



# Mobilità L'allarme del neopresidente Di Pietro Extra costi e pedaggi Il flop Pedemontana

## L'AUTOSTRADA DESERTA

# Default Pedemontana Extra costi, pochi mezzi e uno su quattro non paga Di Pietro: molte anomalie

Il neopresidente della Pedemontana Antonio Di Pietro parla in commissione Bilancio del Pirellone e non nasconde le difficoltà: extra costi alle stelle; dati di traffico deludenti; Piano economico finanziario (Pef) da rivedere; e soprattutto alta evasione del pedaggio. I dati relativi al sistema di pagamento «free flow» sono infatti disarmanti: nei primi dieci mesi i ricavi si sono fermati a 17 milioni di euro, di cui quasi 4 milioni non pagati. Uno su quattro.

a pagina 12 Lio

di Pierpaolo Lio

**L**a sua fotografia della situazione di Pedemontana non fa sconti. Il neopresidente Antonio Di Pietro, convocato ieri in commissione Bilancio del Pirellone dai consiglieri Cinque Stelle, non nasconde le difficoltà: le richieste di extra costi balzate alle stelle; i dati di traffico deludenti; l'alta evasione del pedaggio; il Piano economico finanziario (Pef) da rivedere; la ricontrattazione con le banche per le linee di credito; lo stop ai prossimi cantieri in attesa di riuscire a «ottimizzare» le spese. Ma alla fine assicura: «Resto convinto sia un'opera molto utile al territorio e, se completata, può funzionare. Anche perché non finirla costerebbe tantissimo».

### Le maxi riserve

Sono gli extra costi sostenuti dal consorzio costruttore — l'Ati guidata dal colosso austriaco Strabag a.g. — l'incognita maggiore. Le spese impreviste sono legate all'appalto sui 7,5 chilometri della tratta B1 per il collegamento Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo. Su un appalto di 1,7 miliardi di euro, le riserve hanno raggiunto quota 3,2 miliardi. Di Pietro — fortemente voluto dal governatore lombardo

Roberto Maroni per guidare Pedemontana dal 15 luglio scorso — non esita a considerarle «molto elevate ed anomale». Su una prima tranche da 1,8 miliardi relativa ai lavori svolti fino ad agosto del 2014 è al lavoro una commissione nominata il 15 aprile. Con l'obiettivo di arrivare a un accordo bonario. I tre periti (uno scelto da Pedemontana, uno dai costruttori e uno esterno) hanno ridimensionato le pretese in una fascia che balla da un minimo di 20 milioni di euro a un massimo di 70 milioni. «Fra quindici giorni ci sarà un nuovo incontro — anticipa l'ex pm di Mani Pulite —. Non so se chiuderemo l'accordo ma sono fiducioso». Nelle intenzioni di Di Pietro l'eventuale intesa dovrà però prevedere anche alcune modifiche concordate alle clausole contrattuali «per evitare il ripetersi di situazioni analoghe in futuro».

### Le auto fantasma

Altro punto critico riguarda i dati di traffico su quella parte di opera già realizzata e consegnata. A oggi sono operative le tratte A, B1 e le tangenziali di Como e Varese. Solo che il numero di veicoli non combacia con le attese. Le tabelle fornite dall'ex ministro ai Trasporti certificano il flop. I volumi registrati per ciascuna tratta nel periodo gennaio-settembre 2016 viaggiano tra un -34 e un

-78 per cento rispetto alle previsioni. Il presidente sottolinea però un aspetto: «Sui numeri pesa il fatto che l'autostrada non è ancora stata realizzata per intero, e comunque sono in leggero miglioramento». In effetti nell'ultima settimana rilevata (19-25 settembre) la differenza rispetto alle stime si riduce di qualche punto. A soffrire, in particolare, sono le due tangenziali che hanno subito un tracollo dopo l'introduzione del pedaggio (fino a -78 per cento di traffico). E qui sta un'altra nota dolente: l'evasione del pedaggio.

«L'avveniristica soluzione prevista per il pagamento — è la critica di Di Pietro — è troppo complessa e parte dal presupposto che siano tutti onesti, o perlomeno attenti». Sulla Pedemontana infatti non esistono caselli, si paga in un secondo momento. Si chiama «free flow»: ci si regolarizza con Telepass, sistema Conto Targa, App o ai centri di assistenza. Ma a breve scatteranno le contromisure, con il coinvolgimento della rete delle tabaccherie e un progetto di comunicazione per spiegare le modalità di pagamento. Anche in questo caso sono i dati a parlare: nei primi dieci mesi (da novembre dell'anno scorso ad agosto 2016) i ricavi si sono fermati a 17 milioni di euro, di cui quasi 4 milioni non pagati. Uno su quattro non ha pagato.

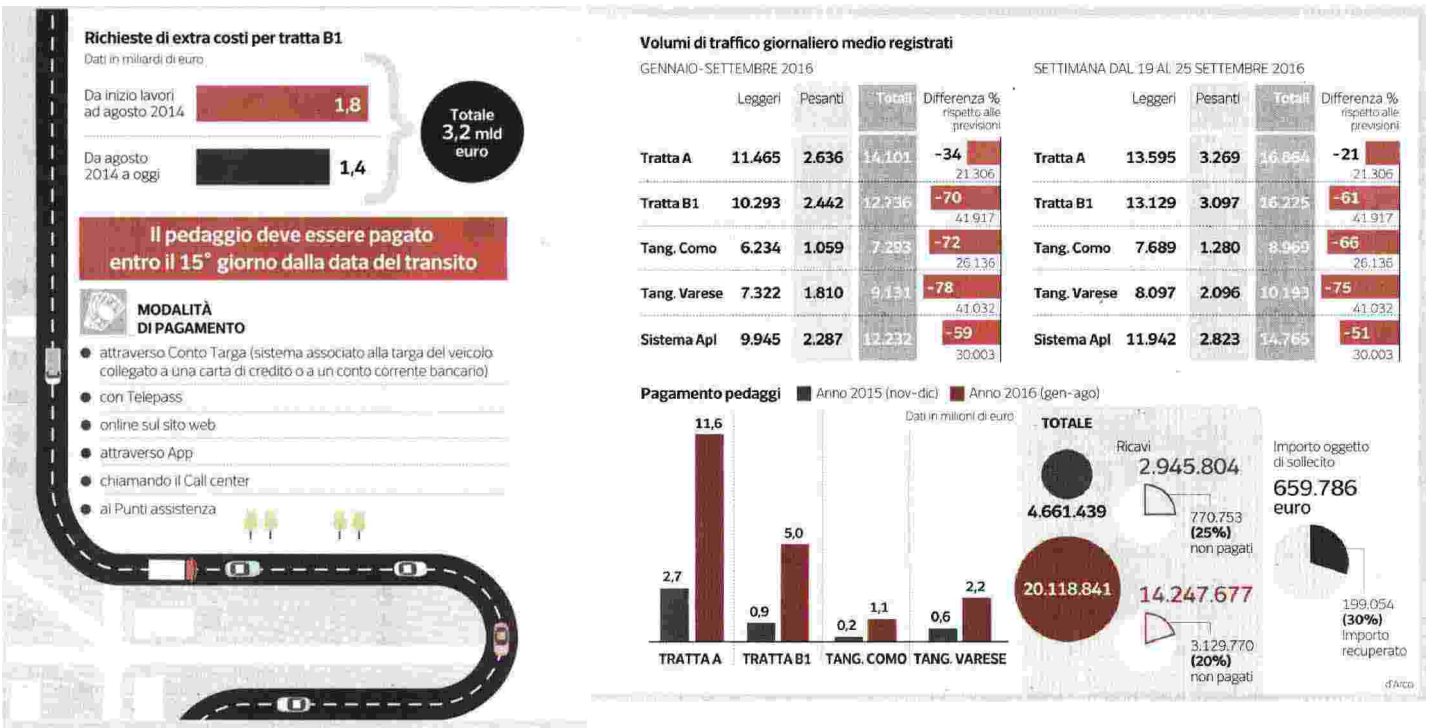
### Le difficoltà finanziarie

Il quadro tracciato fin qui spiega perché il Pef sia da rivedere. Non solo per il macigno rappresentato dagli extra costi. Anche il binomio dati di traffico-pedaggi pesa, rappresentando anche una delle garanzie offerte alla cordata di banche finanziatrici. Se i numeri sono sballati, il prestito da 2,4 miliardi è a rischio. Le trattative con gli istituti sono in corso: si stanno studiando nuove previsioni di flusso dei veicoli ma si discuterà anche di «una revisione al ribasso dei tassi d'interessi». Il piano B prevede un aumento di capitale. Comunque sia, servono certezze sui soldi visto che «possiamo garantire autonomia finanziaria fino a gennaio 2018». Intanto i lavori sulle nuove tratte (B2, C e D) sono stati congelati. «Ho chiesto una rivisitazione dei progetti esecutivi dei tratti ancora da realizzare — prosegue l'ex leader Idv — perché vogliamo ottimizzare i costi per almeno 300 milioni di euro».

«Quest'opera è ormai un Titanic» commenta Stefano Bufagni (M5S). «I dati sono tragici. È del tutto evidente — continua — che stiamo pagando il conto di una cattiva progettazione e l'illusione d'incassi che mai si realizzeranno. Pedemontana è un suicidio manageriale, imprenditoriale e ambientale e va fermata. Maroni

dovrebbe nominare Di Pietro commissario liquidatore della società». Più morbido il Pd: «Apprezziamo il cambio di passo che si sta profilando con la presidenza di Di Pietro ma continuiamo a ritenere necessaria un'attività di revisione del progetto senza venire meno agli impegni presi con il territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'ex pm



● Antonio Di Pietro (foto), da luglio presidente di Pedemontana, ha spiegato ieri in commissione Bilancio del Pirellone le criticità dell'autostrada

## Le trattative

Presto la revisione del piano economico e il confronto con le banche finanziatrici



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.