



Ordine del giorno al DOC. 001

Oggetto: Pedemontana lombarda e restituzione compensativa

Il Consiglio Regionale della Lombardia

Premesso che

- Dalla lettura del capitolo “Realizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo” del PRS della IX Legislatura, emerge che “In materia di infrastrutture i prossimi anni saranno caratterizzati da una forte azione di governance di Regione Lombardia” e che il primo obiettivo sarà “... quello di completare le opere infrastrutturali avviate nella VIII Legislatura, nei tempi concordati, con un’attenta vigilanza sull’impiego delle risorse e sul corretto inserimento ambientale ricorrendo in modo sempre più sistematico al confronto e al coinvolgimento degli Enti Locali e delle realtà economico sociali. In quest’ottica si opererà per la realizzazione delle grandi reti viarie strategiche (Pedemontana, Tangenziale esterna di Milano, Brebemi) ...” . Nello stesso capitolo è riportato inoltre che “... L’estensione e il potenziamento della rete su ferro e l’integrazione tra grandi infrastrutture ferroviarie e quelle di interesse locale interesserà anche, soprattutto in vista di Expo 2015, la rete metropolitana e metro tranviaria afferente al capoluogo milanese e alle altre principali città lombarde. Inoltre si punterà alla riqualificazione dei collegamenti ferroviari regionali, con particolare attenzione al potenziamento delle reti locali e alla loro messa in sicurezza, che sono necessari per l’efficienza del trasporto pendolare e dell’intermodalità...”.
- La Pedemontana è tra le maggiori opere pubbliche, se non la più grande, messe a gara in Europa in per consistenza degli investimenti e per complessità del tessuto economico, sociale ed ambientale interessato. Il progetto approvato dal CIPE interessa il tracciato autostradale e le opere connesse, le opere di mitigazione e di compensazione ambientale. Per queste ultime, si tratta del più esteso progetto di compensazione ambientale mai sviluppato nel nostro Paese e alla sua realizzazione verrà dedicata una quota pari al 3% dell’importo complessivo dell’opera. Il progetto definisce uno sfondo progettuale di sistema e lo sostanzia puntualmente e localmente, attraverso la definizione di una greenway e da decine di progetti locali di parchi e sistemi ambientali collegati tra loro dalla stessa greenway, con l’obiettivo di innescare un processo esteso di conservazione e valorizzazione paesaggistica degli spazi aperti.
- il sistema dei trasporti e della mobilità nei territori attraversati dalla Pedemontana lombarda continua ad essere estremamente squilibrato e produce alti costi sociali e altissimi costi individuali per garantire il proprio diritto alla mobilità. Permangono preponderanti, tanto nelle scelte di tipologia infrastrutturale quanto - e soprattutto - nella copertura finanziaria, le opere stradali ed autostradali. Il trasporto ferroviario e quello pubblico locale continuano a mantenere livelli quantitativi e qualitativi insufficienti a rispondere alla forte domanda di mobilità e, persino, a mantenere quella che già oggi trova risposta con queste modalità.
- Nei mesi di luglio e agosto, in assenza di coinvolgimento degli Enti Locali, sono stati approvati dalla società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e da CAL le modifiche al progetto definitivo ed il Piano Economico Finanziario, introducendo variazioni in merito al tracciato e al sistema di pedaggiamento/tariffazione e da quanto emerso nell’audizione del Direttore Generale della società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. Ing. Umberto Regalia svoltasi in Provincia di Monza e Brianza il 10 settembre scorso, a seguito dell’approvazione del progetto definitivo l’investimento totale (per l’effettuazione degli espropri, la realizzazione delle diverse tratte, la risoluzione delle interferenze e dell’accantonamento di “somme a disposizione”) ammonterebbe a € 4,166.MLD di €, producendo un aumento di circa 683 milioni di € rispetto a quanto previsto nel progetto

preliminare (3,483 MLD di €) e che la copertura di tale importo avverrebbe per il 25 % col contributo pubblico, per il 50% ricorso al debito e con 0,536 MLD di € di equity

Rilevato che

tra le più importanti modifiche introdotte ci sarebbe quella relativa al sistema di pedaggio, passando da un sistema "semiaperto" (in cui gli svincoli pedaggiati avrebbero compensato le uscite libere) con un sistema "chiuso" (in cui ogni svincolo diviene un punto di riscossione del pedaggio secondo il principio per cui si paga quanto si percorre). Con tale modifica verrebbe meno il punto di mediazione costruito con gli enti locali interessati dal percorso, per cui erano state introdotte delle tratte libere al fine di consentire l'utilizzo dell'autostrada ai cittadini residenti per percorrere brevi tratte. Al contrario, ora sembrerebbe proprio il traffico locale ed il pagamento del pedaggio da parte di quegli abitanti che compiono quotidianamente piccoli spostamenti per motivi di lavoro o studio a dover garantire parte consistente degli introiti tariffari necessari all'estinzione del debito e alla remunerazione del capitale investito.

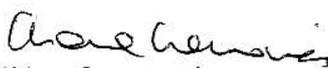
Considerato che

- sulle tariffe di pedaggio per l'utilizzo dell'autostrada è prevista l'applicazione dell'IVA
- non può essere fatta gravare oltremodo sui cittadini residenti che utilizzano e/o che subiscono l'impatto dell'infrastruttura la copertura dei costi dell'intervento ma, al contrario, tale territorio deve essere oggetto di un forte intervento in termini di investimenti per il riequilibrio del sistema dei trasporti e di quello ambientale.
- I bilanci dei Comuni saranno sempre più in difficoltà a garantire che, una volta realizzate, le opere di compensazione ambientale potranno poi essere destinatarie di necessaria e periodica manutenzione

IMPEGNA IL PRESIDENTE E LA GIUNTA REGIONALE

- 1) Ad intervenire presso CAL affinché vengano resi pubblici i contenuti delle modifiche progettuali, recuperando il percorso partecipativo che ha contraddistinto sino ai mesi scorsi l'iter di approvazione del progetto:
- 2) A promuovere presso i ministeri e gli enti competenti la definizione di un accordo per destinare quota parte dell'IVA applicata alle tariffe di pedaggio alla costituzione in ogni provincia interessata di un fondo vincolato gestito dalle stesse Province e, in accordo con i Comuni, destinato alla manutenzione delle opere di compensazione ambientale previste con la costruzione di Pedemontana e alla realizzazione di interventi per il miglioramento e l'incremento quantitativo e qualitativo del servizio di trasporto pubblico locale.
- 3) Ad informare il Consiglio in merito agli esiti degli interventi di cui ai punti precedenti.

Milano, 27 settembre 2010


Chiara Cremonesi

DOCUMENTO PERVENUTO

ALLE ORE 11,23

DEL 28/9/2010

**SERVIZIO SEGRETERIA
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE**

Chiara Cremonesi