



### INTERROGAZIONE M5S Treni in viaggio senza revisione: «Verificare situazione in Regione»

«In altre regioni molti dei treni che ogni giorno trasportano passeggeri sembrerebbe che non abbiano il certificato di revisione. Visto che la giunta e l'assessore Donini non perdono occasione per dire quanto all'avanguardia sia il nostro sistema di trasporti, vorremmo capire se da noi sono stati effettuati tutti i controlli del caso e quante carrozze viaggiano senza avere superato questa valutazione».

Giulia Gibertoni e Gian Luca Sassi, rispettivamente capogruppo e consigliere re-

gionale del M5S, hanno presentato una interrogazione per chiedere alla Giunta di fare chiarezza sullo scandalo che ha travolto in queste settimane il sistema ferroviario di altre regioni, prima tra tutte la Lombardia, dove degli accertamenti avrebbero portato alla luce che ben 115 treni viaggiavano senza che fosse stata effettuata la revisione annuale dei veicoli prevista dalla normativa vigente.

«Visto che per bacino d'utenza e mezzi la nostra regione è molto simile - spiega

Giulia Gibertoni - vorremmo capire dall'assessore Donini se i treni sui quali ogni giorno viaggiano e si spostano centinaia di migliaia di persone sono in regola oppure no. C'è in ballo la sicurezza dei cittadini e non possiamo permetterci alcun tipo di omissione. Vogliamo assoluta chiarezza».

Nella loro interrogazione, Giulia Gibertoni e Gian Luca Sassi, hanno anche chiesto alla Giunta come intenda intervenire qualora siano state riscontrate anomalie o eventuali negligenze.

**SVOLTA** Via libera all'accordo con lo Stato che prevede l'affidamento ad una società di proprietà interamente pubblica

## A22, è ufficiale: rinnovata la concessione Fino al 2045 e disponibilità di 550 milioni del fondo ferrovia

Il sì è stato raggiunto giovedì mattina al termine dell'assemblea dei soci pubblici di A22 (tra cui anche la Provincia di Modena con una quota del 4,24 per cento).

Ufficializzato infatti il via libera all'accordo con lo Stato che prevede il rinnovo della concessione dell'Autobrennero attraverso l'affidamento ad una società di proprietà interamente pubblica, in house (va detto che l'attuale società è pubblica all'85%, quindi i soci pubblici dovranno acquisire le azioni dei privati ndr) secondo quanto prevede la proposta elaborata dagli uffici del ministro Delrio. La formula prevede una concessione fino al 2045 e contestualmente la disponibilità di 550 milioni del fondo ferrovia accantonati per il finanziamento del tunnel del Brennero e delle relative tratte di accesso.

### Il nodo

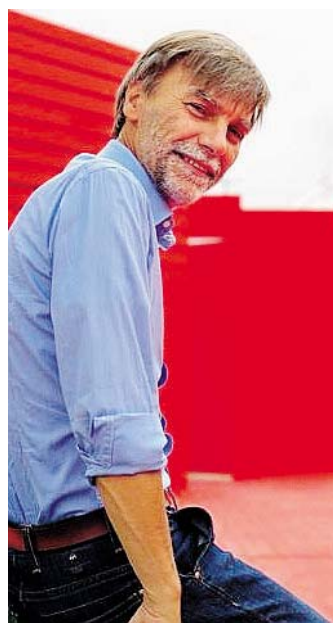
L'ipotesi andata in porto ieri l'altro era stata illustrata un mese fa dal sottosegretario agli Affari regionali **Gian Claudio**



Bressa nel corso di un incontro a Roma al quale parteciparono i rappresentanti dei soci pubblici dell'Autobrennero (per la provincia di Modena Giancarlo Muzzarelli inviò **Luca**

### Gozzoli).

«La proposta di accordo, individuata sulla base della normativa europea - aveva commentato il presidente della Provincia di Modena - rappresenta un



Graziano Delrio



Luca Gozzoli

primo passo importante che ha come obiettivo quello di indicare una prospettiva certa e la necessaria capacità di investimento alla società di gestione. L'accordo potrebbe sbloc-

care una situazione aperta da troppo tempo, visto che si parla di una infrastruttura strategica per l'economia modenese e degli investimenti sulla Cispadana e bretella Campogallia-

no-Sassuolo».

In base all'accordo la società affidataria assume gli obblighi del servizio pubblico, compresi la progettazione e la realizzazione degli investimenti, anche quelli acquisiti tramite gare europee da Autostrada del Brennero, come la bretella Campogalliano-Sassuolo, la Cispadana e il raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi.

### Pedaggi

Resta aperta la questione pedaggi. Il governo chiede l'impegno a non aumentarli. Ma dentro l'accordo, i soci pubblici di A22 si sono riservati però la possibilità di prevedere «tariffe che in futuro cerchino di incentivare il traffico delle merci sulla ferrovia penalizzando quello su gomma, considerato l'impatto negativo sull'ambiente».

(g.leo.)

**RISVOLTI** Pattuzzi temeva un mancato rinnovo. In quel caso il progetto-autostrada sarebbe tramontato definitivamente

## La società affidataria ha anche l'obbligo di realizzare Bretella Campogalliano-Sassuolo e Cispadana

Il rinnovo della concessione della A22 è cruciale per Modena perché in base all'accordo la società affidataria assume anche gli obblighi «di progettazione e realizzazione degli investimenti, anche quelli acquisiti tramite gare europee da Autostrada del Brennero, come la bretella Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana».

Del resto il rischio di un mancato rinnovo era ben chiaro a **Graziano Pattuzzi**, presidente di Autostrada regionale Cispadana spa, società che ha in mano la progettazione, costruzione e futura gestione dell'asse stradale di 67 chilometri che metterà in collegamento Reggio Emilia a Ferrara sud. Una società partecipata per il 51% da Autobrennero, che ha la stessa presenza nella società per la Campogalliano-Sassuolo e nell'Ati chiamata a realizzare Ferrara-Porto Garibaldi.

«Se la Brennero non do-

vesse avere il rinnovo della concessione dell'A22 le cose per la realizzazione della Cispadana si complicherebbero. E non poco» - disse Pattuzzi (a marzo finito tra i 51 indagati nell'inchiesta Grandi Opere) qualche mese fa proprio a Prima Pagina.

### I tempi

Ma i tempi per la 'chimera' Cispadana sono tutt'altro che brevi. In ogni caso.

«Se tutto va bene il cantiere potrà partire a fine 2016, inizio 2017 - spiegò Pattuzzi -. Il progetto attuale è di un miliardo e 308 milioni di euro. 300 milioni vengono messi direttamente dalla nostra società, 149 milioni la Regione



INDAGATO Graziano Pattuzzi, presidente di Autostrada regionale Cispadana spa

in 10 anni e il resto rappresenta un debito da pagare attraverso la gestione. Posso assicurare che per noi gestori, a fronte di una concessione di 49 an-

ni compresi i 4 di realizzazione dell'opera, sarà complicato far quadrare i bilanci. La nostra società ha sottoscritto nel 2010 con la Regione una con-

venzione che prevede che l'opera debba essere realizzata in 44 mesi dal momento dell'approvazione del progetto esecutivo. I lavori verranno affidati ai soci costruttori della spa che sono Coopsette, Pizzarotti, Coseam, Cordioli, Collini, Wiptaler, Mazzi, Ccc, Oberosler». Altro nodo è quello degli espropri. «Parliamo di diverse centinaia di proprietari interessati. Sarà un percorso da gestire con intelligenza e con atti ineccepibili - disse Pattuzzi -. Abbiamo avuto i primi incontri con le associazioni agricole. Ma fino a quando la Via non sarà chiusa con il tracciato definitivo non possiamo sbilanciarci. Per la maggior parte par-

liamo di terreni agricoli, ma anche qualche fabbricato e qualche area produttiva e commerciale. In ogni caso al limite si può procedere con l'occupazione di urgenza ma cercheremo accordi bonari ovunque».

### Le critiche

E poi c'è il fronte critico rappresentato dal «Coordinamento Cispadano No autostrada». «C'è il rischio che si inizi l'opera sulla base di fantasiose disponibilità finanziarie e poi arrivati al fondo del barile e con l'opera già iniziata si fa appello allo Stato (noi contribuenti) per completarla o alla peggio ci si trova nella situazione finanziaria della Bre.be.mi. dove ora lo Stato deve sborsare 330 milioni di euro a fronte di macroscopici errori progettuali. E dentro a questo ci sta anche il costo dell'opera, lievitato di 138 milioni dal dicembre 2010».