

L'opera da 2,3 miliardi (costo totale) sarà pronta in estate, ma la società spera nella defiscalizzazione da parte del Governo

Brebemi cerca sconti fiscali

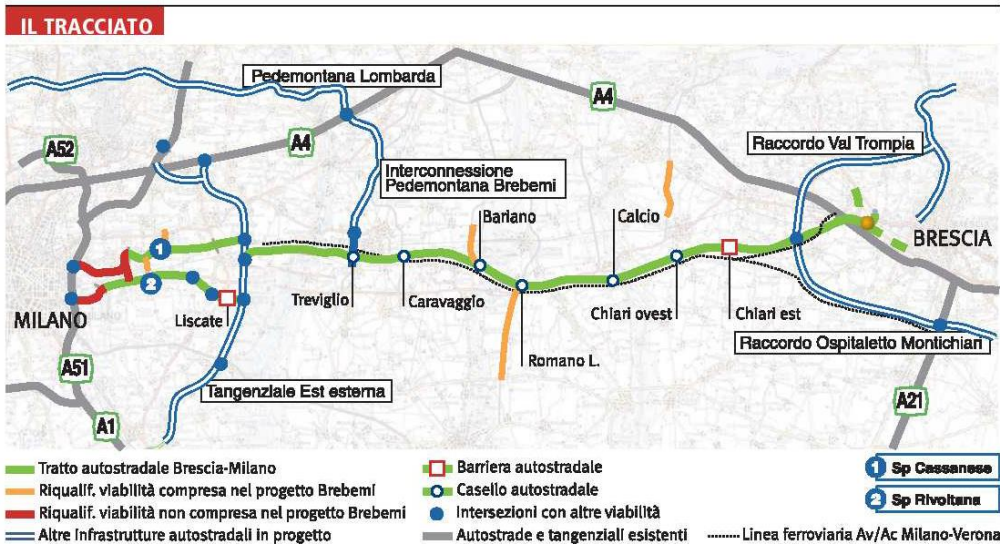
Resta il macigno di un valore di subentro da un miliardo - Con l'aiuto cadrebbe il Pf a «contributo zero»

DI MASSIMILIANO CARBONARO

Prima è arrivato il Pfi Awards 2013 - uno dei più importanti riconoscimenti al mondo per i project financing - poi è giunto al Project Finance magazine: Brebemi vince e convince nella patria del Pfi, in Inghilterra, per un'opera che a luglio dovrebbe inaugurare ufficialmente, mentre è in attesa di capire se sarà possibile sfruttare il decreto del Fare e innestare un piano di defiscalizzazione che ne ridurrebbe il valore del subentro calcolato al momento per un miliardo di euro sui 2.338 miliardi di costi complessivi.

Pochi mesi al taglio del nastro: dalla concedente Cal - la società mista Anas e Regione Lombardia - assicurano che a luglio la Brebemi, socio principale Autostrade lombarde con il 78,9% (che ha al suo interno come azionisti Intesa Sanpaolo 42,4% e Satap 13,3%) e poi Impresa Pizzarotti al 7,4%, Unieco al 5,3%, Itinera al 2,7%, diventerà operativa. Due importanti awards internazionali ne riconoscono l'importanza: è un project financing giunto al closing lo scorso 25 marzo senza alcun finanziamento pubblico per un'opera che quando è stata assegnata attraverso gara doveva costare "solo" 866 milioni. «Problemi finanziari ora non ce ne sono - commenta il presidente di Cal, Vincenzo Pozzi - certo le cifre sono cambiate, in parte per l'affiancamento alla Tav, che credo sia stata una scelta saggia perché minimizza l'impatto ambientale, sia per le prescrizioni del Cipe dovute alle difficoltà di operare in un ambiente fortemente urbanizzato, sia per l'allungamento dei tempi dovuti alle difficoltà di far dialogare due società come Brebemi e Anas che dovevano lavorare affiancati».

Così il quadro finanziario fissato con il closing prevede un apporto come equity di 520 milioni e da parte delle banche un finanziamento pari a 1.818 milioni di euro messi a disposizione da un pool di istituti capeggiati da Cassa depositi e prestiti e Bei insieme a Intesa Sanpaolo, Unicredit, Centrobanca (Gruppo Ubi Banca), Mps Capital Services Banca per le Imprese, Credito Bergamasco e assicurati da Sace. Nel dettaglio, la linea di credito per l'Iva pari a 200 milioni è stata messa a disposizione dalle banche commerciali; la linea standby (per fabbisogni imprevedibili) per 50 milioni anche questa è frutto degli istituti di credito commerciali, come la linea di



LA STORIA

- L'opera.** Rientra in legge obiettivo, con le conseguenti procedure accelerate (art. 161 e segg. Dlgs 163/2006, prima Dlgs 190/2002)
- Gara.** Bando Anas dicembre 2001, aggiudicazione a Brebemi il 10/6/2003; costo opera a base d'asta 866 milioni, aggiudicata a 723
- Convenzione.** Dopo una prima firma il 24 luglio 2003, la convenzione è stata firmata con la concedente Cal (Anas-Lombardia al 50%) il 1° agosto 2007. Il 9/9/2009 l'atto aggiuntivo, che recepisce il progetto definitivo approvato dal Cipe il 26/6/2009. Un 2° atto aggiuntivo firmato il 22 dicembre 2010, con successivo parere positivo Cipe il 5/5/2011: costo dell'opera 1.611 milioni di euro
- Investimento incluso degli oneri finanziari.** Costo complessivo dell'opera è di 2.338 miliardi di euro
- Inizio lavori.** Il 26 giugno 2009 il Cipe ha approvato il progetto definitivo e il 22 luglio 2009 sono partiti i lavori, affidati al contraente generale Consorzio Bbm di Parma (Pizzarotti, Ccc Bologna), che ha l'obbligo (in base al bando di gara) di assegnare il 30% dei lavori a terzi individuati con gara pubblica: progettazione esecutiva e costruzione dell'opera costano 1.463 milioni di euro.
- Fine lavori.** Entro i primi giorni di luglio 2014 è prevista l'inaugurazione dell'intera tratta con l'innesto nel cosiddetto Arco Tem, la tratta di interconnessione con la nuova Tangenziale di Milano che consente l'ingresso al capoluogo lombardo

credito performance bond per il rilascio delle garanzie fideiussorie pari a 48,5 milioni.

Mentre il finanziamento ammortizzato per 760 milioni di euro vede all'opera sia la Bei che Cassa depositi e prestiti che le banche commerciali con provvista della banca europea e di CdP: una formula ripetuta anche per la copertura del prestito bullet di lunga durata da 760 milioni. «Portiamo a casa - ha aggiunto Pozzi - un risultato importante. È pur vero che c'è stato un incremento dei costi e del ritardo nella realizzazione, ma è comprensibile data la situazione. Come è innegabile che i costi per la sua realizzazione a mq non siano bassi come potrebbero esserlo in una pianura del nord Europa, fa

parte della nostra storia come l'aggiornamento dei prezzi e i tempi lunghi».

Tempi lunghissimi, però, se si guarda a quando la gara è stata assegnata, cioè nel lontano giugno del 2003 e se si considera che i cantieri sono stati aperti nel luglio del 2009: insomma per arrivare al completamento dell'opera ci sono voluti 13 anni dalla gara.

Rimane aperto ancora un capitolo importante ed è quello relativo all'ammortamento. Non sono, infatti, sufficienti gli anni previsti dalla concessione pari a 19,5, ne servono infatti 30 da piano finanziario, e dunque alla scadenza della concessione resterà un valore di subentro di un miliardo di euro, che sarà a carico del conces-

I NUMERI

- Costo complessivo dell'opera.** 1.611 milioni di euro
- Investimento compresi gli oneri finanziari.** 2.338 milioni di euro
- Tipologia.** Project financing, a contributo pubblico diretto "zero"
- Equity.** 520 milioni di euro
- Prestiti.** Un pool di finanziatori composto da Cassa depositi e prestiti, Bei, Sace, Intesa Sanpaolo, Unicredit, Centrobanca (Ubi Banca), Mps Capital Services, Credito Bergamasco ha sottoscritto il contratto di finanziamento dell'importo 1.818 milioni di euro
- Durata del finanziamento.** 21 anni
- Durata della concessione.** 19,5 anni
- Subentro.** Per l'ammortamento i 19,5 anni di concessione non bastano: un miliardo di euro sarà a carico del subentrante
- Composizione societaria.** Il principale socio è Autostrade lombarde con il 78,9% (che ha al suo interno come azionisti Intesa Sanpaolo 42,4%, Satap 13,3%, Impresa Pizzarotti 6,4%, Unieco 5,7%, Autostrade Centro-Padane 5,4%, Mattiotta Pierino & Figli Autostrade 5,3%, Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd 4,9%) il resto vede Impresa Pizzarotti al 7,4%, Unieco al 5,3%, Itinera al 2,7%
- I numeri.** 62,1 km di lunghezza, 17,5 km di viabilità di connessione, 17,1 km di collegamento, 4 viadotti, 2 gallerie artificiali, 15 svincoli, 40.000 veicoli all'apertura (2014), 60.000 veicoli a regime

sionario subentrante.

La cifra potrebbe però ridursi, visto che Brebemi sta lavorando per chiedere al Governo la defiscalizzazione ex articolo 18 legge 183/2011.

La Brebemi o A35 è una infrastruttura che collegherà Brescia con Milano attraversando la provincia di Bergamo con una tratta di 62,1 km più le parti di connessione con 4 viadotti e 2 gallerie artificiali: nel complesso tra progettazione esecutiva e la costruzione dell'opera siamo davanti a un intervento da 1,462 miliardi di euro realizzati per il 70% da un contraente generale, il consorzio Bbm di Parma (Impresa Pizzarotti e da Consorzio cooperative costruzioni - Ccc Società cooperativa) e per il

30% da subappaltatori identificati mediante gare a evidenza pubblica. In questo mese di marzo è previsto l'ultimo sopralluogo in cui si verificherà l'avanzamento dei cantieri rispetto alla connessione con l'Arco Tem in corso di realizzazione, la tratta di nuova tangenziale milanese in cui si innesterà la Brebemi: si tratta anche in questo caso di un'incognita che però sia l'autostrada Brebemi, sia la Tangenziale Tem, sia la Cal minimizzano assicurando che le due tratte si uniranno felicemente a luglio. Altrimenti si rischia un'apertura monca con la Brebemi che invece che portare a Milano si arresterà in un campo agricolo. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA