

1.5.2.1. Seduta n. 869 (ant.) del 01/08/2017

collegamento al documento su www.senato.it

SENATO DELLA REPUBBLICA ----- XVII LEGISLATURA -----

869a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO MARTEDÌ 1° AGOSTO 2017 (Antimeridiana)

Presidenza del presidente GRASSO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 - Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Federazione della Libertà (Idea-Popolo e Libertà, PLI): FL (Id-PL, PLI); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Direzione Italia, Grande Sud, M.P.L. - Movimento politico Libertas, Riscossa Italia: GAL (DI, GS, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Campo Progressista-Sardegna: Misto-CP-S; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente GRASSO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 11,03).

Si dia lettura del processo verbale.

FRAVEZZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 27 luglio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta (4-07927)

OMISSIS

MANGILI, MARTON, GIARRUSSO, SCIBONA, PUGLIA, CAPPELLI, LEZZI, DONNO, PAGLINI, SANTANGELO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

da un articolo pubblicato, in data 24 luglio 2017, sul quotidiano *on line* "Il Giorno" si apprende che: «I conti di Pedemontana sono arrivati stamattina in Tribunale, dove la Procura ha chiesto il fallimento

della società nata per realizzare l'autostrada di 68 chilometri fra il Varesotto e la Bergamasca, ma ferma con i cantieri in Brianza ormai da più di un anno e mezzo, in attesa di finanziatori. Pedemontana è una società insolvente, hanno detto i pm di Milano, Paolo Filippini e Giovanni Polizzi, che hanno ribadito davanti al giudice del Tribunale fallimentare Guido Macripò la loro richiesta di fallimento per la società Apl (Autostrada Pedemontana Lombarda), controllata da Milano-Serravalle e partecipata da un gruppo di banche tra cui Intesa Sanpaolo, Unione di banche italiane e da Bau Holding Beteiligungs. I conti non sono in equilibrio (l'ultimo bilancio si è chiuso con una perdita di 7 milioni di euro), i costi superano i ricavi (rispetto alle previsioni gli automobilisti paganti sulle tratte già aperte, la A e la B1, sono meno della metà) e perciò sarà impossibile far fronte al fabbisogno finanziario necessario per completare l'opera, ferma ad un terzo del progetto con la costruzione delle tangenzialine di Varese e Como e la tratta B1 da Lomazzo a Lentate sul Seveso. I fondi pubblici già stanziati - hanno ricordato ieri i due pm - ammontano a 1,2 miliardi di euro, di cui 800 già spesi. Per concludere l'autostrada servono almeno altri 3 miliardi, cui si aggiungono le incognite legate ad altri 3 miliardi di riserve richiesti dal colosso delle costruzioni Strabag, alla guida della cordata che ha vinto l'appalto per la seconda parte dei lavori. In più Pedemontana ha aperto 60 contenziosi a vario titolo. E anche l'ultimo tentativo di ricapitalizzazione è andato a vuoto. Impossibile, dunque, garantire la continuità aziendale del gruppo secondo i pm, che hanno depositato anche una consulenza tecnica di parte firmata da **Roberto Pireddu**. Non la pensa così Apl, il cui legale Luigi Arturo Bianchi ha sostenuto davanti al giudice che "l'insolvenza della società non esiste", come dimostra l'assenza di richieste da parte dei creditori. La richiesta di fallimento, ha aggiunto l'avvocato di Pedemontana (presente in Tribunale anche il nuovo direttore generale Giuseppe Sambo), è perciò "totalmente infondata". La partita è appena cominciata. Dopo le repliche dei pm, previste il 21 agosto, e le controrepliche della difesa, in calendario il 5 settembre, il procedimento è stato rinviato all'11 settembre. Intanto fuori dal Tribunale crescono le preoccupazioni. A temere per il loro futuro sono i lavoratori di Serravalle, preoccupati dalle pesanti conseguenze di Pedemontana sui bilanci della società controllante. Ieri davanti al Palazzo di Giustizia si è tenuto un presidio di un gruppo di lavoratori rappresentati dal Cub trasporti, che chiedono la salvaguardia dei 600 posti. Fuori dal Palazzo anche i manifestanti del comitato "No Pedemontana". Critico Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente Lombardia: "La ricerca di nuovi finanziatori dura invano da 5 anni. È impossibile pensare che Pedemontana possa avere un ruolo e pagarsi i costi con i ricavi da traffico dopo i fallimenti di TEEM e Brebemi che per stare in piedi, con un terzo del traffico previsto, hanno dovuto essere stampellate da garanzie pubbliche e aiuti di Stato". Per Gianmarco Corbetta, consigliere regionale del M5S e storico avversario del progetto, "Tra i principali nodi da sciogliere, oltre alle responsabilità del fallimento e alla quantificazione di eventuali danni all'erario, è necessario tutelare i posti di lavoro dei dipendenti. L'autostrada poi, si immette nella Milano-Meda che è in condizioni pessime e va riqualificata per migliorare la viabilità in tutta la zona. Vanno poi completate le compensazioni ambientali dei tratti già realizzati". Preoccupato Gigi Ponti, ex presidente della Provincia e presidente del consiglio comunale di Cesano Maderno, sulla tratta B2: "Lo slittamento dell'udienza a settembre non fa che aumentare i dubbi e le perplessità sulla reale situazione della società e lascia ancora una volta senza risposte i Comuni"»;

agli interroganti la notizia risulta confermata da un altro articolo di stampa, dello stesso giorno, a firma di Sara Monaci e pubblicato sul quotidiano *on line* "Il Sole-24 ore", che così riporta: «Tutto rinviato a settembre. L'udienza che affronterà la richiesta di fallimento dell'autostrada Pedemontana, avanzata dalla procura di Milano a fine giugno, si terrà l'11 settembre, mentre la Procura dovrà presentare una memoria entro il 21 agosto e la difesa entro il 5 settembre. Pedemontana era già sotto inchiesta per l'ipotesi di falso in bilancio e ora i pm Roberto Pellicano, Giovanni Polizzi e Paolo Filippini chiedono a giudici di verificare se "la società Apl" (Autostrada Pedemontana lombarda) si trovi "nelle condizioni previste dalla legge fallimentare". Il giudice Guido Macripò oggi ha rimandato l'udienza. Il materiale da esaminare è infatti piuttosto voluminoso, visto che la Procura ha integrato la consulenza tecnica di Roberto Pireddu con altre 6mila pagine di documenti e approfondimenti. Controllata dalla

società autostradale Serravalle (finita a sua volta sotto il controllo della Regione Lombardia con il passaggio dalla Provincia di Milano alla città Metropolitana), la Pedemontana è partecipata anche da Intesa sanpaolo, Unione di banche italiane e, in piccolissima quota, da Bau Holding Beteiligungs. L'autostrada ha una lunga e controversa storia: il progetto completo contemplerebbe 68 km (più due tangenziali più piccole a Como e Varese), che dovrebbero collegare la provincia di Varese con quella di Bergamo. Per il momento è stato costruito solo un terzo dell'opera, che per essere realizzata totalmente avrebbe un fabbisogno finanziario di circa 5 miliardi (oneri finanziari inclusi), ma che per ora ne ha a disposizione meno di 2, tra capitale versato dai soci, prestito ponte delle banche, prestito della controllata Serravalle e fondi pubblici (questi ultimi ammontano a 1,2 miliardi, di cui 800 milioni già utilizzati). (...) Per l'accusa i conti non sono in equilibrio e pertanto conviene far fallire la società. Ricordano i procuratori che "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". Il documento tecnico di Pireddu ricorda anche la natura del prestito ponte "con un pool di banche cui venne attribuito parallelamente l'incarico di arrangers in relazione alla strutturazione del prestito project da circa 32 miliardi... e che è oggetto di continue proroghe. Altri debiti di rilievo sono nei confronti dei debitori per le tratte dei lavori in costruzione e per gli espropri". La conclusione è che "l'eventuale sperpero di denaro di pubblica provenienza può risultare anche penalmente rilevante". (...) La relazione dettagliata della Procura porta la firma di Roberto Pireddu, che fa riferimento anche alla consulenza tecnica dell'ingegnere Bardazza per Strabag, l'impresa vincitrice del secondo tratto non ancora costruito, che sta chiedendo extracosti molto alti (3 miliardi) per i lavori bloccati. Pireddu prende in esame tutte le forme di finanziamento ottenute da Pedemontana e ricorda anche che un'altra passività importante è "il finanziamento fruttifero erogato dalla controllante Milano Serravalle... che dopo l'ultimo finanziamento pari a 50 milioni, oggi è arrivato a 150 milioni". Elenca poi le perdite: nel 2013 15 milioni; nel 2014 7 milioni e oltre 22 milioni nel 2015. Nella semestrale del giugno 2016 si registra un'ulteriore perdita di oltre 6 milioni. Il bilancio 2016 era stato firmato dal presidente Antonio Di Pietro, rimasto in carica un anno (e proprio lui avrebbe portato molti documenti in Procura a fine maggio, quando ha lasciato la società). "Non è ragionevole prevedere che lo stato di insolvenza possa recedere", ha concluso il consulente, che sottolinea come non sarà possibile una "rivitalizzazione". Pireddu ha anche prodotto un documento integrativo proprio per sottolineare che il potenziale stato di insolvenza riguarderebbe anche il bilancio 2016. Anche in questo anno non sarebbe stato costituito, dice, un fondo rischi. Pireddu si era già occupato in passato di Serravalle, durante il caso giudiziario di Filippo Penati, poi assolto. L'ex sindaco di Sesto San Giovanni e esponente di punta del Pd venne accusato di una serie di reati tra cui la corruzione attraverso un giro di soldi transitati da Codelfa, società della stessa Serravalle. Pireddu si occupò proprio di questo aspetto tecnico. La ricostruzione in questo caso venne però smontata dal giudice in una sentenza del 2016, che ritenne che il consulente si fosse basato solo su "una parte dei documenti rilevanti". In questa stessa sentenza si fa riferimento anche alla consulenza dell'ingegner Bardazza, smontata dai giudici perché lui stesso ammise di "non essere uno specialista di autostrade". (...) 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 stati 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»;

considerato che in data 13 ottobre 2016 veniva presentato l'atto di sindacato ispettivo 4-06507, con il

quale si chiedeva al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti quali provvedimenti intendesse intraprendere, di concerto con i competenti enti regionali, al fine di impedire la realizzazione di tale opera, che per molti tecnici del settore non è in grado di favorire una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, nonché quali misure intendesse adottare per evitare eventuali futuri esborsi pubblici qualificabili come aiuti di Stato in favore dell'autostrada Pedemontana lombarda, considerata, a parere degli interroganti, l'inutilità di tale opera infrastrutturale, sia in termini paesaggistici, sia in termini logistici e soprattutto finanziari; l'atto di sindacato ispettivo ad oggi non ha ricevuto risposta; considerato infine che:

un articolo pubblicato sul sito "lettera43" in data 27 luglio 2017 evidenzia che: «Il project financing è quel giochino in cui si dice che pubblico e privato fanno "sinergia" per favorire la collettività. La storia recente insegna però che i privati a un certo punto si dileguano e a sostenere i costi restano solo i contribuenti. La Pedemontana lombarda, che si è presa di diritto lo scettro di "autostrada più costosa d'Italia" - poco meno di 58 milioni di euro per chilometro - ne è l'esempio più rappresentativo: i 5 miliardi fin qui messi sul piatto sono finiti tutti sulle spalle del cittadino. In origine 1,2 miliardi erano a carico del pubblico, la restante parte doveva essere coperta dai privati. Ma di questa ora nessuno vuole farsi carico e la società ora rischia di portare i libri in tribunale. Così la seconda grande opera politicamente più bipartisan della storia repubblicana, dopo il progetto del Ponte sullo Stretto, rischia di trasformarsi in una nuova incompiuta. E questo nonostante le sponsorizzazioni di peso (...). Il bilancio, per la procura meneghina, non sta in piedi: 7 milioni di perdite, costi che superano i ricavi, extracosti quantificati tra i 70 e 80 milioni e previsioni di traffico completamente sballate non permettono di affrontare la spesa per completare l'opera che ammonta ad almeno 3 miliardi di euro. Insomma, la società sarebbe insolvente, pure a fronte di fondi pubblici già stanziati per 1,2 miliardi di cui 800 milioni già spesi. Non solo. I piani finanziari sono stati approntati all'insegna del pagamento dei pedaggi (i più cari d'Italia: 21 centesimi al chilometro) che invece il presidente della Regione Lombardia si è impegnato a togliere sulle due tangenziali che fanno parte del tracciato. A questo va aggiunta pure la difficoltà nel recupero crediti dei pedaggi non pagati: a gennaio dello scorso anno Apl è stata informata del ritrovamento in stato di abbandono tra i Comuni di Rosate e Albairate, periferia di Milano, di numerosi solleciti di pagamento affidati per il recapito alla società bolognese Smart Post. Quaranta chili di solleciti non sono dunque mai arrivati e Apl, a inizio 2017, ha depositato denuncia contro ignoti al tribunale di Pavia. Come si diceva, di capitali privati non si è vista nemmeno l'ombra: le banche sono entrate in partita grazie alla garanzia da 450 milioni di euro del fondo di garanzia regionale, parte del fondo da 2,7 miliardi concesso dal governo. Eppure l'aumento di capitale da 267 milioni di euro, ha ricordato recentemente L'Espresso, slitta da quattro anni. A sottoscriverlo è stata la sola Regione Lombardia per 32 milioni di euro. L'ultimo è previsto a gennaio 2018, in piena campagna elettorale per le Regionali. Ed è proprio al gennaio 2018 che l'ex presidente di Pedemontana Antonio Di Pietro (grande sostenitore dell'opera quando era ministro per le Infrastrutture) fissava la sostenibilità di Apl. "Possiamo garantire autonomia finanziaria fino a gennaio 2018", diceva l'ex pm il 5 ottobre 2016 davanti alla commissione Bilancio della Regione Lombardia. (...) Il capitolo che si sta consumando davanti al giudice fallimentare di Milano Guido Macripò è dunque decisivo. I legali di Pedemontana, dal canto loro, sostengono che "l'insolvenza della società non esiste" e che la richiesta di fallimento dei pm è "totalmente infondata". A margine di repliche e controrepliche il procedimento ripartirà il prossimo 11 settembre. A contestare la linea della procura sono stati sempre Di Pietro, secondo cui lo stop alla società creerebbe contenziosi per 1 miliardo di euro, e l'attuale presidente Fabrizio D'Andrea, ex ufficiale della Guardia di Finanza che, una volta appreso dell'indagine, tramite una nota ha fatto sapere che "quella della procura è una richiesta che ci sorprende in quanto a nostro avviso non esiste alcuna situazione, né dichiarazione di insolvenza". Tuttavia il collegio sindacale, in sede di approvazione del bilancio 2016, è stato fin troppo chiaro: la mancata sottoscrizione del finanziamento "senior", che prevede una nuova *tranche* ponte da 200 milioni di euro, "comporterebbe per Apl l'impossibilità di proseguire nella costruzione dell'infrastruttura". Il consiglio di amministrazione, si legge di nuovo nella relazione, "ha segnalato che ritiene di chiudere il bilancio al

31 dicembre 2016 in situazione di continuità aziendale" ma "qualora entro il 31 gennaio 2018 non intervenga la chiusura del finanziamento "senior", ovvero la proroga del prestito ponte bis, non sarà più possibile assicurare tale continuità con tutte le conseguenze giuridiche del caso". In tutto questo il ministro Graziano Delrio non pare intenzionato a mettere un altro euro. Lo scorso gennaio è stato chiaro: "Lo Stato non è un bancomat". (...) La partita incrocia anche il piano di statalizzazione e regionalizzazione delle strade provinciali che torneranno sotto l'egida Anas. La quale entro fine anno dovrebbe dare il via a una nuova società insieme con Regione Lombardia. Nello specifico in Lombardia saranno "regionalizzati" 740 chilometri di strade ex provinciali e statalizzati altri 850 chilometri tra cui le tangenziali di Como e Varese che fanno parte della Pedemontana. Le tratte su cui Maroni ha garantito che non si pagherà più il pedaggio. I maligni hanno pensato sia solo un modo per aggirare il diktat di Delrio»;

risulta ancora agli interroganti, da un articolo de "linkiesta" del 30 giugno, che «la Regione Lombardia si è impegnata con centinaia di milioni di euro a garantire i mancati ritorni futuri dei pagamenti degli automobilisti. Anche lo Stato ha fatto del suo: nel 2015, ricorda Edilizia e Territorio, la Pedemontana riuscì a ottenere una defiscalizzazione per 389 milioni di euro. Alla fine del 2016, nel Patto per la Lombardia, il governatore Roberto Maroni e l'ex premier Matteo Renzi avevano previsto cifre miliardarie per la Pedemontana, poi trasformatesi nel topolino di un fondo di garanzia regionale da 450 milioni da parte della Regione Lombardia per rassicurare le banche»,
si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti;
se non intendano rivedere la strategicità dell'opera anche adoperandosi affinché la Pedemontana lombarda non rientri tra le opere finanziate nell'ambito del "piano Juncker", anche in considerazione della richiesta di fallimento della società Autostrada pedemontana lombarda, dietro il quale, a parere degli interroganti, si cela l'inutilità di un'opera che non può essere considerata strategica per la viabilità regionale e nazionale o economicamente conveniente per i cittadini che vi transiterebbero.

(4-07928)