

Il sotto riportato Ordine del giorno prot. 415869, e' approvato dal Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 25

Consiglieri votanti: 24

Favorevoli 21: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella e Venturelli.

Contrari 3: i consiglieri Prampolini, Rossini e Santoro.

Non votanti 1: il consigliere Poggi.

Risultano assenti i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, Carriero, De Maio, Forghieri, Giacobazzi ed il Sindaco Muzzarelli.

“Premesso che

Il progetto esecutivo del nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS467 Pedemontana è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 20 ottobre del 2019 per un importo complessivo pari a 406.444.674,80 euro, diventati 422 milioni nel 2022;

L' Autostrada Campogalliano - Sassuolo S.p.A. (AutoCS S.p.A.), la società, partecipata al 51% da Autobrennero Spa, per il 31,3% da Impresa Pizzarotti Spa di Parma, per il 14,5 % da Coopsette di Reggio Emilia e per quote minori da altre imprese, che nel 2014 si è aggiudicata la concessione per la progettazione, la realizzazione della Campogalliano - Sassuolo, avrebbe dovuto terminare i lavori entro 1281 giorni, tre anni e mezzo, quindi, al più tardi entro la fine di quest'anno;

I lavori però non sono mai iniziati perché AutoCS S.p.A. il 10 settembre 2020 ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di sospendere tutti i termini previsti dalla Convenzione e dagli atti presupposti, comprese le numerose delibere CIPE e di rivedere il Piano Economico Finanziario per la riduzione dei traffici causata dal Covid-19;

Nonostante la fine dell'emergenza epidemiologica e la ripresa dei trasporti i lavori sono ancora bloccati e la richiesta di rivedere il Piano Economico Finanziario relativo alla concessione della Campogalliano - Sassuolo non risulta ritirata;

Sul blocco dei lavori pesa e in modo determinante anche il mancato rinnovo della concessione dell'A22, scaduta nel 2014, ad Autobrennero S.p.A., socio di maggioranza di AutoCS S.p.A. Per rinnovare ad Autobrennero la concessione evitando la gara europea, sono state provate diverse soluzioni che però si sono sempre dimostrate impraticabili; l'ultima, che si sta cercando di percorrere è quella del Progetto di finanza con diritto di prelazione per il proponente del progetto, con rischio di contenzioso;

Il Governo Meloni, dal suo insediamento, tramite il ministro Salvini, ha più volte dichiarato il pieno supporto politico alla realizzazione della Bretella senza volere prendere in esame alcuna modifica al progetto approvato; e a dicembre 2022, dagli organi di stampa, si apprendeva che il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture guidato da Matteo Salvini ha infatti dato parere favorevole alla proposta di project financing di Autostrada del Brennero Spa per i 7,2 miliardi di investimenti necessari per procedere con le opere collegate all'A22 tra cui, appunto, Cispadana e Bretella, oltre che il rinnovo della Concessione autostradale della A22 per 50 anni. Le prossime tappe prevedono il

bando pubblico per l'assegnazione dei lavori che dovrebbe essere pubblicato dal Governo entro la fine del 2023.

PREMESSO ALTRESÌ CHE

Il dibattito politico sulla Bretella Campogalliano-Sassuolo dura da oltre 30 anni e in molteplici occasioni i diversi stakeholder istituzionali e politici hanno espresso dubbi in merito al progetto e richieste di approfondimento, non solo per i grandi cambiamenti economici e sociali intercorsi nel nostro territorio, ma anche per le nuove strategie internazionali legati alla mobilità delle persone e alla logistica delle merci, con l'esortazione a spostare gli investimenti sul ferro.

Il mancato proseguimento dell'iter giuridico e conseguente avvio dei lavori e le incertezze sulla realizzazione del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo possono essere un'opportunità per cogliere le istanze del territorio modenese e riflettere in senso strategico l'assetto infrastrutturale integrato dell'area comprendendo anche il trasporto su ferro di merci e persone, per contrastare i cambiamenti climatici, l'incremento delle temperature, la pessima qualità dell'aria della pianura Padana e diminuire la dipendenza dalle fonti fossili.

Lo studio dei proff. Massimo Milani, Luca Montorsi e Federico Ferrari di UNIMORE, commissionato da Dinazzano Po, la società della Regione Emilia-Romagna che gestisce lo scalo di Dinazzano, ha evidenziato che a parità di percorso e di merci per il collegamento dal Porto di Ravenna con il Terminal di Dinazzano, le emissioni del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma sono inferiori del 260% per la CO₂, del 460% per gli ossidi di azoto e del 590% per quel che riguarda le polveri sottili

La riduzione delle emissioni climalteranti e inquinanti e quello di portare la quota di trasporto ferroviario delle merci al 30% entro il 2030 sono obiettivi europei; attualmente in Italia siamo al 13% contro una media continentale del 19%;

Il potenziamento del trasporto ferroviario, è anche un elemento fondamentale per la competitività e la sostenibilità del territorio e delle imprese modenesi, come hanno affermato con forza gli operatori della logistica e dalle aziende (Kerakoll, Gruppo Marazzi, SMEG,...) intervenuti alla conferenza "Vincoli infrastrutturali allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci in Emilia-Romagna", del 30 giugno 2023, promossa dall'Istituto per la Logistica e i Trasporti, dalla Regione Emilia-Romagna e dai Terminal Merci di Dinazzano e Rubiera;

Il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, il cui progetto preliminare è del 2003, ma pensata nell'ancor più lontano 1985, in un contesto economico ed imprenditoriale, produttivo e infrastrutturale molto diverso da quello attuale, non era ancora stata realizzata la superstrada Modena-Fiorano con due corsie per senso di marcia, da un lato genera altro traffico su gomma con relative emissioni inquinanti e climalteranti, dall'altro impedisce con il tracciato della bretellina autostradale a pagamento, di collegamento tra la tangenziale di Modena e la Campogalliano Sassuolo, l'ampliamento dello scalo merci di Cittanova-Marzaglia, come previsto dall'accordo territoriale del 2014 tra i comuni di Modena e Campogalliano e la Provincia di Modena.

Il progetto del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo andrebbe rivisto per tenere conto delle criticità ambientali, degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e di quelli di aumento del trasporto ferroviario delle merci, delle richieste delle imprese.

Considerato che

Il raccordo è stato pensato anche per servire il traffico merci diretto al nord Europa, ma le regioni transfrontaliere hanno imposto pesanti restrizioni al passaggio di veicoli addetti al trasporto di merci, che vengono quindi caricati su treno prima della frontiera;

Le politiche sul trasporto merci nei paesi dell'Europa centrale confinanti puntano allo spostamento del traffico merci dalla gomma al ferro. In particolare, al Brennero, sono in atto politiche di disincentivo del passaggio merci su camion e la costruzione di un nuovo tunnel ferroviario e Autobrennero ha previsto importanti investimenti sul trasporto ferroviario da Verona verso il nord, trascurando invece le necessità del territorio modenese;

Esiste già una superstrada, la Modena-Fiorano-Sassuolo, che rappresenta un'alternativa gratuita al raccordo stesso che di fatto hanno garantito il collegamento rapido col sistema autostradale A1 e A22 anche nel periodo della massima produzione ceramica (dal 2005 al 2008);

La Bretella Campogalliano Sassuolo, nel suo complesso, porterà, viste le sue grandi dimensioni infrastrutturali, ad un consumo di suolo agricolo di circa 600mila metri quadrati con la relativa impermeabilizzazione di un territorio strategico, essendo l'area di ricarica delle falde dei pozzi acquiferi di Marzaglia, che alimentano gli acquedotti di buona parte della provincia di Modena e della bassa Mantovana. La tutela del suolo, in concomitanza con le più intense piogge connesse ai cambiamenti climatici, rappresenta uno degli obiettivi fondamentali nella gestione del territorio, inoltre la Bretella creerà inevitabilmente un aggravamento del rumore di fondo e della vivibilità di zone prettamente agricole.

Il tracciato attualmente previsto nel progetto approvato presenta forti criticità nell'area dello scalo merci ferroviario di Marzaglia-Cittanova in quanto non consente lo sviluppo dello scalo ferroviario di Cittanova Marzaglia, riduce gli spazi destinati alla logistica e conseguentemente crea un gravissimo pregiudizio rispetto all'obiettivo del potenziamento dell'interscambio intermodale ferro-gomma, riducendo il polo a un mero trasferimento spaziale degli scali merci ferroviari già esistenti, con gravi ripercussioni sul sistema economico penalizzato rispetto alla competitività e all'adeguatezza dei servizi e infrastrutturali;

Lo Scalo Cittanova / Marzaglia necessita di un collegamento con le diverse infrastrutture pensato su area vasta, coinvolgendo tutti gli Enti Locali interessati, affrontando con urgenza la revisione dell'assetto complessivo dell'area, a scala urbana, provinciale e regionale, tenendo in considerazione le diverse esigenze e le alternative possibili nei collegamenti tra la provincia di Modena e quella di Reggio Emilia, in coerenza con le strategie dei PUG dei Comuni coinvolti.

Dato atto che:

E' del tutto evidente l'importanza di garantire lo scambio di merci del distretto ceramico con l'Europa, e che questo debba essere perseguito con il potenziamento del ferro e l'efficientamento della logistica ed allo stesso tempo dell'intermodalità;

Oltre al collegamento ferroviario tra gli scali merci di Dinazzano (Reggio Emilia) e Cittanova-Marzaglia (Modena), previsto nel PRIT e oggetto di uno studio in corso avviato da RFI, sono da valutare anche altri interventi di potenziamento delle linee ferroviarie, Sassuolo-Fiorano-Maranello e il collegamento verso Castellarano e Campogalliano, quest'ultimo parte integrante con Modena del polo funzionale di rilievo sovracomunale di Cittanova Marzaglia.

Il Comitato No Bretella-Sì Mobilità Sostenibile ha recentemente pubblicato un documento dal titolo "LA VERA CURA DEL FERRO, una proposta efficiente, economica, sostenibile alternativa alla Bretella Campogalliano Sassuolo" che contiene interessanti idee che meritano un confronto e una riflessione a livello istituzionale;

Le amministrazioni locali di Modena e Reggio Emilia hanno indicato come importante e prioritaria la realizzazione della linea ferroviaria Dinazzano-Marzaglia/Cittanova, anche in occasione del recente convegno del 30 giugno 2023 organizzato a Modena dalle società di gestione dei terminal ferroviari di Rubiera e Dinazzano e da Fondazione ITL;

Si ritiene che, per la città di Modena, in quanto capoluogo baricentrico della Provincia, sia importante il primo tratto della Bretella che collega lo scalo merci di Marzaglia-Cittanova alle tangenziali di Modena.

Tutto ciò premesso, il Consiglio Comunale

Ritiene che

- Lo spostamento delle merci, settore fondamentale per l'economia del territorio modenese, debba inserirsi in una visione strategica futura che deve assicurare: competitività, conoscenza e connessione infrastrutturale, potendo contare su reti materiali ed immateriali;
- occorra indirizzare il sistema della mobilità sempre di più verso una maggiore sostenibilità, efficienza, integrazione e sicurezza;
- sia indispensabile mettere a sistema le strutture logistiche Campogalliano, Marzaglia/Cittanova, Rubiera e Dinazzano e strutturare e qualificare l'offerta per la logistica nel comune di Modena che è parte, insieme a Campogalliano, del polo funzionale di rilievo provinciale;
- l'attuale progetto approvato della Bretella Campogalliano-Sassuolo, che tra l'altro contiene anche elementi, quali i caselli di pedaggio, che sono tecnicamente incongrui con gli obiettivi trasportistici e contraddicono anche la sua funzione, sia insostenibile e non porti alcun beneficio al territorio, al contrario, non concorre a sottrarre traffico alla via Emilia oggi gravata da carichi significativi che devono essere spostati con un riordino del sistema viario locale e provinciale.
- sia necessario modificare profondamente il progetto esecutivo della "Bretellina" di collegamento tra la tangenziale di Modena e la Campogalliano-Sassuolo per consentire l'ampliamento dello scalo merci di Cittanova-Marzaglia e la realizzazione di un vero polo logistico intermodale ferro-gomma per le merci prodotte nei distretti industriali di Modena e Reggio Emilia;
- sia necessario eliminare i caselli e il relativo pedaggio sulla "Bretellina" che rappresenterebbe un costo aggiuntivo per l'accesso allo scalo merci e limiterebbe l'alleggerimento della Via Emilia Ovest nel tratto tra Cittanova e Rubiera, oggi troppo trafficato;
- le istituzioni preposta debbano rivalutare il progetto del prolungamento fino a Sassuolo dell'A22 alla luce degli approfondimenti sul potenziamento del trasporto su ferro;
- sia urgente realizzare il collegamento ferroviario Cittanova - Dinazzano, previsto nel PRIT 2020 della RER, e di cui è in corso lo studio di fattibilità e ritenuto da tutti i soggetti intervenuti al convegno del 30 giugno sopra citato come indifferibile e indispensabile per superare il congestionamento del traffico merci su ferrovia;
- sia da valutare con opportuni studi la fattibilità tecnico-economica di un nuovo casello "Modena Centro" all'incrocio con la Superstrada Modena Fiorano Sassuolo, la A1 e la complanare di Modena. Questo permetterebbe di decongestionare il casello di Modena Nord e collegare direttamente l'Autostrada A1, con il Distretto della Ceramica tramite l'esistente superstrada.

E pertanto, chiede al Sindaco e alla Giunta:

Di attivarsi nelle sedi politiche ed istituzionali idonee al fine di promuovere un tavolo di confronto con la Regione Emilia Romagna, il Governo, le Province e i Comuni, Autobrennero, AutoCS e Autostrade per l'Italia, oltre che a RFI e le altre autorità interessate al fine di valutare le proposte alternative e rivedere il progetto secondo i parametri della sostenibilità e utilità pubblica oltre che a tutela del territorio e dei cittadini interessati dalla presenza dell'opera;

Di attivarsi con tutti i livelli istituzionali coinvolti al fine di far inserire nell'elenco delle infrastrutture strategiche per il territorio gli interventi coerenti con le politiche e le strategie della mobilità di merci e persone su ferro, per realizzare un progetto coordinato tra tutti gli attori coinvolti, al servizio dell'economia locale, della qualità ambientale, della riduzione della dipendenza da fonti fossili e capace di promuovere concretamente la mobilità sostenibile in un bacino altamente produttivo e vocato all'export, oltre a sostenerne la competitività.””