

COPIA

Al Sig. Sindaco
del Comune di Desio
Roberto Corti
Piazza Giovanni Paolo II
20832 Desio (MB)
sindaco@comune.desio.mb.it

e p.c. Assessore Urbanistica e Infrastrutture
del Comune di Desio
Giovanni Dario Borgonovo
assessoreborgonovo@comune.desio.mb.it

e p.c. Presidente del Consiglio Comunale
del Comune di Desio
Rocco Cicchetti
segreteriasindaco@comune.desio.mb.it

Al Sig. Sindaco
del Comune di Bovisio Masciago
Giuliano Soldà
Piazza Biraghi 3
20813 Bovisio Masciago (MB)
sindaco@comune.bovisiomasciago.mb.it

COMUNE DI DESIO



UFFICIO PROTOCOLLO

N. 0029232 22/09/2016

Cla: 2.1 E

22 settembre 2016

Oggetto: RICORSO CONTRO PEDEMONTANA - ATTO AD ADIUVANDUM

Con la presente desideriamo richiamare la Vostra attenzione sull'ultimo incontro intercorso con i sindaci di Desio e Bovisio Masciago, presso la sede comunale di Desio, in merito all'eventuale partecipazione delle loro amministrazioni comunali al nostro Ricorso del 16 marzo 2010 contro Pedemontana Lombarda, mediante atto ad adiuvandum.

Come riferito allora dall'avv. Dini, che ci assiste, la redazione di tale atto può assumere formulazioni più limitate o ampie, ossia più generali o dettagliate, come riterrete opportuno. Va da sé che accoglieremmo con piacere l'eventualità di un sostegno puntuale alle tesi da noi riferite con il suddetto ricorso.

Inoltre il supporto manifesto delle amministrazioni comunali, nell'eventuale fase dibattimentale, è di notevole importanza e solitamente è considerato espressamente rilevante da parte del giudice amministrativo; quando ciò non si verifica, il giudice chiede immancabilmente al legale dei ricorrenti notizie in merito. Comunque costituirebbe contrasto esplicito a Pedemontana ed agli interessi particolari che la sostengono, un impatto mediatico di sicuro effetto ed ***un precedente di peso per eventuali tentativi futuri di riproporre lo stesso sciagurato progetto.***

La manifestazione per la ricorrenza del 40° anniversario del disastro ICMESA ci ha spinto ancor più a chiedere nuovamente la Vostra adesione al nostro ricorso, stante anche il tono di alcuni interventi e la totale irridenza del presidente di Regione Lombardia, che ci ha portato a protestare manifestamente in occasione degli interventi del presidente Maroni e dell'Assessore Terzi. Eravamo naturalmente l'unica voce fuori dal coro in quanto gli inviti erano stati accuratamente selezionati.

Riteniamo che una simile situazione richieda una decisione finalmente definitiva. La presenza del Comune di Seveso sarebbe particolarmente significativa per la sua valenza pratica e

simbolica, ma purtroppo le più recenti dichiarazioni del Sindaco Butti sembrano essere di segno opposto.

Concordiamo totalmente con tutto quanto esposto nell'O.d.G. e relativa Delibera Consiliare n.12 del 3 marzo 2016 del Comune di Desio. Essa, dimostrando piena consapevolezza della situazione, giustifica ancor più la conseguente azione amministrativa, l'unica che possa realmente creare problemi alla controparte e porla di fronte alle proprie responsabilità.

Nessuno più di Voi può difendere e sostenere sino in fondo le reali necessità del territorio, mettendolo al riparo da un'iniziativa insensata come Pedemontana e dagli enormi danni che determinerebbe (vedi allegato articolo de Il Fatto Quotidiano su Pedemontana Veneta).

Vi abbiamo già riferito di tutte le iniziative che nel tempo abbiamo messo in atto (www.noipercesano.it) e ***Vi chiediamo quindi, accuratamente, di riconsiderare la possibilità di sostenere il nostro ricorso al TAR del Lazio (la cui validità è stata da poco di fatto prorogata per altri 5 anni) con apposito "atto ad adiuvandum". Per più di un motivo i tempi sono maturi ed attendere ancora diventerebbe controproducente!!!***

RingraziandoVi per l'attenzione prestata, restiamo in attesa di Vostre determinazioni e Vi salutiamo cordialmente.

Associazione "Cesano per noi - Noi per Cesano"

Via Monterosa 18
20811 Cesano Maderno MB
www.noipercesano.it
info@noipercesano.it
Il Presidente Salvatore Colombo



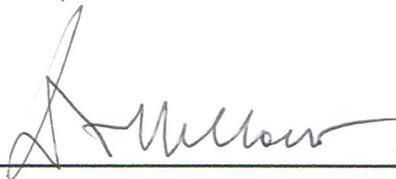
Comitato Cives Seveso

Corso Isonzo 151
20822 Seveso MB
civeseveso@libero.it
c/o Viviana Pontiggia



Comitato Cives Bovisio Masciago

Via Cadore 8
20813 Bovisio Masciago MB
civesbovisiomasciago@gmail.com
c/o Dino Zoppellaro



Comitato Cives San Giorgio Desio

Via L. Briani 44
20833 Desio MB
civessangiorgiodesio@virgilio.it
c/o Diego Zerbetto



Allegato

È

di GIORGIO MELETTI
DAVIDE VECCHI

noto che il cosiddetto *project financing* è una delle tecniche più efficaci per rapinare le casse dello Stato. In genere la politica - quando non è mandante o complice - se ne accorge sempre dopo. Il caso della Pedemontana Veneta è dunque inedito. Il governo ha scoperto (forse) in tempo che la nuova arteria da 95 chilometri che dovrebbe collegare le province di Vicenza e Treviso "senza oneri per lo Stato" potrebbe costare ai contribuenti 20 miliardi. Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenzi ha attivato nei giorni scorsi una girandola di frenetiche riunioni per salvare il salvabile. Palazzo Chigi è dovuto intervenire a seguito del totale imbambolamento del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e di quello dell'Economia Pier Carlo Padoa-Schioppa, per tacere del governatore del Veneto Luca Zaia.



SONO in bambola: il governatore del Veneto Luca Zaia e il ministro Graziano Delrio



I numeri
895 milioni, è il costo iniziale del progetto Pedemontana

2,7 miliardi, il costo che ha raggiunto finora l'opera

44 mila veicoli, la stima iniziale del traffico giornaliero, ora si ritiene che sarà un terzo

LA STORIA della Pedemontana Veneta sembra un copione per cabarettisti. L'operazione parte nel 2003 con i consueti ingredienti dell'epoca: Legge Obiettivo e *project financing*. La prima garantisce - secondo l'ideatore Ercole Incalza, il dottor Stranamore dell'appalto - l'esecuzione delle opere con tempi e costi certi. Il secondo è apparentemente geniale: il costruttore finanzia e costruisce l'autostrada e se la ripaga con i proventi del traffico, così lo Stato non ci mette una lira. Storie note.

Ma con la Pedemontana Veneta si batte ogni record. Nel 2009 Silvio Berlusconi e Guido Bertolaso decidono che tra Treviso e Vicenza c'è una vera e propria emergenza traffico, tale da imporre un decreto che svincola la Pedemontana dalle già lasche procedure della Legge Obiettivo. Non solo: viene istituito un commissario onnipotente nella persona di Silvano Vernizzi - braccio destro dell'allora governatore Giancarlo Galan per i cantieri - che diventa nientemeno che "autorità concedente" (nota per i comuni mortali: normalmente l'autorità concedente è il ministero Infrastrutture o l'Anas, minimo una Regione).

Vernizzi firma di tutto e di più con il consorzio Sis, vincitore della gara del 2003, for-



Voragine di perdite
Il consorzio Sis ha già scavato una trincea di 95 km. Così è difficile modificare il progetto.
Foto tratta dal sito del Commissario di Pedemontana

Pedemontana, per lo Stato una bomba da 20 miliardi



Emergenza stradale
L'opera nel 2009 è definita urgente e si nomina un commissario delegato

mato dal costruttore piemontese Matherino Dogliani e dal gruppo spagnolo Sacyr. I governatori veneti - Galan prima, Luca Zaia poi - approvano tutto. Forse senza rendersi conto di alcuni dettagli. Il primo è quasi normale, cioè il costo dell'opera che dagli 895 milioni iniziali triplica a 2,7 miliardi. Il secondo è la bomba: Vernizzi impegna la Regione Veneto a risarcire il concessionario se per caso il traffico, e quindi i pedaggi, risultassero inferiori alle previsioni. Naturalmente, come tradizione del *project financing*, le previsioni di traffico alla base dell'operazione sono stellari, per dimostrare la bontà dell'affare: 44 mila veicoli al giorno nel 2023.

DUE GIORNI FA, a Palazzo Chigi. De Vincenzi è sbiancato quando due dirigenti di Bei (Banca Europea per gli investimenti) e Cdp (Cassa Depositi e Prestiti) gli hanno detto che, secondo un loro studio, le previsioni di traffico messe nel piano sono tre volte la realtà. Calcolatrice alla mano, la Regione Veneto dovrebbe rimborsare al consorzio Sis 366 milioni ogni anno per la durata della concessione, 39 anni: 14 miliardi in tutto che diventano 20 calcolando interessi e quistulie varie.

Perché De Vincenzi ha dovuto aprire questo tesoro tavolo di consultazione? Perché all'inizio di luglio il commissario Vernizzi, il concedente, ha scritto una perentoria lettera al premier Matteo Renzi per



ventato di 614 grazie a un miracoloso "atto aggiuntivo" firmato nel 2013 da Vernizzi e assentito da Zaia. Ora il commissario chiede a Renzi gli ultimi 200 e passa milioni per non chiudere i cantieri: pare che il concessionario che doveva fare "tutto con soldi privati" abbia titolo giuridico per pretendere di incassare tutto il contributo anche se non ha messo giù un euro suo.

E QUI INIZIA IL CAPITOLO più grottesco. Ovviamente il privato per costruire l'opera deve finanziarsi sul mercato, in questo caso per circa 1,5 miliardi. Ma nessuna banca finora si è arrischiata a prestare soldi al costruttore Matherino Dogliani. La garanzia sottostante è, in sostanza, della regione Veneto che però, se dovesse fare fronte ai 366 milioni all'anno andrebbe in default. In pratica per una banca comprare le obbligazioni Sis sarebbe come investire in titoli di Stato italiani nel novembre del 2011.

Spunta a questo punto l'ex ministro dell'Economia Vittorio Grilli, oggi capo dell'*investment banking* europeo di Jp Morgan. La banca americana ha pronto il piano per l'emissione delle obbligazioni con

cedola dell'8 per cento, un lautissimo interesse che alla fine sarebbe pagato da Zaia. Grilli tiene molto all'affare che porterebbe nelle casse di Jp Morgan una cifra stimata tra i 40 e gli 80 milioni di euro per la prestazione di *arranger*. Siccome nessuna banca vuole comprare il Pedemontana Bond, Grilli sta facendo pressioni sulla Bei e sulla Cdp perché si mettano una mano sulla coscienza e partecipino all'operazione: sarebbe un segnale forte per il mercato e garantirebbe il successo dell'operazione.

PER QUESTA RAGIONE i tecnici di Bei e Cdp hanno messo a punto lo studio sulle previsioni di traffico che giovedì hanno illustrato a De Vincenzi. E le conclusioni sono infauste: solo un pazzo investirebbe su un'operazione così strampalata, ed essendo Bei e Cdp banche pubbliche i loro manager non possono fare follie. A complicare il quadro c'è però un manifesto interesse del presidente di Cdp, Claudio Costamagna, per l'operazione. Da mesi Grilli sta premendo su di lui in modo insistente facendo leva sull'ottimo rapporto tra i due banchieri, cementato dalla mossa realizzata da Grilli nello scorso gennaio: ha assunto in Jp Morgan la moglie di Costamagna, Alberica Brivio Sforza, assegnandole il ruolo di "senior private banker per la clientela Ultra High Net Worth". A occhio dev'essere un mestiere molto difficile.

Adesso tocca a De Vincenzi trovare una soluzione. Non sarà facile. Il complesso sistema di clausole firmate da Vernizzi rende quasi impossibile risolvere il pasticcio senza pagare suntuose penali al consorzio Sis. Purtroppo il Codice Appalti appena riformato dal governo non contiene l'unica norma che avrebbe salvato il Paese da flagelli del genere: vietare per legge il *project financing*.

@giorgioeletti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI INTRECCI GRILLI-COSTAMAGNA

Servono 1,5 miliardi e l'ex ministro, ora banchiere, prova a coinvolgere il capo di Cdp (ha assunto la moglie)

VICENDA SURREALE

Il costruttore ha finito i soldi pubblici e scrive a Renzi
Ma viste le stime gonfiate, l'Ente di Zaia rischia il default

Non affare, di Jp Morgan
In senso orario: Vittorio Grilli, Claudio Costamagna, Claudio De Vincenzi
di Ansa/LaPresse

battere cassa. Il ragionamento di Vernizzi è semplice. Il consorzio Sis ha iniziato i lavori in un modo curioso, anziché costruire la strada un po' alla volta ha sbancato tutto il percorso, scavando una profonda trincea di 95 chilometri lungo la campagna veneta, ma non ha più soldi. Ha speso finora poco meno di 400 milioni di contributo statale senza metterci un euro di suo. Il contributo pubblico in conto capitale era all'inizio di 150 milioni, poi è di-