

Il sotto riportato Ordine del Giorno è stato respinto dal Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 30

Favorevoli 9:	i consiglieri Bortolotti, Bussetti, Campana, Chincarini, Cugusi, Fantoni, Rabboni, Rocco, Scardozzi.
Contrari 21:	i consiglieri Baracchi, Bortolamasi, Carpentieri, De Lillo, Di Padova, Fasano, Forghieri, Galli, Lenzini, Liotti, Maletti, Malferrari, Morandi, Pacchioni, Pellacani, Poggi, Santoro, Stella, Trande, Venturelli ed il sindaco Muzzarelli
Astenuti 1:	la consigliera Arletti

Risultano assenti i consiglieri Montanini e Morini.

““Premesso che

in data 4 dicembre 2014 il Ministero competente ha affidato alla Auto CS S.p.A. il progetto relativo al tratto autostradale Sassuolo-Campogalliano per la progettazione, costruzione e gestione della stessa;

Considerato che

1. il mondo esistente nei decenni in cui il progetto della Bretella fu ideato non esiste più. Infatti, da allora ad oggi:

a. è stata costruita la superstrada Modena-Sassuolo a 4 corsie distante dal tracciato della bretella 4-5 km;

b. è stata potenziata la strada Provinciale sulla sponda reggiana del Secchia;

c. 20 anni fa si producevano oltre 700 milioni di mq di piastrelle, oggi se ne producono meno di 400 milioni, coi conseguenti cambiamenti strutturali nei volumi di traffico e nelle esigenze logistiche;

d. nella realtà odierna dei mercati globalizzati la qualificazione dei distretti industriali e la produzione di valore aggiunto viene svolta in modo fondamentale dalle piattaforme e dalle regole logistiche piuttosto che dalle infrastrutture materiali. Queste ultime, anche quando fossero utili – e non è certamente il caso della “Bretella” – svolgono un ruolo significativo se e solo se inserite nell’ambito di piattaforme e scelte strategiche inerenti la logistica di distretto. Scelte e piattaforme che mancano del tutto nel distretto ceramico e che sarebbero rese impossibili per mancanza di risorse finanziarie, “bruciate” dalla realizzazione dell’inutile bretella.

2. La bretella non risolve nessuno dei problemi reali del distretto ceramico.

Inquinamento, irrazionale movimentazione delle merci, perdita di competitività, devastazione del territorio, problemi per la salute: tutto questo si genera oggi all’interno del perimetro del distretto mentre la bretella si fermerebbe ai suoi confini, sulla pedemontana di Sassuolo. Nell’ambito del progetto “bretella” non è più previsto nemmeno il più importante tra i collegamenti: quello tra gli scali ferroviari di Dinazzano e di Marzaglia.

3. La bretella è un’opera gravemente impattante sul territorio e l’ambiente lungo la fascia modenese del fiume Secchia: infatti

a. rischio inquinamento falda. Il tracciato attraversa per il lungo tutta la conoide del Secchia, area ad alta vulnerabilità degli acquiferi sotterranei. E’ da qui che si alimentano

le falde da cui attingono i pozzi di Marzaglia, Cognento e Rubiera, Tomaselli, San Gaetano che a loro volta alimentano gli acquedotti di Modena, Carpi ed i comuni delle zone Nord e pedecollinare della provincia di Modena;

b. consumo e impermeabilizzazione di suolo. La costruzione dell'autostrada e le opere connesse comporta il consumo e l'impermeabilizzazione di centinaia di ha (ettari) di suolo, sottraendolo all'agricoltura e alle rinaturalizzazioni, aumentando i tempi di corrivazione delle acque di scolo superficiale aumentando il pericolo di allagamenti di questa parte del territorio;

c. paesaggio e aree protette, la bretella passa vicino alla riserva naturale delle casce di espansione del Secchia, attraversa l'oasi naturale del Colombarone corre lungo la fascia fluviale la cui qualificazione, il PTCP di Modena, individua come strategica per la riqualificazione del territorio del comprensorio della Ceramica;

d. inquinamento atmosferico, l'Unione Europea nel rapporto 2014 conferma che il più grave problema ambientale è l'inquinamento atmosferico e l'Italia è ai primi posti, specialmente nel bacino padano compresi quindi i distretti industriali di Sassuolo e Modena. La bretella non dà contributi significativi alla soluzione del problema che si trova all'interno del sistema delle aree industriali e non fuori di esso, anzi, la semplificazione della relazione con lo scalo merci ferroviario di Marzaglia potrebbe indurre ad abbandonare lo scalo di Dinazzano per andare direttamente a Marzaglia, aumentando così il traffico su gomma lungo la bretella.

e. Consumo di materie prime non rinnovabili, uno dei principi della sostenibilità e quello di minimizzare l'uso di materie prime non rinnovabili, come il caso delle ghiaie e dei materiali lapidei, per non sottrarli ai bisogni delle future generazioni, nel caso della bretella verrebbero consumati milioni di mc di ghiaia per un'opera non indispensabile;

f. rischio climatico, tutte le indicazioni internazionali, dall'ONU alla UE ci invitano a ridurre le emissioni in atmosfera di gas climalteranti causa principale dei cambiamenti climatici, per i trasporti l'indicazione è quella di investire sul ferro e sul trasporto pubblico, non certo su nuove autostrade.

4. L'investimento necessario (circa 600 milioni di €, 215 dei quali di contributi pubblici) **a costruire la bretella non è recuperabile entro i 31 anni di durata della concessione e non è quindi finanziariamente sostenibile.** Si pensi che nell'anno 2014 sulla superstrada Modena-Sassuolo sono transitati nei due sensi di marcia circa 1 milione e 300 mila veicoli pesanti. Se anche fosse ipotizzabile (ma l'ipotesi è palesemente falsa) che tutto questo volume di traffico, senza oneri di pedaggio, si spostasse sul tratto autostradale Sassuolo-Campogalliano, con pagamento di pedaggio, Autobrennero S.p.A. incasserebbe ogni anno circa 3 milioni di € a fronte dei 15-16 occorrenti per remunerare l'investimento in 31 anni!

5. La realizzazione della bretella ha origine in uno scambio non trasparente e al limite della legalità tra lo Stato e Autobrennero S.p.A., attuale concessionario di A22. La concessione per la gestione dell'A22 è scaduta nel 2014 e, nel 2011, ANAS aveva pubblicato il bando di gara per la nuova concessione; causa pressioni lobbistiche di amministrazioni locali e regionali e ricorsi giudiziari di Autobrennero S.p.A., l'A22 viene gestita dalla stessa Autobrennero S.p.A. in regime di proroga. L'art.5 della legge c.d. "Sblocca Italia" – Legge n.164/2014 - permette il rinnovo, senza gara, delle concessioni agli attuali concessionari ove questi ultimi si impegnino a realizzare nuovi interventi e investimenti sino ad oggi non previsti. A nostro giudizio questa norma viola la legislazione UE in tema di libera concorrenza e di mercato interno. Per questi motivi si è avviata una raccolta di firme a sostegno di una petizione rivolta alla Commissione UE e al Governo Italiano, con la quale si chiede di dichiarare l'obbligo di indire le gare per affidare le nuove concessioni. Questo significa inoltre, nel nostro caso, che se non dovesse essere garantito ad Autobrennero S.p.A. il rinnovo senza gara della concessione sul tratto A22, la stessa Autobrennero S.p.A. non sarebbe più in grado né in alcun modo

interessata a realizzare la bretella Sassuolo- Campogalliano.

6. Non è vero che la bretella si auto-finanzia coi pedaggi durante la gestione trentennale. Se a fine gestione il concessionario non avesse recuperato l'investimento, come è chiaro sin d'ora che succederà, lo Stato dovrebbe ripagarlo con l'indennizzo di subentro pari alla differenza tra quanto incassato dalla gestione dell'opera e quanto investito. Nel caso peggiore sarebbero direttamente i cittadini e i camionisti a pagare il disavanzo con tariffe di pedaggio maggiorate!

7. Esistono molte altre priorità per le quali spendere utilmente il denaro pubblico sprecato con la bretella:

- a. il collegamento ferroviario tra gli scali di Dinazzano e Marzaglia
- b. la realizzazione dei transit points e delle piattaforme logistiche nel distretto ceramico
- c. il collegamento tra il polo logistico su gomma di Campogalliano con quello su ferro di Marzaglia
- d. opere di manutenzione ordinaria e straordinaria idrogeologica
- e. il potenziamento e qualificazione delle ferrovie Sassuolo-Modena e Sassuolo-Reggio e la loro interconnessione

Molti cantieri potrebbero venir aperti con benefici per l'economia del distretto ceramico e l'ambiente del territorio provinciale modenese.

Per tali ragioni il Consiglio Comunale di Modena

ritiene che non debba essere realizzato il tratto autostradale tra Modena e Sassuolo, opera quest'ultima inutile all'economia del distretto ceramico, con gravi impatti ambientali e che impedirebbe di fatto - anche per assenza di risorse finanziarie - il mutamento strategico necessario al distretto nei settori della logistica e della movimentazione delle merci. Va invece ritenuta utile la realizzazione delle connessioni tra il polo logistico di Marzaglia, la tangenziale di Rubiera, le autostrade A1 e A22 e la superstrada Modena Sassuolo.

ed invita Sindaco e Giunta

a rivedere la realizzazione di tale progetto e ad attivarsi presso gli organi competenti perché esso venga rimesso in discussione.

Del che si è redatto il presente verbale, letto e sottoscritto.

La Presidente
f.to Francesca Maletti

Il Funzionario Verbalizzante
f.to Maria Di Matteo

Il Segretario Generale
f.to Maria Di Matteo