

Vedani: «Finanziamento sbloccato? Sì, ma i pedaggi?»

Pubblicato: Giovedì 3 Marzo 2011



Alessandro Vedani, assessore all'urbanistica al comune di Buguggiate, **non è affatto contento dello sblocco del piano finanziario** per il proseguimento del cantiere di Pedemontana. Anzi, è **fortemente preoccupato di quella che definisce «l'enorme fregatura che si prenderanno i fruitori della Pedemontana** e del traffico che verrà letteralmente vomitato sui paesi immediatamente vicini alla zona di pedaggiamento».

Vedani fa riferimento agli articoli di stampa relativi alle minacce dell'assessore regionale Cattaneo di "incatenarsi" presso il Ministero dell'Economia, in difesa dei diritti dei fruitori autostradali e al **comunicato stampa di oggi, giovedì, in cui si elogia l'azione del PDL grazie al quale vengono "riportati a zero i rischi ulteriori di pedaggiamento delle tangenziali di Varese e Como, ristabilendo la situazione prevista dal piano economico finanziario approvato dal Cipe nel 2009"**.

Secondo Vedani «si fa passare l'idea che il Ministero dell'Economia prima abbia rifiutato poi, grazie al fascino politico di Formigoni & Cattaneo, abbia firmato con entusiasmo il decreto di approvazione dell'"atto aggiuntivo" alla convenzione (atto che recepisce sostanzialmente il maggior costo dell'opera a seguito della progettazione definitiva) in cui si richiede di modificare il Piano Economico Finanziario, riducendo o eliminando il "valore residuo" (non ammortizzato) alla scadenza della concessione».

Detto così può filare tutto ma **Vedani analizza meglio la situazione e propone la sua visione dell'ok giunto da Roma:** «Analizzando le carte (ed è impresa ardua procurarsele, in quanto coperte da abbondante muro di gomma), si scopre che il progetto "preliminare" della Pedemontana è stato approvato dal CIPE nel 2007 e con immenso stupore ci si rende conto che da sempre ha previsto il pedaggiamento della tangenziale di Varese. Quel piano (2007) prevedeva che l'esazione avvenisse mediante un "sovra pedaggio" da riscuotersi alla barriera di Gallarate; pagavano quindi tutti gli utenti della Milano-Varese in transito dalla barriera di Gallarate, ma non avrebbe pagato nulla chi da Cantello fosse andato a Gazzada o viceversa. **In sede di progettazione "definitiva" – progetto approvato nel 2009 – è stato previsto invece il pedaggiamento della tangenziale con esazione in corrispondenza delle rampe di accesso ed uscita a Gazzada.** L'onere è quindi a carico di chi transita sulla barriera di Gazzada». Chi ha deciso questa soluzione? Secondo Vedani è proprio CAL (Concessioni Autostrade Lombarde – ovvero sia la Regione Lombardia) e APL Spa (Autostrada Pedemontana Lombarda – Società a prevalente capitale pubblico controllata da Milano Serravalle Spa che detiene il 68% del Capitale, il resto è in capo a Banca Intesa. Milano Serravalle è controllata al 52% dalla provincia di Milano).

Il Piano Economico Finanziario allegato al progetto “definitivo”, infatti, prevede il costo complessivo dell’investimento sia in parte coperto da contributo pubblico, in parte ammortizzato dai pedaggi nel periodo di concessione alla società Pedemontana (30 anni) ed in parte costituirà un “debito residuo” che sarà accollato alla società che vincerà la gara per il prosieguo della gestione scaduta la concessione.

L’ammontare di tale “debito residuo” è fissato nel Piano Economico Finanziario 2007 in M€ 1,29 e nel P.E.F. 2009 (quello allegato progetto definitivo che deve essere ratificato dal decreto ministeriale in attesa di firma in questi giorni) in M€ 1,323. Ecco le conclusioni dell’esponente leghista: «Cosa ha chiesto in questi giorni il Ministero dell’economia? Carissimi eliminate/limitate il debito residuo. Qualcuno ha forse pensato di ridurre il tasso di rendimento riconosciuto ai soci e quindi di usare queste risorse? Macchè, figuriamoci...».

Cosa è stato ottenuto invece oggi? Cosa rende così felici certi esponenti del PDL? Risposta: «Dalle voci di corridoio sembrerebbe che sia stato **ottenuto un impegno a colmare questo benedetto valore** residuo con il surplus di entrata costituito dal maggiore traffico rispetto ad una stima di flusso veicolare ipotizzata a priori. Inoltre sembrerebbe esserci la gentile possibilità di colmare il “debito residuo” **utilizzando eventuali ulteriori aumenti tariffari gentilmente concessi**. Francamente questo appare una vera e propria presa per i fondelli nel senso più volgare del termine».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it