



### **Project financing**

## **IL CASO DELL'AUTOSTRADA MILANO-BRESCIA**

Il progetto del collegamento diretto Milano-Brescia nasce come prima, vera operazione di project financing in Italia applicata alle autostrade, con totale copertura dei costi da parte dei privati in cambio di una gestione pluridecennale dell'infrastruttura.

Dopo l'accoglimento da parte di Anas della proposta della società Brebemi (costituita nel 1999), che diviene quindi soggetto promotore, un passo importante è la pubblicazione, nel dicembre 2002, del bando di gara internazionale per l'affidamento in concessione, che nell'aprile 2003 vede vincitrice Brebemi Spa, divenuta oggi Autostrade Lombarde Spa.

### **La gara internazionale**

Alla gara hanno partecipato due cordate internazionali, una comprendente Gefip Holding, Bechtel e Silec Spa, l'altra le imprese Vianini e Astaldi e la spagnola Dragados. Questo livello di partecipazione dimostra che la gara è stata ritenuta valida anche all'estero – spiega Renato Pugno, esperto di project financing – ma risalta anche il fatto che il secondo classificato sia stato il gruppo guidato da Bechtel (leader mondiale nel settore engineering-costruzioni, con 41 mila dipendenti e un reddito di 16,3 miliardi di dollari nel 2003), che evidentemente ha sbagliato i conti o non è stato in grado di reggere le offerte al ribasso di Brebemi.

Il contratto, firmato nel luglio 2003, prevede la realizzazione di circa 50 chilometri di autostrada, per un costo di 725 milioni di euro, e una serie di opere di adeguamento per altri 50 chilometri di viabilità ordinaria; Brebemi si è aggiudicata la gara con uno sconto del 16 per cento sul costo complessivo dell'opera – ricorda Francesco Bettoni, presidente della società, in un'intervista del 7 agosto scorso – con un modello finanziario che non prevede la distribuzione di eventuali utili agli azionisti nei primi dieci anni d'esercizio; la durata della concessione è di 19 anni e 6 mesi, mentre quella dei lavori è fissata in 31 mesi; i ricavi medi annui da sono valutati in 63 milioni di euro, su un traffico di circa 55 mila veicoli al giorno e pedaggi che dovrebbe raggiungere, sull'intera tratta, circa 3 euro per i veicoli leggeri e 5,2 euro per i veicoli pesanti (la gara è stata vinta con una tariffa, rispettivamente, di 5,865 e 10,428 centesimi); il 25 per cento dell'investimento dovrebbe essere coperto direttamente dai soci e il rimanente 75 anticipato dalle banche.

Questi sono i primi punti fermi, perchè una gara di project financing presuppone che, dopo la sua conclusione, non ci siano più modifiche – di tariffe, di costi, di opere ecc. – sia da parte del vincitore sia del committente (in realtà quest'ultimo può, basta che paghi) anche se l'aver fatto l'analisi dei costi su un progetto preliminare, predisposto addirittura in soli quattro mesi, espone a errori fino al 30 per cento: non a caso il project financing è



più costoso di altri tipi di finanziamento – ricorda Renato Pugno – e nel mondo anglosassone la gara si effettua sul progetto definitivo, sviluppato dai concorrenti a partire da un preliminare realizzato dal Committente.

### **Errori e modifiche**

Oggi si assiste però a una messa in discussione del progetto, oltre a richieste di modifica delle tariffe e ipotesi di integrazione con fondi pubblici.

“A parte il fatto che con il sostegno pubblico non si potrebbe più parlare di project financing – puntualizza Bettoni nell’intervista del 7 agosto – ma questo sarebbe il meno, va detto che al momento nessun ente pubblico si è fatto avanti con proposte concrete. Per noi si apre una partita delicata e, alla luce dei fatti, avremo un project financing che non sarà più quello originario”.

Cosa è successo? all’inizio di agosto la Giunta regionale ha approvato “con prescrizioni obbligatorie e vincolanti” il progetto preliminare della Brebemi, facendo proprie anche le contestazioni della nuova giunta provinciale, vincitrice delle elezioni del giugno scorso: per evitare che la nuova autostrada investa la viabilità ordinaria alle porte di Melzo – due strade provinciali a una sola corsia per senso di marcia – la delibera regionale impone a Brebemi una serie di interventi, in particolare il raddoppio delle statali Cassanese e Rivoltana e la costruzione del tratto della nuova Tangenziale est esterna compreso tra le due statali.

Secondo Bettoni le modifiche comportano costi aggiuntivi per 150 milioni di euro, di cui almeno 50 per il tratto della nuova tangenziale.

Questa però è la puntata d’agosto, ma già dopo la firma ufficiale, nel giugno 2003, sono emersi molti altri problemi, sia da parte del Governo, che ha richiesto modifiche del meccanismo di calcolo della tariffa, sia progettuali, in particolare la sovrapposizione di alcuni tratti con il progetto della linea AV Milano-Venezia. “Non possiamo sobbarcarci ulteriori oneri, dovuti a errori di progettazione di altri” – ha dichiarato Bettoni nel maggio scorso – perchè “noi abbiamo fatto il progetto alla luce delle indicazioni dell’Anas, il cui progetto era stato fatto prima di quello dell’alta capacità. Quindi non era stato previsto che le due opere si scontrassero”. I costi aggiuntivi, in questo caso, sono stimati in alcune decine di milioni di euro.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction  
Dossier Lombardia, Agosto 2004*