

Senato della Repubblica

- 3-01966 -

- Interrogazione a risposta orale presentata dall'On. Pepe (Misto)

- il 9 giugno 2015.

[PEPE](#) - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Premesso che:

nel quadro di un sostanziale ridimensionamento delle grandi opere previste negli anni precedenti, nel documento economico finanziario 2015 il Governo ha prospettato invece la futura realizzazione dell'intera autostrada pedemontana lombarda (si veda la scheda allegata al SILOS 25 del documento di economia e finanza 2015, Programma delle infrastrutture strategiche, dossier n. 168, Doc. LVII, n. 3, Allegato VI, schede di lettura) e tale intenzione è stata ribadita anche dal Ministro Delrio nelle dichiarazioni comparse sulla stampa nei primi giorni di aprile 2015;

tale intenzione è giustificata dall'apparente copertura economico-finanziaria dell'opera come si evince dalla lettura della scheda Silos 25 del documento di economia e finanza, dedicata all'autostrada pedemontana. Sulla base di questo documento le risorse disponibili al 31 dicembre 2014 per l'attuazione dell'opera sarebbero equivalenti alla cifra necessaria per la realizzazione dell'opera ossia 4.166,464 euro, essendo ricavate in quota parte dai fondi della legge obiettivo, 1.131,700 euro (fonte delibera CIPE n. 97 del 2009) dai fondi pubblici, 131,200 euro (fonte delibera CIPE n. 97 del 2009), dal finanziamento prodotto dall'autostrada pedemontana lombarda 2.921,564 euro (fonte delibera CIPE 97/2009);

tale situazione economico - finanziaria, però, è di fatto solo apparente dal momento che gli unici finanziamenti certi a favore dell'opera sono stati fino a questo momento di natura pubblica (fondi legge obiettivo e fondi pubblici attribuiti), mentre ben diversa è la situazione patrimoniale e il contributo da parte dei privati ad autostrada pedemontana SpA. In primo luogo la composizione societaria di Pedemontana SpA è costituita al momento per il 79 per cento da Serravalle, che è una società di emanazione della Provincia di Milano transitata con un debito patrimoniale di circa 700 milioni alla città metropolitana tramite Regione Lombardia; per il resto Pedemontana è costituita per il 13,36 per cento da Equiter; per il 4 per cento da Intesa Sanpaolo e per il 3,34 per cento da Ubi Banca. In secondo luogo il piano finanziario di Pedemontana prevedeva di operare con un'equity pari a 536 milioni di euro, ma questa condizione non si è mai verificata, infatti il capitale/patrimonio di Pedemontana disponibile oggi corrisponde solo al suddetto capitale sociale, pari appunto a 536 milioni di euro, oltre a una contribuzione limitata a 60 milioni da parte di soci privati (le banche), da altri 38 milioni concessi come liberalità dalla controllante Serravalle. A questa cifra complessiva di 634 milioni di euro è possibile aggiungere in termini puramente contabili l'importo della defiscalizzazione di 349 milioni di euro (delibera CIPE 1° agosto 2014) da far valere entro il 2027, qualora il closing finanziario dell'opera venga realizzato entro un anno dall'efficacia dell'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica tra CAL e APL;

tenuto conto che, sommando tutte queste cifre, il conto finale delle risorse ipoteticamente disponibili per la realizzazione di Pedemontana arrivano attorno alla cifra di 1.100 milioni di euro, bisogna concludere che il divario tra la quota a carico di Pedemontana (euro 2.2921,564) e la quota effettivamente necessaria è di circa 1.800 milioni di euro. Tale è il fabbisogno reale ancora necessario per la realizzazione di Pedemontana, opera alla quale di fatto manca l'equity e tutta la programmazione preventivata con i vari provvedimenti di programmazione economica;

la situazione economico-finanziaria deve essere considerata anche alla luce della mancata effettiva realizzazione dell'autostrada Pedemontana nelle porzioni o tratte già in essere o in fase di avanzamento. In data 14 aprile 2015 è stata approvata in Consiglio della Regione Lombardia con la deliberazione n. X/677 la mozione concernente il monitoraggio delle compensazioni ambientali e protezione degli spazi aperti per la tangenziale di Varese, il primo lotto della tangenziale di Como e i tratti A e B1 dell'autostrada Pedemontana;

in data 14 maggio 2015 l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Sorte, durante un incontro con i sindaci della tratta B2 ha dichiarato che l'apertura della tratta B1, denominata "Variante Expo", sarà inaugurata al termine della manifestazione internazionale. L'annuncio è confermato anche nel verbale d'incontro della segreteria tecnica del 18 maggio 2015 laddove oltretutto si evidenzia un avanzamento lavori pari al 42 per cento;

pertanto i cantieri avviati con urgenza, e in assenza delle adeguate autorizzazioni da parte del Ministero che sono giunte solo in data a cantieri già aperti, rimarranno fermi per mesi senza che l'opera sia portata a compimento nella sua traccia d'asfalto e tanto meno nella sua parte di viabilità complementare senza altresì le previste mitigazioni e compensazioni ambientali;

nel mese di aprile 2015 è stato avviato il percorso di progettazione della tratta B2, che riguarda i comuni di Barlassina, Meda, Seveso, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno, procedendo preventivamente alla predisposizione di un piano di caratterizzazione per l'area contaminata da TCDD (diossina) frutto dell'incidente ICMESA del 1976, che riguarderà anche i comuni di Desio e Bovisio Masciago (tratta C). Tale piano di caratterizzazione è previsto dalla prescrizione Cipe n. 3 (delibera CIPE pubblicata nel supplemento ordinario n. 34 della Gazzetta Ufficiale n. 40 del 18 febbraio 2010), è stato richiesto all'unanimità dal Consiglio di Regione Lombardia con mozione votata in data 17 settembre 2013. Il Comune di Desio ha fatto esplicita richiesta di estendere questa prescrizione anche al territorio del suo Comune;

considerato che precedenti analisi sull'area a seguito di indagini realizzate da Pedemontana in contraddittorio con ARPA (aprile - giugno 2008 e successive integrazioni) hanno classificato contaminate alcune delle aree che saranno interessate dal passaggio di Pedemontana nella tratta B2, si ha ragione di prevedere che la realizzazione del piano di caratterizzazione farà emergere nuovamente presenza di TCDD e implicherà di conseguenza la realizzazione di un piano di Bonifica e una successiva bonifica;

in considerazione della situazione drammatica dell'opera dal punto di vista economico finanziario, della mancata realizzazione di una notevole parte dell'opera stessa nelle tratte già avviate, dell'aumento dei costi dell'opera stessa rispetto alle previsioni per il reperimento di diossina TCDD e la conseguente necessaria bonifica,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano promuovere per affrontare la questione esposta;

se non sia opportuno utilizzare le risorse residue per completare le tratte già in essere, sia per il nastro autostradale, sia per le opere di connessione, compensazione ambientale e mitigazione e **fermare l'opera prima dell'innesto nella tratta B2.**

(3-01966)