

LE INFRASTRUTTURE

Pedemontana
costi e polemiche

ROBERTO Maroni è convinto: «Andiamo avanti fino al completamento della mitica Pedemontana». L'ottimismo del governatore si basa sui primati del traffico del primo tratto aperto della tangenziale di Varese. Ma sull'appalto della tratta B1 Como-Varese-Dalmine-Valico del Giaggiolo mancano i soldi e i costi delle riserve reclamati dal colosso austriaco Strabag sono saliti a quasi due miliardi.

ANDREA MONTANARI A PAGINA VII

Pedemontana salgono alle stelle le richieste di costi extra

Le riserve arrivate quasi a quota 2 miliardi
un aumento di 460 milioni rispetto a 4 mesi fa

ANDREA MONTANARI

ROBERTO Maroni è «convinto ad andare fino in fondo al completamento della mitica Pedemontana e di tutte le altre infrastrutture necessarie per garantire alla Lombardia un sistema di mobilità più moderno ed efficiente». Sul progetto definitivo di costruire una nuova autostrada che colleghi le province a Nord della Lombardia lungo 157 chilometri, però, si addensano nuove nuvole nere. L'ottimismo del governatore di basa sui dati di accesso sulla prima tratta, da Cassano Magnago a Lomazzo, inaugurata a gennaio: 20 mila passaggi al giorno. L'unica al momento aperta, lunga quasi quindici chilometri, dato che le tangenziali di Varese e Como non hanno ancora visto la luce. Nonostante i dubbi di Legambiente, delle banche finanziatrici e la spada di Damocle dell'Autorità anticorruzione, che ha rilevato di recente che i costi sono lievitati del 47 per cento, cioè di quasi 300 milioni, ipotizzando che la gara di appalto che nel 2007 ha assegnato il lavoro al gruppo Impregilo sia stata falsata «a danno dell'interesse pubblico e della collettività».

L'ultima tegola sulla Pedemontana è di questi giorni. Riguarda la tratta successiva B1, che riguarda il collegamento Dalmine-Como-Varese-Valico del Giaggiolo. Lavori che si è aggiudicato il consorzio ATI, costituito dal colosso austriaco Strabag a. g., da Grandi Lavori Fincosit spa, e dall'Im-

presa costruzioni Malt'auero. Il contratto sottoscritto il 17 febbraio 2012 prevedeva un costo complessivo dell'opera di 1.713.547.749,35 euro. A marzo, la mandataria Strabag ha comunicato che il costo delle riserve iscritte — la quota riservata alle spese imprevedute e a causa dei ritardi — è arrivata alla cifra record di quasi due miliardi. Per la precisione, 1.959.995.657,16 euro. Ben 460 milioni in più del conto che la stessa Strabag a. g. aveva presentato a Pede-

montana solo quattro mesi fa. Senza contare che anche sulla procedura di aggiudicazione di questo appalto sta indagando la Procura.

I soldi sono finiti, e le banche, per rinnovare il finanziamento a breve termine scaduto lo scorso 31 marzo, chiedono di avere garanzie sul rischio traffico. Ovvero che il traffico previsto sulla nuova autostrada dia la garanzia di poter far rientrare le spese in un periodo ragionevole. Il presidente di Pedemontana Salvatore Lombardo ha chiesto un parere allo studio professionale Baker Mc Kenzie sulla possibilità di «raggiungere un accordo bonario risolutivo delle riserve». Dentro la società Pedemontana, però, sembrano esserci posizioni diverse. L'ad Marzio Agnoloni continua a rinviare l'approvazione del bilancio, che sarà l'ultimo atto di questo management. Sui nuovi vertici, infatti, si è già scatenata una guerra tra i partiti della maggioranza di centrodestra che governa la Regione. Nell'ultimo con-

siglio di amministrazione la scorsa settimana si sarebbe ventilato di un possibile slittamento del bilancio a maggio, ma i cantieri rischiano di fermarsi.

Nonostante l'ottimismo di Maroni, la Regione è molto preoccupata. L'assessore regionale al Bilancio Massimo Garavaglia (Lega) il 9 marzo scorso ha preso carta e penna e scritto ai vertici di Pedemontana offrendo la disponibilità della Regione a farsi garante del rischio traffico e «alla possibilità di dare un sostegno finanziario» attraverso la propria finanziaria Finlombarda. In cambio, Palazzo Lombardia chiederebbe di accelerare sul via libera al bilancio della società.

Certo il tema del costo delle riserve iscritte da Strabag a. g. è destinato a pesare. Già l'8 luglio 2013 era stato comunicato al Responsabile unico del progetto che il valore delle riserve relative all'appalto della tratta B1 aveva superato il tetto previsto dalle norme, che poteva far scattare la procedura di accordo bonario pari al dieci per cento del corrispettivo dei lavori. Da allora si sono susseguite una serie di relazioni riservate, ma senza nessun intervento. Nel frattempo, il 22 gennaio di quest'anno, poi il 10 febbraio e quindi il 5 marzo, il Rup ha chiesto al direttore dei lavori una relazione per aggiornare le riserve iscritte dal consorzio Ati per i lavori eseguiti a tutto il 30 settembre 2014. Dal rapporto è emerso che nel registro di contabilità le riserve sono quantificate in 1.959.996.657,16 euro. Un altro vero salasso.

3 RIPRODUZIONE RISERVATA

IPUNTI

1

L'OPERA

La Pedemontana è il progetto di realizzare un'autostrada lunga 157 chilometri per collegare il Nord della Lombardia

LA PRIMA TRATTA

Inaugurata a gennaio dal presidente della Regione Roberto Maroni, va da Cassano Magnago a Lomazzo, e registra 20mila passaggi al giorno, ma è tuttora esente da pedaggio

Maroni si dice convinto "ad andare fino in fondo al completamento di questa mitica opera"

IL GOVERNATORE
Roberto Maroni
intende «andare fino in fondo al completamento della Pedemontana»

2

I COSTI

L'Autorità anticorruzione ha denunciato che i costi della tratta A sono aumentati del 47 per cento rispetto all'appalto, falsando la gara

3

IL CASO PEROTTI

L'appalto per la realizzazione della esazione dei pedaggi è stato affidato alla società di Stefano Perotti, sotto inchiesta a Firenze

4

LE RISERVE

Le richieste per i costi aggiuntivi della società Strabag relativi all'appalto della tratta B1 sono arrivate a quasi due miliardi

