

OK DELLE BANCHE ALLA PRIMA EROGAZIONE PER LA METRO DI MILANO

# M4, closing del prestito da 516 mln

DI MANUEL FOLLIS

**T**re banche italiane e tre francesi hanno confermato il loro impegno a fianco della linea 4 della metropolitana di Milano, che in piena estate ha concluso il contratto di finanziamento per l'infrastruttura. Il prestito erogato sarà di 516 milioni (estendibili a 531) e fa parte dei 2 miliardi di costo complessivo dell'opera. Il contratto di finanziamento era stato firmato il 22 dicembre, ma in agosto è avvenuto il soddisfacimento di tutte le condizioni necessarie alla prima erogazione (tra cui i pegni azionari). In sostanza, finalmente sono avvenuti closing e prima erogazione del finanziamento, un passo avanti importante per l'infrastruttura. Il principale azionista della M4 (società mista pubblica-privata) è il Comune di Milano con il 66,66% (Palazzo Marino in sostanza è sia concedente sia concessionario), seguito da **Salini Impregilo** e **Ansaldo** con il 9,63%, **Ansaldo Breda** con il 5,53%, **Ansaldo Sts** con il 5,46%, **Atm** con il 2,33% e **Sirti** con il 0,73%. Le banche coinvolte sono **Bnp Paribas** (pivot del finanziamento e financial advisor dei soci privati), **Cacib** (l'investment banking del **Credit Agricole**) e **Natixis**, oltre alle italiane **Intesa Sanpaolo** (banca agente) **Unicredit** e **Mps**.

Dei 516 milioni di prestito, 217 sono una linea Cdp cui ha partecipato anche la **Bei** con una provvista appunto da circa 200 milioni. Si tratta di un passo importante per la più grande opera infrastrutturale ancora in costruzione in Italia, considerando che **Brebem**, **Itm** e **Linea 5** della metropolitana sono state sostanzialmente ultimate. I lavori per la costruzione sono iniziati il 1° gennaio 2015, ma dall'inizio di **Expo** hanno subito notevoli rallentamenti (previsti) per evitare di cantierizzare troppo la città nel corso dell'esposizione universale. La fine dell'opera (la cui direzione dei lavori attualmente è previsto che sia affidata a **MIM**, altra controllata del Comune di Milano) è prevista per il giugno 2022 e l'inizio dell'operatività per il luglio successivo, per una concessione la cui durata (30 anni) dovrebbe scadere nel 2045. Tra la firma e il closing estivo le banche hanno come sempre passato al setaccio la società, preoccupate più della governance che della stabilità finanziaria, visto che in passato è capitato (pro-

prio nel settore infrastrutturale) che il mix pubblico-privato non garantisca efficienza gestionale. Il Comune di Milano ha designato **Fabio Terragni** presidente e consigliere delegato della società, ma al vicepresidente **Giorgio Desideri** (in quota **Salini-Impregilo**, quindi espressione dei privati) spettano i poteri relativi alla gestione della concessione nei confronti del soggetto concedente e, in maggior dettaglio, alla gestione dei lavori di costruzione. La linea 4 (colore blu) collegherà la parte sud-ovest della città (**Lorenteggio**) con la parte est e l'ultima fermata permetterà di accedere direttamente all'aeroporto di **Linate**. Un'infrastruttura lunga 15 chilometri con 21 fermate e almeno due interconnessioni (attualmente previste con la linea 1 e con la linea 2). Sui 2 miliardi di euro di costo complessivo è previsto (oltre al finanziamento bancario) un contributo del Comune di 218 milioni, un contributo a carico dello Stato di 871 milioni e un intervento dei soci per 366 milioni. (riproduzione riservata)



Fabio Terragni

