

# Broni-Mortara, via libera a Sabrom

DI MASSIMILIANO CARBONARO

**D**isco verde per la Broni-Mortara. Sono passati due anni completi da quando nel luglio del 2008 venne aggiudicato provvisoriamente il project financing per la nuova autostrada regionale al promotore Sabrom: la Satap come mandataria e come mandante la Milano Serravalle-Milano Tangenziali insieme alla Grassetto Lavori. Nei giorni scorsi Infrastrutture Lombarde, il braccio tecnico della Regione Lombardia, ha potuto aggiudicare definitivamente l'opera, confermando la società prevalentemente riconducibile al gruppo Gavio, dopo che il Consiglio di Stato si è pronunciato respingendo il ricorso del consorzio Sys, capitanato dagli spagnoli di Sacyr. Adesso è in programma la firma della convenzione prevista per i primi giorni di settembre.

Individuare il concessionario della Broni-Mortara è stato un percorso lungo e irto di ostacoli cominciato nell'estate del 2007 con la pubblicazione del bando di gara. In prima battuta il consorzio Sys non doveva prendere parte alla seconda fase della procedura perché Ilspa aveva selezionato gli spagnoli di Cintra e Coopsette per contendere l'aggiudicazione a Sabrom (senza diritto di prelazione). Quindi Cintra venne esclusa per un errore nel piano economico e Sys non solo fu ripescata ma vinse anche la gara. Salvo essere poi esclusa a sua volta da Ilspa per alcune inesattezze relative ai costi di gestione e riportando così alla ribalta Sabrom. Siamo appunto nel luglio del 2008 quando parte il ricorso al Tar di Sys e il successivo passaggio al Consiglio di Stato appena conclusosi. La nuova tratta autostradale si sviluppa per oltre 51 km con due corsie per senso di marcia. Collegherà la A21 (Torino-Piacenza-Brescia) con la A7 (Milano-Genova) tagliando il territorio del Pavese e superando con un ponte da 3,5 km il Po e con viadotti per quattro km la rete ferroviaria di Rfi.

La convenzione, secondo le prime anticipazioni, prevede una durata della concessione di 45 anni, di cui 3 circa di lavori e un canone annuo nei confronti della Regione Lombardia pari all'1% dei profitti del pedaggio tanto che al Pirellone stimano di incassare nei 42 anni oltre 270 milioni di euro. Il costo dell'opera ammonta a 932 milioni di cui 741 milioni di lavori e un contributo regionale di 65 milioni, da aggiungere poi i costi finanziari (inferiori ai 700 milioni di euro). In pratica sarà un'infrastruttura che dovrebbe essere ultimata ben prima del fatidico Expo 2015 di Milano che è considerato lo spartiacque di tutti i grandi interventi lombardi. «Ci siamo impegnati a fare in modo che l'opera rispetti i tempi prestabiliti dal cronoprogramma – ha commentato l'assessore alle Infrastrutture della Regione, **Raffaele Cattaneo** a proposito dello schema di convenzione appena definito –. Anzi, siamo riusciti a ottenere che i tempi di realizzazione vengano ridotti a due anni e nove mesi rispetto ai tre anni e cinque mesi previsti all'inizio della gara d'appalto». Per un'idea chiara dei rendimenti dell'opera e delle tariffe applicate bisogna attendere la firma della concessione, ma dalla Regione fanno sapere che rispetto alla base di gara le tariffe sono state

ridotte. Ora ci sono alcuni adempimenti formali da parte del promotore tra cui l'emissione di un bond di performance richiesto da Ilspa per arrivare a settembre alla convenzione. ■

**Il Consiglio di Stato respinge il ricorso di Sys**

