

LE SPESE DI COSTRUZIONE E ESERCIZIO FINO AL 2045

La M4 costerà al Comune 3,5 miliardi

QUASI tre miliardi e mezzo di euro in poco più di trent'anni: è quanto peserà, da qui al 2045, sui bilanci in parte corrente del Comune la nuova linea 4 della metropolitana, tra costruzione e gestione dell'opera. La somma (3,461 miliardi, per la precisione) comprende il rimborso dei mutui, la restituzione dell'Iva sul contributo statale e il canone di disponibilità e gestione della linea. La spesa crescerà dai 10,43 milioni di euro del 2015 fino al picco di 174,18 milioni di euro del 2034.

ALESSIA GALLIONE A PAGINA II

L'INTERVISTA

La bocciatura di Ponti
"È come una Ferrari
solo che a pagarla
saranno i più deboli"

"Un buon progetto
dannatamente caro"

SERVIZIO A PAGINA III

La mobilità

M4, un debito record il Comune in 30 anni spenderà 3,5 miliardi

La giunta svela i costi di costruzione e gestione
L'impatto sui bilanci fino a 300 milioni con la M5

ALESSIA GALLIONE

INIZIERÀ subito a presentarsi, il conto della metropolitana 4. Ancora prima che i cantieri siano aperti in tutta la città. È cominciato con i primi 800mila euro di rata per il mutuo chiesto per la costruzione versati nel 2014. E destinati a salire. Un crescendo, tra rimborsi e interessi, che dal 2018 al 2034, si aggirerà sui 30 milioni all'anno. Ma l'impatto più pesante sui bilanci di parte corrente del Comune arriverà dal 2023 in poi. È allora, quando i treni della blu dovrebbero viaggiare a pieno regime lungo i 15 chilometri di binari tra **Limate** e San Cristoforo, che si aggungerà il cosiddetto canone di disponibilità che comprende anche la gestione. Ed è allora che il contatore globale girerà davvero: da 130 milioni a un massimo di 174,18. È così, bilancio dopo bilancio, anno

dopo anno, che si arriva all'impatto della nuova opera sui conti di Palazzo Marino: quasi tre miliardi e mezzo (3,461 per la precisione) da investire nei prossimi 30 anni per costruirla e, poi, per farla funzionare. Soldi a cui bisognerà sommare gli analoghi finanziamenti della M5. Tanto che, è la stima, solo per queste due infrastrutture alcuni anni si dovranno trovare circa 300 milioni di euro. Più di tutta la Tasi sulla prima casa che, da sola, porta in cassa 230

Le spese esploderanno nel 2022
quando il metrò andrà in funzione
e resteranno i mutui. Ma le risorse
sono ancora tutte da inventare

milioni.

Eccola, la tabella che disegna il futuro (eco-



nomico) della M4 e che lega i conti dell'opera a quelli del Comune. Non solo di questa giunta, ma anche delle prossime visto che le proiezioni dei tecnici arrivano fino al 2045. Con una domanda che molti, anche in maggioranza, si fanno: come sarà possibile trovare le risorse necessarie senza tagli o aumenti? I numeri sono stati svelati durante la commissione Mobilità dedicata proprio alla sostenibilità finanziaria. Presenti: l'assessore alla Mobilità Pierfrancesco Maran, il delegato del commissario Expo Gianni Confalonieri, il ragioniere capo del Comune Michele Petrelli e il city manager Giuseppe Tomarchio. È stato il direttore generale a tracciare le cifre complessive. Rivendicando un risultato: «Rispetto alle condizioni di gara non c'è stato un peggioramento per il Comune, anzi». Ma confermando anche come i privati (una cordata guidata da Impregilo in cui sono presenti altri colossi come Astaldi ma anche la pubblica Atm) investiranno 200 milioni: «La M4 costerà complessivamente 2 miliardi, 1,7 per la costruzione. Circa un miliardo lo investe lo Stato, il Comune 400, 434 sarà il finanziamento delle banche e i privati, tra equity e prestito della società, metteranno 200 milioni, 40 in più del previsto. Non è stato facile, ma il Comune metterà 180 milioni in meno in 30 anni per il canone». Nei fondi del governo sono compresi anche i 172 milioni che la città perderebbe se non si arrivasse al closing con le banche entro fine anno. Un'operazione su cui, dice Tomarchio, pesa il tempo. E che è legato alla nascita, lunedì, della nuova società mista pubblico-privata che siglerà il finanziamento in cui il Comune avrà il 67%. A quel punto, anche l'amministrazione dovrà ricapitalizzare subito mettendo 50 milioni per acquistare i beni della vecchia società.

Ma come si arriva a quei 3,5 miliardi? La cifra è composta da tre voci. La prima riguarda il rimborso dei due mutui accessi con Cassa depositi e prestiti nel 2010 e nel 2012 e gli interessi sul debito: l'investimento è di quasi 400 milioni. Per questa prima fetta, si è già iniziato a pagare: 800 mila euro nel 2014, che diventeranno 10,43 milioni nel 2015, 29,78 nel 2016 e così via per circa 30 milioni all'anno fino al 2034. A questa parte si somma la restituzione a Roma dell'Iva sui contributi dello Stato: è la prima volta che il Comune si trova ad affrontare una spesa simile per una infrastruttura e vale 80 milioni in cinque anni, dal 2016 al 2020. È una volta chiusi i cantieri, dal 2022 in poi, che arriverà il grosso. Allora partirà il canone di disponibilità. In pratica è quanto bisogna versare alla società M4 per la disponibilità dell'opera: principalmente serve per pagare la gestione di Atm (circa 34 milioni all'anno dal 2023), ma anche il debito che la società dovrà contrarre adesso con le banche e che anche il socio Comune si accolla, e il capitale messo dai privati con il relativo rendimento. A quanto ammonta? Se si aggiunge l'Iva e l'inflazione, si parte nel 2022, quando il metrò viaggerà solo per una parte dell'anno, da 46 milioni. Nel 2023 già si raddoppia (99,5), si superano i 100 milioni nel 2024 e così via fino al culmine di 146 milioni nel 2034. In tutto, in 25 anni il Comu-

IL PIANO

IL TRACCIATO

Con 15 chilometri di lunghezza, la nuova linea 4 del metrò dovrà collegare Linate a Lorenteggio tagliando la città da Est a Ovest con 21 stazioni previste

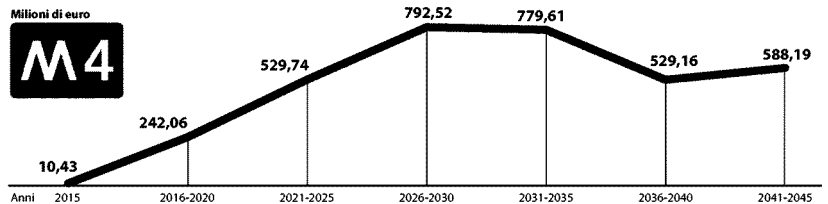
IL BUDGET

I circa due miliardi necessari per costruire l'opera saranno coperti per un miliardo dallo Stato e per il resto da Comune e soci privati con prestiti bancari

ITEMPI

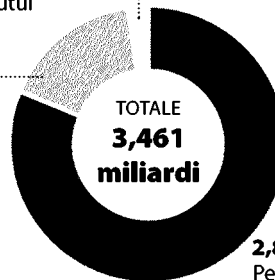
I cantieri per realizzare tutta l'opera dovranno durare 88 mesi e durante i sei mesi Expo non saranno aperti in centro. Inaugurazione prevista nel 2022

Le spese in Comune per il nuovo metrò

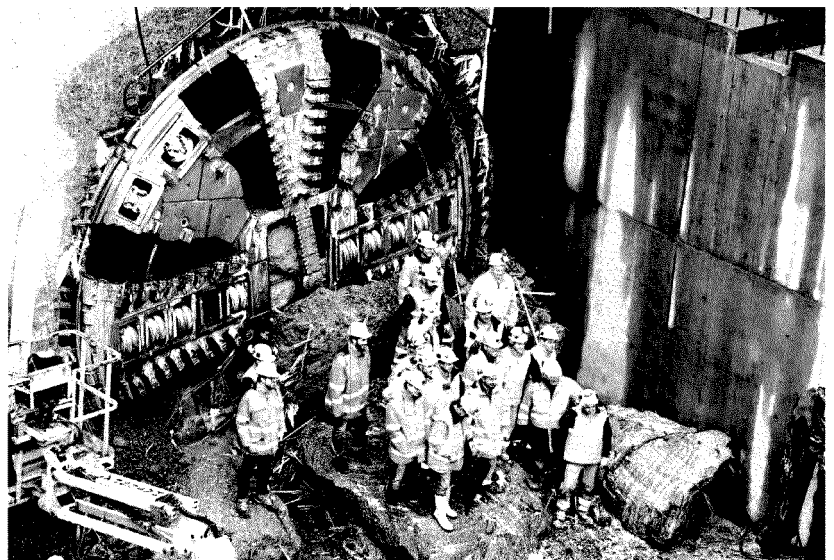


567 milioni
Per mutui

82 milioni
Iva



2,812 miliardi
Per gestione
e debiti



LA BLU E LA LILLA

I cantieri per costruire la linea 4 del metrò partiti in viale Forlanini e, a sinistra, il primo

tratto in funzione della M5: quando entrambe le nuove metropolitane

saranno finite faranno impennare i costi per i trasporti pubblici in Comune

ne verserà 2,8 miliardi. L'impatto vero, però, si capisce solo sommando mutuo e canone: dal 2025 al 2034, Milano dovrà trovare in bilancio dai 151 milioni ai 174.

Sul fronte infrastrutture, c'è un'altra opera, la **Brebemi**, al centro dell'attenzione. Impossibile la strada chiesta dalla Lombardia per defiscalizzare i lavori. Si passa al piano B: il governatore **Roberto Maroni**, incontrando il ministro Lupi, avrebbe strappato l'impegno del governo a venire in soccorso della Brebemi con 270 milioni di euro. Altri 60 li metterebbe la Regione. Così, con 330 milioni un'opera privata sarebbe salvata dagli enti pubblici.

Nelle grandi opere in project Maroni strappa al governo 270 milioni per salvare Brebemi

L'INTERVISTA/L'ECONOMISTA MARCO PONTI

“Un buon progetto che Milano ormai non può permettersi”

DICE che la M4 è come «una Ferrari: una macchina fantastica, che non tutti però possono permettersi». Perché per Marco Ponti, economista esperto di trasporti che insegna al Politecnico, il problema non è la linea, ma la sostenibilità finanziaria.

Milano aveva bisogno di questo metrò?

«Questo è un buon progetto, che servirà zone che oggi non sono servite, farà risparmiare tempo, porterà benefici all'ambiente. Non è uno spreco come invece lo sono tante altre opere italiane. Tutto ciò non toglie che costa dantatamente cara. Per questo mi chiedo se, soprattutto in un momento drammatico per la casa, sia davvero la priorità sociale per il Comune. Mi sarebbe piaciuto che almeno ci fosse un dibattito politico sulle priorità prima di decidere».

Secondo lei il Comune può sostenere l'impatto economico? Solo per la linea 4, nei prossimi trent'anni la spesa sarà di quasi 3 miliardi e mezzo. A questi, poi, si dovranno aggiungere i costi della linea 5.

«È una bomba orologeria finanziaria».

Il Comune, però, sostiene di non aver avuto molti margini di manovra per rinegoziare le regole con i privati fissate nella gara aggiudicata dalla giunta precedente.

«È vero, ma il problema è essersi mossi tardi. Il Comune doveva fare subito almeno una durissima de-

“

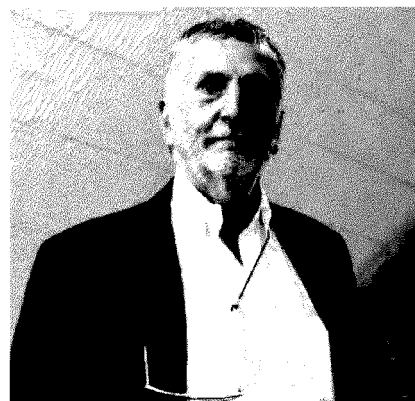
LA SOSTENIBILITÀ

Per Palazzo Marino è una bomba a orologeria finanziaria. Mi chiedo se oggi sia davvero la priorità

GLI EFFETTI

Pagheranno i più deboli con i tagli. Bisognava aprire prima una trattativa con le imprese che non hanno rischi

”



nuncia per dire di aver ricevuto in eredità un gelato al veleno, ovvero un project financing insostenibile. In questo modo, almeno, si sarebbe aperta una trattativa con le imprese, si sarebbe potuto provare a rinegoziare le condizioni o a studiare soluzioni alternative. Come è avvenuto per Expo, il Comune è stato acquiescente rispetto alle forsennate scelte dell'amministrazione precedente».

E ora che cosa si fa? Per far quadrare i conti saranno necessari tagli?

«E ora si paga. E pagheremo noi, anzi le categorie più deboli perché per fare questi bei giocattolini dobbiamo almeno temere un taglio ai servizi più essenziali».

Il biglietto aumenterà?

«L'aumento del biglietto, in sé, non è una tragedia. Ricordiamoci sempre che abbiamo le tariffe più basse d'Europa. Il problema politico vero è che nessuno vuole davvero ridurre il costo di produzione di Atm».

La linea andava fatta interamente?

«Magari, in mancanza di risorse, se ne poteva fare la metà, arrivando fino al centro».

A questo punto, lo strumento del project financing ha ancora senso?

«Ne parlerò lunedì all'Ocse e porterò anche il caso Milano. Questo è un modo elegante per bypassare i vincoli di bilancio visto che i privati non accettano di fatto nessun rischio reale. Così è una presa in giro».

(a. gall.)

LA LETTERA

I conti dei privati e il comando della società

IN RELAZIONE all'articolo "La M4 costerà 2 miliardi di euro ma i soldi dei privati sono meno di 200 milioni" pubblicato su *Repubblica Milano* del 5 dicembre scorso, si fa presente che

1) Il Comune avrà la presidenza della costituenda M4 e nel Consiglio di amministrazione verrà rappresentato da tre membri su cinque. Il vicepresidente avrà i poteri necessari a gestire i rapporti tra concedente e concessionario durante il periodo di costruzione.

2) I privati contribuiscono al finanziamento dell'opera con oltre 620 milioni di euro di finanziamento. Di questi 620 milioni, 415 milioni di euro verranno apportati con finanziamento bancario e sono a carico dei privati che ne sostengono oneri e rischi; 205 milioni di euro attraverso mezzi propri; da contratto l'importo complessivo dell'apporto privato, secondo lo schema tipico delle operazioni in project financing, sarà recuperato attraverso la gestione della stessa M4.

3) L'aumento di apporto di mezzi propri da parte dei soci ha consentito, diversamente da quanto si assume nell'articolo, il mantenimento da parte del Comune di Milano del proprio apporto in termini di capitale sociale, come determinato in gara.

Salini Impregilo S. p. A.

Appunto. I soci privati (compresa Atm, che è di proprietà del Comune) apportano circa 200 milioni di euro di mezzi propri per un'opera che ne costa 2 miliardi, cioè dieci volte tanto. Per quanto riguarda il finanziamento bancario, i soci privati ci mettono le garanzie, ma i 415 milioni di euro sono delle banche. Infine la governance: come correttamente riportato da Repubblica, il presidente sarà espresso dal Comune, ma i poteri saranno in mano al vicepresidente esecutivo nominato da Impregilo. Il fiocco sul pacco regalo di questo strano project financing al contrario.

(r. rh.)