

INTERROGAZIONE SCRITTA E-0922/01  
di Reinhold Messner (Verts/ALE)  
alla Commissione

Oggetto: Pedemontana lombarda

Nel "Piano generale dei trasporti" il governo italiano ha manifestato, l'intento di realizzare l'autostrada "Pedemontana Lombardia", destinata a collegare Varese a Como e Bergamo. Tale intento è condiviso dalla Regione Lombardia, che con il protocollo di Accordo del 13 marzo 2000, ha avviato un processo di concertazione istituzionale finalizzato alla definizione delle caratteristiche e del tracciato dell'opera.

Sia il governo che la Regione assumono che tale infrastruttura debba essere realizzata dalla società concessionaria Pedemontana Lombarda SpA. Tale società, infatti, è stata formalmente coinvolta in tutte le fasi del processo di concertazione.

A quanto ci risulta, tuttavia, la concessione autostradale in oggetto è stata attribuita alla società Pedemontana Lombarda SpA senza ricorrere ad alcuna gara di appalto. La relativa convenzione è stata approvata dall'ANAS il 29 maggio 1990, e successivamente confermata con decreto interministeriale n.1524 del 31 agosto 1990 - ovvero oltre un mese dal termine ultimo per l'entrata in vigore dell'obbligo sancito dalla direttiva europea 89/440/CEE<sup>1</sup>, autoesecutiva, di procedere all'assegnazione delle concessioni autostradali mediante licitazione privata.

Va inoltre osservato che:

- nonostante siano trascorsi più di dieci anni dalla sua entrata in vigore, la convenzione non è mai stata attuata in nessuna sua parte<sup>2</sup>;
- il tracciato attualmente in discussione è profondamente modificato rispetto a quello contenuto nella convenzione<sup>3</sup>.

Alla luce di quanto precede, può la Commissione indicare:

1. se, ai sensi della legislazione comunitaria, la concessione attribuita alla Società Pedemontana SpA risulta illegittima;
2. se quindi, in conformità del decreto 1524/90 e dei successivi atti riguardanti tale concessione, sussistono gli estremi per avviare una procedura di infrazione europea;
3. se non ritiene che avvallare tale politica in favore delle società concessionarie autostradali equivalga ad annullare l'opzione prioritaria di riequilibrio modale tra gomma e rotaia dell'Unione europea?

---

<sup>1</sup> GUL 210 del 21.7.1989, pag. 1.

<sup>2</sup> Non essendo stato realizzato a tutt'oggi nemmeno un metro di autostrada, l'eventuale contenzioso con il concessionario è quantificabile nelle sole spese per studi e progettazioni sinora realizzati (circa 10 miliardi di ITL, ottenuti dallo Stato a fondo perduto). Attualmente, sono disponibili circa 240 miliardi per la progettazione, di cui 100 allocati all'ANAS dalla legge finanziaria per il 2000. L'erogazione di queste risorse condurrebbe presumibilmente ad un immediato innalzamento del livello economico del contenzioso.

<sup>3</sup> L'avvocatura generale dello Stato ha espresso il parere che la concessione possa considerarsi valida, purché non vengano modificati i "caposaldi toponomastici" del tracciato - ovvero Dalmine ed il Valico del Gaggiolo a Nord di Varese. Nella soluzione attualmente dibattuta, tuttavia, il Valico del Gaggiolo viene raggiunto attraverso il ramo della tangenziale di Varese, non connesso alla direttrice autostradale principale, orientata invece verso l'aeroporto della Malpensa, a circa 40 km di distanza dal valico stesso.