

MalpensaNews

Pedemontana, “altri soldi pubblici per l’autostrada più cara d’Italia”

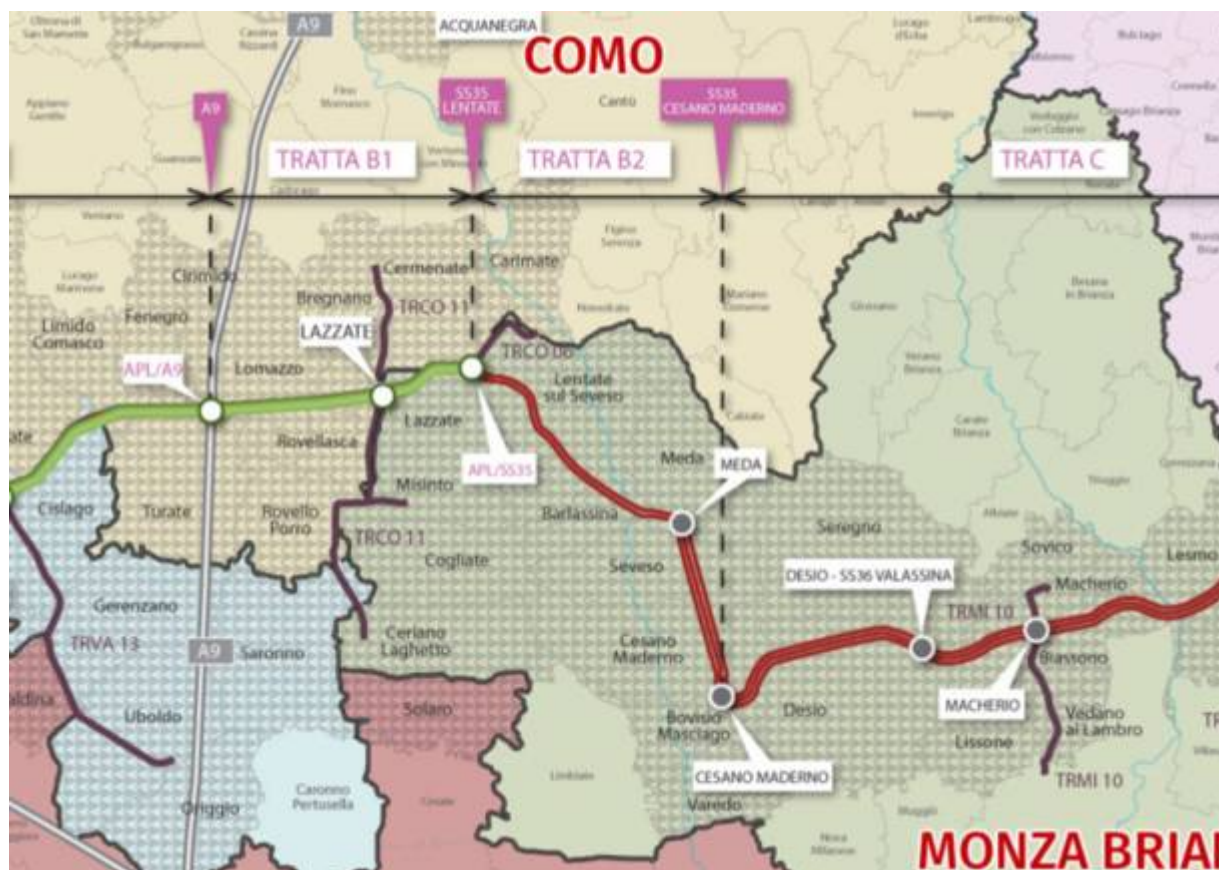
Roberto Morandi · Thursday, September 2nd, 2021

[Altri soldi pubblici, pur di portare a compimento la autostrada Pedemontana](#), «la più costosa e la più in ritardo nella realizzazione d’Italia».

Doveva essere un nuovo modello, con l’intervento dei privati nella costruzione, ma di fatto si è tornati a un modello privato nella gestione ma con soldi messi dallo Stato, più o meno indirettamente.

Lo denuncia ancora oggi **Dario Balotta**, l’ex sindacalista dei trasporti che oggi – con l’Osservatorio liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti – è una voce critica sulla via lombarda allo sviluppo delle reti.

«Non sorprende che ora con i lavori fermi dal 2015, dopo aver realizzato le prime tre tratte di 23 km, per completare la Pedemontana **si sia ricorso alle banche pubbliche Bei e Cassa depositi e Prestiti** per [ottenere la provvista finanziaria di 2 miliardi necessaria per continuare l’opera](#). Opera iniziata nel 2010 e che doveva essere completata nel 2015. E che **è già costata 56 milioni a KM (4 in più di Brebemi) e già detiene due record: essere la più costosa e la più in ritardo** nella realizzazione d’Italia. L’autostrada che doveva essere realizzata con un project financing e che ha contato su un contributo a fondo perduto di 1,2 miliardi da parte dello Stato, una volta divorati questi soldi pubblici, si è arenata».



Dal 2015 l'opera si è fermata in Brianza, al complesso nodo che prevede l'integrazione nel trattato di un tratto di superstrade esistenti. Dalla Brianza centrale **si dovrebbe poi proseguire verso la Bergamasca, per approdare a Dalmine**, quasi alle porte di Bergamo, "tagliando" il nodo di Milano, con le trafficatissime tangenziali tra Cormanico e Agrate. I sostenitori dell'opera ritengono che solo il completamento darà alla Pedemontana la spinta che fin qui è mancata (i dati dei transiti sono molto [sotto le aspettative](#), seppur in leggera crescita).

Secondo Balotta invece proprio il ricorso a risorse pubbliche è la spia che il progetto non funziona: «Il **mercato finanziario in più di una occasione ha mostrato di non aver fiducia nel progetto**. Ciò vista la crescita dei costi, l'allungamento dei tempi, gli enormi problemi ambientali (la diossina a Seveso) da superare e il traffico che è stato sovrastimato per giustificare il progetto. Le banche private sono state attente a non prendersi questo rischio, non credendo alla promessa che l'opera si sarebbe ripagata con i pedaggi. Per rianimare Pedemontana, la **Regione Lombardia, azionista di controllo, che ha già sborsato 350 milioni** di aumento di capitale e trasformato in prestito una **garanzia di 900 milioni del 2017** per non farla fallire ha adottato la soluzione più comoda già presa dalla Brebemi. Visto che nessuna banca voleva assumersi il rischio di non vedersi restituito l'enorme prestito richiesto **si è fatto intervenire lo Stato** che ha messo in campo i più importanti istituti di credito pubblici; la Cassa Depositi e Prestiti e la BEI (16% di quote dello Stato Italiano). Attenzione però, completata da 6 anni la Brebemi ha il traffico di una modesta strada provinciale, ha chiuso tutti i suoi bilanci in rosso e non ha ancora cominciato a pagare i mutui contratti, con la Bei e alla Cassa Depositi e Prestiti».

This entry was posted on Thursday, September 2nd, 2021 at 3:21 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

