

INCHIESTA. L'ITALIA BLOCCATA

Campogalliano-Sassuolo: lo stop arriva a sorpresa

di **Ilaria Vesentini**

Il ministero delle Infrastrutture blocca anche l'avvio dei cantieri della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo per cui erano state consegnate le progettazioni esecutive dei lotti 1, 2 e 3 lo scorso novembre e quella definitiva della variante di Rubiera a dicembre. A ordinare l'analisi costi-benefici e a bloccare la procedura è stata la struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture, su

indicazione del sottosegretario pentastellato Dell'Orco. Per l'ennesima volta, quindi, il ministero guidato da Danilo Toninelli decide di fermare le macchine di un'opera che stava per aprire i cantieri (la previsione era per aprile), dopo un lunghissimo periodo (17 anni) di iter procedurale e progettuale. La concessionaria dell'opera, la Autoc (gruppo Pizzarotti), ha appreso la notizia «con sorpresa». a pag. 2

INCHIESTA

L'Italia bloccata — 4

Il ministero delle Infrastrutture blocca l'avvio dei cantieri della Campogalliano-Sassuolo per cui erano state presentate le progettazioni esecutive. Ad un passo dall'inizio dei lavori Toninelli chiede un'analisi costi-benefici

Distretto ceramica, a sorpresa arriva lo stop alla bretella

di **Ilaria Vesentini**

Il ministero delle Infrastrutture blocca anche l'avvio dei cantieri della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo per cui erano state consegnate le progettazioni esecutive dei lotti 1, 2 e 3 lo scorso novembre e quella definitiva della variante di Rubiera a dicembre. A ordinare l'analisi costi-benefici e a bloccare la procedura è stata la struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture, su indicazione del sottosegretario pentastellato Dell'Orco. Per l'ennesima volta, quindi, il ministero guidato da Danilo Toninelli decide di fermare le macchine di un'opera che stava per aprire i cantieri (la previsione era per aprile), dopo un lunghissimo periodo (17 anni) di iter procedurale e progettuale, per un collegamento veloce di 15 chilometri di autostrada (e 11,4

di viabilità ordinaria) tra A1 e A22, che il distretto industriale della ceramica aspetta dagli anni Settanta per garantirsi competitività sui mercati internazionali, da cui dipende l'85% del fatturato annuo.

«Siamo ancora in uno Stato di diritto, dove esistono leggi e contratti da rispettare? Ha un senso giuridico richiedere la realizzazione di una analisi costi-benefici di un'opera realizzata da un soggetto privato che ha già completato tutti gli iter decisionali? Ha senso bloccare una strada fondamentale per lo sviluppo dell'industria ceramica che è a costo zero per la collettività, visto che i 215 milioni di euro di contributo pubblico verranno tutti restituiti con interessi al 5%?». Sono le domande che pone, esterrefatto, il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani, di fronte alla notizia che allo scadere (ieri) dei 90 giorni per le

osservazioni tecniche al progetto esecutivo presentato dalla società aggiudicatrice dell'opera, Autostrada CS, il Mit rimanda il progetto alla casella di partenza, in un gioco dell'oca che è contrario non solo al buon senso ma alle disposizioni di legge.

«Dopo oltre 40 anni di discussioni e l'espletamento di tutte le procedure valutative previste dalla legge, la bretella di Campogalliano-Sassuolo è realtà dal 12 luglio 2018, data




Peso: 1-4%, 2-40%

nella quale la Corte dei Conti ha registrato l'intera opera e da cui decorrono i 48 mesi per la realizzazione della stessa» rimarca Savorani. E ricorda i numeri del più importante distretto europeo di piastrelle concentrato tra Modena e Reggio Emilia: qui la filiera ceramica occupa 30mila addetti diretti e fattura oltre 6,5 miliardi di euro, con flussi di esportazione superiori all'85%. L'industria delle piastrelle ha investito nel corso degli ultimi cinque anni poco meno di 2 miliardi di euro in innovazione tecnologica per realizzare l'industria ceramica 4.0. E in risposta il Governo in questi anni non ha fatto un passo avanti per accompagnare lo sviluppo industriale e gli investimenti record messi in pista dalle imprese per reagire alla crisi e reggere la concorrenza sempre più agguerrita soprattutto dei vicini spagnoli. «Spagnoli che invece hanno avuto alle spalle un sistema-Paese che nell'ultimo decennio di crisi ha realizzato una logistica fantascientifica – così la definisce Savorani – a servizio del distretto ceramico di Castellon de la Plana, con due porti a 50 chilometri l'uno dall'altro, collegati in doppia strada a quattro corsie, per l'ingresso delle materie prime e per l'uscita dei container dal comprensorio».

La paralisi della Bretella porta con sé infatti anche quella delle opere collaterali sugli scali intermodali di Marzaglia e Dinazzano e le possibilità di connessioni veloci da qui con il porto di Ravenna. Ogni giorno il distretto ceramico emiliano è attraversato da una media di 4mila tir, per un totale di 17,3 milioni di tonnellate di prodotto l'anno tra argille e ceramica finita. E anche se il tasso di merci trasportate su ferro è da record per il settore manifatturiero (24%, circa 10 punti sopra la media), è sempre troppo poco per evitare code chilometriche dal casello di Modena Nord e per le strade di Sassuolo.

Lo stop arrivato da via Nomentana a un progetto che era pronto per essere cantierato – dopo gare e istruttorie di Anas, Mit, Via, Cipe e un progetto definitivo che aveva già incassato tutti i via libera necessari prima di avere il timbro dell'organo contabile più importante dello Stato – ha dell'«incredibile», sottolinea l'assessore regionale a Trasporti e infrastrutture dell'Emilia-Romagna Raffaele Donini, che ieri assieme al Governatore Stefano Bonaccini ha depositato alla Consulta il ricorso contro il Governo sollevando il conflitto di attribuzione sul Passante di Bologna, altra infrastruttura strategica per la via Emilia. «Non intendiamo assistere allo scempio che il Governo sta facendo del principio di legalità e a un comportamento seriale teso a bloccare opere che potrebbero essere cantierate in pochi mesi, vitali per la tenuta economica dell'Italia e della regione che sta trainando il Pil nazionale. Entro oggi era attesa una valutazione tecnica dello staff di Toninelli al progetto esecutivo sulla bretella sassolese, un parere su un raggio di curvatura non certo una nuova analisi costi-benefici, anche perché in questo caso di costi a

carico della collettività non ce ne sono», aggiunge Donini. I 215 milioni di contributo pubblico, sui 506 milioni di euro dell'opera, saranno infatti rimborsati durante i 31 anni di concessione. AutoCS, la concessionaria dell'opera controllata al 51% da Autostrada del Brennero e al 31,3% dal gruppo Pizzarotti, ha appreso la notizia «con sorpresa, in quanto tale procedimento non è previsto né dal contratto sottoscritto con il ministero in data 4 dicembre 2014 né dalla normativa applicabile. Si ritiene importante precisare – afferma Pizzarotti – che il citato contratto di concessione non è che l'atto conclusivo di un processo di pianificazione che ha visto il progetto in questione essere ricompreso nell'elenco delle infrastrutture strategiche fin dalla prima emissione dello stesso, risalente al 21 dicembre 2001». «Io sono convinto che tra quattro anni, allo scadere dei 48 mesi previsti per la realizzazione, l'autostrada Campogalliano-Sassuolo sarà aperta al traffico, il Governo ne risponderà legalmente», conclude il presidente di Confindustria Ceramica.



L'INCHIESTA
Quarto appuntamento con il viaggio-inchiesta del Sole 24 Ore sulle infrastrutture strategiche per lo sviluppo del Paese, ma ancora bloccate. La prime tre puntate sono state pubblicate sul quotidiano del 6, 7 e il 8 febbraio

L'IMPATTO DELL'OPERA

506 milioni

Il valore
Il costo della bretella Campogalliano-Sassuolo. Di questi, 215 milioni sono di contributo pubblico

14 km

Il collegamento
Il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo si

svilupperà su un percorso di 22,5 chilometri: 14 saranno quelli che collegheranno i due comuni di Campogalliano e Sassuolo

17,3 milioni

Tonnellate trasportate
Sassuolo è centro del distretto ceramico più importante d'Europa: su quelle strade transitano ogni anno di 17,3 milioni di tonnellate di prodotto



Peso:1-4%,2-40%



Nodo strategico.
La bretella Campogalliano-Sassuolo è un collegamento fondamentale per garantire al distretto della ceramica di Sassuolo (in alto) il collegamento con il sistema autostradale (a sinistra)



Peso:1-4%,2-40%