

VI COMMISSIONE
AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

Incontro n. 20 del 12 giugno 2014

Il giorno 12 giugno 2014, alle ore 10:25, presso la sede del Consiglio regionale, la VI Commissione consiliare procede all'audizione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in merito alla realizzazione delle compensazioni ambientali e ai progetti locali legati alla realizzazione dell'autostrada

Sono presenti per la Commissione i Consiglieri:

Luca MARSICO	Presidente
Lara MAGONI	Vice Presidente
Andrea FIASCONARO	Consigliere Segretario
Roberto ANELLI	
Laura BARZAGHI	
Gianmarco CORBETTA	
Massimo D'AVOLIO	
Francesco DOTTI	
Federico LENA	
Paolo MICHELI	
Giuseppe VILLANI	

Assistono alla seduta la dirigente della Commissione Emanuela PANI, la responsabile della posizione organizzativa Livia FERRARI con funzione verbalizzante e il funzionario Alessandro ROTILIO.

Sono presenti per la Giunta regionale:

Mario NOVA	Direttore Generale all'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
Carla RECCHIA	Assistenza negli affari legali e nella redazione di provvedimenti
Elisabetta SCOTTO DI MARCO	Assistente Direzione D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile
Maurizio TURCONI	Professional D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile - Autorizzazioni ambientale e semplificazione in materia di cave e rifiuti

Sono presenti i Signori:

Salvatore Maurizio LOMBARDO Presidente Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
Barbara VIZZINI Responsabile dell'Ufficio ambiente e territorio
Paolo GATTI Relazioni istituzionali

(Inizio trascrizione integrale degli interventi)

Presidente MARSICO

Proseguiamo con la seconda audizione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in merito alla realizzazione delle compensazioni ambientali e ai progetti locali legati alla realizzazione dell'autostrada. Abbiamo presente il Presidente, il responsabile dell'Ufficio ambiente e territorio architetto Vizzin, per le relazioni istituzionali il dott. Gatti. Buongiorno.

Se il Consigliere Corbetta è d'accordo, enuncerei le motivazioni che inducono a questa richiesta di audizione e che sono contenute nello scritto datato 13 febbraio 2014 a firma anche della consigliera Barzaghi, quindi il consenso lo chiedo anche a lei.

Questa audizione ha la finalità di apprendere lo stato dell'arte in merito alla realizzazione delle compensazioni ambientali e ai progetti locali legati alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana. L'audizione avrà la durata di 30 minuti, da intendere in modo un po' elastico rispetto al tema che andremo a trattare. Direi di non andare oltre i tre quarti d'ora. Quindi, un'esposizione che chiedo agli auditi di contenere, secondo la quota parte che intenderanno fra loro attribuirsi, in 30 minuti lasciando poi 15 minuti per le eventuali richieste di intervento da parte dei miei colleghi Commissari.

C'è stata una richiesta di effettuazione di riprese video da parte del Movimento 5 Stelle. Avevo premesso nella scorsa seduta che in assenza di una regolamentazione specifica sulle riprese in audizione ci si basa in analogia per quello che è previsto per le riprese in Commissione che avvengono attraverso il sistema di ripresa interna. Per cui sottolineo come le riprese dovranno essere effettuate inquadrando esclusivamente le persone che prenderanno di volta in volta la parola. Responsabile del trattamento dei dati sensibili è e rimane comunque il richiedente la ripresa. Prego, Presidente, a lei la parola.

Salvatore LOMBARDO

Grazie, Presidente, di questa opportunità. A questo proposito della registrazione vorrei averne copia, se possibile.

Presidente MARSICO

Diamo atto a verbale che il Presidente di Società Pedemontana fa una richiesta specifica che viene, mi pare d'aver capito, assentita.

Benissimo.

Salvatore LOMBARDO

Molto bene, grazie. Allora, penso di esporre quello che abbiamo già previsto come opere compensazione, come opere ambientali per quello che riguarda l'aspetto ambientale di Autostrada Pedemontana, servendoci anche con un'esposizione iniziale di *slide* che danno compiutamente quella che è la nostra *mission* in modo tale che avete un quadro completo, poi anche lo stato dell'arte di quello che oggi abbiamo fatto. Quindi, iniziamo con questa esposizione di *slide* e poi volentieri a disposizione per tutte le domande e tutti i commenti che eventualmente ci potessero essere. Invito a partire con queste slide.

Barbara VIZZINI

Buongiorno. Io ho preparato questa presentazione su quella che è stata la genesi delle compensazioni ambientali, quindi partirei anche a spiegare come sono state impostate sin dalla fase di progettazione definitiva. Come voi sapete il progetto di Pedemontana è un progetto in legge obiettivo, quindi ha avuto la fase di valutazione di impatto ambientale con il progetto preliminare e, rispetto al progetto preliminare, in attuazione dell'articolo 165 del decreto legge 163 che definiva come dovevano essere calcolate le compensazioni ambientali per opere infrastrutturali che andavano in VIA, in attuazione di questa normativa abbiamo previsto che sulla base del costo dell'opera di circa 4 miliardi, abbiamo stanziato nel quadro economico dell'opera i 100 milioni per il *budget* ambientale. Quindi, una percentuale rispetto alla realizzazione dell'opera di 2,4%.

Salvatore LOMBARDO

Quindi è leggermente superiore a quello stabilito per legge.

Barbara VIZZINI

Esatto, che indica che non si debba superare il 2% dell'intera opera. Quindi, partendo dall'attuazione di questa norma avevamo anche, in fase di redazione del progetto definitivo, una prescrizione CIPE fatta sul progetto preliminare che definiva le modalità con cui dovevano essere calcolati, rispetto ai singoli Comuni attraversati dall'opera autostradale, il *budget* ambientale che compensava gli impatti residui sul territorio. Per impatto residuo si intendono appunto tutti quegli impatti non mitigabili direttamente con le opere di mitigazione autostradale.

Quindi, la prescrizione indicava anche queste tre modalità di calcolo, cioè bisognava tener conto della superficie occupata per singolo Comune; della tipologia dell'infrastruttura, rilevato galleria trincea; e della giacitura altimetrica, cioè a seconda di quanto proprio impattasse sul territorio.

Per attuare questa prescrizione CIPE, abbiamo condiviso con Regione

Lombardia in sede dei tavoli tecnici, la matrice che abbiamo utilizzato per il calcolo di questi impatti residui. Questa matrice ha dato, per ognuno dei 58 Comuni interessati dal tracciato autostradale, un indice di impatto residuo e sulla base di questo indice si è proceduto al calcolo del budget ambientale, cioè di quella somma, destinata per ogni Comune, per fare interventi di compensazione.

Parallelamente abbiamo voluto, non solo definire la somma che per ogni Comune doveva essere destinata, ma anche la tipologia del progetto. Molto forte è stata infatti la nostra idea che a compensazione degli impatti di carattere ambientale, si rispondesse con opere di carattere ambientale. Nel senso che la compensazione è vero che a volte per singoli Comuni può essere tradotta in opere diverse, una scuola, o un intervento di interesse anche sociale per il Comune, però, la nostra ipotesi iniziale era di fare un progetto che valorizzasse comunque il territorio e le sue peculiarità ambientali.

A questo punto sui 100 milioni definiti come somme da destinare alle compensazioni, abbiamo individuato due macro progetti: quello di una *Greenway*, cioè di un'infrastruttura ciclabile che accompagnasse il tracciato autostradale; e abbiamo definito un valore di 35 milioni per la realizzazione di quest'opera e i restanti 65 milioni invece li abbiamo ridistribuiti sui Comuni in base al risultato della matrice, tutti i Comuni interessati dal tracciato autostradale principale, comprese quindi anche le due tangenziali di Como e Varese.

Fra Progetto definitivo e approvazione del CIPE, siccome i due secondi lotti delle tangenziali di Varese e di Como sono stati stralciati, i Comuni interessati dalla compensazione, da 58 sono diventati 49. Però sono sospesi, non è che non sono stati considerati.

Questa è la tabella che spiega per ogni Provincia i Comuni interessati dalle compensazioni ambientali, il loro *budget* ambientale e la presenza sul territorio anche della *Greenway*. La *Greenway* non è in affiancamento all'autostrada, è parallela nel senso territoriale ma non ricade proprio sugli stessi Comuni.

Questi sono gli elenchi, i risultati dell'applicazione della matrice sul territorio.

Poi, parallelamente alla definizione per legge, e secondo la prescrizione CIPE del *budget* ambientale per Comune, perché era questo l'oggetto fondamentale che il progetto definitivo doveva definire, abbiamo voluto dare questa indicazione forte, cioè che tipo di progetti e che tipo di opere possono essere fatte con questo *budget* ambientale. Opere di carattere ambientale.

Sono stati distinti progetti locali, cioè interventi che effettuerà APL sul territorio e misure compensative, cioè interventi che invece realizzeranno i Comuni previo la sottoscrizione di una convenzione. Comunque, anche in questo caso, i progetti locali sono stati delle

suggerimenti date ai Comuni. Questi sono gli interventi che potremmo fare sul vostro territorio, però, è ovvio che essendo compensazioni soprattutto alla cittadinanza che ha subito i cantieri, noi volevamo che i progetti fossero condivisi con il Comune. Era importante per noi che nel momento in cui cediamo un'opera il Comune la accetti perché nel tempo la dovrà mantenere e rendere viva.

Questo era il quadro - come vedete - degli interventi di compensazione ambientale sul territorio. La linea rossa è la *Greenway* che, come vedete non è proprio parallela in tutti i punti al tracciato stradale, e poi le macchie verdi sono le misure e i progetti locali.

Non entrerei nel dettaglio dei singoli progetti, però, come vedete, sulla tratta A ci sono cinque progetti locali e tra misure compensative. Questa è la tratta B1; la tratta B2 che ha di progetti locali lungo il tracciato; la tratta C e la tratta D; Questo è una panoramica, poi se vogliamo approfondiamo.

Quello che mi preme è descrivere l'iter che abbiamo seguito dall'approvazione del progetto definitivo ad oggi per coinvolgere i Comuni, concertare con loro gli interventi sul territorio.

Prima di tutto è importante capire qual è l'iter approvativo per l'esecuzione di queste opere. Per quanto riguarda i progetti locali abbiamo definito che è necessario fare prima una verifica con i Comuni, una condivisione del progetto presentato in fase di progettazione definitiva; elaborare eventualmente le ottimizzazioni con il Comune che dovrebbero costituirsi come un *masterplan*. Questo *masterplan*, cioè le ottimizzazioni, varianti che il Comune richiede, devono essere approvate da noi e dalla nostra concedente CAL.

Dopo questa approvazione si parte con la progettazione esecutiva e, approvato il progetto esecutivo, si deve sottoscrivere una convenzione, anche questa richiesta dal CIPE. Questa convenzione definisce le modalità con cui il Comune si prenderà carico dell'opera, nel senso che prima della realizzazione dell'opera dobbiamo avere la certezza che il Comune intende prendersela in carico. Sottoscritta la convenzione si parte con la gara per i lavori. Dopodiché si consegna l'intera opera al Comune.

Diversa è la situazione invece per le misure compensative dove si è partiti con una verifica con tutti i Comuni e una condivisione delle proposte degli schemi di progetto presentati nella fase di progetto definitivo. I Comuni elaborano il loro *masterplan*, cioè un documento con indicato in modo chiaro che cosa intendono fare con le risorse delle compensazioni ambientali approvato questo *masterplan* che viene allegato alla convenzione. La convenzione viene sottoscritta fra noi e il Comune e definisce le modalità con cui il *budget* ambientale viene erogato al Comune per la realizzazione dell'opera.

Tutta la realizzazione dell'opera resta sempre sotto il controllo di Pedemontana, nel senso che il progetto deve essere approvato da noi; il progetto esecutivo che il Comune realizzerà deve essere conforme

al *masterplan* che è stato allegato alla convenzione; insomma ci sono dei passaggi per il controllo che effettivamente, con quelle somme che noi diamo, venga realizzato il progetto con cui ci siamo convenzionati. All'inizio del 2011 abbiamo fatto una prima ricognizione con tutti i Comuni delle quattro tratte autostradali. Su 58 Comuni interessati dalle compensazioni, 49 sono quelli interessati dalle tratte che effettivamente verranno realizzate da Pedemontana. Da questo primo incontro con i Comuni, diciamo che rispetto al progetto definitivo abbiamo avuto 37 Comuni che hanno confermato il progetto definitivo, anche se magari con delle piccole varianti e 12 che, invece, hanno chiesto delle ottimizzazioni.

Ovviamente questi dati non sono definitivi perché nel tempo ci siamo concentrati a incontrare di più i Comuni che sono attraversati dalla tratta A, dalla tangenziale di Como dalla tangenziale di Varese, cioè laddove l'opera è cominciata anzi, dove sono i cantieri che si stanno chiudendo.

Quindi, per quanto riguarda i Comuni di queste tratte, i 18 Comuni, anche qui abbiamo avuto 11 Comuni che hanno confermato in senso generale quanto previsto nel progetto definitivo e 7 che, invece, hanno fatto richieste di ottimizzazioni.

La situazione ad oggi per i Comuni della tratta A, Como 1 e Varese 1 è questa qua. Solbiate Olona, ad esempio, è un progetto esecutivo che è terminato ed è in fase di validazione, quindi a breve si sottoscriverà la convenzione.

Per quanto riguarda invece il Comune di Cislago siamo in via di revisione del progetto esecutivo con il Comune. Mozzate, invece, ha richiesto delle varianti al progetto e poi per motivi dell'amministrazione, ad oggi non è ancora pervenuta una richiesta, un'ipotesi di progetto e siamo ancora in attesa di avere una definizione ulteriore. Invece, per quanto riguarda i Comuni di Turate, Limido Comasco, Fenegrò e Cirimido, è partita poche settimane fa la progettazione esecutiva, è stata avviata e abbiamo cominciato anche a lavorare con il Comune. Così come per Cassano Magnago e Villa Guardia. Per il Comune di Grandate una prima bozza di progetto esecutivo è già stata realizzata e siamo in fase di condivisione e di aggiustamenti con il Comune. Invece, per il Comune di Luisago, sempre sulla tratta della tangenziale di Como, il Comune ha chiesto delle ottimizzazioni ma ad oggi non è ancora pervenuta una proposta di intervento. Gazzada Schianno, invece, in questi anni ha provveduto autonomamente ad eseguire alcune opere che erano previste già nel progetto definitivo e, proprio in virtù della propria capacità progettuale, hanno richiesto che il progetto locale da progetto locale diventasse misura compensativa, quindi che il Comune potesse realizzare autonomamente il progetto. Dunque, stiamo adesso definendo la convenzione per poter permettere al Comune di attivare la progettazione. Per quanto riguarda le misure compensative con Gorla Minore e Gorla Maggiore siamo alla definizione della convenzione,

manca ancora il nulla osta della nostra concedente CAL sul progetto di Gorla Maggiore ma siamo in via di definizione. Per Fagnano Olona invece il Comune ha presentato una sua proposta di progetto, la stiamo valutando e perfezionando ma è coerente con quanto già previsto nel progetto definitivo. Lozza, Morazzone e Veduggio Olona avevano una misura compensativa a livello sovracomunale e tutti e tre i Comuni hanno presentato un progetto preliminare in linea con quanto già proposto in fase di progettazione definitiva.

Questa è la situazione ad oggi. Per le tratte di B1, invece, dove i cantieri stanno partendo ora, abbiamo cominciato già a contattare i Comuni e li incontriamo. Grazie.

Salvatore LOMBARDO

Grazie. Questa è l'esposizione che ci tenevo che venisse effettuata a mezzo *slide* in modo tale che potesse anche essere più chiara ed in evidenza proprio sul percorso del cantiere, che come diceva l'architetto Vizzini, è attivato oggi sia a Varese, primo lotto della tangenziale di Varese, primo lotto della tangenziale di Como e la tratta A da Cassano Magnago arriva a Turate. Da poco è iniziato anche l'altro cantiere detto B1 che quindi arriverà praticamente a Cermenate, da Turate a Cermenate. Questo è lo Stato dall'arte dei cantieri, quindi tutte le fasi progettuali esecutive praticamente sono state mediate con i Comuni, sono state raccolte in prima istanza anche le osservazioni dei vari Comuni e quindi estese nei progetti definitivi. Direi che siamo stati al di sotto dei 30 minuti che il Presidente ci aveva dato come *budget*.

Presidente MARSICO

Quindi, il dott. Gatti non deve intervenire. Benissimo. Grazie Presidente, grazie architetto. Se i Commissari intendono intervenire. Prego, Corbetta.

Consigliere CORBETTA

Grazie Presidente. Anch'io ringrazio gli auditi per la presenza e per le informazioni che ci hanno dato. Faccio una premessa di carattere generale sui motivi che ci hanno spinto a richiedere questa audizione che è dovuta alle difficoltà finanziarie che Pedemontana sta vivendo in questo momento, difficoltà anche nel reperimento dei finanziamenti da parte delle banche di cui si è sempre sentito parlare ultimamente, difficoltà poi di Serravalle nel cedere le azioni di Pedemontana stessa.

Noi abbiamo preso come traccia un articolo del 7 maggio, un'intervista di "Libero" a Marzio Agnoloni che ripercorreva bene tutti i passaggi di queste criticità finanziarie. Si era partiti con un finanziamento presupposto dalle banche di 3,2 miliardi nel 2009 che le banche hanno rifiutato per mutate condizioni di mercato, poi si è parlato della defiscalizzazione di varie agevolazioni al punto

di arrivare a 2,6 miliardi ma anche qui c'è stato un no da parte delle banche. In seguito si è parlato di spezzettare le tratte, di farle fino alla tratta C, quindi di passare a un finanziamento delle banche di 1,6 miliardi.

Poi, per stare all'attualità stretta, si parlava e si parla tuttora della cosiddetta variante Expo e secondo me Expo non c'entra molto con questa variante. Si parla di 300 milioni ma anche qui le banche hanno detto di no.

Quindi, c'è una situazione veramente di difficoltà, espressa anche dal Sindaco Pisapia che ultimamente ha parlato di quasi *default* che ci preoccupa molto, proprio in funzione delle compensazioni ambientali, senza contare il fatto che recentemente sul sito di Pedemontana è partito l'avviso per la vendita del 43% delle azioni.

Quindi, di fatto è una società che è in vendita in questo momento, Serravalle sta cercando di vendere il 43% delle azioni di Pedemontana per sopperire ai mancati aumenti di capitale di Serravalle stessa, ha i prestiti di 200 milioni in scadenza con le banche, quindi mi sembra veramente una situazione di grandissima difficoltà.

Detto tutto questo, da qui nasce l'idea di avere un'audizione per capire a che punto siamo con le compensazioni, soprattutto della tratta A e della tratta B1, visto che in qualche modo si sta andando avanti e si sta procedendo.

Già le informazioni che ci avete dato ci hanno chiarito molti dei dubbi che avevamo perché effettivamente se ne sapeva poco dell'iter che stanno seguendo questi progetti.

Io volevo approfondire ulteriormente chiedendovi la quantificazione economica dei progetti relativi alla tratta A e alla tratta B1, quindi del complesso di investimento che ci avete indicato sulla tratta A, quanti milioni di euro spettano e quanti sulla tratta B1. Poi, chiedervi se queste risorse sono già state effettivamente stanziare, se sono già nella vostra disponibilità e quali sono le tempistiche di realizzazione. Abbiamo visto i vari progetti in via di definizione, quindi voi quando prevedete che questi progetti vengano effettivamente messi a cantiere e poi anche conclusi, sostanzialmente, sia sulla A, che sulla tratta B1. Poi, anche un accenno alla *Greenway*, a che punto siamo con la *Greenway*. Grazie.

Presidente MARSICO

Chiedo se ci siano altri interventi. Prego, Consigliera Barzaghi.

Consigliera BARZAGHI

Grazie, io aggiungo a quelle del collega altre domande, se possibile. Abbiamo parlato di 100 milioni che corrispondono al 2,4% dei 4 miliardi complessivi stimati per la realizzazione dell'intera opera. La mia domanda è se il costo del progetto, della realizzazione dell'opera dovesse aumentare, come si presume aumenterà, questi 100 milioni rimangono comunque una cifra fissa o aumentano di conseguenza

con l'aumentare del costo dell'opera?

La seconda domanda è appunto *Greenway* a che punto è, in che fase è. Mi risulta ci sia la progettazione per la tratta A ma non per le altre tratte.

A questo proposito volevo aggiungere anche questa domanda: Pedemontana ha ottenuto l'approvazione del progetto definitivo nel 2009 da parte del CIPE, e questo progetto praticamente prevedeva la realizzazione di Pedemontana in due fasi, nella fase A, e quindi la seconda fase invece prevedeva la realizzazione di tutte le altre successive insieme. Abbiamo saputo che in realtà Pedemontana intende realizzare l'opera per fasi e la mia domanda è se questa decisione è stata sottoscritta dal CIPE, cioè se CIPE ha approvato questo processo per fasi che è quello che si sta attualmente realizzando.

Un'altra domanda: mi pare di capire, queste relazioni che avete con i Comuni sono a livello ancora appunto di relazioni? Quante convenzioni sono state sottoscritte fino ad ora con i Comuni? Mi pare di capire nessuna, è tutto ancora in divenire e quindi vuole dire che per quanto riguarda le compensazioni, né per *Greenway*, né per queste compensazioni con i Comuni, nulla ancora è partito.

Presidente MARSICO

Ci sono altre richieste di intervento? Non essendoci altre richieste d'intervento prego per le conseguenti risposte.

Barbara VIZZINI

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione. Lo stato di avanzamento, come ho detto, per i progetti della tratta A, Como 1 e Varese 1, siamo in via di definizione della sottoscrizione della convenzione con tutti i Comuni che ho citato delle misure compensative. Faccio un esempio: ad aprile abbiamo mandato al Comune di Lozza l'ultima convenzione ormai condivisa con CAL e con noi, l'abbiamo mandata al Comune e da aprile ad oggi non l'abbiamo ancora ricevuta indietro. Nel momento in cui il Comune dice a me va bene, siamo pronti a sottoscriverla, così come per gli altri Comuni di Gorla Maggiore e Gorla Minore. Cioè, le convenzioni hanno dei tempi tecnici di valutazione anche da parte dei legali dei Comuni. Il Comune di Lozza, ad esempio, lo firmeremo anche domani ma siccome hanno avuto le elezioni stiamo aspettando che il nuovo Sindaco ci dia una risposta.

Per quanto riguarda i progetti locali, invece, Solbiate Olona nel momento in cui chiudiamo la validazione del progetto, che dovrebbe essere a settimane, partiamo con la sottoscrizione della convenzione che abbiamo già visto con il Comune, siamo già d'accordo sulla convenzione da sottoscrivere, dopodiché si parte con la gara per l'esecuzione.

Quindi, sono anche i tempi tecnici ovviamente che ci condizionano, però con tutti questi Comuni noi abbiamo già una fase molto avanzata

di rapporti.

Per la tratta B1, invece, dopo i primi incontri fatti nel 2011 li abbiamo contattati e già settimana prossima il Comune di Ceremate lo incontriamo. Cioè, sono attività che vanno veramente avanti quotidianamente, poi i tempi tecnici di realizzazione delle gare per i progetti sono quelli definiti.

Per quanto riguarda la *Greenway*, invece, è un lotto del progetto esecutivo dell'appaltatore Strabag che ha vinto il secondo lotto di progettazione esecutiva e realizzazione delle tratte B1, B2, C, D e *Greenway*, quindi fa parte di questo lotto andato in gara. Noi siamo in fase di progettazione esecutiva. Non ho fatto vedere le slide sulla *Greenway*, però, in fase di progettazione esecutiva abbiamo sentito comunque i Comuni per delle ottimizzazioni. Adesso anche la Provincia ci ha chiesto di vedere il progetto ancora in fase di progettazione esecutiva per le ottimizzazioni. Quindi, stiamo chiudendo la progettazione esecutiva.

Voglio far presente che per la *Greenway* la realizzazione verrà realizzata come un lotto autostradale, ci sono i vari lotti e c'è anche questo della *Greenway* ma la prescrizione del CIPE 64, se non erro, dice che comunque la *Greenway* dovrà essere data in gestione a un Ente sovracomunale. Noi, con Regione e con le Province, stiamo valutando quale possa essere questo Ente che se la prende in carico. Questo è fondamentale per la realizzazione della *Greenway*, ci vuole un Ente che poi la gestisca. Ci siamo incontrati recentemente con tutte le Province proprio per capire modalità, tempi, eccetera.

Presidente MARSICO

Scusi, architetto. Un chiarimento ulteriore in modo tale che la risposta possa essere sovrapponibile in modo perfetto alle aspettative del Commissario. La consigliera Barzaghi ha chiesto di intervenire.

Consigliera BARZAGHI

Io volevo sapere, i 100 milioni sono spendibili da subito? Allora, lo dico per le ben note difficoltà che pare questa infrastruttura abbia dal punto di vista economico, una volta sottoscritta la convenzione, approvati i progetti, questi 100 milioni sono a disposizione e spendibili da subito?

Salvatore LOMBARDO

Per quello che riguarda tutti gli aspetti economici volentieri sono a disposizione per fornire tutte le informazioni. Se mi permette volevo dare anche l'informazione prima al Commissario Corbetta per quello che riguarda i *budget* oggi impegnati per le singole tratte. Questa mi sembra che era la domanda posta a noi.

Sulla tratta del primo lotto di Varese sono circa 3,6 milioni; sulla tratta del primo lotto della tangenziale di Como sono circa 2 milioni

e 100; sulla tratta A sono 11.550.000.

Noi, mi permetta commissario Corbetta precisarle, che intendiamo fare tutti i lotti. È stato condiviso con CAL, è stato condiviso con le banche, effettuare i lavori non partendo praticamente su tutto il lotto ma, purtroppo, per il cambiamento finanziario che c'è stato, con le banche si è pensato di fare solamente un discorso di tratte funzionali. Quindi, oggi siamo partiti appunto con i lotti che ben conosce lei, a seguire ci sarà la B1 che è partita recentissimamente, dopodiché c'è la B2, la C e la D. Noi vogliamo fare tutta l'autostrada, assolutamente, non limitarci al raggiungimento della tratta C.

Ora, i 100 milioni chiesti dal commissario Barzaghi, sono impegnati su tutte le opere e su tutte le tratte. Quindi, la risposta penso di avergliela già data. Noi siamo già pronti per fare tutto quello che serve sulle tratte A, i primi lotti di Varese e i lotti di Como, poi a seguire anche per le altre tratte. Ovviamente, come diceva l'architetto Vizzini, dopo aver completato tutti gli iter di convenzione con i singoli Comuni.

Presidente MARSICO

Corbetta nuovamente, prego.

Consigliere CORBETTA

Sì, solo per avere una conferma definitiva. Quindi, lei ci sta dicendo che i soldi per le compensazione della tratta A e B1 ci sono, sono effettivamente disponibile e stanziabili a fronte dei progetti svolti in modo completo.

Avete delle previsioni tempistiche di inizio e fine lavori?

Barbara VIZZINI

Come ho detto prima non è che posso dare una data di inizio e di fine perché un Comune prende i suoi tempi per risponderci, ho ancora dei Comuni che nell'ambito di questi due o tre anni di consultazioni non ci hanno ancora detto effettivamente che cosa vogliono. Ci sono Comuni che sono ad uno stato più avanzato, ad esempio siamo partiti adesso con il progetto di Turate, Limido, Fenegrò, questi tre Comuni praticamente hanno già quasi tutto pronto, le aree d'esproprio eccetera per cui è più facile lavora, invece altri Comuni no. Per cui dare delle date non riesco, però tutti gli incontri che noi facciamo con i Comuni sono pubblici e verbalizzati, quindi è definito un iter.

Salvatore LOMBARDO

Forse l'imbarazzo dell'architetto Vizzini nasce anche dal fatto che ci sono stati cambiamenti nelle Amministrazioni comunali recentissimamente, quindi questo è anche un fattore di rallentamento. Questa è la cosa più evidente che in questo momento mi passa balza.

Presidente MARSICO

Bene, grazie Presidente. Non vedo altre richieste di intervento allora ringrazio il Presidente Lombardo, l'architetto Vizzini, e la dott.ssa Gatti per la presenza e per l'illustrazione che è stata fornita che ovviamente entra nel patrimonio complessivo. Chiedo se le *slide* possano essere lasciate a corredo dei lavori della Commissione.

Salvatore LOMBARDO

Volentieri. Cortesemente invece il filmato.

Presidente MARSICO

Dovrà fare richiesta al gruppo Movimento 5 Stelle. Grazie e buon lavoro.

(Fine trascrizione integrale degli interventi)

Il Presidente MARSICO dichiara chiusa l'audizione alle ore 11:00.

Il Presidente
(Luca MARSICO)

Il funzionario verbalizzante
(Livia FERRARI)