

*Via libera
di A22 Spa
al progetto
preliminare.*

*Quasi
15 chilometri.*

*Il costo è
di 340 miliardi*

Campogalliano - Sassuolo ora c'è il progetto

La lunghezza è 14 chilometri e 755 metri, esclusi gli svincoli; la larghezza complessiva della carreggiata è di 26 metri e mezzo con due corsie per senso di marcia, corsia di emergenza, piazzole di sosta e spartitraffico. Sono i dati del progetto preliminare del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo approvato venerdì 27 aprile dal consiglio di amministrazione di Autostrada del Brennero spa. Il costo previsto per la realizzazione dell'opera è quello già

definito nel piano finanziario: 340 miliardi per la costruzione dell'asta principale, del raccordo verso est in variante alla via Emilia sul lato di Modena, del raccordo verso ovest in variante alla via Emilia sul lato di Rubiera, degli svincoli e delle opere complementari.

"È un passaggio fondamentale per arrivare alla realizzazione dell'intervento per il quale, a questo punto, manca solo il via libera europeo" commenta Graziano Pattuzzi, presidente della Provincia e vice presidente di Autobrennero Spa in procinto di cedere l'incarico a un altro modenese, probabilmente il sindaco di Modena Giuliano Barbolini (l'assemblea è in programma alla fine di giugno) pur continuando a fare parte del consiglio di amministrazione della società.

"Al ministero dell'Ambiente - aggiunge Pattuzzi - chiediamo quindi di attivarsi il prima possibile per la necessaria Valutazione di impatto ambientale, mentre la Regione dovrà convocare la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto.

Alla barriera di pedaggio, che sarà posta dopo l'attraversamento del Secchia e dell'Autosole dove si prevede uno svincolo a quadrifoglio, si ipotizza un traffico massimo di 20 mila veicoli al giorno nelle due direzioni, con punte massime di 1400 veicoli all'ora. Sono diverse le opere di mitigazione ambientale già previste nel progetto. Nel tratto di affiancamento al Secchia, per esempio, la sede stradale correrà in trincea minimizzando l'impatto visivo, facilitando la realizzazione di passerelle ciclopedonali, attenuando l'inquinamento acustico e favorendo il ripristino ambientale di aree occupate da cave dismesse o in via di esaurimento. Sono previste anche barriere antirumore, il mantenimento della viabilità minore esistente con sovrappassi e sottopassi, opere di verde, pavimentazione drenante e fonoassorbente. ❖



LA VARIANTE DI VALICO OGGI NON HA ALTERNATIVE

"I sogni non sono la realtà. Per poter attraversare meglio l'Appennino tosco emiliano l'unica possibilità è, oggi, la Variante di valico: tutte le altre ipotesi appartengono alla propaganda elettorale...". È stato il commento del presidente della Provincia di Modena Graziano Pattuzzi all'annuncio di Marcello Pera, esponente del centrodestra che, pochi giorni prima del ballottaggio per l'elezione del presidente della Provincia di Lucca, ha annunciato che il governo Berlusconi avrebbe abbandonato il percorso della Variante di valico per realizzare il collegamento Modena-Lucca. E l'annuncio arrivava da una fonte autorevole visto che in quei giorni Pera, che poi sarebbe stato eletto alla presidenza del Senato, era considerato un ministro praticamente certo del governo che si stava formando. È anche per questo che le sue dichiarazioni hanno ridato vita a un dibattito iniziato trent'anni fa. "Siamo disponibilissimi a ragionare su ipotesi di attraversamento dell'Appennino e di collegamento diretto con la Toscana - aggiunge oggi Pattuzzi - ma questo non può essere posto in alternativa ad altre opere e non deve rallentare di nemmeno un giorno la realizza-

zione della Variante di valico o del collegamento tra Campogalliano e Sassuolo".

I cantieri della Variante sono già aperti - è il ragionamento del presidente della Provincia - e il via libera a questo progetto necessario per evitare l'imbuto dell'Autosole sull'Appennino è il risultato di un lavoro di diversi anni e della capacità "del governo dell'Ulivo di costruire il consenso degli enti locali di diverse province e di due regioni nonché di superare le resistenze ambientaliste arrivando a un progetto di contenuto impatto ambientale. Volerlo fermare adesso è contro l'interesse dell'intero Paese!".

L'ipotesi di una arteria tra Modena e Lucca, invece, risale a più di trent'anni fa quando venne "bocciata" anche per l'alto costo economico e ambientale alle quale si aggiungevano problematiche progettuali di difficilissima soluzione. "Nulla vieta di riprendere in mano quell'idea - spiega Pattuzzi - ma certo non bloccando ciò che si sta già realizzando. In questi anni si è cercato di dare risposte alle esigenze di strade e servizi per le imprese e per i cittadini. Si deve fare ancora di più, ma intanto,

non senza difficoltà, abbiamo ottenuto buoni risultati: la Modena - Sassuolo oggi è realtà e presto verrà completata, così come tutta la Pedemontana; nella Bassa, a Castelfranco, in Appennino, ci sono varianti e tangenziali già realizzate o in corso di costruzione; abbiamo definito un piano degli investimenti ambizioso con numerosi interventi sulla viabilità. Ma vorrei sottolineare - aggiunge Pattuzzi - che dopo anni di discussioni, di polemiche, di divisioni anche ideologiche, abbiamo dato il via alla progettazione della Cispadana e, soprattutto, abbiamo ottenuto le risorse e abbiamo approvato il progetto preliminare per realizzare il collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo".

È proprio questo il paradosso che sottolinea Pattuzzi: puntare sulla Modena - Lucca come prolungamento dell'A22 sembrerebbe sulla carta una scelta a favore di una realizzazione anche del suo inizio, della Campogalliano - Sassuolo, ma in realtà non farebbe altro che bloccare il processo in corso, riportare indietro le pedine per ricominciare tutto dall'inizio. Da trent'anni fa, insomma. ♦

Strettara cresce

I lavori del ponte di Strettara sono ormai a buon punto. Nei giorni scorsi è stata "gettata" la campata centrale di 37 metri del ponte che scavalca il torrente Scoltenna a servizio della S.P. Vaglio Strettara. Il getto è di grandi dimensioni (oltre 450 m³) e complessità stante

la particolare struttura del ponte a piastra sottile precompressa in opera. Per esigenze tecnologiche il getto è avvenuto in un solo giorno senza soluzione di continuità ed ha visto un movimento di circa 60 autobetoniere. Entro il prossimo autunno saranno gettate le due campate di accesso al ponte, che si prevede possa essere aperto al traffico entro la fine dell'anno.

