

COMMISSIONI RIUNITE

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

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	17
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 (<i>Discussione e rinvio</i>)	17

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Giovedì 17 ottobre 2013.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.50 alle 14.

RISOLUZIONI

Giovedì 17 ottobre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.

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 proseguono la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 10 ottobre 2013.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità

dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, a seguito dei contatti informali acquisiti con i rappresentanti del gruppo del Partito democratico, avverte che è loro intendimento presentare in tempi brevi una risoluzione avente il medesimo oggetto di quella in discussione.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA rileva che l'intervento di realizzazione del collegamento autostradale tra Campogalliano e Sassuolo è inserito nelle delibere CIPE n. 121 del 2001 e n. 130 del 2006 e rientra nel corridoio plurimodale dorsale centrale. Ricorda che il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera n. 20 del 18 marzo 2005 e il progetto definitivo con delibera n. 62 del 22 luglio 2010, nonché con delibera n. 52 del 3 agosto 2011, con cui sono state integrate le prescrizioni della delibera n. 62. Fa presente che il progetto prevede la realizzazione di un asse principale di « categoria A » di collegamento tra il nodo A22/A1 e la SS 467 Pedemontana e due

assi secondari di collegamento alla tangenziale di Modena e alla tangenziale di Rubiera, rispettivamente di « categoria B extraurbana principale » e « C1 ». Più in particolare rileva che: per l'asse principale si prevede una sezione stradale di « categoria A autostradale » secondo la classifica del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001, per una lunghezza complessiva di poco inferiore ai 15 Km (14,69 Km), con due gallerie artificiali, otto viadotti e cinque svincoli; per l'asse di collegamento alla tangenziale di Modena si prevede una sezione stradale di « categoria B extraurbana principale », per una lunghezza complessiva di 3,61 km, con due viadotti, due sottopassi ferroviari e due svincoli; per l'asse di raccordo con la tangenziale di Rubiera si prevede una sezione stradale di « categoria C1 extraurbana secondaria » per una lunghezza pari a 1,40 km e un viadotto.

Rammenta che il progetto preliminare di variante alla SS 9 via Emilia in corrispondenza dell'abitato di Rubiera prevede un tracciato di circa 6,50 km di « categoria C1 extraurbana secondaria ». Le principali opere previste sono un sottopasso ferroviario ed il ponte sul torrente Tresinaro. Fa presente che nella fase dello studio trasportistico è stata effettuata la verifica della redistribuzione dei flussi veicolari sull'intera rete di trasporto stradale ed autostradale afferente l'area di studio, confrontando i flussi nell'ipotesi di non intervento (scenari programmatici) e nell'ipotesi di realizzazione del Raccordo Campogalliano – Sassuolo (scenari progettuali). Tale raffronto, effettuato per gli scenari relativi al 2017, al 2020, al 2025 ed al 2030, ha reso possibile determinare i valori di alcuni macro-indicatori di sintesi trasportistica, utilizzati per verificare l'effettiva presenza di benefici per la collettività in ragione della realizzazione dell'infrastruttura di progetto.

Rileva che, alla data del 2017, gli indicatori di saturazione confermano la tendenza, con una diminuzione del 4 per cento per la quota di km di rete con condizioni di flusso intenso, cioè con in-

dice di saturazione superiore al 75 per cento, all'interno della finestra di calcolo. All'anno 2030 gli indicatori di saturazione confermano la tendenza, con una diminuzione del 10 per cento per la quota di km di rete con condizioni di flusso intenso.

Osserva che le risultanze dell'analisi dei macroindicatori di sintesi trasportistica mettono in luce i benefici indotti dalla realizzazione del nuovo collegamento Campogalliano – Sassuolo come nuovo asse viario a servizio del territorio in grado di connettere direttamente i centri insediativi e produttivi alla rete autostradale nazionale, con concreti risparmi di tempo per l'utenza e miglioramento di efficienza nei collegamenti locali e di lunga percorrenza. Sottolinea che l'elaborazione effettuata mette in evidenza la capacità del collegamento autostradale di progetto Campogalliano Sassuolo di ridurre la domanda di traffico sulle principali arterie di connessione nord-sud esistenti e sui cui oggi sono polarizzati gli spostamenti da/ per il Distretto Produttivo Ceramico e il sistema autostradale e conurbazione di Modena, Campogalliano, Carpi e Rubiera. Evidenzia che è in particolare sulla Modena-Sassuolo urbana che la realizzazione della Campogalliano – Sassuolo prefigura le riduzioni di traffico più significative che, in corrispondenza delle sezioni più prossime alla tangenziale del capoluogo di Provincia, si attestano su valori giornalieri dell'ordine delle 15.000-18.000 unità totali bidirezionali, leggeri e pesanti.

Sottolinea che dall'analisi emerge come l'infrastruttura di progetto comporti un miglioramento generale dell'accessibilità nell'area di studio. I benefici conseguenti alla realizzazione della nuova tratta autostradale Campogalliano-Sassuolo sono evidenziati dall'incremento di popolazione accessibile, che per spostamenti di durata massima pari all'ora, aumenta del 33 per cento. Oltre tale soglia temporale, la differenza tra i due scenari va via via attenuandosi, pur confermando i margini di beneficio apportati dal progetto anche sui percorsi di durata superiore alla singola ora. Inoltre circa gli interventi di mitigazione ambientale evidenzia che molteplici

sono gli interventi di mitigazione previsti nell'offerta tecnica, che tiene assolutamente conto del valore ambientale e paesaggistico della zona. Fa presente che ci sono importanti accorgimenti che l'offerta tecnica riserva al trattamento e smaltimento delle acque, al contenimento delle emissioni acustiche, anche grazie all'impiego di pavimentazione fonoassorbente e così via. Evidenzia, infine, che per verificare la fattibilità dell'iniziativa, è stato predisposto un piano economico-finanziario, nel rispetto dei principi contabili e delle norme in materia di legislazione fiscale e del comparto autostradale. Da tale piano è emerso che a fronte di un importo di progetto stimato dal RTI pari ad euro 430.407.139, l'offerta del Raggruppamento azzerava la necessità del contributo pubblico che la lettera di invito stabiliva nella misura massima di complessivi euro 234.600.000 in valore nominale.

Ricorda che l'appalto per la realizzazione dell'infrastruttura in parola è stato bandito il 3 dicembre 2010, in attesa e subordinatamente alla registrazione della delibera n. 62 da parte della Corte dei conti. Nella seduta pubblica del 19 giugno 2013 è stato individuato quale aggiudicatario provvisorio della procedura ristretta per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra l'A-22 e la SS 467 Pedemontana, il raggruppamento temporaneo d'impresе con capogruppo Autostrada del Brennero SpA. Rileva quindi che la realizzazione dell'opera, salvo espressa modifica del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) su richiesta della regione competente, non può allo stato essere interrotta, né tantomeno l'opera può essere realizzata in modo parziale o diverso da quanto approvato in sede CIPE, sulla base dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nel corso della quale sono stati acquisiti in conferenza di servizi i pareri favorevoli degli enti locali coinvolti (seduta del 26 gennaio 2009).

Segnala, peraltro, che in sede di conferenza di servizi si è ampiamente di-

scusso sul fatto che il CIPE abbia approvato tutto il progetto preliminare e abbia previsto un'ipotesi di finanziamento complessiva, pari a circa 506 milioni di euro, di cui una parte a carico pubblico per circa 234 milioni di euro, da destinare al primo stralcio relativo al collegamento con l'Autostrada Al/A22, nuovo casello, al collegamento con lo scalo merci di Marzaglia, al collegamento con la Tangenziale di Modena e al collegamento con la via Emilia; la restante parte, invece, da coprire mediante il ricorso alla finanza di progetto agli esiti della gara di concessione di costruzione e gestione.

Ferma restando dunque l'impossibilità di interrompere la realizzazione dell'opera in questione, sottolinea che i finanziamenti assegnati all'intervento di realizzazione della Campogalliano-Sassuolo, anche ove revocati, non potrebbero essere utilizzati per opere non inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche. Pur tuttavia, manifesta la disponibilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a ricevere ed istruire elaborati progettuali provenienti dagli enti locali competenti, in grado di soddisfare eventuali diverse esigenze di infrastrutturazione riferite alla viabilità secondaria del territorio modenese.

Michele DELL'ORCO (M5S) rammaricandosi per il parere del Governo, osserva che la carenza di risorse disponibili a causa della prolungata crisi economica ne consiglierebbe un utilizzo più avveduto. Ricorda, al riguardo, che sono necessari ancora alcuni miliardi di euro per completare la ricostruzione a seguito del terremoto avvenuto in quell'area e rileva l'inopportunità di concentrare le risorse su un'opera stradale il cui unico vantaggio è ridurre di dieci minuti il tempo di percorrenza degli utenti. Nel sottolineare, inoltre, che tra i soggetti vincitori dell'appalto c'è una società attualmente indagata, invita le Commissioni e il Governo ad effettuare un'ulteriore valutazione sulla realizzazione di quest'opera, a suo giudizio inutile. Ritiene, inoltre, opportuno verificare i contenuti della risoluzione che sarà

presentata dal collega Baruffi e da altri rappresentanti del Partito democratico, al fine di verificare gli eventuali punti di convergenza e pervenire ad un testo condiviso.

Tino IANNUZZI (PD), nel formulare l'auspicio che il deputato Baruffi proceda sollecitamente, come annunciato, alla presentazione del suo atto di indirizzo, ritiene che sia opportuno rinviare ad altra seduta

la discussione dell'atto d'indirizzo in titolo, anche al fine di verificare la possibilità di addivenire alla predisposizione di un testo unificato delle risoluzioni in materia.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.