

Quotidiano del Sole 24 Ore

Edilizia e Territorio

Opere bloccate/1. Il silenzio sulla Campogalliano-Sassuolo spazientisce il distretto della ceramica

Progetto esecutivo fermo al ministero delle Infrastrutture da otto mesi. Il valore dei lavori ammontano a 516 milioni

Sembrava cosa fatta. Era il 12 novembre dello scorso anno: AutoCS, la concessionaria per la costruzione e la gestione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, depositava il progetto esecutivo al ministero delle Infrastrutture, entrando così nell'anticamera dell'inaugurazione del cantiere.

Ma da allora si è protrato solo il silenzio, nonostante gli uffici ministeriali dovessero avallare il progetto, o presentare eventuali osservazioni tecniche, entro novanta giorni. Un limite ampiamente - e inspiegabilmente - oltrepassato. Con un ritardo - più di otto mesi - che si somma a quarant'anni di attesa. Da quando le aziende del distretto ceramico di Sassuolo, nel Modenese, cominciarono a esportare in tutto il mondo e a chiedere una soluzione al problema delle strade sempre più congestionate dal traffico dei Tir: oggi intorno al distretto (il più importante d'Europa con un fatturato annuo superiore ai 4,3 miliardi) si contano una media di 4-5mila camion al giorno, per trasportare oltre 17 milioni di merci all'anno, tra materia prima e prodotto finito.

Ma l'opera, il cui costo ammonta a 516 milioni, per ora resta ferma. Nonostante lo stesso ministro Danilo Toninelli, il 20 marzo scorso abbia acceso il semaforo verde, confermando l'esito positivo dell'analisi costi-benefici. E a dispetto del pronunciamento della Corte dei Conti, che l'anno scorso ha dato il via libera all'intero progetto. Un'altra paralisi, di fronte alla quale le aziende del cluster insorgono. Perché l'ultima firma, quella ministeriale, ancora non c'è.



Peso:1-66%,2-29%

«E' inaccettabile che il ministero non rispetti i tempi delle decisioni – dice il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani -, generando l'impossibilità di procedere con i lavori quando questi stessi sono soggetti a penali in caso di ritardo nell'esercizio dell'opera finita. Ed è inaccettabile che venga trattato in questo modo l'intero distretto, che dà lavoro a 25mila addetti diretti e altrettanti nell'indotto, così come non è accettabile il rischio che i cittadini continuino a correre su strade intasate da camion».

La bretella è considerata una delle tre opere strategiche per lo sviluppo della regione (le altre sono la Cispadana, per collegare Reggio, in provincia di Reggio Emilia, a Ferrara, e il Passante di Mezzo, per sgravare il nodo di Bologna). Prevede la realizzazione di un asse autostradale principale tra i due comuni di Campogalliano e Sassuolo, tra la A22 e la statale 467, con due gallerie artificiali, otto viadotti e cinque svincoli. Un tracciato di 14,8 chilometri al quale vanno aggiunti l'asse di collegamento con la tangenziale di Modena (3,6 chilometri), il collegamento con la A22 (1,4) e la variante alla via Emilia (6,5) in corrispondenza di Rubiera.

L'opera permetterebbe anche di dare piena operatività allo scalo merci di Marzaglia realizzato da Ferrovie dello Stato: è finito, ma non può funzionare perché mancano le

strade per assicurare l'intermodalità. «Cosa che ci toglie anche la possibilità di incrementare la quota del movimento merci su rotaia, oggi pari al 23%, e che ci permetterebbe di essere maggiormente competitivi – prosegue Savorani -. La mancanza della bretella è uno degli handicap con i quali stiamo giocando la nostra partita sul mercato globale».

Cinque anni fa l'obiettivo sembrava a portata di mano, con la firma da parte del ministero della convenzione che ha assegnato la realizzazione e la gestione dell'opera a AutoCS, la società guidata da Società Autobrennero SpA con il 51% delle quote, e a cui fanno capo anche Impresa Pizzarotti e Coopsette.

Allora erano già trascorsi 35 anni da quando le aziende avevano cominciato a chiedere la bretella, invocata nel corso degli anni da tutti gli imprenditori che si sono succeduti alla guida di Confindustria Ceramica. Durissima anche la Regione Emilia Romagna. «E' paradossale che il Governo abbia manomesso il codice degli appalti per velocizzare i cantieri ma poi tenga ferme le opere strategiche già pronte», dice il presidente della Regione, Stefano Bonaccini. «Non c'è alcuna ragione burocratica – prosegue – che impedisca la partenza dei lavori, se non l'inerzia del Governo. Avrei tolto qualche garanzia in materia di appalti e sbloccato qualche decisione politica in più»



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:1-66%,2-29%