

CONSIGLIO PROVINCIALE

L'1 dicembre 2023, alle ore 9,00 convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

La presente seduta si è svolta in modalità mista, come previsto dal Capo VII bis, art. 31 bis e ss., del Regolamento del Consiglio provinciale approvato con delibera n. 60 del 22 giugno 2022.

Presiede BRAGLIA FABIO, Presidente, con l'assistenza del Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 13 membri su 13, assenti n. 0.

In particolare, risultano:

BRAGLIA FABIO	Presente
COSTI MARIA	Presente in videoconferenza
GUERZONI PAOLA	Presente in videoconferenza
LAGAZZI IACOPO	Presente in videoconferenza
MUZZARELLI GIAN CARLO	Presente
PLATIS ANTONIO	Presente in videoconferenza
POGGI FABIO	Presente
REBECCHI MAURIZIA	Presente in videoconferenza
SANTORO LUIGIA	Presente
VENTURINI STEFANO	Presente in videoconferenza
VERONESI MATTIA	Presente in videoconferenza
ZANIBONI MONJA	Presente in videoconferenza
ZAVATTI LAVINIA	Presente in videoconferenza

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 92

ORDINE DEL GIORNO, PROPOSTO DAL CONSIGLIERE PLATIS DEL GRUPPO MISTO, PER LO SBLOCCO DELL'OPERA AUTOSTRADALE DENOMINATA "BRETTELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO".
(RESPINTO)

Oggetto:

ORDINE DEL GIORNO, PROPOSTO DAL CONSIGLIERE PLATIS DEL GRUPPO MISTO, PER LO SBLOCCO DELL'OPERA AUTOSTRADALE DENOMINATA "BRETTELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO".

Premesso che:

L'intervento consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 ("autostrada del Brennero") e la A1 ("autostrada del Sole"), nei pressi di Campogalliano, e si collega a Sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nei pressi dell'abitato di Sassuolo. Il progetto definitivo approvato dal CdA di Anas Spa a dicembre 2005 prevede due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera. Lo sviluppo complessivo del tracciato, progettato in conformità al D.M. del 05/11/2001, è di circa 20 Km, così suddivisi: Asse principale, categoria A, lunghezza 15,5 km; Asse di collegamento con la tangenziale di Modena, categoria B, lunghezza km 3,5; Asse di collegamento con la tangenziale di Rubiera, categoria C2, lunghezza km 1,4. Sono inoltre previsti 8 svincoli, di cui 6 sull'asse principale e 2 sull'asse di collegamento con la tangenziale di Modena.

Visto che:

- Nel 1985, La Società Autostrada del Brennero, gli Enti Locali coinvolti e l'ANAS valutano l'opportunità di realizzare il prolungamento della A22 del Brennero fino a Campogalliano.
- Nel 2001, Nella delibera CIPE n. 121 il "collegamento Campogalliano-Sassuolo" è inserito nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale-Sistemi stradali e autostradali" con un costo di 175,6 M euro e una disponibilità uguale al costo.
- Nel 2002, L'opera è inserita nel piano triennale ANAS 2002-2004, approvato con decreto del MIT del 19 agosto 2002, per un costo di 210,71 M euro.
- Nel 2003, L'ANAS approva il progetto preliminare dell'opera, che viene trasmesso al MIT e ai Ministeri dell'ambiente e dei beni culturali, nonché alla Regione Emilia Romagna. Vengono interessati anche gli enti interferiti. L'ANAS comunica l'avvio della procedura di VIA. In data 13 agosto il Ministero per i beni culturali formula parere favorevole con prescrizioni, recependo le indicazioni delle competenti Soprintendenze. L'opera è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia Romagna sottoscritta il 19 dicembre.
- Nel 2004, Con nota del 4 marzo il Ministero dell'ambiente comunica al MIT la temporanea sospensione dell'istruttoria, nelle more dell'integrazione della Commissione VIA con la nomina – da parte della Regione – di un proprio rappresentante ai sensi del D.L. 315/2003. Con nota del 29 luglio, il Ministero dell'ambiente chiede all'ANAS la parziale rielaborazione dell'istruttoria a seguito della segnalazione da parte della stessa dell'esistenza di un errore determinante: un'incongruenza nello studio trasportistico di supporto alla valutazione del progetto. Il 13 settembre l'ANAS fornisce al Ministero dell'ambiente le integrazioni richieste, e il 14 dello stesso mese invia la nota anche alla Regione Emilia Romagna e agli enti locali. In data 22 ottobre, il Ministero dell'ambiente esprime parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, circa la compatibilità ambientale. La Regione Emilia Romagna, con delibera della Giunta regionale del 30 dicembre, esprime parere favorevole sul progetto ai fini della compatibilità ambientale con prescrizioni.
- Nel 2005, Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto preliminare della "Bretella autostradale Campogalliano –Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S. 467

- Pedemontana”, proponendone l’approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali. In data 18 marzo 2005 il CIPE, con delibera n. 20, approva con prescrizioni il progetto preliminare, per un costo dell’opera pari a 284,77 M euro a carico dell’ANAS Spa, e indica l’appalto integrato quale modalità di affidamento dei lavori e un tempo pari a 30 mesi per l’esecuzione degli stessi. L’ANAS approva il progetto definitivo del nuovo collegamento tra la A22 e la Statale 467 “Pedemontana” per un importo complessivo di 467,133 M euro.
- Nel 2006, L’ANAS comunica che ha deciso di ricorrere, per la realizzazione del Raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo all’affidamento in concessione di cui all’art. 19 della legge n. 109/1994 e che il bando di gara sarà pubblicato entro marzo 2006. L’opera è inclusa nella delibera CIPE n. 130 di rivisitazione del PIS. Nel Rapporto “Infrastrutture Strategiche” del MIT, aggiornato a novembre, viene confermato il costo di 467,13 M euro. Per l’opera risultano avviate le procedure relative alla gara di appalto dei lavori, che comprendono il collegamento allo scalo di Civitanova –Marzaglia, la variante di Rubiera e il tratto di Pedemontana fra la Modena-Sassuolo urbana e la S.P. 15, come previsto nell’accordo sottoscritto fra il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione. Si propone all’ANAS di verificare la possibilità di utilizzare il Project Financing o il pedaggiamento”.
 - Nel 2007, Il CIPE, con delibera n. 65 del 20 luglio, approva il Piano degli investimenti ANAS 2007-2011, nel quale l’opera è inclusa tra gli “interventi da realizzare mediante finanza di progetto” in quanto già esistente una specifica proposta presentata dal promotore Impresa Pizzarotti S.p.a. e riferita ad un progetto aggiornato con un costo di 474,438 M euro. Il 23 luglio la Commissione VIA si esprime favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto definitivo. In data 17 dicembre viene sottoscritto l’atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna, dal quale risulta che l’opera dovrà essere realizzata tenendo conto del collegamento funzionale con il tratto della Pedemontana compresa tra la via Modena-Sassuolo e la SP 15 (costo 50 M euro) e della variante di Rubiera alla S.S. 9 (costo 20 M euro). Entro dicembre 2008 il MIT dovrà presentare al CIPE i progetti definitivi di tali opere ed entro febbraio 2008 il progetto definitivo e la richiesta di finanziamento del “Collegamento Campogalliano-Sassuolo”, del costo di 467,13 M euro, al netto delle opere connesse. L’ANAS valuterà la possibilità di affidare in concessione il tratto autostradale, dando comunque priorità al tratto da Campogalliano a Marzaglia, in considerazione della messa in servizio del relativo scalo ferroviario prevista per dicembre 2010.
 - Nel 2008, Il MIT trasmette al CIPE la proposta di finanziamento programmatico dell’intervento “Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo di collegamento tra la A 22 e la S.S. 467 Pedemontana (1° stralcio)” nonché la documentazione integrativa e l’aggiornamento della proposta di finanziamento. Il CIPE, con delibera n. 54 del 27 marzo, prende atto che l’ANAS ha aggiornato il costo del progetto complessivo a 563,033 M euro e che è in fase di valutazione la fattibilità dell’intervento in finanza di progetto. La stessa ANAS ha individuato un primo stralcio funzionale, del costo di 234,6 M euro, necessario per risolvere nel breve periodo il collegamento del nuovo scalo ferroviario di Marzaglia, in corso di completamento. Non essendo le opere stradali relative al 1° stralcio soggette a tariffazione, il CIPE assegna, in via programmatica, un contributo di 8,7 M euro, per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dall’art. 2, comma 257, della L. 244/07 con decorrenza 2009 e un contributo di 13,1 M euro, per 15 anni, a valere sul contributo pluriennale previsto dalla norma suddetta con decorrenza 2010. Tali contributi sono suscettibili di sviluppare un volume di investimento di 234,6 M euro, corrispondente al costo del 1° stralcio. L’assegnazione definitiva avverrà in sede di approvazione del

- progettodefinitivo, che dovrà essere presentato al MIT entro sei mesi dalla data di pubblicazione della delibera sulla Gazzetta Ufficiale, avvenuta il 13 gennaio 2009. Il Rapporto “Infrastrutture Prioritarie” del MIT riporta il costo di 537,1 M euro e le variazioni progettuali intervenute a seguito dell’Atto Aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro. Il 1° agosto viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro, con il quale si conferma la rilevanza strategica delle infrastrutture già previste nell’intesa, nonché delle ulteriori infrastrutture individuate con il 1° Atto Aggiuntivo, tra le quali è compreso il collegamento Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (Pedemontana e Tangenziale di Rubiera) per complessivi 633,1 M euro.
- Nel 2009, In data 26 gennaio si apre la Conferenza dei Servizi, che si conclude il 3 marzo. L’intervento figura negli allegati alla delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS. Il CIPE, nella seduta del 31 luglio, prende atto delle informative trasmesse dal MIT relative ad alcune opere, tra cui il Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo.
 - Nel 2010, Il CIPE, con delibera n. 62 del 22 luglio, approva il progetto definitivo, con prescrizioni, del raccordo autostradale Campogalliano –Sassuolo e assegna il contributo di 234,6 M euro a valere sulle risorse destinate al Programma. Il "limite di spesa" dell’opera è pari a 598.001.557,72 euro, comprensivo del costo di 506.001.557,72 euro al netto di I.V.A. e di un massimo di 92.000.000 di euro al fine di tenere conto nella copertura delle fonti del progetto anche del fabbisogno finanziario connesso alla dinamica dell’IVA sugli investimenti. Nell’Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l’opera "Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1Campogalliano Km 313+000" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 ”; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010”; “6: Progetti inoltrati alla Struttura Tecnica di Missione in avanzata fase procedurale”. Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l’accordo sull’Allegato Infrastrutture. Il 3 dicembre ANAS pubblica il bando di gara per l’affidamento in concessione mediante procedura ristretta delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 “Pedemontana”. La durata massima prevista per la Concessione è pari ad anni 50 e l’importo complessivo della concessione è pari ad 881,3 M euro, IVA esclusa. L’importo dell’investimento previsto per l’intervento come determinato dal progetto definitivo, per la bretella Campogalliano – Sassuolo e rami di raccordo alle tangenziali di Modena e Rubiera e dal progetto preliminare per la cosiddetta tangenziale di Rubiera, posti a base di gara, è pari a circa 506 M euro, IVA esclusa, di cui 296,5 per lavori, 17,8 per oneri della sicurezza, e 191,7 per somme a disposizione. Il termine per la consegna delle offerte è fissato al 25 gennaio 2011.
 - Nell’aprile 2011, Nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2011 l’opera " Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000" è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento aprile 2011” ; “2: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 ” ; “5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)”. Dalla rilevazione dell’AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che si è in attesa della pubblicazione della delibera CIPE del 22 luglio 2010.
 - Nel dicembre 2011 , Il CIPE, con delibera n. 52 del 3 agosto, approva l’integrazione delle prescrizioni apposte dalla delibera n. 62/2010 alla convenzione autostradale del raccordo

Campogalliano-Sassuolo (collegamento tra la A22 e la S.S. 467Pedemontana), al fine di escludere potenziali effetti negativi per la finanza pubblica. Il "limite di spesa" dell'opera è confermato in 598.001.557,72 euro. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è riportata nella stesse tabelle di aprile. E' inoltre presente nella tabella: "D: Elenco opere confermate: legge 111/2011, art 32, comma 7", con la nota:" Bando di prequalifica del 3/12/2010. Il MEF trattiene la delibera approvata dal CIPE nella seduta del 22.7.2010, e richiede, nel mese di marzo 2011, un nuovo esame da parte del CIPE. L'art. 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012) prevede misure di defiscalizzazione al fine di favorire la realizzazione di nuove infrastrutture mediante contratti di partenariato pubblico privato. Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2011, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.

- Nel 2012, L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 2012: allegato 1, opere confermate; allegato 5, quadro riepilogativo degli interventi del PIS. L'opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 1, Opere in realizzazione e/o completate del PIS; Documento uno "due diligence". Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 30 settembre 2012, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio. 2012, Il 1° ottobre 2012 le attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e di controllo della gestione delle autostrade, che erano in capo ad Anas, e il personale dell'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas, sono stati trasferiti al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, in base all'art. 36 del D.L. n. 98/2011, convertito in L. n. 111/2011 e s.m.i., e dell'art. 11, comma 5, D.L. n. 216/2011, convertito in L. n. 14/2012 e s.m.i. Viene quindi istituita la "Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali" con decreto del MIT n. 341 del 1° ottobre 2012. Nella seduta del 6 dicembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture. Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture al DEF 2012.
- Nel 2013, Il CIPE, con delibera n. 1 del 18 febbraio 2013, successivamente integrata con delibera n. 72 dell'8 novembre 2013, approva le linee guida per l'applicazione delle misure di agevolazione fiscale previste dall'art. 18 della legge n. 183/2011. In data 19 aprile, viene sottoscritto un nuovo atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia Romagna che include tra le infrastrutture strategiche il progetto "Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse". L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 1 - Le opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato. Ottobre, L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabelle: 0 -Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo; 1A -Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) - Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002-2013 settembre) Opere in fase di realizzazione. Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2013, si rileva che in data 03.07.2013 l'Unità Gare e Contratti di ANAS SpA ha reso noto che la commissione di gara ha terminato i lavori ed individuato l'aggiudicatario provvisorio nell'ATI Autostrada del Brennero SpA - Pizzarotti & C. -COOPSETTE – OBEROSLER CAV. PIETRO – Consorzio Stabile

- CO.SEAM Italia – Edilizia Wipptal – Cordioli e C.. Per evitare soluzioni di continuità, ANAS SpA prosegue nelle verifiche necessarie e la SVCA, Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali subentrata ad ANAS Spa dal 01/10/2012, procederà alla successiva fase di aggiudicazione definitiva.
- Nel 2014, l'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabelle: III.1-2 Corridoio Helsinki La Valletta; A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento Programma Infrastrutture Strategiche. Nella seduta del 16 aprile la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 – 11° Allegato infrastrutture. Il MIT Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, in data 17 aprile 2014, pubblica sulla GUUE l'avviso di avvenuta aggiudicazione della concessione di lavori pubblici, per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 Pedemontana, all'ATI composta da Autostrada del Brennero Spa, Pizzarotti & C., Coopsette, Oberosler Cav. Pietro, Consorzio Stabile CO.SEAM Italia, Edilizia Wipptal, Cordioli e C.. Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF 2013. Nella seduta del 16 settembre 2014, le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) hanno approvato la risoluzione 8-00079, che impegna il Governo: ad assicurare, nei limiti nel tracciato approvato con delibera CIPE 62/2010, gli iter di affidamento dell'opera al fine di garantire il collegamento con il nuovo scalo merci intermodale di Marzaglia e con Sassuolo; a contenere gli impatti ambientali generali e specifici dell'opera, realizzando i tracciati necessari ad assicurare la piena intermodalità dei trasporti dell'area e aggiornando gli elementi relativi alla fattibilità dell'intero progetto, come previsto dalla pianificazione locale vigente, riaffermando l'impegno verso l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ferroviari, per persone e merci, dell'area; ad assicurare le coperture finanziarie già deliberate dal CIPE, al fine di procedere quanto prima, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica e nei limiti delle effettive disponibilità. In data 7 agosto 2014 è stata costituita la società di progetto Autostrada Campogalliano- Sassuolo Spa (AutoCS).L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il consolidato: le opere in realizzazione. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2014, risulta che, in data 02.04.2014, la SVCA ha disposto l'aggiudicazione definitiva a favore dell'ATI composta da Autostrada del Brennero Spa, Pizzarotti & C., Coopsette, Oberosler Cav. Pietro, Consorzio Stabile CO.SEAM Italia, Edilizia Wipptal, Cordioli e C.. Sono in corso le attività propedeutiche alla sottoscrizione della convenzione di concessione. Il 4 dicembre 2014 è stata sottoscritta la Convenzione di concessione tra il MIT e la Società di progetto AutoC della gara per la realizzazione del collegamento Campogalliano Sassuolo tra l'Autostrada A22 e la SS 467 "Pedemontana". La convenzione prevede 31 anni di concessione, dei quali 4 anni per la realizzazione dell'asse principale tra la A22 e la SS 467, di lunghezza complessiva pari a 14 Km, comprensiva di 2 gallerie artificiali, 8 viadotti e 5 svincoli, e dei due assi secondari di collegamento alla Tangenziale di Modena, lungo 3,5 Km, comprensivo di 2 viadotti, 2 sottopassi ferroviari e 2 svincoli, e di raccordo alla Tangenziale di Rubiera, 1,4 Km di lunghezza e comprensivo di 1 viadotto, 1 sottopasso ferroviario e di un ponte sul torrente Tresinaro.
 - Nel 2016, Il NARS, con parere n. 1 del 21 marzo 2016, si pronuncia favorevolmente, con prescrizioni, in merito al riconoscimento delle misure di defiscalizzazione per il

Collegamento autostradale Campogalliano– Sassuolo. La Regione Emilia-Romagna, con DGR n. 1617/2015 del 26 ottobre 2015, approva il quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie per la Regione Emilia-Romagna nell'ambito del programma infrastrutture strategiche e coerenti con il PRIT 98-2010. Tale quadro si articola su due livelli di priorità come dettagliato nell'allegato A. L'opera "Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo" è inserita nell'allegato A con livello di priorità 1. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 marzo 2016, risulta che l'opera è all'esame del CIPE per quanto riguarda gli oneri di defiscalizzazione.

- Nel Dicembre 2016, Il CIPE, con delibera n. 13 del 1° maggio 2016, approva, con prescrizioni, le misure di defiscalizzazione, ai sensi dell'art. 18 della legge 12 novembre 2011 n.183, previste per l'opera. Il contributo pubblico necessario per l'equilibrio del PEF è fissato in 256,8 M euro di cui 215 M euro di contributo in conto capitale - a sulle risorse di cui all'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008) assegnate con delibera CIPE 62/2010 - e 41,8 M euro di contributo teorico a fondo perduto. Il contributo pubblico e/o le misure di defiscalizzazione riconosciute decadono qualora il contratto di finanziamento per l'opera non sia stipulato entro 12 mesi dall'approvazione dell'atto convenzionale che recepisca il contributo pubblico/misure agevolative assegnate. Le restanti risorse assegnate all'opera con delibera CIPE 62/2010, pari a circa 110,427 M euro dei 325,427 M euro di risorse assegnate totali attualizzate, sono revocate e affluiscono al Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, di cui all'art. 202, comma 1, lettera b) del decreto legislativo n. 50/2016. In base a quanto riportato al punto 2.4 della delibera CIPE 13/2016, confluiranno nello stesso Fondo anche le risorse derivanti dalla restituzione del contributo pubblico di 215 M euro, con riferimento sia alla quota capitale sia alla quota interessi. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2016, non risultano variazioni rispetto al precedente monitoraggio.- Nel Maggio 2018, Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 2 – Interventi, tabella Interventi prioritari – strade e autostrade, è riportato l'intervento "Autostrada del Brennero A22 - Nuovo collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo tra l'autostrada A22 e la SS 467 " identificata dal codice 1 e classificato "invariante". In data 8 febbraio 2018 è sottoscritto il 1° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, volto a recepire le misure di defiscalizzazione ai sensi dell'art. 18 della legge n. 183/2011 di cui alla delibera CIPE n. 13 del 1° maggio 2016. In data 24 aprile 2018, Autostrada Campogalliano Spa, ha provveduto a sottoscrivere con firma digitale la Convenzione di Concessione, già sottoscritta nel dicembre 2014, nonché il 1°Atto Aggiuntivo, già sottoscritto in data 8 febbraio 2018. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 3 Strade e autostrade, tabella Interventi prioritari invariati – modalità: strade e autostrade, è riportato l'intervento "Autostrada del Brennero A22 Nuovo collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo tra l'autostrada A22 e la SS 467" identificato dal codice 1.2 e con un costo di 506 milioni di euro. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2018, risulta che si è in attesa della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del decreto interministeriale di approvazione della Convenzione nonché del 1° Atto Aggiuntivo alla stessa.
- Nel 2019, In data 24 maggio 2018, con Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 289, sono approvati la Convenzione ed il 1°Atto Aggiuntivo. Tale atto è registrato dalla Corte dei

conti in data 21 giugno 2018. In data 12 novembre 2018 Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA consegna al MIT il progetto esecutivo del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana" relativamente a tutti e tre i lotti funzionali in cui è stata suddivisa l'infrastruttura. In data 19 dicembre 2018 Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA trasmette al MIT il progetto definitivo della Tangenziale di Rubiera. In data 7 febbraio 2019 il MIT, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie autostradali informa la Concessionaria dell'avvenuta trasmissione alla Struttura Tecnica di Missione della progettazione definitiva della Tangenziale di Rubiera nonché della progettazione esecutiva dell'asse autostradale Campogalliano Sassuolo, unitamente alla convenzione di Concessione e relativo primo Atto Aggiuntivo, per la predisposizione di una valutazione interpretativa secondo la metodologia dell'Analisi Costi-Benefici. In data 20 marzo 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT completano le valutazioni sulla bretella Campogalliano-Sassuolo, producendo l'Analisi costibenefici, che ha dato esito positivo. In data 9 aprile 2019 il MIT informa la concessionaria dell'esito positivo dell'Analisi Costi Benefici. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2019, "capitolo III. Appendice: lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo III. 3 Strade e autostrade, figura 0.6 Interventi prioritari – Autostrade", sono riportati i costi, le risorse disponibili e il fabbisogno residuo articolati per ambito geografico. Per gli interventi sulla rete autostradale del nord, tra i quali rientra il nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra l'autostrada A22 e la SS 467, si rileva un costo complessivo di 10.473,03 milioni, un ammontare di risorse disponibili di 6.997,63 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 3.475,40 milioni di euro. In data 9 settembre 2019 il progetto definitivo della Tangenziale di Rubiera riceve il parere favorevole, con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni, del Provveditorato Interregionale per le OO. PP. Lombardia Emilia-Romagna così come espresso dal Comitato Tecnico Amministrativo nella seduta del 15 maggio 2019. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 ottobre 2019, risulta che il 20 settembre 2019 il MIT ha approvato il progetto esecutivo per un importo complessivo pari a 406.444.674,80 euro, di cui 300.917.266,70 euro per lavori e 105.527.408,10 euro per somme a disposizione. La società concessionaria ha avviato le procedure volte ad affidare il servizio per l'attività espropriativa e di acquisizione dei terreni, l'attività archeologica ed il monitoraggio ambientale ante operam nonché, in ottemperanza a quanto richiesto dal MIT, l'attività di verifica di progetto per la successiva validazione tecnica ex art 26 D.Lgs 50/2016. L'avvio dei lavori è previsto nei primi mesi del 2020.

- Nel 2020, La Commissione europea, con nota del 9 ottobre 2020, evidenziava l'incompatibilità con l'ordinamento europeo di detta soluzione, in quanto essendo "la concessione autostradale A22 Brennero-Modena [...] già scaduta (nel 2014), la contemplata proroga darebbe luogo ad un affidamento senza gara incompatibile con la normativa UE in materia di appalti pubblici e concessioni. Inoltre, un siffatto affidamento senza gara può essere incompatibile con le norme UE in materia di aiuti di stato." In data 27 novembre 2020, il MIT tramite comunicato ha espresso che le alternative possibili rimangono: 1) nuova gara di concessione 2) creazione di una società a completa partecipazione pubblica.
- Da allora si è in attesa, dopo ulteriori passaggi, della messa a bando della gara europea per l'affidamento dell'arteria autostradale.

Evidenziato che

-
- Il consiglio comunale di Modena si è espresso a Novembre 2023 contro la realizzazione dell'opera spiazzando anche l'Assessore regionale ai Trasporti Corsini.

Visto che :

- Il settore Ceramico Italiano conta più di 100 aziende presenti sul suolo italiano, Il fatturato totale delle aziende del settore raggiunto i 5,34 miliardi di euro derivante per 4,5 miliardi dalle esportazioni e da 832 milioni di euro in Italia e gli investimenti sono stati 373,1 milioni di euro (7% sul fatturato annuo).
- La Bretella è un'opera strategica per lo sviluppo dell'intero distretto ceramico di Sassuolo, la cui realizzazione è diventata ormai prorogabile.
- Anche l'associazione di categoria Confindustria ceramica, si è da sempre battuta affinché l'arteria venga realizzata.

si impegna il Presidente:

- 1- A comunicare in ogni tavolo locale, regionale e nazionale l'importanza di sbloccare l'opera e a far partire i lavori di realizzazione di questa importante opera.
- 2- A sollecitare l'avvio della gara europea per l'attribuzione della nuova concessione autostradale A22.

Il Presidente concede la parola al Consigliere Platis per l'illustrazione del su esteso Ordine del Giorno e dichiara aperta la trattazione del presente oggetto:

PLATIS ANTONIO - Consigliere

Grazie Presidente. L'ordine del giorno nasce dalle dichiarazioni che ci sono state e dall'approvazione di una delibera del Consiglio Comunale di Modena, in cui viene sostanzialmente rimesso in discussione il progetto della Bretella Campogalliano-Sassuolo. Nell'ordine del giorno viene ripercorsa in modo molto dettagliata la storia di tutta quest'opera. E' un'opera essenziale, a detta di tutte le forze politiche, dalle realtà industriali, dal Distretto ceramico, dai cittadini e dalle imprese di quel territorio. I motivi per cui viene fatto questo stop non sono condivisibili, in quanto è evidente che sia un'alchimia per tenere in piedi un'alleanza che in questo momento vede una difficoltà nel centrosinistra di Modena. Questo però non può ripercuotersi sui cittadini del resto della Provincia. Per questo noi chiediamo in modo molto chiaro di andare avanti e di sollecitare di realizzare l'opera. Nel dispositivo è indicato il percorso della gara europea, ma lì sono stato io probabilmente a sbagliare, nel senso che il percorso della gara europea lo intendevo come la procedura che il Governo Draghi aveva ottenuto il via libera dall'Europa e che però non ha ancora visto la concreta attuazione del bando che permetterà, qualora arrivi un'offerta più vantaggiosa, per Autobrennero di poterla fare uguale e alle stesse condizioni. Quindi questo è il percorso che abbiamo pensato. Grazie.

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Grazie Consigliere Platis. Rispetto alla presentazione dell'ODG, che chiaramente vede un tema molto importante per la nostra Provincia e per il nostro territorio, ho potuto leggere tutte le prefazioni e i vari punti che si susseguono rispetto al percorso. Non mi trovo d'accordo rispetto al punto evidenziato dove lei afferma che il Consiglio Comunale di Modena si è espresso a novembre 2023 contro la realizzazione dell'opera perché non è così, non è così. L'ODG, che chiaramente prende in esame diversi punti, però non si evince da nessuna parte che Mode-

na non vuole l'opera. Anzi Modena la vuole. Quindi su questo io non mi trovo d'accordo e ci tenevo a dirlo come premessa. Poi apro il dibattito per chiunque vuole intervenire. Prego Muzzarelli.

MUZZARELLI GIAN CARLO - Consigliere

Provo a spiegare un po' la questione, innanzitutto per dire che sono fermamente contrario all'ordine del giorno del Consigliere Platis perché ... (parola non udibile) politica falsa. Lo dico in modo molto esplicito, perché bisogna che facciamo chiarezza sulle questioni. L'ordine del giorno in Consiglio Comunale di Modena non dice no alla bretella. Dice semplicemente quello che da tantissimi anni stiamo dicendo, e lo riconferma in modo puntuale. Questo è il blocco delle lettere che come Provincia e come Comune di Modena negli ultimi dieci anni abbiamo fatto per chiedere modifiche al progetto, perché non è del tutto compatibile con le esigenze della comunità, e credo che oggi sia l'occasione per fare chiarezza, per dire no alle speculazioni e per dire di sì invece alla coerenza e alla responsabilità che abbiamo messo nel tempo. Mi sono permesso di preparare alcune slide perché, se vogliamo fare un'operazione di trasparenza e di informazione, e di informazione seria - poi dirò alla fine che cosa penso definitivamente utilizzando il dossier lungo - per ragionare dei nodi che colpiscono Modena ma che non colpiscono solo Modena. Vorrei ricordare che tra le motivazioni per cui la Provincia ha sempre evidenziato la richiesta di modifiche della bretella, ce ne erano almeno tre: una di carattere generale, che sono spuntati i caselli all'improvviso nel bando, cosa che né la Provincia, né il Comune di Modena hanno mai approvato, e questo bisogna che sia chiaro; il secondo che l'aggancio della bretella sulla Pedemontana di Sassuolo è un aggancio che va su una Pedemontana a due corsie, al punto che la Provincia nel tempo ha lavorato per chiedere agli Enti preposti di finanziare quattro corsie della Pedemontana di Sassuolo. I nodi di Modena - adesso li guardiamo - i puntini gialli sono tutti i caselli. I caselli, che sono spuntati all'improvviso, valgono tra i 50 e gli 80 milioni di investimento in più. Questa era una bretella, non era un'autostrada. E voleva dire che l'unico casello che era previsto all'inizio era quello di Campogalliano, il primo lassù in cima, quello con il puntino giallo. Dopodiché sono arrivati tutti gli altri caselli per dare compatibilità e sostegno economico all'opera. Il secondo è che noi abbiamo chiesto la Via Emilia Bis per depotenziare la Via Emilia, che è intasata completamente. La Via Emilia Bis è stata messa a pagamento perché c'è un casello a Rubiera e un casello dentro allo scalo merci di Modena, dove ci sono previsti gli ampliamenti della logistica di Modena. Vorrei dire a tutti gli imprenditori, soprattutto ai tanti che non hanno letto l'ordine del giorno del Consiglio Comunale di Modena, che se vogliamo essere competitivi, la prima cosa che dobbiamo fare è aumentare la logistica delle merci, soprattutto su ferrovia, ma in generale aumentare la logistica delle merci, perché la competitività di un sistema si misura anche in quella dimensione. Vedete: spariscono per un casello inutile dentro allo scalo, il pezzo che si vede di qua è lo scalo esistente che deve essere raddoppiato. Lo scalo merci di Modena è già full, è già pieno, e quindi adesso bisogna raddoppiarlo... (parola non udibile) del territorio ha comperato 90.000 metri per fare la logistica. Perfetto. 40.000 metri di questi vengono via perché c'è un casello inutile, che non serve a nulla. Dopodiché avevamo chiesto e stiamo ottenendo le risposte sul passaggio sui pozzi; avevamo chiesto di evitare i caselli nella zona di Marzaglia, perché i caselli comportano non l'accesso diretto alla bretella, ma i sottopassi e i sovrappassi, per cui il risultato finale, l'impatto di quell'opera che taglia in due la frazione di Marzaglia è un impatto notevole e avevamo detto "Ragazzi, facciamo la strada, ma evitiamo di fare i caselli che comportano sovrappassi e sottopassi". E quindi non andiamo a penalizzare lo scalo merci e soprattutto facciamo il potenziamento dello scalo merci, che ora è pieno. Assicuriamo gli investimenti per superare, perché tutti parlano ma nessuno sa di cosa parla. La cosa che mi

fa imbestialire è proprio questa. Io ho dovuto convocare una riunione con Autobrennero, con quelli delle Ferrovie dello Stato, con lo sviluppo urbanistico della città, e scoprire che i progetti sono nelle condizioni che, fatti così, se non si modificano, il treno dallo scalo merci tribola ad arrivare dentro allo scalo della logistica. Quindi noi rischiamo di fare 90.000 metri di logistica per essere competitivi, dove il treno non fa il giro dei capannoni. Siamo alla stupidaggine. Allora io non posso accettare le stupidaggini. E quindi siccome quest'opera non è partita, e dopo dirò perché non è partita, bisogna che abbiamo il coraggio, se c'è da fare tre modifiche, quattro modifiche, eccetera, eccetera, prima che parte un'opera di usare la testa e non di usare la demagogia. E questo è quello che noi abbiamo sempre chiesto. Lo abbiamo chiesto a tutti e la cosa buffa è che tutti al Ministero ci hanno detto che abbiamo ragione, ad eccezione di uno naturalmente che non risponde mai, di un Ministro che non risponde mai, ma tutti ci hanno detto che abbiamo ragione, però ci hanno detto sempre "Lo facciamo dopo, vedremo dopo". Aggiungo anche che vorrei capire, visto che l'opera non è partita, che doveva essere cantierata e che doveva trovare dei pezzi di risposta, vorrei capire perché ad oggi ci sono ancora dei problemi, perché a me risulta che il Ministero abbia messo un altro freno a quest'opera. Quindi non è il Comune di Modena che mette il freno all'opera. E' il Ministero. Bisogna che siamo chiari su queste cose, perché io mi informo e studio; quegli altri parlano a vanvera, in tanti e troppi parlano a vanvera. Dopodiché guardate le slide, cinque minuti, le lascio naturalmente perché sono interessanti. Guardate che blocco di caselli, guardate dove doveva venire il casello iniziale, come vi ho detto prima: l'unico casello della bretella era il casello, a Lugo di Romagna, come succede in altri posti, doveva essere l'unico casello dove si entrava e lì si pagava l'euro, o quello che era il budget necessario, per andare fino a Sassuolo, e quindi veniva fatta questa opera. Dopodiché guardate le altre condizioni: avevamo detto il tracciato alternativo alla Via Emilia. Mi hanno risposto, quelli di Autostrade, "Mettiamo i caselli, perché dobbiamo metterli, e poi dopo quelli da Rubiera a Modena non pagano". Ho detto "Bello, un passo avanti importante. Mettiamolo nero su bianco: o fate come a Carpi, che avete detto all'inizio dell'opera che il Carpi-Modena: non pagavano per un periodo i carpigiani che venivano a Modena utilizzavano correttamente l'autostrada e poi all'improvviso Autobrennero ha messo a pagamento anche i cittadini di Carpi a Modena? Ci prendiamo in giro o facciamo le cose per bene? Stiamo chiedendo da dieci anni queste robe. Non è una questione di oggi. Semplicemente abbiamo chiesto di fare questo, abbiamo chiesto che venga reimmesso nel circuito il tema del collegamento ferroviario Dinazzano-Marzaglia. E in tutte le pianificazioni regionali, sparisce tutte le volte che bisogna fare una discussione di merito. Un impatto importante del casello sulle aree di potenziamento dello scalo merci, ci sono le interferenze nel ramo della ferrovia verso sud. Le stiamo ponendo, perché fare un'opera seria o fare un'opera stupida, la differenza è poca. E quindi da questo punto di vista noi abbiamo proposto tutto questo. Allora tutti si riempiono la bocca di sostenibilità ambientale, nuova economia, le priorità per le imprese, con la logistica delle merci. Tutti ci dicono che bisogna rafforzare la logistica delle merci, lo dicono tutti. La priorità per le imprese è proprio la logistica delle merci, le infrastrutture ferroviarie e poi quelle stradali, quelle che servono, fatte bene, con pochi impatti e costruite con criteri moderni. Bene. La bretella è aperta con le realizzazioni di qualità. Il Consiglio Comunale di Modena è d'accordo ed era d'accordo, come sempre. Gli atti li ha fatti il Comune di Modena; non ha mai deliberato i caselli, ma sulla bretella era chiaro. Poi la demagogia al potere con i messaggi, avanti sempre e comunque anche se si fa un'opera che non è sostenibile e che può diventare invece con il buon senso e un po' di impegno più sostenibile di qualità, migliore. Così crolla il castello dell'ipocrisia, prima di tutto perché non sono ancora partiti, e io vorrei sapere perché non sono partiti; secondo, perché nessuno approfondisce, tutti sparano per posizionare la loro immagine, ma il merito, sì, il tanto decantato merito

non esiste più, così chi se ne frega. Chi se ne frega se il progetto spacca una grande frazione solo perché si fanno caselli inutili, che costringono a realizzare più infrastrutture per sottopassaggi, per impatto; chi se ne frega se la tanto decantata esigenza più merci su ferrovia, penso alla connessione delle Ferrovie con Dinazzano, penso al blocco dello sviluppo dello scalo e della logistica a Modena, proprio perché nel tavolo non si è ancora risolto il problema delle connessioni dei tre livelli, dei tre livelli, scalo ferroviario, logistica, infrastruttura ferroviaria, con i livelli che devono garantire le connessioni ferroviarie di tutta l'opera. E poi naturalmente il progetto deve sviluppare gli investimenti della logistica, oltre ad un progetto così fatto che blocca lo sviluppo della logistica integrata perché non consente il collegamento. E quindi chi se ne frega se i Ministri, ad eccezione di uno che non risponde ti dicono "Hai ragione, ma vedremo più avanti, ora non si può toccare". Chi se ne frega se si debbono fare caselli mai approvati dal territorio. Chi se ne frega se nessuno può dimostrare che uno o due caselli in meno possono far saltare l'opera. Questa è un'altra brutta pagina e credo che alla fine, con la coscienza e con un po' più di visione si può fare un'opera seria, perché un'opera fatta e costruita bene, è un contributo serio per la competitività e l'attrattività di un intero territorio. Ecco perché il Comune di Modena ha detto ancora una volta la sua con il diritto di dire la sua opinione.

PLATIS ANTONIO - Consigliere

Io vorrei partire da una considerazione molto, molto semplice. Secondo me, a seconda di dove si è a sedere, questa tanta decantata serietà viene meno. Ho qui davanti un bellissimo articolo, che se volete vi condivido, era il 2007, in cui il Presidente della Commissione regionale Mobilità spiega l'iter del progetto Cispadano "Il progetto vecchio non sarà cambiato, gli appalti saranno nel 2007. Del resto, se ci rimettessimo a disegnare il cartaceo perderemmo tanti altri anni". Era il 2007. Il Presidente della Commissione regionale era un certo Muzzarelli, attuale Sindaco di Modena, che oggi ci viene a spiegare in modo molto, molto chiaro, che i caselli vanno decisi con il territorio; nella Cispadana ci sono ben due caselli a Finale Emilia, perché il Sindaco dell'epoca del PD contava di più del Sindaco del PD di Mirandola, nonché suo successivo Capogruppo, Capo di Gabinetto in Comune a Modena, per cui Mirandola non aveva il casello perché era tra Mirandola e Concordia, a Finale Emilia ne venivano fatti due, di cui uno tra San Felice e Finale Emilia nel nulla, dove c'era da costruire talmente tante strade per portare là qualcosa a quel casello, che era un garbuglio di strade incredibile. Eppure noi abbiamo detto nel 2007 come Regione "Eh no, il progetto è stato fatto, si va avanti, le modifiche le vediamo dopo". Questa serietà nell'affrontare i temi non c'era nel 2007, oppure i cittadini dell'area nord sono diversi dai cittadini che abitano a Modena? Perché questa è la domanda che il Presidente Muzzarelli dovrebbe rispondere. Ma veniamo a noi. Lei dice che la Campogalliano-Sassuolo era una bretella, non un'autostrada. Guarda caso la Cispadana era una strada a scorrimento veloce nei progetti degli anni 60 di questa Regione. Eppure noi oggi parliamo di un'autostrada Cispadana. Allora come mai, a seconda della latitudine e longitudine, cambiano le interpretazioni? E poi veniamo a quello di cui la gente parla, perché lei dice una cosa molto grave, dice che qui si dicono delle stupidaggini. Allora, se si dicono delle stupidaggini, io vorrei sapere, visto che era Presidente della Provincia e firmava gli atti che ci ha mostrato, Sindaco Muzzarelli, che cosa ci sta a fare dal 2014 il Presidente Sabatini, già Presidente della Provincia di Modena, che dal 2014 è Presidente di questo Ente che avrebbe come compito la realizzazione della Modena-Sassuolo? Perché se lei dice che ha scritto più volte e nessuno le risponde, se lei dice che "è vero che noi abbiamo una posizione come Comune di Modena da sempre per", allora c'è da dire che quelle stupidaggini non vengono recepite dalla persona che noi abbiamo nominato e messo lì. L'Assessore regionale Corsini, che non è di Forza Italia ma è del Partito Democratico, ha detto per l'ennesima volta la seguente frase pochi giorni fa, che

vi leggo testualmente “La Regione auspica la sollecita cantierizzazione dell’opera e che si prosegue negli espropri che sono recentemente ripresi”. Andrea Corsini, che ricorda tutto l’iter seguito fin d’ora dell’opera e sottolinea come l’opera va realizzata; eventuali opere di ottimizzazione possono essere fatte solo in fase di realizzazione, cioè l’Assessore regionale, non Salvini, l’Assessore regionale vi dice “No signori, voi le modifiche non le potete fare adesso. Quando inizieremo a costruire, vediamo qualche miglioramento”. E guarda caso questa è la stessa frase che il Presidente della Commissione regionale dell’epoca trasporti disse ai cittadini dell’area nord. Allora la serietà deve essere nelle Istituzioni e ci deve essere sempre, non quando non si ha più la maggioranza a Modena, si rischia di avere una crisi perché non sapete chi mettere a fare il Sindaco di Modena dopo di lei, e quindi i cittadini devono stare fermi per le alchimie vostre. Questa è la verità. Quei caselli ci sono allo stesso modo nei Governi di centrodestra, come ci sono stati nei Governi di centrosinistra. E’ stata decisa una strada, bisogna percorrerla perché tornare indietro è più costoso. Questa è la realtà. Aggiungo, ho visto l’ordine del giorno del Partito Democratico. Io credo che l’ultima frase che voi indicate possa essere integrata con la dichiarazione del vostro Assessore di dire che quelle migliorie possono essere fatte in quella fase, altrimenti voi prendete per il naso i cittadini e prendete per il naso il Distretto ceramico, visto che ho letto delle dichiarazioni di altri esponenti del PD che sui giornali dicono che va fatta e poi in Provincia votano quello che è irrealizzabile, cioè fare delle modifiche oggi. Mi spiace. Grazie.

MUZZARELLI GIAN CARLO - Consigliere

Provo a dare qualche risposta a Platis. Caro Platis, la differenza sostanziale è che io cerco di essere sempre coerente e nella mia esperienza politica la coerenza ha pagato sempre. Quando io ho fatto le dichiarazioni da Presidente della Commissione parlavo di bretella e non di autostrada. E quindi noi abbiamo sempre parlato di bretella. La bretella era una struttura aperta a disposizione dell’intera comunità, a seconda che noi come Provincia abbiamo sempre chiesto le modifiche e, come ho detto nel mio intervento, mi dicevano sempre che si potevano fare dopo che avevamo ragione. C’è solo un piccolo problema, che l’opera non è ancora partita e non per colpa del Comune di Modena, e non per colpa della Provincia di Modena. Quelli che lei ha citato, siccome io rispondo di me stesso e non rispondo né della politica e né di altre scelte che altri hanno fatto, ognuno fa il suo mestiere, e io cerco di stare seduto nella funzione pro tempore e avere la mia coscienza; la mia coscienza mi dice che allora abbiamo fatto così e che abbiamo modificato le opere anche nella bassa modenese, decidendola con le Amministrazioni e trovando tutte le soluzioni e gli impegni per fare tutte le opere integrative che si dovevano fare, concordate con le Amministrazioni. Quindi la invito a valutare con un po’ più di attenzione, ma capisco che la sua ricerca di speculazione politica è all’ordine del giorno, però io non ho molto altro da aggiungere che non dire che il suo ordine giorno è un ordine del giorno provocatorio che io voterò convintamente contro, che il Comune di Modena ha diritto, e le chiedo rispetto per il Consiglio Comunale di Modena, di discutere di tutto quello che vuole e ha discusso liberamente e democraticamente, e ha assunto delle posizioni, che può continuare a pretendere, perché l’impatto è sul territorio di Modena, soprattutto perché quello di Formigine in parte è stato risolto con la famosa galleria di 2,5 chilometri, e risolvere i problemi di Sassuolo che ancora non sono stati risolti con l’aggancio alla Pedemontana. Quindi le opere devono essere fatte e, se ci si mette la testa, si possono risolvere perché io le verifiche con Autobrennero e tutto il resto, a differenza di chi parla a vanvera, io le ho fatte. E quindi siccome sono abituato a convocare le riunioni e a fare le verifiche di merito, se non fosse stato così la Complanarina non sarebbe mai partita perché abbiamo rotto le scatole al mondo per nove anni; adesso mi risulta che il Ministero non abbia autorizzato la proroga dell’opera, e

quindi chiedo di fare una verifica al Presidente su questo punto, e chiedo coerenza ancora una volta rispetto a tutto quello che è stato l'iter per capire quando è il tempo, e io credo che l'ordine dica di modificare, perché se tu parti con l'opera, bisogna fare i progetti di modifica e bisogna deliberare i progetti di modifica, ed è vero che bisogna riuscire a partire ma non sono partiti, e bisogna fare i progetti di modifica; i progetti di modifica ad oggi non ci sono. Quindi la coerenza è andare avanti, fare i progetti di modifica ed essere nelle condizioni di evitare una fetta di impatti che con un po' di buon senso e un po' di coscienza si riescono a fare per migliorare un'opera che è importante, ma che deve essere fatta con i criteri di serietà e di sostenibilità. Quindi le assicuro totale coerenza nel tempo, al di là delle sue dichiarazioni e quindi, per quanto mi riguarda, è molto chiaro quello che dobbiamo continuare a fare: essere coerenti e soprattutto lavorare per avere un'infrastruttura che possa servire al territorio con meno impatti e con più qualità. Dopodiché, siccome abbiamo presentato tutte queste cose a tutti i soggetti interessati, da Confindustria ceramica a tutti gli altri, tutti ne hanno preso atto e tutti chiedono le modifiche. Bene, io chiedo di avere i progetti di modifica, così quando partono, poi ci sono i progetti di modifica che qualcuno deve deliberare. E guarda caso, li deve deliberare Autobrennero, ma siccome tutte queste cose sono collegate alla procedura Draghi-Salvini sul rinnovo della concessione, bisogna andare avanti con il rinnovo della concessione. Spero che su questo siamo tutti d'accordo. In caso contrario vuol dire che si blocca la Cispadana e si blocca anche la bretella con rischi aggiuntivi per i nostri territori.

VENTURINI STEFANO - Consigliere

Con molta tranquillità e sicuramente coerenza, io copio le parole del Sindaco Muzzarelli perché, come amministratore locale del territorio, fa una riflessione che difficilmente non è condivisibile, perché è la stessa riflessione che gli amministratori locali fanno sulla Cispadana da tanto tempo, nel senso che ci sono territori della Provincia di Modena che hanno avuto tanto dal punto di vista viabilità, e questo ha portato allo sviluppo, mi riferisco all'asse Maranello-Sassuolo con la Pedemontana; sono territori che hanno visto negli ultimi trent'anni uno sviluppo incredibile. La stessa cosa non è avvenuta per l'area nord della Provincia, nel senso che la nostra Pedemontana doveva essere una strada a scorrimento veloce, la Cispadana, che era l'omologo della Pedemontana, quella che viene chiamata una trasversale di pianura, di cui si attende da quarant'anni la realizzazione. E improvvisamente, perché probabilmente non c'è voglia di investire delle risorse pubbliche sul territorio, si è deciso di costruire un'autostrada con due caselli che sono agli antipodi. Io credo che anche la stessa Provincia di Modena abbia avuto modo di vedere anche lì i collegamenti delle strade provinciali che abbiamo nell'area nord: abbiamo la 468, dove due camion non riescono a transitare insieme; la stessa strada che da Camposanto raggiunge il bolognese, due camion non riescono a transitare contemporaneamente senza per questo spaccarsi gli specchietti; abbiamo delle strade che non permettono lo sviluppo del territorio. Quindi io mi auguro che lo stesso ragionamento che fa Muzzarelli, che giustamente rivendica, per quest'opera sia poi copiato quando si tratterà di realizzare la Cispadana, preso atto che il territorio si aspetta una strada a scorrimento veloce, almeno a due corsie per senso di marcia, già in parte realizzata nel ferrarese, perché ricordiamo che da Sant'Agostino a Ferrara la Cispadana è stata realizzata e che manca solo a noi, perché quello che manca nella bassa è un collegamento stradale degno di vivere nel 2023, perché la situazione delle strade nella bassa è qualcosa che rappresenta quasi il terzo mondo. Quindi io copio sia quanto dice Platis, nel senso che le opere devono essere realizzate e che è inutile nascondersi o giocare su un tavolo o su un altro senza che ci sia eccessiva chiarezza, dall'altro condido anche il discorso che ha fatto Muzzarelli perché, se sincero, quel discorso è un discorso che può essere condivisibile, un discorso che può fare solo un Sindaco che tiene al proprio ter-

ritorio e che quindi guarda quello che è il giusto, quella che può essere la giusta realizzazione per la propria comunità e per sostenere il territorio. Tra l'altro faccio presente che lo scalo merci noi dovremmo anche realizzarlo, e abbiamo già dato mandato con un voto al Consiglio dell'Unione, per vedere un transit-point ferroviario da realizzare in area vasta tra il mantovano e il modenese, perché nel 2028 finirà il traforo del Brennero e le merci potranno transitare solo su ferrovia. Ricordo che sull'area nord passa la Bologna-Brennero e questo può essere un importante volano di sviluppo per il territorio. Quindi io condivido l'ordine del giorno, ma condivido anche le parole del Sindaco Muzzarelli. E le copierò queste parole del Sindaco Muzzarelli, quando cominceremo a parlare di Cispadana, le farò mie queste dichiarazioni.

BRAGLIA FABIO - Presidente della Provincia

Grazie. Altri? Se permettete, provo a rispondere anch'io al Consigliere Platis, visto che prima ha fatto un inciso dicendo che qualcuno fuori fa delle dichiarazioni, poi all'interno del Consiglio Provinciale tiene altre posizioni. Non so se si riferiva a me, ma comunque sgombrò dal tavolo ogni tipo di dubbio, chiederei alla Dottoressa Di Matteo di prendere nota della dichiarazione. Io credo che la bretella Campogalliano-Sassuolo è un'opera indispensabile sia per il territorio, che per le persone che lo abitano, che per le imprese, e la chiediamo a grande forza. Da Sindaco di Palagano, Comune dell'Appennino, membro dell'Unione del Distretto Ceramico, sappiamo cosa vuol dire la realizzazione di quell'opera. Va fatta bene e, per farla bene, bisogna tener presente tutte quelle che sono le indicazioni che arrivano dal territorio stesso perché noi, prima che politici, siamo degli amministratori, e ci viene dato il compito di amministrare bene le risorse che ci vengono date, e dobbiamo ascoltare il territorio e cercare di rispondere e risolvere i problemi del territorio. Siamo abituati ad avere delle risorse che dobbiamo in corso d'opera anche dover modificare e dover provare a intervenire, cercando sempre di usare la tempestività, e questo è quello che vogliamo fare. Vogliamo chiedere ed essere ascoltati dal Governo e adesso, assieme al Sindaco di Sassuolo stiamo chiedendo un incontro al ministro Salvini. Lo chiedo con lui perché e della sua area politica, oltre che della vostra, visto che avete un'alleanza, però risposte zero. Doveva avvenire anche per il CERSAIE, aveva dato l'appuntamento e poi dopo ci ha dato buca e non abbiamo ancora avuto una risposta. Quindi così è difficile lavorare, e su questo mi riallaccio rispetto a quello che ha detto il Sindaco Muzzarelli, credo che sia davvero importante perché noi, ripeto, lo risottolineo ancora, prima che essere politici siamo degli amministratori. Grazie. Se non ci sono altri interventi chiedo di metterlo ai voti.

Il Presidente pone ai voti, per appello nominale, il presente Ordine del Giorno che viene respinto con il seguente risultato:

PRESENTI	n. 13	
FAVOREVOLI	n. 1	(Consigliere Platis)
CONTRARI	n. 8	((Presidente Braglia, Consiglieri Muzzarelli, Costi, Guerzoni, Lagazzi, Poggi, Rebecchi e Zaniboni)
ASTENUTI	n. 4	(Consiglieri Santoro, Venturini e Zavatti; Consigliere Veronesi)

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente

Il Segretario Generale

BRAGLIA FABIO

DI MATTEO MARIA