

**Infrastrutture**

MILANO

**Metro 4, closing con le banche**

Sara Monaci &gt; pagina 13

**Infrastrutture. Prestito da 516 milioni, ma restano le polemiche  
Siglato il closing con le banche  
per la «Metro 4» di Milano**Sara Monaci  
MILANO

La metro 4, l'opera più discussa di Milano, alla fine si farà. Ieri l'atto definitivo, il closing finanziario con le banche, con cui la società di costruzione e gestione ha acceso un prestito da 516 milioni. Il finanziamento è stato sottoscritto da un pool di banche e soggetti istituzionali: Banca Imi e Bnp Paribas come coordinatori, mentre Credit Agricole Cib, Mps Capital Services, Natixis e Unicredit hanno strutturato il finanziamento (con il supporto legale di Legance). Finanziamento che, come si legge nella nota ufficiale, era a carico dei privati per quanto riguarda il "reperimento", ma non certo per quanto riguarda la restituzione, che invece è a carico di tutti i soci, in primis il Comune di Milano che detiene la maggioranza dentro M4.

La società è stata costituita solo una settimana fa. E' appunto controllata dal Comune di Milano, con il 66%, e partecipata da un gruppo di soci privati (Salini, Impregilo, Astaldi, AnsaldoBreda, Ansaldo Sts, Atm e Sirti). I vertici di Palazzo Marino si sono impe-

gnati per arrivare a questa conclusione, non scontata fino a poche settimane fa.

Quest'ultimo passaggio è servito non solo ad avere certezza di una parte delle risorse per portare avanti i lavori, ma anche per evitare che il governo richiedesse indietro i 172 milioni concessi con il decreto Destinazione Italia e altri 490 già ottenuti con i fondi Expo da un paio di anni. L'esecutivo infatti aveva imposto che l'iter fosse completato entro il 31 dicembre, pena la restituzione di quanto già stanziato.

L'infrastruttura è stata lungamente criticata e fino a poche settimane fa non era affatto scontata, visto che nel tempo più di un assessore della giunta Pisapia ha espresso contrarietà nei confronti di un progetto deciso dalla precedente giunta Moratti. Tant'è: la firma di ieri ha messo in sicurezza l'opera, del valore di circa 2 miliardi e che in base al cronoprogramma sarà pronta nel 2022.

Motivi per sollevare dubbi non mancavano. Basta dare un'occhiata al piano finanziario: il governo stanziava più di 950 milioni; il Comune 400; i privati 200. Infine, come detto, 516 arrivano dal prestito bancario (435 milioni più altre linee di prestito secondarie). I 200 milioni dei privati però verranno assicurati non con la ge-

stione della metro, come nei più frequenti project financing, ma attraverso il canone garantito dal Comune stesso. Inoltre il cosiddetto prestito bancario "a carico dei privati" è in realtà sottoscritto per quota da tutti i soci.

Per Palazzo Marino si tratta quindi di un impegno notevole, spalmato per i prossimi 30 anni. L'impatto complessivo nelle casse pubbliche sarà di 3,4 miliardi, comprendendo mutuo con Cdpe Bei, la restituzione dell'Iva sul contributo statale e il canone di disponibilità (gestione, rimborso del debito e remunerazione dei privati). Inoltre - e in questo sta il peccato originale di tutto - il Comune è in maggioranza assoluta, ma è al contempo la stazione appaltante, trovandosi così in conflitto di interessi. Così il progetto fu pensato dall'amministrazione Moratti e così è rimasto.

Tuttavia l'opera è anche strategica per Milano, che in questo modo potrà collegare il centro della città con l'aeroporto di Linate. Si stima che avrà 84 milioni di passeggeri all'anno, con una riduzione di 14 milioni di spostamenti in auto privata. «Le firme ha dichiarato Laura Brambilla, presidente di M4 - rappresenta un segnale di fiducia e responsabilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

