

QUESTION ÉCRITE E-0922/01
posée par Reinhold Messner (Verts/ALE)
à la Commission

Objet: Autoroute "Piémont lombard"

Dans son "Plan général concernant les transports", le gouvernement italien a manifesté l'intention de procéder à la réalisation de l'autoroute "Piémont lombard" destinée à relier Varese à Côme et Bergame. Ce projet est soutenu par la Région Lombardie qui, par le protocole d'accord du 13 mars 2000, a mis en œuvre un processus de concertation institutionnelle ayant pour objet la définition des caractéristiques et du tracé de l'ouvrage.

Selon le gouvernement et la Région, cette infrastructure devrait être réalisée par la société concessionnaire Pedemontana Lombarda SpA. Cette société a été formellement impliquée dans toutes les étapes du processus de concertation.

Cependant, il apparaît que la concession relative à l'autoroute en question a été attribuée à la société Pedemontana Lombarda SpA sans qu'il y ait eu recours à un appel d'offres. Le contrat a été approuvé par l'ANAS le 29 mai 1990, puis confirmé par le décret interministériel n° 1524 du 31 août 1990 – soit plus d'un mois après l'expiration du délai fixé pour l'entrée en vigueur automatique de l'obligation contenue dans la directive européenne 89/440/CEE¹ d'accorder des concessions pour les autoroutes par le biais d'un appel d'offres limité.

Il convient également d'observer que:

- bien que plus de dix ans se soient écoulés depuis son entrée en vigueur, aucun aspect du contrat n'a été mis en œuvre²,
- le tracé envisagé actuellement est très différent de celui prévu dans le contrat³.

Cela étant, la Commission peut-elle indiquer:

1. si, selon la législation communautaire, la concession accordée à la société Pedemontana Lombarda SpA est illégale?
2. si, par conséquent, en vertu du décret 1524/90 et d'actes juridiques ultérieurs concernant l'octroi de cette concession, il y a lieu d'ouvrir une procédure d'infraction européenne?
3. si elle n'estime pas qu'en soutenant une telle politique en faveur de sociétés concessionnaires, elle méconnaît la priorité accordée par l'Union européenne au rééquilibrage des transports entre le rail et la route?

¹ JO L 210 du 21.7.1989, p. 1.

² Jusqu'à présent, pas un seul mètre d'autoroute n'a été construit, le contentieux avec le concessionnaire se résume aux dépenses effectuées pour la réalisation d'études et de projets (près de 10 milliards de lires, obtenus de l'État à fonds perdus). Actuellement, environ 240 milliards de lires sont disponibles pour le projet, dont 100 milliards alloués à l'ANAS en vertu de la loi financière pour l'exercice 2000. Le déblocage de ces crédits conduirait vraisemblablement à une aggravation immédiate de la dimension financière du litige.

³ Le Barreau a émis l'avis que la concession pourrait être considérée comme valide étant donné qu'il n'y a pas eu de changement dans les noms des lieux jalonnant le tracé (Dalmine et le col du Gaggiolo au nord de Varese). La solution actuellement à l'étude prévoit que col du Gaggiolo pourrait être atteint par un axe du périphérique de Varese, non relié à l'autoroute principale mais orienté vers l'aéroport de Malpensa, situé à environ 40 km de Côme.