

Atto Camera
Interrogazione a risposta scritta

COMINARDI - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. - Per sapere - premesso che:

all'articolo 1, comma 299 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015) - è stato istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro annui per il periodo dal 2017 al 2031, finalizzato prioritariamente alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del Piano economico e finanziario. Alla ripartizione delle risorse si provvede con delibera del CIPE su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il contributo è utilizzato esclusivamente in erogazione diretta;

secondo quanto riportato dal quotidiano La Repubblica, milano.repubblica.it, articolo del 30 dicembre 2014, dal titolo "Brebemi, dal governo Renzi 300 milioni di euro all'autostrada costruita con i soldi dei privati", gli stanziamenti previsti dal Governo con la legge di stabilità 2015, pari a 20 milioni di euro annui dall'anno 2017 al 2031, potrebbero essere proprio per la società Brebemi Spa. Sempre nel medesimo articolo del quotidiano viene ricordato che <<la Regione Lombardia, nella sua finanziaria, aveva approvato il riequilibrio del piano economico della Brebemi-A35 attraverso un contributo da 60 milioni da versare in tre anni, dal 2015 al 2017>>;

con riferimento al costo della tratta autostradale A35 Milano - Brescia, da realizzarsi in project financing, come riportato dal quotidiano Corriere della Sera, milano.corriere.it, articolo del 24 luglio 2014, dal titolo "Debutta l'autostrada Brebemi Ma quanto è cara?", sui 62 chilometri della tratta autostradale, costata 25,8 milioni a chilometro, non è stato possibile, fino alla fine del 2014, fare rifornimento in quanto i distributori, al momento dell'apertura, risultavano chiusi in quanto la gara d'appalto è andata deserta. Inoltre, la tratta autostradale sarebbe priva di tutor ed autovelox e l'importo delle tariffe per chilometro appare tra i più elevati d'Italia;

a fronte dei pedaggi onerosi e dei costi rilevanti dell'infrastruttura (2,4 miliardi di euro), la risposta dell'utenza risulta deludente rispetto alle stime della Brebemi che prevedeva 40 mila accessi giornalieri dall'apertura, mentre nella prima settimana sono stati registrati 16 mila accessi, questo è quanto riporta il Corriere.it del 10 settembre 2014.

a dimostrazione dell'inutilità dell'opera, tre ragazzi del centro sociale Paci Paciana hanno improvvisato una partita a calcio sulla carreggiata, il tutto documentato su varie testate tra le quali liberoquotidiano.it dell' 11 ottobre 2014;

rilevato inoltre che, diversamente da quanto dichiarato più volte a mezzo stampa dal Presidente di Brebemi (Francesco Bettoni) che l'opera è interamente sostenuta da contributi privati, si apprende dal FattoQuotidiano.it del 25 gennaio 2014 che in realtà è finanziata per 820 milioni dalla Cassa Depositi e Prestiti (banca pubblica) e per 700 milioni dalla Bei (Banca europea degli investimenti, pubblica) con garante Sace spa che a sua volta è di proprietà della Cassa Depositi e Prestiti;

con deliberazione 4/2011 del 5 maggio 2011, il CIPE esprime un parere favorevole riguardo il secondo atto aggiuntivo alla Convenzione fra la società autostradale Bre.Be.Mi. e C.A.L. S.p.a., prendendo atto in particolare che: l'atto aggiuntivo prevede, tra l'altro, un ulteriore intervento di Cassa depositi e prestiti S.p.A. sotto forma di finanziamento diretto del progetto;

già in data 1 agosto 2014 il CIPE ha approvato, misure di defiscalizzazione all'Asse autostradale Pedemontana Lombarda per riequilibrare il Piano economicofinanziario (PEF). L'ammontare delle misure agevolative fiscali è pari a 349 milioni di euro in valore attuale complessivo (IRES, IRAP e IVA) per il periodo di applicazione 2016/2027;

alla luce delle notizie fin qui riportate, eventuali finanziamenti erogati all'opera in questione potrebbero configurare, a giudizio dell'interrogante, un <<aiuto di Stato>>, che le più recenti sentenze della Corte di Giustizia estendono anche alle modalità di finanziamento delle infrastrutture destinate all'uso economico, da sottoporre al controllo della Commissione europea per verificare che non entrino in contrasto con la normativa comunitaria in materia di libera concorrenza- :

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti riportati in premessa

se i contributi di cui il fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 299 della Legge 23 dicembre 2014, n. 190, siano destinati alle società concessionarie o alle società di progetto delle di opere di interconnessione di tratte autostradali o a chi siano destinati in erogazione diretta.

se ritiene che eventuali finanziamenti alle-opere citate in premessa, erogati dallo Stato, possano costituire un aiuto di Stato, e se, in tal caso, a norma dell'articolo 108 del TFUE e del Regolamento applicativo del Consiglio (CE) n. 659/1999, lo Stato italiano abbia assolto all'obbligo di notifica del finanziamento in progetto alla Commissione europea per consentire alla stessa di verificarne la compatibilità con il mercato comune.

CLAUDIO COMINARDI

FERDINANDO ALBERTI

TATIANA BASILIO

GIORGIO SORIAL

MASSIMO DE ROSA

DAVIDE TRIPIEDI

DANIELE PESCO

PAOLA CARINELLI

VINCENZO CASO

MANLIO DI STEFANO