Al Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
dottor Graziano Delrio
Piazzale di Porta Pia, 1
00161 ROMA

e p.c. Commissario ANAC
dottor Raffaele Cantone
Autorità Nazionale Anticorruzione
c/o Galleria Sciarra
Via M. Minghetti,10
00187 ROMA

Cesano Maderno, 8 settembre 2015

Egregio Signor Ministro,

l'Associazione "Cesano per noi - noi per Cesano" di Cesano Maderno (MB) - libera associazione per la tutela dell'ambiente e del paesaggio cesanese - da ben 7 anni si occupa anche (per le evidenti implicazioni) del problema Pedemontana Lombarda, unitamente ai Comitati "Cives" di Seveso e Bovisio Masciago (cui si è aggiunto nel tempo anche il Comitato Cives San Giorgio di Desio).

Per quanto ci riguarda, consideriamo a ragion veduta tale opera come inutile, dannosa per il territorio ed estremamente costosa.
Di fatto quest'opera, ripetutamente motivata come ineludibile e necessaria per Expo, ha prodotto sino ad ora una realizzazione parziale e limitata rispetto all'intera opera (anche se la chiara intenzione è quella di terminarla ad ogni costo). Dimostrazione evidente della risibilità del presupposto ed in netto contrasto con il "Protocollo di Milano", redatto in sede Expo, sulla sostenibilità del sistema alimentare.

Infatti, le conseguenze di quanto già realizzato (tratta B1) riguardano la avvenuta distruzione di campi agricoli e foreste della pianura comasca, particolarmente grave in un'area già fortemente compromessa, e la futura distruzione di altri campi agricoli nel "vimercatese", frammentando molte proprietà ed azzerandone altre; d'altro canto gli esiti negativi si riflettono sul

passaggio anche in aree fortemente urbanizzate, sfasciando letteralmente il territorio e con conseguenze deleterie per la salute dei cittadini. ***La tratta B2 di Pedemontana Lombarda passerebbe, oltre tutto, in aree tuttora contaminate dalla fuoriuscita di diossina conseguente al disastro ICMESA del 1976***, in netto contrasto con il disposto della L.R. 60/1985, il cui art. 1 disponeva che "***.....è fatto divieto di qualsiasi attività edificatoria o di trasformazione del suolo e del sottosuolo....***". Nonostante ciò, Regione Lombardia con L.R. 15/2008, sconfessando se stessa, derogava a tale divieto ammettendo attività di sbancamento all'interno dello stesso Parco Naturale del "Bosco delle Querce", situato nel luogo di massima contaminazione (zona A) e simbolo stesso di rinascita del territorio.

Per quanto riguarda le contraddizioni e le violazioni del progetto autostradale menzionato, inerenti motivazioni tecniche, amministrative e sostanziali, ci permettiamo rimandarla all'allegato ***Ricorso al T.A.R. del Lazio***, da noi depositato presso la Cancelleria del Tribunale il 16 marzo 2010 e richiedente l'annullamento della delibera C.I.P.E. n°34 del 6.11.2009, inerente l'approvazione del progetto definitivo. A solo titolo esemplificativo segnaliamo la assenza di V.A.S. e la mancata riconsiderazione della V.I.A. per la tratta B2, necessaria per l'avvenuto stravolgimento del progetto definitivo rispetto a quello preliminare. Solo per contestualizzare, l'approvazione del progetto definitivo avvenne in presenza di Nicola Cosentino quale presidente del C.I.P.E., Roberto Formigoni come presidente di Regione Lombardia e Filippo Penati quale presidente dell'allora Provincia di Milano.

Con la presente intendiamo sottoporle una serie di perplessità che, a nostro avviso, condizionano seriamente la sostenibilità dell'opera in tutti i suoi aspetti.

Innanzitutto, il presupposto dell'opera é sbagliato; il vero deficit nel nostro paese é nelle aree urbane e metropolitane, superabile con un consistente incremento del trasporto pubblico e collettivo, ma anche con la riduzione dell'esigenza stessa di spostarsi. Altre indispensabili risoluzioni sono un'adeguata "cura del ferro", in particolare per le merci, ed infrastrutture efficienti di collegamento tra le diverse modalità di trasporto. Raccomandazioni previste anche nel rapporto "Trasporti 2050" della Commissione Europea, adottato nel marzo 2011. Un documento poco citato, perché quando si parla di autostrade o di alta velocità l'argomento privilegiato é quello dei grandi corridoi europei!!!
Le nostre infrastrutture stradali ed autostradali non hanno nulla da invidiare, almeno per estensione, al resto d'Europa. Diverso é il problema della manutenzione, ma per quella non servono nuove arterie.
E' anche vero che le regioni del Nord restano le più trafficate e ciò spiega l'interesse dei signori delle autostrade a investire in queste aree, Lombardia in testa, ossia quei territori che hanno meno bisogno di infrastrutture. Un paradosso del mercato. La Lombardia in particolare ha già un'estensione autostradale in linea con altre regioni europee sviluppate e paragonabili; drammatico invece é il ritardo nella dotazione ferroviaria, mentre Ferrovie

dello Stato taglia il numero dei convogli per i pendolari. Un girone dantesco quest'ultimo, dove le linee ferroviarie destinate a tale categoria sono un quarto di quelle tedesche e ampiamente al di sotto della media europea.
Di notevole gravità la mancanza, sino ad ora, di un piano nazionale dei trasporti e di una normativa omogenea.

Quanto già realizzato sino ad ora ha comportato l'utilizzo preminente di soldi pubblici, contrariamente a quanto sbandierato (project financing)

La Legge Obiettivo prevedeva tra l'altro "Costi certi" e "Tempi certi". Nessuno di questi due presupposti sono rispettati, contraddicendo di fatto lo spirito stesso del provvedimento (preconizzando un esito "incompiuto" e, comunque, una spesa abnorme e fuori controllo). ***Inoltre si sta procedendo alla redazione di progetti esecutivi parziali per singole tratte, anziché un unico progetto esecutivo, come previsto***.
Lo stesso presidente ANAC, Raffaele Cantone, testimonia questa realtà definendo la Legge Obiettivo come una "*legge da buttare*" (cfr. Il Sole 24Ore del 24 e 25 marzo 2015)

Sarebbe il momento di ripensare, oltre che Pedemontana Lombarda, tutto il programma autostradale lombardo, faraonico e devastante sia per il territorio che per le finanze pubbliche, con un carico di debito pubblico pro capite che affosserebbe qualsiasi pur timida ripresa economica. La poco edificante esperienza Bre.Be.MI. lo dimostra in quanto, oltre ad aver consumato una ferita ambientale e inferto un grave colpo all'agricoltura, ora non sa come ripagare i debiti contratti con gli istituti di credito pubblici, la "Cassa depositi e prestiti" e la "Banca europea degli investimenti". Prestito quest'ultimo concesso unicamente in funzione della garanzia fornita da Cdp, a conferma di quanto sopra. Inoltre sulla Bre.Be.Mi. non esistono distributori di carburante, il che la dice lunga sulla considerazione dei gestori petroliferi. D'altra parte, se anche Pedemontana Lombarda venisse realizzata, avremmo con l'Autostrada A4 e Bre.Be.Mi. ben tre autostrade pressoché parallele a farsi concorrenza, e con un traffico autostradale che negli ultimi tre anni ha registrato cali a due cifre. Inoltre, per completare il quadro delle incongruenze, le tariffe della futura Pedemontana sono ben più salate rispetto ad Autostrade per l'Italia. Bre.Be.Mi, per lo stesso motivo, pratica sconti da supermercato per favorirne l'utilizzo.

Questo quadro, già di per sé sconsolante, é aggravato da una serie di eventi riguardanti sia Pedemontana Lombarda che la sua controllante Serravalle; infatti:

1. le due aste "Serravalle" (ultima 30/6/2014) per la vendita del 43% (267/mln.) di Pedemontana sono andate deserte
2. il Sole 24 Ore del 25/9/2014, oltre a definire Pedemontana un'infrastruttura tra le più onerose d'Italia e costantemente a rischio default, riferisce per Serravalle che la società di Revisione dei conti

parla di "*dubbi sulla continuità aziendale*" (analoga considerazione é stata espressa anche dallo stesso Collegio Sindacale)

3. l'agenzia di rating internazionale Fitch il 9/10/2014 abbassa il rating di Serravalle a BB+ con outlook negativo. La Serravalle é diventata così un titolo "spazzatura" (la Repubblica 4/11/2014)
4. Pedemontana é stata condannata con sentenza definitiva del Consiglio di Stato a risarcire danni per 22 milioni di euro circa a favore di "Consorzio Pedelombarda 2" (capofila Impregilo) per irregolare aggiudicazione di alcuni appalti (Corriere della Sera 9/11/2014)
5. a fine ottobre 2014 Autostrada Pedemontana Lombarda spa ha fatto pubblicare sulla stampa l'avviso di "gara andata deserta" per la cessione di credito IVA di oltre 95 mln. maturato sui lavori riferiti all'anno di imposta 2014. Un segnale di sfiducia delle banche, tre delle quali oltretutto sono socie di Pedemontana - Intesa, UBI e BCC (la Repubblica 4/11/2014)
6. la defiscalizzazione deliberata dal CIPE l'1/8/2014 ha un futuro incerto in conseguenza del problema sollevato in sede UE da alcuni europarlamentari per stabilire se l'atto rappresenti un aiuto di stato in violazione della normativa europea. Ad ogni buon conto il beneficio concesso di 480 milioni di euro "*servirà solo alla società per coprire le spese maggiori. Non certo per invogliare le banche ad aprire i rubinetti o a investire capitali nell'opera*" (Sindaco di Seveso sig. Butti ne "Il Cittadino" del 4/10/2014). Inoltre l'esecutivo comunitario, in data 17/10/2014, ha avviato una pre - procedura di infrazione chiedendo lumi su quanto riportato nel decreto "Sblocca Italia" che, così come scritto, viola le direttive comunitarie. Il problema sta nei lavori (cioè gli investimenti) promessi dai concessionari in cambio della proroga della concessione senza aprire un apposito bando pubblico. A titolo esemplificativo, Serravalle é in ritardo di anni sulla realizzazione dei lavori pattuiti con ANAS in sede di precedente rinnovo delle concessioni stradali in essere, per un importo pari a ben 750 milioni di euro di opere non realizzate (e quindi a rischio revoca di concessione) ma che avevano giustificato salatissimi ed automatici aumenti delle tariffe (ulteriori aumenti decorsi anche a partire da gennaio 2015)
7. per la tratta B2 e la C in territorio di Desio occorreranno decine di milioni di euro per bonificare le aree a suo tempo interessate dal disastro Icmesa, costi sino ad ora mai quantificati esattamente da APL. Tutto questo senza considerare la fragilità di un piano economico-finanziario che risente sostanzialmente della consolidata manifesta indisponibilità delle banche a finanziare l'opera.

Per riassumere, le difficoltà economico-finanziarie di Pedemontana, e segnatamente della controllante Serravalle, sono rappresentate da: carenza di capitale di rischio, pericoloso grado di indebitamento, mancanza di finanziamenti da parte delle banche, assenza di fiducia da parte del mercato, perdita di immagine a livello internazionale, possibili gravi penalizzazioni rivenienti da provvedimenti comunitari.

Tra le motivazioni che complicano il quadro complessivo di Pedemontana c'é la presenza dell'impresa Giuseppe Maltauro nella ATI aggiudicataria del 2° lotto, nome noto nelle vicende Expo ed in particolare in quelle riguardanti l'appalto per le Vie d'Acqua. Il giudizio espresso su Maltauro dal commissario Cantone é netto: "*La società ha una rilevante e spregiudicata capacità di ottenere illecitamente commesse pubbliche, facendo ricorso ad appoggi soggettivi di intermediari e pubblici ufficiali diversi, disponibili ad assecondarne gli illeciti obiettivi*". Ancora: "*..... la gravità del modus operandi dell'impresa Giuseppe Maltauro che ha dimostrato nel tempo di "adattarsi" a pressioni criminali pur di acquisire commesse, soprattutto nei contesti condizionabili dalla criminalità"* (La Repubblica 4/11/2014).

L'8 gennaio 2015 l'Ufficio Stampa di Legambiente Lombardia comunicava di aver chiesto, per mesi, accesso al progetto ricevendo solo dinieghi da CAL (Concessioni Autostradali Lombarde). Ha poi redatto un esposto alla Pretura di Como, chiedendo all'autorità giudiziaria di svolgere accertamenti. La segnalazione alla Magistratura ha preso origine dall'intercettazione di una corposa comunicazione ufficiale a CAL, da parte della direzione Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente, nel mese di settembre 2014, quindi molti mesi dopo l'apertura dei cantieri della tratta B1, denominata anche pretestuosamente "variante Expo"..... "*Gli uffici ministeriali intimavano di provvedere all'adempimento delle prescrizioni CIPE e a fornirne documentazione prima dell'inizio dei lavori della tratta B1. Un dettaglio non di poco conto: se il ministero vigilante a settembre aveva in corso la procedura di verifica delle prescrizioni disposte dal CIPE, necessaria per autorizzare il progetto esecutivo,allora come potevano esserci ruspe e motoseghe già da marzo lungo gli 8 chilometri di tracciato della tratta di Pedemontana? Come potevano essere autorizzati quei cantieri aperti in fretta e furia con l'infondata e mendace motivazione dell'opera indispensabile per Expo?*"
Pedemontana, in quanto a trasparenza, "*é un caso da manuale di opacità amministrativa*" ha dichiarato Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia, e ancora "*é un'opera che, ormai é chiaro, potrà procedere solo con pesanti iniezioni di denaro pubblico e con smisurati benefici fiscali. Cosa vuole nascondere la concessionaria che opera a nome di Regione Lombardia, impedendo di conoscere i progetti di opere pubbliche? Forse il più grande abuso edilizio mai realizzato? Ci auguriamo che la Magistratura effettui i necessari accertamenti verificando la correttezza delle procedure che hanno consentito di radere al suolo centinaia di ettari di foreste in assenza di fondamentali atti autorizzativi e che, se riscontrasse abusi, intervenga in modo deciso*".

Anche la nostra Associazione ed i Comitati Cives hanno fatto richiesta, alternativamente, a Pedemontana Lombarda, CAL e Regione Lombardia, di accesso agli atti; le relative lettere di riscontro l'hanno di fatto negato. Una di queste lettere, tra l'altro, si rivolge all'interlocutore citando l'errato Comitato di appartenenza: la risposta in effetti é un "copia-incolla", sintomo evidente di

poca attenzione per i contenuti e di un indisponente atteggiamento di sufficienza nei confronti dei cittadini (cfr. allegati).

E' per le gravi motivazioni sopra esposte e ben conoscendo anche la sua sensibilità per l'ambiente, sin da quando era sindaco di Reggio Emilia, che Le chiediamo quindi di riconsiderare nuovamente il taglio da Lei effettuato sulle opere pubbliche e di stralciare Pedemontana dalle 30 da lei recentemente confermate come prioritarie.

Certi dell'attenzione che destinerà alla nostra istanza, riteniamo cosa utile allegare anche la relazione da noi presentata in Commissione Territorio - Regione Lombardia il 19/9/2013 (e la relativa presentazione) che dimostra come l'Accordo di Programma abbia costituito in realtà lo strumento per scardinare arbitrariamente l'impianto del progetto preliminare, con l'indebita assunzione da parte del Collegio di Vigilanza di decisioni di spettanza del CIPE. Ragioni squisitamente politiche sono risultate preminenti rispetto a quelle ambientali, tecnico-amministrative e giuridiche.

In attesa di riscontro, ci é gradita l'occasione per porgere a Lei ed al presidente ANAC dottor Raffaele Cantone, che ci legge in copia, i nostri più cordiali saluti.

Associazione "Cesano per noi – noi per Cesano"
Via Monterosa 18
20811 Cesano Maderno (MB)
www.noipercesano.it
info@noipercesano.it
il Presidente Salvatore Colombo _____

Comitato Cives Seveso
Corso Isonzo, 151
20822 Seveso (MB)
civesseveso@libero.it
c/o Viviana Pontiggia _____

Comitato Cives Bovisio Masciago
Via Cadore 8
20813 Bovisio Masciago (MB)
civesbovisiomasciago@gmail.com
c/o Dino Zoppellaro _____

ALLEGATI

- ricorso al Tar del Lazio del 16 marzo 2010
- relazione, presentazione e richieste rilasciate alla Commissione Territorio
- nostra corrispondenza con APL/CAL/Regione Lombardia