

Bologna, 9 luglio 2019

Alla Presidente  
dell'Assemblea legislativa

**OGGETTO** 8631

SEDE

*7618/2*

**ORDINE DEL GIORNO**  
**collegato all'Oggetto n. 7618**

l'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna

**Premesso che**

- il PRIT 2025 in discussione individua fra gli assi previsti o in corso di realizzazione costituenti la Grande Rete, finalizzata ad assolvere funzioni di mobilità regionale di ampio raggio, anche la bretella autostradale da interconnessione fra A1 e A22 (Campogalliano) a Sassuolo, per la quale ad inizio 2018 è stato firmato il decreto interministeriale tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale;
- il raccordo autostradale Campogalliano – Sassuolo, già previsto nel PRIT98, si sviluppa dall'intersezione tra la A22 e la A1 (riconfigurata) alla S.S. 467 Pedemontana (14 km), con due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena (3,6 km) e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera (1,4 km);
- il PRIT 2025 ritiene essenziale il collegamento ferroviario "dedicato ai traffici merci" tra il nuovo scalo di Marzaglia e quello di Dinazzano per un'integrazione operativa e funzionale dei due scali e per liberare l'attuale linea Reggio Emilia-Sassuolo dal traffico merci a favore di quello passeggeri, scali che devono convivere, proponendosi al mercato con distinti livelli di specializzazione;

**Premesso inoltre che**

- nell'area interessata dall'attraversamento della bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo è stata costruita la superstrada Modena-Sassuolo a 4 corsie, distante dal tracciato della bretella appena 4-5 km. in linea d'aria, ed è stata potenziata la Strada Provinciale n. 51 sulla sponda reggiana della Secchia;
- 20 anni orsono nel distretto ceramico si producevano oltre 700 milioni di mq di piastrelle, mentre oggi, causa dell'internazionalizzazione e dei decentramenti produttivi, se ne producono circa 400 milioni ed il transito di merci 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, da Verona allo scalo merci di Marzaglia) con notevole trasferimento di merci da gomma a rotaia;

**Considerato che**

- l'investimento necessario a costruire la bretella (514 milioni di euro, da aggiornare peraltro ai costi attuali, 257 dei quali di contributi pubblici) non è recuperabile entro i 31 anni di durata della concessione e non è quindi finanziariamente sostenibile, dato che, se anche fosse ipotizzabile che tutto il traffico della superstrada Modena-Sassuolo (1 milione 300mila veicoli pesanti nel 2014) percorresse il tratto autostradale Sassuolo – Campogalliano soggetto a pedaggio, il Concessionario incasserebbe ogni anno circa 3 milioni di euro a fronte dei 16-17 occorrenti per remunerare l'investimento;
- se non dovesse essere garantito ad Autobrennero-Brennercorridor S.p.A. il rinnovo senza gara della concessione autostradale sul tratto della A22, la stessa Società mai sarebbe in grado, né interessata, a realizzare la bretella Campogalliano – Sassuolo;
- dopo il crollo del ponte Morandi, nel rapporto Stato/Concessionari autostradali, sono emersi, quali tratti diffusi e deteriori, l'aumento delle tariffe/pedaggio tra il 2005 e il 2016 del 73%, superiore di oltre 50 punti al tasso di inflazione, le proroghe delle concessioni senza alcuna gara, il tasso di remunerazione del capitale investito, garantito sempre e comunque dallo Stato, pari al 7,18% e gli investimenti effettivamente realizzati in manutenzione e nuove opere sulla rete inferiori di almeno della metà di quelli iscritti nei bilanci;

**Evidenziato che**

- la bretella autostradale non risolve i problemi di trasporto interni al distretto ceramico quali la non razionale movimentazione delle merci legata alle spedizioni franco fabbrica per le piccole partite di merce che genera maggior inquinamento da traffico di mezzi pesanti;
- nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto della bretella autostradale non si è tenuto adeguatamente conto del grave rischio di inquinamento dovuto alla presenza del grande Polo di escavazione 5.1. poco a monte dei campi acquiferi di Marzaglia che alimentano l'acquedotto di Modena, acquiferi già attraversati, nel progetto della bretella, nella zona di massima protezione, nonché a ridosso del principale pozzo C2 a rischio chiusura;
- la bretella autostradale è un'opera gravemente impattante sul territorio e l'ambiente lungo la fascia modenese del fiume Secchia in quanto comprometterebbe gli aspetti paesaggistici e naturalistici del fiume, impedendo la realizzazione di un Parco fluviale dello stesso fiume, elemento riqualificante utile anche alla rigenerazione urbana dello stesso distretto;
- inoltre con quest'opera verrebbero impermeabilizzati più di 420.000 mq di suolo, peraltro in zone altamente vulnerabili, in un'epoca in cui non solo l'Unione Europea, ma anche la Regione Emilia-Romagna si propone l'obiettivo di raggiungere il saldo zero del consumo di suolo;

**Tutto ciò premesso e considerato****Impegna la Giunta Regionale**

a non realizzare il tratto autostradale tra Campogalliano e Sassuolo;

a realizzare in alternativa una adeguata arteria stradale a nord che colleghi le tangenziali di Reggio Emilia e Modena lungo il corridoio di sedime dell'ex cantiere dell'Alta Velocità, come più logica variante della Via Emilia rispetto a quella a sud interna alla bretella nel tratto modenese. A tale opera, già prevista negli strumenti urbanistici dei Comuni di Reggio Emilia, Rubiera, Campogalliano, ed in parte già realizzata, andrebbe affiancata una "bretellina stradale" (peraltro già prevista) dalla tangenziale di Modena che la raccordi con lo scalo merci di Marzaglia, in modo da collegarlo anche al Polo logistico di Campogalliano garantendone l'intermodalità;

a realizzare il già citato collegamento ferroviario, sulla destra del Secchia, fra gli scali merci di Marzaglia e di 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.

 (PRODI - GR) )

 (VERUFFI - SI) )

 (TORRE - SI) )