**Camera dei Deputati – 5-05195 - Interrogazione a risposta in Commissione
presentata dall'On. Tripiedi (M5S) il 27 Marzo 2015.**

[TRIPIEDI](#) (M5S), [COMINARDI](#), [ALBERTI](#), [CHIMIENTI](#), [CIPRINI](#), [PESCO](#), [CASO](#), [DALL'OSSO](#), [MANLIO DI STEFANO](#), [CARINELLI](#), [CANCELLERI](#), [COLONNESE](#) e [SORIAL](#). —

Al Presidente del

Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. — Per sapere – premesso che:

in data 14 marzo 2015, sul quotidiano online «Repubblica.it», veniva pubblicata la notizia riguardante le prime stime di percorrenza dei veicoli nel tratto appena inaugurato dell'autostrada Pedemontana Lombarda, svolte da volontari di Legambiente che hanno rilevato che, dopo circa un mese e mezzo dall'inaugurazione della tratta «A» della nuova autostrada Pedemontana che unisce i paesi di Cassano Magnago (Varese) a Lomazzo (Como), la media delle auto che percorrono il tratto indicato della lunghezza di 15 chilometri, è di 18 mila al giorno contro le 60 mila previste dalla stessa società;

nei rilevamenti dei passaggi svolti in una giornata ferial e nella fascia più critica, quella tra le otto e le nove del mattino, i volontari ambientalisti di Legambiente posizionati a circa metà del tragitto all'altezza di Cislago (Varese), hanno contato poco meno di 2.000 veicoli nei due sensi di marcia, pari all'incirca al traffico sostenuto di una normale strada extraurbana e non certo ad un volume di passaggi da autostrada;

il dato della percorribilità della tratta «A» ben al di sotto della quota prevista, diventa molto più significativo rapportato al fatto che l'opera, dalla data della sua inaugurazione e almeno fino a tutta la durata dell'evento Expo 2015, non ha pedaggi per chi la percorre;

il passaggio dell'autostrada Pedemontana, allo stato attuale ha devastato foreste secolari, molte delle quali quasi cancellandole dalle carte geografiche, come il bosco della Moronera a Lomazzo, il Bosco del Battù a Lentate Sul Seveso (Como), e grandi superfici dei boschi delle valli dell'Olona e del Lura. La tratta già realizzata è per il 30 per cento in gallerie naturali e artificiali e per il 41 per cento in trincea profonda. Ciò ha irrimediabilmente sconvolto l'idrologia della rete dei torrenti che dalla fascia prealpina convergono verso il milanese;

il costo totale del progetto approvato dal CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica), prevedeva una spesa iniziale di 4,115 miliardi di euro, di cui 1,3 miliardi di contributo statale, come confermato in un'intervista in data 18 aprile 2014 sul sito personale dell'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi. Ad oggi, il costo è lievitato a 5 miliardi di euro, come riportato dal mensile «Altreconomia» in un articolo del 23 ottobre 2014, mentre il costo dell'opera già realizzata ammonta, per chilometro, a 40 milioni di euro circa;

in data 1° agosto 2014, il CIPE ha deciso di riservare l'esenzione fiscale totale di Ires, Irap e Iva dell'autostrada Pedemontana, fin dalle prime tratte completate, dall'anno 2016 al 2027, per un valore nominale di minori introiti per lo Stato di 800 milioni di euro pari, in valore attualizzato, ad una defiscalizzazione di 349 milioni di euro. Tali interventi sono stati necessari per l'attuale effettiva mancanza di fondi utili per il completamento dell'opera, denunciata in più occasioni anche dalla stessa società Pedemontana Lombarda spa;

oltre ai costi insostenibili e alla distruzione dell'ambiente, tra gli svariati problemi che l'opera sta arrecando alla collettività e ai quali le istituzioni e i responsabili della progettazione ed esecuzione di Pedemontana non hanno ancora saputo dare risposte, vi è anche quello inerente ai rischi generati dai possibili imminenti scavi dei terreni e del trattamento degli stessi a tutt'oggi contaminati dalla diossina del disastro dell'ICMESA di Seveso del 10 luglio 1976, nella non ancora costruita tratta «B2». E ancora, quello delle numerose compensazioni ambientali su tutta la tratta, previste e promesse ma mai iniziate;

la Pedemontana, nel prosieguo dei lavori, attraverserà la provincia di Monza e Brianza, che risulta essere la più edificata d'Italia. Lo stesso sito di Pedemontana Lombarda, indica che l'opera che parte dalla provincia di Varese e attraversa quella di Como, Monza e Brianza e arriva in quella di Bergamo, passerà nella sua totalità in aree tra le più edificate d'Europa;

allo stato attuale, tecnicamente vi è la possibilità di interrompere i lavori della Pedemontana, in considerazione del fatto che l'autostrada è già confluita, come da progetto, nella già esistente strada statale 35 dei Giovi, più conosciuta come superstrada Milano-Meda;

a giudizio dell'interrogante, i primi riscontri dei passaggi di auto inferiori di più di due terzi di quanto previsto dimostrano, anche a livello pratico, l'effettiva inutilità di tale opera, ancor più considerando che il tratto aperto al transito è completamente gratuito. La palese incapacità del Governo di risollevare il Paese dalla crisi economica ha diminuito i flussi di veicoli sulle strade nazionali, utilizzati perlopiù da lavoratori e dal trasporto di tipo commerciale. Ancor peggiore risulta essere l'incapacità da parte del Governo di progettare il futuro viabilistico del Paese che, invece di orientarsi verso importanti e serie politiche sulla viabilità tramite mezzi di trasporto collettivi e pubblici così come con successo viene fatto da anni nei Paesi centro e nord europei, continua a voler progettare nuove opere autostradali inutili. Un esempio recente è la appena inaugurata autostrada Brebemi, che collega l'autostrada A4 alla A58 (tangenziale Est Esterna Milano), per poi proseguire e confluire nella A51 (tangenziale Est Milano), con flussi di percorrenza effettivi stimati in meno di 20 mila vetture a fronte dei quasi 60 mila veicoli a regime inizialmente preventivati, come riportato in un articolo pubblicato sul «Corriere della Sera» in data 10 settembre 2014;

ultima doverosa osservazione dell'interrogante è quella sugli studi di settore riguardanti i reali benefici tra costi e ricavi dell'opera Pedemontana Lombarda, che per il già citato eccessivo costo dell'opera, il devastante impatto ambientale e la più che bassa percorrenza di veicoli rilevata, li rendono fallimentari come fallimentare è da considerarsi l'opera stessa -:

se il Governo non intenda formulare iniziative normative per sanzionare chi commetta errori sugli studi di settore riguardanti i reali benefici tra costi e ricavi delle grandi opere e dei componenti le società che approvano tali progetti, evitando di far ricadere i costi economici degli errati calcoli sulla collettività;

se il Governo non reputi necessario, a seguito dell'ingente quantità di risorse mancanti che si vogliono comunque impiegare per il completamento dell'opera Pedemontana

Lombarda e per il continuo disastro ambientale che porterà il proseguimento dei lavori, interrompere l'opera in prossimità degli attuali cantieri fermi alla tratta «B1»;

quali soluzioni abbia previsto il Governo, nel caso si continuino i lavori, per risolvere le problematiche inerenti i terreni inquinati dalla diossina presenti nella tratta «B2» e quali soluzioni abbia considerato per iniziare le compensazioni ambientali previste come da progetto;

se il Governo non intenda attuare una politica di miglioramento e potenziamento degli attuali servizi di trasporto pubblico e di veicoli commerciali sul modello dei Paesi centro e nord europei, nel massimo rispetto dell'ambiente, dei cittadini che economicamente contribuiscono alle realizzazioni di tali opere e della reale necessità di realizzazione di tali interventi, preferendola alla politica poco redditizia dello spostamento su gomma come evidenziato dai recenti e sopracitati casi di Pedemontana Lombarda e Brebemi.
(5-05195)