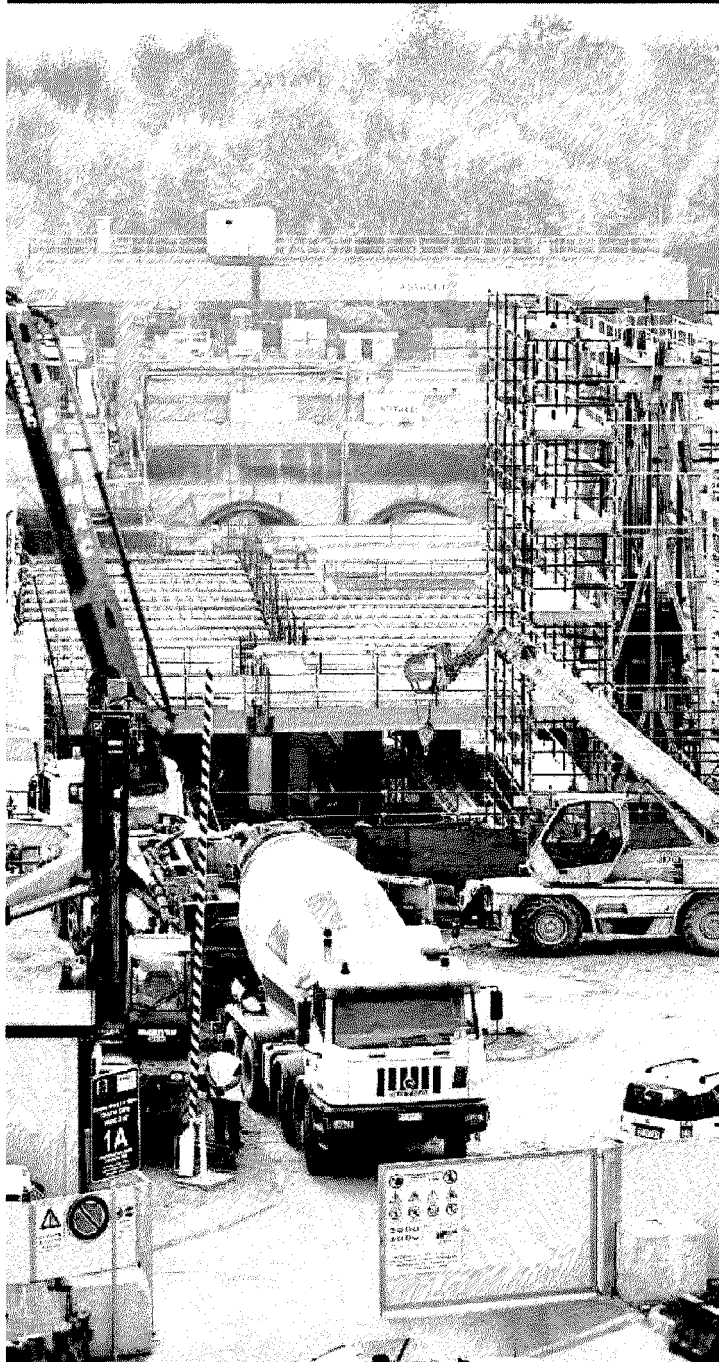


PRONTO IL DOSSIER PER LA DECISIONE FINALE



Il cantiere aperto della M4 lungo viale Forlanini

M4, un salasso per il Comune ecco tutti i numeri del piano

ALESSIA GALLIONE

È UNA storia infinita, quella della **linea 4** del metrò. Una storia tormentata che va avanti da quasi dieci anni e un po' paradossale. La giunta, adesso, dovrà decidere se sbloccare la situazione, costituire la società che la costruirà e la gestirà e chiudere un finanziamento da oltre 400 milioni alle banche, ma le talpe hanno già scavato quasi 7 chilometri di tracciato per l'obiettivo, già saltato, di Expo.

SEGUE A PAGINA II



I trasporti

Il metrò da due miliardi così per Palazzo Marino la M4 è un costo record

Pronto il dossier per decidere se andare avanti
Tocca al Comune il 66% della società, ai privati il 34

<SEGUE DALLA PRIMA DI MILANO

ALESSIA GALLIONE

È L'ULTIMO passo quello che adesso deve compiere il Comune per chiudere un cerchio che si è iniziato a tracciare nel 2006. È allora che è stata progettata la M4. La gara per trovare i costruttori privati, invece, risale al 2010, un lungo stop dovuto a un ricorso del secondo classificato (si attende ancora il verdetto del Consiglio di Stato) e la ripartenza tra gli ostacoli: prima un'accelerazione per arrivare ad aprire almeno due fermate in vista di Expo, poi una lunga trattativa per non avere nel 2015 un centro pieno di cantieri. Adesso, manca il via libera finale. È stato un tavolo tra amministrazione, banche e privati a disegnare le condizioni di finanziamento degli istituti di credito. Anche l'architettura della società mista in cui il Comune avrà i due terzi del capitale sociale è pronta, così come lo schema di convenzione. Un dossier che Giuliano Pisapia e la sua giunta dovranno valutare per decidere se proseguire e continuare a scavare i 7 chilometri di tunnel già realizzati tra ~~Linare~~ e Forlanini. Con i dubbi che sono cresciuti nella stessa maggioranza, però, sulla sostenibilità economica dell'operazione. Ma quali sono i numeri della M4?

Partiamo dai costi di investimento. La cifra del piano economico e finanziario che faceva da

base alla gara era di 1 miliardo e 690 milioni. Una cifra poi salita a più di 1 miliardo e 800 milioni visto che, nel frattempo, è stato calcolato un adeguamento del costo del denaro alle varie voci (97,2 milioni), si è approfondito il progetto, si è fatto un piano esecutivo. È anche per questo che lo Stato ha contribuito con 172 milioni di euro in più. Il totale è destinato a salire ancora con i milioni in più (meno di 10) che serviranno per compensare l'allungamento dei tempi di costruzione (da 78 mesi si passerà a 88) dovuto al fatto che durante Expo non ci saranno cantieri in centro; altri 20 milioni riguardano opere prescritte dal Cipe. Infine andrà aggiunta l'Iva, che fa viaggiare verso quota 2 miliardi. Chi pagherà il conto? Nel 2010 Palazzo Marino ha fatto una gara vinta da una cordata capitanata da ~~Impregilo~~ per trovare costruttori e capitali privati. E, adesso, sarà sia concedente sia il maggior attore della società concessionaria. Da una parte il Comune, in qualità di concedente, affiderà costruzione, gestione e manutenzione della linea alla società mista Linea M4 spa (uno dei passi fondamentali che andranno fatti è proprio la costituzione della società). Ma dall'altra parte sarà sempre il Comune, secondo uno schema immaginato fin dai tempi di Letizia Moratti, ad avere il 66 per cento della società; il resto sarà dei privati Impregilo, ~~Atm~~

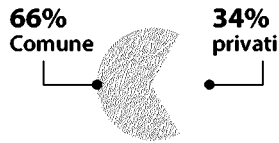
~~Atm~~, ~~Ansaldo~~, AnsaldoBreda, Sirti, e Atm che, di fatto, è un altro pezzo di Comune.

È il piano economico e finanziario datato luglio 2014 a raccontare gli impegni economici per la realizzazione dell'opera. Per ottenere i fondi del governo, l'infrastruttura è da sempre stata agganciata a Expo e sarà lo Stato a investire di più: 934 milioni di euro (849 al netto dell'Iva). Anche il Comune metterà sul piatto buona parte della somma: in tutto 400 milioni, compresi 160 milioni di capitale sociale. E i privati? La parte di capitale sociale che metteranno sarà di 80 milioni (di questi una decina sarà a carico di Atm), a cui si aggiungeranno 132 milioni di finanziamento "subordinato", come si chiama tecnicamente. Più di 400 milioni, infatti, arriveranno dalle banche: una cordata con a capo Bnp Paribas, con alle spalle Cassa depositi e prestiti e Bei. Sono stati i privati a trovare gli istituti di credito, è stata organizzata la struttura del project financing (tecnicamente è così che sarà realizzata la M4). Adesso, entro il 31 dicembre del 2014, bisogna arrivare al closing finanziario per non perdere i 172 milioni che lo Stato ha concesso per Expo. E a firmare il contratto finale di finanziamento sarà la società mista pubblico privata. Tutta la struttura si regge su previsioni di passeggeri e di tariffe di biglietti. Il concessionario avrà

M4 La linea blu

I SOCI

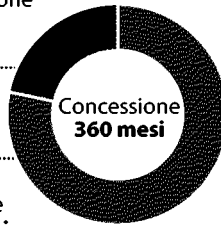
Costruzione, gestione e manutenzione della linea è affidata a una nuova società mista



I TEMPI

Costruzione
78 mesi

Gestione
282 mesi



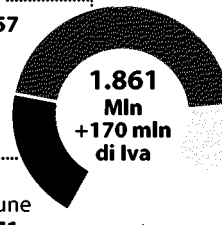
I COSTI DI COSTRUZIONE

Stato
849,57

Comune
371,71

Privati
212

Banche
428



- LUNGHEZZA
15 km
- STAZIONI
21
- CADENZAMENTO ORA DI PUNTA
un treno ogni 90 secondi
- GIÀ IN COSTRUZIONE
tratta da Linate a Forlanini Fs

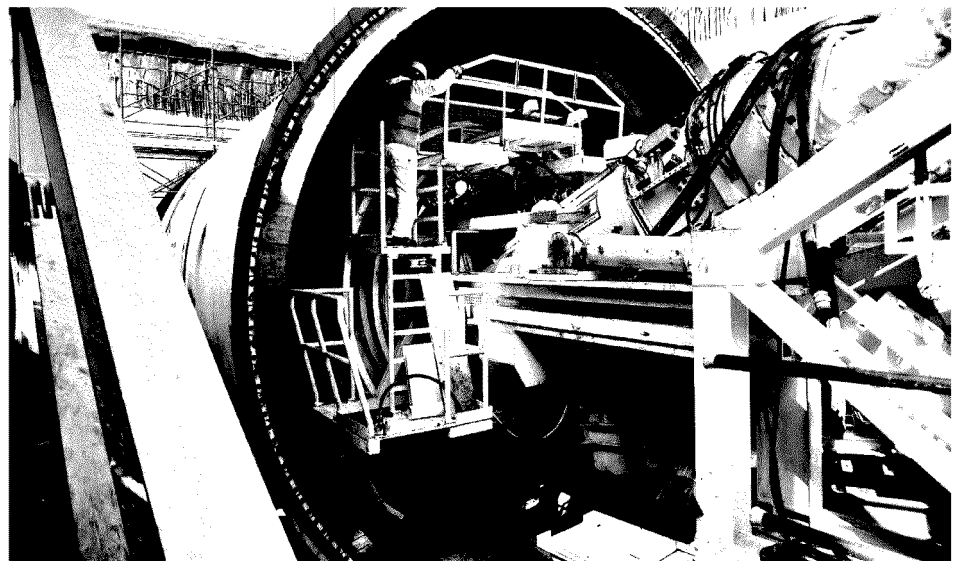
- PORTATA MASSIMA
28.000
passeggeri all'ora per direzione
- VELOCITÀ MASSIMA
80 km/ora
- VELOCITÀ COMMERCIALE
30 km/ora
- TERMINE LAVORI
anno 2022

centimetri

un cosiddetto corrispettivo garantito che si basa su 86 milioni di passeggeri all'anno a regime, destinati addirittura a crescere dal quarto anno di funzionamento in poi, e una tariffa iniziale di 1,07 euro. Per il "partito" dei favorevoli alla linea M4, una metropolitana rappresenta il progresso. Quando inizierà a funzionare dal 2022 in poi, per andare da Linate alla stazione Centrale si impiegheranno 9 minuti, il viaggio da Linate a Lorenteggio durerà 40 minuti, il 53% di oggi. Chi esprime perplessità, però, porta altre cifre. Perché l'impatto che la metropolitana avrà sui bilanci del Comune non è poca cosa. Il costo di concessione della linea per Palazzo Marino andrebbe dai 96 ai 108 milioni all'anno a seconda del costo del denaro: servirebbero per restituire i debiti e gestire i treni. Soldi che a quel punto si aggiungerebbero al contratto della linea 5, che già il prossimo anno comporterà quasi 90 milioni di euro.

LA SPESA

La giunta deve investire 400 milioni e dopo l'apertura 100 milioni all'anno tra debiti e gestione

**LA COSTRUZIONE**

Dallo Stato 900 milioni, 400 dalle banche: le imprese metteranno cash solo 210 milioni

OBIETTIVO 2022

Dovevano essere le due linee gemelle ma la Lilla è già in funzione e l'anno prossimo sarà finita. L'inaugurazione della M4 invece di rinvio in rinvio ora è fissata tra sette anni.