



Pedemontana, ruspe di nuovo ferme Salta il contratto da 1,5 miliardi

Il cda decide la rescissione con la Strabag. Il presidente si dimette



Rapporto burrascoso

Anche di Pietro cercò di chiudere il contenzioso

Monica Guzzi
MILANO

LE RUSPE di Pedemontana si sono fermate di nuovo, e questa volta non potranno rimettersi in moto facilmente. Dopo avere superato gli scogli del prestito bancario, sostituito da un mutuo da 200 milioni acceso dalla Regione, e della richiesta di fallimento, rigettata dal Tribunale, il cammino del megacantiere da 5 miliardi di euro, nato per collegare Varese alla Bergamasca, si è impantanato con l'ultimo consiglio d'amministrazione. Qui i vertici di Apl hanno sancito la rottura dei rapporti con il colosso austriaco delle costruzioni Strabag, vincitore della gara d'appalto da 1 miliardo e mezzo per la realizzazione del secondo lotto dei lavori, oggi fermi in Brianza all'inizio della tratta B2, quella che prevede la costruzione di un tratto di autostrada sui terreni contaminati dalla diossina.

IL CDA HA DECISO di rescindere il contratto con Strabag, a ore il documento verrà firmato dal responsabile del procedimento. Contro il parere del presidente dimissionario, l'ex colonnello della Guardia di Finanza e top manager Federico D'Andrea, sostiene l'ex responsabile regionale Trasporti di Legambiente Dario Balotta, storico avversario di Pedemontana, oggi candidato al Pirellone per Liberi e Uguali. «Con l'annullamento del contratto il progetto è definitivamente morto. Oggi sappiamo perché l'ex presidente D'Andrea si è dimesso -

ipotizza Balotta - Ora Pedemontana dovrebbe iscriversi a fondo rischio e perdite a bilancio non meno di 100 milioni a fronte di un contratto da 1,5 miliardi. Ma non dispone di queste risorse e quindi non potrà approvare il bilancio».

NO COMMENT per ora da Pedemontana, mentre per Strabag la decisione non è improvvisa: «Non abbiamo ancora ricevuto comunicazione ufficiale ma tutte le notifiche degli atti preliminari: c'è il rischio di risoluzione del contratto», dice il consigliere delegato Bruno Fabbri. Silenzio dal governatore uscente Roberto Ma-

roni, che in questi anni si è speso per portare avanti l'opera, in ossequio a un motto acquisito dall'ex presidente di Apl Di Pietro, secondo il quale «costa più non realizzarla che farla tutta». Di fatto siamo all'epilogo di un rapporto burrascoso, culminato nella formulazione da parte dell'impresa di riserve arrivate via via a 3 miliardi. Un contenzioso che Di Pietro stesso aveva cercato di chiudere, sfociato in un lodo da 60 milioni, mai riconosciuto da Pedemontana. Strada facendo, per cercare di ridurre le spese dovute soprattutto ai costi di scavo e di smaltimento del terreno, si era fatta largo l'idea delle "Pedemontagne", per trasformare la terra di scavo lungo il tracciato in collinette e parchi. Infine il manager del colosso Peter Haselsteiner aveva scritto a Maroni per chiedere un incontro, sbloccando il cantiere con uno sconto del 10 per cento sulle opere (500 milioni circa) «at-

traverso le opportune varianti tecniche e progettuali».

DIFFICILE STABILIRE cosa accadrà ora: per rifare gara e progetto, e tornare al Cipe per il via libera, serviranno anni, quattro o cinque dicono gli esperti. Una strada caldeggiata dal Pd, che ha sempre sostenuto l'ipotesi di un'autostrada più leggera, sfrondata dalla tratta finale D da Vimercate a Bergamo. «La motivazione della rescissione del contratto sarebbe la difformità del progetto esecutivo rispetto al mandato originale - spiega Enrico Brambilla, capogruppo uscente del Pd in Regio-

ne - Ma una cosa del genere dopo anni ha bisogno di una spiegazione in più, fondata e seria. Mi auguro che questo apra la strada a un ripensamento dell'opera e che si vada a una nuova assegnazione sulla base di un progetto più realistico e rispondente alle richieste del territorio».

GIGANTE
Il colosso austriaco
doveva realizzare
il tratto brianzolo





Lo scenario

Si rischia uno stop di cinque anni

Per rifare la gara o modificare i progetti servirebbero tra i 4 e i 5 anni. Troppo tempo e troppi rischi

IL CANTIERE
Mezzi impegnati e tecnici al lavoro per la realizzazione dell'autostrada; in alto, dibattito in piazza sulla sua utilità



44,5

CHILOMETRI

La lunghezza del tratto necessario per finire il nastro autostradale

1,2

MILIARDI

I fondi arrivati a Pedemontana dallo Stato

40

MILIONI

Il costo dei lavori al chilometro. Già realizzati 3 tronconi