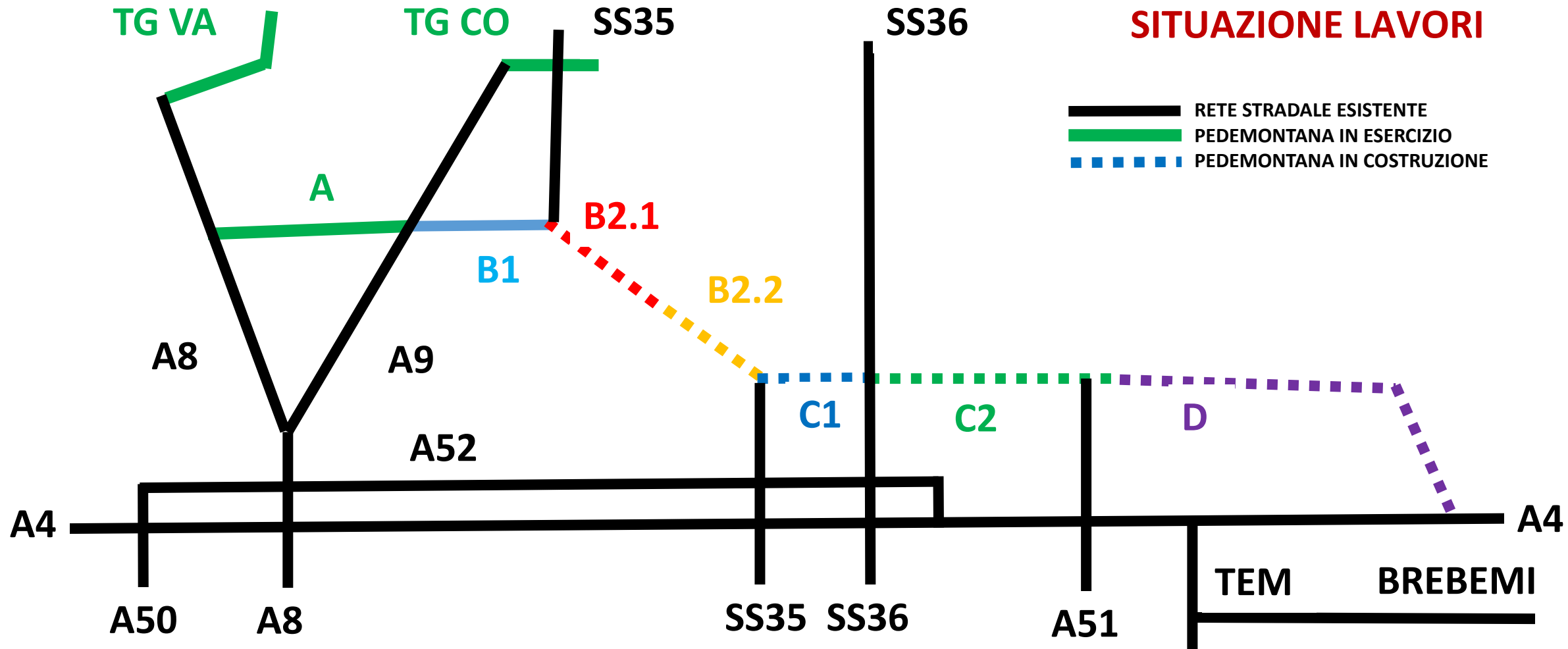


SEMINARIO DEI SINDACI DELLA BRIANZA

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**

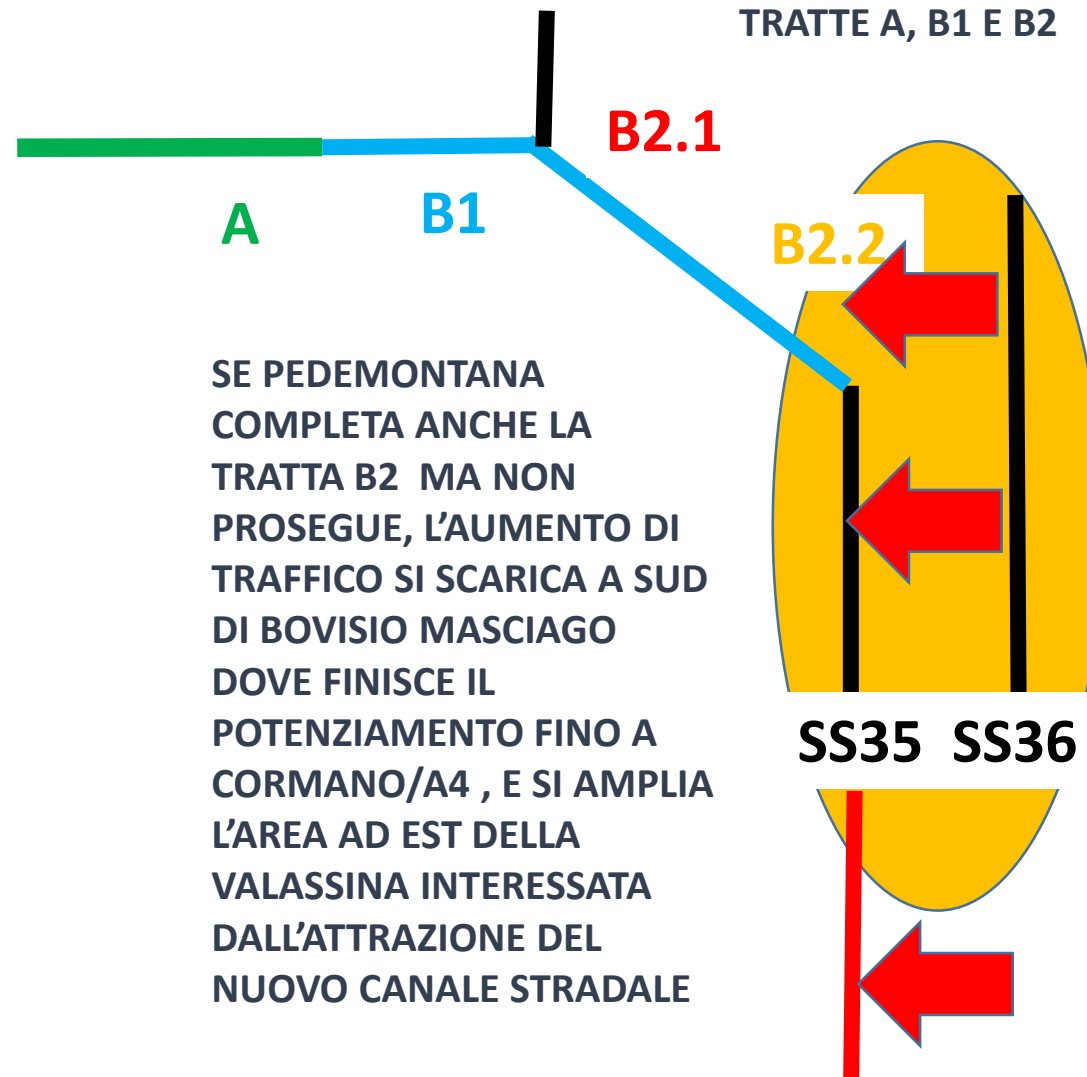
CONSIDERATA LA CRITICITA' DEL QUADRO COMPLESSIVO, E' INDISPENSABILE VALUTARE LE IMPLICAZIONI TERRITORIALI DI UNA ESECUZIONE PARZIALE

RISCHI REALIZZAZIONE PARZIALE 1/4 E 2/4

IPOTESI 1/4
SOLO TRATTE A E B1



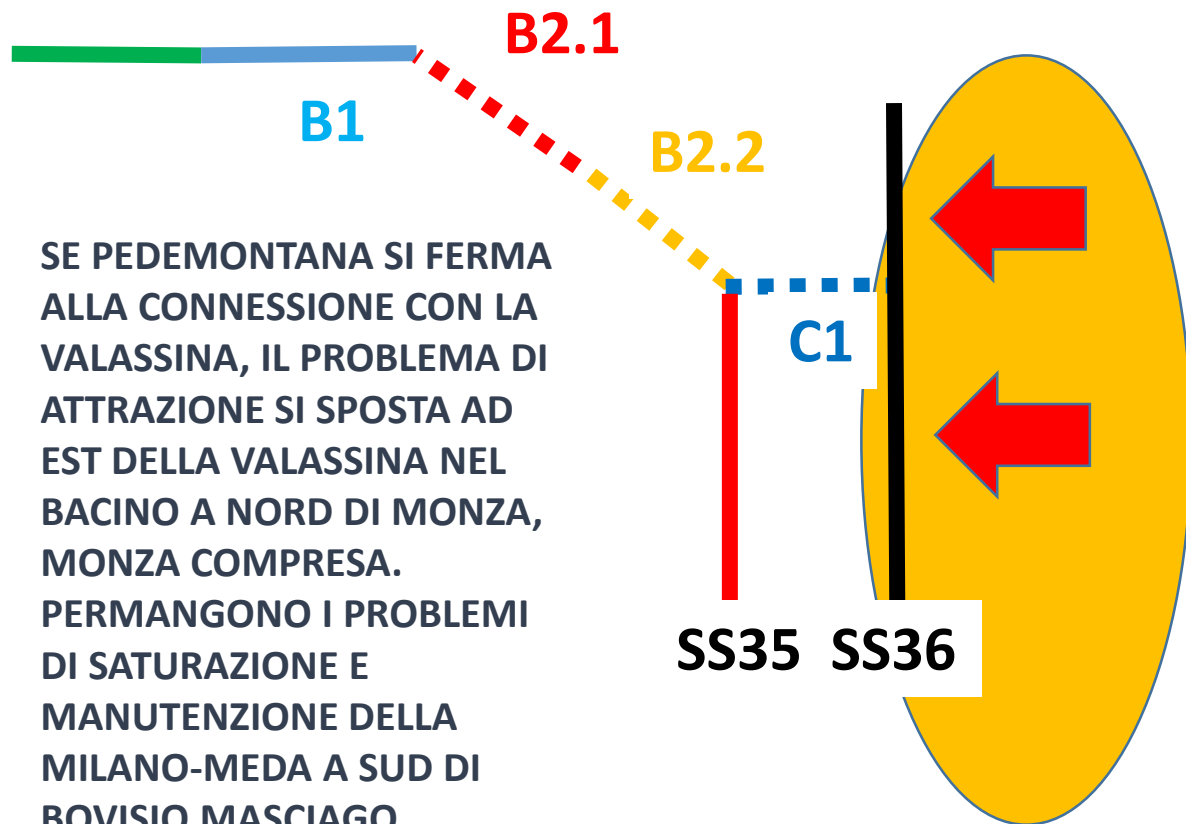
IPOTESI 2/4
TRATTE A, B1 E B2



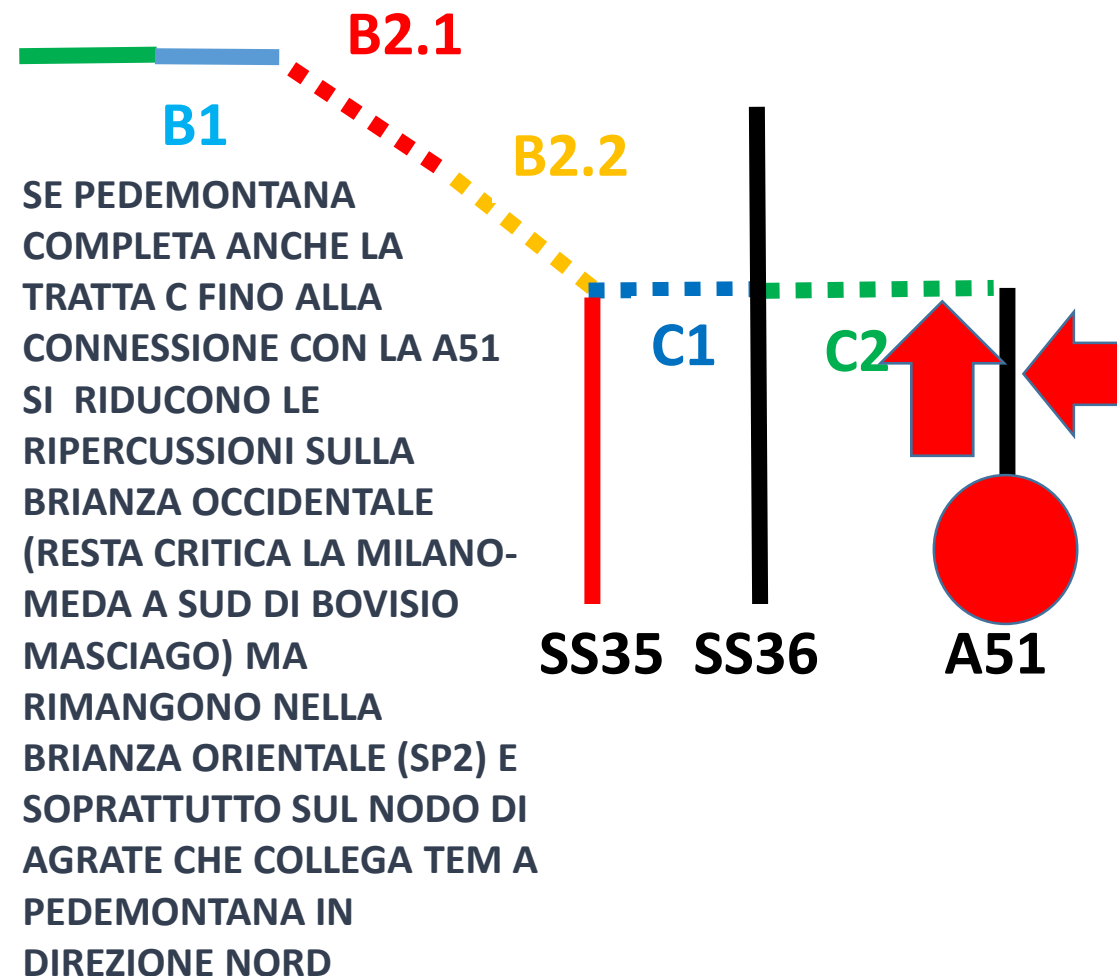
IN ENTRAMBI I CASI, PERDITA DEI BENEFICI ATTESI DALLA REALIZZAZIONE DI PEDEMONTANA

RISCHI REALIZZAZIONE PARZIALE 3/4 E 4/4

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



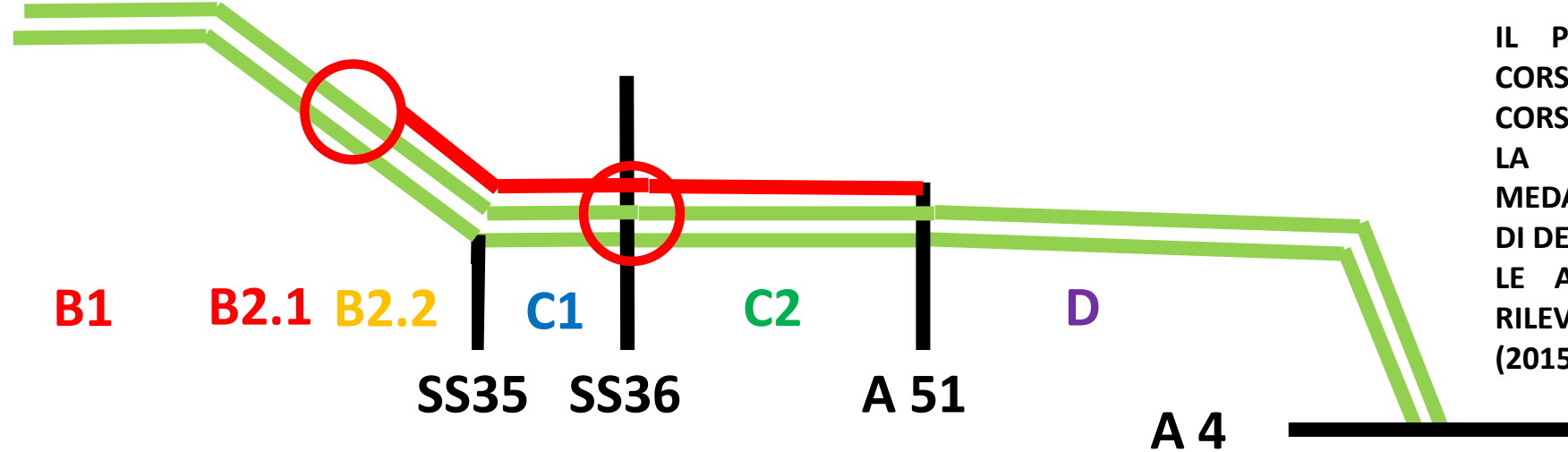
IPOTESI 4/4
TRATTE A, B1, B2 E C



PERDITA DEI BENEFICI ATTESI DALLA REALIZZAZIONE DI PEDEMONTANA

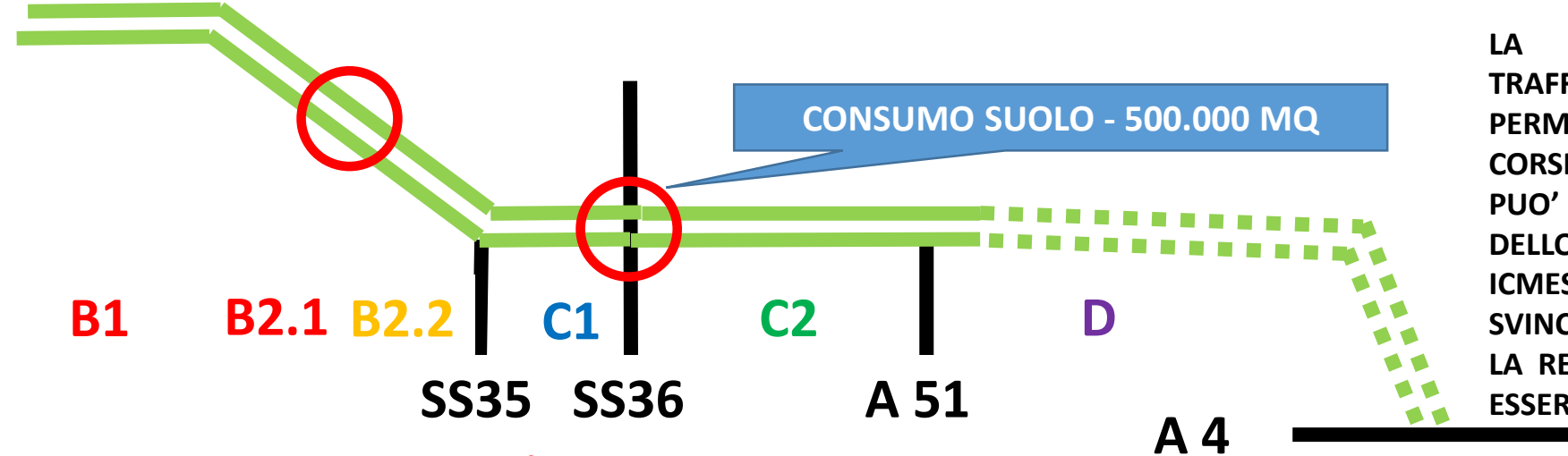
PROPOSTA 1/3: RIDIMENSIONAMENTO E RISPARMIO CONSEGUIBILE

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	COSTO ORIGINALE €MIL 3.125
-----	-----	-------	-----	-----------------------------------

RISPARMIO FINO A €MIL 1.300

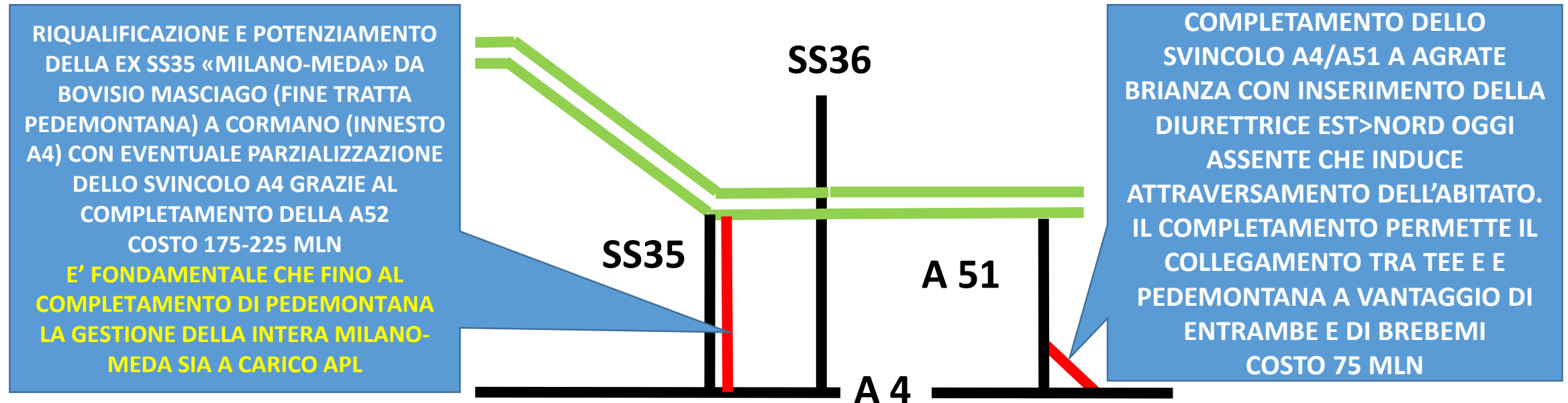
PROPOSTA 2/3: REINVESTIMENTO

IL RISPARMIO SUI COSTI DI COSTRUZIONE E SULLE SOMME A DISPOSIZIONE CONSEGUIBILE CON IL RIDIMENSIONAMENTO DELL'OPERA PUO' RAGGIUNGERE 1,3 MILIARDI DI EURO.

CONSIDERATO CHE L'ESIGENZA PRINCIPALE E' GARANTIRE IL COMPLETAMENTO «DELL'OPERA CHE SERVE», UNA QUOTA DEL RISPARMIO PUO' ESSERE APPLICATO AD INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE ESISTENTE PER I QUALI NON VI SONO ALTRE PROSPETTIVE DI REALIZZAZIONE.

TALI INTERVENTI PERMETTERANNO DI MIGLIORARE LA MOBILITA' COMPLESSIVA E LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE RIDUCENDONE L'IMPATTO, MA CONTRIBUIRANNO ANCHE A MIGLIORARE LA FUNZIONALITA' E REMUNERATIVITA' DELLE NUOVE AUTOSTRADE (TEE, PEDEMONTANA, ANCHE BREBEMI ATTRAVERSO TEE).

SI PROPONE DI APPLICARE A TALI INTERVENTI 300 MILIONI SU 1,3 MILIARDI RISPARMIATI, LASCIANDO IL RESTO A RIDUZIONE DEL COSTO E MIGLIORAMENTO DELLA BANCABILITA' DI PEDEMONTANA. SAREBBE IL PRIMO CASO DI «COMPENSAZIONE ALLA ROVESCIA». LO SCHEMA INDICA GLI INTERVENTI PRIORITARI INDIVIDUATI



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