

La Pedemontana Piemontese non si fa perché richiede troppi soldi pubblici

di Luisa Leone

La Pedemontana Piemontese molto probabilmente non partirà. Non è ancora ufficiale, ma secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza* l'opera, che avrebbe dovuto collegare la A4 (Torino-Venezia) alla A26 (Genova-Gravellona Toce) dovrebbe essere presto archiviata dal Cipe. La richiesta di finanziamento pubblico da parte del promotore sarebbe infatti superiore al 50% del costo complessivo dell'opera, che è di 650 milioni, elemento che rende di fatto inapplicabile anche la defiscalizzazione prevista dal governo Monti proprio per far partire quelle infrastrutture bloccate da squilibri nei piani economico finanziari. In particolare, la Pedemontana Piemontese è un tronco di circa 40 chilometri che avrebbe dovuto collegare Santhià (sulla Torino-Milano) a Ghemme (sulla A26) grazie all'iniziativa in project finance promossa da un consorzio guidato dalla **Satap (Cavio)** e partecipato da **Impregilo**, **Gemmo**, **Mattioda**, **Cogefa** e **Tubosider**. Adesso però i conti non tornano e il collegamento rischia di rimanere davvero solo sulla carta, anche a causa del forte impatto che la crisi economico-finanziaria degli ultimi anni ha avuto sul Biellese. Eppure del progetto si parla da anni; la prima gara è stata aggiudicata a Satap e alle altre aziende del raggruppamento nel 2009 e nel settembre scorso la Corte dei Conti aveva addirittura inserito l'opera tra le prime quattro che avrebbero potuto avvalersi delle nuove norme sulla defiscalizzazione delle grandi infrastrutture, assieme alla Orte-Mestre, alla statale Telesina (in provincia di Benevento) e alla Termoli-San Vittore. Dopo il via libera dei magi-



Un casello autostradale

strati contabili quindi la strada sembrava in discesa perché la Pedemontana Piemontese avrebbe potuto scegliere la compensazione delle imposte sui redditi, dell'Irap, dell'Iva e del canone generati dalla concessione invece del contributo pubblico in conto capitale, già disponibile, di 230 milioni. Se la scelta fosse caduta sulla defiscalizzazione, l'agevolazione infatti sarebbe potuta arrivare fino al 50% del costo complessivo dell'opera, cioè più di 300 milioni, un importo decisamente più elevato rispetto al contributo statale a fondo perduto. Peccato che nel piano economico-finanziario aggiornato, presentato al Cipe a fine 2013, il promotore avrebbe previsto un finanziamento da parte dello Stato superiore al 50% dei costi rendendo di fatto impossibile la prosecuzione dell'iter. Formalmente

si è in attesa del via libera del Cipe ma ormai sembra scontato che questo disco verde non arriverà. D'altronde sarebbe lo stesso promotore a non credere più nell'opera, almeno a queste condizioni e senza uno sforzo in più da parte del committente

pubblico. Un'analisi aggiornata dei flussi di traffico infatti avrebbe dimostrato che l'infrastruttura non è più sostenibile alle vecchie condizioni, considerando le richieste aggiuntive arrivate dal Nars (Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità) e la scarsa propensione delle banche a finanziare progetti simili. Senza contare che per essere veramente efficace una misura come la fiscalizzazione deve contare su ricavi importanti, che con i prevedibili livelli di traffico, secondo il consorzio, non sarebbero raggiungibili. (riproduzione riservata)

