

## COMMISSIONI RIUNITE

### VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00081 Dell'Orco: Valutazione riguardo all'efficacia della realizzazione della bretella di collegamento tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano Sassuolo (*Discussione e rinvio*) . . . . 5

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 10 ottobre 2013. — Presidenza del vicepresidente dell'VIII Commissione Tino IANNUZZI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Marco Flavio Cirillo.*

#### **La seduta comincia alle 9.05.**

**7-00081 Dell'Orco: Valutazione riguardo all'efficacia della realizzazione della bretella di collegamento tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano Sassuolo.**  
(*Discussione e rinvio*).

Le Commissioni iniziano la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele DELL'ORCO (M5S), nell'illustrare la risoluzione a propria firma, osserva che la bretella di collegamento Campogalliano-Sassuolo è uno dei tanti esempi italiani di spreco di risorse pubbliche e di scarsa lungimiranza politica. Rileva, infatti, che si tratta di un'opera di viabilità inopportuna, a forte impatto ambientale, che dispiegherà grandi risorse per realizzare un raccordo autostradale di circa 15 km tra la A22, la cosiddetta « autostrada

del Brennero » e la A1, finalizzato a velocizzare i tempi di percorrenza di appena 10 minuti. Ricorda che l'opera fu ideata dalla provincia di Modena nel 1987 e il progetto venne successivamente finanziato dal CIPE ed inserito nell'allegato infrastrutture strategiche del DEF. Osserva che si tratta di un'opera fortemente richiesta da Confindustria, in quanto destinata a sviluppare il distretto della ceramica. Rileva, tuttavia, che rispetto al momento in cui l'opera è stata progettata, la situazione è molto diversa, poiché il distretto ceramico è entrato in crisi da anni, con conseguente riduzione dei volumi di traffico, ma soprattutto l'infrastruttura stradale al servizio di quel territorio è stata potenziata, attraverso la realizzazione del raccordo Modena-Sassuolo, che di fatto copre lo stesso tracciato della bretella. Sottolineando quindi che, ai fini del miglioramento del trasporto, la bretella Campogalliano Sassuolo è un progetto che ha perso senso e che rende ancora più inaccettabili i suoi costi e il suo impatto ambientale. Osserva inoltre che il progetto è teso a potenziare la modalità su gomma, in contrasto con il principio di sostenibilità ambientale promosso ormai da anni dall'Unione Europea, e giudica opportuno,

invece, investire risorse nel completamento delle infrastrutture ferroviarie al servizio del distretto, con il vantaggio di ridurre l'inquinamento veicolare nella zona, di velocizzare i trasporti via gomma e di favorire quindi complessivamente la mobilità su tutto il territorio. Quanto all'impatto ambientale dell'opera, fa presente che essa insiste su una sezione idrogeologica con presenza di pozzi di acquedotti e attraversamento di tratti di falda affiorante, il che rende altissimo il rischio di inquinamento. Inoltre il tracciato sarebbe situato ad una distanza estremamente ridotta rispetto all'alveo del fiume Secchia.

Segnala inoltre che il costo dell'opera risulta del 340 per cento più alto del costo iniziale, e che l'infrastruttura ha raggiunto un costo chilometro assai elevato, pari a 40 milioni di euro. Esprime perplessità anche sulle modalità di finanziamento dell'opera, dal momento che la progettazione definitiva approvata dal Cipe prevede risorse per circa 598 milioni di euro, a carico per il 40 per cento di fondi pubblici e per il 60 per cento, ovvero circa 364 milioni di euro, di fondi privati. Fa presente, al riguardo, che da recenti notizie di stampa, la realizzazione e la gestione dell'opera sarà aggiudicata all'ATI costituita da Autostrade del Brennero Spa che ne deterrà una partecipazione maggioritaria pari al 51 per cento, in associazione con Pizzarotti, Coopsette, Coseam, Wipptal, Oberosler e Cordioli. Ricorda che Autostrade del Brennero SpA è a sua volta partecipata all'81 per cento da enti pubblici il che fa aumentare la quota di risorse pubbliche, poiché dei 364 milioni in quota ai privati, una percentuale pari al 41 per cento circa, ossia 150 milioni di euro, sarà nuovamente finanziata con risorse pubbliche, facendo aumentare la percentuale a carico del pubblico dal 40 per cento inizialmente previsto a più del 60 per cento. In ultimo esprime dubbi sulla trasparenza amministrativa con cui è stata portata avanti l'opera, dal momento che l'ANAS, dopo aver bandito la gara di affidamento in concessione della progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale, si è vista privata

delle funzioni di concedente in favore della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali – SVCA istituita all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ricorda che formalmente non esiste ancora un assegnatario provvisorio, ma si è già avuta notizia degli aggiudicatari, tra i quali sembrerebbe esserci anche la Coopsette in associazione con Autobrennero. Rileva che, a suo giudizio, questo è un elemento che getta ombra sulle procedure amministrative e sulle procedure di assegnazione, alla luce dei recenti fatti emersi dall'indagine sulla Tav di Firenze che hanno visto tra gli altri l'arresto di un membro della Commissione VIA al Ministero dell'Ambiente e di tre dirigenti di Coopsette delineando per la cooperativa una serie di relazioni poco chiare e ipotesi di corruzione e infiltrazioni mafiose. In conclusione, in ragione degli elementi descritti, chiede al Governo di non procedere alla realizzazione integrale del progetto, ma di procedere esclusivamente al collegamento del nodo intermodale di Marzaglia alla tangenziale di Modena, eventualmente rivedendo l'attuale casello di uscita di Modena nord e il relativo svincolo e di impiegare contestualmente le risorse che si renderanno disponibili dalla riduzione del progetto alla manutenzione e allo sviluppo di ferrovie e strade nella stessa zona.

Alberto ZOLEZZI (M5S) ripercorre brevemente le vicende storiche della parte di territorio interessata alla costruzione dell'infrastruttura autostradale in questione, sottolineando in particolare che essa è stata per secoli teatro di eventi alluvionali disastrosi e di perenni contese e conflitti irrisolti fra le vicine città di Modena, Reggio Emilia, Parma, Mantova e Ferrara. Aggiunge che a tale stato di cose pose termine, verso la fine del Medioevo, la stipula di un importante accordo fra le citate città, che portò alla costruzione di una straordinaria rete di infrastrutture idrauliche (per il controllo delle piene del Secchia, particolarmente violente, e per la regolazione e la gestione in quell'area del corso del Po), e che fu sancito dalla

fondazione di un nuovo comune, Concordia sulla Secchia, che ancor oggi porta nel nome il simbolo della « buona politica ».

Conclude, quindi, richiamando la Commissione alla necessità di rinnovare oggi l'impegno per la buona politica, ponendo fine ai lavori per la realizzazione di un'autostrada inutile (che, peraltro, scalfisce anche il citato sistema di opere idrauliche realizzate alla fine del Medioevo) e utilizzando le risorse in tal modo recuperate per l'ammodernamento e il potenziamento delle rete ferroviaria.

Davide BARUFFI (PD) invita le Commissioni a svolgere un'attenta riflessione sull'opera oggetto dell'atto di indirizzo e a tenere conto di tutti gli elementi utili ad una corretta valutazione. Al riguardo, fa presente che il distretto ceramico servito dalla bretella tra Campogalliano e Sassuolo, seppur attraversato dalla crisi come molte realtà produttive del Paese, rappresenta in ogni caso una struttura industriale *leader* a livello mondiale. Sottolinea, inoltre, che il procedimento amministrativo è assai avanzato, dal momento che l'opera è stata progettata, si è svolta la gara di appalto ed è stata aggiudicata. Nell'evidenziare che tutte le realtà produttive del territorio hanno preso posizione a favore della prosecuzione dell'opera, a suo giudizio tuttora necessaria, in particolare per quanto riguarda il primo stralcio, ossia il collegamento tra l'autostrada Modena-Brennero e il nuovo scalo intermodale ferroviario di Marzaglia, giudica opportuno che le Commissioni procedano alle audizioni dei soggetti industriali e istituzionali coinvolti nella realizzazione dell'opera al fine di ottenere maggiori informazioni sulla complessità dell'area servita. Nel giudicare non significativo il solo parametro del costo chilometrico dell'opera, rammentato dal presentatore, preannuncia la presentazione di una risoluzione su analogo argomento da parte del proprio Gruppo, auspicando altresì che si possa addivenire all'approvazione di un testo condiviso.

Andrea VECCHIO (SCpI) sottolinea l'opportunità di una riflessione sulle pro-

cedure e i tempi di realizzazione delle infrastrutture di trasporto e delle opere pubbliche in generale, giudicando del tutto inaccettabile che dal momento della decisione politica a quello dell'effettiva fruizione dell'opera da parte dell'utente trascorrono decenni, come nel caso in discussione. A tale riguardo fa presente che all'estero i tempi di realizzazione delle infrastrutture sono sensibilmente inferiori e che ciò non dipende senz'altro dalla maggiore competenza e professionalità dei progettisti o delle imprese. La causa principale dei ritardi nella realizzazione delle opere è costituito dall'inefficienza e dalla complessità dell'apparato burocratico. Rileva altresì che la decisione debba dipendere da numerosi enti di importanza assai diversa, ma ciascuno con pari diritto di veto.

Il sottosegretario Marco Flavio CIRILLO si riserva di intervenire nel seguito della discussione.

Michele DELL'ORCO (M5S) nel concordare con il collega Vecchio riguardo alla lunghezza dei tempi di realizzazione delle opere, con riguardo a quella oggetto della risoluzione a propria firma, giudica opportuno che si decida se e come realizzarla e, a tale proposito, invita le Commissioni a valutare la possibilità di realizzare solo la prima parte, ossia il collegamento tra l'autostrada Modena-Brennero e il nuovo scalo intermodale ferroviario di Marzaglia, che giudica l'unico tratto di reale utilità, come rilevato anche dal presidente Realacci nell'interrogazione a propria firma n. 4-00281, presentata all'avvio della legislatura. Nell'osservare che in tal modo ci sarebbe un ingente risparmio di risorse, pari a circa 500 milioni di euro, ribadisce la scarsa trasparenza del procedimento amministrativo e auspica quindi che venga fatta una riflessione sulla reale necessità di realizzazione dell'opera, auspicando che si possa pervenire ad una convergenza sulla realizzazione del solo collegamento tra l'autostrada Modena-Brennero e il nuovo scalo intermodale ferroviario.

Tino IANNUZZI, *presidente*, invita l'onorevole Baruffi a presentare in tempi rapidi l'atto di indirizzo al fine di discuterlo congiuntamente con l'atto in esame e di verificare in quella sede la possibilità di addivenire alla predisposizione di un testo condiviso, demandando, invece, le decisioni relative ad eventuali audizioni da

svolgere alla riunione dell'ufficio di presidenza congiunto delle due Commissioni, che potrebbe essere previsto per la prossima settimana.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione.

**La seduta termina alle 9.35.**