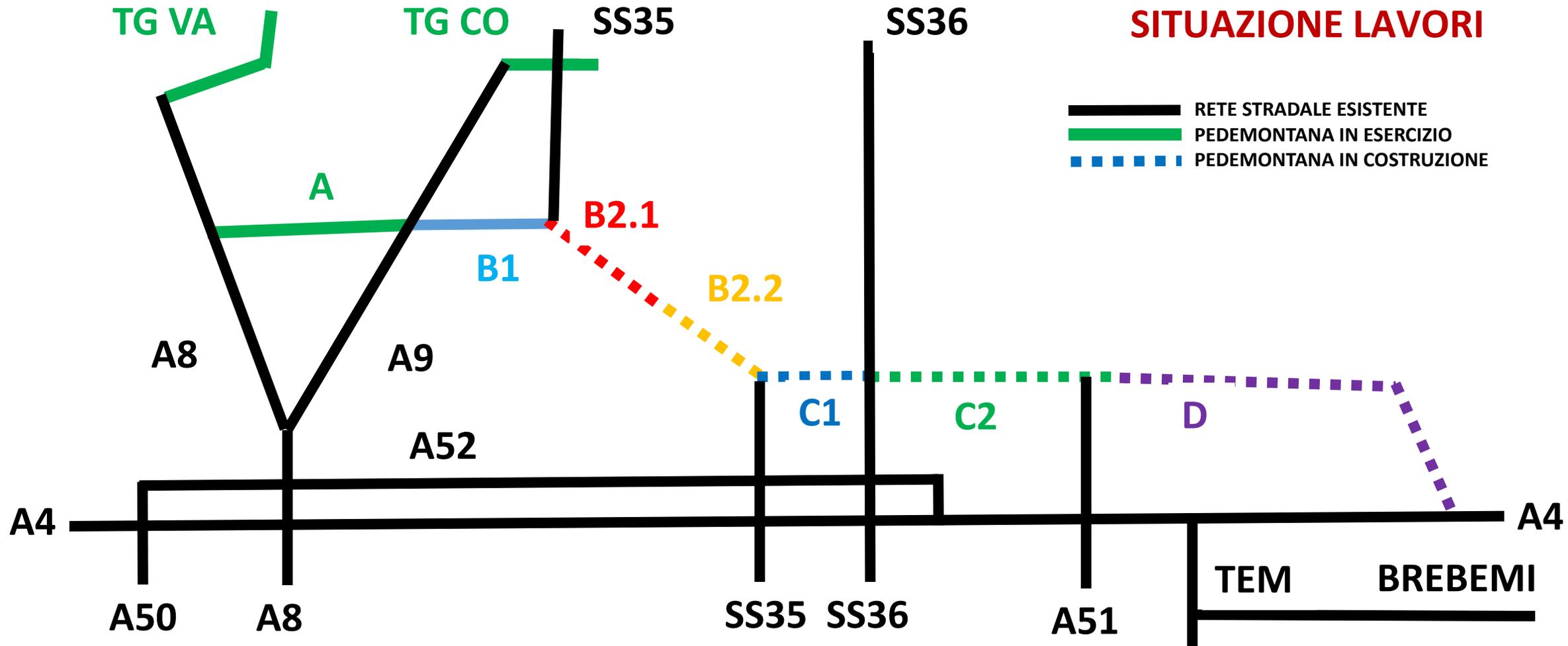


# **SEMINARIO DEI SINDACI DELLA BRIANZA**

## **AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA SITUAZIONE - PROSPETTIVE - PROPOSTE**

**MONZA, 14 LUGLIO 2015  
PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA**

*intervento di Umberto Regalia*



	A e TANGENZIALI	B 1	B 2 1	B 2 2	C 1	C 2	D
PEF 2009	FINE 2013	01- 2014	01-2015	01-2015	01-2015	01-2015	01-2015
PEF 2014	04/09 - 2014	04-2015	07-2017	07-2017	07-2017	07-2017	07-2017 / non garantita
PROSPETTIVA	LUGLIO 2015	10-2015	06-2018	12-2018	12-2018	12-2018	NON GARANTITA

## SITUAZIONE FINANZIARIA

- L'ARRANGING FINANZIARIO DEVE ESSERE RIAVVIATO E RICHIEDE ALMENO 12 MESI PER PORTARE AL FINANZIAMENTO
- L'EQUITY E' FERMA AL 50% DELLA PREVISIONE 2009 (30% RISPETTO AL PEF 2013)
- E' STATO CONSUMATO OLTRE L'80% DEL CONTRIBUTO PUBBLICO PER COMPLETARE IL 30% DELL'OPERA
- L'APPALTATORE DELLE TRATTE B, C E D HA PRESENTATO RICHIESTE AGGIUNTIVE (RISERVE) PER OLTRE 2 MILIARDI
- LO STATO HA CONCESSO UN ULTERIORE FINANZIAMENTO CON LA DEFISCALIZZAZIONE, MA CON RISCHIO DECADENZA
- LA SOCIETA' HA PRESENTATO NEL 2013 UNA PROPOSTA DI NUOVO PIANO FINANZIARIO

### COME CAMBIA IL PIANO ECONOMICO E FINANZIARIO

VOCE	PEF 2009	PEF 2013	NOTE PEF 2013
FABBISOGNO FINANZIARIO	5.040.000.000	5.142.000.000	RISCHIO COSTO LAVORI
COSTO INVESTIMENTI	4.166.000.000	4.118.000.000	RISCHIO IMPATTO RISERVE
ENTRATA IN ESERCIZIO	GENNAIO 2015	GENNAIO 2017	NON RISPETTABILE
TRAFFICO VTGM X1000 2025 – 2035	66.658 – 78.767	57.032–62.813	- 14% (2015 = -42%)
PREVISIONE CLOSING FINANZIARIO	2011	2014	NON RISPETTATO
RISORSE DEI SOCI (EQUITY)	536.000.000	858.000.000	+ 322.000.000 (CRITICO)
CONTRIBUTO PUBBLICO (+ DEFISC.)	1.249.000.000	(1.720.000.000)	RISCHIO DECADENZA DEF.
DEBITO BANCARIO	3.183.000.000	2.618.000.000	TASSO 8%
INTERESSI DURANTE COSTRUZIONE	550.000.000	715.000.000	CAUSA RITARDI E TASSI

## **SCENARIO E PROSPETTIVE**

**LA SITUAZIONE DELINEATA SI TRADUCE IN PROSPETTIVE CRITICHE CHE MINACCIANO LA PROSECUZIONE DELL'OPERA:**

- **RISCHIO CHE NON SIA POSSIBILE OTTENERE L'INTERO FINANZIAMENTO BANCARIO NECESSARIO PER L'INTERA OPERA, A CAUSA:**
  - **DELL'ENTITA' DELLA SOMMA RICHIESTA**
  - **DELLA DIFFICOLTA' DI REPERIMENTO DELL'EQUITY RICHIESTA AI SOCI**
  - **DELLE DIFFICOLTA' PERCEPITE DAI FINANZIATORI SULL'OPERAZIONE E SULLA SOCIETA'**
  - **DELLE RISERVE POSTE DA STRABAG**
  - **DEI BASSI PRIMI RISCONTRI OPERATIVI DI BREBEMI E TEE**
  - **DEL TRASFERIMENTO DELL'ASSET SERRAVALLE/PEDEMONTANA ALLA CITTA' METROPOLITANA A FINE 2016, CON IL RISCHIO CHE IL NUOVO PROPRIETARIO SIA RESTIO AD INVESTIRE SU UN PROGETTO CHE NON LO TOCCA**
- **RISCHIO DI AUMENTO DEI COSTI CON IMPATTO SULL'ARRANGING FINANZIARIO**
- **RISCHIO DI DECADENZA DELLA DEFISCALIZZAZIONE, CON IMPATTO SULL'ARRANGING FINANZIARIO**

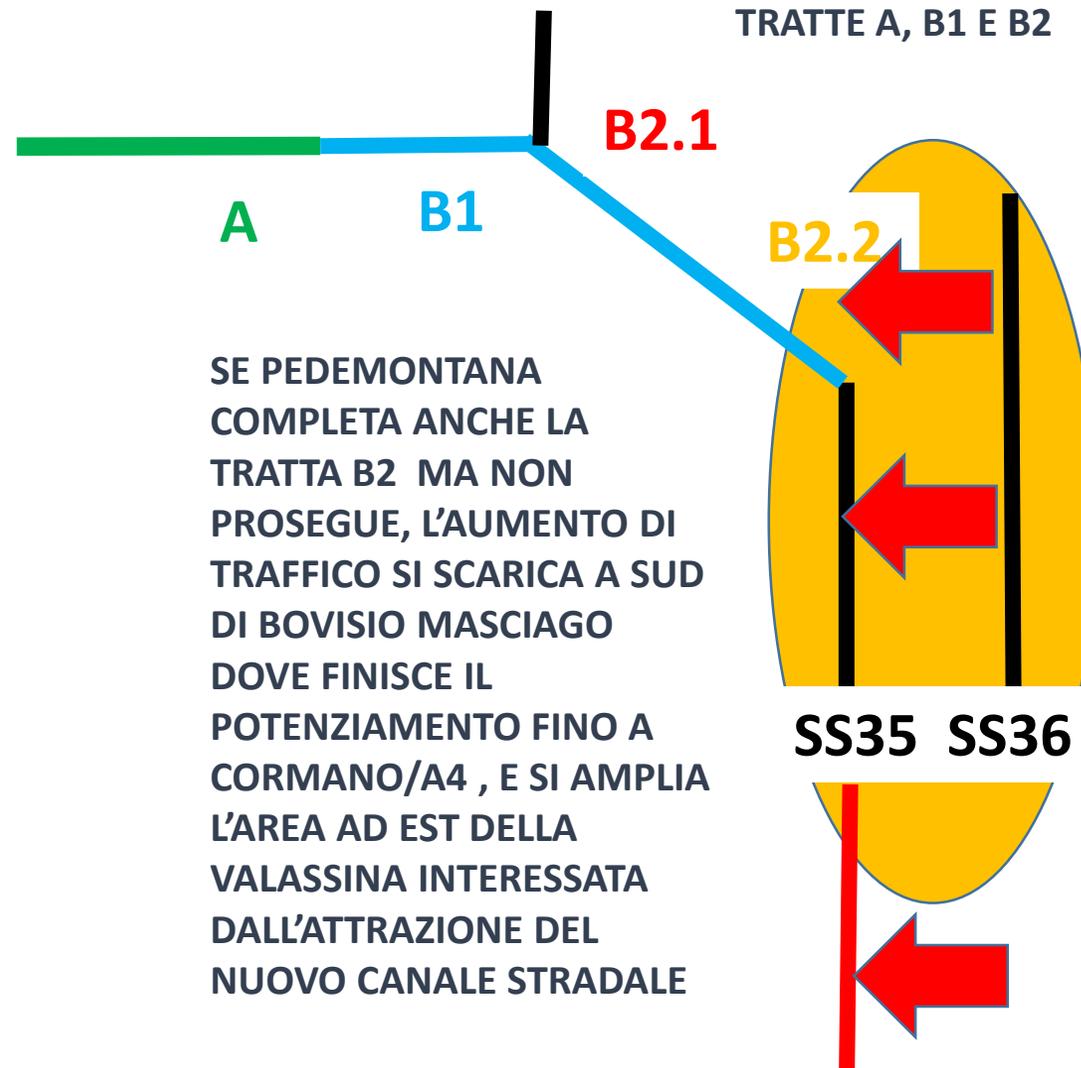
**CONSIDERATA LA CRITICITA' DEL QUADRO COMPLESSIVO, E' INDISPENSABILE VALUTARE LE IMPLICAZIONI TERRITORIALI DI UNA ESECUZIONE PARZIALE**

## RISCHI REALIZZAZIONE PARZIALE 1/4 E 2/4

**IPOTESI 1/4**  
SOLO TRATTE A E B1



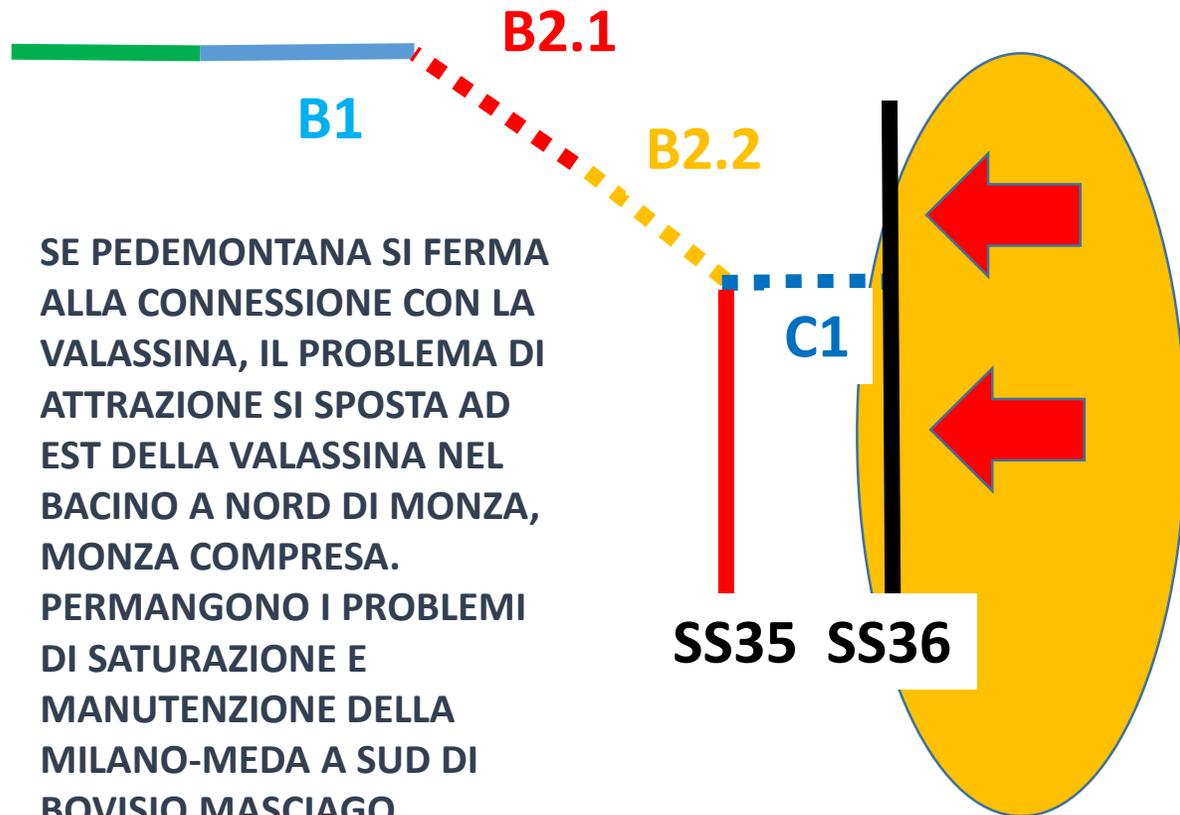
**IPOTESI 2/4**  
TRATTE A, B1 E B2



IN ENTRAMBI I CASI, PERDITA DEI BENEFICI ATTESI DALLA REALIZZAZIONE DI PEDEMONTANA

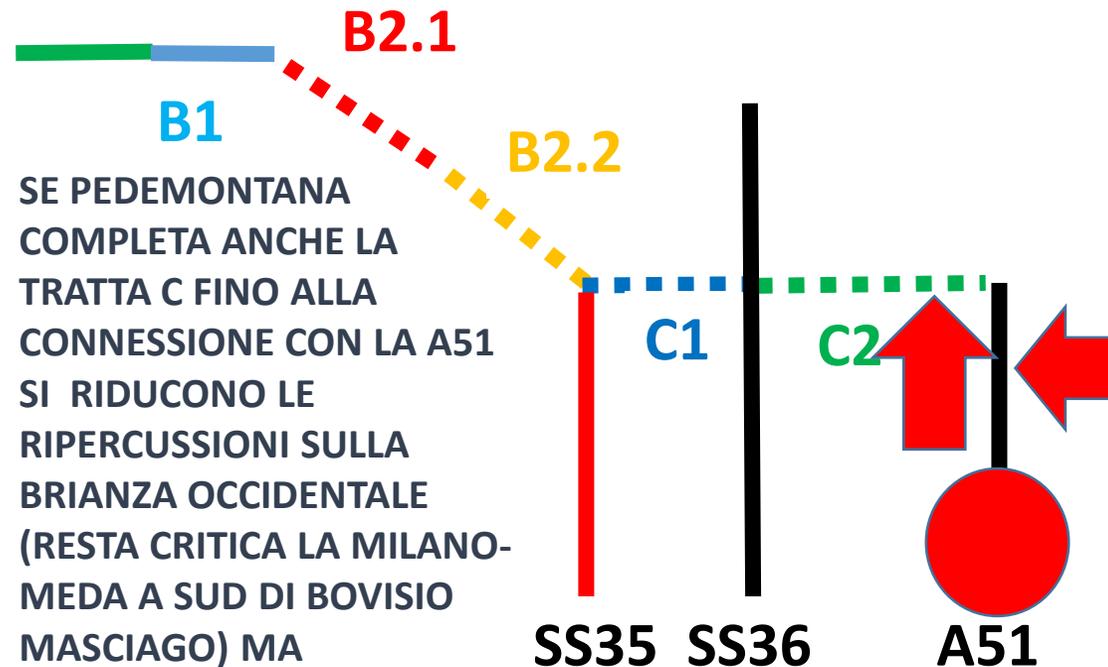
# RISCHI REALIZZAZIONE PARZIALE 3/4 E 4/4

**IPOTESI 3/4**  
TRATTE A, B1, B2 E C1



SE PEDEMONTANA SI FERMA ALLA CONNESSIONE CON LA VALASSINA, IL PROBLEMA DI ATTRAZIONE SI SPOSTA AD EST DELLA VALASSINA NEL BACINO A NORD DI MONZA, MONZA COMPRESA. PERMANGONO I PROBLEMI DI SATURAZIONE E MANUTENZIONE DELLA MILANO-MEDA A SUD DI BOVISIO MASCIAGO.

**IPOTESI 4/4**  
TRATTE A, B1, B2 E C

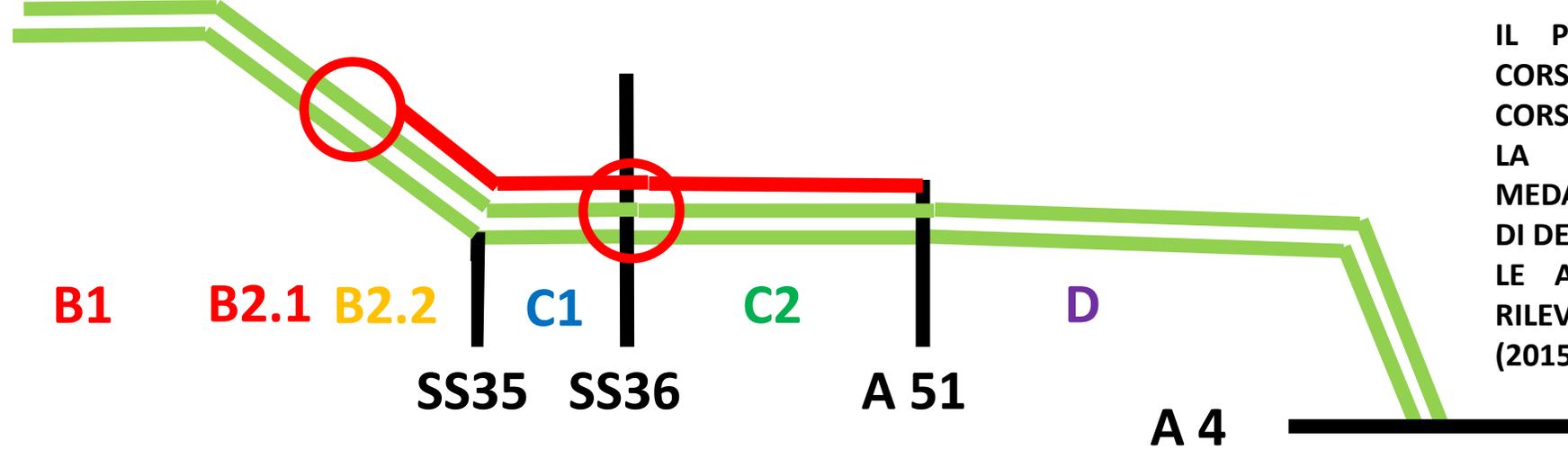


SE PEDEMONTANA COMPLETA ANCHE LA TRATTA C FINO ALLA CONNESSIONE CON LA A51 SI RIDUCONO LE RIPERCUSSIONI SULLA BRIANZA OCCIDENTALE (RESTA CRITICA LA MILANO-MEDA A SUD DI BOVISIO MASCIAGO) MA RIMANGONO NELLA BRIANZA ORIENTALE (SP2) E SOPRATTUTTO SUL NODO DI AGRATE CHE COLLEGA TEM A PEDEMONTANA IN DIREZIONE NORD

PERDITA DEI BENEFICI ATTESI DALLA REALIZZAZIONE DI PEDEMONTANA

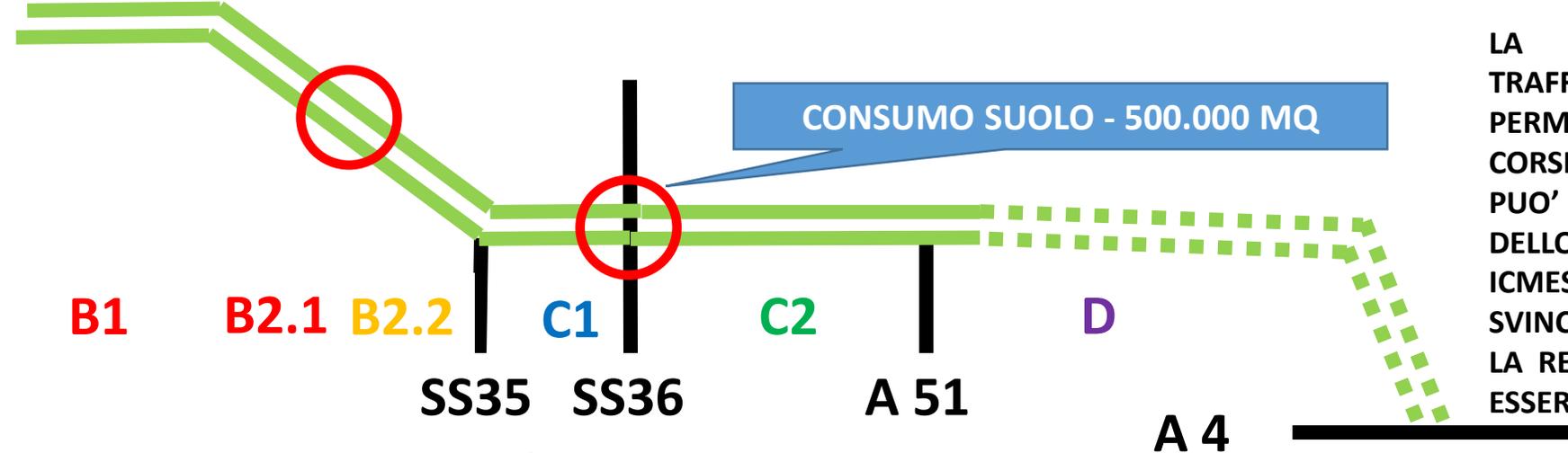
# PROPOSTA 1/3: RIDIMENSIONAMENTO E RISPARMIO CONSEGUIBILE

## PROGETTO ATTUALE



IL PROGETTO ATTUALE PREVEDE TRE CORSIE SOLO DA MEDA A VIMERCATE. DUE CORSIE NEL RESTO DEL PERCORSO. LA REVISIONE DELLO SVINCOLO DI MEDA/ICMESA E DI QUELLO PREESISTENTE DI DESIO/SS36. LE ANALISI DI TRAFFICO AGGIORNATE RILEVANO UNA RIDUZIONE TRA IL 42% (2015) ED IL 14% (2025 - 2035)

## PROPOSTA



LA RIDUZIONE SIGNIFICATIVA DEL TRAFFICO ANCHE NEL LUNGO PERIODO PERMETTE DI RINUNCIARE ALLA TERZA CORSIA E ALLA TRATTA D. QUESTA SCELTA PUO' PERMETTERE UN MINOR IMPATTO DELLO SVINCOLO DI MEDA SULL'AREA EX ICMESA E IL MANTENIMENTO DELLO SVINCOLO ESISTENTE DI DESIO. LA REALIZZAZIONE DELLA TRATTA D PUO' ESSERE ANNULLATA O POSTICIPATA, COME PREVISTO ANCHE DAL PEF 2013

**RISPARMIO CONSEGUIBILE / COSTI 2009 (LAVORI E SAD)**

280	580	1.280	985	<b>COSTO ORIGINALE €MIL 3.125</b>
-----	-----	-------	-----	-----------------------------------

**RISPARMIO FINO A €MIL 1.300**



## PROPOSTA 3/3: EFFETTI SULLA REALIZZABILITA' (FINANZIABILITA') DELL'OPERA

SE SI CONDIVIDE CHE PER IL TERRITORIO E' MEGLIO AVERE «LA PEDEMONTANA CHE SERVE», RIDURRE DI 1 MILIARDO DI EURO IL COSTO DELL'OPERA PUO' CONTRIBUIRE RISOLUTIVAMENTE A GARANTIRE LA REALIZZABILITA' DELL'OPERA, ALTRIMENTI ESTREMAMENTE CRITICA.

LA RIDUZIONE DI 1 MILIARDO DI EURO PUO' INFATTI TRADURSI IN

UTILIZZO	EFFETTO
RIDUZIONE DELL'EQUITY RICHIESTA AI SOCI (85% SERRAVALLE/REGIONE LOMBARDIA)	<ul style="list-style-type: none"><li>• RISPARMIO DI RISORSE PUBBLICHE APPLICABILI AD ALTRI INVESTIMENTI</li><li>• RIDUZIONE DEL RISCHIO DI BLOCCO/DEFAULT DELL'OPERAZIONE</li><li>• ACCELERAZIONE DELL'ARRANGING FINANZIARIO</li></ul>
RIDUZIONE DEL FINANZIAMENTO BANCARIO	<ul style="list-style-type: none"><li>• AUMENTO DELLE POSSIBILITA' DI FINANZIAMENTO</li><li>• ACCELERAZIONE DELL'ARRANGING FINANZIARIO</li><li>• RIDUZIONE DEL COSTO DEGLI INTERESSI</li></ul>
IN GENERALE	<ul style="list-style-type: none"><li>• RISPARMIO DI RISORSE PUBBLICHE (SIA EQUITY CHE DEFISCALIZZAZIONE, PERCHE' IL CONTRIBUTO PUBBLICO DEVE ESSERE INFERIORE AL 50%)</li><li>• RIDUZIONE DEI TEMPI DI ESECUZIONE</li><li>• RIDUZIONE DEI RISCHI DI AUMENTO COSTI</li><li>• POSSIBILE RIDUZIONE DEL COSTO DEL PEDAGGIO</li><li>• MANTENIMENTO DEL CONTROLLO PUBBLICO</li></ul>