

CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 12 febbraio 2024 alle ore 09:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito nella sala delle proprie sedute per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

La presente seduta si è svolta in modalità mista, come previsto dal Capo VII bis, art. 31 bis e ss., del Regolamento del Consiglio provinciale approvato con delibera n. 60 del 22 giugno 2022.

Presiede BRAGLIA FABIO, Presidente, con l'assistenza del Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 12 membri su 13, assente n. 1.

In particolare, risultano:

BRAGLIA FABIO	Presente
COSTI MARIA	Presente in videoconferenza
GUERZONI PAOLA	Presente in videoconferenza
LAGAZZI IACOPO	Presente in videoconferenza
MUZZARELLI GIAN CARLO	Presente
PLATIS ANTONIO	Assente
POGGI FABIO	Presente in videoconferenza
REBECCHI MAURIZIA	Presente
SANTORO LUIGIA	Presente in videoconferenza
VENTURINI STEFANO	Presente in videoconferenza
VERONESI MATTIA	Presente in videoconferenza
ZANIBONI MONJA	Presente in videoconferenza
ZAVATTI LAVINIA	Presente in videoconferenza

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 5

COMUNICAZIONE DEI PRESIDENTI DI AUTOSTRADA CISPADANA SPA E AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO SPA RELATIVA ALLE SOCIETÀ CHE RAPPRESENTANO

Oggetto:

COMUNICAZIONE DEI PRESIDENTI DI AUTOSTRADA CISPADANA SPA E AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO SPA RELATIVA ALLE SOCIETÀ CHE RAPPRESENTANO

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Ringraziamo i due Presidenti, Emilio Sabattini e Graziano Pattuzzi, per aver risposto positivamente alla richiesta che era pervenuta dal nostro Consiglio Provinciale a seguito di un ordine del giorno: richiesta congiunta sia da maggioranza che opposizione, per avere un po' di informazioni sullo stato di fatto rispetto alla situazione sia per quanto riguarda le due autostrade, che per quanto riguarda il tema della concessione di Autobrennero. Quindi partiamo da chi volete. Partiamo dalla Cispadana, Graziano Pattuzzi. Grazie.

PATTUZZI GRAZIANO - Presidente Autostrada Cispadana SpA

Grazie dell'invito. Non avremmo potuto dire di no, quindi siamo qui. Adesso, a parte le battute, buongiorno, non so se devo ripercorrere un po' tutta la storia velocemente, se sia necessario. Nel 2006 la Regione esce con un bando di gara e mette a gara il tratto A22 Reggiolo Rolo con il collegamento A22-A13 Reggiolo Rolo-Ferrara Sud, per realizzare una strada a pedaggio, dopo che la Regione Emilia Romagna a fine 2004-2005 aveva fatto uno studio di fattibilità che gli dava delle indicazioni che era possibile realizzare per quel tratto una strada a pagamento, a fronte del fatto che da molti anni, ma sicuramente a partire dagli anni in cui sono stati realizzati alcuni stralci nel ferrarese della Cispadana a scorrimento veloce, la Regione aveva dovuto constatare che la realizzazione dell'intera arteria a scorrimento veloce con le risorse pubbliche sarebbe stata una storia molto lunga e complicata. Dopo che nel 1999 la Regione si era impegnata anche con delle diverse iniziative anche sul territorio modenese, in modo particolare nell'area nord del modenese, con un impegno a realizzare e a riconoscere che questa è un'arteria indispensabile per quei territori. I termini per presentare l'offerta di questo bando dal 2006 scadevano in gennaio del 2007. A quel punto presentarono tre proposte o comunque tre proposte che vennero ritenute ammissibili sulla base del bando di gara; poi la Regione fece le sue valutazioni e indicò nell'ATI Autobrennero-Pizzarotti-Coopsette il progetto migliore presentato. In quella fase era per individuare il promotore; l'offerta e la proposta del promotore è stata messa a gara dalla Regione, che ha visto la partecipazione, la gara evidentemente in quella fase era riservata esclusivamente a coloro che avevano partecipato alla prima fase, questa vide la partecipazione di due cordate: una capitanata da Autostrade per l'Italia-CMB, e è un'altra da Condotte. La proposta di Condotte venne ritenuta dalla Regione migliorativa rispetto alla proposta del promotore e il promotore, ATI Autobrennero-Coopsette-Pizzarotti, esercitò il diritto di prelazione. Tutta questa fase si è conclusa con il febbraio 2010. Quindi devo dire che nonostante due gare, eccetera, eccetera, questa fase è andata, se la vediamo dopo, molto, molto spedita rispetto a quello che è accaduto dopo. In marzo 2010 viene costituita la Società Autostrada Regionale Cispadana SpA, che vede il 51% di presenza di Autobrennero, che aveva già il 51 nell'ATI; il 19% Coopsette, il 19% Pizzarotti, e poi sono stati aggiunti rispetto alla prima fase altri sette Soci che erano già nell'accordo, erano Soci aggregati, mentre tre erano i Soci promotori, è stata costituita questa società che ha iniziato a interloquire da un lato con la Regione per arrivare alla sottoscrizione di una convenzione e dall'altro al lavoro di valutazione del progetto preliminare e alla sua acquisizione, perché il progetto preliminare non era di proprietà evidentemente della Società, ma era di proprietà dei tre Soci che hanno poi ceduto alla Società attraverso perizie che sono state fatte. Sulla base di questo la Società ha acquistato il progetto per un valore molto, molto inferiore rispetto a quelle che erano le quotazioni e le

valutazioni fatte sulla base anche dei prezzi di mercato. Nel novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione e ARC SpA. Sottoscritta la convenzione, la Regione ha aperto la Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare che era andato a gara per raccogliere le valutazioni e le indicazioni dei territori, degli stakeholder. La Conferenza dei Servizi naturalmente vedeva coloro che hanno diritto a sedere in quel consesso; alla fine è uscita con l'accoglimento di una parte dei suggerimenti, delle valutazioni e delle indicazioni che sono state date in Conferenza dei Servizi, e ha dato indicazione alla Società di provvedere all'aggiornamento del progetto preliminare sulla base delle indicazioni che erano sorte dalla Conferenza dei Servizi. Questo ha comportato un anno e mezzo grosso modo di lavoro. In luglio del 2012 la Regione ha dato l'ok al progetto sotto la valutazione tecnica, perché l'approvazione di un project prevede anche la parte economico-finanziaria esclusivamente in sede tecnica per potere presentare il progetto definitivo in VIA. Il 2 settembre 2012 la Società ha presentato al Ministero dell'Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali allora, poi Ministero della Cultura, il progetto dopo aver acquisito il parere favorevole della Regione anche sotto l'aspetto ambientale; poi in effetti la Regione soprattutto si esprimeva nel processo di valutazione della VIA. La prima valutazione è uscita con una serie di prescrizioni da parte del Ministero dell'Ambiente e una bocciatura da parte del Ministero dei Beni Culturali, che ha richiesto delle modifiche progettuali che sono state apportate dalla Società, ripresentate in sede di Ministero per la VIA, e successivamente a questa presentazione di modifiche sono state richieste ulteriori integrazioni e modifiche che la Società ha provveduto a presentare. Siamo arrivati con il Decreto VIA che è arrivato il 27 luglio 2017, e il Decreto è uscito in Gazzetta Ufficiale il 2 settembre 2017, quindi esattamente ha cinque anni questo percorso ed è stato uno degli elementi chiaramente che poi ha fatto sì che il progetto incontrasse ulteriori problemi e difficoltà. Durante una delle modifiche che è stata apportata in sede di VIA, è stata anche quella che ne è derivata dalle nuove esigenze che scaturivano dal terremoto del maggio 2012; alla luce di questo terremoto, si è potuto verificare che, soprattutto in certe aree tra ferrarese e modenese, ma soprattutto nel ferrarese, il tema della liquefazione era un tema che si era presentato, che ha richiesto delle modifiche progettuali con delle integrazioni dal punto di vista strutturale e anche dei costi significativi. Una volta che il progetto è uscito approvato dalla VIA, da un lato la Regione ci ha sollecitato a chiedere l'istituzione anche in anticipo dell'Osservatorio ambientale, perché il Decreto che ne è uscito dalla VIA prevedeva prescrizioni in sede di progetto definitivo, in sede di progetto esecutivo e in sede di esecuzione, ma quelle che riguardavano il progetto definitivo dovevano poi essere chiaramente valutate dall'organismo Osservatorio ambientale e pertanto si è provveduto a richiedere questo, che è stato istituito a partire dal novembre del 2019; organismo che aveva una durata di tre anni, che ha svolto l'attività e che prevede al suo interno, allora nella prima fase, poi è stato modificato successivamente da Decreti Ministeriali, ma nella prima fase prevedeva due rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, due del Ministero dei Beni Culturali, uno della Regione Emilia Romagna e uno per le quattro Province che sono interessate all'infrastruttura, e cioè Provincia di Modena, Ferrara, Reggio Emilia e Parma, perché Reggio Emilia e Parma, Parma in particolare, Reggio è interessata sia sul fronte dell'autostrada, sia sul fronte del completamento della Cispadana a scorrimento veloce, mentre Parma, la Provincia di Parma, ha solo una parte della Cispadana a scorrimento veloce, che è quella che sta fuori da Reggiolo, arriva fino a Trecase di Parma. Il primo Osservatorio che si è insediato ha svolto tutte le verifiche e ha dato l'ok, chiedendo delle integrazioni, chiedendo di un nucleo tecnico che approfondisse e fosse interlocutore dell'Osservatorio stesso; la Società ha provveduto a tutte queste richieste ed esigenze. Nella prima fase la Società provvedeva anche alla segreteria dell'Osservatorio ambientale. Poi con il primo Governo Conte-Lega, il Ministro ha provveduto ad emanare un nuovo Decreto, che ha modificato la rappresentanza all'interno dell'Osservatorio, prevedendo due rappresentanti del Ministero dell'Ambiente, uno solo del Ministero della

Cultura, restando uguale per Regione e Province, e mettendo la segreteria in capo al Ministero dell'Ambiente. L'Osservatorio è retribuito, viene retribuito dalla Società, così come prevedono le leggi, eccetera. L'Osservatorio è stato praticamente, tranne le Province, la Regione e il Ministero dell'Ambiente, il resto è stato modificato nei suoi rappresentanti, compreso il Presidente. Recentemente è uscito un Decreto che dà validità quattro anni a questa Organismo, non più tre, come era previsto anche nel Decreto del primo Governo Conte; il nuovo Osservatorio dall'ultimo Decreto durerà in carica quattro anni. Non si capisce, abbiamo chiesto anche al Ministero se questo, pur essendo già in essere nel momento in cui è entrato in vigore questo Decreto, durerà quattro anni o cinque, ma poco importa. Sta in sostanza che l'Osservatorio ambientale resterà in carica fino al collaudo delle opere, eccetera, eccetera. Quindi saranno soggetti eventualmente nuovi che vengono indicati in questo Organismo. Il nuovo Osservatorio di fatto si è trovato con tutta la verifica sul progetto definitivo già svolta e sul progetto esecutivo non essendoci ancora; quindi, nessun tipo di attività da svolgere, e quindi ha fatto una ricognizione sull'attività che aveva svolto l'Osservatorio, ha fatto tutte queste attività. Sul fronte del progetto e della parte finanziaria, diciamo che questo percorso ha incontrato, tranne lo tsunami, credo tutti i problemi che si sono presentati: la crisi economica del 2008-2009, ma siamo già in progetto, il terremoto che ha richiesto delle modifiche, la pandemia che ha modificato in modo sostanziale almeno per un certo periodo di tempo i pilastri del project, adesso non ho spiegato esattamente e mi scuso, ma casomai ci torneremo su questo, il bando di gara prevedeva che fosse un finanziamento a project e prevedeva che le risorse pubbliche potessero essere massimo 300 milioni di euro. L'aggiudicazione è stata con 179.600.000 euro il contributo della Regione, perché questa in particolare era l'offerta poi fatta da Condotte, e quindi che aveva ridotto significativamente il contributo pubblico e aveva ridotto la durata della concessione, quindi due elementi che pesavano evidentemente sulle valutazioni previste dal bando e che quindi hanno pesato e hanno indicato la condotta nella scelta. Quindi bisogna trovare un equilibrio economico finanziario per andare avanti e per trovare. La pandemia ci ha bloccato per diverso tempo; si sono trovati gli equilibri economici dopo la pandemia, dopo che il traffico ha ripreso, perché l'alimentazione evidentemente principale di questo project è data dal traffico, dalle barriere che si alzano e si abbassano, all'entrata e all'uscita degli automezzi che circolano su questa infrastruttura. Dopodiché è arrivata la botta finale dell'aumento delle materie prime; aumento delle materie prime che ha significato per noi un aumento dei costi di costruzione intorno al 50% e poi purtroppo ci sono ancora delle materie prime che continuano a crescere nel nostro territorio dopo l'uscita degli ultimi prezzari sia regionali che ANAS, in modo particolare il calcestruzzo che continua a lievitare. Siamo, nonostante questo, in dirittura d'arrivo forse nel trovare un equilibrio economico finanziario. E' in corso il confronto con la Regione Emilia Romagna; anche nelle prossime settimane ci saranno, sulla base delle nuove valutazioni che sono state fatte, tenendo conto dei nuovi costi di costruzione, per un equilibrio economico finanziario che si raggiunge attraverso un miglioramento del traffico pesante rispetto al 2022, che vede un aumento ulteriore in modo particolare del traffico leggero e una conferma del traffico pesante che è tornato a dei livelli, già a partire dal 2022, il traffico pesante, anzi nel 2022, fine 2022-2023, vede in questo territorio, in quest'area interessata a questa infrastruttura, vede un aumento rispetto al 2019 pre pandemia. E oggi si conferma, rispetto alle valutazioni che stiamo facendo proprio in questi giorni, in queste ore di nuovo per potere vedere qual è l'andamento, si conferma il traffico pesante e c'è un aumento anche intorno al 5% in sostanza del traffico leggero. Quindi morale: siamo di fronte credo a delle ipotesi che possono vedere finalmente - speriamo che non succeda nient'altro - un equilibrio economico finanziario. Il tutto chiaramente è legato alla concessione dell'autostrada A22 dell'Autobrennero perché, all'interno del piano economico finanziario presentato da Autobrennero, Società che ha, secondo la legge, la possibilità di chiedere il

rinnovo della concessione, rinnovo che va avanti dal 30 aprile 2014 con delle proroghe amministrative di anno in anno, dà la possibilità di realizzare il rinnovo della concessione o attraverso la gara, chiaramente che è lo strumento, o attraverso la creazione di una Società e di una gestione in house, oppure anche attraverso la partecipazione di un PPP, un partenariato pubblico privato. La Società Autobrennero ha provveduto a presentare questo a maggio del 2022 e ora il progetto, dopo le verifiche del Ministero, eccetera, eccetera, è alla valutazione dell'ART, l'Autorità di Regolazione del Traffico, per valutare rispetto alla tariffa le proposte in sostanza che questo PPP contiene sul fronte tariffario. Dovrebbe essere da Roma, dal Ministero e dal Ministro, sembra tutti i giorni sono buoni, perché esca questo dall'ART, per poi passare al CIPES, per essere poi definitivamente approvato dal Ministero con l'uscita del bando. All'interno della proposta di PPP di Autobrennero ci sono risorse aggiuntive rispetto alla gara e rispetto anche a tutto il percorso che abbiamo fatto in questi anni con la Regione Emilia Romagna, ci sono delle risorse aggiuntive da parte della Società che gestirà fra l'altro l'A22, che sarà presumibilmente forse Autobrennero essendo il promotore e potendo esercitare il diritto di prelazione, però potrebbe essere un altro soggetto e comunque, chiunque esso sia, ha l'obbligo, se il bando uscirà, come il Ministero ha garantito, con queste risorse aggiuntive che devono essere erogate alla Società ART, che riguarda anche Campogalliano, ma dirà il Presidente Sabattini. Quindi è evidente che il tutto è legato al fatto che la concessione Autobrennero vada avanti, in sostanza arrivi il bando e arrivi la gara. Cosa possiamo aggiungere? Credo che l'interesse, e della Regione, e della Società, Società che fino ad oggi i costi li ha sostenuti interamente la Società, non c'è un soldo pubblico che è stato erogato, anche su questo sempre per essere chiari. Il nostro percorso è stato un percorso che ha comportato spese importanti, direi importantissime da parte della Società perché ha dovuto acquisire il progetto preliminare dai tre Soci promotori, ha dovuto fare il progetto definitivo, ha dovuto fare due modifiche al progetto definitivo in corso di VIA, .Ha dovuto fare decine e decine di piani economici finanziari che si cambiavano e modificavano con il corso del cambiamento dei dati, come dicevo, terremoto, pandemia, aumento dei costi delle materie prime, sempre nella ricerca evidentemente dell'equilibrio. Diciamo che oggi l'interesse di entrambi i soggetti, pubblico o privato, è che questa operazione vada in porto perché altrimenti credo che le eventuali cause che dovessero porsi sono comunque, oltre che una sconfitta, sono danni su entrambi i fronti. Parlare di una Cispadana a scorrimento veloce è un'ipotesi che, intanto richiede di chiudere questo tema; se si chiude, bisogna vedere in che modo si dovesse chiudere; il progetto potrebbe essere della Società, o pubblico. Vuol dire ripartire da capo in sostanza, ripartire da capo, ripartire con il progetto, con la VIA, con tutto il percorso che noi abbiamo fatto. Quindi credo che parlare di questo significhi parlare ai nostri nipoti o pronipoti dell'infrastruttura. Purtroppo, come abbiamo potuto constatare, questo è un paese che è molto complesso, che le infrastrutture richiedono percorsi e complicati, difficili, che i territori giustamente credo hanno voce determinante su questo, e il percorso è talmente lungo che rischia di sfinire gli attori. Oggi siamo a un passo dal dire arriviamo al traguardo e quelli sono territori dove l'esigenza di una infrastruttura è fuori discussione, tant'è che non la mette in discussione nessuno. Si discute sulle caratteristiche dell'infrastruttura, non mi pare sull'esigenza di avere un'infrastruttura che colleghi est-ovest o ovest-est, come vogliamo, questo territorio, che produce pil, eccetera, eccetera. Ho tralasciato tutti gli aspetti ambientali dell'inquinamento che, dagli studi che noi abbiamo fatto e che abbiamo presentato, e che ci hanno richiesto con degli aggiornamenti anche l'Osservatorio ambientale, dicono che l'inquinamento in quei territori non aumenterebbe ma si ridurrebbe, a fronte del fatto che oggi passano per i centri abitati, perché questo traffico comunque c'è, richiedono fermate, eccetera, eccetera, ai semafori e quindi soprattutto i mezzi pesanti inquinano più che a passare a delle velocità costanti e non attraversando i centri abitati.

E io mi fermerei qui perché ho capito che l'ho fatta molto lunga, così nel mentre mi sposto e lascio il posto anche al Vice Presidente, che ho visto che è arrivato, nonché Sindaco di Modena.

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Grazie. Adesso passo la parola a Emilio Sabattini per Autostrada Campogalliano Sassuolo. Poi dopo chiaramente avrete tutti la possibilità di fare le domande che ritenete opportune. Prego.

SABATTINI EMILIO - Presidente Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA

L'Autostrada Campogalliano Sassuolo, detta AutoCS, nasce nel 2014, a seguito di un evento che alcuni parti, che poi hanno costituito la Società, dove il 51% è di A22, poi c'è una quota di Pizzarotti, Coopsette, il COSEAM di Modena e alcune altre piccole Società locali con lo 0,5%, che costituiscono Autostrada Campogalliano Sassuolo dopo aver partecipato a un bando nazionale, promosso dal MIT, per la realizzazione del collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo. Successivamente la Regione chiederà di integrare la realizzazione di quest'opera con il tratto che collega a Rubiera, per la messa a sistema di quella rete stradale. Finanziariamente si regge su alcuni assi: i privati mettono in campo 75 milioni con il loro capitale sociale; non c'è nessun contributo pubblico a fondo perduto; c'è un cosiddetto chiamato contributo di 214 milioni da parte dello Stato, che però deve essere restituito dalla Società allo Stato stesso. Poi certo, c'è la quota riferita alla bancabilità, che saranno rappresentati da circa altri 200 milioni in base all'accordo che la Società dovrà realizzare con il sistema bancario. La copertura finanziaria viene recuperata attraverso concessioni quindi questo è il quadro all'interno del quale opera, si muove sul piano finanziario la Società, la quale presenta il progetto esecutivo nel novembre del 2018, lo presenta al MIT; il MIT nel febbraio del 2019 comunica al concessionario, alla Società, di avere trasmesso alla struttura tecnica gli elaborati progettuali, unitamente alla convenzione vigente per la predisposizione della valutazione, se vi ricordate, secondo la metodologia dell'analisi costi-benefici. La valutazione si conclude positivamente e quindi l'opera può partire. Poi naturalmente si inserisce nel contesto della pandemia, i lavori non partono; conclusa la pandemia, emerge un altro problema: l'aumento - lo ha richiamato poco fa Pattuzzi - la forte lievitazione dei costi con le conseguenze necessarie per ridare credibilità e sostenibilità al piano economico finanziario e quindi si pone questo elemento da discutere con il Ministero per ritrovare la sostenibilità finanziaria per l'opera. La Società avanza al Ministero una proposta, dove in sostanza AutoCS, A22 in modo particolare, porterà il capitale da 75 a 100 milioni, metterà in campo ulteriori 100 milioni aggiuntivi, a fondo perduto naturalmente, e ulteriori 100 milioni per fare che cosa? Come prestito da restituire alla fine della realizzazione dei lavori. Quindi sostanzialmente sono 225 milioni. In più i Soci si impegnano a ridurre di fatto ad azzerare la loro redditività: era prevista una redditività nell'ambito della realizzazione dell'opera per i Soci ma, essendo un'opera pubblica, si mette in campo anche questa offerta. Quindi viene avanzato al Ministero un nuovo piano economico finanziario che si regge su queste proposte. Il piano economico naturalmente deve essere approvato, è in via di approvazione da parte del Ministero; deve essere trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze, al MEF; poi diventare al CIPE e deve essere registrato alla Corte dei Conti. Nel frattempo la Società ha trasmesso i decreti per l'esproprio, e quindi ci sono le condizioni - noi siamo in una fase diversa rispetto alla Società della Cispadana - ci sono le condizioni per dare continuità su un piano economico che deve essere approvato e, approvato il piano economico, si dovranno definire i costi della bancabilità, ma siccome è sostenibile quel piano finanziario, certamente i maggiori Istituti creditizi sono interessati e disponibili a stabilire la partnership con la Società stessa e quindi mancherà poi l'ultimo anello. Comunque oggi c'è la condizione per partire con gli espropri. Infine l'altro elemento, anche questo importante, in data 17 settembre l'Assemblea dei Soci ha approvato il richiamo del capitale. Fino ad allora non

era mai stato richiamato il capitale dei famosi 75 milioni, che diventano 100, si parte: i Soci metteranno a disposizione il capitale. Naturalmente una parte dei Soci non esiste più, perché la crisi ha prodotto il fallimento di Coopsette, ha prodotto il fallimento di COSEAM, della Società modenese, ha prodotto il fallimento del picco delle altre Società locali che partecipavano nell'ambito della Società, e sono rimasti di fatto due Soci: uno l'Autobrennero evidentemente e l'altro socio è Pizzarotti. L'Autobrennero si farà carico anche dei soci, a dare copertura al capitale dei Soci che sono falliti. Al momento non ho nient'altro da aggiungere.

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Grazie. Adesso chiaramente, se i Consiglieri hanno delle domande in merito, approfittando della presenza dei due Presidenti per avere qualche chiarimento o qualcosa, apriamo la possibilità di fare alcune domande, quindi prego, se qualcuno. Purtroppo è un Consiglio Provinciale, quindi dobbiamo dare la possibilità di intervento solo ai Consiglieri. Il pubblico non lo posso fare intervenire perché siamo dentro un Consiglio Provinciale. Organizzeremo eventualmente su richiesta un incontro, però devo per Statuto devo dare la possibilità ai Consiglieri. Ci metteremo in contatto e organizzeremo qualcosa. Prego i Consiglieri per alzata di mano.

ZAVATTI LAVINIA - Consigliere

Grazie Presidente. La mia domanda è rivolta al Dottor Pattuzzi. A seguito dell'esposizione volevo chiedere, visto il convegno del 2018 che si è svolto credo a Berlino, volevo chiedere come pensa che sia più favorevole a una soluzione come la Cispadana autostradale, quando nel 2027, ora nel 2030 perché sono slittati i termini, si è appunto dato evidenza che verrà impedito sul Brennero quello che è il trasporto su gomma e verrà privilegiato unicamente il trasporto su ferro. Quindi la domanda è: perché non potenziare quelle che sono le reti di trasporto su ferro come stanno facendo i nostri vicini in Veneto, e invece privilegiare un'opera così impattante sia dal punto di vista economico e anche ambientale, quando sappiamo che questo tipo di opera non va ad ovviare o a rispondere a quelli che sono i reali bisogni anche del trasporto di persone e merci locali, perché il trasporto di persone e merci locali difficilmente utilizzeranno un'infrastruttura del genere per muoversi nel breve tratto, e come potremo noi rimanere in corsa con quella che sarà poi la realizzazione e l'unica forma di trasporto che sarà quella su ferro per passare appunto oltre frontiera? Quindi saremo costretti poi in rincorsa ad impiegare una quantità di fondi fuori dal Comune per poi realizzare anche opere infrastrutturali su ferro, o sarebbe più conveniente puntare e strizzare l'occhio a quelli che sono i potenziamenti su ferro e pensare di ridurre questa opera da autostrada a strada a scorrimento veloce? Grazie.

PATTUZZI GRAZIANO - Presidente Autostrada Cispadana SpA

Io devo dire che in primo luogo questa domanda va posta ai programmatori, cioè è la Regione Emilia Romagna che ha fatto il bando e che continua a sostenere che questa è un'arteria indispensabile; al Ministero dell'Ambiente che dice i soggetti dei trasporti che ha sollecitato e ha chiesto che vi fossero risorse messe a disposizione nel bando di gara della A22 per queste infrastrutture. Credo che la cosa che ci dovrebbe, non so, parlare per quanto mi riguarda, poi è chiaro che, ripeto, noi siamo degli esecutori di scelte che hanno fatto giustamente coloro che sono preposti a scegliere e a governare il territorio e a infrastrutturare il territorio. Ho tralasciato prima fra l'altro, l'Autobrennero nella nostra Società è partita con il 51, oggi ha il 54,3 perché ha acquisito la parte di COSEAM fallito; già quindi un'operazione questa fatta perché noi abbiamo richiamato il 92% del capitale sociale sottoscritto all'atto della costituzione della Società per vivere in questi anni e realizzare tutta quella progettazione e tutto quel lavoro finanziario che cercavo di dire e riassumevo molto chiaramente prima, il fatto di essere dentro una Società come Autobrennero, credo garantisce anche rispetto a quello che diceva la Consigliera Zavatti, perché Autobrennero è il secondo operatore italiano di trasporto merci su

ferrovia. Dopo FS Cargo è oggi il secondo operatore dopo che costituì in tempi non molto lontani RTCI e Locomotion, con fra l'altro presenza anche degli austriaci, e ha acquisito negli ultimi anni un'altra Società, e quindi oggi è un operatore importante che lavorerà sul tratto in particolare per le merci che devono andare al nord, Verona, Monaco o altre destinazioni dove sempre di più verrà implementato, ma a Verona ci devono arrivare e ci arrivano tramite... L'altro elemento sempre importante, devo dire il Presidente Sabattini lo ricorda sempre, nel nostro paese le merci fanno una distanza media di 300 chilometri e bisogna che arrivino dove ci sono i transit point, gli scambi gomma-ferro, eccetera, eccetera. Quindi resta un'infrastruttura anche da coloro che studiano il traffico indispensabile. Parlare di un'infrastruttura a scorrimento veloce anziché una strada a pedaggio, è ritornare alla stazione di partenza con i tempi e le modalità, credo che non vedremo, visto la storia che abbiamo, nel tempo. E le risorse - adesso questo lo dico e l'Ingegnere mi vieta di dirlo, ma abbiamo anche fatto una valutazione: non è affatto vero che con il 50% di 1.700.000.000 che costa Cispadana si può fare la strada a scorrimento veloce, perché ci sono tutta una serie di opere che non costano il 50% se tu riduci da due a una carreggiata. Quindi passiamo e parliamo molto probabilmente, da una stima parametrica, parliamo di oltre un miliardo, comunque, per completare la Cispadana a scorrimento veloce, partendo dal tratto che nel ferrarese è stato realizzato. Quindi questi sono gli elementi che possiamo dire. Dopodiché, ripeto, noi siamo degli esecutori e abbiamo un contratto in mano che dobbiamo onorare, ed è per questo che siamo stati in campo in questi lunghi 14 anni, parliamo dalla gara in poi, perché abbiamo un contratto da onorare, abbiamo dei vincoli e degli impegni che giustamente la Regione ha preteso, compreso delle polizze assicurative molto onerose, che obbligano la Società a realizzare quello che è da sottoscrivere. Dopodiché la Regione decide di tornare indietro rispetto a questo, noi non siamo altro che coloro che prendono atto, però i vincoli sono anche per la Regione e quindi chiederanno di rispettarli. Poi se si trova l'accordo fra due, ma altrimenti ci sarà un soggetto terzo che dirà chi ha ragione, chi non ha ragione, e se ci sono dei danni da una parte o dall'altra da pagare. Questo è, noi siamo lì e, ripeto, la convenzione è stata sottoscritta a novembre del 2010. Quindi purtroppo questi sono i tempi.

MUZZARELLI GIAN CARLO - Consigliere

Intanto grazie. E' un'occasione per provare a sviluppare un altro approfondimento rispetto alle esigenze dei territori. Parto un po' da lontano per arrivare vicino. Credo che il quadro complessivo della mobilità e della sostenibilità della mobilità debba essere affrontato perché è attraverso la sfida e la logistica che noi continueremo ad avere i nostri territori più competitivi o meno competitivi. Noi abbiamo un quadro di produzioni che consentono ancora redditività; quella redditività che consente poi quella redistribuzione che fa vivere la coesione sociale. In questa dinamica di competitività dobbiamo prendere atto che dobbiamo realizzare reti stradali, reti autostradali che servono, le reti ferroviarie, le reti di produzione di nuovi combustibili. Lo dico perché vorrei superare le fantasie, vorrei provare anche a capire che cosa è possibile fare per evitare che passino dei messaggi sbagliati. Tutto deve essere fatto nel migliore dei modi e tutte le opzioni devono essere realizzate nel migliore dei modi, proverò a dirlo, ma è chiaro che le scelte che stiamo facendo anche come Amministrazione sul tema dell'idrogeno cambieranno l'assetto della mobilità in prospettiva in modo forte. E quindi da un certo punto di vista noi dobbiamo provare a capire come realizzare le connessioni che la Regione ha previsto tra mare e Europa da un lato, e quindi in un modo o nell'altro di realizzare una viabilità compatibile sul tema Cispadana, e dall'altra parte provare a risolvere per quanto è possibile nel modo migliore il potenziamento dei sistemi delle reti, anche dove c'è la produzione più forte. Da questo punto di vista io credo che noi abbiamo discusso più volte in questo Consiglio. Il primo elemento è il potenziamento del sistema ferroviario. Chi come me ha passato un pezzo di vita a discutere di

queste robe, deve prendere atto con una soddisfazione amara che anche Ferrovie dello Stato ha prima bloccato, poi esaltato, poi valorizzato - uso questi tre termini perché fanno la differenza - il tema della scelta dello scalo merci di Cittanova Marzaglia. Ora è diventato un giochino talmente prezioso per FER, che è diventato un punto gold del sistema della logistica di Ferrovie dello Stato, e naturalmente ci hanno già chiesto di raddoppiarlo, perché è già full, e quindi vuol dire che c'è un pezzo di sistema, e noi siamo anche molto contenti di non aver - almeno io personalmente - di non aver fatto togliere un pezzo di binari a Modena nell'area nord della città, nel villaggio nord della città, che erano stati previsti come eliminazione, ma io intervenni a suo tempo appena arrivato a fare il Sindaco e li bloccai, per il semplice fatto che attraverso Villanova i treni arrivavano ai mulini nuovi e quindi il grano arriva per treno, prima arrivava solo con i camion, e le scocche della Iuris, tanto per citarne una, arrivano dalla Germania e vengono scaricati in un'azienda dell'area nord grazie a quel binario di manovra che consente di fare la manovra dei treni. Quindi lo ricordo perché stiamo lavorando sul tema delle reti ferroviarie, compreso la valutazione che noi come Amministrazione continuiamo a sostenere, della connessione Dinazzano Marzaglia per potenziare un'unica strategia di scalo. Credo quindi che questa sia una priorità e bisogna che evitiamo che altri territori poi vincano il tema della competizione economica e della logistica; Verona è diventato un punto chiave, ma vorrei ricordare a tutti noi, anche alla Consiglieria, che il Veneto non ha deciso solo di metterle su la ferrovia. Sta facendo una contrapposizione alla Cispadana creando un'altra strada dall'altra parte e ponendo un taglio di strategia, e le strade sono anche sviluppo, non sono solo sfortuna. E quindi bisogna che ragioniamo con attenzione onde evitare di tenere la bassa modenese sempre in una situazione di complessità, visto che consentono ancora di avere le lettere che a suo tempo sono state mandate a tutto il sistema del biomedicale, con gli impegni che a suo tempo erano stati assicurati. Lo dico perché dobbiamo sgombrare il campo rispetto anche alle cose da fare. Poi dopo, la strada più grande o più piccola, io sto parlando di viabilità che consenta di essere competitivi. Vengo al tema più specifico che è legato all'ultimo elemento e che non ho ascoltato e che a questo punto ritengo che sia giusto che io lo evidenzi. Ho ascoltato dal Presidente della Società Campogalliano Sassuolo il racconto della storia, quella è la storia. La storia però non può dimenticare alcuni passaggi che io ho già detto in questo Consiglio presentando anche delle slide e che ripeto oggi. Il Comune di Modena non ha mai autorizzato, non è mai andato in Consiglio Comunale con questo tipo di progetto. Lo dico a rigor di verità, non tanto per voler bloccare o creare dei casini, ma sia chiaro che i sei caselli non sono mai stati in qualche modo punto di riferimento della discussione in Consiglio Comunale a Modena, dietro le quinte, sopra le quinte, di là dalle quinte, è un altro argomento che non voglio neanche discutere, ma sto agli atti ufficiali. Credo che questo sia uno dei primi grandi errori di quest'opera, perché era previsto che ci fosse un casello unico a Campogalliano e si chiamava Bretella perché era una strada aperta e perché consentiva, senza i caselli, di avere un impatto ambientale ed esecutivo inferiore, molto inferiore rispetto all'impatto che in alcune zone, compreso il taglio in due di Marzaglia e i sottopassi, i sovrappassi, tutti i casini che quest'opera crea per il territorio, al netto di una serie di risposte che noi non abbiamo ancora potuto valorizzare o verificare fino in fondo. Ho avuto modo già da tempo, ripeto, anche in quest'aula e anche con le slide necessarie, di evidenziare gli atti che l'Amministrazione ha fatto in questi dieci anni sulla complanarina, sulla bretella, e cercare di ragionare anche dei documenti del Consiglio Comunale. E' chiaro che per Modena quest'opera, per il tratto di Modena, perché parliamo del tratto di Modena, non va bene. Lo abbiamo evidenziato, abbiamo detto che ci sono dei problemi. C'era un impegno a tenere un tavolo. Lo dico sempre a rigor di logica: se dobbiamo definire un progetto, bisogna che ci sia un progetto che sia unitario e che consenta la realizzazione dei tratti di connessione della viabilità per Campogalliano, ma anche per lo scalo e per la logistica di 90.000 metri che è lì attorno; scoprire che tre livelli di infrastrutture fanno fatica a connettersi non è una scelta

strategica: il treno deve essere connesso in modo funzionale anche con la logistica dello sviluppo, della logistica. La logistica è competitività; c'è un'impresa che ha già opzionato 90.000 metri, bisogna che quel treno esca dallo scalo, che entri nella logistica e che consenta di garantire la connessione, il carico e scarico sui treni e quant'altro, sennò che senso ha, uno direbbe. E soprattutto noi abbiamo posto una serie di problemi perché la Via Emilia Bis doveva essere uno dei riferimenti di strategia per superare la Via Emilia attuale; in quelle condizioni e con quel progetto, con i caselli crea un problema molto complicato e difficile da risolvere e non si risolve con il giochino che in passato è stato assunto anche con Carpi di dire che si mettono i caselli ma per X anni non si fa pagare, perché hanno già preso in giro i carpigiani, vorrei evitare che prendessero in giro anche i modenesi. Lo dico perché per un periodo Carpi all'inizio aveva il pezzo gratis Carpi-Modena. Poi dopo un certo punto è sparito tale connessione, per cui adesso Carpi-Modena diventa complicato ogni mattina arrivare a Modena. Quindi lo dico perché o c'è la volontà di un Ministro che non risponde mai a una lettera neanche morto, di provare ad aprire un tavolo serio e vero che possa cambiare una parte di questo progetto, oppure per Modena è chiaro che continueremo a fare tutte le verifiche del caso per evitare gli impatti negativi che noi abbiamo registrato sul territorio di Modena.

VENTURINI STEFANO - Consigliere

Scusatemi perché ho qualche problema di collegamento. Io intervenivo perché è importante fare una puntualizzazione sulla storia, ma anche sulla geografia. Diciamo che di Cispadana, la necessità di questo territorio risale agli anni 60; la Cispadana è stata inserita nel PRIT regionale negli anni 80 e tra la fine degli anni 90 e inizi degli anni 2000 si è partiti anche alla realizzazione di alcuni tratti: da Ferrara a Sant'Agostino e soprattutto nel parmense sono stati realizzati molti tratti. Faccio presente che nel 2002 la Commissione Trasporti della Regione metteva in cronoprogramma e autorizzava i preventivi per terminare i tratti a scorrimento veloce della Cispadana, i tratti mancanti nella zona di Parma e nella zona di Modena. Quindi vorrei soltanto far capire che non è vero che la strada a scorrimento veloce è un'iniziativa molto più lunga di quella dell'autostrada, perché fino al 2005, e stavamo procedendo con la realizzazione di una strada a scorrimento veloce, e terminarla si sarebbe riusciti in poco tempo, anche perché il progetto della C-1 è stato approvato nel 2004 il completamento quindi c'era già il progetto, in parte era realizzata e le cifre sono nettamente inferiori. Tra l'altro prima Pattuzzi diceva che il costo era oltre un miliardo per finire di terminarla, mi piacerebbe sapere se è stato fatto un qualche piano economico, un qualche preventivo e se per favore ci può essere distribuito, perché le cifre che a noi risultano sono sostanzialmente inferiori. Io non ne faccio una questione di bandiera politica, tant'è che ho fatto un plauso all'intervento di Muzzarelli l'altra volta e mi sento di sottoscriverlo anche questa volta, perché sicuramente fa alcune rivendicazioni importanti per il territorio che sono quelle che facciamo anche noi, nel senso che a noi ci pare che nel 2005 qualcuno si va anche a incartare con un progetto autostradale per non terminare una strada a scorrimento veloce; faccio presente che una connessione autostradale, che ci impone dei caselli, sicuramente non risolve i problemi della viabilità della bassa, sia per il problema delle interconnessioni con la viabilità esistente, che è già del tutto precaria, perché noi non abbiamo tratti di strada che ci collegano da nessuna parte degni del rispetto che debba avere un territorio che produce il 2,5% di pil nazionale, perché non abbiamo strade che ci portano verso Bologna, a venire verso Modena abbiamo la Canaletto, andare verso il veronese una Statale 12 che è impercorribile, la Strada Provinciale 468, che sostanzialmente è quella che è l'alternativa alla Cispadana, non ci passano due camion in fila; la Strada Provinciale che ci porta verso il mantovano, adesso è stata interdetta al traffico, ai mezzi pesanti, alle bici e anche ai motorini per le situazioni in cui versa. Questa è la situazione stradale che noi abbiamo e credevamo come territorio di meritare un collegamento, una trasversale di pianura così come a Bologna, o una

trasversale come è stata realizzata tra Maranello, tra Sassuolo e sostanzialmente Bazzano, che non è un'autostrada, non è un'autostrada a pagamento con due caselli lontanissimi, ma è una strada con tutte le interconnessioni, con la viabilità del territorio, che non è sostanzialmente a pagamento. Io credo che al posto di un'autostrada a scorrimento veloce, avere un'autostrada con un casello a Finale e uno a Mirandola, sicuramente non riduce l'inquinamento, perché il traffico locale continuerà a passare per i centri abitati. A parte che anche la strada a scorrimento veloce avrebbe tolto il traffico dei centri abitati, quindi io credo che non si debba fare una battaglia di bandiera, nel senso che a un certo punto nel 2005 abbiamo abbandonato un progetto, forse sbagliando, buttandoci sull'autostrada, che si sta dimostrando anche insostenibile, perché nel 2010 ARC si aggiudica la gara per 1.170.000.000 di project financing che non doveva intaccare le finanze pubbliche, ma poi in Regione ha detto che ci metterà 179 milioni e 200 il Governo; nel 2018 e 2019 ARC denuncia che il traffico è calato e che sostanzialmente c'è un'infattibilità finanziaria e chiede alla Regione altri 100 milioni. Probabilmente questo poteva essere il momento per chiudere l'accordo senza penali per nessuno, perché con gli accordi che erano stati prestabiliti e i soldi che bisognava metterci, sicuramente ARC risultava inadempiente per le cifre pattuite e quindi ha chiesto di metterci di più perché il traffico è cambiato. La concessione di A22 che ha il diritto di prelazione va bene per la norma italiana, mi pare che l'UE abbia più volte ribadito che queste prelazioni non debbano esistere, quindi anche a livello legale non so quanto questo possa essere sostenibile. Poi magari si può chiedere ad A22 sostanzialmente, visto che è il secondo operatore ferroviario italiano mi pare, tra investimenti e tutti, che sarebbe meglio anche realizzare soprattutto qua nell'area nord quel famoso transit point ferroviario per far sì che le merci su camion, quando sarà terminato il traforo del Brennero, possono viaggiare in treno e quindi ridurre anche la necessità di un'autostrada. Io credo che qua ci sia un errore di fondo, che si è partiti per una strada a scorrimento veloce che per noi è assolutamente necessaria, perché la viabilità dell'area nord è qualcosa di assolutamente vergognoso per le aziende che abbiamo e per la quantità di pil che produciamo, però qualcuno secondo me nel 2005 si è incartato con questa proposta di Autostrade e oggi non c'è il coraggio di abbandonare un progetto che si sta dimostrando questo più lento nell'essere realizzato di quello che poteva essere una strada a scorrimento veloce, che nel 2002 c'era già il cronoprogramma per terminarla, e si tratta solo di tratti mancanti. Poi uno può dire io realizzo una strada a scorrimento veloce, è necessaria per il territorio così come sono state fatte le trasversali di pianura nel bolognese o la nostra strada che c'è da Sassuolo a Bazzano, che è questa trasversale di alta pianura, bassa collina, necessaria per il territorio che sicuramente non è una strada con dei caselli agli antipodi del territorio e quindi serve realmente al territorio, c'è tutta questa interconnessione con la viabilità esistente, e questo sì che ci aiuterebbe a fare lo sviluppo del territorio, snellire il traffico, ridurre l'inquinamento, evitare di impattare eccessivamente anche con le attività agricole del territorio e non vedere un territorio diviso in due da un'autostrada. Poi uno in un secondo momento per altre esigenze può dire le Autostrade hanno necessità di fare un nuovo collegamento, per cui decidono di realizzare un'autostrada con risorse proprie e anche in posizioni diverse, perché ricordo che da un punto di vista urbanistico i territori destinati ad Autostrade sono stati messi nei piani urbanistici decine di anni fa, in considerazione dell'attraversamento di una strada a scorrimento veloce e non sicuramente di quello che doveva essere un'autostrada. Quindi io credo veramente che forse bisogna mettere alcuni puntini sulle i e dire veramente come sono andate le cose. Non vorrei si arrivasse, qua metto una battuta ma che sicuramente forse rende un po' più di giustizia al percorso della strada Cispadana, di quel papà che alla richiesta del figlio sposta sempre l'obiettivo sostanzialmente per non accontentarlo, ovvero il figlio chiede una bicicletta e il papà dice "Aspetta due anni che ti prendo il motorino", e quando ti chiede di prendere il motorino gli dice "No, aspetta che adesso ti prendo il 125", quando è ora del 125 gli dice "Aspetta che ti prendo la patente". Ecco, a noi ci

hanno proposto una strada, poi una superstrada e poi un'autostrada. I tempi aumentano e noi le strade non le vediamo. Io dico che, con il fatto che abbiamo già una parte di strada C-1 realizzata, completarla e, visto che mi pare che la Regione era stata disposta a mettere 179 milioni più altri 100 come richiesta dell'ARC e 200 governativi, probabilmente solo questi soldi stanziati sarebbero sufficienti per completare una strada a scorrimento veloce, senza aspettare tutte queste diatribe che stanno spostando anche l'obiettivo di realizzazione di un'autostrada. Fermo restando, e questo è un giudizio a livello personale, che come dice il Sindaco Muzzarelli, importante sono le interconnessioni, perché è questo quello che risolve il problema della viabilità e determina lo sviluppo del territorio, perché un'autostrada a sé con due caselli agli antipodi del nostro territorio non risolvono i nostri problemi. E' un dire abbiamo realizzato una strada, ma non abbiamo assolutamente risolto il problema. Grazie.

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Grazie. Se non ci sono altri interventi, ringraziamo i due Presidenti per essere venuti ad aggiornarci come era stato richiesto dal Consiglio Provinciale. Anche se è stato un fuori campo, ne approfitto per dire che poi ci accorderemo anche per ulteriori incontri sicuramente sul tema. Vi informo solo che rispetto all'ultima Assemblea di Autobrennero ci hanno comunicato che c'è stato un incontro con il Ministro Salvini, sul quale sembra che le cose vadano avanti. C'è da risolvere però il problema per arrivare alla concessione del tema degli extra profitti. Quindi questo giusto per darvi un'informazione in merito. E' chiaro che vi terremo aggiornati rispetto all'evolversi un po' di tutto.

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
BRAGLIA FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA

□