

mente informati, interpellati ed ascoltati e se abbiano accesso a tutti gli atti che riguardano la situazione.

(3-00917)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

DE PETRIS. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 ottobre 2008, recante «Interventi necessari per la realizzazione dell'EXPO Milano 2015», all'allegato 2 inserisce tra le opere «connesse» all'evento, con «priorità 1», l'autostrada Pedemontana lombarda, opera che all'epoca veniva stimata di costo pari a 4.559 milioni di euro, cifra corrispondente al 52 per cento del montante complessivo dei costi delle opere viarie connesse all'evento, e all'85 per cento dei costi delle opere viarie in priorità 1, prevedendo dunque uno sforzo rilevantissimo per il reperimento di finanziamenti pubblici e privati e, si suppone, per rendere funzionale l'opera ad un evento che si collocava del tutto al di fuori dell'ambito di influenza della Pedemontana stessa;

dell'intera opera, sviluppata per 67 chilometri autostradali lungo l'asse principale, frazionato nei lotti A, B1, B2, C, D, oltre alle tangenziali di Como e Varese (a loro volta frazionate in due lotti ciascuna), ad oggi, risulta in avanzato stato di cantierizzazione il solo lotto A (unitamente ai primi lotti delle tangenziali di Como e Varese), di cui è prevista la consegna entro il mese di luglio 2014. Il primo lotto, di 15 chilometri, duplica il collegamento tra la A8 a Cassano Magnago, e la A9 a Lomazzo, realizzando una bretella di connessione diretta tra i due rami autostradali 10 chilometri a nord del bivio di Lainate, con effetti marginali sul duplice asse autostradale di competenza Autostrade per l'Italia che, da nord, già offre accesso diretto al sito espositivo. Non si ravvisa in questo segmento di opera, di incipiente completamento, alcun effetto in termini di miglior accessibilità al sito dell'Expo, che è e resta connesso ai tronchi autostradali preesistenti, già tributari del traffico proveniente e diretto allo scalo aeroportuale di Malpensa, nonché alla A4 tratta Milano-Torino, per gli accessi da est e ovest, e alla tangenziale ovest per il traffico da sud;

da alcune settimane è stata avviata la cantierizzazione del lotto B1, lungo solo 7 chilometri, di collegamento tra lo svincolo Lomazzo della A9 e l'innesto della strada statale 35 a Lentate sul Seveso, il cui completamento (nonostante rilevantissime criticità di natura idrogeologica cagionate dalla realizzazione in trincea profonda con deviazioni di importanti deflussi idrici superficiali) è stato annunciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lupi entro il mese di aprile 2015, e dunque appena in tempo per l'apertura dell'esposizione universale prevista a maggio 2015. L'interrogante non rileva peraltro alcuna esigenza prioritaria e funzionale

all'accesso al sito espositivo per quanto riguarda questo raccordo, dal momento che la statale 35 non offre né offrirà, da qui al 2015, alcuna connessione diretta al sito Expo. L'unico collegamento efficace tra la strada statale ed Expo, comunque non vantaggioso per il quadrante considerato rispetto al collegamento diretto attraverso le autostrade A8 e A9, è rappresentato dalla strada Rho-Monza, attualmente a singola corsia per senso di marcia nella tratta svincolo Paderno Dugnano (con la strada statale 35)-Rho Fiera, e come tale inappropriata a farsi carico di quote di traffico ulteriori. Sebbene anche la riqualifica autostradale della Rho-Monza venga indicata, non senza fondamento, tra le opere necessarie per l'accessibilità di Expo 2015 in priorità 1, è ormai chiaro e incontrovertibile che i ritardi accumulati nella progettazione e nell'apertura dei cantieri di questa direttrice siano ormai del tutto incompatibili con una sua fattibilità in tempo utile per la scadenza Expo, talché nessun miglioramento di accessibilità attraverso la strada statale 35 ad Expo risulta realisticamente praticabile, nemmeno nello scenario più ottimistico;

il lotto B1 potrebbe intercettare una modesta quota di traffico, di provenienza subregionale, ipoteticamente diretto ad Expo (e comunque all'immissione nella A9), corrispondente al traffico proveniente da Nord-Est (alta Brianza comasca e lecchese, Lario orientale e Valtellina) attraverso la direttrice Novedratese, che attualmente presenta una rilevante strozzatura a ridosso dell'intersezione con la strada statale. Paradossalmente però proprio questa strozzatura non verrà risolta dal progetto della tratta, che proprio per riuscire ad assicurare l'apertura in tempo utile per Expo, rinverrà ad una fase successiva la realizzazione di svincoli e opere complementari, tra cui proprio lo svincolo per l'immissione della strada Novedratese;

per quanto riguarda il lotto B2, 10 chilometri da Lentate a Cesano Maderno, consistente in una riqualifica autostradale dell'attuale statale 35, già oggi tra le strade più congestionate d'Italia e quindi incapace di accogliere ulteriori quote di traffico, sussistono problemi gravi e tuttora non affrontati, emersi dopo l'approvazione del progetto definitivo della Pedemontana, nella prima campagna di indagine sui suoli interessati da una contaminazione storica, ovvero il *fall-out* della nube tossica sprigionatasi nel 1976 dallo stabilimento Icmesa di Meda e contenente elevate concentrazioni di TCDD (tetraclorodibenzo-*p*-diossina);

i suoli, interessati dalle cantierizzazioni previste nei comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno e Bovisio Masciago (ma anche Desio per quanto riguarda la successiva tratta C), sono tuttora gravati da elevate concentrazioni (superiori alle concentrazioni soglia di contaminazione per zone industriali) di questa sostanza ad alta tossicità, al punto da richiedere un piano di caratterizzazione su un'area molto vasta, a cui deve seguire la bonifica su tutte le aree destinate alla cantierizzazione, onde prevenire la generazione di una situazione di elevata criticità sanitaria per il sollevamento e la dispersione del fattore contaminante, le cui molecole sono intimamente fissate alla matrice suolo; stime realistiche indicano un costo

supplementare, legato a tale criticità, di almeno 40-60 milioni di euro, somme che ad oggi non sono preventivate nel progetto dell'infrastruttura;

per quanto riguarda le ulteriori tratte C e D (Desio-Vimercate e Vimercate-Dalmine) che completano il disegno infrastrutturale della Pedemontana assicurandone il collegamento con la tangenziale est di Milano (a Vimercate) e con la A4 (a Dalmine) e quindi, tramite quest'ultima arteria, allo scalo aeroportuale di Orio al Serio, non si ritiene di affrontarle in questa sede, dal momento che in nessuno scenario queste opere risultano nemmeno cantierabili entro l'apertura di Expo, ed in ogni caso rispetto all'accessibilità al polo fieristico esterno milanese esse risulterebbero semplicemente ridondanti e non competitive, per lunghezza del tracciato, rispetto al tracciato già in essere della A4 e a quello di progetto della parallela Rho-Monza con funzione di tangenziale nord di Milano;

il quadro delle coperture finanziarie dell'opera è previsto attraverso la finanza di progetto per circa 3 quarti dei costi complessivi, inclusivi di oneri e stimati in 5.200 milioni di euro, a fronte di un investimento diretto complessivo pari a 4.118 milioni. Questo impegno, oltre agli oneri accessori connessi, è coperto tramite contributo pubblico per 1.245 milioni di euro, *equity* per 536 milioni di euro e debito bancario per 1.810 milioni di euro tuttora da reperire sui mercati finanziari (al fine di realizzare l'opera ad esclusione della tratta D), che la società concessionaria prevede di realizzare tramite autofinanziamento generato dai flussi di cassa positivi conseguiti dall'entrata in esercizio delle altre tratte. A fronte di tali previsioni, il capitale sociale attualmente versato è di circa 268 milioni di euro, a cui si aggiunge un prestito «ponte» di 200 milioni ed un prestito del socio Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA pari a circa 32 milioni, di recente deliberato. La stessa società, titolare del controllo sulla Pedemontana con una quota azionaria del 74 per cento, si è impegnata a versare un'ulteriore quota di 268 milioni di euro di capitale sociale, necessari alla copertura della *equity*, ma la situazione di indebitamento di Serravalle SpA ha finora costretto a desistere da questo impegno assunto fin dal 2011. Nel 2013, è stato ottenuto da Concessioni autostradali lombarde SpA l'aumento dell'intensità di erogazione del contributo pubblico sulla tratta in costruzione (tratta A e primi lotti delle tangenziali di Como e Varese) dal 35,74 per cento all'80 per cento, con l'inevitabile conseguenza dell'esclusione di gran parte del restante tracciato dall'erogazione di contributi pubblici. Emerge inoltre sempre più chiaramente una forte sopravvalutazione del volume d'utenza della Pedemontana lombarda, alla luce di stime di traffico non favorevoli e ad un quadro di congestione nell'area nord milanese che deriva sostanzialmente da necessità di spostamenti di breve o brevissimo raggio per la componente commerciale, e di spostamenti in direzione di Milano per la componente pendolare: tale quadro risulta assai poco favorevole all'utilizzo intensivo di una nuova autostrada a pedaggio (mentre lo sarebbe assai di più per una strada ad ordinaria viabilità speciale), e ciò probabilmente spiega la forte ritrosia all'esposizione finanziaria degli investitori privati che dovrebbero sostenere gran parte dei costi dell'opera;

a fronte di tale situazione critica, recentemente il ministro Lupi ha più volte annunciato, a mezzo di dichiarazioni ampiamente riprese da agenzie e stampa quotidiana, la volontà di sottoporre al Cipe la decisione di defiscalizzare l'opera, per un valore stimato in 480 milioni di euro, di cui potrebbe avvantaggiarsi l'operatore vincitore del bando per l'assegnazione della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere sulle tratte B1, B2, C e D, ovvero la società austriaca di *engineering* Strabag. Voci insistenti, cui ha dato spazio la stampa economica, rivelano il possibile interesse di Strabag stessa a subentrare nel controllo azionario della società concessionaria Pedemontana, stante l'impossibilità di Serravalle SpA di assicurare la copertura di così rilevanti investimenti. È di tutta evidenza il profilo altamente critico del finanziamento dell'infrastruttura, rispetto a cui la misura dell'esenzione fiscale fin qui ventilata e di imminente discussione servirebbe a «incentivare» gli investitori che non vedono margini di rientro di una loro esposizione, producendo tuttavia un minor gettito equivalente ad un trasferimento diretto, non preventivato in sede di definizione del piano finanziario;

da tutto ciò emerge una sostanziale estraneità funzionale e cronologica tra il progetto di autostrada Pedemontana lombarda e Expo 2015. Appare pacifica l'inesistenza di una significativa relazione funzionale tra il progetto di Pedemontana e le esigenze di accessibilità al sito Expo 2015, il che dovrebbe consentire di riprogrammare l'esecuzione in modo svincolato dalla gestione dei previsti flussi di visitatori dell'esposizione nel periodo maggio-ottobre 2015 e di rivederne le modalità esecutive al fine di rendere il progetto maggiormente congruente con i bisogni del territorio e con un quadro finanziario aggiornato,

si chiede di sapere:

quali siano gli studi di traffico, con quale livello di aggiornamento, e di conseguenza quali siano i dati di previsione di utilizzo su cui si basa il dimensionamento esecutivo dell'autostrada Pedemontana lombarda nelle sue diverse tratte;

quale sia il contributo dell'autostrada alla risoluzione puntuale di problematiche di accesso di visitatori ad Expo 2015 e in che misura sia giustificato un vincolo di destinazione di risorse a beneficio della Pedemontana a fronte di altre e prevalenti limitazioni di accessibilità del sito, in particolare sul versante del trasporto di massa, che risulta essere quello maggiormente strategico nell'aspettativa di rilevanti afflussi di visitatori da lunga o lunghissima distanza;

se possa essere esclusa, nell'ipotesi che il Cipe autorizzi il regime di esenzione fiscale a beneficio della realizzazione dell'opera, la fattispecie dell'aiuto di Stato, e come si intenda far fronte all'esposizione finanziaria pubblica non programmata e coincidente con il mancato gettito;

quali siano gli interventi già programmati per la bonifica dei suoli e la sicurezza dei cantieri, e quale sia l'impegno economico conseguente, a fronte degli scenari di contaminazione riscontrati nei suoli destinati ad

ospitare i cantieri nei comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno, Bovisio Masciago e Desio.

(3-00916)

SERRA, FUCKSIA, SIMEONI, PAGLINI, AIROLA, GIARRUSSO.
– *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'interno.* – Premesso che:

la reggia o palazzo reale di Caserta è stata proclamata nel 1997 patrimonio dell'umanità dall'Unesco; si tratta, infatti, della più grande residenza reale del mondo. La reggia vanvitelliana è stata riconosciuta come l'ultima grande realizzazione del barocco italiano. I lavori iniziarono nel 1751, con la progettazione, e terminarono solo nel 1845, nonostante fosse già abitata nel 1780. Un'opera faraonica certamente di grandissimo pregio e valore culturale e architettonico;

ultimamente, la reggia di Caserta è stata, frequentemente, al centro delle cronache a causa dello stato di abbandono e delle precarie condizioni in cui versa. Difatti, anche la stampa estera si è interessata alla reggia e allo stato di degrado in cui è lasciata, espressione del declino del patrimonio culturale italiano. Sara Malm, corrispondente del giornale inglese «Daily Mail», recentemente scriveva: «Vandali e sciacalli minacciano il palazzo reale più maestoso al mondo»;

nei giorni scorsi, si è appreso da articoli di stampa che nel corso della perquisizione domiciliare nell'abitazione dell'ex deputato Nicola Cosentino lo stesso veniva trovato in possesso di una copia di chiavi utili per aprire un cancello in un ingresso laterale della reggia. L'ex Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze è stato arrestato il 3 aprile 2014 e sottoposto alla misura custodiale carceraria, confermata dal Tribunale del riesame di Caserta, in quanto indagato per i delitti di cui agli articoli 629 e 513-bis del codice penale;

considerato che a quanto risulta agli interroganti la copia delle chiavi parrebbe essergli stata consegnata dall'ex prefetto di Caserta, Ezio Monaco, per motivi non chiari e che, a parere degli interroganti, sarebbe opportuno conoscere. Le informazioni diffuse dalla stampa riprendono quanto dichiarato dai legali di Cosentino. Le chiavi in possesso di Nicola Cosentino venivano da lui utilizzate per aprire una porta laterale della reggia al fine di scongiurare il rischio di rimanere chiuso all'interno quando andava a correre nel parco e si attardava. Gli inquirenti Antonello Ardituro, Francesco Curcio e Fabrizio Vanorio, coordinati dal procuratore aggiunto Giuseppe Borrelli, sostengono che nella reggia si sarebbe svolto un incontro al fine di intimidire un politico locale,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti;

se abbia adottato provvedimenti, o se intenda adottarne, al fine di chiarire la situazione e in modo precipuo mettere in luce il legame tra l'ex prefetto di Caserta e Cosentino, nonché il vero motivo e il titolo per i