

L'OPERA DELLE POLEMICHE

RISORSE

FINORA L'80 PER CENTO DELLE RISORSE È STATO UTILIZZATO PER REALIZZARE IL 30 PER CENTO DELLE OPERE: PER LA BRIANZA RESTANO LE BRICIOLE

Sos Pedemontana

*Banche, i soldi non ci sono
E si pensa già a ridimensionare
il costo del progetto*

di **MONICA GUZZI**

- MONZA -

LE TARIFFE di Pedemontana aumentano, gli automobilisti scappano dall'autostrada, mentre le code sulle strade limitrofe si allungano. Intanto le incognite finanziarie sul futuro del cantiere restano aperte, a partire dall'ipotesi, ventilata nei giorni scorsi, di poter accedere ai finanziamenti europei del piano Juncker, mentre comincia a farsi strada la possibilità di una revisione del faraonico cantiere approdato in Brianza.

I PEDAGGI, già fra i più alti d'Italia, aumentano dell'1%, rischiando di scoraggiare ulteriormente l'uso dell'autostrada entrata in Brianza con l'apertura a novembre della tratta B1 da Lomazzo a Lentate sul Seveso. Nella settimana precedente Natale, un periodo di aumento del traffico, sulla tratta brianzola di Pedemontana si sono registrati circa 12milaveicoli al giorno contro i 48mila previsti. Parallelamente, sono aumentate le code sulla Milano-Meda, come ha dimostrato con una serie di filmati la Provincia di Monza e Brianza. Intanto, nei giorni scorsi è trapelata l'ipotesi che sei progetti italiani potrebbero fruire delle risorse europee del piano Juncker. Tra questi, interventi per i trasporti con la Pedemontana veneta, la Pedemontana lombarda e la terza corsia della Serenissima. Ma niente è scontato. Se anche si trattasse di finanziamenti a fondo perduto, Pedemontana ha già avuto quasi il massimo

del limite del 50% ammesso dalla legge, con la defiscalizzazione concessa nel 2014 dal Cipe siamo ormai ad oltre il 40% e quindi potrebbero arrivare al massimo altri 470 milioni circa, sempre che sia rispettato l'impegno di realizzare l'intera opera, tratta D compresa fino a oltre l'Adda. E anche con 450 milioni in più e i circa 300 rimasti del miliardo e 250 milioni del contributo pubblico nazionale già speso all'80% a Como e Varese non si va lontano. La tratta B2 da progetto definitivo ne costa di più, e la C da sola vale oltre un miliardo. Il resto? Risorse dei soci, che secondo il piano economico finanziario approvato dal Cipe nel 2014 avrebbero già dovuto versare altri 500 milioni ma che non si vedono, e finanziamento delle banche, che dopo avere fatto andare deserta due volte la gara pare abbiano accettato in extremis di rinnovare il prestito scaduto ma a tassi più alti. Nel frattempo tenere in piedi la società, anche se i cantieri sono fermi, costa 15 milioni l'anno, in aggiunta alle rate del debito. Così, se anche arrivasse mezzo miliardo da Bruxelles, poco cambierebbe per la Brianza.

I soldi scarseggiano, la diossina nel sottosuolo (in questo giorni parte il piano di caratterizzazione lungo la tratta B2) scoraggia movimentazioni di terra a Seveso, mentre pesa sempre di più la richiesta aggiuntiva di oltre 2 miliardi da parte di Strabag, la società che sta eseguendo i lavori, rispetto a un appalto da 1 miliardo e mezzo. E allora? Mentre a livello ufficiale tutto tace, se-

condo indiscrezioni Pedemontana e Strabag starebbero discutendo un piano per ridurre drasticamente i costi. Si ipotizzano decine di piccole e grandi modifiche, alcune delle quali già suggerite dal Piano B della Provincia, che a luglio aveva proposto un'autostrada 'leggera' bocciata però dalla Regione, ma slegate fra loro e abbinata ad altre finalizzate al puro taglio delle spese. Le modifiche potrebbero partire proprio dalla scelta di non toccare lo svincolo di Seveso, a rischio diossina, e il faraonico svincolo di Desio, mentre è considerata sacrificabile da tempo la tratta D (dal Vimercatese alla Bergamasca).

Risparmi possibili anche tagliando quel che costa e non rende: le coperture delle gallerie artifi-

li a Lissone, Macherio, Biassono e Arcore, le opere connesse e le compensazioni ambientali.

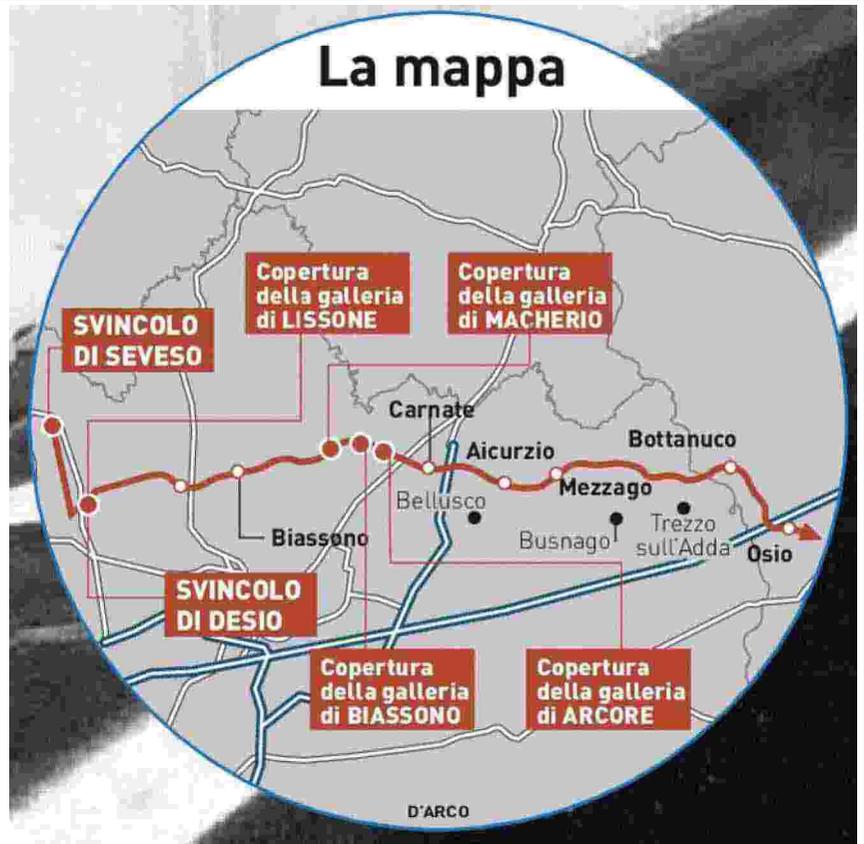
Intanto Federconsumatori scende in campo contro il sistema di pagamento Free Flow, usato sull'autostrada per consentire il pagamento dei pedaggi senza caselli. «Sta creando difficoltà alle persone che utilizzano quella tratta in quanto troppi i documenti richiesti per registrarsi e poca l'informazione fornita ai cittadini - protesta l'associazione -. Non è corretto che una cattiva informazione possa portare il cittadino a pagare una sanzione compresa tra 85 e 338 euro». Quanto alle tariffe, «i numeri che portano agli aumenti auto-



matici dei pedaggi sono secretati - contesta Dario Balotta, responsabile Trasporti di Legambiente Lombardia -. E Pedemontana è un esempio della schizofrenia del Paese. Da un lato gli automobilisti delle autostrade già pagate continuano a versare il pedaggio, dall'altro quelli di Tem, Brebemi e Pedemntana, opere ancora da pagare, non vogliono la tariffa. Del resto qui la tabella è doppia e le tariffe elevate soprattutto sul trasporto merci frenano la competitività».

I primi risultati? le code

Gli automobilisti fuggono da un'autostrada troppo cara, mentre aumentano le code sulla rete viabilistica locale. Sulla Milano-Meda, secondo la denuncia della Provincia, le code negli orari di punta si sono allungate di 2 chilometri



CORBETTA DEFISCALIZZAZIONE PENDENTE

«Ormai è chiaro: i privati non ci credono più Pagano solo i cittadini»

ANCHE la defiscalizzazione, studiata per dare ossigeno al cantiere, è una questione ancora aperta. Lo denuncia Gianmarco Corbetta, consigliere regionale del Movimento 5 Stelle, in prima linea sul fronte Pedemontana.

«A monte di tutte le incognite c'è il discorso della bancabilità dell'opera, che è legata alla revisione del piano economico finanziario partita nel 2014 con la defiscalizzazione dei famosi 350 milioni, un tema peraltro sul quale è aperta anche una verifica in Europa. Questo secondo atto aggiuntivo è stato inviato al ministero delle Infrastrutture nel maggio 2015: avevano un mese di tempo per emanare il decreto interministeriale e un altro mese per la registrazione alla Corte dei Conti, ma non è ancora stato fatto niente - spiega Corbetta -. Ciò significa che anche la defiscalizzazione è pendente, ma la chiusura dell'iter di approvazione definitiva sul secondo atto aggiuntivo è importante perché da qui scatta un anno di tempo per arrivare al closing finanziario. Se questo non arriva, crolla tutto il castello di Pedemontana. Nello stesso tempo però il fatto che l'atto non sia stato ancora approvato dà ulteriore tempo a Pedemontana, dove si stanno arrampicando sui vetri. Le banche non credono più nella redditività dell'opera - è la conclusione - e a metterci i soldi alla fine resterà sempre solo il pubblico, cioè pagheranno solo i cittadini».

M.Guz.

+1%

Maroni attacca Renzi sui pedaggi: «Quelli che protestano contro l'aumento si rivolgano al Governo e al Pd che hanno bocciato il nostro emendamento su tangenziali e Pedemontana gratis»

COSTI

SULLA CARTA SONO PREVISTE IN BRIANZA QUATTRO TRATTE: B1, B2, C E D PER UN COSTO TOTALE DI 3,125 MILIARDI

PIANO DI CARATTERIZZAZIONE

PARTONO QUEST'ANNO I SONDAGGI PER VERIFICARE I RISCHI DIOSSINA SECONDO UNA PRESCRIZIONE DEL CIPE



1



SEVESO
Per evitare problemi nelle aree della diossina si potrebbe decidere di non intervenire più sullo svincolo

2



DESIO
La rinuncia al mega svincolo (prevista anche nel Piano B) potrebbe comportare cospicui risparmi

3



GALLERIE
A rischio le coperture delle gallerie artificiali a Lissone, Macherio Biassono e Arcore e le opere connesse



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.