Modena, li 17.9.2019

Comitati ed Associazioni:
Comitato "No Bretella-Si Mobilità sostenibile"-Mo
Legambiente-Mo
Italia Nostra-Mo,
Lega Difesa Ecologica-Mo,
Comitato salute ambientale-Campogalliano,
Associazione "LiberAmente Cittadino"-Formigine,
Associazione AIF Ambiente Informa ODV

Regione Emilia-Romagna
"Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica,
dei Trasporti e del Paesaggio,
Viale Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna

OSSERVAZIONI AI DOCUMENTI DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI PRIT 2025 ADOTTATI CON DELIBERAZIONE N. 214 DEL 10 LUGLIO 2019 DALL' ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premessa

Il PRIT 2025 si propone quale aggiornamento del PRIT 1998 piuttosto che come un nuovo Piano in senso stretto, pur proponendo alcune sostanziali novità rispetto all'impostazione e ai contenuti del piano precedente. Infatti, Il PRIT 2025 conferma l'impianto infrastrutturale già delineato dal PRIT 1998, senza proporre nuovi corridoi infrastrutturali, mantenendo l'attuale sistema a rete articolato su due livelli:

- la Grande Rete nazionale-regionale costituita dalle autostrade e dalle arterie principali con funzioni di servizio dei percorsi di attraversamento e della mobilità regionale di ampio raggio;
- la Rete di Base con funzioni di accessibilità capillare al territorio e con funzione di servizio dei percorsi di medio-breve raggio. Nella Rete di Base gli interventi previsti sono prioritariamente finalizzati al mantenimento delle caratteristiche funzionali e ad assicurare adeguati standard di manutenzione.

Il PRIT-2025 promuove inoltre la manutenzione programmata e l'impiego di tecnologie di "sistemi di trasporto intelligenti" (ITS), ponendo in particolare attenzione ai manufatti quali ponti, viadotti e gallerie, oltre che alla manutenzione delle opere di mitigazione (barriere antirumore, asfalto fonoassorbente, ecc.). Gli interventi sulla rete di base devono rispondere a specifici livelli di qualità progettuale per garantire l' accessibilità a tutti gli utenti (età, genere, soggetti deboli) e per tutte le modalità (auto, tpl, ciclo-mobilità). Il PRIT 2025 prevede altresì la redazione di "Linee guida per la riqualificazione della rete di base" da seguirsi per la redazione dei progetti che devono essere supportati da specifici studi di traffico e valutazione costi/benefici, ai sensi della nuova normativa nazionale.

Riteniamo giusto puntare sulle manutenzione, gli adeguamenti e la messa in sicurezza della rete di base esistente, mentre confermare tra le previsioni le opere della Grande Rete Nazionale riteniamo sia in contrasto con le stesse linee del Prit 2025.
Infatti **+ strade comportano inevitabilmente anche + urbanizzazione e + consumo di suolo**. E ciò nonostante nella relazione tecnica a pag. 197 si riporta che: **"**La nuova legge regionale urbanistica ha rilanciato l'obiettivo di "consumo di suolo a saldo zero", e assume come cardine uno sviluppo che guardi alla competitività e alla sostenibilità ambientale considerando il suolo come una risorsa limitata.
Il PUG dovrà inoltre porre particolare attenzione al riuso e alla rigenerazione urbana, con un vincolo al 2050 sugli interventi in espansione, limitati alla quota del 3% della superficie del territorio urbanizzato esistente, tuttavia con alcune esclusioni tra cui opere pubbliche e infrastrutture.

Escludere quindi dal computo del 3% le infrastrutture significa di fatto giustificare un possibile incremento dell'uso del suolo di quasi il 19%. Ciò in quanto come scritto a pag 24 della relazione tecnica del Prit 2025: "Negli ultimi trent'anni le infrastrutture hanno registrato un incremento nel consumo di suolo di circa il 19%, senza contare gli effetti assai maggiori relativi al conseguente richiamo di nuovi insediamenti"; ed ancora: "Dal punto di vista territoriale il rapporto fra infrastrutture e urbanizzazione è bivalente: da un lato, l'espansione insediativa traina la domanda di infrastrutturazione; d'altro lato, è la costruzione di infrastrutture che spinge a una ulteriore dilatazione insediativa, allungando i percorsi e promuovendo nuovi spostamenti che spesso sottintendono il mezzo privato quale modo di trasporto principale".
Le suddette affermazioni del Prit 2025 sono pertanto in contrasto tra di loro. Se si persegue l'obiettivo del consumo di suolo a saldo zero entro il 2050 come previsto dalla legge regionale n. 24 del 21 dicembre 2017 ("Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"), il tema delle infrastrutture viarie deve essere pertanto attentamente riesaminato in quanto principale causa di nuove urbanizzazioni e di consumo del suolo oltre i limiti che la Regione ha stabilito ed è quindi errato inserire una deroga per quest'ultime, considerando anche che in molti casi è controverso scoprire la pubblica utilità in certe opere pubbliche ed è possibile dimostrare che esistono valide alternative per riutilizzare aree già urbanizzate, assicurando il minor impatto e consumo di suolo possibile.
In base al rapporto 2018 sul consumo di suolo dell'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra) tra il 2016 e il 2017 nella nostra regione è stato consumato terreno agricolo naturale per oltre 4 milioni e mezzo di metri quadrati, pari a 650 campi di calcio. In questo modo il terreno diventato artificiale nel 2017 ha raggiunto i 221.645 ettari, un dato che colloca la nostra regione al terzo posto per consumo di suolo in Italia. Il terreno cementificato è pari al 9,90% dell'intera superficie regionale, una percentuale superiore alla media nazionale che si attesta al 7,65%.
La cementificazione e l'abbandono del suolo oltre a sottrarre terreno ad una produzione agricola di qualità, riducono la capacità di assorbimento dell'acqua da parte dei terreni e rendono il territorio più fragile aumentando il rischio di frane e alluvioni. Su un territorio sempre più artificiale e più fragile, i cambiamenti climatici degli ultimi anni hanno portato a precipitazioni sempre più intense con vere e proprie bombe d'acqua che il terreno impermeabilizzato dall'urbanizzazione e dalla cementificazione non riesce ad assorbire. La conseguenza è un aumento del rischio di alluvioni e un incremento della situazione franosa della nostra regione.

Il PRIT 2025 e i suoi obbiettivi

"Si rilevano anche alcune attività per cui potrebbero emergere incoerenze e obiettivi che potenzialmente potrebbero entrare in contrasto reciproco. In particolare si segnala che il completamento della Grande Rete stradale, così come era prevista nel Prit '98, rischia di entrare in conflitto con gli obiettivi di potenziamento del trasporto pubblico, di trasferimento modale di passeggeri e di merci, e con le priorità assegnate alla valorizzazione della rete stradale esistente". Considerando i forti ritardi nella realizzazione delle opere previste nel Prit del '98 e le difficoltà che ha sempre incontrato la Regione a fare da regia per impedire che la azioni e le opere contrastino tra di loro, riteniamo che l'ulteriore sviluppo della rete stradale debba avere meno importanza e quindi priorità più bassa rispetto a quello del TPL e di convogliare gli investimenti prioritariamente sul trasporto pubblico per consentirne il giusto sviluppo e per il raggiungimento degli obbiettivi i share modale in tempi più rapidi. In particolare, il PRIT 2025 per le aree ricadenti all'interno dei sistemi integrati della mobilità prevede l'assunzione dei seguenti obiettivi di riferimento:
a) comuni con obbligo dei PUMS: share modale mobilità privata < 50%
b) comuni con obbligo dei PUT: share modale mobilità privata < 60%.

Tabella. Riepilogo complessivo delle risorse necessarie per il perseguimento degli obiettivi del Piano.

Sistemi	costo previsto
Sistema stradale	8.824
Sistema TPL e mob. Sostenibile*	5.556
Sistema Logistico (piattaforma, porti, idrovia)	1.494
TOTALE	15.874

*Sono esclusi i costi annui per i servizi

Da questa tabella di pag 12 del documento di sintesi non tecnica si comprende come esista ancora un **sproporzione sulle risorse impiegate a favore delle strade.**
- 55 % risorse per le strade (strade nuove 44%, manutenzione 11%)
- 35 % risorse per il Tpl (27% ferro, 8% gomma)
- 9,4 % logistica

Previsioni per le risorse estratte dalle tabelle della relazione Prit:

Interventi su strade	Mln €
Nuove autostrade	7054
Rete di base nazionale	1270
Rete di base regionale	500
Manutenzione strade	70
	8894

Interventi su ferro	Mln €
Linee regionali	1403
Linee nazionali	2877
Stazioni	109
	4389

Logistica	Mln €
Ferroviaria	570
gomma	30
Idrovia e porti	869
Aeroporti	25
	1494

Tpl	Mln €
Ferroviaria	155+750
Autobus filobus	251+161
	1371

Anche **le tabelle relative alla matrice di coerenza interna del Prit 2025 dell'Emilia-Romagna** evidenziano come la conferma dell'impianto infrastrutturale del Prit '98 soprattutto quelli relativi alla Grande rete stradale sia causa di contrasti possibili (valutazione C la più scarsa) con gli obbiettivi del PRIT 2025, soprattutto con:
- lo Share modale passeggeri TPL (gomma e ferro) su base regionale (target),
- la Riduzione del consumo energetico per trasporti (target),
- Riduzione emissioni CO2 trasporti (target),
- Potenziamento infrastrutture esistenti senza nuove opere o nuova mobilità,
- Uso di criteri sostenibili nell'infrastrutturazione del territorio,
- PAIR 2020 come step intermedio rispetto a propri obiettivi definiti al 2025,

- Riduzione emissioni di gas inquinanti (Str. sostenibilità IT; Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquinamento atmosferico COM(2013)_918; Piano aria RER,
- Lotta al cambiamento climatico, adottare misure urgenti per combatterlo unitamente alle sue conseguenze (Agenda 2030 per sviluppo sostenibile ONU),
- Indici resilienza urbana e attuazione piani clima. Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani le misure di contrasto ai cambiamenti climatici (Agenda 2030 per sviluppo sostenibile ONU),
- Indici di emissione serra determinata dal piano Ridurre le emissioni serra (Str. "20-20-20" UE; Str. per l'energia 2050 UE; Str. "low-carbon-economy" UE; Str. "Unione per l'energia" UE; Str. en. naz. IT; Piano energetico RER; Prog. operativo RER; Patto dei Sindaci),
- Indici di emissione serra determinata dal piano Promuovere l'adattamento a cambiamenti climatici (Str. su adattamento camb. climatici UE; Str. Horizon 2020 UE; Str. adattamento camb. climatici IT; Str. adattamento e mitigazione camb. climatici RER; Patto dei Sindaci),
- Indici d'attuazione delle misure d'adattamento al camb. climatico Promuovere "low-carbon-economy" (Str. "20-20-20" UE; Str. per energia 2050 UE; Str. "low-carbon-economy" UE; 7° Progr. d'azione amb. UE; Str. en. naz. IT; Piano reg. energia RER; POR FESR RER; Patto dei Sindaci),
- Impronta carbonica dei settori economici. Ridurre emissioni serra dei trasporti: soglie fino al 2050 (Libro bianco sui trasporti UE; Reg. UE n. 1315/2013).
- Ridurre il consumo energetico dei trasporti in Emilia-Romagna (Piano energetico RER; Piano aria RER),
- Azzeramento del consumo netto di suolo (7° Programma d'azione ambientale UE).

Se si scorre rapidamente questo elenco si evidenzia come questi siano obbiettivi in realtà prioritari anche secondo la **delibera della giunta regionale del 5 AGOSTO 2019, n. 1391**: "Dichiarazione di emergenza climatica e ambientale quale assunzione di consapevolezza e responsabilità politica, per il coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico".
In questa delibera la regione ER dopo una serie di considerazioni si dice pronta a possibili modifiche per migliorarne l'efficacia ad una serie di piani di settore, tra i quali il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), il Piano energetico regionale (PER), il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) anche alla luce della dell'approvazione della "Strategia unitaria di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici".
Appare quindi evidente che parti del Prit 2025 legate alle progettazioni passate come quelle sulle infrastrutture stradali siano ormai completamente superate ed anacronistiche e che vadano declassate rispetto alle priorità se si vuole rimanere coerenti con le delibere recentemente approvate.

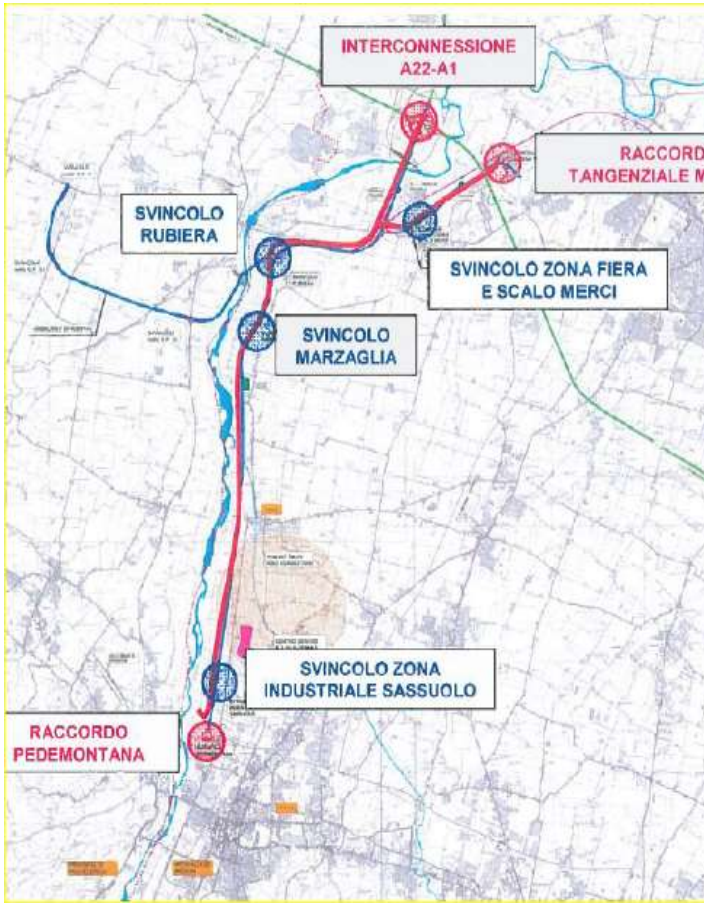
Inoltre evidenziamo che **lo studio di incidenza ambientale allegato al Prit 2025** suggerisce di evitare possibilmente siti natura 2000 ed aree protette nei tracciati stradali in progetto e comunque mitigare al massimo gli impatti ambientali.
E ciò a maggior ragione in quanto tale studio è stato elaborato con dati non aggiornati, sia per l' utilizzo di indicatori che hanno oggettivamente sottostimato la situazione reale oggi presente sul territorio con riferimento a quelli dell' uso del suolo del 2008 aggiornato al solo 2011, che per l' assenza di indicatori di consumo di suolo specifici per il sistema trasportistico.

Stante quanto descritto, si ritiene pertanto di confermare la richiesta di

stralcio di un'opera come la Bretella autostradale A22 Campogalliano-Sassuolo, in quanto pure in contrasto con molti degli elencati obbiettivi del PRIT 2025, con il PAIR 2020 e con la delibera sulla dichiarazione di emergenza climatica.

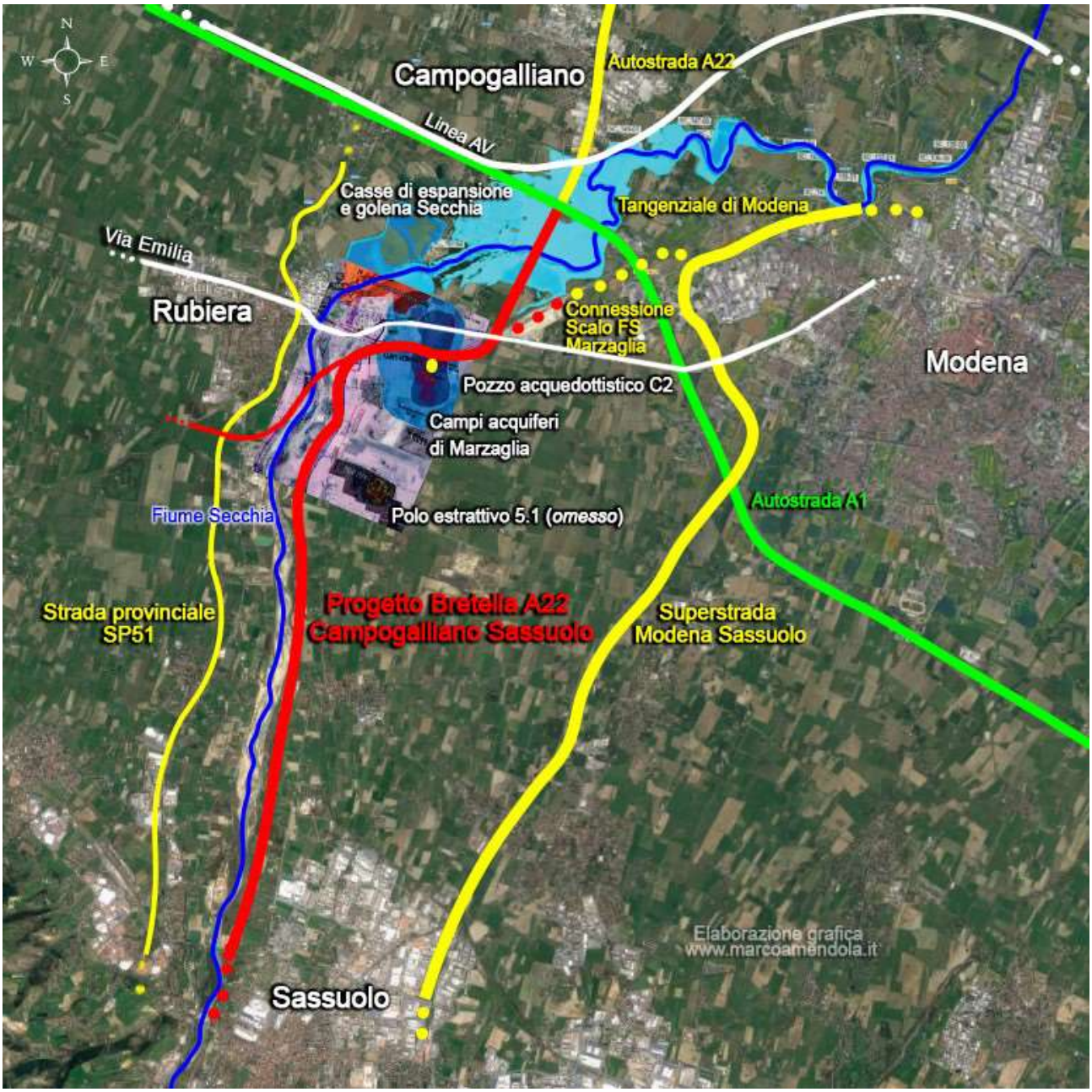
Dalla relazione tecnica del Prit 2025:

Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo. Il raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo, che 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), svolge un ruolo strategico nell'ambito della Grande Rete regionale. L'opera, di cui ad oggi è stata affidata la concessione di costruzione e gestione, consente di interconnettere i centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale, con miglioramento di efficienza di lunga percorrenza e positivi riflessi su quelli più locali. L' asse di collegamento con la tangenziale di Modena (categoria B-extraurbana principale) consente infatti la connessione diretta con lo scalo merci di Marzaglia, mentre l'asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera realizza la connessione con la SS9 Emilia. È prevista nell'ambito del progetto anche la realizzazione della variante alla statale (categoria C-extraurbana secondaria), nel tratto di attraversamento del centro abitato di Rubiera. L'interconnessione dell'asse con la rete locale si realizza, lungo l'asse principale, attraverso gli svincoli autostradali di Rubiera, Marzaglia, zona industriale Sassuolo e la barriera in corrispondenza della Pedemontana, e sul ramo di collegamento alla tangenziale di Modena, attraverso gli svincoli di Zona Fiera/Scalo merci e la barriera all'intersezione con la tangenziale di Modena.



Prima di elencare le nostre osservazioni contrarie alla realizzazione della Bretella, ritenuta viceversa "strategica" nella relazione tecnica del Prit 2025, vogliamo fare una precisazione di fondo. I richiamati Comitati ed Associazioni non sono certo per il "NO" alle infrastrutture in generale, ma per il "SI" ad una mobilità sostenibile che pertanto non può prescindere da una visione complessiva di pianificazione che tenga conto di eventuali soluzioni alternative dettate dalla mutata realtà economica, viaria o di nuove criticità ambientali. Perchè occorre non solo la cultura del "fare" ma del "fare bene", in quanto gli investimenti produttivi che generano vero ritorno economico ed occupazione non possono che essere ambientalmente "sostenibili".

Perchè la Bretella è superata dal punto di vista trasportistico



Attuale viabilità principale con tracciato Bretella e relative criticità ambientali (mappa ricostruita)

Come noto, il progetto della Bretella autostradale risale a decenni orsono, nella prospettiva della sua prosecuzione sino a Lucca. Da allora è cambiato un mondo e questa prospettiva non è più realistica per un insieme di motivi, a partire dalla non più rinviabile **esigenza del trasporto merci su ferrovia sulle lunghe distanze** e la **produzione del distretto ceramico in calo per l' internazionalizzazione dei mercati e la conseguente delocalizzazione produttiva**. Oggettivamente, solo l' iniziale prospettiva (ma con tracciato NON transitante sui campi acquiferi di Marzaglia e sull' intera conoide del Secchia) ai tempi poteva giustificare l' infrastruttura per flussi di traffico, come di fatto riconosciuto nella stessa VIA 2004 che testualmente a pag. 85 afferma: *"**Il collegamento autostradale risulta destinato ad accogliere rilevanti flussi di traffico pesante (>25-30%) nell' ipotesi di un completamento dell' itinerario Modena-Sassuolo-Lucca** che consentirebbe di inserire l' area di Sassuolo in rete verso il corridoio tirrenico e la portualità del Tirreno".*

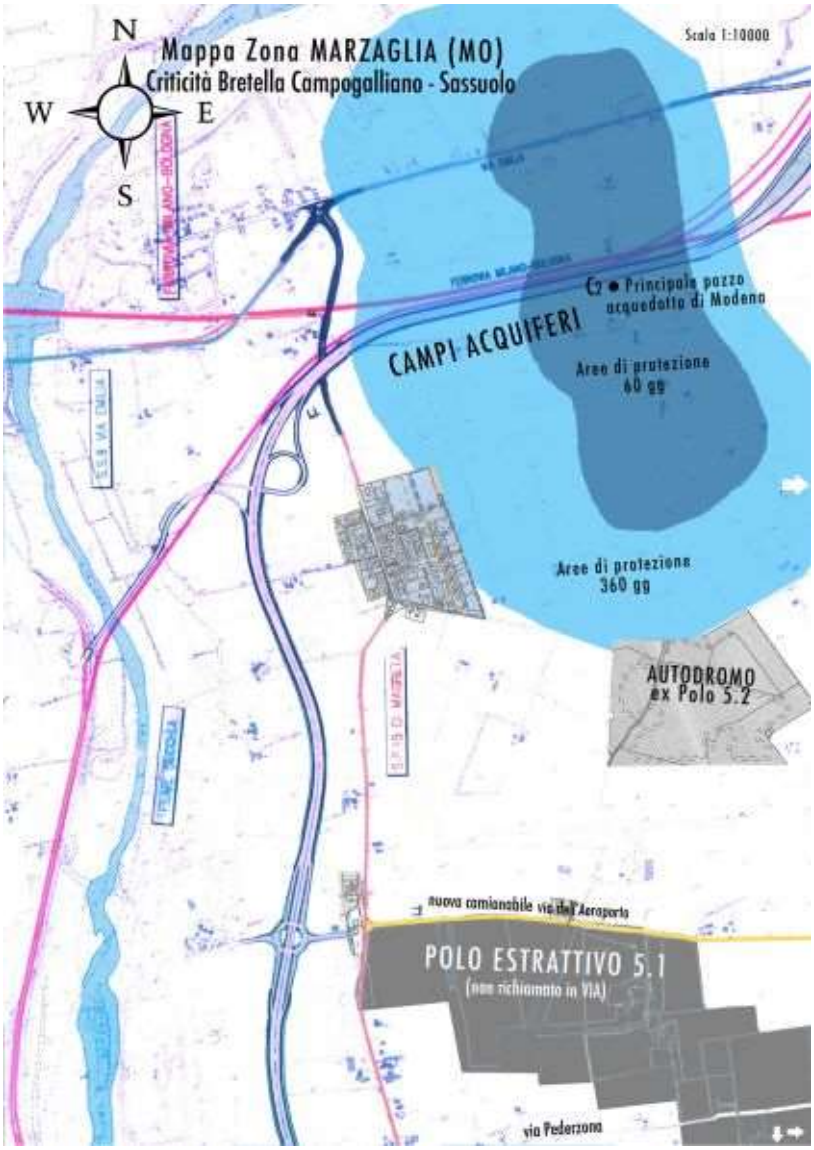
In assenza di ciò pur in presenza di traffico sostanzialmente ricondotto alla normalità, la stessa VIA a pag. 62 (fatta prima del completamento della superstrada MO-Sassuolo e del potenziamento della provinciale reggiana SP51), conferma che l' obbiettivo si riduce a: *"la principale funzione dell' intervento sia quella di* ***creare un collegamento diretto -di tipo autostradale- tra la rete viaria principale esistente e l' area delle ceramiche di Sassuolo****. Ritiene infatti, che la realizzazione dell' asse viario* ***non si ponga come scopo l' attrazione di nuove quote di traffico, ma la razionalizzazione dei flussi*** *al fine di ottenere una separazione tra i settori viari "dedicati" al traffico pesante e la viabilità destinata al traffico leggero".*

Come evidenziato nella ricostruita mappa, attualmente anche questo obbiettivo risulta di fatto superato per la mutata realtà viaria del dopo VIA 2004 a seguito del completamento della **superstrada a 4 corsie Modena-Sassuolo a soli ca. 4 km di distanza** ed il **potenziamento della Provinciale SP 51 sulla sponda reggiana del Secchia**, nonchè il **possibile potenziamento di viabilità minore ora in parte sottoutilizzata** per un ulteriore deflusso del traffico dalla Pedemontana.
Peraltro, la Bretella, lascerebbe **irrisolto l' annoso problema della razionalizzazione logistica del traffico interno al distretto ceramico** (e con esso la riduzione dell' inquinamento) nella raccolta merci in piccole partite per il completamento dei carichi dei mezzi pesanti, purtroppo generato dalla persistente politica commerciale del "f.co fabbrica", mentre, viceversa, farebbe inevitabilmente **concorrenza all' auspicabile "bretellina ferroviaria" di collegamento scali merci Dinazzano-nuovo scalo di Marzaglia**.

Rispetto alla competitività dei trasporti merci sulle lunghe distanze, guardando ai Paesi a nord dell'arco Alpino in quasi tutti si è affermata una politica nazionale a favore del ferro, ed oggi dispongono di operatori ferroviari nazionali attivi e competitivi anche in Italia. Purtroppo buona parte del trasporto ferroviario che attraversa l'arco alpino si ferma alla cintura ai piedi delle Alpi, nella "gronda" dei centri di smistamento di Novara, Busto Arsizio, Verona. Lungo questo ipotetico confine si assiste ad un cambio intermodale a tutto svantaggio del Paese: mentre fin qui il traffico merci che transita sui confini è per il 30% su ferro, scendendo a sud la percentuale diminuisce drasticamente sotto il 10 %. Nella vicina Svizzera il 67% delle merci viaggia su treno (Eurostat 2010). L'apertura del nuovo Gottardo, il **futuro completamento del nuovo tunnel del Brennero**, le extratasse e **i contingentamenti via strada in Svizzera**, gli stessi tentativi austriaci di vietare il traffico su camion nei propri valichi stanno rendendo **ben poco strategica l'opzione del trasporto stradale sulle lunghe distanze**. In questo contesto l'Italia (ed anche l'Emilia Romagna) perpetua il paradosso di investire su tale settore. Serve dunque un'adeguata strategia per favorire l'intermodalità e connettere via ferrovia anche i porti agli interporti della regione cominciando da quelli più importanti per volume di merci e accessibilità. Oltre all'importanza del porto di Ravenna, si segnala come La Spezia detenga il primato di utilizzo del treno per le merci in ingresso/uscita.

Rispetto alla mobilità su gomma, in generale si ritiene che in Emilia-Romagna servano pochissime strade e comunque di rango minore, molti adeguamenti e messe in sicurezza delle strade esistenti, ma certamente non servano nuove autostrade. Le opere autostradali previste, eredità di diversi decenni addietro, presentano impatti ambientali devastanti, risultano poco utili oltre che di difficile realizzazione. E tuttavia continuano a sottrarre risorse rispetto alle esigenze vere e ad opere più necessarie. Tali infrastrutture viarie vengono spesso richiamate come un tributo alla "competitività" del territorio, ma se guardiamo i dati sull'autotrasporto degli ultimi anni confermano la tendenza di lungo periodo al ridimensionamento del settore, dal 2010 sono scomparse in Italia quasi 17.000 aziende (-15%), in particolare le imprese individuali, mentre sono cresciute Spa e forme aggregative come cooperative e consorzi. L'offerta di servizi parcellizzati e sottocapitalizzati è però ancora molto alta.

Perchè la Bretella è devastante dal punto di vista ambientale



Particolare criticità della Bretella in zona Marzaglia (mappa ricostruita)
attraversamento dei principali campi acquiferi di Modena e della zona di tutela assoluta del principale pozzo acquedottistico C2

Vizio VIA 2004 "ab origine"
mancato richiamo in VIA 2004 del principale Polo estrattivo regionale 5.1 con conseguente omissione dell' ulteriore aggravamento del rischio idrico sulle falde

Piena fiume Secchia del 13.5.2019, allagamenti allo svincolo A1/A22 in area esondabile, raccordo del futuro tracciato Bretella.

Seppur definita opera "strategica", paradossalmente per il progetto della Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo **non è stata eseguita la V.A.S.** (**Valutazione ambientale Strategica**) prevista anche per i piani ed i programmi elaborati per il settore trasporti di significativo impatto sull' ambiente e che sarebbe stata utile anche a ricercare soluzioni alternative nel più vasto quadro d' insieme già mutato dal passaggio dell' Alta Velocità *(cfr. studio interprovinciale MO-RE 2006 di fattibilità per il "riordino infrastrutturale della Via Emilia" lungo il corridoio ex sedime di rispetto della linea A.V.).*

Infatti, **Il tracciato della Bretella è quello a maggior rischio ambientale, specie idro-geologico** attraversando un territorio molto vulnerabile e plurivincolato (cfr. mappe e foto precedenti):

- in località Campogalliano, **la zona golenale del fiume Secchia** periodicamente soggetta ad esondazione a livello autostradale in caso di piena,
- lungo la sponda modenese del fiume, **la stessa conoide del fiume**, il **percorso "Rete Natura 2000"** ed il **Parco fluviale che ne risulterebbe pregiudicato,**
- in località Marzaglia, **la zona di rispetto assoluto dei principali campi acquiferi di Modena e persino a ridosso del principale pozzo acquedottistico C2** (cfr. relazione VIA 2004 pag. 78 ove si afferma: *"in particolare, sul territorio del Comune di Modena il tracciato interferisce con il campo pozzi di Marzaglia; esso infatti attraversa il Polo idrico estrattivo, all' incirca all' altezza del pozzo C2 così da ricadere entro l' area di protezione assoluta e di rispetto (ristretta ed allargata)…",*
- il **sito IT4040012 protetto di importanza Comunitaria "Oasi del Colombarone**".

Come non bastasse, la situazione è aggravata da un **Vizio VIA** "**ab origine**" che di per sè dovrebbe invalidare l' intero procedimento di VIA per richiederne quantomeno una "revisione/aggiornamento": l' **omissione della esistenza del grande Polo estrattivo 5.1 in località Pederzona contiguo alla Bretella e poco a monte** (nel senso di deflusso delle acque) **degli stessi campi acquiferi**, pure attraversati nella zona di tutela assoluta a ridosso del principale pozzo acquedottistico C2. Polo 5.1 di estrema importanza e **il più esteso a livello regionale** (**ca. 440 Ha**). E **tale grave omissione ha indebitamente sottaciuto la già impattata realtà circostante per la mancata copertura di terreno/ghiaia per una profondità di oltre 12 mt**, in zona soggetta a *"elevata od estremamente elevata vulnerabilità…", con acquifero che presenta "valori di permeabilità e trasmissività elevati, tali da determinare un' alta velocità di diffusione di eventuali inquinanti…"),* così **ignorando il maggior rischio di inquinamento idrico delle falde sottostanti**.

E come dimenticare -seppur la realizzazione della bretella non sia contabilizzata come "consumo di suolo" ai sensi della nuova legge urbanistica regionale- il devastante impatto ambientale generato dall' **immensa colata di cemento che ne seguirà** per la prevista realizzazione dei viadotti, ponti e gallerie, nonchè dal **grande impatto sull' abitato di Marzaglia e consumo/impermeabilizzazione di terreno fertile**.

Perchè la Bretella ha costi estremamente elevati

Pur tenuto conto che **il costo di ben 506 milioni € è ancora ampiamente sottostimato** (**all' attualità oltre 600 milioni €**) sia per l' aggiornamento prezzi dal 2010 che per le ultime modifiche richieste dal Sindaco di MO ("caselli autostradali" + "bretellina scalo-tang. MO" + ampliamento tratto Pedemontana per favorirne il raccordo), **la Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo** -con percorrenza del tratto principale di soli 15,5 km- **si rivelerà in assoluto la più costosa infrastruttura/km del nostro Paese** proprio a causa delle **faraoniche opere previste, persino in ambiti molto ristretti e negli unici spazi di vincolo rimasti sinora liberi a protezione delle falde acquifere di Modena**.

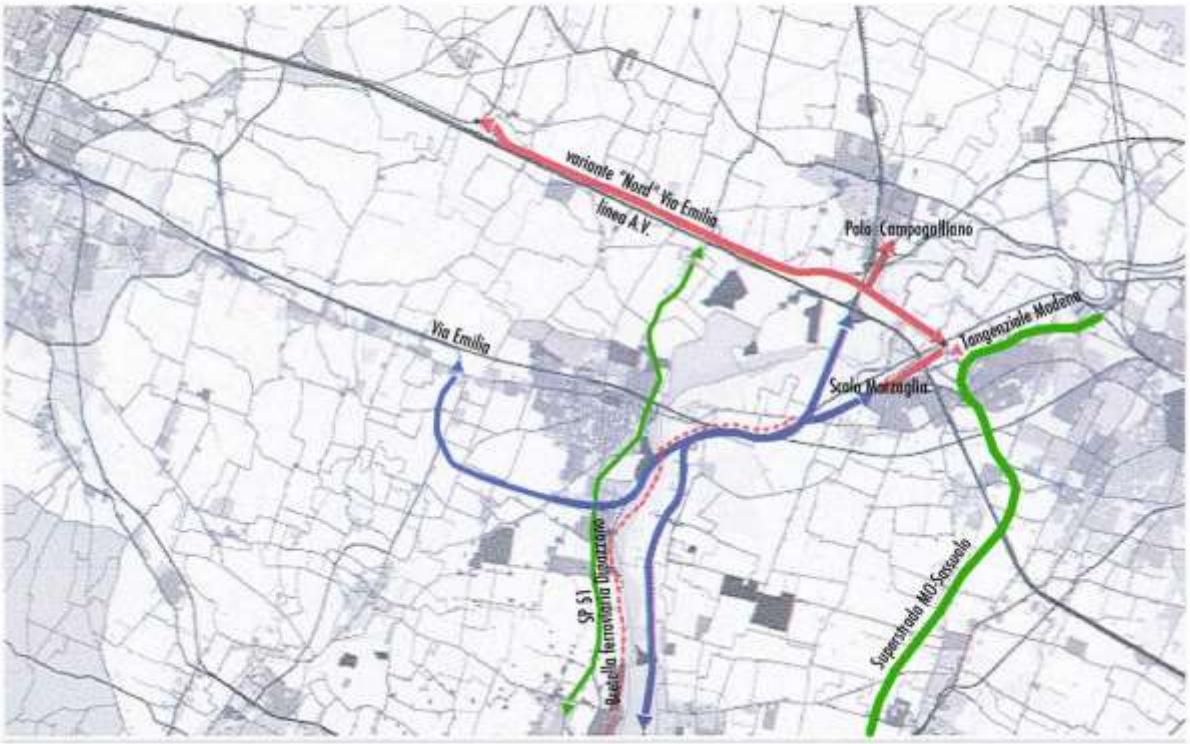
Occorre guardare in faccia la realtà: la Bretella, per quanto documentato, è un' opera assolutamente "datata", frutto di una stagione che tutti dovremmo ritenere non più percorribile, approfondendo seriamente una alternativa.
Se realizzata, pertanto, la descritta Bretella autostradale sarà solo ricordata come una costosissima ed inutile opera di devastazione ambientale**,** anche perchè le più razionali alternative oltre descritte saranno comunque completate successivamente nel tempo, svuotando di fatto l' opera di tutte le funzioni che la vorrebbero giustificare.
Farla "servirà" solo -oltre alla descritta devastazione ambientale- ad alimentare il non più realistico "sogno" della sua prosecuzione autostradale sino a Lucca, come già interessate sirene hanno iniziato a prospettare.
Noi, viceversa, continuiamo a credere che un Paese dall' impressionante deficit pubblico, dalle diffuse emergenze nazionali e con una manutenzione di opere e strade quasi da terzo mondo, prigioniero innanzitutto della sue mancanze di visione e coesione, meriti seriamente di interrogarsi quali investimenti siano realmente produttivi, per generare vero ritorno economico e crescita sostenibile.

.

Proposte alternative alla Bretella MO-Sassuolo da inserire nel PRIT 2025

Di seguito si riproduce il "manifesto" già invano trasmesso a Regione Emilia-Romagna e Ministeri

Opzione "Nord", la sottaciuta alternativa alla Bretella



1- **Variante Via Emilia lato "Nord"** sul tracciato di sedime linea "Alta Velocità" sino a Campogalliano quale **collegamento più razionale fra tangenziali di MO e RE** (**tangenziale Rubiera inclusa**) su stesso versante *(nonchè più idoneo a servire lo scalo di Marzaglia per la raccolta di "merce varia" da corrispondente "area vasta")* rispetto alla prevista variante "Sud" interna alla Bretella nel tratto modenese;

- Variante "Nord" Via Emilia parimenti connessa con esistenti **tangenziali MO-RE**, **Superstrada MO-Sassuolo**, **Provinciale SP 51**, **Polo logistico Campogalliano** e nuovo **Scalo merci Marzaglia**;
- Variante "Nord" già ipotizzata in uno studio interprovinciale MO-RE del 2006 (poco dopo la VIA 2004 Bretella), pianificata nel PTCP 2010 R.E. e nei PSC 2014 di R.E, Rubiera e Campogalliano in accordo con MO; persino in gran parte realizzata nel tratto reggiano in connessione con tangenziale RE: manca la sola pianificazione nel tratto modenese sino alla tangenziale MO;
- Variante "Nord" Via Emilia quale alternativa di estremo minor costo ed impatto ambientale per l' assenza di faraoniche e devastanti opere strutturali, il non transito sulla conoide del Secchia a ridosso del fiume e sulla zona di protezione assoluta dei campi acquiferi di Marzaglia, strategici (per capienza, qualità acque e volumi prelevati) per la città di Modena, la bassa modenese e l' intera rete acquedottistica provinciale;
- nelle descritte condizioni, assolvendo la variante "Nord" Via Emilia molto più utilmente alle stesse funzioni dell' opposta variante "Sud" e considerato che in seguito sarà comunque destinata al completamento, **PERCHE' NON ANTICIPARNE SUBITO LA REALIZZAZIONE (unitamente alla già prevista "bretellina" scalo Marzaglia-tang. MO) IN ALTERNATIVA ALLA BRETELLA AUTOSTRADALE?**

2- **Bretella "ferroviaria" lato "Sud"** di collegamento scali Marzaglia-Dinazzano in sinergia fra loro pur nei diversi ruoli (già pianificata al tempo TAV a livello interprovinciale MO-RE e Comuni interessati), potenzialmente funzionale ad ulteriori usi e per una vera "riqualificazione dell' asta fluviale" ("parco Secchia"), con fruizione pubblica del verde anche a supporto di una rigenerazione urbana del distretto ceramico e non solo.

Questa, a nostro avviso, è la **proposta alternativa "aggiornata"** (rispetto ai tempi datati di VIA 2004 ed alle Prescrizioni CIPE 2005-2010) **in linea con le nuove indicazioni del PRIT regionale** che quantomeno logica vorrebbe fosse approfondita, **anticipando sin d' ora l' immutata connessione scalo Marzaglia-tang. MO.**

Inoltre, **per migliorare ulteriormente la mobilità in particolare da e per il distretto ceramico, si elencano le seguenti ulteriori proposte:**

- **possibile potenziamento di viabilità minore già esistente in parte sottoutilizzata** per favorire ulteriormente il deflusso di traffico dalla Pedementana verso "Sud" e la supertrada Sassuolo-MO,

- **ipotesi casello "Modena centro"** all'intersezione tra la superstrada Modena-Fiorano e la A1, un casello che in 10 km anzichè i 15 della Bretella collegherebbe ulteriormente la zona ceramica con il sistema autostradale nazionale in un punto servito dalle complanari modenesi con due corsie per ogni senso di marcia,

- **migliorare l'efficienza di alcuni svincoli della stessa Modena-Fiorano** e garantire una maggiore velocità di transito su tutto il tracciato attraverso una **buona manutenzione** (oggi del tutto carente),

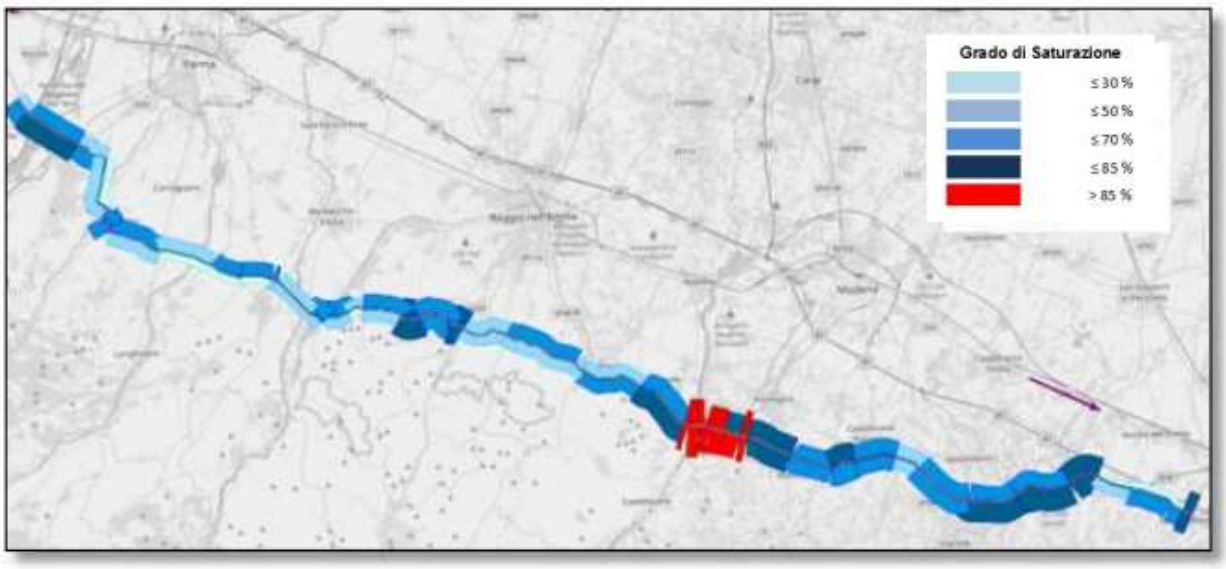
- **adoperarsi per il raddoppio dello svincolo di raccordo Autobrennero-Autosole direzioni Milano e Bologna (da unica a due corsie)** per eliminare le code anticipate prima dell' uscita di Campogalliano,

- **elettrificazione della linea ferroviaria RE-Dinazzano**,

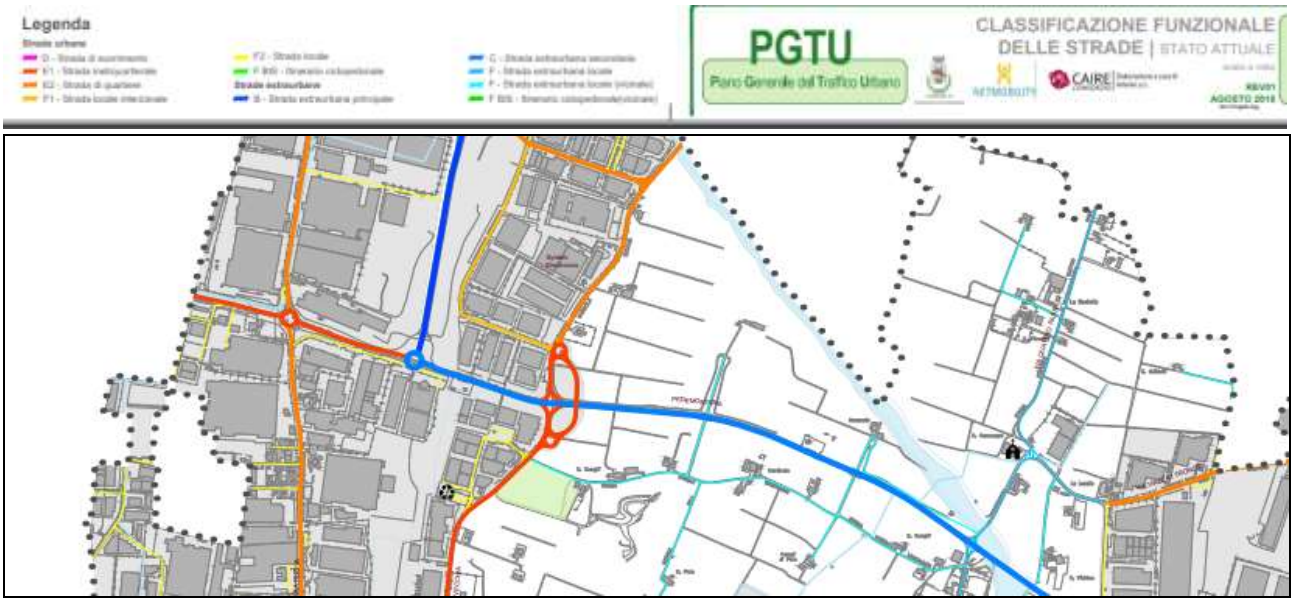
- **connessione tra le due stazioni ferroviarie di Sassuolo**,

- **potenziare l'ossatura portante del trasporto ferroviario extraurbano regionale**. In particolare occorre investire sulla linea Sassuolo-Modena estendendola fino a Maranello e realizzare una nuova linea parallela alla Pedemontana che si colleghi in futuro con Vignola, realizzando di conseguenza un circuito diretto del distretto ceramico con Bologna (proposte già presenti nel PTCP 2009 della Provincia di Modena poi approvato dalla RER). La realizzazione di una stazione ferroviaria a Maranello permetterebbe di intercettare ed alleggerire le strade di parte di turisti del Museo Ferrari o dei lavoratori del settore meccanico. Occorre, altresì, adeguare o principali scali merco ferroviari merci principali per ospitare treni da 600-750 mt.

- **potenziare la Pedemontana nel tratto compreso nei comuni di Sassuolo e Fiorano**, tale da permettere di raggiungere gli adeguati standard di sicurezza e di classificazione stradale (almeno di livello B). L' arteria risulta infatti aver superato il grado di saturazione dell'85 % nelle ore di punta (7.00-9.00) nello scenario programmatico del Prit. Peraltro, questo tratto è del tutto inadeguato per accogliere i deviati flussi di traffico che arriverebbero dal nuovo svincolo di raccordo autostradale nel non auspicato caso di realizzazione della Bretella.



Grado di Saturazione Veicoli Equivalenti media 7:00 – 9:00 Scenario Programmatico PRIT2025 – Asse Pedemontano



La Pedemontana nel tratto più critico è classificata strada Interquartierale E1 dal PGTU del Comune di Fiorano Modenese.

- **<u>potenziamento ad asse di livello B di tutta la Pedemontana</u> (attualmente <u>arteria di livello C, viceversa da ritenersi strategica</u>) da Sassuolo fino alla zona di Valsamoggia**, sia per questioni di sicurezza che di flussi di traffico essendo il collegamento principale del casello bolognese arteria da ritenersi strategica a differenza,

- la previsione di politiche, strategie e risorse per promuovere l'accesso al treno sulle linee minori. Occorre quindi una regia adeguata tra Regione ER e Comuni che porti ad investire in cartellonistica, informazioni, parcheggi scambiatori.

- utilizzare la carta del trasporto pubblico "Mi muovo" come carta ricaricabile per consentire l' acquisto di biglietti del trasporto pubblico di tutte le tratte, su gomma o su ferro, del bacino regionale e non solo delle città capoluogo. Per esempio, il distretto Ceramico che nel complesso conta più di 100.000 abitanti è rimasto escluso dall'ultima integrazione tariffaria che permette l'utilizzo dell'abbonamento del treno anche per gli spostamenti sulle linee urbane degli autobus.

- a fronte dell'emergenza sanitaria derivante dall'inquinamento atmosferico occorre una richiesta politica di rimodulazione sulle tariffe autostradali, in particolare chiedendo ai gestori una quota tariffaria sul traffico di attraversamento regionale da destinare per la creazione di un fondo per gli investimenti sulla mobilità sostenibile (ferrobonus o infrastrutture green),

- un vincolo urbanistico sulle strutture logistiche ed i magazzini di medie-grandi dimensioni che dovranno devono essere realizzati solo nei poli logistici idonei dove esiste la ferrovia. Nel distretto ceramico vanno rilanciati e qualificati i transit point. Dai dati emerge chiaro come gli spostamenti delle merci e dei mezzi pesanti avvengano all'interno dei poli industriali proprio per mancanza di logistica e ottimizzazione degli spostamenti.

- analogamente occorre che le politiche urbanistiche pongano un freno deciso allo sprawl urbano (citato dallo stesso Piano come elemento deleterio) è quindi necessario che anche l'attuale nuova legge urbanistica disciplini in modo più restrittivo questo aspetto,

- promuovere ed incentivare politiche di trasporto merci franco-destino. A fianco dei dati ambientali, una gestione più efficace dei trasporti e della logistica, maggiormente organizzata e razionalizzata, sarebbe anche un'opportunità economica (la logistica pesa mediamente per il 10-15% circa sul costo del prodotto finito),

- prevedere politiche per aumentare la velocità commerciale del TPL , in grado di rendere davvero competitivo il trasporto pubblico a discapito del mezzo privato,

- Si chiede che il Piano contempli un capitolo apposito sulla mobilità ciclabile con indicazioni di politiche e strategie, non solo previsioni di infrastrutture. Infatti, i dati del quadro conoscitivo sembrano mostrare una crescita della rete delle piste ciclabili molto alta negli ultimi anni, ma l'utilizzo modale della bicicletta non sembra avere avuto un analoga crescita. Questo a riprova di come le infrastrutture sono necessarie ma non sufficienti, se la ciclabilità non è in cima alle scelte della mobilità cittadina.

- sollecitare l'adozione dei Pugt come previsto dalla norma da parte dei comuni del distretto ceramico che non dispongono di questo importante strumento di pianificazione,

- Integrazione nel PRIT 2025 con i contenuti del PUMS del Distretto ceramico che attualmente non è stato preso in considerazione, nonostante il piano sia già stato approvato dai Comuni di Formigine, Fiorano, Maranello e Sassuolo che hanno deciso in relazione al particolare assetto territoriale che li contraddistingue di realizzarlo con valenza sovracomunale (Il Piano è stato approvato con delibere di Consiglio Comunale: n. 20 del 28.03.2019 del Comune di Formigine, n. 11 del 19.03.2019 del Comune di Maranello, n. 18 del 26.03.2019 del Comune di Sassuolo, n. 28 del 20.03.2019 del Comune di Fiorano Modenese.

Alcune delle azioni previste da questi piani che condividiamo:

- la connessione delle due linee ferroviarie principali (Reggio - Sassuolo e Modena Sassuolo) tramite l'istituzione di un'unica stazione a Sassuolo;
- la creazione di piattaforme logistiche per la movimentazione delle merci;
- il raddoppio della Pedemontana nel tratto Fiorano-Sassuolo.

Conclusione

Per tutto quanto esposto si chiede l'accoglimento delle presenti osservazioni al PRIT.
In particolare, in merito al Progetto della Bretella Campogalliano-Sassuolo, avendo evidenziato che:

- lo stesso è molto **datato**, in **assenza di VAS**, con **invalidante Vizio VIA in origine** e **prescrizioni CIPE non aggiornate**, pertanto **estremamente devastante oltre che estremamente costoso**,
- con **funzioni che possono essere più razionalmente assolte** dalle **concrete proposte avanzate**,
- all' attualità "**ambientalmente non sostenibile" in base alle normative UE** in vigore ed **in netto contrasto con la recepita legislazione nazionale** in materia **e con le stesse nuove linee del PRIT regionale**,

si ritiene che ricorrano quantomeno gli estremi per l' applicazione del nuovo art. 28 c. 7) D. Lgs. 152/2006 che dispone l' AGGIORNAMENTO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE approvato nel lontano 2004, previa sospensione dell'avvio dei lavori e/o dell'iter di approvazione del progetto esecutivo ancora all' esame del Ministero dei Trasporti.

Grati per l' attenzione, in attesa di urgente riscontro ed auspicabile confronto, porgiamo distinti ossequi.

Modena, li 17.9.2019

Comitati ed Associazioni:
Comitato "No Bretella-Si Mobilità sostenibile"-Mo
Legambiente-Mo
Italia Nostra-Mo,
Lega Difesa Ecologica-Mo,
Comitato salute ambientale-Campogalliano,
Associazione "LiberAmente Cittadino"-Formigine,
Associazione AIF Ambiente Informa ODV