

## MOZIONE RELATIVA ALLA MOBILITA' IN DIREZIONE NORD-SUD TRA I COMUNI DELLA BASSA MODENESE ED IL CAPOLUOGO MODENA

All'attenzione del:  
Presidente del Consiglio UCMAN  
Presidente dell'Unione

Considerato che:

A) La SS 12 rientra tra le dieci strade statali costituenti la Rete di Base Principale della Regione Emilia Romagna, di competenza diretta dello Stato (che si avvale di ANAS SPA per la relativa gestione);

In Emilia Romagna esiste il sistema di rilevazione dei flussi di traffico (sistema MTS - realizzato dalla Regione, dalle Province e dall'Anas), attraverso 281 postazioni fisse installate sulle strade statali e principali provinciali.

La statale 12 Canaletto nella tratta tra Mirandola e Modena è dotata di ben 2 postazioni di rilevazione: n° 150 tra Modena e Bastiglia e la n°269 a Medolla.

Nella postazione n°150 nel mese di marzo 2019 è stata rilevata una media giornaliera feriale di 25.398 transiti (13.006 nel senso di marcia da Modena e 12.392 verso Modena), collocandosi al 7<sup>a</sup> posto in tutta la provincia (preceduti da Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara, SP 255 tra Modena e Navicello, SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia, SP 467 fra SP 3 e SS 12, SP 486 tra Modena e Baggiovara, SS 9 tra Modena e Rubiera).

La postazione n° 269 di Medolla è al 10<sup>a</sup> posto con 20.594 transiti per postazione (rispettivamente 10.173 e 10.421 per senso di marcia).

Questi dati evidenziano che il flusso si mantiene intenso su tutta la tratta tra Mirandola e Modena, in quanto rappresenta la direttrice fondamentale di collegamento nord-sud.

Da rilevare inoltre che la postazione n° 150 si colloca al 26<sup>a</sup> posto dell'intera Regione (rif. Tab. 28 Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2019).

Nella Relazione Tecnica di accompagnamento al PRIT 2025 (rif. pag. 283) è chiaramente rappresentato in colore rosso la statale 12 Canaletto come strada con "carenza di capacità" nella modellazione sviluppata allo scopo di tradursi in orientamenti sulla priorità di interventi di adeguamento e regolazione della rete stradale.

La SS 12 registra puntualmente tutti i giorni incolonnamenti, in particolare tra Sorbara e Modena ed i mezzi in emergenza faticano a trovare spazio per sorpassare i mezzi fermi in coda: la SS 12 riveste una importanza fondamentale anche nei trasporti sanitari in emergenza ovvero nelle patologie tempo-dipendenti (infarto ed ictus) che hanno come unico ospedale-hub di riferimento provinciale il presidio di Baggiovara.

A questo si aggiunge l'elevata incidentalità della strada, causata da scontri tra mezzi ma spesso anche da uscite di strada di mezzi pensanti nei tratti ove la carreggiata è più stretta.

La strada è a singola carreggiata con intersezioni a raso e presenza di accessi laterali, con troppe relazioni con il tessuto insediativo, sia urbano che rurale.

Le criticità del transito sulla SS 12 si traducono in elevati costi interni (dove oltre al costo operativo del veicolo pesa fortemente il costo del tempo di viaggio) che gravano su tutti i residenti della bassa modenese ed in particolare sulle aziende oltre ai costi esterni (inquinamento ed incidentalità)

B) Con Deliberazione della Giunta dell'Unione n. 60 del 7/5/2019 (presenti 5 su 9 sindaci) si è richiesto alla Provincia di Modena ed alla Agenzia per la Mobilità di Modena di sottoporre alla Regione Emilia Romagna, l'ipotesi di una nuova tratta ferroviaria che colleghi Mirandola e Carpi al fine di sostenere la riorganizzazione sanitaria dell'Area Nord e ovviare alle "difficoltà dei cittadini che hanno l'esigenza di recarsi a Carpi, dove ha sede l'ospedale di riferimento" nonché connettere le linee ferroviarie Carpi-Modena con Verona-Bologna.

Il potenziamento delle reti ferroviarie e delle reti in generale deve garantire un supporto equilibrato e integrato al territorio e costituire una efficace risposta ad una reale domanda di trasporto che scaturisce da analisi di flussi esistenti.

Si evidenzia che il sistema di rilevazione dei flussi di traffico (sistema MTS - realizzato dalla Regione, dalle Province e dall'Anas), non ha postazioni di rilevazione traffico tra Mirandola e Carpi perché è di scarso interesse una rilevazione di tali modesti flussi; peraltro non ci sono rilevazioni nel territorio di Carpi.

Quand'anche i promotori di un futuro corridoio su ferro Mirandola-Carpi avessero assunto tra le ipotesi la chiusura dell'ospedale di Mirandola e quindi l'indirizzamento della popolazione verso un unico ospedale a Carpi, la domanda di trasporto legata al settore sanitario, cioè costituita da pazienti ed operatori, sarebbe comunque insufficiente per un sistema di trasporto ad alta capacità come la ferrovia e non servirebbe comunque gli altri comuni del distretto.

D'altra parte non si giustificerebbe una nuova ferrovia di collegamento tra le tratte ferroviarie Verona-Bologna e la Modena-Carpi-Mantova, esistendo già un collegamento rappresentato dalla ferrovia Ferrara-Suzzara-Parma, che peraltro è anche oggetto di importanti finanziamenti; infatti in attuazione della L 96/2017 è stato emanato il DM Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16/04/2018 individua un primo elenco di linee ferroviarie regionali che, ai sensi dell'art. 47 comma 3 assumono rilevanza per la rete ferroviaria nazionale (rif. PRIT Tabella 21), tra cui appunto la ferrovia Parma-Suzzara-Ferrara.

C) Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione, è in questo momento oggetto di osservazioni ed è in fase di discussione.

Il PRIT 2025, dovrebbe definire un sistema di azioni in funzione della corretta distribuzione dei flussi di traffico e del sostegno alle politiche di governo della domanda.

Rispetto al precedente Prit98, questo nasce in un contesto socio-economico assai mutato, interessato nel tempo da importanti congiunture economiche e finanziarie ed esigenze ambientali che richiedono una mobilità più sostenibile: infatti tra gli obiettivi del PRIT 2025 vi è la riduzione dei tratti in congestione della rete stradale regionale del 50% (rif. par. 3.1). Il PER Piano Energetico Regionale individua uno scenario di previsione al 2030, il cui raggiungimento viene affidato ai Piani Triennali di Attuazione, che per il settore dei trasporti prevede l'aumento del +50% del trasporto passeggeri su ferro.

D) Nel PRIT 2025 sono previsti i seguenti interventi:

- S.S. 12 variante agli abitati di Sorbara e San Prospero;
- S.S. 12 completamento della variante di Mirandola (2° lotto) dalla S.P. 8 alla ricaduta sulla S.S. 12 a nord dell'abitato;

tutto ciò premesso il Consiglio dell'Unione Comuni Modenesi dell'Area Nord chiede

- che Regione Emilia Romagna insieme ad ANAS assumano l'impegno di intervenire con la massima urgenza sulla strada SS 12 per l'esecuzione delle varianti già in programma e per adeguare anche la tratta compresa tra Sorbara-Modena e l'intersezione con Modena per migliorare il livello di servizio e di sicurezza
- di non sostenere la proposta di un corridoio su ferro Mirandola-Carpi rettificando la richiesta
- di inoltrare a Regione Emilia Romagna ed Agenzia per la Mobilità di Modena la richiesta di un'analisi della domanda ed uno studio di fattibilità per un futuro collegamento ferroviario o tramviario nel corridoio della preesistente dismessa ferrovia Mirandola-Modena coinvolgendo anche i comuni della fascia est della provincia; la dismessa ferrovia aveva le fermate di Camurana (dove oggi si trova il cuore del distretto biomedicale), Medolla, Cavezzo-Villafranca, S.Prospiero-Staggia, Solara-Camposanto, Bomporto-Sorbara, Bastiglia, San Clemente, Albareto, Scalo Nonantolano

