della **M4 Milano**, che senza i 172 milioni statali sarebbe ancora con i cantieri impantanati. L'opera infatti rientra tra le infrastrutture necessarie per l'Expo 2015, ma ha subito pesanti ritardi per i problemi di dar vita a una newco tra il Comune e l'Ati capitanata da Impregilo vincitrice della gara, ma c'è stato il consueto ricorso al Tar e difficoltà a far quadrare il piano finanziario. Risultato: gli scavi sono iniziati da mesi ma le macchine erano ferme nonostante l'aggiudicazione risalga ad agosto 2011. Tanto che la M4 non sarà ultimata per l'Expo e si è convenuto di realizzare solo le prime due fermate, tra Linate e Forlanini, con la convinzione di dover accelerare per raggiungere questo obiettivo minimo. Così arriviamo al finanziamento di 172,2 milioni, perché ora l'opera costa 1.819 milioni di euro rispetto ai 1.698 previsti inizialmente di cui 958 milioni pubblici (compresi i 172,2) proprio per mettere il turbo nel cantiere. ■ **Massimiliano Carbonaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

