

PEDEMONTANA CON DI PIETRO IN PROVINCIA DI MB: CONFERMA DI UN DISASTRO ANNUNCIATO



Il Pres. di APL Di Pietro e il Pres. della Prov. di MB Ponti

Il 7-4-017 s'è tenuta l'assemblea dei sindaci della provincia di MB con l'audizione di Di Pietro, Presidente uscente della società Autostrada Pedemontana Lombarda (APL).

Ad assistere all'assise era presente anche una delegazione di INSIEME IN RETE formata dalla Portavoce Gemma Beretta, da Alberto Colombo e da Sergio Arienti.

Di Pietro ha illustrato il quadro della situazione per quanto concerne la situazione economica e l'iter realizzativo dell'infrastruttura autostradale.

Partiamo da una sua dichiarazione: ***"i lavori e l'apertura dei cantieri (per il completamento ndr) potrebbero essere domani o tra dieci anni."***

Dietro questa frase c'è la continua incertezza anzi, la certezza, che ancora i fondi non ci sono.

Ancora nessuno, nonostante più bandi di gara, s'è fatto avanti per l'acquisto delle azioni di APL messe sul mercato per l'aumento del capitale.

Solo BAU Holding, società in cui è presente anche Strabag, s'è dichiarata interessata ad investire ma a condizione che si concretizzi il finanziamento delle banche.

Le banche, parte "teorica" del project financing stanno a guardare e attendono un preventivo intervento del sistema bancario PUBBLICO (si avete letto bene) per decidere se e come riattivare un loro interesse.

Sistema bancario pubblico cioè Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e Cassa Depositi e Prestiti.



L'assemblea dei Sindaci del 7-4-017

Per la BEI, dopo la bocciatura della richiesta di prestito precedente, APL ha attivato una nuova pratica e sta lavorando per inoltrare la "Valutazione Economica - Sociale".

Tramontata invece l'ipotesi di accedere in sede di Comunità Europea ai fondi del "piano Juncker" poichè lo stesso esclude finanziamenti ad infrastrutture autostradali. Altro capitolo riguarda il "fondo di garanzia" di 450 milioni di euro concesso da Regione Lombardia per coprire gli ammanchi dei mancati pedaggi. Le banche private hanno chiesto esplicitamente di innalzarlo a 1,2 mld.

Altra "novità" l'ipotesi di lavoro che le tangenziali di Como e Varese rientrino nel piano di cessione della proprietà ad ANAS (in pratica una "nazionalizzazione").

Anche in questo caso ANAS dovrebbe però pagare ad APL una quota determinata dai pedaggi delle tangenziali che sono attualmente quantificati come entrate nel Piano Economico Finanziario (PEF), con cui si doveva pagare il completamento dell'autostrada.

Insomma, l'ossatura degli interventi economici su cui APL sta lavorando per cercare nuove entrate è tutta PUBBLICA poichè nessun privato vuol correre rischi. Con buona pace del Project Financing.

Per Di Pietro, i volumi di traffico sulle tratte realizzate "sono in aumento". Però non si esplicitano numeri, anzi, salta fuori che è stato elaborato dallo studio Righetti l'ennesima analisi sul traffico in funzione delle tariffe applicate per cercare un equilibrio tra entrate e incentivazione all'uso dell'autostrada. Segno che le percorrenze continuano ad essere basse.

Nota di colore: dopo aver cercato di stralciare la tratta D dal progetto e dal PEF, APL **ha dovuto reinserirla perchè il CIPE ha bocciato lo stralcio.**

Veniamo ora agli aspetti progettuali. Di Pietro ed APL hanno glissato sull'ipotesi delle "pedemontagne", rimandando il tutto ad incontri tecnici di dettaglio con le amministrazioni (un po' come nel 2010) e definendo che pedemontagne e ora anche riempimento delle cave è "*sono solo un'idea per utilizzare al meglio la terra degli scavi riducendo gli oneri*".

Totale approssimazione sulla questione DIOSSINA TCDD presente sulle aree della tratta B2.

Si sorvola sui costi di un intervento di bonifica dicendo che "*potrebbero essere qualcosa di più di quanto inizialmente previsto cioè 4 milioni*" ma si sottolinea che una bonifica, se la realizza APL, **ad APL qualcuno dovrà pagarla.**

Surreale la situazione degli espropri che sono bloccati per mancanza fondi così come sono ancora in attesa di saldo gli espropriati sulle tratte in esercizio.

I progetti esecutivi sono fermi e non sono ne validati ne approvati perchè alcuni di essi non corrispondono ai definitivi e hanno extracosti (+ 300 milioni).

Da alcune sottolineature e domande dei sindaci tornano sotto i riflettori criticità, già evidenziati nel passato ma rimaste irrisolte.

A Lentate Sul Seveso, (fine tratta B1) lo svincolo verso la Novedratese continua e continuerà a restare solo sulla carta poichè la sua realizzazione non ha copertura economica e trasla tra le opere da fare "quando e se ci saranno risorse" di fatto accorpato alla B2.

Ecco confermarsi le nefaste previsioni e preoccupazioni che già avevamo [espresso ai tempi della "favola B1 quale variante EXPO" SENZA però viabilità complementare e di raccordo.](#)

Pesante anche la condizione di Triuggio, pur non interessata al passaggio di alcuna tratta dell'autostrada e dove però esiste ancora l'ipotesi d'interruzione della ferrovia Monza-Molteno-Lecco per il rialzo di 5 mt del piano del ferro utile per il transito dell'autostrada che interferirà con la ferrovia. Un'interruzione che dovrebbe essere coperta da servizio bus ma su di una linea che ora, rispetto al

passato (si parla di 10 anni quasi dal tempo della approvazione del progetto definitivo), ha incrementato notevolmente il numero dei viaggiatori. Una interruzione che creerebbe disagi pesanti e problemi di viabilità per Triuggio, ha detto il Sindaco della cittadina briantea chiedendo una risposta tempestiva in merito.

Anche per Lissone (tratta C) risulterebbe inaccettabile la chiusura dell'attuale svincolo di S. Margherita della SS36 ma anche qui APL altro non sa fare che proporre "incontri tecnici" personalizzati. Alla richiesta poi di realizzare comunque e prima la viabilità complementare ed accessoria per sgravare la situazione della superstrada SS35 Milano-Lentate S/S, APL chiede addirittura alle amministrazioni di pianificare e pagare loro gli interventi anticipando fondi che non ci sono.

La Sindaca di Lentate si è arrabbiata, la Sindaca di Lissone ha espresso rammarico e preoccupazione come hanno mostrato diffidenza i Sindaci di Seveso, Triuggio, Desio.

Solo il Sindaco di Mezzago Giorgio Monti (tratta D) ha ricordato che nella precedente audizione di Delrio era stata prospettata una possibile **soluzione politica di uscita dall'attuale empasse**.

Ecco, in questa disastrosa situazione, fatta di attendismo, proposte di incontri con le amministrazioni per tranquillizzare, servirebbe finalmente una DECISIONE POLITICA che prenda atto delle coperture economiche inesistenti, del fallimento del Project Financing, delle criticità ambientali, dei problemi aggiuntivi generati, dei volumi di traffico inesistenti, degli impatti negativi sulla viabilità, del rapporto costi/benefici negativo, del bisogno di controvertire l'aumento del traffico automobilistico a favore della mobilità sostenibile.

Serve che tutti i Sindaci riprendano in mano il coraggio, che sembra mancare, di stare insieme e coordinarsi per richiamare, non APL ma direttamente Regione, Governo e Ministro Delrio, per l'avvio di un tavolo istituzionale vero che si faccia carico di una progettazione puntuale e concreta per risolvere i danni causati dalla monca autostrada e i problemi del territorio, rinunciando al completamento di quest'inutile infrastruttura attraverso il suo stralcio dalla legge Obiettivo.

Coordinamento ambientalista INSIEME IN RETE