

(Versione italiana)

Interrogazione con richiesta di risposta scritta E-001105/22
alla Commissione
Tiziana Beghin (NI)
(17 marzo 2022)

Oggetto: Completamento dell'opera infrastrutturale «Autostrada Pedemontana Lombarda (APL)»

Nel maggio scorso è stata confermata la VIA del 2009 riguardante l'infrastruttura in oggetto, la cui ultimazione era prevista nel 2012. Gli ultimi tratti dell'opera (B2, C e D) saranno oggetto di successive valutazioni ambientali fino alla realizzazione dei lavori.

Il 31 agosto 2021, il CdA di APL ha aggiudicato sia la gara di finanziamento, per un ammontare di 1 741 000 000,00 EUR, sia la gara di affidamento a contraente generale per la realizzazione delle tratte B2 e C.

I finanziatori sono un pool di banche commerciali unitamente a Cassa Depositi e Prestiti Spa e alla Banca europea per gli investimenti (BEI), con il supporto della Regione Lombardia quale socio di riferimento.

La partecipazione della BEI è pari a 550 000 000 EUR. La BEI avrebbe subordinato il finanziamento al rispetto di una serie di vincoli ambientali.

1. Come potrebbe la VIA essere valida se l'opera non viene integralmente realizzata?
2. Può la Commissione far sapere quali garanzie siano state fornite alla BEI e agli enti competenti dell'UE, e con quali penali in caso di inottemperanza, che l'opera sarà completata come da progetto originario comprendente il tratto D ad oggi privo di finanziamento?
3. In caso di mancato completamento, quali conseguenze potrebbero esserci in relazione VIA già esperita?

Risposta di Virginijus Sinkevičius a nome della Commissione europea
(4 luglio 2022)

1. Per i progetti soggetti a una valutazione dell'impatto ambientale (VIA) dopo il 16 maggio 2017 ⁽¹⁾ a norma dell'articolo 8 bis, paragrafo 6, della direttiva VIA ⁽²⁾ l'autorità competente si accerta che le decisioni relative alla VIA siano ancora attuali al momento della concessione dell'autorizzazione per i progetti.
2. L'obbligo di completare l'infrastruttura Pedemontana ⁽³⁾ è sancito dal contratto di concessione firmato tra il concedente ⁽⁴⁾ e il concessionario ⁽⁵⁾. Come prassi comune per questo tipo di finanziamento, il contratto di concessione non può essere modificato senza il previo consenso scritto della Banca europea per gli investimenti (BEI). Pertanto la Banca ha il diritto di accettare o rifiutare qualsiasi modifica della struttura originaria del tratto D, anche se quest'ultimo non rientra nel finanziamento della BEI. Se il concessionario non è in grado di finanziare la costruzione del tratto D, il contratto di concessione ⁽⁶⁾ deve essere rinegoziato con il concedente e sottoposto all'approvazione della Banca.
3. Nel caso in cui un progetto non sia completato, ma vi sia l'intenzione di ultimarne in base a una o più decisioni VIA esistenti, le conseguenze per la/le decisioni VIA esistenti dipenderanno dalla data in cui il progetto è stato oggetto di una VIA di cui al punto 1 ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2014/52/UE che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GUL 124 del 25.4.2014).

⁽²⁾ Direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GUL 26 del 28.1.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Compreso il tratto D, che non rientra nell'ambito dei finanziamenti della Banca europea per gli investimenti (BEI).

⁽⁴⁾ Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

⁽⁵⁾ Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

⁽⁶⁾ Accompagnato da un piano economico e finanziario aggiornato che dimostri la redditività dell'intero progetto.

⁽⁷⁾ Se il progetto è stato sottoposto a una VIA prima del 16 maggio 2017, la validità delle decisioni VIA esistenti deve essere accertata ai sensi della legislazione nazionale applicabile, se previsto in tal senso; se il progetto è stato sottoposto a VIA dopo tale data, devono essere rispettate le disposizioni dell'articolo 8 bis, paragrafo 6, della direttiva 2011/92/UE.