

A febbraio la prequalifica per la tranche principale dei lavori Pedemontana lombarda, arriva maxi bando da oltre 2 miliardi

DI MASSIMILIANO CARBONARO

Da quello che viene considerato il km zero, l'intersezione tra l'autostrada A8 e lo svincolo di Cassano Magnago, sono cominciati il 20 gennaio i lavori per il primo grosso blocco della Pedemontana lombarda. Entro pochi giorni l'inaugurazione ufficiale con la posa della prima pietra.

Ma presso la concessionaria autostradale ci sono ulteriori motivi per rallegrarsi: il via ai lavori è solo la prima conseguenza della registrazione alla Corte dei conti della delibera Cipe della scorsa estate con l'approvazione del progetto definitivo e del piano finanziario. L'altro passo che sta per compiere Pedemontana è la pubblicazione del bando di prequalifica per assegnare il secondo maxi-lotto (appalto di lavori) che compone questa infrastruttura: con un importo da circa 2,2 miliardi di euro sarà una delle principali gare del 2010.

Nei piani di Pedemontana l'annuncio per la prequalifica sarà per fine febbraio, al più tardi marzo. Deve essere ancora definito se sarà una gara per individuare un general contractor oppure se scegliere la via dell'appalto integrato. Quello che ora è già certo, è che sarà un maxi-appalto per l'intero lotto restante, una tratta da circa 72 km più altri 50 km di opere connesse i cui lavori dovrebbero iniziare nel 2011 e concludersi entro la fine del 2014. L'obiettivo è avere un unico interlocutore come per la prima tranche dell'infrastruttura i cui lavori sono appunto appena cominciati e che è stata

assegnata a un general contractor nel 2008: un'Ati capitanata da **Impregilo** e affiancata da **Astaldi Spa**, **Aci Scpa Consorzio Stabile**, **Impresa Pizzarotti**, per opere del valore di 630 milioni di euro. Intanto Pedemontana ha immediatamente cominciato l'esame delle prescrizioni previste dalla delibera Cipe. È necessario un attento controllo delle 278 prescrizioni (che da sole pesano per 115 milioni di euro) per poi recepirle nel progetto definitivo: un'operazione certosina che richiederà almeno due mesi e che non interviene sui costi dell'opera.

Poi c'è tutto il capitolo relativo al piano finanziario la cui chiusura è prevista per ottobre-novembre.

Il passaggio al Cipe dello scorso novembre aveva confermato quanto già si temeva: un incremento dei costi che sono passati da 3.483,5 milioni di euro definito al momento della convenzione unica nell'agosto del 2007 a 4.166,4 milioni che sommati agli oneri finanziari fanno salire il valore dell'opera a circa cinque miliardi di euro. Per far quadrare i conti Pedemontana (68% Milano Serravalle-Milano Tangenziali; 20% Equiter e 6% Biis entrambe gruppo Sanpaolo Intesa; 5% Ubi Banca e 1% il Credito cooperativo) che prevede una convenzione trentennale poggia su un finanziamento pubblico complessivo di 1,244 miliardi di euro, fa uso del subentro valutato per 1,290 miliardi di euro (della durata di 23 anni) ha rivisto i flussi di traffico, modificato il sistema di riscossione del pedaggio, agito sul piano tariffario, sfruttato il Fgop per ridurre i rischi di subentro e gli spread sui finanziamenti. ■

Due opzioni:
general
contractor
o appalto
integrato

