

IL FRONTE DEL NO Brianza Rete Comune prende la parola per ribadire la contrarietà al maxi progetto

Costosa, dannosa e inquinante «Serve riflessione urgente»

di **Simona Calvi**

Costosa, inquinante e insostenibile economicamente. Si potrebbe riassumere così la posizione di Brianza Rete Comune all'intervista rilasciata la scorsa settimana al nostro giornale da Sabato Fusco, direttore generale di Autostrada Pedemontana Lombarda Spa. Pedemontana aveva preso la parola per sostenere le ragioni del sì. Riassumendo: project financing (e prestiti pubblici diretti limitati a Cassa depositi e prestiti, Milano - Serravalle - Regione e Bei, mentre il resto finanziato da sette istituti di credito), pedaggi costosi ma commisurati al tempo guadagnato e alla qualità del servizio e previsioni del traffico



Vincenzo Di Paolo
capogruppo
di Brianza Rete
Comune
posizionato sul
fronte del no

adequate perché elaborate non da Pedemontana, bensì dagli istituti di credito finanziatori dell'opera.

Oggi Brianza Rete Comune, ha deciso di replicare e ribadire la propria posizione: «Ci sono elementi - spiegano **Vincenzo Di Paolo** e **Franco Facciuto** - che meritano di essere messi in evidenza e portati all'attenzione della nostra provincia. L'iter di costruzione delle tratte B2 e C continua a subire ritardi significativi e, come spesso accade con le grandi opere, comporteranno molto probabilmente un ulteriore aggravio dei costi a bilancio» attualmente attorno ai quasi 5 miliardi di euro. «Tutto questo solleva interrogativi sempre più fondati sull'adeguatezza dell'opera dal punto di vi-

sta economico, laddove è invece indubitabile l'irreparabile danno ambientale che si abbatterebbe sull'intera provincia. E la situazione - aggiungono - non è rassicurante. L'attuale governo di Regione Lombardia non è intenzionato a rivedere il piano tariffario: i pedaggi risulteranno estremamente onerosi, al punto da renderne l'utilizzo insostenibile per la stragrande maggioranza dei cittadini». In base alle simulazioni del gruppo provinciale, la tariffa al chilometro, da sito ufficiale, è di circa 0,142 euro al chilometro per un'auto standard, mentre sull'A4 costa di fatto la metà, cioè 0,075 euro. Ultima, ma non ultima, la notizia di questi giorni relativa alla bocciatura da parte di Arpa

Lombardia di due terzi delle bonifiche effettuate nella zona ovest interessata dalla tratta B2: «La presenza di diossina nei terreni tra Seveso, Meda e Cesano - precisa **Giorio Garofalo** - è un dato di fatto. Arpa ha certificato che due lotti su tre non possono essere convalidati, confermando la necessità di proseguire le operazioni di scavo e bonifica su quei terreni». Su questo Pedemontana ha diffuso una nota per spiegare che si tratta di una procedura concordata con Arpa stessa e che si provvederà a scavare, là dove necessario, procedendo fino al raggiungimento dei risultati attesi. «Alla luce di tutto ciò risulta sempre più urgente avviare una riflessione trasparente sul futuro di Pedemontana, che oggi rischia di trasformarsi in un fardello economico, ambientale e sociale, mentre resta - conclude **Simone Sironi**, consigliere provinciale e sindaco di Agrate - ancora incerto l'esito del procedimento sulla D-Breve, soprattutto a fronte delle gravissime criticità messe a fuoco dalle amministrazioni locali e dai comitati cittadini». ■

E' diventato, suo malgrado, uno dei volti dell'opposizione a Pedemontana. Con il gruppo concorzese de La Rondine, di cui è capogruppo in consiglio comunale (e rappresentante in Brianza Rete Comune in quello provinciale), **Franco Facciuto** ha svolto sin dagli esordi un lavoro di ricerca puntuale su tutto quello che riguarda l'autostrada. Sul sito de La Rondine è possibile - per gli amanti del genere - trovare di tutto e di più. Documenti, delibere, interviste, analisi. Insomma, la Treccani di Pedemontana.

Da dove cominciamo?

Direi dalla mancanza di trasparenza. La Corte dei Conti di recente ha messo a fuoco diverse serie criticità sul piano economico-finanziario, nell'ambito di quello che ha chiamato «un quadro disomogeneo e non sufficientemente trasparente sotto il profilo dei criteri, dei modelli tariffari applicati e dei sistemi di ammortamento degli investimenti». Questa mancanza di trasparenza trova conferma nelle parole del direttore generale Sabato Fusco. La cosa non mi sorprende e non deve scandalizzare: il direttore Fusco è l'esecutore di una linea politica stabilita dall'attuale governo di Regione Lombardia, sicché sarebbe ingiusto attribuirgli eccessive responsabilità. Bisogna però avere la cura di ristabilire alcuni elementi.

Di che genere?

Partiamo dal piano tariffario. Il direttore Fusco richiama il costo del pedaggio di 0,18 euro/km, che comunque è due volte quello dell'autostrada A4. Dimentica però di ricordare che il Piano economico finanziario di Pedemontana oggi in vigore prevede incrementi annui del 2,35% all'anno. Questo incre-



L'INTERVISTA

«Previsioni miracolistiche e debiti reali. E tra le pieghe del Decreto Pnrr 4 è sbucata la norma Salva - Pedemontana»

mento è stato recentemente corretto al rialzo, arrivando al 3,5%, come accordato dal Governo con la delibera Cipess del 29 maggio 2024. In conclusione, al primo anno di entrata in esercizio, Pedemontana costerebbe circa 17 euro al cittadino che percorre andata e ritorno la nostra Provincia. Questi diventerebbero 25 euro tra dieci anni, 35 euro tra venti anni, 50 euro tra trenta anni. Se pensiamo alla mancata cre-

scita degli stipendi dei cittadini negli ultimi decenni, ci rendiamo immediatamente conto di come questo piano tariffario sia illogico e palesemente assurdo.

Secondo Pedemontana la domanda sarebbe comprovata da analisi effettuate dagli istituti di credito che hanno erogato i prestiti...

I promotori di Pedemontana sovrastimano palesemente la domanda. Sulla nostra area questa è

rimasta tendenzialmente costante dal 2000 al 2020, con un picco nel 2008 e poi una decrescita con la crisi, tornando nel 2020 ai valori del 2000. Pedemontana prevede dal 2021 un miracolo: nei prossimi 20 anni un +35%. Questo è solo un esempio. La verità è che le previsioni di traffico elaborate dai promotori di Pedemontana sono distorte e tutt'altro che credibili. Non si capisce peraltro come il dg Fusco possa

affermare che i risultati di traffico sulla tratta già realizzata siano in linea con le previsioni fatte: l'arteria è sottoutilizzata e Pedemontana ha registrato perdite milionarie anno per anno, mostrando nei fatti l'insostenibilità della gestione. Per inciso, le banche con le quali ci stiamo indebitando, non appurano la sostenibilità dell'opera. Hanno un obiettivo differente: prestano soldi, maturando un interesse significativo; si sincerano della copertura data dal decisore pubblico. In altri termini, se Pedemontana non regge ci penserà la collettività a ripianare il debito. Basti pensare che il Governo ha recentemente approvato una norma «salva Pedemontana», inserendola nel Decreto Pnrr 4.

Cosa prevede la "salva Pedemontana"?

Le disposizioni per la formazione del bilancio dello Stato (Legge n. 350 del 2003) proibiscono il ricorso all'indebitamento per la ricapitalizzazione di aziende o società, quando finalizzato al ripiano delle perdite. Ed è qui che è subentrata la «salva Pedemontana». Il divieto all'indebitamento è stato rimosso solo per quest'ultima grazie a una norma infilata nel Decreto Pnrr 4 (anche se Pedemontana non ha nulla a che fare con il Pnrr), poi convertito in legge, la numero 56 del 2024. Con questo espediente, il governo di Regione Lombardia ha potuto allocare altri 431 milioni di euro per Pedemontana (Delibera XII/2964 della Giunta Regionale, del 5 agosto 2024). Risorse che vanno a sommarsi ad un debito già miliardario e che peserà sulle future generazioni, come più volte ribadito dalle autorità di controllo e dalla magistratura contabile. ■