

Il sotto riportato Ordine del giorno presentato dai Consiglieri STELLA (Sinistra Unita Modena), Chincarini (Modena Volta Pagina) e Bussetti (Movimento 5 Stelle), E' STATO RESPINTO in Consiglio comunale, con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 23

Consiglieri votanti: 21

Favorevoli 6: i Consiglieri Chincarini, Cugusi, Fantoni, Malferrari, Scardozzi, Stella

Contrari 15: i Consiglieri Baracchi, Bortolamasi, Carpentieri, De Lillo, Di Padova, Fasano, Forghieri, Galli, Lenzini, Liotti, Maletti, Morandi, Morini, Pacchioni, Poggi, Venturelli

Astenuta 1: la Consigliera Morini

Non votanti 1: la Consigliera Arletti

Risultano assenti i Consiglieri Bortolotti, Bussetti, Campana, Montanini, Pellacani, Rabboni, Rocco, Santoro, Trande e il Sindaco Muzzarelli.

“““Premesso che:

Il mondo che esisteva nei decenni scorsi in cui fu ideato il progetto della Bretella Sassuolo – Campogalliano oggi non esiste più.

Da allora ad oggi:

- è stata costruita la superstrada Modena-Sassuolo a 4 corsie distante solo 4-5 km dal tracciato della Bretella;
- è stata potenziata la Provinciale SP51 sulla sponda reggiana della Secchia;
- 20 anni or sono nel distretto ceramico si producevano oltre 700 milioni di mq di piastrelle mentre oggi, causa internazionalizzazione e decentramenti produttivi, se ne producono circa 400 milioni, mentre il transito merce da e per lo scalo ferroviario di Dinazzano è risultato in costante crescita;
- entro il 2025 è prevista la realizzazione della galleria ferroviaria del Brennero che collegherà Innsbruck e Verona e, via ferrovia superficiale, Verona sarà collegata allo scalo merci di Marzaglia, con un notevole e ambientalmente positivo trasferimento di merci da gomma a rotaia.

Valutato che

- a fronte di queste evoluzioni trasportistiche, e delle sue tempistiche di realizzazione, risulta inutile ed anacronistico sostenere l'opportunità di una infrastruttura come la Bretella che non riuscirebbe ad entrare in funzione prima del 2025 e sarebbe difficilmente giustificabile finanziariamente
- La realizzazione di tale opera risulta contraddittoria e confligge sia con l'obiettivo UE di ridurre le emissioni da trasporto su gomma che con le esigenze

di innovazione logistica nel distretto ceramico.

- La bretella non risolve i problemi reali “interni” al distretto ceramico quali la non razionale movimentazione delle merci legata alle spedizioni f.co fabbrica per le piccole partite di merce che genera maggior inquinamento da traffico mezzi pesanti.
- La mancata sinergia nel mondo imprenditoriale e le mancate decisioni istituzionali del recente passato hanno causato anche il fallimento del “Progetto Demetra” che avrebbe potuto, con l’utilizzo di fondi europei che sono andati perduti, realizzare almeno più funzionali centri di smistamento delle merci (transit points) garantendo peraltro un ulteriore potenziamento dello scalo di Dinazzano.
- Non è più previsto nemmeno il collegamento ferroviario tra lo stesso scalo e il nuovo di Marzaglia che in presenza del tratto autostradale risulterebbe comunque depotenziato.

Valutato altresì che

- La bretella autostradale è un’opera gravemente impattante sul territorio e l’ambiente lungo la fascia modenese del fiume Secchia e non solo
- La mancanza di una Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sconta gravissimi limiti di Valutazione d’Impatto Ambientale (VIA); risulta, infatti, che mai nell’ambito di tale procedura di valutazione si è tenuto conto della presenza del grande Polo di escavazione 5.1. poco a monte dei campi acquiferi di Marzaglia che alimentano l’acquedotto di Modena e del conseguente ulteriore rischio inquinamento delle falde acquifere
- Nonostante sia stato richiesto a più riprese ai Ministri delle Infrastrutture e dell’Ambiente e alla Regione E.R. che si sono succeduti una revisione / aggiornamento della procedura VIA in merito, ma mai nessuna risposta è pervenuta
- Con la realizzazione della Bretella si comprometterebbero gli aspetti paesaggistici e naturalistici del fiume Secchia, impedendo la realizzazione di un Parco fluviale dello stesso fiume, elemento riqualificante utile anche alla rigenerazione urbana dello stesso distretto
- Con la costruzione della Bretella verrebbero impermeabilizzati oltre 420.000 mq di suolo, peraltro in zone altamente vulnerabili, in un’epoca in cui non solo l’Unione Europea ma anche la Regione E. R. invita al blocco di consumo di suolo.

Vista

- la decisione di questi giorni del M.I.T. di sospendere l’approvazione del progetto esecutivo in attesa delle risultanze della valutazione costi-benefici, di valutare tali risultanze anche in relazione ad un progetto alternativo di seguito descritto sul presente ordine del giorno.

Dissentendo

- dalla manifestazione indetta per il 9 marzo dalla Regione Emilia-Romagna, a sostegno di infrastrutture quali l’intera Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e l’autostrada regionale Cispadana

Considerato che

- L’investimento necessario stimato ammonta a 514 milioni di euro (257 dei quali

finanziati con contributi pubblici), somma che sarà inevitabilmente da aumentare, dovendola aggiornare all'attualità dove si stima in almeno un trentennio, se non più, il tempo necessario per l'ammortamento della spesa e della conseguente durata di una concessione da assegnare che dovrà prevedere pedaggi a carico di automobilisti e trasportatori.

- La Banca d'Italia, in un'audizione del 2016 alla Camera, aveva chiarito che “gli investimenti dei concessionari...non hanno seguito il profilo crescente definito nei piani di sviluppo annessi alle convenzioni siglate all'inizio del quinquennio il loro rilancio deve essere assicurato attraverso misure che tutelino la concorrenza per l'individuazione del miglior offerente”; tale dichiarazione afferma l'esatto opposto di quello che Autobrennero-BrennerCorridor spa tenta di imporre in quanto, se non dovesse essere garantito ad Autobrennero-Brennercorridor spa il rinnovo senza gara della concessione sul tratto A22, la stessa Società mai sarebbe in grado, né interessata, a realizzare la bretella Campogalliano-Sassuolo.
- Tra il 2005 e il 2016, l'aumento delle tariffe/pedaggio è stato del 73% , percentuale superiore di oltre 50 punti al tasso di inflazione, con proroghe senza alcuna gara, tasso di remunerazione del capitale investito (7,18%) garantito sempre e comunque dallo Stato a fronte di investimenti effettivamente realizzati in manutenzione e nuove opere sulla rete inferiori almeno della metà di quelli scritti nei bilanci. Concessioni caratterizzate quindi da assenza del rischio di impresa e mancanza totale di concorrenza.
- Gli ingenti capitali, metà dei quali pubblici, che si ipotizza di spendere con la realizzazione di una inutile Bretella, potrebbero risultare molto più utili se venissero investiti per opere prioritarie, proposte a più riprese nelle sedi opportune ma finora ignorate o non tenute in debita considerazione, che garantirebbero ugualmente benefici economici, occupazionali ed ambientali per l'intero distretto ceramico ed il territorio modenese quali:
 - realizzazione di una adeguata arteria a “Nord” che colleghi le tangenziali di Reggio Emilia e Modena lungo il corridoio di sedime dell' ex cantiere Alta Velocità, come più logica variante della Via Emilia rispetto a quella “Sud” interna alla Bretella nel tratto modenese; tale arteria è persino già prevista negli strumenti urbanistici dei comuni di Reggio Emilia, Rubiera, Campogalliano, ed in parte già realizzata. Una “bretellina stradale” (peraltro già prevista) dalla tangenziale di Modena la raccorderebbe facilmente con lo scalo merci di Marzaglia in modo da collegarlo anche al Polo logistico di Campogalliano garantendone l'intermodalità.
 - La realizzazione del già citato collegamento ferroviario, sulla destra del Secchia, fra gli scali merci Marzaglia-Dinazzano in modo da potenziare il trasporto su ferrovia di merci varie compatibili, non solo piastrelle, modalità che la stessa Unione Europea suggerisce per il trasporto a lunga distanza; con l'adozione dell'alternativa descritta, risulta del tutto evidente che pure per il collegamento Modena-Rubiera, oltre la bretella “ferroviaria” Dinazzano-Marzaglia, si avrebbero costi finanziari ed impatti ambientali enormemente minori di quelli previsti dal progetto bretella autostradale.

Per tutte le suindicate ragioni

il Consiglio Comunale di Modena

- valuta negativamente il progetto relativo sia al tratto autostradale Sassuolo-Campogalliano che al collegamento Modena-Rubiera sul tracciato previsto dal progetto medesimo.
- ritiene che il tratto autostradale Campogalliano – Sassuolo non debba essere realizzato, opera, peraltro, che impedirebbe di fatto, anche per assenza di risorse finanziarie, il mutamento strategico necessario al distretto ceramico nei settori della logistica e della movimentazione merci.
- Ritiene invece utile la realizzazione delle connessioni tra lo scalo merci/nuovo polo logistico di Marzaglia e di Campogalliano, le tangenziali di Modena e Reggio/Rubiera compresa, le autostrade A1 e A22, nonché la superstrada Modena-Sassuolo e la provinciale SP51 seguendo, per i motivi richiamati, il tracciato sopra descritto e visualizzato in sintesi negli elaborati grafici allegati.””””