

**L'INCOMPIUTA** La proroga, scaduta a gennaio, è stata rinnovata (contro la legge) con la scusa del Covid. Ma l'opera è ferma da un decennio prima della pandemia

**Tangenziale**  
L'inaugurazione nel 2015. Sotto: Attilio Fontana, Roberto Castelli e Andrea Gibelli  
FOTO  
FOTOGRAMMA



**UNO SPERPERO DI SOLDI LUNGO 30 ANNI**

**LA REGIONE** Lombardia, guidata da Attilio Fontana, possiede il 53,7% di Pedemontana (presieduta dall'ex ministro leghista Roberto Castelli), mentre un altro 33,6% è in mano a Milano-Serravalle, controllata al 96% da Ferrovie Nord Milano che è a sua volta controllata dalla Regione col 57,5% e guidata dall'ex deputato leghista Andrea Gibelli. La società Autostrada Pedemontana lombarda Spa è nata nel 1986, la concessione risale al 1990, la firma sul progetto è del 2007, il via libera del 2009

» **Dario Balotta**

**E**ra il 19 gennaio 2009 quando il Cipe approvò il progetto definitivo dell'autostrada Pedemontana Lombarda e quasi 35 mila lombardi proprietari di terreni, case e fabbriche vennero avvisati che loro proprietà sarebbero state espropriate per lasciare spazio alla costruzione di un'infrastruttura che - è bene ricordarlo - avrebbe dovuto essere completata entro Expo 2015. Da allora, solo 10 mila di loro sono stati indennizzati e solo il 30% dell'opera è stato realizzato.

**GLI ALTRI 25 MILA** proprietari, da oltre 11 anni sono ostaggi di Pedemontana, prigionieri in casa loro senza poterla vendere o ristrutturare perché sarebbero soldi buttati, senza poter fare un progetto di vita, senza sapere se, quando e quanto potranno ottenere per questo sacrificio. Giustamente la legge mette un limite a questa condizione di sospensione dei diritti dei cittadini: 7 anni, prorogabili "per un periodo di tempo che non supera i due anni". Se entro quel termine - già lunghissimo per chi lo vive - lo Stato o chi per lui non ha acquisito la proprietà delle aree su cui dovrebbe realizzare l'opera vuol dire che non è in grado di realizzarla e le aree devono essere liberate dal vincolo. Questa è la legge e dovrebbe valere per tutti, ma come in altri casi non vale per Pedemontana.

I 7 anni sono passati e ne sono passati anche altri 4 grazie a due proroghe, ma già la seconda probabilmente illegittima, perché se la legge dice che la proroga "non deve superare i due anni" non intende certo dire "due anni per volta", altrimenti l'avrebbe scritto. Senza dimenticare che pro-

# I 25 mila espropriati della Pedemontana: 12 anni senza ristori

prio per tutelare i cittadini la legge prescrive che la proroga è ammessa "per cause di forza maggiore e altre giustificate ragioni". L'opera è ferma perché dal 2010 i soci non versano il capitale sociale previsto dal contratto con lo Stato.

Il termine sarebbe definitivamente scaduto il 19 gennaio. Da quel giorno, 25 mila lombardi avrebbero dovuto tornare proprietari di ciò che è loro. Ma ancora una volta Pedemontana fa legge a sé. A inizio anno, infatti, Pedemontana e Concessioni autostradali lombarde (Cal), consci che una nuova proroga non è possibile, si rivolgono al ministero delle Infrastrutture chiedendo la riapprovazione del progetto del 2009 senza modifiche "ai soli fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio": un spudorato artificio per far ripartire gli espropri daccapo per altri 7 anni. Il ministero - a-

vendo a che fare con Pedemontana, a cui non ha mai imputato la sistematica e ultradecennale violazione della convenzione - si fa dire dal capo della struttura Autostrade (che guarda caso è stato per molti anni nel collegio sindacale proprio di Pedemontana) che non serve nessun intervento da parte sua o del Cipe e che i lombardi possono arrangiarsi: lo dice uno dei decreti Covid. Peccato che il decreto non valga per Pedemontana, perché non si applica agli espropri già prorogati e definitivamente scaduti. Cal però fa finta di non saperlo e, visto che glielo dice il ministero, rinnova gli espropri. Quali sono le motivazioni di forza maggiore? Il Covid, anche se l'opera è ferma da dieci anni e più.

Ma è sul massimo del danno che viene il bello. Gli espropri vengono prorogati anche per la tratta D, nonostante la revisione della Convenzione, sbandierata nell'atto di proroga, dica che quella tratta non si farà forse mai e, certamente, non nel corso del periodo della proroga. Dell'atto, che pure è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, non c'è comunque traccia sul sito di Cal. E neanche i ristori ai proprietari,

che la legge prevede per le proroghe, sono citati. Tanto nessuno si cura di loro.

**STUPIRSI FORSE NO**, indignarsi però sì, e reagire anche, come annunciano gli ostaggi eterni dell'eterna incompiuta del Nord. Dopo 11 anni l'opera è ferma (da cinque) a poco più di un terzo (30 km su 90 km) del tracciato che dovrebbe tagliare in due la Brianza. Il bilancio è drammatico. Oltre un miliardo di euro di contributi dello Stato che ha pagato l'80% dei lavori eseguiti, lasciando che la società incassi il 100% dei carissimi pedaggi e che le banche socie si ripaghino al 7% i prestiti fatti da loro stesse. Mezzo miliardo di euro di capitale dei soci mai versato (prima la Provincia di Milano e ora Regione Lombardia, in piccola quota le banche che all'aumento di capitale "di rischio" hanno preferito un prestito che vale oro).

In un Paese normale il contratto sarebbe stato stracciato e la società portata in tribunale. La procura di Milano ci ha provato, ma è stata zittita da Maroni nel 2017 che da presidente della Lombardia ha garantito i rischi delle banche con oltre 200 milioni. Recentemente la Regione s'è impegnata ancora a versare nelle casse di Pedemontana altri 350 milioni di euro per facilitare il prestito delle banche, facendosi dare da FNM in cambio della vendita di Serravalle. Una voragine.

## Ostaggi senza diritti

Dal 2009 solo in 10 mila sono stati indennizzati, ma la procedura può durare massimo 9 anni. Intanto è stato finito solo il 30% dell'opera

