

CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 23 luglio 2021 alle ore 9:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

A seguito dell'emergenza Covid-19, la presente seduta si è svolta parzialmente in modalità videoconferenza, ai sensi dell'art. 73 del D.L. 17.3.2020 n. 18, secondo i criteri previamente fissati con l'Atto del Presidente n. 43 del 17.4.2020.

Presiede TOMEI GIAN DOMENICO, Presidente, con l'assistenza del Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 10 membri su 13, assenti n. 3.
In particolare risultano:

TOMEI GIAN DOMENICO	Presente
BRAGLIA FABIO	Presente in videoconferenza
COSTI MARIA	Presente in videoconferenza
LUGLI STEFANO	Presente
MUZZARELLI GIAN CARLO	Assente
MAGNANI SIMONA	Presente in videoconferenza
NANNETTI FEDERICA	Presente in videoconferenza
PARADISI MASSIMO	Presente in videoconferenza
PLATIS ANTONIO	Presente in videoconferenza
REBECCHI MAURIZIA	Assente
RUBBIANI MARCO	Assente
SOLOMITA ROBERTO	Presente in videoconferenza
ZANIBONI MONJA	Presente in videoconferenza

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 70
INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE LUGLI STEFANO SULL'AUTOSTRADA CISPADANA

Oggetto:

INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE LUGLI STEFANO SULL'AUTOSTRADA CISPADANA

Premesso che:

- La vicenda dell'asse viario cispadano si trascina da decenni;
- Il territorio interessato ha estrema ed indifferibile necessità di una viabilità consona alla importanza economica del sistema produttivo presente;
- non è più accettabile, anche per le sue ricadute sulla salute pubblica, che tutto il traffico commerciale e non continui ad attraversare molti dei centri abitati interessati al tracciato cispadano;

Preso atto che

- Il costo per realizzare la Cispadana in forma autostradale non consente di avere una propria sostenibilità finanziaria (posizione dichiarata da ARC S.p.A. nel proprio bilancio 2018 e confermata nella risposta dell'allora Viceministro Cancellieri ad una interrogazione di alcuni parlamentari della Lega nell'ottobre del 2020);
- L'impegno finanziario della stessa Regione Emilia-Romagna è passato dai 179 milioni iniziali a 279 a cui bisogna aggiungere, sempre a carico della Regione, i preventivati 400 milioni per le opere complementari/di adduzione;
- La stessa Regione Emilia-Romagna chiese nel 2020 al Governo un finanziamento a fondo perduto perché l'infrastruttura autostradale non si regge economicamente;
- Recentemente Autobrennero Spa ha proposto al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili una non meglio precisata proposta di partenariato pubblico-privato al fine di ottenere una nuova concessione e superare il nodo del rinnovo della concessione in scadenza il 31 luglio 2021;
- Recentemente abbiamo appreso da organi di stampa, che hanno riportato le dichiarazioni di un esponente PD dell'Area Nord della Provincia di Modena, la notizia della disponibilità del governo a portare in equilibrio il piano economico-finanziario per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana attraverso un investimento di 200milioni di €;

Dato atto che

- Sono passati quattro anni dal Decreto V.I.A. n. 190 del 25/07/2017 con cui è stato approvato il progetto autostradale dal Ministero dell'Ambiente con circa 200 prescrizioni, di cui però a tutt'oggi non si conosce lo stato di avanzamento;
- È stato attivato l'Osservatorio ambientale nella verifica dell'ottemperanza alle condizioni ambientali impartite dal decreto VIA e di cui fa parte per la Provincia di Modena l'Ing. Alessandro Manni;
- È stato prodotto uno studio costi-benefici dell'infrastruttura autostradale da parte della Regione Emilia-Romagna, ma ancora oggi manca uno studio "terzo" che analizzi impatti e opportunità dell'infrastruttura autostradale rispetto alla strada a scorrimento veloce;

- In questo lungo lasso di tempo non è stato dunque ancora predisposto il progetto definitivo per le ragioni suddette e quindi ancora nessuno è in grado di dare date certe per l'apertura dei cantieri autostradali;
- Per quanto sopra non è stata indetta la obbligatoria Conferenza dei Servizi;
- Per quanto sopra non è stato ovviamente predisposto il conseguente progetto esecutivo;
- Ad oggi la decisione sulla concessione autostradale relativa alla A22 è stata rinviata al 31 luglio 2021 e che, pertanto, non si è in grado di valutare il conseguente futuro societario di ARC S.p.A.;
- Una eventuale gara internazionale per l'assegnazione della Concessione della A22 comporterebbe lo slittamento nel tempo di svariati anni con conseguente blocco anche della Cispadana autostradale, sempre che poi il nuovo Concessionario sia disposto a prendersi in carico gli impegni di Autobrennero relativi ad ARC SpA;

Dato atto che

- Da Reggiolo a Ferrara il progetto di "strada a scorrimento veloce" ad una corsia per senso di marcia (Cat. C1) è già stato realizzato per un 20% circa corrispondente al tratto da Sant'Agostino a Ferrara e tangenziale di Finale Emilia;
- La tangenziale di Finale Emilia con il ponte sul Panaro, come da progetto del 2004, di fatto eviterebbe di devastare il territorio sia di Finale Emilia che delle frazioni centesi di XII Morelli e Buonacompra, sia dal punto di vista agricolo che urbano oltre a produrre una forte riduzione di spesa e di tempistica rispetto a quanto previsto dal progetto autostradale;
- Nel tratto Reggiolo-Parma, di rilevante peso economico/industriale, la stessa Regione ha definitivamente deciso di completare la "strada a scorrimento veloce" con anche il potenziamento della ferrovia Parma-Suzzara-Poggio Rusco per il collegamento con il resto d'Europa tramite il "corridoio" ferroviario del Brennero;
- Verrà opportunamente potenziato anche il collegamento ferroviario Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco creando così un forte e unico tracciato ferroviario tra Ravenna e La Spezia;
- Questo ultimo potenziamento ferroviario diventerà un forte collegamento commerciale tra il Porto di Ravenna e il Brennero e viceversa creando grandi opportunità commerciali anche per il nostro tessuto produttivo in cui spicca quello bio-medicale. Ovviando inoltre ai sempre più frequenti blocchi autostradali per le merci messi in atto dall'Austria e supportati politicamente dall'Alto-Adige.

Per tutte le suindicate ragioni

INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MODENA

- 1) Per sapere se l'impegno del governo a finanziare con 200 milioni di € l'Autostrada Cispadana è confermato e se non ritiene che sia l'ennesima conferma dell'insostenibilità di un'opera che doveva essere finanziata prevalentemente con capitali privati;
- 2) Se, prendendo atto della insostenibilità economica e ambientale dell'Autostrada Cispadana non intenda valutare concretamente l'opportunità di "puntare" alla realizzazione dei tratti mancanti

della “Strada a scorrimento veloce ad una corsia per senso di marcia” (cat. C1) come da progetto interprovinciale del 2004 già approvato dalla Regione. Progetto meno impattante, meno costoso e con tempi di realizzazione sicuramente inferiori e realmente al servizio del territorio e del suo tessuto produttivo e non anche sostitutivo del Passante di Bologna sulla A1/A14 il cui traffico si vorrebbe invece trasferire sui nostri territori;

- 3) Per conoscere le risultanze dello studio costi-benefici dell’Autostrada Cispadana;
- 4) Per conoscere cosa prevede la proposta di partenariato pubblico-privato per il futuro di Autobrennero e che prospettiva si delinea alla scadenza dell’attuale concessione fissata al 31 luglio 2021;
- 5) Per conoscere l’esito del lavoro dell’Osservatorio Ambientale nella verifica dell’ottemperanza delle condizioni ambientali impartite dal decreto VIA n. 190 del 25/07/2017 e, in particolare, il contributo offerto dall’ing. Alessandro Manni per conto della Provincia di Modena.

Il Presidente dichiara aperta la trattazione dell’argomento.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Possiamo procedere al secondo punto che è un’ulteriore interrogazione del Consigliere Lugli sull’Autostrada Cispadana, che qui si collega un po’, perché le Società un po’ si intrecciano con il Socio principale che è sempre Autobrennero, anche se parliamo di due Società diverse, due strade completamente diverse, di concessioni diverse, una nazionale, l’altra regionale.

LUGLI STEFANO - Consigliere

Grazie Presidente. Sì sì, parliamo della stessa Società, ma chiaramente su due arterie molto diverse. Anche qua non sto a leggere l’interrogazione, ma credo che conosciate molto bene tutte le criticità che abbiamo rispetto a questo tipo di arteria. Ho presentato questa interrogazione perché anche in questo caso sono emersi alcuni elementi di novità importanti. Il primo riguarda la richiesta che Autobrennero ha presentato al Ministero dei Trasporti per una proposta di partenariato pubblico-privato, al fine di ottenere una nuova concessione e aggirare anche in questo caso la scadenza del 31 luglio. Abbiamo un secondo elemento di novità: abbiamo letto sulla stampa la notizia riportata da alcuni Dirigenti del Partito Democratico rispetto alla disponibilità del Governo a portare in equilibrio il piano economico finanziario dell’opera concedendo un investimento, se ho capito bene, a fondo perduto di 200 milioni di euro. In questo caso stiamo parlando di un ulteriore investimento pubblico su un’opera che teoricamente dovrà essere pagata in gran parte dai privati; il contributo pubblico è già passato dai 179 milioni iniziali a 279, a cui occorre aggiungere anche circa 400 milioni per le opere complementari e di adduzione. Terzo elemento di novità che abbiamo letto, è che è stata approvata recentemente anche l’analisi costi-benefici di quest’opera, anche se ancora manca uno studio terzo che analizzi impatti e opportunità di questa infrastruttura rispetto all’ipotesi che noi sosteniamo da sempre di strada a scorrimento veloce che colleghi i tratti di Cispadana già realizzati, che consentirebbe a questo territorio di avere una viabilità adeguata alle sue esigenze in tempi rapidi, perché la verità è che l’attendiamo questa arteria ormai da 17 anni nella formula autostradale, e continuiamo ad avere appunto una viabilità inadeguata. E’ stato anche attivato

l'Osservatorio Ambientale che sta producendo il suo lavoro rispetto alle oltre 200 prescrizioni impartite dal Ministero durante la VIA, tra l'altro vi fa parte anche l'ex Dirigente Manni della Provincia di Modena. Fatte queste premesse, io chiedo appunto al Presidente di sapere, di conoscere se questo impegno del Governo a finanziare con 200 milioni di euro l'Autostrada Cispadana è confermato, in questo caso secondo noi conferma l'insostenibilità economica dell'opera, ma vorrei sapere, al di là di questo, se questo investimento è certificato da qualche documento del Governo o del Ministero dell'Ambiente. Chiedo appunto di conoscere cosa prevede questa proposta che Autobrennero ha avanzato di un partenariato pubblico-privato rispetto ad Autobrennero in collegamento alla concessione che scade il 31 luglio, ma credo che il Presidente mi abbia già risposto nella precedente interrogazione. Chiedo di conoscere, magari anche con un documento, non pretendo in questo momento con questa risposta, ma di capire quali sono le risultanze di questo studio costi-benefici sull'autostrada Cispadana. Chiedo di conoscere l'esito del lavoro che l'Osservatorio Ambientale ha effettuato nella verifica delle condizioni imposte appunto dalla VIA. Infine chiedo, come dicevo anche in premessa se, stante queste difficoltà progettuali ed economiche, siamo molto indietro anche dal punto di vista progettuale rispetto a quest'opera, se non si intende cambiare strada e collegare i tratti mancanti di Cispadana che sono già stati realizzati. Tra l'altro, lo dico a margine, quest'opera è anche in contraddizione con le scelte giuste che la Regione sta portando avanti di investimenti sul potenziamento della rete ferroviaria. Di fatto noi stiamo potenziando il collegamento Ravenna-La Spezia dal punto di vista ferroviario, questa è la strada da perseguire; quest'opera invece va in una direzione secondo noi completamente sbagliata, vista la condizione nella quale ci troviamo. Queste sono le domande, Presidente. Grazie.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Grazie Lugli. Devo dire anche grazie perché queste interrogazioni ci consentono di toccare alcuni temi del nostro territorio a mio avviso strategici e che la Provincia, tra l'altro io personalmente nell'insediamento avevo dato come prioritarie queste due, anche se relativamente, siamo marginalmente coinvolti purtroppo. Vengo alla prima risposta sui 200 milioni dell'impegno del Governo. Più di questo a me risulta confermato l'impegno della Regione a chiedere al Governo 200 milioni di euro. Attualmente la Regione ha stanziato e ha impegnato la somma di 179 milioni, e altri 100 milioni sono stati previsti a bilancio, ma non ancora impegnati, a fronte dell'impegno formale di ARC all'aumento di capitale sociale di pari importo, ovviamente di ulteriori 100 milioni. In merito all'ipotesi di declassare l'infrastruttura a strada di categoria B o C, comporterebbe la risoluzione del rapporto di concessione, con la conseguente perdita e anche di penalità da corrispondere al concessionario. Inoltre ovviamente i costi della realizzazione di una strada non autostradale ricadrebbero esclusivamente a totale carico della Regione, non potendo ipotizzare, come parlavamo prima, del pedaggio autostradale. Ovviamente, come ho detto prima, al Presidente del Consiglio Draghi abbiamo ribadito la necessità e l'importanza che la Cispadana deve essere realizzata come da previsioni, come ovviamente ha previsto la Regione Emilia Romagna. Per quello che riguarda invece lo studio costi-benefici, non siamo a conoscenza della situazione di questo studio, perché nessuno ci ha coinvolti e probabilmente non abbiamo possibilità di entrare in questo gruppo di lavoro, mentre invece siamo all'interno dell'Osservatorio Ambientale; l'Osservatorio Ambientale si è insediato il 15 novembre 2019 e in questo Osservatorio Ambientale faceva parte l'Ingegnere Manni, che ha partecipato a incontri mensili fino a marzo 2020; in quel periodo si è iniziato a incontrarsi in video conferenza. Ci tengo a precisare che l'Ingegnere Manni è stato

sostituito nei giorni scorsi dal Dottor Rossi, che è qui tra l'altro collegato, e questo compito verrà svolto, non so se è già stato fatto qualche incontro alla sua presenza, e comunque seguirà direttamente questa questione. Per quello che è lo stato d'avanzamento anche dell'Osservatorio, posso demandare al sito della Cispadana, che ha una sezione apposita di avanzamento del lavoro. Prego Lugli, se ho risposto a tutto.

LUGLI STEFANO - Consigliere

Sì, grazie Presidente. Provo ad andare per ordine. Quindi se ho capito bene, non c'è al momento una disponibilità del Governo a investire 200 milioni di euro, ma c'è un impegno della Regione a chiedere al Governo ulteriori 200 milioni di euro. Se è così, avvalora la nostra teoria, la nostra tesi sull'insostenibilità economica dell'opera, per altro dichiarata dallo stesso bilancio della Società Autostrada regionale Cispadana. Anche in questo caso, come rispetto al tema della Bretella, posso capire che noi non abbiamo competenza rispetto all'analisi costi-benefici, ma credo che sia doveroso, vista la rilevanza di quest'opera, che anche un Ente come l'Amministrazione Provinciale e gli stessi Comuni siano a conoscenza appunto delle risultanze di questo studio, perché ci permette di comprendere quali sono appunto i reali vantaggi e le negatività di un'opera di questo impatto, che stravolge appunto un territorio, porta per cui credo che sia doveroso che l'Amministrazione si attivi per avere questa analisi e poterne fare le sue valutazioni. Bene che il Dottor Rossi abbia sostituito l'Ingegnere Manni, magari prenderò contatto con lui per avere conoscenza rispetto al lavoro che l'Osservatorio Ambientale sta producendo. Mi permetto, Presidente, di segnalare un dato secondo me e secondo noi da tenere in considerazione: quando si dice declassificare l'arteria a strada a scorrimento veloce C1, secondo la nostra ipotesi comporta costi, mi permetto di dire che il progetto era già stato adottato, era già arrivato al livello definitivo; all'epoca si parlava di circa 250-300 milioni di euro. Se consideriamo le cifre che la Regione destina a quest'opera, i 279 milioni più i circa 400 milioni per le opere complementari e di adduzione, comprendiamo bene che il denaro pubblico che ha investito per un'autostrada è notevolmente superiore a quello necessario per realizzare una Cispadana urbana che per altro per circa il 20% è già realizzata: si tratterebbe di collegare i tratti ancora mancanti. Non ho capito, Presidente, dalla sua risposta, cosa prevede la proposta di partenariato pubblico privato che Autobrennero ha avanzato, rispetto anche alla scadenza della concessione del 31 luglio, anche se prima mi hai detto che non è a conoscenza.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Sì, purtroppo non ho risposto perché non sono a conoscenza di questo; non è stato discusso in Assemblea dei Soci, non è stato illustrato all'Assemblea dei Soci. E' un lavoro tra Autobrennero Società e Ministero che sta andando avanti, ma ancora non siamo stati coinvolti come Soci, perciò non ho risposto perché era nelle premesse della risposta di prima che non sono a conoscenza di quanto stanno discutendo Società e Ministero per superare la problematica di fine luglio.

LUGLI STEFANO - Consigliere

Quindi posso presupporre che ci sarà una nuova proroga? Visto che oggi ne abbiamo 23, di luglio.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Non lo so. Potrebbe anche essere che invece si va a gara. Lo leggeremo nei prossimi giorni, ma non sono a conoscenza di cose superiori ulteriori a quelle che sappiamo tutti dai giornali. In Assemblea

dei Soci non è stato illustrato nessun piano operativo da proporre al Ministero. In altre circostanze si era deciso come Soci quali linee (adottare). C'è una trattativa o comunque un confronto tra la Società Autobrennero e il Ministero, che era in atto già al momento dell'Assemblea di un mese fa, e sta continuando. Non ho notizie ulteriori.

LUGLI STEFANO – Consigliere

Grazie Presidente.

Il Presidente dichiara concluso il presente argomento.

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
TOMEI GIAN DOMENICO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA