

Il sotto riportato Ordine del Giorno presentato dai consiglieri Cotrino, Campioli, Rocco e Artioli (P.D.) è stato APPROVATO in Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 29

Consiglieri votanti: 22

Favorevoli 18: i consiglieri Andreana, Artioli, Campioli, Cavani, Codeluppi, Cornia, Cotrino, Dori, Garagnani, Glorioso, Goldoni, Maienza, Morini, Pellacani, Rocco, Sala, Urbelli e il Sindaco Pighi

Contrari 4: i consiglieri Caporioni, Poppi, Ricci e Rossi Eugenia

Astenuti 6: i consiglieri Bellei, Bianchini, Morandi, Santoro, Taddei e Vecchi

Non votanti 1: il consigliere Barcaiulo

Risultano assenti i consiglieri Celloni, Galli, Gorrieri, Guerzoni, Leoni, Liotti, Pini, Rimini, Rossi Fabio, Rossi Nicola, Torrini e Trande.

Premesso che:

sul tema in oggetto il Consiglio Comunale di Modena, durante il periodo del presente mandato consiliare, si è già espresso in occasione della presentazione e dell'approvazione dei seguenti documenti:

- a) Rapporto della Commissione consiliare speciale sul monitoraggio della crisi economica del giugno 2011 e relativo o.d.g. di accompagnamento;
- b) delibera n°Prot. Gen: 2012 / 137585 - IE - POLITICHE E PROGETTI PER LO SVILUPPO DI MODENA;
- c) Modena creativa e concreta: analisi a supporto del documento di indirizzi per il P.S.C. approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 18 marzo 2013.

Considerato che:

In tutte le suddette occasioni, la maggioranza del Consiglio Comunale si è espressa chiaramente affinché:

1. Il territorio modenese possa presto implementare la propria rete infrastrutturale ora carente: il gap infrastrutturale che ci divide dai paesi più avanzati e da quelli che stanno entrando prepotentemente sulla scena mondiale è un problema drammatico che mina la competitività economica e che sta penalizzando anche le nostre imprese vocate all'export.
2. Modena possa vedere il completamento di uno dei più importanti investimenti in ambito logistico che sono in corso nel territorio nazionale: **Il polo**

infrastrutturale di Cittanova/Marzaglia rappresenta per Modena l'opportunità di svolgere un ruolo centrale nel comparto del trasporto merci. La potenzialità teorica di questo polo logistico, a regime, si attesta intorno ai 9 milioni di tonnellate di merci all'anno. Per capire la portata di questa struttura, si tenga presente che movimentare via ferrovia anche solo 7 milioni di tonnellate di merci all'anno significherebbe togliere dalle nostre strade mille e seicento TIR al giorno.

3. Il sistema economico locale possa raggiungere questo importantissimo traguardo in termini di efficienza logistica, costi di trasporto, ambiente, qualità della vita, decongestione del traffico.
4. Nell'area limitrofa allo scalo merci, venga previsto e realizzato l'insediamento di 120mila mq di imprese operanti nel campo della logistica, disponibili e interessate a lavorare più su rotaia che su gomma.
5. Si prospetti quindi la possibilità per Modena di diventare un polo logistico importante dove potranno crescere competenze specifiche e opportunità di lavoro e di impresa.

Tenuto conto che:

1. la chance dello scalo merci/polo logistico di Marzaglia è minata da enormi ritardi accumulati per la realizzazione delle infrastrutture viarie di collegamento con il resto della rete stradale, che in larga misura dipendono da ANAS e rientrano nel **progetto della Bretella Sassuolo/Campogalliano**.
2. un'industria manifatturiera, come quella modenese, che nonostante la crisi riesce a funzionare deve potersi appoggiare ad un sistema adeguato di infrastrutture.
3. La realizzazione della Bretella, delle complanari e il raccordo con lo scalo merci è stata confermata da una delibera del CIPE del luglio 2010, nella quale è stato approvato il progetto definitivo e stanziato il contributo pubblico;
4. Il Comune di Modena ha progettato, insieme con Rfi, una serie di interventi viari che permetterebbero al polo logistico di entrare in funzione ugualmente nelle more della realizzazione delle opere ANAS. Interventi che necessariamente devono avere un carattere di provvisorietà e di breve durata perché incidono sulla viabilità ordinaria della Via Emilia, tra Modena e Reggio Emilia, già oggi critica.
5. Il sistema economico e politico Modenese da tempo sta sollecitando

l'Amministrazione Statale a portare a termine i propri impegni e sta facendo pressione su Anas per la celerità di realizzazione.

6. Se si intende supportare significativamente lo sviluppo e la capacità competitiva dell'industria manifatturiera, occorre spingere l'acceleratore su tutte quelle infrastrutture che mettono in grado il nostro territorio di comunicare in modo efficace e veloce con il resto del Paese e con l'Europa.

Considerato inoltre che:

1. L'unica opera strategica realizzata nel nostro territorio negli ultimi 20 anni è il potenziamento della rete ferroviaria per la media e lunga percorrenza (AV/AC) e la realizzazione dello scalo merci di Marzaglia/Cittanova.
2. Risentiamo inevitabilmente degli effetti negativi dei problemi ancora non risolti del nodo di Bologna in campo autostradale, ferroviario, ed aeroportuale.
3. Alcuni oche il prossimo PSC intende centrare a proposito della rete infrastrutturale sono:
 - a. Realizzare i progetti approvati e proposti dello Scalo Merci di Marzaglia, della Bretella Modena Sassuolo, della Cispadana, l'adeguamento della Nazionale per Carpi, il nuovo ponte dell'Uccellino, l'adeguamento della Nonantolana, la variante alla Via Emilia Est
 - b. Definire il progetto della GRANDE STAZIONE INTERMODALE di Modena: rete RFI, trasporto urbano, rete extraurbana, rete FER, come grande cuore della mobilità della nostra Provincia.
 - c. Riorganizzare la ferrovia Modena Sassuolo con un sistema di trasporto più leggero, flessibile ed efficiente che consenta anche l'eliminazione di tutti i passaggi a livello in territorio urbano

Valutato che:

1. il Comune di Modena deve sempre operare sulla scorta del principio di sussidiarietà e dunque di vicinanza alla comunità di riferimento agendo in sinergia con tutti gli stakeholders pubblici e privati presenti sul territorio, i quali richiedono alla amministrazione, e alla politica in generale, di operare in termini fattivi al fine di adeguare la rete infrastrutturale alle condizioni di competitività che il mercato globale richiede.
2. Le incertezze correlate alla difficile situazione economica, impongono l'adozione di precise azioni finalizzate da un lato a favorire la ripresa e

dall'altro al consolidamento del nostro sistema produttivo.

3. Le potenzialità di investimento che oggi esprime il nostro territorio si sono notevolmente ridotte rispetto al passato, ma possono ancora risultare significative a condizione che i vari stakeholders agiscano in sinergia.

Preso atto che:

1. la Società Auto Brennero, con il raggruppamento di imprese da essa coordinato, è risultato il soggetto aggiudicatario dell'appalto per l'opera in oggetto da parte di ANAS.
2. Tale realizzazione avverrà secondo la forma del project financing, ovvero mediante una operazione di finanziamento a lungo termine in cui il ristoro del finanziamento è garantito dai flussi di cassa previsti direttamente dalla gestione dell'opera.
3. Il CIPE ha stanziato a supporto della realizzazione economica del progetto, per tutto il tempo della durata finanziaria dell'operazione, una cifra pari a circa il 50% del valore complessivo dell'opera che supera i 500 milioni di Euro.
4. Sussistono ancora incertezze procedurali da sciogliere da parte di ANAS al fine di giungere celermente alla progettazione esecutiva dell'opera.
5. Nell'aggiudicazione del bando di appalto dell'opera in oggetto sono stati prodotti studi e documentazioni volti ad attenuare l'inevitabile impatto ambientale con speciale attenzione per l'area in cui si costeggerà il fiume Secchia.
6. Sviluppo e sostenibilità ambientale sono concetti che possono convivere grazie all'adozione di adeguati strumenti ingegneristici.

IMPEGNA L'A.C.

1. a sostenere con determinazione lo sviluppo completo dell'infrastruttura in oggetto, intesa come asse strategico di investimento per lo sviluppo futuro della città e condivisa per qualità e respiro strategico anche dagli stakeholders presenti sul territorio, al fine di garantire efficienza e concorrenzialità alle attività economiche che operano o che si insedieranno nel nostro territorio.
2. ad agire fattivamente in vista della migliore integrazione dell'infrastruttura in oggetto con l'area destinata alla logistica adiacente allo scalo merci di Marzaglia e con la relativa viabilità complanare di servizio al fine di valorizzare il posizionamento geografico strategico del nostro territorio, proponendo

agli investitori l'area di Modena come sede di un moderno, attrezzato e competitivo polo per la logistica nazionale ed internazionale. A questo obiettivo pertinente al territorio di Modena va data priorità assoluta anche in relazione all'iter realizzativo presumibilmente non breve.

3. a controllare e verificare, sin dalla fase della progettazione esecutiva dell'opera, che vengano attuate e rispettate tutte le prescrizioni volte a tutelare e a preservare l'ambiente naturale sul quale si troverà ad insistere.