

Pubblicato il 3 agosto 2021, nella seduta n. 354

[NUGNES](#) - Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. -

Premesso che:

l'autostrada Pedemontana lombarda, concepita ormai decenni fa come sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 chilometri, di cui 67 di autostrada, 20 di tangenziali e 70 di viabilità locale, con l'intento di collegare Bergamo con Como e Varese evitando la percorrenza delle arterie autostradali che convergono su Milano e con un costo dell'intervento che ammonterebbe a 4.118 milioni di euro, di cui 1.200 milioni di soldi pubblici e 200 milioni di prestito ponte già spesi, è un'opera progettata e dimensionata prima della crisi economica mondiale sulla base di un modello socio-economico e di sviluppo oggi radicalmente mutato;

allo stato attuale sarebbero state realizzate soltanto due tratte, la A e la B1, di collegamento Cassano Magnago (Varese), a Lentate del Seveso (Monza e Brianza), cui si aggiungono le tangenziali di Como e Varese, parte integrante del sistema viabilistico, mentre risulterebbero ancora non realizzate le tratte B2, C e D, che dovrebbero portare rispettivamente da Meda a Bovisio Masciago, poi a Vimercate e infine a Dalmine;

nel corso dell'ultima audizione dei *manager* della società Autostrada pedemontana lombarda SpA (APL) in Consiglio regionale lombardo, sarebbero emersi forti ritardi nel far partire i lavori per le tratte mancanti B2 e C, sebbene ad aprile 2021 sarebbe stato assegnato all'associazione temporanea d'impresе tra Webuild (ex Salini Impregilo), Pizzarotti e Astaldi, il bando di gara per il progetto esecutivo e la realizzazione delle tratte B2 e C, mentre per la tratta D si parlerebbe di stralcio dall'aggiornamento della progettazione definitiva, stante la difficoltà di reperire capitale privato per la sostenibilità del piano economico-finanziario, visto che la porzione di fondi pubblici definiti nel *project financing* risulterebbe già interamente spesa per realizzare le tratte A e B1 e le tangenziali di Como e Varese ora in esercizio;

nel 2017 la Regione avrebbe approvato uno stanziamento di bilancio per un fondo di garanzia ventennale da 450 milioni di euro, a partire dal 2025, per coprire i debiti della Pedemontana con le banche dovute ai mancati introiti, al quale la stessa Regione avrebbe, a dicembre 2020, garantito l'impegno per l'incremento di ulteriori 300 milioni di euro;

ad inizio 2021 la Regione avrebbe acquisito, al costo 62 milioni di euro, l'8,03 per cento del capitale sociale di APL da Banca Intesa e l'1,54 per cento da Ubi Banca, per cui, con il controllo pari al 96 per cento da parte di Ferrovie Nord Milano (al 57,7 per cento di Regione Lombardia) e della società Milano Serravalle (MiSe), APL si caratterizzerebbe sempre più come società quasi interamente a capitale pubblico, sul quale si scarica il rischio d'impresa, mutando radicalmente il meccanismo di finanziamento misto pubblico-privato del *project financing*, sul cui presupposto doveva essere realizzata l'infrastruttura; le difficoltà nel reperire risorse economiche risiederebbero nella scarsa convenienza per i privati a concorrere con i loro capitali al completamento dell'infrastruttura che rischia di non garantire un'adeguata remuneratività, stanti i ridotti volumi di traffico, rispetto alle previsioni originarie, e gli alti costi di costruzione;

per trovare ulteriori finanziatori privati APL, dopo precedenti tentativi tutti senza esito, avrebbe lanciato l'ennesima "manifestazione d'interesse", la cui fase conclusiva è stata più volte oggetto di proroga (l'attuale termine risulta spostato al 6 agosto 2021), con conseguente rinnovata dichiarazione di pubblica utilità e differimento per ulteriori 7 anni del vincolo di esproprio sulle aree interessate dal tracciato, con danno ingiusto a carico di decine di migliaia di proprietari del territorio, che da oltre 12 anni sono ostaggio di una procedura mai completata;

nel collegato alla finanziaria regionale il Consiglio regionale lombardo ha approvato la trasformazione del fondo di garanzia ventennale aperto nel 2017, in un prestito da 900 milioni di euro a APL, che si vanno ad aggiungere ai 1.200 milioni già versati dallo Stato e a mezzo miliardo di euro di defiscalizzazione, portando di fatto l'onere a carico dello Stato al 70 per cento del costo dell'opera;

considerato che:

i vincoli dimensionali di un tracciato progettato molti anni fa comportano investimenti non sostenibili né tantomeno remunerativi, stante il traffico reale atteso, come dimostrato dalla reticenza delle banche a concedere il proprio supporto pure a fronte di contributi eccezionali offerti dal Governo (1,2 miliardi di euro di finanziamento in capitale e la defiscalizzazione) e dalla Regione pronta a concedere l'ennesimo regalo alla società APL;

il completamento delle tratte mancanti, oltre all'ingente aggravio di costi a carico della finanza pubblica, produrrebbe danni consistenti ed irreparabili ad un territorio già fortemente antropizzato e urbanizzato, senza tacere dei gravi rischi ambientali derivanti dal problema della diossina TCDD, prodotta dal disastro dell'ICMESA e presente sulla tratta B2 (da Meda a Bovisio Masciago), a fronte di un progetto operativo di bonifica "al risparmio", largamente insufficiente e comunque rischioso a causa della movimentazione di terreno contaminato;

per le tratte A e B1 già in esercizio, oltre al bilancio economico insostenibile, con percorrenze ben lontane da quelle inizialmente previste, si è dovuto registrare un bilancio ambientale disastroso con la devastazione del bosco della Moronera a Lomazzo, il dimezzamento di quello della Battù a Lazzate e con la distruzione di estese porzioni di territorio agricolo di qualità, cui va aggiunto il mancato completamento di tutte le compensazioni ambientali previste, alcune delle quali sono state ridotte o snaturate rispetto al progetto originale;

come più volte dichiarato nel corso del dibattito parlamentare dagli esponenti del Governo, il piano nazionale di ripresa e resilienza rappresenta un'occasione irripetibile per operare nel nostro Paese quella "rivoluzione verde e transizione ecologica", che dovrebbe contemplare quale scelta strategica la realizzazione di adeguate infrastrutture al servizio di un nuovo modello di mobilità, moderna e sostenibile, in grado di contribuire in modo determinante al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica fissati dal *green deal* europeo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti e delle circostanze esposti;

se non ritenga di dover disporre una puntuale verifica in merito al rispetto degli obblighi da parte della concessionaria Autostrada pedemontana lombarda SpA e all'ammontare delle risorse pubbliche fin qui spese per la costruzione parziale dell'infrastruttura;

se il Governo intenda valutare l'opportunità di stralciare l'autostrada Pedemontana lombarda dalle opere strategiche definite di interesse nazionale e di dirottare le risorse risparmiate per procedere esclusivamente al potenziamento della Milano-Meda, sempre a percorrenza gratuita, per rispondere alle evidenti criticità di saturazione veicolare, al potenziamento o la ricreazione di assi ferroviari come quello tra Bergamo, Lecco, Como e Varese sui quali spostare il trasporto sia di merci che di persone, nonché il potenziamento del servizio di trasporto pubblico e la connessione tra l'area metropolitana e vimercatese con il prolungamento della M2 da Cologno a Vimercate e la creazione di collegamenti con le stazioni ferroviarie di Arcore e Usmate-Carnate.