

# Interconnessione autostradale Pedemontana – Brebemi

## Le tappe

La storia del progetto autostradale e della società nata per realizzarlo sono sinteticamente descritte nei riquadri che seguono, tratti dallo stesso sito web della società proponente, “Autostrade Bergamasche”, l’11.12.2022.

- **ottobre 2002** (prot. SI – 16042) la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia accetta la precandidatura di Provincia di Bergamo e Autostrade Lombarde in ordine alla coerenza del progetto di *Interconnessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con il raccordo Autostradale Diretto Brescia – Milano* con la determinazione di cui all’art. 2 comma 2 del Regolamento Regionale 8 luglio 2002 n. 4;
- **24 ottobre 2002** si costituisce a tal fine la Società “Interconnessione Pedemontana Brebemi SpA” in breve “IPB SpA” (oggi denominata Autostrade Bergamasche SpA; di seguito citata: “ABG”) tra Provincia di Bergamo, ABM SpA e Autostrade Lombarde SpA;
- **25 ottobre 2002** ABG presenta il progetto preliminare conformemente a quanto prescritto nell’Allegato 3 del RR 4/02 così come modificato dalla DGR VII/10190;
- **13 dicembre 2002** con DGR n. VII/11578 la Giunta Regionale attesta la coerenza del progetto in argomento con la programmazione regionale, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall’art. 27, c.2 del Regolamento regionale 4/2002;
- **11 marzo 2003** ABG deposita la fidejussione bancaria dovuta ai sensi dell’art. 13 comma 2 del R.R. 4/2002, per il completamento della procedura concessoria (fidejussione annualmente rinnovata e tuttora efficace);
- **13 ottobre 2008** con DGR n. 8199 Infrastrutture Lombarde SpA (di seguito “IL SpA”) assume il ruolo di soggetto concedente dell’autostrada regionale promossa da ABG;
- **novembre 2008** ILSpA avvia il formale dialogo con i Comuni interessati dal tracciato con l’obiettivo “di presentare Infrastrutture Lombarde SpA, illustrare la procedura approvativa dell’intervento (...) e di avviare l’aggiornamento del Progetto Preliminare da parte del Promotore”; dagli incontri emergono nuove esigenze, derivanti dall’evoluzione infrastrutturale, che comportano la revisione progettuale;
- **12 febbraio 2009 e 10 marzo 2010** il Promotore Autostrade Bergamasche SpA presenta il progetto preliminare adeguato come da successive richieste di ILSpA;
- **giugno 2011** dopo l’assenso di ILSpA al progetto revisionato ed al relativo Piano Economico Finanziario, la Provincia di Bergamo avvia la consultazione con il territorio, preliminare alla Conferenza dei Servizi.
- **26.10.2011** Con DGR IX/2418 la Regione indice la Conferenza dei servizi sul progetto preliminare della nostra autostrada
- **8 febbraio 2012** La conferenza dei Servizi, aperta il 15 dicembre 2011, si chiude con l’approvazione del progetto a larga maggioranza

Secondo il cronoprogramma definito con il Concedente Infrastrutture Lombarde SpA:

- **2013/2014** emissione del bando di gara ad evidenza pubblica per l’affidamento della concessione dell’opera
- **2017** conclusione dei lavori.

The screenshot shows the website of Autostrade Bergamasche SpA. The page features a navigation menu with links for HOME, LA SOCIETÀ, IL PROGETTO, IL TERRITORIO, and CONTATTI. Below the menu, there are sections for NEWS and RASSEGNA STAMPA, both with links for construction updates. A prominent graphic reads 'Un efficiente raccordo tra nord e sud'. The 'LA SOCIETÀ' section contains a 'Perché nasce' paragraph explaining the company's origin and a table of shareholders.

| Socio  | % di partecipazione |
|--|---------------------|
| Autostrade Lombarde SpA                          | 22,70%              |
| Provincia di Bergamo                             | 20,40%              |
| A.B.M. Azienda Bergamasca Multiservizi SpA       | 2,67%               |
| Camera di Commercio, I. A.A. di Bergamo          | 4,00%               |
| Comune di Treviglio                              | 0,08%               |
| Comune di Dalmine                                | 0,04%               |
| Comune di Pontirolo Nuovo                        | 0,02%               |
| Consorzio GOL                                    | 3,44%               |
| Consorzio Stabile Eureka                         | 2,79%               |
| Impresa Pizzarotti & C SpA                       | 5,05%               |
| ANCE Bergamo – Associazione Costruttori Edili    | 0,14%               |
| Alpina SpA                                       | 0,37%               |
| UBI BANCA  | 7,31%               |
| Banco BPM  | 7,31%               |
| Intesa Sanpaolo SpA                              | 7,31%               |
| Cassa Rurale Banco di Credito Coop. di Treviglio | 1,51%               |
| VITA Srl   | 14,73%              |
| Totale cap. sociale € 1.357.833,26=              | 100,000%            |

**Tale cronoprogramma non è stato rispettato ed il costo, inizialmente stimato in 451 milioni, iva inclusa, è lievitato a 530.** Dai bilanci societari pubblicati sul sito (solo per gli esercizi dal 2012 al 2017, poi non è stato pubblicato più nulla), si evince che:

- Nel bilancio del 2014 viene dato atto della “revisione del Piano Economico Finanziario depositato presso l’Ente Concedente e la Regione Lombardia alla fine del 2012 e del suo successivo aggiornamento del 2013”; il riesame poteva partire “da una situazione complessiva migliorata” che rendeva realistico l’obiettivo perseguito, su espressa indicazione della Regione Lombardia, di raggiungere l’equilibrio del Piano economico finanziario (PEF) senza il ricorso al finanziamento regionale, o almeno con un ricorso di entità significativamente inferiore di quello previsto, “causa del ritardo dell’emissione del bando di gara”;
- Nella situazione economica patrimoniale al 31 marzo 2015, emerge una perdita d’esercizio pari ad Euro 61.102€, che porta la Società in una situazione rilevante ai sensi dell’art. 2446 del Codice Civile; pertanto, il collegio sindacale evidenzia che “la società, al fine di potere perseguire l’oggetto sociale, necessita in ogni caso di ulteriore capitale di rischio in quanto la disponibilità finanziaria esistente, pur sufficiente nel portare a termine l’esercizio 2015, non potrà certo essere sufficiente per il compimento dell’attività di progettazione fino all’eventuale affidamento della realizzazione.”;
- Nel bilancio del 2015, viene dato atto che la società è stata impegnata nella revisione del progetto “resa necessaria dallo sviluppo del quadro infrastrutturale di riferimento e delle esigenze trasportistiche”. Viene ricordato che l’accoglimento delle modifiche progettuali chieste dal territorio ed accolte dalla Regione avevano comportato la necessità di rivedere il Piano finanziario **e di prevedere un contributo regionale a restituzione; nella difficoltà di ottenere quest’ultimo, l’iter si era fermato** per poi riprendere nel 2015 con la revisione del progetto tecnico e del Piano finanziario, ottenendo una riduzione dei costi di oltre un terzo e la necessità di un prestito più contenuto da parte di Regione Lombardia. Tuttavia, la situazione patrimoniale della società era ormai critica e questo le impediva di riprendere l’iter per una nuova conferenza di servizi e di partecipare alla successiva gara come aspirante concessionario. Pertanto, veniva deliberato l’aumento del capitale sociale, “condizione indispensabile per garantire la continuità aziendale e la realizzazione del progetto”. **Il costo per l’aggiornamento del progetto viene indicato in 111.400 euro.** Il bilancio chiude ancora con una perdita di esercizio;
- Nel dicembre del 2016 è stato sottoscritto con il socio Vita S.r.l. (società con un unico socio) l’Accordo Quadro per svolgere le attività prodromiche all’approvazione del progetto preliminare, all’emissione del bando di gara, alla partecipazione alla gara e quelle funzionali al conseguimento del progetto di realizzazione della infrastruttura; l’incarico è finalizzato a riprendere il progetto 2012 “al fine di bypassare” una nuova conferenza di servizi. Rispetto al 2012, la nuova proposta comprende un tratto autostradale tra la tangenziale sud e il centro di Bergamo (ipotesi poi respinta dall’attuale Sindaco Gori) e prevede l’aggiornamento il piano finanziario;
- Nel bilancio 2016, il Collegio sindacale ricorda che l’aumento del capitale di euro 255.344,26, largamente inferiore all’importo richiesto, è stato sottoscritto per la maggior parte dalla stessa società Vita srl, imponendo però una drastica riduzione dei costi di gestione della società e **ottenendo in cambio l’incarico di cui sopra, per il quale aveva chiesto clausole molto vantaggiose, in parte contenute dall’azione dello stesso Collegio Sindacale. Resta il fatto che, se il progetto andasse a buon fine, VITA srl percepirebbe come compenso il 2% del valore totale dell’investimento (forse questo spiega perché, nonostante la previsione di riduzione dei costi grazie alle modifiche progettuali, di fatto poi il costo lievita....).** Il Collegio ricorda che VITA srl ha versato solo metà del capitale sottoscritto e conclude

ritenendo “abbastanza urgente” una valutazione sulla sussistenza di risorse necessarie alla continuità aziendale.

- Nel bilancio 2017 viene dato atto che, grazie all’accordo con la VITA srl, sono state svolte tutte le attività di progettazione, consulenza, reperimento fondi, ecc. senza incidere sulle spese vive della società Autostrade BG. **Si sottolinea che la realizzazione del “Peduncolo” ha un rilievo centrale nello sviluppo dell’Autostrada e che si è dialogato con l’amministrazione comunale di Bergamo e con quella di Stezzano, per individuare il miglior percorso possibile, mantenendo un coordinamento tra il progetto da sviluppare a livello di Regione Lombardia (approvato da Conferenza dei servizi del 2012) e quello ai livelli comunali.** Il Presidente del CdA sottolinea che, rispetto al 2012, **c’è stato l’impegno “per un sostegno finanziario privato dopo che l’operatore pubblico aveva indicato questo come l’unico problema ancora non risolto”.**

Le successive vicende societarie sono descritte dai quotidiani, ma sul sito non ci sono informazioni.

## **L’intervento regionale**

- Con delibera n. 3531 dell’8 agosto 2020, la Giunta regionale ha approvato un programma per la ripresa economica, previsto dalla legge regionale 9/2020; tra gli interventi è compreso il progetto IPB. Il costo stimato è di 400 milioni ed il contributo regionale viene indicato in 130 milioni. Poiché le risorse regionali con cui viene finanziato il programma per la ripresa provengono da indebitamento, la delibera non individua come beneficiaria la società Autostrade BG ma la società ARIA, interamente partecipata da Regione.
- La possibilità di ricorrere all’indebitamento (disciplinata dall’articolo 3 commi 16-21 della legge 24 dicembre 2003) per finanziare un’opera “privata” viene superata dalla previsione che l’autostrada, al termine della concessione, tornerà nel patrimonio pubblico.
- Si dichiara gli interventi sono stati individuati a seguito dell’esame “delle istanze emerse nei tavoli territoriali provinciali” e del “livello di cantierabilità degli interventi”, criterio ovviamente finalizzato a favorire la ripresa economica. Tuttavia, la stessa delibera approva anche l’allegato 3, che include gli interventi per i quali viene individuato l’ente beneficiario ma non l’annualità della spesa prevista a titolo di contributo, prevedendo che quest’ultimo sia effettuato con “una o più deliberazioni a seguito della predisposizione del cronoprogramma di spesa da parte del beneficiario”. Il progetto IPB rientra nell’allegato 3.
- Nonostante l’esigenza di privilegiare gli interventi cantierabili, con deliberazione 3749 del 30.10.2020, la Giunta regionale, nell’approvare alcune modifiche alla delibera 3531/2020, definisce le annualità in cui dovranno essere ripartiti i contributi per il progetto IPB, prevedendo che il finanziamento decorra al 2023 e si concluda nel 2027.
- Con deliberazione regionale n. 4381 del 3 marzo 2021, il programma degli interventi per la ripresa economica viene nuovamente aggiornato ed il costo dell’ “Autostrada regionale Interconnessione Pedemontana passa da 400 a 430 milioni di euro, pur lasciando il contributo regionale a 130 milioni di euro.
- Con delibera 5484 dell’8 novembre 2021 viene approvato lo schema di accordo di collaborazione tra Regione Lombardia e Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., per il conferimento a CAL S.p.A. delle funzioni di stazione appaltante, di autorità espropriante e di soggetto concedente per l’Autostrada, prevedendo:
  - un compenso a per CAL spa di 897.000€;
  - l’incremento del contributo regionale da favore dell’autostrada, che passa da 130 a 146,4 milioni di euro.
- Con delibera n.6186 del 28 marzo 2022:

- vengono assunte le conclusioni della conferenza di servizi del 2012 (quindi, si conferma che è quello il progetto di riferimento), ritenendo che “i contenuti progettuali modificati successivamente alla conclusione dei lavori della Conferenza di Servizi del 2012 data la loro natura non sostanziale, non possano mutare l'espressione complessivamente favorevole della maggioranza registrata nella seduta conclusiva di Conferenza dei Servizi del 31 gennaio 2012 (e della seduta di aggiornamento dell'8 febbraio 2012);
- viene approvato il progetto di fattibilità dell'IPB, rimandando alla redazione del progetto definitivo “la trattazione e la soluzione delle osservazioni pervenute successivamente alla conclusione della conferenza di servizi”(occorre chiedersi se tali osservazioni riguarderanno anche l'eliminazione del tratto di collegamento con la città di Bergamo e il mancato collegamento con la Pedemontana, vista la modifica del progetto di quest'ultima....);
- viene definita in 60 anni la durata della concessione dell'autostrada, decorrenti dalla sua completa apertura al traffico (in pratica la durata complessiva è di 63 anni), dietro il pagamento di un canone concessorio annuo di 1,2% dei proventi netti dei pedaggi (pertanto, se il traffico sarà inferiore alle aspettative, il Concessionario dovrà corrispondere un canone minore);
- si prevede di erogare il contributo pubblico in 4 rate, di cui l'ultima a fronte di un avanzamento del 75% dell'opera, quindi ancora molto prima del collaudo finale.

**Infine, si evidenzia che:**

- nello studio commissionato dalla Provincia di Bergamo allo studio META srl, di Monza, e consegnato alla stessa Provincia il 31.1.2019, tra le 3 opzioni esaminate per il collegamento Treviglio – Bergamo, l'opzione relativa all'IPB non risulta essere la più conveniente (lo studio è allegato alla presente relazione)
- Felice Sonzogni, ex assessore della Giunta provinciale di Valerio Bettoni, in più occasioni ha sottolineato la diversità tra il progetto IPB, allora da lui stesso sostenuto, e l'attuale progetto di autostrada. Sulla carta, il tracciato non è cambiato di molto ma sono cambiate le condizioni;: il vecchio progetto doveva connettere la Pedemontana e la Brebemi, mentre ora si sa che l'autostrada si fermerà a Dalmine, doveva essere un'opera interamente finanziata dal privato, mentre oggi è previsto un ingente finanziamento pubblico, non ci doveva essere nessun pedaggio per chi la utilizzava senza connettersi con un'altra autostrada, mentre oggi il pedaggio, anche se calmierato dal contributo pubblico, è comunque previsto.
- il progetto IPB risulta in contrasto con le molteplici osservazioni formulate dalla stessa Regione nel rendere il giudizio di conformità sul Piano Territoriale di Coordinamento provinciale approvato dalla Provincia di Bergamo, in cui è più volte segnalata la necessità di tutelare l'ambiente di pianura, ricostruendo gli ambiti di naturalità e valorizzando le peculiarità storico – ambientali. Sullo stesso sito di Autostrade Bergamasche, al fine di dimostrare la valenza dell'opera anche come mezzo per incrementare il turismo, vengono fatte rilevare le caratteristiche del territorio come segue:  
*“Molte sono le persistenze storiche, come impianti e strutture dei borghi di origine medievale, castelli, residenze nobiliari, nuclei agglomerati di ‘corti’; chiese parrocchiali del XVIII e XIX di particolare dominanza percettiva; santuari, eremi, abbazie, conventi, oratori campestri, luoghi votivi o rituali, commemorativi di eventi storici (‘morti’), siti di battaglie, siti archeologici, archeologia industriale e villaggi operai (si vedano le schede dei singoli Comuni). Si segnala a tal proposito un recente studio dell’Università Cattolica del Sacro Cuore di Brescia che, analizzando il territorio che graviterà, da un punto di vista viabilistico, sulla nuova autostrada tra Brescia e Milano (la “Brebemi”) e sul collegamento tra Bergamo e Treviglio, ha portato alla registrazione puntuale di tutti gli elementi “osservabili” in ognuno dei quasi 130 Comuni analizzati, dai dati demografici alle presenze storico artistiche, dalle produzioni tipiche ai parchi naturali, dagli eventi folkloristici alle manifestazioni religiose, dall’afflusso turistico negli agriturismo ai pernottamenti in hotels. La lettura critica dei dati ha dipinto una cospicua serie di “quadri tematici” del territorio, in cui compaiono evidenti le vocazioni dei singoli comuni o delle aree omogenee, gli elementi di loro attrattività, il livello di fruizione e quindi il grado di potenzialità di sviluppo turistico nell’ottica di valorizzare culture, in senso lato, oggi poco evidenti.”*