

Da sogno a incubo: il destino di Pedemontana si decide in questi giorni

Pubblicato: Giovedì 14 Settembre 2017



Da sogno per l'area più sviluppata del Paese a incubo, almeno per chi ha messo i soldi e si trova a gestirla. È il destino della Pedemontana Lombarda, per cui è stato richiesto il fallimento all'inizio dell'estate scorsa: la società ha un indebitamento enorme e crescente, non è riuscita a ripagare il prestito ponte e – in queste condizioni – non sembrano esserci le condizioni per il completamento (che darebbe più senso all'opera pensata per connettere A8 e A4, Malpensa e Orio; anche se è tutto da dimostrare).

L'11 settembre si è tenuta la prima udienza al tribunale fallimentare, conclusasi in pochissimi minuti e con un rinvio sulla decisione. Sul fallimento è chiamato a decidere un collegio composto da tre giudici in forza alla sezione fallimentare del Tribunale di Milano.

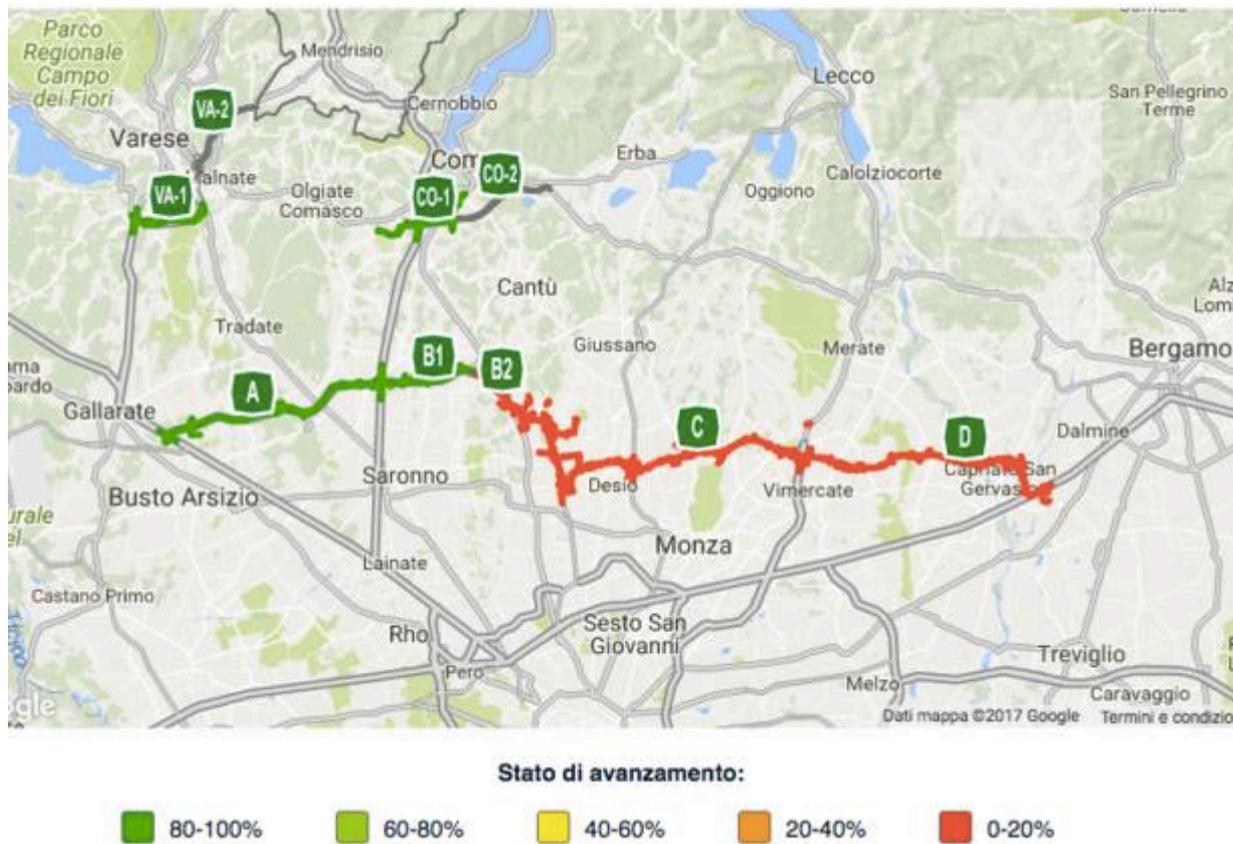
Gli elementi portati da accusa e difesa sono noti fin da inizio estate. Secondo la Procura i conti non sono in equilibrio e si deve decretare dunque il fallimento della società: «i bilanci evidenziano **uno squilibrio finanziario della società** che risulta sovraccaricata, quantomeno dal 2012, del **peso dell'indebitamento, in particolare nei confronti degli istituti di credito** e dei fornitori che rappresentano il 66-72% del totale fonti di finanziamento» scrive l'accusa.

Quanto alla linea difensiva della società, così riportava il Sole 24 Ore:

La difesa si basa essenzialmente su tre questioni: l'assenza di richiesta da parte dei creditori, il proseguimento dell'attività in continuità aziendale e l'approvazione avvenuta in questi giorni (dopo la richiesta di fallimento) dell'atto aggiuntivo al Cipe, che permette di stabilire nero su bianco una defiscalizzazione dell'opera per 380 milioni. Il fatto che non ci siano creditori, secondo la società, indica il fatto che non sussiste lo stato di insolvenza, al momento solo teorico e di prospettiva. Inoltre i bilanci sono stato firmati in continuità aziendale e l'assenza di un fondo rischi dipenderebbe dal fatto che secondo i termini di legge può essere costituito solo qualora ci sia certezza dell'ammontare. Infine l'atto Cipe, che ora dovrà essere vagliato dalla Corte dei conti, definisce, oltre alla defiscalizzazione, anche i tempi per il closing finanziario dei lotti B2, C e D. Infine viene sottolineato che se un prestito ponte è stato prorogato, questo sarebbe indice di forza e non di debolezza societaria

Le garanzie fin qui ottenute sono state frutto anche del valore simbolico dell'opera. La Pedemontana è stata sostenuta con forza da Regione Lombardia, prima in epoca formigoniana e poi con Maroni: la cerimonia d'apertura dei cantieri fu una vera e propria celebrazione delle capacità lombarde, nell'era d'oro delle infrastrutture che facevano capo all'assessore Raffaele Cattaneo. Anche se va notato che anche il Pd ha a lungo rivendicato il contributo dato dal centrosinistra del governo Prodi (via libera targato Di Pietro), facendo propria l'opera. Voci critiche, poche, almeno fino agli ultimi due anni. Come ben sintetizza l'Espresso:

La Pedemontana è una coproduzione dell'intero schieramento politico. Fra le poche eccezioni figurano i grillini e Giuliano Pisapia, che, da sindaco di Milano, nel 2014 ebbe il suo momento di rivolta in stile fantozziano («la Pedemontana lombarda è una cagata pazzesca») prima di essere crocifisso in sala mensa dai leghisti, dai formigoniani al crepuscolo e dal segretario regionale democrat, il varesino Alessandro Alfieri, che oggi si concede qualche pacata forma di antagonismo («la Pedemontana è il simbolo del fallimento di Maroni»)



il tracciato della Pedemontana, con i “peduncoli” delle opere di viabilità locale. In verde le opere attivate, in rosso quelle previste e non avviate

Il progetto iniziale della Pedemontana Lombarda prevedeva circa **160 chilometri di nuove strade, di cui 87 di autostrada e 70 di strade provinciali** e comunali di raccordo o da riqualificare. Oggi sono in uso i **22 chilometri di autostrada A36** tra Cassano Magnago e Lentate sul Seveso (aperti tra 2015 e 2016), oltre alle brevi tratte a pedaggio della Tangenziale di Varese e di Como. Dal 2015 è emersa la difficoltà di garantire volumi di traffico e pedaggi insufficienti, anche per la brevità delle tratte coperte (in alcuni casi affiancati da strade quasi parallele), il costo chilometrico elevato e per il farraginoso sistema di pagamento con portali “free flow”. I costi di costruzione si sono rivelati elevatissimi anche per le difficoltà di attraversare territori tra i più urbanizzati d’Italia, cresciuti con una espansione caotica ancora negli anni Duemila: molti tratti sono in galleria o in trincea, il tracciato è quantomai tortuoso, sono serviti complessi adeguamenti della viabilità locale (tra cui il “riutilizzo” di un tratto della esistente superstrada Milano-Meda, trasformata in tratto autostradale).

Leggi anche

- **Pedemontana** – Cosa sta succedendo a Pedemontana?
- **Regione** – Pedemontana, la Regione si fa garante per evitare il fallimento

I cantieri dell’opera si sono fermati a **inizio 2016**. L’attuale tratto completato è ben lontano da rappresentare il collegamento tra A8 e A4 che inizialmente si prevedeva di realizzare. Lo stop viene prima di tutto dallo Stato, che per Pedemontana ha speso moltissimo: «**Lo Stato non può essere un bancomat**», ha detto il ministro delle Infrastrutture **Graziano Delrio**. «Se l’opera è stata pensata con dimensioni di traffico sbagliate, noi o i cittadini non possiamo metterci i soldi. Ne abbiamo già stanziati tanti: 1,2 miliardi più 800 milioni di defiscalizzazione. Cerchiamo di andare avanti con quello che c’è». Fin del sogno, a quanto pare.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it