

Camera dei Deputati

Legislatura 18
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN COMMISSIONE : 5/00144
presentata da **BRAGA CHIARA** il **11/07/2018** nella seduta numero **24**

Stato iter : **IN CORSO**

Assegnato alla commissione :

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **11/07/2018**

TESTO ATTO**Atto Camera****Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-00144**

presentato da

BRAGA Chiara

testo di

Mercoledì 11 luglio 2018, seduta n. 24

BRAGA. — **Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

da alcuni articoli apparsi di recente sulla stampa locale comasca, unitamente alla risposta dell'assessore regionale alle infrastrutture Claudia Terzi ad una interrogazione presentata in regione Lombardia dal consigliere Orsenigo si evince che, in merito alla «A59-Tangenziale di Como», non sussiste nessuna certezza sul futuro del secondo lotto dell'opera e sulla gratuità del primo lotto, aperto al traffico il 23 maggio 2015; risulta inoltre che regione Lombardia non intenda più costituire la società mista «Lombardia mobilità» (controllo paritetico Anas-regione Lombardia) destinata a gestire unitariamente la rete stradale prioritaria ricadente nel territorio della Lombardia. «Lombardia mobilità» fu annunciata come la soluzione per il completamento dei lotti mancanti delle tangenziali di Como e Varese e per garantire la gratuità dei transiti; la precedente intenzione di azzeramento del pedaggio attraverso l'accordo con l'Anas si è sempre basata sulla necessità di definire accordi specifici con le società concessionarie autostradali lombarde, l'Autostrada Pedemontana Lombarda e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, modificando altresì il testo della convenzione «Concessionarie autostradali lombarde – l'Autostrada Pedemontana Lombarda» di competenza ministeriale e del Cipe;

mancando questa condizione risulta oggi difficile procedere all'immediato azzeramento del pedaggio del primo lotto dell'«A59-Tangenziale di Como» attraverso un accordo con l'Anas, e per l'esistenza della società concessionaria Cal-Pedemontana e perché non è ancora stato modificato l'accordo tra regione Lombardia e Anas sulla rete stradale lombarda; si apprende poi che con ritardo sia tuttora in corso di redazione il documento di fattibilità delle alternative progettuali del «lotto 2 della tangenziale di Como – itinerario Va-Co-Lc», mentre non sono ancora intercorse alcune comunicazioni sul lotto della tangenziale di Varese;

l'eliminazione del pedaggio è decisiva per l'utilità dell'opera in questione. Da quando è stato introdotto il pagamento per i fruitori del tratto comasco della tangenziale gli utenti sono calati e il traffico è cresciuto lungo la viabilità ordinaria con gravi ripercussioni in termini di equilibrio della viabilità ordinaria e di salute ambientale; l'opera è così sottoutilizzata e inefficace –:

se e come il Ministro interrogato intenda dar corso al completamento del sistema viario di Autostrada pedemontana lombarda, in particolare al secondo lotto delle tangenziali di Como e Varese, così come alle opere di compensazione ambientale ancora inattuate, anche modificando la convenzione «Concessionarie autostradali lombarde – l'Autostrada pedemontana lombarda» per consentire l'azzeramento dei pedaggi nelle tratte in questione.

(5-00144)

RISPOSTA ATTO

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata Giovedì 12 luglio 2018 nell'allegato al bollettino in Commissione VIII (Ambiente)

5-00144

Rispondo congiuntamente agli atti in quanto vertono su analogo argomento.

La Pedemontana Lombarda è un sistema viabilistico suddiviso in tre tratte autostradali: l'asse principale – A36, suddivisa nelle 5 tratte A-B1-B2-C-D per una lunghezza complessiva di 65 km –, la tangenziale di Como – A59 per una lunghezza di 3 km – e la tangenziale di Varese – A60 per una lunghezza di 5 km.

Come correttamente evidenziato, ad oggi sono state realizzate e aperte al traffico le tratte A e B1 e le tangenziali di Como e Varese, per un totale di circa 30 km sui 65 totali, mentre devono ancora essere reperiti i finanziamenti per l'esecuzione delle tratte B2-C-D.

La realizzazione della restante parte dell'opera è condizionata all'efficacia del secondo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto il 18 gennaio 2018 e approvato con decreto interministeriale MIT/MEF in corso di registrazione presso la Corte dei conti.

Al momento, a seguito della intervenuta efficacia, la società concessionaria procederà all'indizione della gara per il reperimento del finanziamento necessario alla prosecuzione dei lavori. Secondo la tempistica individuata, la definizione del contratto di finanziamento e l'affidamento dei lavori dovrebbe avvenire, qualora non intervengano sopravvenienze suscettibili di modificare l'attuale situazione e le prospettive future, entro i primi mesi del 2019; nello stesso anno è previsto anche l'avvio dei lavori per le tratte B2 e C.

A questo proposito si specifica che non è prevista l'erogazione di ulteriori finanziamenti/contributi a carico della finanza pubblica.

Lo scorso gennaio il concessionario ha risolto in danno il contratto con l'appaltatore Strabag a causa della mancata presentazione di un progetto esecutivo approvabile delle tratte da realizzare (B2, C e D). Infatti, il progetto consegnato, a seguito di formale diffida da parte della stazione appaltante, presenta modifiche sostanziali rispetto al progetto presentato in sede di offerta, con una richiesta di maggiori costi di circa 500 milioni di euro rispetto all'importo contrattuale. Le controversie con l'appaltatore sono oggetto di un ricorso presso il giudice civile.

Tali aspetti, inoltre, sono oggetto di periodica verifica da parte dell'ANAC.

Quanto alla procedura concorsuale promossa dalla Procura di Milano, sappiamo che questa si è conclusa con il rigetto dell'istanza di fallimento motivata dal presupposto che la capacità di autofinanziamento della società consentirebbe il rimborso dei mutui pendenti e delle spese di gestione, unitamente alla constatazione che i livelli di traffico consuntivi via via maggiori sono in grado di supportare la mancanza dei presupposti per lo stato d'insolvenza.

Infine, ricordo che ai sensi della Convenzione il pedaggiamento è previsto sia sull'asse autostradale che sulle tangenziali di Como e Varese; inoltre, il PEF allegato alla Convenzione del

2007 contempla l'esecuzione dei primi due lotti delle tangenziali, nelle more del reperimento di ulteriori fondi per i lotti residui mediante finanziamento bancario. Pertanto, qualora la percorrenza sulle tangenziali fosse liberalizzata, dovrebbe essere individuata una misura compensativa nei confronti della società concessionaria per assicurare le condizioni convenzionali ed escludere eventuali richieste risarcitorie.

In conseguenza della risoluzione del rapporto con la società Strabag, si renderà necessario, in ogni caso, procedere al riaffidamento dei lavori per la prosecuzione dell'opera.

In tale sede tutti gli aspetti fin qui esposti potranno dunque, in linea con quanto richiesto dall'Onorevole interrogante e con l'indirizzo generale del Ministero relativamente alla realizzazione dell'opera in questione e di opere analoghe, essere oggetto di analisi e conseguente valutazione complessiva della situazione creatasi, anche con l'ausilio di esperti appositamente individuati al fine di elaborare le soluzioni più opportune.