



COMUNE DI MODENA

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 30 GIUGNO 2022

Resoconto della seduta n. 32/2022

L'anno DUEMILAVENTIDUE (2022) addì TRENTA (30) del mese di GIUGNO, alle ore 15:20, si è riunito in seduta pubblica il Consiglio Comunale.

Hanno partecipato alla seduta:

MUZZARELLI GIAN CARLO	Sindaco	SI	GIORDANI ANDREA	NO
POGGI FABIO	Presidente	SI	GUADAGNINI IRENE	SI
PRAMPOLINI STEFANO	Vice-Presidente	NO	LENZINI DIEGO	SI
AIME PAOLA		SI	MANENTI ENRICA	SI
BALDINI ANTONIO		SI	MANICARDI STEFANO	SI
BERGONZONI MARA		SI	MORETTI BARBARA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	PARISI KATIA	NO
BIGNARDI ALBERTO		SI	REGGIANI VITTORIO	NO
BOSI ALBERTO		SI	ROSSINI ELISA	SI
CARPENTIERI ANTONIO		SI	SANTORO LUIGIA	SI
CARRIERO VINCENZA		SI	SCARPA CAMILLA	SI
CONNOLA LUCIA		SI	SILINGARDI GIOVANNI	SI
DE MAIO BEATRICE		SI	STELLA VINCENZO WALTER	SI
DI PADOVA FEDERICA		SI	TRIANNI FEDERICO	SI
FASANO TOMMASO		SI	VENTURELLI FEDERICA	SI
FORGHIERI MARCO		SI		
FRANCHINI ILARIA		SI		
GIACOBazzi PIERGIULIO		SI		

E gli Assessori:

CAVANNA GIANPIETRO	NO	BOSI ANDREA	NO
VANDELLI ANNA MARIA	SI	FERRARI LUDOVICA CARLA	SI
FILIPPI ALESSANDRA	SI	PINELLI ROBERTA	NO
BARACCHI GRAZIA	SI	LUCA' MORANDI ANNA MARIA	SI
BORTOLAMASI ANDREA	NO		

Presiede la seduta il Presidente del Consiglio Comunale, POGGI FABIO

Partecipa alla seduta il Segretario Generale, DI MATTEO MARIA, che cura la verbalizzazione avvalendosi della collaborazione del personale della Segreteria Generale.

Il Presidente pone in trattazione i seguenti oggetti:

1 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 46/2022
Proposta n. 2094/2022

Oggetto: APPELLO

2 - CONSIGLIO - Delibera N. 33/2022
Proposta n. 1879/2022

Oggetto: PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, COMUNE DI MODENA E CPC GROUP, PER ATTIVARE UNA CONVERGENZA DI INTERESSI FRA LE PARTI E DI COLLABORAZIONE IN MERITO ALLA PROPOSTA DI "AMPLIAMENTO DEL COMPARTO INDUSTRIALE PRODUTTIVO E DI SERVIZI CPC". APPROVAZIONE

Relatore: VANELLI ANNA MARIA
Discussa con esito **APPROVATA**

3 - CONSIGLIO - Delibera N. 34/2022
Proposta n. 1885/2022

Oggetto: DIRITTO DI SUPERFICIE COSTITUITO A FAVORE DELL'AERO CLUB MODENA CON ATTO REP. 68071 DEL 2/12/1981 - DELIBERAZIONI N. 385/1973 E N. 418/1990 MODIFICA

Relatore: LUCA' MORANDI ANNA MARIA
Discussa con esito **APPROVATA**

4 - CONSIGLIO - Delibera N. 35/2022
Proposta n. 1890/2022

Oggetto: CONCESSIONE IN DIRITTO DI SUPERFICIE A TITOLO ONEROso A FAVORE DELL'AERAUTODROMO MODENA S.P.A. DEI TERRENI POSTI IN LOCALITÀ MARZAGLIA, QUALE AMPLIAMENTO DEL DIRITTO DI SUPERFICIE GIÀ CONCESSO CON ATTO DEL 19/03/2007 REP. 114382/17649 - APPROVAZIONE - SDEMANIALIZZAZIONE TRATTO EX STRADA VICINALE DEI BOSCHI

Relatore: LUCA' MORANDI ANNA MARIA
Discussa con esito **APPROVATA**

5 - CONSIGLIO - Delibera N. 36/2022
Proposta n. 1947/2022

Oggetto: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS. N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

Relatore: VANELLI ANNA MARIA
Discussa con esito **APPROVATA**

6 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 48/2022
Proposta n. 2078/2022

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI BALDINI, ROSSINI (FRATELLI D'ITALIA - IL POPOLO DELLA FAMIGLIA), BOSI, BERTOLDI, MORETTI (LEGA MODENA), GIACOBazzi (FORZA ITALIA), DE MAIO (MODENA SOCIALE) AVENTE PER OGGETTO: PROGETTO DI MODIFICA/AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO DI MODENA E MONITORAGGIO IMPATTO AMBIENTALE

Data Presentazione Istanza: 30/06/2022
Primo Firmatario: cons. Baldini
Discussa con esito **APPROVATA**

7 - CONSIGLIO - Mozione N. 18/2022
Proposta n. 2085/2022

Oggetto: MANICARDI - AUTODROMO E FRAZ. DI MARZAGLIA NUOVA, PARTECIPAZIONE E VERIFICHE DEL PROGETTO, COLLABORAZIONE TERRITORIALE CON LA FRAZIONE (MZ 242318 2022)

Data Presentazione Istanza: 30/06/2022
Primo Firmatario: cons. Manicardi
Discussa con esito **APPROVATA**

INDICE DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI:

<u>PROPOSTA N. 2022/1879 PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, COMUNE DI MODENA E CPC GROUP, PER ATTIVARE UNA CONVERGENZA DI INTERESSI FRA LE PARTI E DI COLLABORAZIONE IN MERITO ALLA PROPOSTA DI "AMPLIAMENTO DEL COMPARTO INDUSTRIALE PRODUTTIVO E DI SERVIZI CPC". APPROVAZIONE.....</u>	6
<u>PROPOSTA N. 2022/1885 DIRITTO DI SUPERFICIE COSTITUITO A FAVORE DELL'AERO CLUB MODENA CON ATTO REP. 68071 DEL 2/12/1981 - DELIBERAZIONI N. 385/1973 E N. 418/1990 MODIFICA;.....</u>	17
<u>PROPOSTA N. 2022/1890 CONCESSIONE IN DIRITTO DI SUPERFICIE A TITOLO ONEROso A FAVORE DELL'AERAUTODROMO MODENA S.P.A. DEI TERRENI POSTI IN LOCALITÀ MARZAGLIA, QUALE AMPLIAMENTO DEL DIRITTO DI SUPERFICIE GIÀ CONCESSO CON ATTO DEL 19/03/2007 REP. 114382/17649 - APPROVAZIONE - SDEMANIALIZZAZIONE TRATTO EX STRADA VICINALE DEI BOSCHI;.....</u>	17
<u>PROPOSTA N. 2022/1947 PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018;.....</u>	17
<u>PROPOSTA N. 2022/2078 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI BALDINI, ROSSINI (FRATELLI D'ITALIA - IL POPOLO DELLA FAMIGLIA), BOSI, BERTOLDI, MORETTI (LEGA MODENA), GIACOBazzi (FORZA ITALIA), DE MAIO (MODENA SOCIALE) AVENTE PER OGGETTO: PROGETTO DI MODIFICA/AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO DI MODENA E MONITORAGGIO IMPATTO AMBIENTALE;.....</u>	17
<u>PROPOSTA N. 2022/2085 MANICARDI - AUTODROMO E FRAZ. DI MARZAGLIA NUOVA, PARTECIPAZIONE E VERIFICHE DEL PROGETTO, COLLABORAZIONE TERRITORIALE CON LA FRAZIONE.....</u>	17

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FABIO POGGI

A questo punto il Segretario Generale, su invito del Presidente, procede all'appello nominale. Risultano presenti in aula i seguenti consiglieri:

Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, De Maio, Di Padova, Forghieri, Giacobazzi, Guadagnini, Manenti, Manicardi, Moretti, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

PROPOSTA N. 2022/1879 PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, COMUNE DI MODENA E CPC GROUP, PER ATTIVARE UNA CONVERGENZA DI INTERESSI FRA LE PARTI E DI COLLABORAZIONE IN MERITO ALLA PROPOSTA DI "AMPLIAMENTO DEL COMPARTO INDUSTRIALE PRODUTTIVO E DI SERVIZI CPC". approvazione.

Il PRESIDENTE: "Iniziamo con la trattazione delle deliberazioni, dalla proposta n. 1879 "Protocollo di intesa tra regione Emilia - Romagna, Comune di Modena e CPC Group, per attivare una convergenza di interessi fra le parti e di collaborazione in merito alla proposta di "Ampliamento del comparto industriale produttivo e di servizi CPC". Approvazione." La proposta di delibera è stata licenziata nella seduta consigliare del 21 giugno scorso. La presenta l'assessora Vandelli. Prego, assessora Vandelli, per la presentazione della proposta di delibera."

L'assessora VANDELLI: "Grazie, Presidente, adesso si sente. Oggi portiamo in quest'Aula due importanti progetti, CPC e Autodromo, due progetti che sono fortemente connessi per quanto riguarda le strategie del futuro, progetti che costruiscono un pezzo del futuro perché siamo consapevoli che le scelte di oggi definiscono come Modena si modifica e cambia oggi, ma, soprattutto, cambierà nei prossimi anni. Il futuro è oggi, come ha sottolineato, indicato e sottotitolato il Sindaco, sottotitolando il PUG: "Il futuro è adesso". Con CPC stiamo attivando, anticipando alcuni modelli procedurali e progettuali, definiti nelle strategie del PUG. Il primo elemento attiene al metodo. Portiamo in quest'Aula l'avvio di un processo che vedrà impegnata la struttura tecnica nei prossimi mesi, un protocollo che guarda i contenuti, che cosa avviene all'interno degli involucri che andremo pian piano a definire, un progetto di sviluppo aziendale, non di mero servizio al settore industriale che in sé, comunque, non sarebbe poco, ma un progetto che costruisce innovazione, concorre alla trasformazione energetica ed ecologica di un territorio. Un contributo, quindi.

Il tema della transizione energetica ha una dimensione globale. A ogni livello è chiesto e sarà sempre più richiesto di concorrere e Modena vuole essere protagonista in questo processo. Con CPC la transizione è nella costruzione di mezzi per la mobilità, realizzati con materiali riciclabili, più performanti e più leggeri, quindi che necessitano di minori risorse energetiche per funzionare, ma non è tutto. Ancora CPC sviluppa auto elettriche e con sempre maggiori dispositivi per una guida sicura, la digitalizzazione dei dati, la connessione con i temi sanitari. Una delle cause dell'incidentalità è dovuta, ad esempio, allo stato di salute non ottimale, come lo stato non consapevole dovuto all'uso di sostanze, auto che consentiranno di non superare i limiti di velocità e di segnalare quando vi sono elementi che ... indicheranno di non procedere con la guida. Una guida, quindi, che cerca sempre di più di diventare non solo performante nella sua modalità di funzionamento, ma anche per la sicurezza della mobilità.

Passare dai rimedi fisici dei dossi e altre modalità utili per rallentare le auto e ridurre la nostra abitudine di correre, ma che, poi, sono dannosi per chi, ad esempio, si muove in bicicletta, a piedi o per i mezzi di soccorso. Possiamo immaginare come cambieranno le nostre città, in cui potremmo ridurre una parte dei parcheggi perché l'auto ci verrà a prendere per riportarci a casa e nelle otto ore di lavoro, quando saremo impegnati, potrà essere utilizzata da tantissime altre persone. Pensate quanto questo modello di mobilità potrà aiutarci a ridurre lo spazio utilizzato per le auto. Moltiplichiamo questo per 4-5 mila mezzi che possono essere l'obiettivo nei prossimi venti anni. Auto elettriche, quindi a guida autonoma, saranno realizzate presso CPC. Pensiamo alle potenzialità che quest'area di studio può portare alle nostre città, dalla minore necessità di auto private, potremmo quindi andare a ridurre le dotazioni previste nelle ristrutturazioni, consentendo

che questo possa avvenire con maggiore facilità, e anche all'autonomia delle persone e non solo di quelle fragili. Pensiamo, ad esempio, a chi viene a Modena e non conosce la città, piuttosto che le persone più giovani che, per esempio, la sera possono recarsi ed essere più autonomi.

Recuperiamo tempo per noi, questa è una rivoluzione che dà tempo alle persone per parlare e informarsi. Pensiamo al tempo del viaggio come un tempo in cui parlare con le persone e informarsi. Ad esempio, occuparsi di ciò che vediamo dalle auto piuttosto che essere impegnati nella guida di un mezzo personale. La mobilità del futuro ci darà, quindi, tempo, darà tempo e spazio alle persone. Pensate a quanto spazio potremo destinare non più alla sosta, ma alla pedonalità attrezzata e inclusiva, non solo per deficit motori, ma anche sensoriali e alcune patologie legate all'età che ancora oggi non hanno un adeguato spazio.

Io vedo questa Modena diversa, che potrà godere dello spazio perché più alberato e performante anche in relazione ai temi ecologici. Microclima, permeabilità, contrasto all'isola di calore. Sono alcuni dei temi sui quali si sta misurando la nostra città, a partire dal PUG, e una diversa mobilità è fondamentale per questa trasformazione. La transizione avrà contraccolpi anche nel settore delle auto tradizionali. Pensiamo ai settori per la produzione di motori endotermici e a tutte le componentistiche sulle quali tante aziende modenese vivono. Si tratta, quindi, anche di accompagnare la transizione energetica, digitale ed ecologica anche a un altro elemento del dibattito, che è quello del tema del lavoro. La conversione industriale colpirà decine di migliaia di posti di lavoro nei nostri territori. Il progetto di CPC sostiene la riconversione dell'occupazione con oltre 500 posti nell'immediato e nel medio periodo 800, una transizione, quindi, occupazionale, che va accompagnata a un sistema formativo a ogni livello. Qui sta anche la collocazione di CPC e la collaborazione di CPC con l'università di Modena e di Bologna. In questo contesto va scritta la scelta di sviluppare a Modena l'ITS ME nella stazione piccola, una localizzazione che la pone su un asse del trasporto pubblico, vicino alle grandi infrastrutture della città. Il progetto di CPC si colloca anche dentro la filiera della formazione sempre più continua nel tempo, flessibile e personalizzata in base anche alle attitudini. CPC apre anche alle università, quindi farà ricerca per migliorare il prodotto e innovare questi mezzi di trasporto, anche per formare i giovani che si troveranno a subire questa transizione, offrendo percorsi di ricollocamento attraverso la formazione.

Il progetto CPC, infine, è un contributo a contenere l'inversione della campana demografica, un attrattore per i futuri studenti universitari di Unimore, ma anche per tecnici, diplomati e laureati in altre città. Una città giovane, più aperta, capace di affrontare e non solo subire il cambiamento. CPC lo fa investendo in provincia, con oltre 150 milioni, parlo di infrastrutture, di cui 340 a Modena, con un'impronta forte verso i fornitori italiani. Anche questo non è scontato, ma ci è stato raccontato. Lo fa in diversi altri modi, alcuni illustrateci in Commissione. Lo fa realizzando un Academy per la progettazione integrata per le tecnologie di ricerca su innovazione dei materiali nell'ambito del comparto automotive oggetto dell'intervento, quindi segnatamente gli investimenti da realizzare in collaborazione con il Dipartimento di ingegneria del veicolo. Lo fa con l'accordo industriale concluso tra CPC e Gruppi industriali internazionali per la realizzazione di 8 mila veicoli a guida autonoma e connessa all'anno. Lo fa sviluppando l'innovazione finalizzata a incrementare la sostenibilità ambientale e sociale, ad esempio attraverso la realizzazione di impianti per la produzione di energia e lo sviluppo di tecnologie innovative nel settore del riciclo e riuso del carbonio. Lo fa tenendo Modena al centro dell'economia globale.

Vengo alla parte fisica del progetto. Con il protocollo si tratta i fabbisogni di cui questo progetto di sviluppo ha necessità. Sarà l'accordo di programma tra CPC, Comune e Provincia a definire il "come", i contenuti del progetto urbanistico edilizio. Il progetto dovrà essere orientato e affrontare le stesse sfide, quella energetica, ambientale ed ecologica, digitale e anche lavorativa. A giorni in Giunta porteremo un accordo procedimentale che definisce l'organizzazione dell'attività

che gli uffici dovranno attivare per affrontare questo ampio progetto. CPC ha contribuito e prosegue nell'attività di rigenerazione. Chi abita a Sant'Anna sa bene com'era prima l'area dell'ex Coca Cola. Chi abita alla Sacca vede l'intervento di demolizione presso l'ex Pro Latte. L'accordo di programma dovrà tradurre le strategie del PUG: transizione energetica, quindi autoproduzione di energia per ridurre il ricorso a fonti fossili, transizione ecologica ambientale, che significa zero emissione in atmosfera, ridurre l'isola di calore, minimizzando l'impermeabilizzazione con tetti fotovoltaici verdi, dotazione a compensazione e mitigazione con piantumazione.

Un'attenzione particolare al ciclo dell'acqua, una risorsa di cui oggi tocchiamo con mano la fragilità. Accessibilità con ciclabili per i dipendenti, lavorando sulle connessioni ciclabili e implementazione delle ciclabili stesse e una stretta relazione con mobility manager e compensazione rispetto al bilancio ambientale che oggi le aziende vengono chiamate normalmente a predisporre. Questi sono solo alcuni titoli. Stiamo accompagnando questo progetto con politiche abitative per accogliere i giovani. Senza opportunità di trovare una soluzione abitativa, questo progetto non può procedere. In questo contesto, quindi, viene anche la soluzione di proseguire con ancora più convinzione nella realizzazione della residenza temporanea presso l'ex Corni e l'urgenza di portarvi in Consiglio una delibera che guarda alla trasformazione dei grandi contenitori dismessi, soprattutto uffici, verso delle soluzioni innovative, soprattutto di carattere transitorio, per consentire a questi giovani e a chi viene a Modena di trovare nell'immediato una soluzione.

In questo contesto si colloca e spero di aver rappresentato l'importanza non solo del progetto di CPC, ma anche di altri progetti che l'Amministrazione sta portando avanti. Torno al metodo, quindi chiudo. Dopo questa delibera, torneremo in Consiglio Comunale. Infatti, dopo lo sviluppo e l'analisi del progetto che sarà proposto dal privato e che quest'analisi verrà in sede di conferenza dei servizi e sono certa che quest'analisi avverrà con la grande professionalità che abbiamo riconosciuto anche in queste settimane per il lavoro fatto su Autodromo, la decisione finale spetta ed è rimessa a questo Consiglio. Non mancherà il Sindaco e non mancherò io di aggiornare, attraverso gli strumenti previsti, questo Consiglio sull'andamento del progetto.

Come facciamo sempre, il Sindaco ogni giovedì aggiorna il Consiglio sui progetti più importanti, oltre che sulla situazione Covid. Spero di aver tratteggiato una visione di futuro, un pezzo di futuro è oggi qui, riesco a vedere sempre più vicino, realizzabile e in corso il cambiamento di cui la nostra terra, la nostra Italia ha bisogno, di cui Modena, l'Italia e la Regione Emilia-Romagna hanno bisogno, ma, prima di tutto, ciascuna persona di noi ha bisogno di riconoscersi in una visione, in un cambiamento. Solo così possiamo comprendere meglio le nostre scelte e compiere scelte consapevoli. Anche qui, anche oggi, ciascuno di noi è chiamato a esprimere un giudizio su questo cambiamento con questa delibera."

Il PRESIDENTE: "Grazie, Assessora. Chiedo di iscrivervi per il dibattito. Prego, consigliere Bignardi."

Il consigliere BIGNARDI: "Grazie, Presidente. Il progetto di CPC è un progetto ambizioso, che permette alla città di rimanere in prima linea per l'automotive e l'innovazione nel settore tecnologico. Questo significa specializzazione delle tecnologie, ricerca ed eccellenza. Pensiamo all'evoluzione delle auto sia da un punto di vista tecnologico, ad esempio i macchinari che li fanno, sia del propellente, benzina, elettrico, ibrido, idrogeno sia di materiali, il carbonio, le nanotecnologie, attenzione alle efficienze, alla produttività, alla riciclabilità dei materiali, tutte parole che sono difficili da trovare nel settore industriale, se non quello di eccellenza, per lo meno non tutte insieme. L'incremento delle interazioni con l'università permette l'interazione positiva tra studenti, lavoro e una nuova produzione di sapere, quella che si chiama "filiera formativa", anch'essa molto difficile da trovare. Una tradizione modenese, però, che si rafforza e passa nel

nuovo millennio. Questo genererà sicuramente occupazione di qualità, di intelletto, che produrrà una città con richieste sempre più complesse, inteso in senso buono, quindi cittadini che hanno voglia di una città più performante, che noi saremo chiamati a migliorare. Non solo, la città dovrà essere sempre più attrattiva, anche per soggetti internazionali. Nella struttura, ad esempio, è previsto un International Point dove si accolgono le persone che vengono qui magari per stage piuttosto che per studiare le nostre tecnologie e portare sicuramente del sapere a livello internazionale. Qua entra in gioco anche la città che ci immaginiamo come Consiglio, quella che mi immagino è una città aperta, accogliente, sia perché l'eccellenza sia un luogo dove venire non solo a lavorare, ma anche a vivere.

Questo intervento ci permette, tra l'altro, di bonificare il verde, aumentare il verde per la scuola Anna Frank, quindi c'è anche una ricaduta super local. Non solo, questo ci permetterà ulteriormente di lavorare sull'opportunità della moschea, ovvero dare a uno dei culti religiosi della nostra città un luogo specifico, con un suo parcheggio, migliorando la sua zonizzazione, che, chiaramente, dove si trova ora, è sicuramente problematica, sia perché è una zona di forte passaggio sia perché in alcuni periodi dell'anno la gestione delle macchine non è banale. Voglio, infine, parlare di un ideale collegato a questo tipo di progettazione che è assolutamente di altissimo livello. Vi invito di nuovo a pensare a una città di auto elettriche, quindi una città silenziosa, con solo rumore di rotolamento per gli ingegneri, con incidenti zero dovuti alla guida autonoma, essere una zona nella quale si potrà sperimentare e crescere insieme la mobilità del domani. Il progetto è sicuramente molto ambizioso e sono molto felice che parta a Modena. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bertoldi."

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. La CPC è sicuramente una delle aziende oggi più vivaci che ha i progetti di sviluppo più interessanti nella nostra città. Vorrei entrare un po' nel sodo perché l'Assessore ha parlato di tante cose che, secondo me, hanno poca attinenza con questa delibera, nel senso che non so che cosa centri il rispetto dei limiti di velocità o altre cose che riguardano dinamiche mondiali che non concernono questa cosa nello specifico. Quest'azienda sta portando avanti un progetto di evoluzione nella transizione della mobilità, un progetto globale, dove si sta inserendo molto bene perché è riuscita prima degli altri a ottenere il massimo con dei nuovi materiali, in particolare il carbonio, e ha sviluppato queste tecnologie soprattutto nell'ambito automobilistico delle più grandi case automobilistiche che ci sono in giro per il mondo, a partire da quelle modenesi, Ferrari, Lamborghini, Pagani, eccetera, ma anche quelle inglesi, McLaren, Lotus e compagnia bella.

E' estremamente importante perché, se vogliamo parlare di cose serie, quest'azienda ci potrà garantire posti di lavoro nuovi in una fase in cui, probabilmente, ne perderemo perché con l'evoluzione dell'automotive, probabilmente, non è assicurato uno sviluppo a livello occupazionale rispetto a quello che abbiamo oggi. Quest'azienda potrà compensare le perdite di forza lavoro che avremo nel prossimo futuro e, in più, ci sono grandi vantaggi dal punto di vista economico perché la ricaduta economica sulle città sarà importante. Oggi il core business di quest'azienda è produrre, soprattutto, pezzi di carbonio per le carrozzerie dell'automotive. Siamo aziende con alti livelli e prestazioni sportive, ma oggi questo core business si sta spostando soprattutto verso queste nuove auto a guida autonoma, prodotte da Amazon, e verso questi nuovi camion elettrici che potranno riuscire a cambiare in modo importante la mobilità. Questo a livello anche internazionale.

Il problema è che negli altri Paesi le autorizzazioni amministrative hanno dei tempi molto diversi dai nostri, quindi tutto molto più veloce e rapido. Anche noi dovremmo essere capaci, nonostante le nostre pratiche burocratiche un po' datate e antiquate, e riuscire a essere rapidi e veloci perché queste aziende che si presentano nel palcoscenico internazionale hanno bisogno della

velocità, fondamentale sia a livello di autorizzazioni, di progetti, quindi dal punto di vista progettuale, ma anche realizzativo. Quello che dobbiamo fare anche noi come Comune è riuscire a dare questa grande rapidità di risposta. Bene anche lo spostamento della moschea perché la moschea in quella zona ci ha creato in passato parecchi problemi. Non ho capito bene chi pagherà per lo spostamento della moschea, dove sarà fatta, se c'è un preciso progetto a riguardo. Magari su questo chiederò, a chi mi seguirà, qualche delucidazione. Il mio voto sarà sicuramente positivo perché penso che questa sia una direzione importante che noi dobbiamo assolutamente favorire. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Franchini."

La consigliera FRANCHINI: "Grazie, Presidente. Adesso siamo qui, mi riallaccio alle parole del consigliere Bertoldi per facilitare e accelerare questo processo di innovazione che mostra come la relazione tra territorio e impresa sia assolutamente importante. Lo dimostra la storia dei nostri distretti industriali. Questo è un esempio di come la vicinanza tra chi fa impresa, università e territorio sia fondamentale per far circolare molto più velocemente le idee e per accelerare un processo di innovazione che oggi mi sembra assolutamente coerente con l'azienda di cui stiamo discutendo. Mi verrebbe da dire che il futuro è adesso perché quello che abbiamo visto nella presentazione, al di là della conoscenza che ognuno di noi aveva dell'azienda, è veramente interessante e importante e anticipa quello che sarà il futuro, ma lo anticipa anche in una direzione che oggi, purtroppo, mi sembra quasi obbligata, data dalla crisi energetica che ci porta a ridiscutere il tema delle energie alternative, delle macchine elettriche, ma che ci porta anche a ridiscutere una città con una visione in prospettiva, una città che vuole lasciare un territorio in grado di creare nuove opportunità di lavoro e nuovi posti di lavoro. Questo mi sembra estremamente importante perché dal piano che c'è stato presentato la crescita occupazionale di questo progetto è assolutamente importante numericamente, ma penso anche in grado di intercettare ulteriori sinergie con imprese del territorio e, quindi, questo è un elemento assolutamente rilevante.

Trovo veramente centrale la sinergia e la collaborazione con l'università. Questa impresa pone al centro le persone, la loro formazione, affinché possano restituire al proprio territorio ciò su cui viene investito. Credo che sia veramente il modo di lasciare e pensare al futuro del nostro territorio, dei nostri giovani e della nostra città, quindi anche io mi associo agli interventi precedenti, davvero contenta che oggi si possa discutere di questo progetto che non vede solo l'ampliamento di un'impresa, ma un ampliamento di un progetto, un disegno e una visione in cui Modena ne fa parte. Secondo me, oggi stiamo insieme a CPC, a Regione, alla Provincia con cui è siglato l'accordo. Stiamo ridisegnando un progetto che mette insieme una comunità che ha una visione in prospettiva, quindi oggi penso che, in parte, tutti ci sentiamo parte di questo progetto. Siamo estremamente orgogliosi di poter deliberare in funzione di un futuro che vedevamo forse così lontano, ma ci è stato ridisegnato molto più vicino e più prossimo di quanto non potessimo immaginare.

Benissimo, sono convinta che questi progetti che mettono al centro il saper fare e il provare a guardare avanti senza mai fermarsi, tenendo insieme la capacità di essere sostenibili dal punto di vista ambientale, cosa che abbiamo visto nel progetto, ma anche la capacità di tenere insieme una dimensione economica e sociale, questo non va mai dimenticato. E' vero che lo sviluppo sostenibile che oggi questa impresa ci dimostrerà negli anni e nel progetto e ci ha dimostrato è sicuramente fondamentale, ma è importante che ci sia una sinergia e un allineamento con la sua capacità di fare impresa, quindi con l'atto economico e, ovviamente, la capacità di inclusione sociale che in parte vediamo anche nel progetto attraverso la sostituzione e lo spostamento della moschea, ma anche con un'attenzione che questa impresa ci ha mostrato nella sua presentazione verso i propri dipendenti, verso una crescita che non è solamente economica dell'impresa, ma che mette al centro

il dipendente con una forte attenzione ai propri bisogni a 360 gradi che riguardano il benessere, l'alimentazione, come abbiamo visto, che riguardano la mobilità.

Sono rimasta molto colpita dal fatto che l'azienda abbia per i propri dipendenti un piano importante legato alla mobilità verde, quindi un'impresa che sia collocata in un territorio, rispettandolo, ma cercando allo stesso tempo di farlo crescere, quindi davvero oggi penso che possiamo dire che il futuro abita qui a Modena."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Scarpa."

La consigliera SCARPA: "Grazie, Presidente. Oggi interveniamo brevemente su questa delibera che segna l'avvio di un percorso importante per il nostro territorio con il voto sul protocollo tra Comune e Regione CPC Group e convergenza di interessi in merito alla proposta di ampliamento da parte dell'azienda. Nel protocollo l'azienda si impegna, l'abbiamo detto un po' tutti, a importanti investimenti, anche e soprattutto in termini di innovazione, ricerca e sviluppo ed è un percorso che risulta necessario, ma non scontato, dal momento che sappiamo che il settore dell'automotive dovrà affrontare sempre con maggiore decisione il tema della transizione ecologica.

Si tratta del primo passaggio di quello che sarà l'iter di presa in carico della richiesta di ampliamento su cui avremo modo di confrontarci nuovamente anche in questa sede. Non ci esprimeremo oggi, puntualmente, sui singoli stralci del progetto e chiediamo fin da subito che il percorso di confronto su questo progetto sia aperto alla città, oltre che costruito dando alle forze politiche e sociali la possibilità di intervenire e dando il necessario risalto a tutte le fasi che attraverserà, in particolare per quello che riguarda gli interventi in variante. Ci teniamo a esprimere alcuni elementi sui quali riteniamo che sia necessario sempre tenere l'attenzione. Il primo è il tema della qualità di lavoro su cui occorre sempre vigilare. Nel protocollo si stima che l'aumento dei posti di lavoro legati a questo investimento sarà di ulteriori 800 unità e questo è chiaramente un fatto positivo. Non viene detto nulla sulle posizioni lavorative e sull'inquadramento contrattuale e per questo chiediamo all'Amministrazione che si vigili rispetto al tema della qualità del lavoro, anche favorendo le relazioni sindacali e promuovendo un confronto costante tra le parti.

Anche questo aspetto, quello del lavoro realmente di qualità, rappresenta sicuramente un tassello fondamentale per uno sviluppo che sia realmente sostenibile sul nostro territorio. Il secondo aspetto è quello della sostenibilità ambientale della rigenerazione. Sappiamo che il progetto andrà per la maggior parte a rigenerare un'area dismessa, quella dell'ex Pro Latte, in parte acquistata da CPC e in parte con l'ultimo stralcio ceduto dal Comune. Sono indicate diverse opere di mitigazione, possibili contributi per la città pubblica. Sappiamo che, rispetto a questo tema, avremo occasione di confrontarci nelle future fasi del progetto e lo faremo sicuramente. Infine, il tema della partecipazione dei cittadini e delle cittadine. Sempre più spesso nei prossimi anni ci troveremo dinanzi alla necessità di governare processi di trasformazione di aree anche importanti della nostra città, come quella che stiamo trattando con questo primo passo del protocollo. Per quanto ci riguarda, dobbiamo essere in grado di farlo a partire da una partecipazione più larga possibile della cittadinanza nella condivisione delle scelte della nostra Amministrazione e per la nostra città. In conclusione, anticipiamo il nostro voto favorevole alla delibera. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri interventi? Prego, consigliere Lenzini."

Il consigliere LENZINI: "Grazie, Presidente. Credo che quella di oggi sia una delibera importante, non tanto per quello che, di fatto, concerne nel merito, più che altro per quello che significa in senso lato. Parto con una brevissima storia che sicuramente conoscete. Pagani, colui che ha costruito la Pagani, quando era giovane e correva in carter in Argentina, incontrò Fangio e gli

disse "Voglio costruire un'auto al cento per cento, tutta mia. Dove devo andare per fare questa cosa?". Fangio gli disse "L'unico posto al mondo dove puoi andare è Modena, è l'unico luogo in cui puoi costruire un'auto tua da zero". E' quello che ha fatto Pagani, è venuto qui a Modena, a San Cesareo. Questo perché? Perché c'erano le condizioni, c'era quell'humus, quel substrato, quell'insieme di piccoli artigiani, di piccole aziende ad altissima qualità, con le mani d'oro dei nostri artigiani che permettevano di realizzare queste cose. Il nostro territorio è cresciuto restando questo riferimento, anche e soprattutto per scelte fatte dall'Amministrazione negli anni.

Ora ci troviamo in una condizione particolare perché il mondo sta cambiando e il rischio di rimanere indietro - la storia è piena di aziende e territori che non hanno saputo evolversi come si evolveva il mondo - è grande, quindi il fatto che oggi dagli USA (sappiamo quanto piace agli USA produrre in casa le loro cose) decidano di venire a Modena in un'azienda italiana a produrre non soltanto il taxi a guida autonoma elettrico, ma anche quel veicolo di una start up americana che Tesla - ci hanno raccontato - ha provato a comprare, ma che è resistito. Il fatto che anche questa start up decide di produrre quel veicolo che, da un certo punto di vista, è rivoluzionario perché tre ricariche all'anno, anche da un punto di vista gestionale, economico e ambientale, è qualcosa di straordinario, che anche loro decidono di venire a Modena a realizzare il loro veicolo, credo che sia un segnale importante perché vuol dire che Modena continua, nonostante lo stravolgimento delle logiche costruttive dei veicoli che potrebbero mettere in discussione un intero territorio, un'intera economia, a rimanere un punto di riferimento e il fatto che quest'azienda riesca a vincere queste commesse e decida di venire a Modena a realizzare i loro veicoli credo che sia un segnale davvero importante.

Oltre a questo, sono veicoli che non sono veicoli qualunque. Oltre a quello di cui parlava prima l'assessora Vandelli, che non è soltanto un taxi quello a guida autonoma, ma è un taxi alla portata di tutti che andrà a incidere tantissimo anche sulle nostre abitudini, sul nostro modo di concepire l'auto. L'auto privata non sarà più privata probabilmente tra dieci anni, non cento. Tra dieci anni non ci sarà più l'auto privata. Si diceva che entro il 2035, tra tredici anni, l'auto privata sarà un hobby. Chi comprerà l'auto privata la userà perché gli piace avere un'auto particolare e girare in macchina, non per muoversi, perché, per muoverci, ci saranno altre strategie e altri modi.

Anche questo mette fortemente in discussione tanti ragionamenti che facciamo e il fatto che anche qui Modena sarà - così è stato l'accordo - la prima città in Italia. E' una cosa importante questa qui, la prima città in Italia in cui potrà essere utilizzato questo veicolo. Magari ce ne saranno altri che gli faranno concorrenza, ma la prima città d'Italia in cui potrà essere utilizzata è Modena. Non appena ci saranno le condizioni nazionali per poter utilizzare questo veicolo, saremo i primi. Anche questo è un ragionamento importante da fare, ma non solo, c'è una cosa importantissima che si sottovaluta e che questo tipo di veicoli hanno e che cambiano la concezione di veicoli e anche qui a Modena, perché la ragione per cui sono venuti a Modena, da quello che ho capito, da ingegnere del veicolo, sono i materiali, la tecnologia, la capacità di costruire con quei materiali quei veicoli. Un'auto, il 50% di inquinamento che genera, lo genera, spaziotemporico chiaramente, all'atto della sua costruzione. Un'auto ha già inquinato la metà di quello che inquinerà in una vita nel momento in cui viene costruita.

La Tesla, che è elettrica, inquina più tecnicamente di una Punto Euro 5. Perché? Perché è molto più inquinante realizzarla. Questi veicoli sono a bassissimo impatto ambientale nella loro realizzazione e anche questo è un dato importantissimo che Modena sia all'avanguardia in queste cose. Non Modena, la CPC che ha trovato in Modena il luogo in cui realizzare le proprie infrastrutture e il fare impresa. Un'altra cosa importantissima: l'università avrà una sede in quella che è la base strategica dell'azienda. Anche questo è importante perché il grande gap italiano nello sviluppo universitario, nella ricerca, nel rapporto tra università e impresa è nella distanza, nella

difficoltà dell'università di andare a raccogliere le esigenze delle imprese. Il fatto che si arrivi all'università che chiede, in accordo con CPC, una sede all'interno di un'impresa, vuol dire che lo stiamo colmando e anche qui a Modena.

Infine, altri dati altrettanto importanti, avere questo tipo di aziende a Modena e consentirgli lo sviluppo, il raddoppio e l'implementazione perché è importante anche per il lavoro, non solo per il numero degli occupati, ma per la qualità perché, soprattutto nel nostro territorio, che sappiamo benissimo essere inquinato e avere dei problemi da un punto di vista morfologico, sappiamo che l'inquinamento a Modena non è generato soltanto a Modena, ma ci arriva per una questione morfologica e ambientale. Ecco, avere qui a Modena un'azienda a basso impatto ambientale, ad alta qualità del lavoro permette di avere un'attrattività diversa e ci permette anche di poter scegliere, come abbiamo fatto nel PUG, le aziende che vogliamo che si insedino nel nostro territorio.

Poter scegliere permette di avere lavoro di qualità, un elevato welfare sul territorio perché il welfare sul territorio lo può fare l'Amministrazione pubblica, ma, se non c'è anche il privato che lo fa, il 100% dell'obiettivo non si raggiunge e ci permette di poter andare a definire quali sono quelle aziende che vogliamo avere sul territorio e che abbiano minori impatti da un punto di vista ambientale e sociale per il territorio. Infine, ultimo dato, come se non bastasse, andiamo a rigenerare e a rinnovare un'intera area che era già in rinnovamento. L'ex Coca Cola l'abbiamo già sentita, si va avanti allargandosi e rigenerando con una fortissima volontà di farlo e di restare lì.

Sappiamo, ci hanno spiegato che non hanno dovuto comprare dei capannoni vuoti per allargarsi, hanno dovuto comprare delle imprese, pagandole a peso d'oro per allargarsi. Non è scontato perché un'azienda che vuole costruire un plant con quel tipo di investimento avrebbe potuto chiedere un enorme prato verde, costruire da un'altra parte e rifare tutto nuovo. Non so se avrebbe speso tanto di meno. Sicuramente ha avuto dei vantaggi perché tutto questo avrebbe creato dei problemi, ma la volontà di restare lì a Modena e di andare in rigenerazione, credo che sia anche questo un dato importante tanto quanto quelli che ho precedentemente detto."

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri interventi? Prego, assessora Vandelli, per la replica."

L'assessora VANDELLI: "Grazie, Presidente. Le repliche, diciamo che sono stati tutti giudizi e valutazioni molto positive. Ovviamente, rimarco anche io che siamo qui a un primo passaggio che abbiamo voluto fare, quindi anche qui va sottolineato nel metodo, aprire, guardando all'impostazione, definendo quelli che sono i cardini con i quali procedere, poi, nello sviluppo di questo progetto. L'abbiamo fatto per dare chiarezza da subito al percorso, per far capire da subito alla città, attraverso questo Consiglio, che cosa accade in quel quadrante della città, in cui i maggiori interventi pubblici, non sto a ricordare tutti i finanziamenti che abbiamo portato nell'area Nord, dove stiamo anche concentrando tanto, tanta rigenerazione, e lo stiamo facendo anche con le imprese, i privati. Va dato atto a CPC in particolare, ma anche ad altri, e stanno intervenendo con questo metodo della rigenerazione che si differenzia dalla riqualificazione edilizia, dove può essere un intervento diretto. Questi sono i cosiddetti progetti complessi che hanno bisogno, ovviamente, di una valutazione complessa perché va a rimettere in movimento delle aree dopo molto tempo, le va a trasformare dal punto di vista delle funzioni, quindi non è un progetto, è un'operazione banale. La qualità dell'impresa è stata sottolineata, quindi non aggiungo molto altro. Si tratta di provare a dare conto ed era anche l'occasione, come avete colto, di far capire come si attua una transizione energetica, ecologica ambientale, senza le infrastrutture per la transizione energetica, senza produrre nuovi mezzi, nuove vetture che ci consentano di avere una nuova mobilità come volano per la riqualificazione del nostro costruito, tutto un processo virtuoso che abbiamo tutti in mente non può cadere. Questo sta accadendo adesso a Modena, è importante sottolinearlo. Dopodiché, lo stiamo facendo con la ricerca, con un pezzo importante dentro l'università, un'università che va dentro le

aziende, un altro elemento molto importante che avete sottolineato, un'università che, quindi, dovrà attrarre, un'università che deve evolvere e svilupparsi ulteriormente, questo è un altro pezzo.

Ho provato a sottolineare come occorra una filiera della formazione e ho provato a dirvi come le altre azioni che l'Amministrazione sta portando avanti siano fortemente intrecciate a questo, come sono intrecciate le azioni che stiamo facendo per sviluppare l'idrogeno, che è un'altra grande sfida, ma è adesso, è qui che stiamo facendo anche quest'operazione sull'evoluzione non solo elettrico, ma idrogeno, così come ho provato a raccontare, forse riuscendoci poco, il tema della guida autonoma, ma un'altra grande sfida è la guida sicura che il consigliere Bertoldi forse non ha colto. Tra le innovazioni non c'è solo quella della guida autonoma e sicura, che significa tutte quelle nuove modalità e strumentazioni che consentono di avere una guida, quando è individuale, maggiormente sicura e, quindi, ridurre l'incidentalità che ancora è molto alta.

Anche su questo occorre fare molto di più. Io sono un po' meno ottimista di Lenzini, nel senso che dieci anni credo siano pochi, ma non importa quanti anni, condivido con lui che quello è quello che accadrà perché sta già accadendo. Siamo dentro e nel processo avviato di transizioni plurali, tra cui anche sottolineo e condivido con Bertoldi, come già detto, noi abbiamo la transizione dell'occupazione che deve essere ed è una nostra preoccupazione. Quando parliamo di lavoro, stiamo parlando di questo. Quando parliamo di imprese da sostenere, stiamo parlando di occupazione. Come dico sempre, senza un benessere diffuso non c'è la vera transizione, che è quella che impegna ciascuno di noi a cambiare gli stili di vita, le nostre abitudini e i nostri beni. Se vogliamo rigenerare le nostre case, abbiamo bisogno di un reddito. Se vogliamo cambiare la nostra auto e prendere quella elettrica, che ancora costa un po' di più, abbiamo bisogno di un reddito, quindi il lavoro non è solo in sé, ma anche come elemento condizionante la vera trasformazione della città che deve impegnare ciascuno di noi."

Il PRESIDENTE: "Invito a iscriversi per dichiarazioni di voto. Prego, consigliera Rossini."

La consigliera ROSSINI: "Grazie, Presidente. Buonasera a tutti. Due parole per annunciare il nostro voto favorevole alla delibera con due battute sugli interventi dei colleghi. Mi è sembrato un dibattito molto aulico, molto sognatore, che ci sta, ma vorrei ricordare a tutti, a noi, all'Assessore e ai cittadini che ci ascoltano, che il compito principale dell'impresa è fare utile e profitto, quindi tutte queste cose belle che sono state dette, l'ampliamento di una visione di cui Modena fa parte, l'attenzione per i dipendenti e i loro bisogni, che fa parte del compito dell'impresa, ovviamente, il creare una città aperta e accogliente. Insomma, diciamo che siamo andati, secondo me, un po' oltre, tenuto anche conto che questa delibera si limita a delineare un protocollo di intesa tra Regioni, Comuni e CPC per attivare una convergenza di interessi, come leggiamo, tra le parti di collaborazione in merito a una proposta di ampliamento, quindi noi votiamo a favore di questa delibera e attendiamo lo sviluppo e l'analisi del progetto proposta dal privato perché lì faremo le nostre valutazioni, senza lasciarci la testa di belle parole, dichiarazioni di principio e senza investire l'azienda di compiti che non ha, che abbiamo noi, perché creare una città aperta e accogliente non è compito dell'impresa. L'impresa può agevolare per certi aspetti, ma è compito degli amministratori e dell'Amministrazione che governa la città, per esempio. Consapevoli del ruolo dell'impresa, noi eserciteremo il nostro ruolo, che sarà quello di verificare il progetto e l'analisi del progetto che sarà sottoposta alla Conferenza dei Servizi. In questa fase il nostro voto sarà assolutamente favorevole perché riconosciamo la validità della proposta. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bertoldi."

Il consigliere BERTOLDI: "Nel ribadire il voto favorevole del nostro Gruppo, volevo anche sottolineare un altro aspetto che non è stato ricordato, che, secondo me, è estremamente importante.

Per questi nuovi veicoli, che saranno prodotti dalla nostra città in quest'azienda, è stato previsto un invecchiamento programmato, nel senso che sarà stabilita la durata di questi veicoli, che mi sembra sia intorno ai quattro anni; dopodiché, i veicoli torneranno dentro quest'azienda, quindi torneranno a Modena, e, praticamente, il 90% dei materiali impiegati saranno riutilizzati.

Questo significa nuovo lavoro per noi, naturalmente, per la nostra città, quindi è un'attività ulteriore, ma, soprattutto, c'è un grande vantaggio ambientale perché non vengono sprecati i materiali che costruiscono queste auto e ha anche una ripercussione economica importante per il nostro Paese, che sappiamo essere privo di materie prime, quindi anche questo è un doppio vantaggio. Per quanto riguarda il discorso dei dispositivi di sicurezza, non è che volessi dire che non servono. Anzi, sono assolutamente utili, ma poco pertinenti con questo tipo di discussione perché questi progetti ci sono oggi, stanno andando avanti, già le auto nuove che stanno facendo adesso presentano delle dotazioni con frenata di emergenza automatica, con la possibilità di non andare oltre i limiti, ci sono già queste cose e, quindi, queste nuove auto sono importanti soprattutto perché consentono, grazie alla riduzione importante dei pesi, e questo lo si deve proprio ai materiali che vengono impiegati, la possibilità di avere anche degli utilizzi molto prolungati nel tempo senza avere la necessità di ricarica. Questo nell'ambito elettrico è estremamente importante perché la massa è fondamentale per riuscire ad avere una maggiore efficienza del veicolo. Tutto questo è estremamente interessante, è il futuro. Speriamo che sia un bel futuro per tutti noi, soprattutto per le nuove generazioni."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Manenti."

La consigliera MANENTI: "Grazie, Presidente. Buonasera a tutti. Solo due parole per motivare il nostro voto di astensione. Non entriamo nel merito della validità e dell'importanza dell'azienda e delle buone idee che ci hanno illustrato e prospettato, non è questo il punto. Ci auguriamo tutti che trovino realizzazione concreta, ma, effettivamente, anche se la procedura ci è stata ben descritta e sappiamo che queste sono le modalità in cui normalmente si procede, siamo ancora molto lontani dall'avere un'idea di come sarà il progetto, quindi da dare una valutazione sulla ricaduta positiva che un progetto di questa importanza deve avere sulla città. In un certo senso, nonostante la procedura sia questa, riteniamo un po' prematuro esprimere un giudizio, fermo restando che tutto quello che ci hanno raccontato è assolutamente affascinante e va anche nel senso generale verso i nostri obiettivi, però, finché non abbiamo concretamente idea di come si sviluppa il progetto, facciamo molta fatica a operare un giudizio, quindi ci asterremo. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Carpentieri."

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie, Presidente. Il nostro Gruppo voterà a favore di questa delibera a partire dalla procedura perché, se non votassimo e non dessimo il via a questa procedura, a questa delibera, non si concretizzerebbe il secondo e il terzo passo. Non è una cambiale in bianco, è una cambiale che ha già delle scritte chiare, dei progetti. E' giusto, non abbiamo visto ancora un preciso disegno dei capannoni e quant'altro. La cosa interessante, siccome qui facciamo politica o almeno ci proviamo, è che questo è un accordo e, come tutti gli accordi, almeno due parti si devono trovare. Questo è interessante da risottolineare perché chi mi ha preceduto più o meno l'ha detto, oltre le questioni tecniche, cioè, se ce' un accordo, vuol dire che c'è un ruolo attivo del Comune, dell'Amministrazione e della politica modenese in senso più ampio, sperando in un ampio sostegno. La politica modenese si deve anche occupare del futuro lavorativo ed economico del proprio territorio e deve essere pro attiva nel favorire al massimo. Qui ci siamo messi a sedere, è arrivato un progetto, vi piace? Voglio fare il capannone o non voglio fare il capannone? Faccio questo, faccio questo.

Qui c'è un accordo che dà anche dei paletti e degli elementi di piano industriale, di prospettiva, anche suggestivo, non so che cosa succederà. A me alcune cose affascinano e altre mi lasciano perplesso, ma non mi interessa questo. A me interessa che la comunità politica modenese, a partire dal Sindaco e dall'Amministrazione, siano sul pezzo nel pensare al futuro di Modena tra cinque, dieci, quindici, vent'anni, nel creare e favorire le condizioni perché le imprese continuino a investire e bisogna fare anche questo percorso, altrimenti non si fa il secondo passo, quindi da qui dobbiamo passare, e concordi con l'impresa, una buona impresa, da quello che ci risulta, che crea buon lavoro che può essere mantenuto negli anni perché è un progetto questo, al di là delle suggestioni, che ha una visione di sostenibilità e di un prodotto che serve, risponde alla necessità e servirà da qui ad alcuni lustri, probabilmente, quindi questo è un buon lavoro sicuramente perché è alta la probabilità che rimanga per lustri e decenni, speriamo (...) di imprese in questo territorio e si svilupperà e questa è precondizione perché sia anche un buon lavoro, non solo questo, ci penserà chi deve a questo. E' importante in questo momento sottolineare la bontà di questo strumento, che è l'accordo, dove il Comune e la comunità politica ha un ruolo attivo, importante, ha chiesto, ha contrattato, ha concordato, ha favorito, ti metto a disposizione dei terreni, ti do una posizione strategica, faccio in modo che tu possa perché il tuo progetto industriale, poi vedremo come si concretizzerà, mi convince per i miei cittadini e il nostro territorio. Tutti noi aspettiamo certamente la fase due, ma, per arrivarci, dobbiamo votare sì alla fase 1. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Aime."

La consigliera AIME: "Grazie, Presidente. Due parole per anticipare il voto a favore del gruppo di Europa Verde. Vorrei ricordare, anche in relazione ad alcuni interventi che ho sentito rispetto ai CPC e all'interesse dimostrato nei confronti dei lavoratori e del benessere, che in Italia sono oltre mille le società che sono costituite come società benefit. Le società benefit, a differenza delle società tradizionali, rappresentano un paradigma più evoluto perché non hanno come obiettivo solo il profitto economico, ma un'integrazione, oggetto sociale, che le porta ad avere una particolare attenzione anche per il tessuto sociale, per i lavoratori e per l'ambiente. Mi auguro che anche a Modena noi possiamo in breve tempo cominciare ad avere delle società che sentono il bisogno di costituirsi formalmente in società benefit e, quindi, che vogliono dire chiaramente alla città qual è il loro intento e quali sono i loro obiettivi, al di là dell'obiettivo meramente economico. Grazie."

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione n. 1879, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 28

Consiglieri votanti: 25

Favorevoli 25: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Rossini, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Astenuti 3: i consiglieri De Maio, Manenti e Silingardi.

Risultano assenti i consiglieri Prampolini, Giordani, Parisi, Reggiani e Santoro.

**PROPOSTA N. 2022/1885 DIRITTO DI SUPERFICIE COSTITUITO A FAVORE
DELL'AERO CLUB MODENA CON ATTO REP. 68071 DEL 2/12/1981 -
DELIBERAZIONI N. 385/1973 E N. 418/1990 MODIFICA;**

**PROPOSTA N. 2022/1890 CONCESSIONE IN DIRITTO DI SUPERFICIE A TITOLO
ONEROso A FAVORE DELL'AERAUTODROMO MODENA S.P.A. DEI TERRENI
POSTI IN LOCALITÀ MARZAGLIA, QUALE AMPLIAMENTO DEL DIRITTO DI
SUPERFICIE GIÀ CONCESSO CON ATTO DEL 19/03/2007 REP. 114382/17649 -
APPROVAZIONE - SDEMANIALIZZAZIONE TRATTO EX STRADA VICINALE DEI
BOSCHI;**

**PROPOSTA N. 2022/1947 PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO
REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE
REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI
MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO
DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO),
PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO
PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018;**

**PROPOSTA N. 2022/2078 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI
BALDINI, ROSSINI (FRATELLI D'ITALIA - IL POPOLO DELLA FAMIGLIA), BOSI,
BERTOLDI, MORETTI (LEGA MODENA), GIACOBazzi (FORZA ITALIA), DE
MAIO (MODENA SOCIALE) AVENTE PER OGGETTO: PROGETTO DI
MODIFICA/AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO DI MODENA E
MONITORAGGIO IMPATTO AMBIENTALE;**

**PROPOSTA N. 2022/2085 MANICARDI - AUTODROMO E FRAZ. DI MARZAGLIA
NUOVA, PARTECIPAZIONE E VERIFICHE DEL PROGETTO, COLLABORAZIONE
TERRITORIALE CON LA FRAZIONE.**

Il PRESIDENTE: "Per favore, accomodatevi. Come concordato con la Conferenza dei Capigruppo, facciamo un unico dibattito sulle tre delibere che riguardano Marzaglia, l'ampliamento del diritto di superficie per l'autodromo, e, ovviamente, anche le due mozioni depositate in data odierna, collegate alla seconda delibera, quella di tipo urbanistico che ci presenta l'assessora Vandelli. Procediamo così, presentiamo le tre delibere in ordine, dopo quella urbanistica dell'assessora Vandelli le due mozioni, quindi la prima dell'assessore Lucà, quella dell'assessora Vandelli, le due mozioni a prima firma Baldini e Manicardi e poi la terza delibera dell'assessora Lucà, un unico dibattito e, ovviamente, il voto sui singoli oggetti, tenendo anche conto che per tutte e tre le delibere, se approvate, metteremo in votazione anche l'immediata eseguibilità. Andiamo con ordine, quindi partiamo con la presentazione della proposta di delibera n. 1890 "Concessione in diritto di superficie a titolo oneroso a favore dell'Aerodromo Modena s.p.a. dei terreni posti in località Marzaglia, quale ampliamento del diritto di superficie già concesso con atto del 19/03/2007 rep. 114382/17649 - Approvazione." Mi fa giustamente osservare l'assessora Vandelli che, per correttezza, dobbiamo fare quella che abbiamo posto in convocazione come oggetto aggiunto, che è anche il numero di proposta precedente, quindi scusate, cancello quello che ho detto prima. Mettiamo in presentazione la proposta di delibera n. 1885 "Diritto di superficie costituito a favore dell'Aero Club Modena con atto rep. 68071 del 2/12/1981 - Deliberazioni n. 385/1973 e n. 418/1990 - Modifica". La delibera è stata presentata e licenziata nelle sedute della Commissione congiunta il 17, 21, 24 e 28 giugno. Prego, assessora Lucà, per la presentazione."

L'assessora LUCA': "Grazie, Presidente. Buonasera a tutti e a tutte. Questa delibera è prodromica a quella dell'autodromo perché è una retrocessione del diritto di superficie; premesso che con deliberazione del '73 n. 385 è stato stabilito di concedere, in diritto di superficie all'Aero Club di Modena, un'area comunale della superficie complessiva di 150 mila 134 metri per l'esercizio dell'attività sociale e la costruzione di impianti aeroportuali necessari, e il Comune di Modena, con atto dell'81, ha concesso il diritto di superficie all'Aero Club per la durata di anni sessanta dell'area comunale che è stata individuata; Con deliberazione del '90 è stato approvato il Piano particolareggiato relativo a ulteriori interventi da realizzare e nello stesso anno è stata modificata la deliberazione del '73 per modificare il Patto relativo alla durata del diritto di superficie in anni cinquanta dalla data di esecutività della delibera del '90, integrare il Patto relativo alla superficie complessiva e concedere ulteriori aree comunali limitrofe per il potenziamento, l'ampliamento e l'integrazione delle strutture aeroportuali preesistenti per complessivi metri quadri 380447 e approvare conseguentemente il nuovo schema di convenzione; nelle more della modifica del già costituito diritto di superficie, stipulata nell'81, parte degli ulteriori terreni comunali indicati nella citata delibera del 1990 sono stati dati in uso all'Aero Club di Modena e, nel frattempo, l'Aerautodromo di Modena con due note del 2019 ha manifestato la necessità di sviluppare le strutture e, in particolare, la realizzazione di una seconda pista.

Tra le aree comunali indicate nella citata delibera del Novanta risultano anche quelle che sarebbero necessarie all'Aerautodromo per la realizzazione del progetto di modifica e ampliamento del comparto aerautodromo di Modena in località Marzaglia. Tra l'Aerautodromo Modena e l'Aero Club di Modena è stata sottoscritta una lettera di intenti in prima battuta nel 2016 e, successivamente, rinnovata nel 2019 in merito alle aree comunali in uso all'Aero Club e alla futura realizzazione dei rispettivi ampliamenti nel quale le parti hanno ben stabilito e concordemente individuato il limite delle aree che necessita ciascuno per i progetti interni da realizzare nell'osservanza delle fasce di rispetto. E' in corso il procedimento autorizzatorio unico, il PAUR, e la valutazione di impatto ambientale (VIA); dato atto che, a seguito di incontri, l'Aero Club di Modena ha trasmesso con mezzo PEC un atto di rinuncia giunto al patrimonio il 21 giugno 2022 con il quale, accertato il non utilizzo di una parte delle aree assegnate con la citata nota del 2 dicembre 2020, dichiara di rinunciare a parte delle aree promesse in concessione in diritto di superficie con la delibera del 1990; di procedere con la riconsegna al Comune delle aree meglio evidenziate nella delibera, sottoscrivendo apposito verbale di consegna, dichiarando che nulla è dovuto da parte del Comune all'Aero Club stesso e i successivi altri si definiranno con gli accordi con cui le parti si sono impegnate; si ritiene pertanto necessario modificare la delibera del Consiglio Comunale n. 418 del 1990 nel senso di escludere dalla concessione in diritto di superficie l'Aero Club di Modena per la costruzione di un nuovo aeroporto le aree che vengono retrocesse; pertanto, richiamato l'articolo 42 del Testo Unico sugli enti locali, e, visto il parere favorevole del responsabile del servizio di patrimonio tributi in ordine alla regolarità tecnica e attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, si chiede di modificare la deliberazione del Consiglio Comunale n. 418 del 1990 nel senso di escludere dalla concessione in diritto di superficie dell'Aero Club di Modena, dalla costruzione di un nuovo aeroporto le aree comunali descritte in delibera e dare atto che la riconsegna al Comune delle aree oggetto della riconsegna avverrà con apposito verbale di consegna. Nulla è dovuto da parte del Comune all'Aero Club di Modena e, con successivi atti, si definiranno gli accordi e gli impegni tra le parti. Si richiede, come già anticipato, l'immediata eseguibilità della presente deliberazione per dare seguito agli adempimenti successivi necessari."

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla presentazione della proposta di delibera n. 1890 "Concessione in diritto di superficie a titolo oneroso a favore dell'Aerautodromo Modena s.p.a. dei terreni posti in località Marzaglia, quale ampliamento del diritto di superficie già concesso con atto

del 19/03/2007 rep. 114382/17649 - Approvazione - Sdemanializzazione tratto ex strada vicinale dei boschi". La delibera è stata presentata e licenziata nella seduta di Commissione consiliare 24 e 28 giugno. Prego, assessora Lucà, per la presentazione di questa delibera."

L'assessora LUCA': "Il Comune di Modena, con atto del 2007, ha concesso il diritto di superficie alla società Vintage srl un'area comunale con fabbricati sovrastanti, in parte da demolire, destinata ad attrezzature generali in strada Pomposiana e località Marzaglia, estesa per circa 277 mila metri quadri per la durata di 55 anni, con scadenza il 19 marzo del 2062, per la costruzione e gestione di un impianto consistente in diverse piste di prova con annessi accessori, come da progetto elaborato dalla società Democenter, ritenuto all'epoca di grande interesse per la città in quanto importante polo di attrazione per una vasta parte di utenti e uno strumento al servizio delle imprese per la promozione della ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, nonché della sicurezza sulle strade; nel 2008 è stata stipulata tra il Comune di Modena e la società Vintage srl la convenzione urbanistica, Piano urbanistico attuativo e il Piano particolareggiato di iniziativa pubblica, centro guida sicura di Marzaglia. Il Comune di Modena ha concesso in diritto di superficie quale ampliamento all'Aerautodromo Già Vintage Spa, che nel frattempo ha cambiato ragione sociale, un complesso di edifici denominato come unità terapeutica di Marzaglia e un'area posta in via Pomposiana, località Marzaglia, da usare per la realizzazione del Global Safety Academy, quale centro per la sicurezza nell'uso dei mezzi e delle attrezzature per il commercio, industria e agricoltura in collaborazione con le associazioni di categoria.

Il Comune, dando atto che è proprietario di ulteriori terreni limitrofi alle aree già concesse in diritto di superficie all'aerautodromo Modena Spa, con deliberazione del 1990, n. 418, del Consiglio Comunale, è stata integrata e modificata la precedente deliberazione del Consiglio Comunale n. 385 del 73 di costituzione del diritto di superficie a favore dell'Aero Club di Modena, prevedendo ulteriori aree comunali in concessione; nelle more della modifica del già costituito diritto di superficie dell'81, parte degli ulteriori suddetti terreni comunali sono stati dati in uso all'Aeroclub in previsione di un progetto di allungamento della pista; l'Aerautodromo di Modena ha manifestato con due note, nel febbraio 2019, la necessità di sviluppare le strutture, in particolare la realizzazione di una seconda pista allacciabile a quella esistente, da dedicare principalmente alle attività delle case costruttrici nonché allo sviluppo delle attività del Masa, tra le aree comunali indicate nella delibera n. 418 del 1990 risultano anche quelle che sarebbero necessarie all'Autodromo per la realizzazione del progetto di modifica e ampliamento del comparto Autodromo di Modena in località Marzaglia e, considerato il rapporto tra l'Aerautodromo di Modena e l'Aero Club di Modena, per la quale, come detto già nella precedente delibera, è stata sottoscritta una lettera di intenti nel 2016, successivamente rinnovata nel 2019 in merito alle aree comunali in uso all'Aero Club e la futura realizzazione dei rispettivi ampliamenti nelle quali le parti hanno ben stabilito e concordemente individuato il limite delle aree che necessita ciascuno per i progetti intenti da realizzare nel rispetto delle rispettive fasce di rispetto;

la società Autodromo Modena spa ha presentato uno studio di fattibilità del progetto di ampliamento dell'Autodromo, comparto guida sicura, al fine di definire gli enti preposti, l'iter amministrativo da seguire; alla fine del 2019 si è tenuta la seconda e conclusiva seduta della Conferenza dei servizi preliminari, come previsto dalla legge; i partecipanti alla Conferenza dei Servizi, Comune, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Modena e Arpae hanno condiviso che, stante la necessità di avviare la procedura di valutazione impatto ambientale, hanno stabilito che il procedimento più appropriato fosse il procedimento autorizzatorio unico regionale, il PAUR, che consente di integrare e coordinare tutte le procedure di variante urbanistica e territoriale all'interno della stessa procedura di VIA; i proponenti hanno consegnato alla Regione Emilia-Romagna la documentazione per l'avvio dell'iter di valutazione di impatto ambientale in data 15 maggio 2020; considerato che il progetto sviluppa le potenzialità del comparto in funzione di un'evoluzione

tecnico funzionale imprenditoriale che va nella direzione di creare spazi innovativi nel mondo dei motori, cogliendo la vocazione di innovazione, sviluppo Green, eccellenza tecnologica, sicurezza per le persone, sicurezza informatica, migliore qualità della vita in ambito urbano, che si inserisce perfettamente all'interno della cosiddetta Motor Valley come completamento dei servizi e delle eccellenze del territorio; considerato che il progetto consentirà di sviluppare i filoni di attività legati alla guida autonoma, alla guida connessa allo sviluppo delle auto elettriche, ai servizi delle più prestigiose case automobilistiche del territorio attraverso delle collaborazioni già in essere con Maserati, Lamborghini, Ferrari, Ducati, Pininfarina e le molteplici imprese del territorio a potenziare queste infrastrutture nell'essere un punto di riferimento nazionale per le start up e l'università, gli istituti di ricerca e le istituzioni nazionali e internazionali di ricerca che si occupano dei servizi alle aziende motoristiche nella direzione dell'evoluzione tecnologica sportiva più green e avanguardia, spingendo gli investimenti alla frontiera della ricerca sulla migliore qualità della vita in ambito urbano; considerando che l'ampliamento dell'Autodromo di Modena sviluppa importanti sinergie del progetto sperimentale Masa, in partnership pubblico o privata per lo sviluppo della mobilità smart e della guida autonoma, dove la tradizione motoristica si fonde con l'innovazione automotive e con la cultura digitale ICT, le potenzialità del progetto si legano alla possibilità di sviluppo in sicurezza di test, sperimentazioni, attività formative con studenti e lavoratori del tessuto economico locale, nazionale e internazionale, europeo in primo luogo, in adeguate infrastrutture urbane ed extraurbane, dotate di tutte le tecnologie necessarie garantite unicamente in strutture protette e all'avanguardia, quali circuiti urbani come la Model Area e circuiti protetti e sicuri di pista quale l'Autodromo;

il progetto è pensato per potenziare l'attrattività di Modena in quanto primo territorio e sistema economico e sociale dotato di un centro di riferimento per lo sviluppo del lavoro e della ricerca, garantendo a Modena e più in generale al territorio di mantenere quel primato che ormai da oltre un secolo garantisce la prospettiva tradizionale locale in termini di innovazione e specializzazione; il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo anello stradale che possa funzionare autonomamente dall'anello esistente per lo sviluppo dei test motoristici delle aziende del territorio, consentendo lo sviluppo dei più moderni standard tecnologici e sviluppando in varie declinazioni la tematica della guida autonoma ed elettrica, già oggi sempre maggiormente interessate nel contesto dei servizi richiesti all'Autodromo; inoltre, lo sviluppo del secondo circuito, collegandosi all'anello esistente, consentirà la creazione di un circuito che garantirà quell'appeal sportivo all'Autodromo di Modena che lo renderà tappa di eventi più prestigiosi; richiamata la deliberazione della Giunta Comunale n. 378 del 2020, ad oggetto "Terreni posti a Modena località Marzaglia - Ampliamento del diritto di superficie già concesso all'Autodromo di Modena nel 2007", si prende atto che la proposta progettuale della società Aerautodromo Modena spa sviluppa le potenzialità del comparto in funzione di un'evoluzione tecnico funzionale e imprenditoriale che va nella direzione di creare spazi innovativi nel mondo dei motori, cogliendo la vocazione di innovazione, sviluppo green ed eccellenza tecnologica e si inserisce perfettamente all'interno del Motor Valley come completamento dei servizi delle eccellenze del territorio; consentirà di sviluppare filoni di attività legate alla guida autonoma, allo sviluppo delle auto elettriche, ai servizi delle più prestigiose case automobilistiche del territorio e di far diventare questa infrastruttura un punto di riferimento nazionale per quelle start up e quei dipartimenti universitari che si occupano dei servizi alle aziende motoristiche; il progetto è sottoposto alla procedura della legge regionale n. 4 del 2018 "Procedimento unico che intende attivare, in particolare, la variante urbanistica e il rilascio del titolo edilizio per l'esecuzione delle opere", quindi si sottopone al Consiglio Comunale il diritto di superficie delle aree comunali identificate all'Agenzia delle Entrate, come descritto in delibera, il diritto di superficie a favore dell'Aerautodromo quale ampliamento del diritto di superficie già concesso su aree limitrofe, si propone al Consiglio Comunale affinché venga costituito su parte delle aree sopradescritte per una superficie di complessivi metri quadri 111 mila 19, da meglio precisarsi a seguito del frazionamento per la concessione del diritto di superficie delle

aree comunali con la stessa durata e scadenza, quindi, precisamente, scadrà il 19 marzo 2062, così come stabilito dal diritto di superficie concesso nel 2007; lo schema di convenzione per la costituzione del diritto di superficie, contenente tutti i patti e le condizioni sarà proposto, per l'approvazione, con deliberazione del Consiglio Comunale e, conseguentemente, si procederà a richiedere la modifica della deliberazione del Consiglio Comunale del 1990, n. 418, di approvazione dello schema di convenzione per la concessione dell'Aero Club di Marzaglia del diritto di superficie delle aree comunali; si rileva che è in corso il procedimento autorizzatorio unico PAUR e valutazione di impatto ambientale (VIA), quindi si precisa che è stato promosso un atto di rinuncia da Aero Club Modena, sottoscritto il 21 giugno 2022, con il quale quest'ultimo rinuncia e riconsegna al Comune medesimo una parte delle aree promesse con la deliberazione del 1990 in quanto non più necessarie al progetto di ampliamento della pista aeroportuale; con la deliberazione del 2022, la n. 1885, si modifica la precedente deliberazione 1990, come da contenuto del succitato atto, quindi l'Amministrazione, richiamando l'articolo 47 del Regolamento comunale per la concessione in diritto di superficie di aree comunali, prevede che può concedere aree in diritto di superficie a terzi, direttamente, senza previa pubblicazione di avvisi a favore di soggetti che richiedono di ampliare, su aree comunali, attività di rilevante interesse per la città, già esistenti su immobili limitrofi; il Collegio peritale del servizio patrimonio e tributi, con verbale del 2019, ha stabilito in 249 mila 111 euro il corrispettivo del diritto di superficie dei terreni richiesti e la realizzazione del progetto descritto, risultano interessate anche due aree, un tratto del canale denominato "Fossa Ghiarola" di 270 metri quadri, per il quale si procederà con apposita concessione amministrativa a titolo oneroso a favore di Autodromo e un tratto di sedime dell'area dell'ex strada vicinale dei boschi per 500 metri, non più in uso; il competente Collegio peritale del servizio patrimonio ha valutato in 956,00 euro una tantum il valore per la concessione di uso del tratto di Fossa Ghiarola, non risultano pendenze debitorie patrimoniali nei confronti del Comune di Modena, non risultano pendenze debitorie tributarie nei confronti del Comune di Modena e la regolarizzazione delle stesse sarà comunque condizione suspensiva per la stipula del diritto di superficie in oggetto; considerando la deliberazione del Consiglio Comunale n. 8 del 3 marzo 2022, immediatamente eseguibile, con cui è stato approvato il Documento unico di programmazione contenente il Piano delle alienazioni e di valorizzazione degli immobili, si ritiene necessario sdemanializzare il tratto dell'ex strada vicinale dei boschi, approvare il diritto di superficie e lo schema di convenzione dell'Aerautodromo Modena spa quale ampliamento del diritto di superficie già concesso su aree limitrofe, stabilire di concedere in uso un tratto del canale denominato "Fossa Ghiarola" di metri quadri 270 e, visto il parere favorevole del servizio patrimonio, per le motivazioni sopra descritte, si chiede di procedere alla delibera, quindi sdemanializzare il tratto di ex strada, approvare la costituzione del nuovo diritto di superficie con i riferimenti di fogli mappali e particelle contenuti nella delibera e di autorizzare il pagamento di 249 mila 111 euro complessivi in 15 rate biennali di 16 mila 607 euro 40 ognuna; le prime due rate saranno corrisposte al Comune di Modena, la prima entro 30 giorni dall'esecutività della presente deliberazione e la seconda al momento della stipula della Convenzione di costituzione del diritto di superficie, quindi rimarranno le altre rate biennali; gli importi delle rate successive al rogito saranno aggiornate annualmente con l'applicazione dell'indice Istat, il tratto del canale denominato "Fossa Ghiarola" di metri quadrati 270 sarà concesso in uso all'Aerautodromo Modena Spa al prezzo di complessivi 956,00 euro; si richiede di approvare lo schema di convenzione per la costituzione del diritto di superficie e di stabilire che sono a totale carico della parte superficiaria le spese contrattuali, notarili, rogito, registro che dovrà indicare un suo notaio di fiducia per la stipula dell'atto e quelle di frazionamento delle aree oggetto del presente diritto di superficie; con successive determinazioni dirigenziali saranno precisati i dati catastali dei terreni di cui sopra e si approverà lo schema di concessione in uso del tratto del canale denominato "Fossa Ghiarola" per metri quadri 270; si richiede la votazione dell'immediata eseguibilità per la presente deliberazione ai fini di rispettare i termini del procedimento per la formalizzazione del rogito."

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla presentazione della proposta di delibera n. 1947 "Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) comprensivo del provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA), ai sensi dell'art. 20 della Legge Regionale n. 4/2018 e D.Lgs n. 152/2006, relativo al progetto di modifica e ampliamento del comparto denominato "Autodromo di Modena" posto in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), proposto dalla società Aeroautodromo di Modena spa. Assenso preventivo ai sensi dell'art. 21 della Legge Regionale n. 4/2018". La proposta di delibera è stata presentata e licenziata nella seduta della Commissione consiliare del 24 e 28 giugno. La presenta l'assessora Vandelli. Prego, Assessora, per la presentazione."

L'assessora VANDELLI: "Grazie, Presidente. Avendo ascoltato la collega, ovviamente taglio molto dell'intervento che avevo preparato perché mi sembra abbia già descritto, in modo molto efficace, anche le attività che vengono svolte, quindi il quadro dentro il quale queste attività si collocano, e penso che sia anche abbastanza evidente la connessione con la visione della città che immaginiamo nel futuro e come quella visione, che credo sia sempre giusto dare un quadro di riferimento per gli atti che vengono portati in questo Consiglio, perché deve essere chiaro il cammino e il percorso che stiamo facendo con gli atti che proponiamo, quindi all'interno della stessa visione che abbiamo provato e ho provato prima a descrivere con riferimento all'altra delibera, si pone anche questo progetto, che è un'infrastruttura complessa che ha diverse componenti. C'è sicuramente quella tradizionale, quella che è già in essere oggi e che è quella legata al tema più dello svago, ma vi è una parte che oggi è sviluppata, ma che ha dei forti limiti, che, invece, è tutta la parte legata all'innovazione. Questo è un Autodromo cosiddetto tecnico, quindi è un autodromo che non si presta oggettivamente a delle gare, mentre può avere questo importante sviluppo verso un laboratorio a cielo aperto con le conseguenze che dopo vedremo di questa infrastruttura, quindi della necessità che questa infrastruttura tecnica sia adeguata alle necessità che oggi il mondo dell'automotive e dei veicoli ha necessità, proprio per sviluppare quelle tecnologie legate all'elettrico, all'idrogeno, alla guida sicura e alla guida autonoma, sicura nell'accezione che dicevamo prima, quindi andiamo al progetto. Il procedimento l'ha in parte ricordato la collega Anna Maria Lucà Morandi e, quindi, non sto a dirlo. E' una procedura in capo alla Regione. Noi siamo chiamati, quindi, a esprimere il nostro parere, il nostro voto, su alcune matrici legate alla pianificazione. Questo è un progetto che va in variante al PTCP, per questo si è già anche espressa la provincia. E' un progetto che va in variante agli strumenti urbanistici vigenti ed è un progetto che va a modificare il Piano particolareggiato del 2008.

Parto da qui. Dal 2008 ad oggi sono cambiate tante cose, è cambiata anche la nostra sensibilità rispetto a come si affronta un progetto complesso. Ho provato anche a dirlo prima, quindi non ripeto la complessità di questi progetti rispetto alle diverse matrici ambientali, rispetto al contesto, alla necessità di compensazioni, chiamiamole oggi di rione, quindi un lavoro importante da fare e che abbiamo già mostrato nell'impostazione con CPC. Qui vediamo la parte finale di un processo che è iniziato ormai due anni fa con una conferenza stampa in cui il progetto generale è stato presentato, l'Autodromo, alla presenza dei giornalisti e di diversi operatori del settore, che ha avuto una presentazione formale, tre pubblicazioni, quindi tre periodi di osservazioni. Il progetto è entrato in un modo, è stato anche modificato nel percorso, ma le modifiche, come è connaturale a questa procedura, sono state tradotte dalla Conferenza dei servizi in riferimento a quelle che chiamo sinteticamente le matrici ambientali, attraverso un lavoro prezioso e ringrazio qui tutti i professionisti, in particolare i tecnici, i dirigenti di Arpae che hanno dato un forte contributo in sede di Conferenza dei servizi per migliorare anche il progetto. Un progetto, quindi, che ha dovuto necessariamente confrontarsi anche con nuove sensibilità che, poi, si sono tradotte anche in piani, in programmazioni importanti. Fra tutti, ha avuto un'importanza particolare il PAE, il Piano per l'energia e l'aria. Scusate, solo l'aria, perché poi c'è anche il Piano energetico, anche quello entra in relazione.

Anche qui provo sinteticamente a parlare delle matrici ambientali sulle quali la Conferenza dei servizi si è soffermata per individuare gli elementi e le migliorie che sono state portate. L'Autodromo, come avete sentito, oggi può funzionare, svolge alcune attività. Credo che questa sia stata l'occasione ed è l'occasione per migliorare anche la qualità di questo compendio importante, assicurando anche delle performances di tipo ambientali migliori e, quindi, il primo tema, il più importante, quello che crea sicuramente nel contesto, nel rione di riferimento, particolare tensione, è quello del rumore. Dobbiamo riconoscere che il progetto, che cerca di implementare la presenza delle auto elettriche, già questo viene riconosciuto anche nella Conferenza, spostando le attività dall'endotermico, dai motori classici all'elettrico, produrrà una riduzione del rumore, ma questo non è ovviamente sufficiente, così come anche il parziale interramento della pista è già una misura atta a ridurre perché ha due effetti contemporanei riconosciuti dalla Conferenza, quello di diluire il rumore perché si sviluppa su un'area e su un contesto più lungo, poi, tecnicamente, ovviamente, non sono in grado di esprimere, ma il concetto è sostanzialmente questo e l'interramento, la presenza di colline laterali ha anche questo l'effetto di ridurre.

Rispetto a questi, che sono alcuni elementi di qualità del progetto proposto, la Conferenza dei servizi ha integrato, chiedendo ulteriori dune e barriere. Vi è una fase di monitoraggio con sette rilevatori collocati in sette recettori sensibili. E' stato previsto un tetto massimo alle emissioni, in occasione anche delle deroghe, da definirsi in relazione alle rilevazioni nei suddetti recettori sensibili, quindi c'è tutta l'attività di monitoraggio dell'attività, che, quindi, andrà a definire anche questo elemento. Nessuna attività rumorosa nell'orario notturno, massima trenta deroghe, l'abbiamo spiegato bene in sede di Conferenza. Significa che, diversamente da quello che è accaduto anche nel passato, nelle trenta deroghe ci sono tutte le attività che l'autodromo può organizzare, quindi, se organizza anche altri eventi, come possono essere i concerti, eccetera, teorici, o feste, quelle rientrano sempre nelle trenta deroghe e poi vi è il tema della manutenzione e della sistemazione del bosco dei pini strobi, un ulteriore elemento, è già esistente una barriera, ma, attraverso una maggiore manutenzione, può essere ancora più performante.

In sede di monitoraggio, inoltre, gli enti potranno chiedere ulteriori elementi volti alla riduzione, quindi c'è una fase autorizzativa che va verso una riduzione del rumore che Autodromo potrà produrre, oggettivamente, per uno spostamento verso l'auto elettrico e nell'oggettività per le ragioni che ho detto prima. Attraverso il monitoraggio, ovviamente, potranno essere richieste ulteriori misure perché tutte le verifiche e relazioni dovranno essere verificate, quindi in sede di verifica ci saranno, potranno esserci ulteriori richieste.

Quanto alla matrice dell'acqua, abbiamo potuto valutare in sede di Commissione come non rilevante, proprio perché i piezometri già esistenti a valle e a monte dell'autodromo hanno un diagramma piatto - lo definisco così - in quanto non vi sono modifiche e, quindi, questo significa che l'Autodromo, per com'è realizzato, per le misure di sicurezza attivate, per le modalità costruttive, non determina questo tipo di pericolo. Nonostante questo, in virtù del criterio della precauzione, vengono confermate le modalità di realizzazione degli interventi, ma, attuando questo principio di precauzione, si è detto che non si possono realizzare i parcheggi su prato, quindi i parcheggi che possono essere realizzati, a disposizione del pubblico - e parliamo del pubblico cosiddetto ordinario, quello che si reca all'autodromo non in presenza di grandi eventi, non quando ci sono le affluenze di 7 - 8 - 10 mila, in quei casi si deve attivare un protocollo e vi deve essere l'attivazione delle navette, dei parcheggi scambiatori che devono essere individuati. Alcuni luoghi sono già stati in qualche modo individuati, che sono quelli di Grandemilia e della Fiera. Altri potranno essere individuati in base al periodo di attivazione.

I parcheggi non sul prato, i parcheggi devono avere questo 80 per cento di sigillazione, il che vuol dire che avranno un tappeto sotto la finitura in modo che le acque vengono raccolte e condotte secondo le norme di trattamento delle acque. Il progetto individua un parchamento che deve avere queste caratteristiche. Dicevo prima che è un parchamento che ha una quota di parcheggi provvisori, che sono quelli sulle aree in cui poi saranno costruiti gli edifici, cosiddetti a servizio, quindi ristorante, albergo, servizi all'albergo, quindi un albergo contemporaneo ha, ovviamente, quelli che sono i servizi dell'accoglienza, la spa piuttosto che altri luoghi del commercio o dei servizi che possono essere quelli alla persona e c'è la parte commerciale che è sempre legata all'attività dell'autodromo, quindi non un generalista. Sempre qui, ovviamente, ci sono i servizi alla mobilità, quindi le autorimesse private con le caratteristiche che sono state anche pubblicate, che sono anche destinate a ospitare le auto di lusso lasciate in strutture protette. Nell'ordinario, ad oggi, i parcheggi sono quelli già in parte presenti, i 250 definitivi, i parcheggi provvisori che devono avere questo tipo di caratteristiche e vengono realizzati, un'altra quota, sono sempre parcheggi pubblici legati alle funzioni ordinarie, come dicevo. La necessità del protocollo, invece, nel momento in cui ci sono i grandi eventi, quelli che sono sopra le 5 mila capienza. Per quanto riguarda la qualità dell'aria, anche qui il monitoraggio non ha evidenziato sforamenti. Vi sono degli elementi legati alla qualità dell'aria, più che alla qualità intrinseca dell'aria, sono di tipo olfattivo perché qualche volta sono state realizzate delle gare che non so come si chiamano, dove la gomma in qualche modo produce questo tipo di odore, quindi anche su questo, ovviamente, si lavorerà per contenere questo tipo di elemento.

Sul tema dell'aria, qui c'è stato l'elemento della compensazione. Qui entra il PAIR con due elementi: uno è che vengono impedisce le manifestazioni di grande afflusso. Adesso vado a memoria, ma direi da novembre a febbraio. C'è nella delibera, quindi è abbastanza chiaro. Viene anche chiesto, a titolo di compensazione, non per l'inquinamento prodotto in quel luogo, ma per l'inquinamento prodotto dalle auto che si recano in quel luogo, una compensazione attraverso la piantumazione di sei ettari, ovvero un match tra piantumazione e produzione di energia da fonti rinnovabili, che, quindi, va a compensare quello che può essere l'inquinamento prodotto. E', quindi, una misura di compensazione. Per quanto riguarda la mobilità, mi ha accennato anche l'assessora Lucà. Anche qui abbiamo lavorato insieme ai residenti che hanno posto pesantemente il tema dell'uso di via Pomposiana, quindi via Pomposiana viene chiusa al traffico degli utenti, ma viene utilizzata solo per l'accesso agli uffici e, quindi, tutto il pubblico sarà dirottato attraverso i sistemi elettronici contemporanei a utilizzare via Pederzona, un'altra viabilità.

Qui un'altra prescrizione ha previsto che la strada non sia a T, ma abbia una rotonda su via Pederzona in modo da assicurare due effetti: uno è che via Pederzona avrà un rallentamento significativo della velocità. Oggi, di fatto, è spesso utilizzata come pista informale di prova delle auto, quindi questo impedirà anche questo effetto. Non si può impedire l'inciviltà, ma diciamo che è un elemento fisico che potrà produrre questo effetto e, soprattutto, produrrà un accesso e un recesso in sicurezza perché si girerà, come dico io, sempre e solo alla mano, quindi senza incrocio di flussi. Questo progetto ha avuto un avvio due anni fa. Credo che questa istruttoria, il lavoro fatto dagli uffici sia importante perché ci riconsegna un progetto sicuramente contemporaneo e moderno, moderno per le finalità che anche la consigliera Lucà ci ha raccontato, ma che ha descritto anche molto bene l'assessora Ferrari che arriverà in Consiglio tra alcuni minuti. E' dovuta andare a Bologna in sostituzione del Sindaco, ma ci tiene, sta arrivando, proprio perché questo è un progetto che riguarda il tema dell'innovazione, della ricerca, dello sviluppo dell'innovazione nell'ambito dell'automotive, dei veicoli, eccetera, quindi è un luogo che si apre ai giovani, sede universitaria, un luogo in cui ci sarà l'attività di formazione, l'attività di avvio di star up, l'incontro con grandi case che lì faranno prove, ricerche e innovazione, quindi un luogo che, per caratteristiche e necessità di questo territorio, sarà un luogo sempre più aperto alla comunità."

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla presentazione delle due mozioni depositate in data odierna, in accompagnamento alla delibera appena presentata. Iniziamo con la proposta n. 2078, Protocollo generale 241909, "Ordine del giorno presentato dai consiglieri Baldini, Rossini, Bosi, Bertoldi, Moretti, Giacobazzi, De Maio avente per oggetto: progetto di modifica/ampliamento dell'Autodromo di Modena e monitoraggio impatto ambientale".
Prego, consigliere Baldini, per la presentazione."

Il consigliere BALDINI: "Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Premesso che nella proposta di delibera n. 1947/2022 si dà atto che, all'esito della Conferenza dei servizi del 9/12/2019, i partecipanti, Comune, Regione Emilia Romagna, Provincia e Arpae, hanno condiviso che, stante la necessità di avviare le procedure di valutazione di impatto ambientale, il procedimento più appropriato fosse il procedimento autorizzatorio unico regionale, ai sensi dell'articolo 4, ai sensi della legge regionale n. 4/2018 che consente di coordinare e integrare tutte le procedure di variante urbanistica e territoriale all'interno della stessa procedura di valutazione di impatto ambientale; pertanto, alla luce di quanto sopra, in data 15/05/2020 la società Autodromo di Modena ha presentato alla Regione Emilia Romagna, servizio valutazione, impatto e promozione sostenibile ambientale, istanza per l'avvio di un procedimento autorizzatorio. L'Autorità competente per il provvedimento autorizzatorio è unica e, nel caso specifico, è, ai sensi dell'articolo 7 della legge regionale n. 4 del 2018, la Regione Emilia Romagna, che l'adopterà con delibera di Giunta. Ai sensi dell'articolo 17 della legge citata, partecipazione, l'Autorità competente può promuovere, nei casi di particolare rilievo, anche su richiesta dell'Amministrazione interessata o del pubblico interessato, un'istruttoria pubblica con le Amministrazioni, le associazioni e il pubblico per fornire una completa informazione sul progetto e sul SIA e per acquisire elementi di conoscenza e giudizio in funzione della VIA. All'istruttoria è data adeguata pubblicità e deve essere invitato il proponente.

Nel testo della delibera si evidenzia a pagina 3 che la proposta progettuale mira a ridefinire la natura stessa dell'Autodromo e che il progetto di ampliamento permetterà di dare un nuovo volto alle infrastrutture dell'Autodromo. Con la proposta di delibera è, pertanto, chiesto al Consiglio Comunale, al punto 1, Dispositivo, di esprimere un parere favorevole in merito al progetto presentato dalla società e l'istanza per l'avvio del procedimento autorizzatorio, comprensivo del provvedimento di valutazione di impatto ambientale. Preso atto che, come emerge dal copioso materiale relativo al procedimento autorizzatorio pubblicato sul sito della Regione Emilia Romagna, come emerso nel corso del provvedimento svolto in sede di Commissione, com'è stato confermato dalle dichiarazioni rese alla stampa dall'amministratore delegato della società proponente, l'ampliamento dell'Autodromo di Marzaglia è un progetto estremamente ambizioso anche sotto il profilo finanziario, nella relazione finanziaria pubblicata il valore complessivo degli interventi è di 15 milioni di euro, che, se portato a termine - i primi lavori, secondo quanto dichiarato alla stampa dall'Amministratore delegato dovrebbero iniziare già in autunno - consentirà alla nostra città di avere un impianto moderno con beneficio all'immagine e all'economia della città stessa.

Il progetto prevede l'ampliamento della tribuna e del parcheggio, come è stato già prima illustrato, oltre a un sistema di navette per i grandi eventi e la futura realizzazione di una struttura a carattere turistico alberghiero. Nel contempo, svariati residenti di Marzaglia delle zone limitrofe hanno manifestato forte preoccupazione per gli impatti di natura ambientale delle opere, in particolare acustici e dell'aria, che potrebbero compromettere la loro qualità della vita, sebbene l'Amministrazione comunale abbia reso noto che le prescrizioni adottate in sede di Conferenza dei servizi prevedono interventi di mitigazione ambientale, tra virgolette, con particolare riferimento al contenimento dei rumori tramite l'implementazione dei sistemi di monitoraggio, a esclusione dei grandi eventi nel periodo invernale nel rispetto del Piano Aria della Regione.

Come illustrato in Commissione, Arpaе, per quanto concerne i rumori, ipotizza diversi scenari, tre per la precisione: attività ordinaria con le prove su strada dei veicoli, attività sportiva quale, ad esempio, gare automobilistiche e attività straordinarie quali grandi eventi e che differiscono, per la distribuzione delle attività nell’arco della settimana, modalità di utilizzo del circuito, numero dei giri di pista e percorrenze totali, numero di persone attese, traffico indotto, veicoli pesanti e leggeri. Dai suddetti scenari deriverebbero stime emissive, in particolare per il rumore e l’aria, differenziate.

Per l’attività ordinaria e l’attività sportiva con bassa influenza di auto e moto, Autodromo Modena spa si è ripromesso di mettere in atto un controllo dinamico dei livelli acustici, prevedendo un sistema di rilevamento continuo di rumore e un collegamento da remoto che consenta di tenere monitorata la soglia di attenzione per il rispetto del limite orario dei decibel, mentre per gli scenari più impattanti la società intende usufruire delle deroghe ai limiti acustici, previste sempre dalla normativa vigente per trenta giorni l’anno. Chiedo un po’ di tolleranza per la lettura della mozione, visto che è stata depositata oggi, quindi chiedo di poterla leggere integralmente, se è possibile. Arpaе ha, tuttavia, chiesto alla società proponente di valutare una modifica del sistema di opere di mitigazione acustica proposta, ad esempio tramite un diverso posizionamento delle dune, l’apposizione di uno schermo acustico, il potenziamento dell’area boscata, modifiche da presentare nei dettagli tecnici alla stessa Arpaе, all’USL, al Comune di Modena e da realizzarsi entro tre mesi dalla conclusione del procedimento.

Per quanto concerne la qualità dell’aria, Arpaе ritiene necessario un suo monitoraggio, almeno per i primi due anni di esercizio, ritenendo che l’efficacia delle opere di mitigazione indicate nel SIA, Studio di impatto ambientale, della società proponente, ad esempio piantumazione di nuove alberature all’interno e all’esterno del comparto, creazione di corridoi verdi ed ecologici, non venga quantificata puntualmente. Nel SIA si ipotizza un dimezzamento dell’emissione nei prossimi cinque anni, pertanto, prima dell’inizio dei lavori, il proponente dovrà presentare un piano di monitoraggio della qualità dell’aria che dovrà essere approvato da Arpaе, dall’USL, dal Comune e contenere alcune indicazioni di massima, quali, ad esempio, almeno quattro campagne per anno della durata di un mese ciascuno. Al fine di compensare gli effetti di gas clima alteranti e di ridurre al minimo l’impatto delle emissioni di polveri sottili e di ossido di azoto, derivante dalla realizzazione del progetto, entro 180 giorni dalla conclusione del procedimento dovrà essere presentata da Arpaе all’USL e al Comune di Modena una proposta integrativa delle misure di compensazione già previste dal progetto, quali, ad esempio, la realizzazione di tettoie fotovoltaiche su parcheggi definitivi o la loro monetizzazione sulla base dei criteri stabiliti dal DGR n. 549 del 2012, in accordo con il Comune di Modena.

Quanto, infine, al rischio di inquinamento acquifero, Arpaе ha ritenuto accettabile la proposta di realizzazione della nuova pista a piano ribassato, purché venga realizzata una barriera impermeabile di almeno un metro. Rilevato che, ai sensi dell’articolo 28 del Testo Unico dell’Ambiente, decreto legislativo n. 152 del 2006, il proponente è tenuto a ottemperare le condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA o nel provvedimento di VIA. L’attività di verifica è effettuata dall’autorità competente in collaborazione con altri soggetti pubblici, i quali informano tempestivamente la stessa autorità competente degli esiti della verifica. L’articolo 29 del Testo Unico stabilisce che, qualora siano accertati inadempimenti o violazioni delle condizioni ambientali di cui all’articolo 28, ovvero in caso di modifiche progettuali che rendono il progetto difforme da quello sottoposto al procedimento di verifica ovvero al procedimento unico di cui all’articolo 27, l’Autorità competente procede secondo la gravità delle infrazioni alla diffida, assegnando un termine tra i quali devono essere eliminate le inosservanze, alla diffida con contestuale sospensione dell’attività per un tempo determinato, alla

revoca del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA e del provvedimento di VIA in caso di mancato adeguamento alle prescrizioni imposte con la diffida.

In effetti, a norma dell'articolo 41 della Costituzione, l'attività economica privata è libera, ma non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da arrecare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La tutela dell'ambiente nel testo della Costituzione è stata espressamente inserita dalla legge costituzionale n. 1 dell'11 gennaio 2022. Vado al dispositivo: il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta a monitorare l'iter del procedimento autorizzatorio unico e a comunicare l'esito al Consiglio Comunale; a convocare entro sei mesi dalla conclusione del suddetto procedimento una Commissione mista Seta e Risorse, della quale vengano illustrati, con l'ausilio dei tecnici Arpae e dell'USL, gli interventi di mitigazione ambientale acquifera, acustica e dell'aria progettati, presentati e/o realizzati dalla società Area Autodromo Modena spa nei termini prescritti e quali proposte integrative delle misure compensative già previste del progetto siano state presentate; a convocare nel contempo un'Assemblea pubblica nella quale illustrare ai residenti della frazione di Marzaglia e delle frazioni limitrofe lo stato del monitoraggio ambientale dell'intera zona e gli interventi di cui sopra. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla presentazione della proposta di mozione depositata in data odierna durante la seduta del Consiglio. Protocollo Generale n. 242318, "Autodromo e Fraz. di Marzaglia Nuova, partecipazione e verifiche del progetto, oltre che favorire e implementare la collaborazione territoriale con la frazione e con tutta la comunità locale," a firma dei consiglieri Manicardi e Carpentieri. Prego, consigliere Manicardi, per la presentazione."

Il consigliere MANICARDI: "Grazie, Presidente. Do lettura: premesso che da oltre dieci anni in località Marzaglia Nuova è presente l'Autodromo di Modena; che in questi anni di attività sono state diverse le occasioni di collaborazione tra l'Autodromo di Modena e alcune realtà associative, sociali e ricreative presenti nella frazione, ad esempio la Polisportiva, con particolare riferimento alle manifestazioni aperte alla partecipazione del pubblico; che sempre in questi anni anche altre associazioni, privati o enti di varia natura, operanti fuori dalla frazione di Marzaglia, hanno potuto utilizzare le diverse infrastrutture dell'Autodromo di Modena per diverse iniziative realizzate, comprese manifestazioni sportive, quali podistiche o gare ciclistiche; evidenziato che, pur rispettando tutte le prescrizioni di legge in termini di limiti e mitigazione ambientale, l'Autodromo di Modena, nello svolgere la propria attività, genera un inevitabile impatto sulla mobilità e sul rumore percepito a Marzaglia Nuova, soprattutto in occasione delle giornate più caratterizzate da eventi e presenza di pubblico; rilevato positivamente che nel progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena già sono contenute, sottoforma di prescrizione degli enti pubblici competenti, diverse soluzioni per ridurre l'impatto sonoro e di mobilità, quali, ad esempio, nuove barriere antirumore e la nuova via di accesso verso strada Pederzona; ritenuto che l'Autodromo di Modena debba sempre di più caratterizzarsi come un polo attrattore e un'infrastruttura integrata al territorio in cui è collocato, svolgendo un ruolo di riferimento anche per le associazioni, le imprese, gli enti e i gruppi di cittadini impegnati nella vita sociale e di comunità, che caratterizza da tanti anni Marzaglia Nuova; richiamato, inoltre, il lungo iter tecnico autorizzativo PAUR, durato quasi due anni, che ha visto il coinvolgimento di tutti gli enti pubblici preposti alla tutela della salute e dell'ambiente, la dettagliata illustrazione del progetto autodromo nelle quattro Commissioni consiliari e il passaggio nel Consiglio del Quartiere IV alla presenza dei tecnici dei diversi enti pubblici coinvolti, ivi compresi tutti gli approfondimenti svolti e i documenti tecnici allegati; ribadita l'importanza di tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente, valori assoluti e giustamente tutelati dall'intero quadro normativo vigente, impegna il Sindaco e la Giunta a verificare la completa attuazione di tutte le prescrizioni contenute nel procedimento autorizzativo; a

interfacciarsi con l'ASL e Arpaie affinché i medesimi enti pubblici preposti aggiornino il Consiglio Comunale in merito ai diversi controlli e monitoraggi previsti dall'autorizzazione; a convocare una Commissione consiliare ad hoc per riferire nel dettaglio dell'evoluzione del progetto Autodromo, della sua realizzazione e del rispetto di tutti i parametri e le prescrizioni ambientali contenute nell'autorizzazione finale; ad attivare un percorso di informazione e partecipazione con la cittadinanza, anche attraverso il prezioso lavoro del quartiere IV e dei suoi Consiglieri; a favorire il dialogo e la collaborazione tra la società Autodromo e la frazione di Marzaglia Nuova, non solo rispetto alle istanze dei residenti, ma anche rispetto alla rete associativa e a tutti i portatori di interesse che ruotano intorno alla frazione; a incoraggiare lo svolgimento di attività aperte al pubblico all'interno dell'autodromo, incoraggiando una cooperazione duratura nel tempo tra le associazioni, enti o imprese attive sul territorio cittadino e la società Autodromo, a cui compete la responsabilità dell'infrastruttura, ad esempio attività sportive, di beneficenza, di rilevanza sociale, eccetera. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Ricordando che facciamo un dibattito unico sulle tre delibere e sulle due mozioni, invito a iscrivervi per il dibattito. Prego, consigliere Manicardi."

Il consigliere MANICARDI: "Grazie, Presidente. Vorrei partire, in questo intervento, sottolineando l'importanza che assegno a questo progetto, all'infrastruttura a cui è riferito sotto i vari aspetti, sia economico sia occupazionale sia per quanto riguarda l'università e la ricerca che venivano richiamati in sede di presentazione delle delibere che più volte sono state trattate nelle Commissioni e negli incontri avvenuti nei giorni scorsi, che sicuramente danno rilievo alla nostra città e a tutto il comparto della Motor Valley in cui siamo inseriti. In questo contesto, riconoscendo questa importanza, credo che sia importante il lavoro che è stato svolto in questi anni sul territorio, anche da quest'Amministrazione e dal partito di cui faccio parte, che rappresento su quel territorio, proprio per arrivare a questa situazione con delle proposte, che mi fa piacere siano state inserite e introdotte anche dagli enti pubblici preposti in sede di Commissione dei servizi perché portano a un miglioramento complessivo della situazione sulla compatibilità e la convivenza tra questa infrastruttura e la cittadinanza.

Infatti, con le prescrizioni proposte e con alcuni elementi già contenuti dal progetto, ritengo che sicuramente alcuni aspetti critici, non ce lo possiamo nascondere, che hanno caratterizzato la vita di questa frazione, con inserito al suo interno l'autodromo di questi circa dieci anni di convivenza, possono finalmente essere migliorati e risolti. Mi riferisco sicuramente all'accesso su strada Pederzona, che porterà a un calo del traffico sia su quella strada piccola e di campagna, che è strada Pomposiana, sia rispetto al passaggio all'interno delle frazioni di Marzaglia Nuova e di Città Nuova, in particolare, con l'ulteriore miglioramento su Strada Pederzona anche della mitigazione della velocità, con la rotonda che sarà realizzata e, ancora, le barriere antirumore. Sicuramente l'impatto più importante sulla vita di quella frazione è il rumore che si sente quando ci sono determinati eventi motoristici.

Ne siamo stati partecipi anche io e l'assessora Vandelli in occasione di un incontro che abbiamo avuto il polisportiva non più tardi di un paio di settimane fa, quindi bene tutte quelle opere dalla barriera che saranno realizzate all'interno della struttura, così come nei dintorni. Penso alla riqualificazione del bosco di Marzaglia con nuove piantumazioni che spero resisteranno meglio di quelle precedenti, ma sicuramente sarà così con le nuove attenzioni che ci sono su questo tema, e i sei ettari di cui si parlava prima, ambienti che già potranno tenere conto di un importante coinvolgimento e integrazione con importanti poli ambientali lì in zona, quali, ad esempio, la fattoria Cento Fiori, così come molto bene i controlli, sia delle emissioni in area e in acqua per la

tutela dell'ambiente e i controlli sul rumore, anche attraverso la collaborazione dei cittadini che hanno dato disponibilità ad avere apparecchi per la misurazione del rumore nei pressi delle proprie abitazioni per una tutela non solo della vivibilità, ma anche più in generale della salute perché sappiamo che il rumore, a lungo andare, può comportare problemi anche in questo campo.

Ancora, oltre a queste mitigazioni e a questi tentativi che credo porteranno, come dicevo, a un miglioramento della situazione per i cittadini di Marzaglia e che, sicuramente, bisognerà mantenere, come chiediamo nella mozione che abbiamo presentato, controllati e verificati, anche attraverso il coinvolgimento di importanti elementi di partecipazione come possono essere i quartieri, c'è l'altro aspetto credo fondamentale, che in questi anni si è in parte sviluppato in una qualche maniera, ovvero la presenza non solo fisica dell'Autodromo nei pressi della località di Marzaglia Nuova, ma una presenza anche partecipativa di esso alla vita comunitaria di questa frazione e delle frazioni vicine perché, comunque, è un sistema integrato, ovviamente. Bisogna sviluppare e aumentare questo coinvolgimento e questo fare rete tra un'infrastruttura come questa, che, inevitabilmente, può essere vista come un elemento di disagio, ma che, proprio per questo, deve essere maggiormente coinvolta in quel contesto perché, ovviamente, un ritorno anche alla cittadinanza, rendendo quella frazione una frazione attiva, viva, che possa contare su una forte rete partecipativa, associazionistica, non solo di volontariato, ma anche di attività inserite in quel contesto e operate in quel contesto - Citavo prima la fattoria Cento Fiori, ma anche la parrocchia, piuttosto che la polisportiva, piuttosto che altre associazioni. Lì in zona opera anche il Cefa con la sua sede - Può essere sicuramente un elemento che dà un ritorno alla vita di queste persone, rendendo più sostenibile, almeno da un punto di vista sociale e di vivibilità, la convivenza.

Infine, sempre in questo contesto, ne sono un esempio anche gli eventi organizzati in questi anni come le corse podistiche piuttosto che la corsa ciclistica organizzata nell'ultimo anno all'interno dell'Autodromo, un elemento di apertura sempre di questa infrastruttura anche ad altri eventi e altre occasioni diverse dal tema motoristico e dal tema per cui è nata questa infrastruttura, ma che permettono tutto quello a cui mi riferivo prima. In questo senso, credo che bisogni rafforzare e migliorare non solo dal punto di vista sportivo, come citavo prima, ma anche da altri punti di vista. Penso all'aspetto culturale, sociale, di beneficenza perché, indubbiamente, se vogliamo che sia uno spazio aperto anche alla cittadinanza, non si può prescindere anche da questi temi e argomenti che da sempre caratterizzano lo stare insieme, il fare rete di Modena e delle sue comunità, quindi credo che questa delibera, quindi questo progetto, abbia in sé, oltre all'importanza, come dicevo prima, per Modena e il contesto economico e occupazione, oltre che di ricerca, anche un miglioramento, almeno da un certo punto di vista, come citavo, della situazione esistente per la comunità di Marzaglia Nuova."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Rossini."

La consigliera ROSSINI: "Grazie, Presidente. Nell'ascoltare l'intervento del consigliere Manicardi, volevo attendere un attimo a intervenire, ma ritengo opportuno farlo ora in modo da riportare un attimo la questione alla sua reale dimensione, perché qui oggi stiamo, secondo me, parlando di temi che poco hanno a che vedere con i progetti che ci vengono sottoposti, quindi credo che sia importante dare un'altra voce. Per questo intervengo ora, proprio per dare un segnale un po' diverso. La delibera presenta, a mio parere, fortissime criticità e parto da una considerazione che riguarda alcuni passaggi di questa delibera, così come delle delibere che riguardano le concessioni e le revoca dei diritti di superficie, che, a mio parere, conducono fuori strada. Innanzitutto, cito un passaggio della delibera chiamiamola principale. Si dice "Il progetto di ampliamento e il conseguente inserimento del comparto all'interno dei poli funzionali della provincia di Modena permetterà di dare un nuovo volto alle infrastrutture dell'Autodromo, consentendogli di rispondere alle esigenze delle aziende motoristiche, in primo luogo del territorio modenese, in quanto hanno,

per rispondere alle esigenze tecnologiche industriali e ambientali, necessità di testare in sicurezza auto e moto elettriche.” Questa prevalenza di intenti viene sostenuta anche in altri passaggi della delibera, laddove si parla di implementare tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e attività motoristiche regionali e di legame con lo sviluppo del comparto dell’Automotive, questo tema che torna insistentemente.

Nella delibera di concessione del diritto di superficie, a titolo oneroso di terreni di proprietà del Comune, alla società proponente il progetto si fa riferimento esplicito a collaborazioni con Maserati, Lamborghini, Ferrari, Ducati e Pininfarina e si legge che il progetto coglie la vocazione di innovazione, sviluppo, green, eccellenza tecnologica, sicurezza per le persone, sicurezza informatica, miglior qualità della vita in ambito urbano, tutte affermazioni che poi dimostrerò, sono totalmente gonfiate, io le chiamerei così. Chiariamo che queste finalità possono anche essere considerate virtuose, se reali, anche perché un territorio come il nostro, caratterizzato dalla presenza effettiva e importante di case automobilistiche, potrebbe certamente trarre vantaggio dall’ampliamento dell’autodromo per quelle stesse finalità, sempre che le case automobilistiche citate nelle delibere, effettivamente, abbiano manifestato un interesse, cosa che a noi non risulta perché le note che ci sono state consegnate in Commissione, nonostante il PD abbia fatto un’assemblea pubblica a Marzaglia, dove mi risulta abbia dichiarato che sono state consegnate ai Consiglieri comunali anche le note delle case automobilistiche Maserati, Ferrari e Lamborghini, fermo restando che queste assemblee fatte dal PD con la Giunta, dove il partito coincide con le istituzioni, a me danno molto da fare, ma aperta e chiusa parentesi. Le note di cui si è parlato durante quell’assemblea e che ci sono state consegnate e che io pensavo di dover tenere riservate, ma, visto che ne avete parlato in Assemblea, a questo punto ne parlo anche io, quelle note non hanno niente a che vedere con la Ferrari, la Maserati e la Lamborghini, riguardano altre aziende che qui non sto a citare, ma non riguardano quelle tre aziende.

Tra l’altro, ho chiesto un chiarimento in Commissione, ma mi è stato detto che mi erano già state inviate, quindi quelle sono e in quelle non c’è una manifestazione d’interesse da parte di quelle tre case automobilistiche. Ci pare di poter dire, alla luce di questo, che quelle finalità, che sono tanto aulicamente indicate nelle delibere, in realtà sono molto marginali rispetto alla finalità prevalente, che risulta con chiarezza, se si guarda il progetto, che è l’ampliamento della tribuna con 3 mila posti, l’ampliamento del parcheggio da 250 a 1400 posti, il sistema di navette per grandi eventi, poi è prevista una parte immobiliare, la struttura alberghiera, il ristorante, la spa, il garage interrato per auto di lusso, quindi è una finalità differente.

In realtà, il progetto, che così aulicamente viene presentato nelle delibere e nell’intervento del consigliere Manicardi, è, in realtà, un intervento di carattere commerciale. Partiamo da questo dato di realtà, noi dobbiamo partire da delle costatazioni di realtà, quindi stiamo aiutando un imprenditore a realizzare il suo piano industriale che ha prevalenti caratteristiche, come dicevo, di carattere commerciale. Il resto, è un contorno, probabilmente, utilizzato dalla Giunta per indorare la pillola e farla digerire a quella parte della maggioranza che, altrimenti, mica vota questa delibera. A me, come DNA politico, va bene anche l’ampliamento solo commerciale, ma voglio sincerità e correttezza nei contenuti. A me può anche andare bene, ma voglio che si dica con chiarezza, anche perché è indubbio che quest’opera avrà un forte impatto sulla frazione di Marzaglia. Questo ce lo diciamo e lo sappiamo bene, quindi deve prevalere l’interesse dell’impresa o quello dei residenti? Oppure si riesce e c’è la volontà di trovare un bilanciamento di questi interessi che a volte appaiono contrapposti?

La domanda, nel caso di questo progetto, è ancora più pertinente, se si considera che, per realizzare l’opera, il Comune amplia il diritto di superficie a titolo oneroso concesso alla società, quindi stiamo parlando di un terreno che appartiene ai cittadini modenesi che dovranno avere la

certezza che il canone di concessione venga interamente saldato nei termini concordati. Per trovare quel bilanciamento di cui parlavo prima, a mio parere, sarebbe stato necessario che la Giunta si accertasse e approfondisse un po' meglio che il privato avesse la concreta possibilità di attuare a proprie spese le opere di compensazione e mitigazione dei rischi ambientali necessari per ottemperare alle prescrizioni previste da Comune, Regione e Arpae, che richiedono degli investimenti molto consistenti. A nostro parere, il bilanciamento degli interessi non può prescindere dalla risposta a questa domanda: la società, secondo i dati in nostro possesso, ha la capacità economico finanziaria per fare fronte agli impegni presi? Questo sia dal punto di vista della concessione del diritto di superficie che per quanto riguarda il sostenere le opere necessarie per ridurre l'impatto ambientale dell'intervento? Su questo noi, purtroppo, lo diciamo, ci piange il cuore perché nel nostro DNA politico, nel mio, c'è il votare a favore una delibera così, ma le perplessità le abbiamo e, se io mi guardo in coscienza, per dormire di notte, non posso votare a favore di questa delibera, non posso! La società ha bilanci in perdita. ...Sono pesante, Lenzini, però anche lei, sa, delle volte... La società ha bilanci in perdita, ha una posizione debitoria significativa e non ha disponibilità liquide e ciò già in epoca anteriore alla pandemia, che certamente ha messo in seria difficoltà tutta l'attività di quella impresa come di tante altre, considerate le chiusure.

In epoca anteriore alla pandemia, nelle note integrative ai bilanci, si legge che l'obiettivo di arrivare a un pareggio di conto economico dipende dalla capacità della società di aumentare i propri ricavi, si legge in una nota integrativa del bilancio, quindi l'imprenditore, giustamente, come dicevo nella delibera precedente, ha questa finalità e l'operazione che ci viene sottoposta è evidentemente finalizzata a questo, ad aumentare i ricavi, giustamente, deve riuscire a riprendere in mano le redini della propria società. Noi, come amministratori, dobbiamo avere uno sguardo più ampio e tutelare impresa e lavori e, nel contempo, il territorio con riferimento alla sua vivibilità e quest'operazione, a mio parere, non dà garanzie sufficienti per il raggiungimento. Tra l'altro, di nessuno dei due obiettivi, né per il mantenimento delle imprese e del lavoro né per il raggiungimento della vivibilità della zona. Non ci è stato fornito il piano industriale, l'abbiamo chiesto in Commissione, non ci è stato dato e non ci è stata data nemmeno risposta. Ho fatto un accesso agli atti e ancora non l'ho avuto. Questo ci impedisce di fare delle valutazioni approfondite, ma, secondo me, dovrebbe impedirlo a tutti, a tutto il Consiglio, Giunta compresa, che non significa dire no, ma dire: "Ci fermiamo un attimo perché così non va bene". Queste informazioni sono fondamentali per consentire al Consiglio Comunale di avere elementi sufficienti per avere quelle certezze che servono per quel bilanciamento di cui parlavo inizialmente, per garantire quel bilanciamento.

Chiudo, l'ultima parola, il DNA politico. Io penso che la libertà della persona in campo economico sia un valore fondamentale e un diritto inalienabile da promuovere e tutelare e che deve godere di uno spazio ampio. Lo Stato, e nel nostro caso l'ente locale, ha l'obbligo di porre vincoli stringenti solo in ordine all'incompatibilità tra il perseguimento del bene comune e il tipo di attività economica avviata o le sue modalità di svolgimento. Radicata fermamente in questo DNA valoriale, sento in questo momento il dovere di esprimere dubbi sulla compatibilità tra il perseguimento del bene comune e l'attività economica che ci si propone di avviare con questa delibera, quindi anticipo già la mia personale dichiarazione di voto, che sarà di astensione."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Aime."

La consigliera AIME: "Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti. Come vedi, abbiamo partecipato alle amministrative del 2019 all'interno di una coalizione di centrosinistra. Far parte di una coalizione per noi non significava sposare acriticamente le posizioni degli altri componenti, ma cogliere la sfida che il confronto, a volte anche duro e franco, portasse un valore aggiunto per il bene della nostra città. Nel programma di coalizione, però, abbiamo da subito segnalato le forti differenze su tre temi significativi: la bretella Campogalliano Sassuolo, opera inutile, anacronistica

e ambientalmente dannosa, la Cispadana, irricevibile nella proposta di Autostrada, anziché di arteria a scorrimento veloce, e l'Autodromo di Marzaglia.

Per far comprendere meglio la posizione dei Verdi, è necessario un breve excursus storico che prende il via trent'anni fa, addirittura, con il progetto elaborato dalla ditta Vintage, di realizzare una pista automobilistica che ha assunto forme, lunghezze e finalità potremmo dire cangianti nel tempo. Basti ricordare le affermazioni dell'ex Assessore alla Mobilità Nerino Gallerani del 2003, che dice “Stiamo parlando non di un autodromo, dove, cioè, si fanno gare e che ha strutture per accogliere decine di migliaia di spettatori. L'ipotesi sulla quale si sta ragionando da tempo a Modena è quella di una pista prove, una struttura che sia a supporto delle ditte che nella nostra zona producono autovetture e componentistica per questo settore.”

Nel luglio 2006, la procedura di verifica per il progetto denominato “Centro guida sicura”, tracciato di 2 mila metri in via Pomposiana, proponente Vintage srl, si conclude richiedendo lo sviluppo di un nuovo progetto meno impattante e da sottoporre a una procedura di valutazione di impatto ambientale, in considerazione del fatto che, cito, l'area è caratterizzata da condizioni di particolare delicatezza per quanto riguarda gli aspetti idrogeologici, sia in relazione alla vulnerabilità degli acquiferi che per la presenza nelle immediate vicinanze di una zona destinata a campo acquifero a scopo idropotabile. Il 9 maggio 2007 la Vintage presenta il nuovo progetto per la via, ora la pista è lunga 1600 metri e, a seguito delle riunioni della Conferenza dei Servizi, integra e corregge il progetto che riceverà ben 43 prescrizioni.

A maggio 2008 il Consiglio Comunale di Modena approva il Piano particolareggiato, che è ancora quello attuale, di iniziativa pubblica, centro di guida sicura a Marzaglia, e le osservazioni della VIA ne diventano parte integrante, come prescrizioni negli atti attuativi che andranno ad approvare i progetti esecutivi dell'impianto. Non possiamo esimerci dal riprendere alcuni stralci della presentazione fatta a maggio 2008 dall'ex Assessore Sitta al Consiglio Comunale, che dice: “Al solo fine di ristabilire dal punto di vista tecnico una verità, veniamo alle caratteristiche principali dell'impianto, costituito da un anello esterno della lunghezza di 1600 metri e da quattro piste interne per prove e test in diverse condizioni di assetto e superfici. Il fatto che quello, che era previsto inizialmente come un autodromo, oggi non sia più tale, credo che risponda a un atteggiamento intelligente di valutare oggi le esigenze del nostro territorio e che ha portato a modificare completamente nella qualità e nella dimensione un progetto originario che oggi non avrebbe avuto più senso. Ci sono una serie di motivazioni che, giustamente, hanno modificato la dimensione dell'impianto, riducendolo fortemente e dandogli un contenuto progettuale e tecnologico completamente diverso. Non è stata la ricerca di un consenso, che, comunque, non poteva arrivare a modificare l'impianto, ma è stato un percorso progettuale molto serio.”

Queste sono le sue parole, citazioni che condividiamo, ma che sono state completamente disattese nei fatti, visto che a giugno 2011 dai giornali locali si apprende che è quasi concluso il primo stralcio dei lavori dalla società Vintage per la realizzazione del centro di guida sicura di Marzaglia che ha aperto le porte agli amministratori per una visita guidata e qualche giro di prova, un tracciato di 2,007 chilometri di lunghezza, omologabile per ogni competizione, eccetto in Formula Uno. Questo dimostra che in quel progetto c'era una sostanziale tendenza a fare cose diverse da quelle dichiarate, con il preciso obiettivo di arrivare a realizzare quello che vediamo oggi, che, se fosse stato chiaramente presentato allora, probabilmente non sarebbe stato approvato.

Ai fini della ricostruzione dei fatti accaduti, non possiamo poi dimenticare la presenza da anni su quell'area che c'era del centro sociale Libera, oltre che della comunità terapeutica di Marzaglia, due attività che definivano la funzione sociale di quel luogo e come nell'agosto del 2008 si assistette a uno sgombero violento, mai visto prima nella nostra città, concluso con le ruspe e

l'abbattimento della casa Colonica occupata dal gruppo di Libera. Il luogo, peraltro, non era nuovo a oltraggi lasciati in eredità all'opera Pia Levizzani, i cui Presidenti erano il vescovo e il Sindaco di Modena, a patto che il ricavato agricolo fosse utilizzato per opere di beneficenza, aveva visto il successivo sfratto dei contadini e la cessione nel 1971 di 103 ettari al Comune di Modena per la realizzazione di un progetto sportivo ludico e ricreativo, per la realizzazione del quale prontamente fu cambiata la destinazione urbanistica da agricola ad attrezzature generali, con buona pace della Curia che fece sentire solo una flebile voce di contrarietà al venire meno di un patto.

La preoccupazione maggiore dei Verdi rispetto al progetto era ed è legata alle falde acquifere di Marzaglia, alimentate dal fiume Secchia e fonte di approvvigionamento idrico per buona parte della città. Noi sappiamo che i pozzi di Modena alimentano non solo la nostra città, non solo tutta la Bassa, ma arrivano anche a fornire acqua potabile ad alcuni Comuni mantovani. Le ricariche delle falde arrivano dall'area pedecollinare dei fiumi Secchia e Panaro, area che ha e sta ancora oggi subendo la pressione degli allevamenti intensivi dei suini con una continua crescita del livello dei nitrati nelle falde che ha obbligato alla chiusura dei pozzi di via Panni e alla miscelazione con acque migliori per quelle di Cognento. Da dove arrivano queste acque migliori che stanno, ad oggi, garantendo la potabilità delle nostre acque? Dalla ricarica naturale che dall'alveo del fiume Secchia scorre verso Modena, in quell'area agricola in cui andremo a realizzare l'inutile bretella e la pista di Marzaglia, una doppia scelta a nostro avviso sbagliata e rischiosa.

La domanda era e resta: perché proprio in quella zona? Perché porsi nella condizione di mettere a rischio un'area con una vulnerabilità tale che, paradossalmente, la pista di Marzaglia non disponeva di un distributore di carburante proibito perché troppo rischioso per le falde e il rifornimento di carburante e gli automezzi alle macchine operatrici doveva essere esclusivamente effettuato all'esterno dell'area di sedime. Perché rischiare, invece di applicare un sano principio di precauzione? Che cosa rappresenta il maggiore valore? La tutela della salute dei bisogni primari dei cittadini o l'aspetto economico di un progetto privato? La modifica agli articoli 9 e 41 della Costituzione del 2022 in materia di tutela dell'ambiente dispone che l'iniziativa economica privata non possa svolgersi in danno alla salute e all'ambiente, premettendo questi due limiti a quelli già vigenti, la sicurezza, la libertà e la dignità umana. Dunque, anche se il progetto ne è precedente in quanto fa riferimento al Piano particolareggiato del 2008, è oggi che si sta andando avanti con un primo stralcio che porterà la pista a 4,2 km, ossia più del doppio, e che, contrariamente a quanto narrato, o meglio, promesso all'inizio di questa vicenda, la renderà, come dichiarato in Commissione da Giulio Rimini, uno dei tecnici della società, un autodromo a tutti gli effetti.

La parola "autodromo" ne richiama immediatamente altre che sono inquinamento, rumore e traffico, ma il problema centrale sul quale ci dobbiamo interrogare è qual è il modello di sviluppo territoriale che vogliamo realizzare, quale pensiamo che sia il futuro della nostra città per il benessere dei cittadini nel medio e lungo periodo, globalmente, scavalcando scadenze elettorali o consensi immediati. Per entrare in questo ambito, dobbiamo considerare due importantissimi aspetti - Presidente, chiedo qualche minuto in più - ovvero il concetto di carico e il senso dei limiti. Il primo riguarda la capacità del territorio nel suo complesso, di sostenere l'insieme dei progetti che vengono proposti, ognuno realizzato nel rispetto puntuale dei vincoli e dei Regolamenti, ma che, presi tutti insieme nella sommatoria dei loro impatti, superano il limite complessivo di sostenibilità. Mi riferisco all'allargamento di attività nel campo della zootecnia, ai nuovi poli logistici, agli ampliamenti delle attività produttive. Se non riusciremo a gestire la complessità dei sistemi ambientali e le interazioni con le attività umane, non potremo mai garantire la sostenibilità del nostro modello di vita.

Il secondo è il senso del limite, fortemente correlato al primo, ci deve far prendere atto che la crescita infinita non è concretamente realizzabile né fisicamente né ambientalmente. La crescita

infinita è un concetto tipico della finanza che prima o poi si scontra con i limiti fisici e porta i sistemi macroeconomici a implodere in crisi inevitabili. La domanda che ci dobbiamo fare è quanto si può ancora spingere sull'acceleratore della crescita economico produttiva prima di incunearsi in una pericolosa strada senza ritorno. I cambiamenti climatici hanno generato uno stato di emergenza su cui gli scienziati ci mettono costantemente in guardia, ricordandoci che la scadenza del 2030 sarà la deadline entro la quale evitare che l'aumento della temperatura media globale sia superiore a 1,5 gradi. Oggi il problema non è interrompere i cambiamenti climatici, ma scongiurare danni irreversibili per il pianeta e tutte le specie viventi che lo abitano. Dobbiamo ancora rammentare che il riscaldamento globale del pianeta è legato in buona parte alle emissioni di CO₂ e che le attività produttive quali, ad esempio, la zootecnia, il traffico motorizzato di merci e persone, gli insediamenti industriali, ne sono protagonisti?

C'è ancora bisogno di ricordare che, oltre il PIL, si può costruire un mondo nuovo e più sano, più incentrato sul dono, su competenze condivise che la crescita infinita è pericolosa quanto una bomba a orologeria che prima o poi deflagrerà? Tutti i sistemi naturali, le nicchie ecologiche e le specie viventi prosperano quando trovano un punto di equilibrio. Se lo superano, inevitabilmente entrano in crisi. Noi ambientalisti siamo stati additati per anni come noiosi grilli parlanti del no, dei divieti, mentre tutti si divertivano in un paese dei balocchi a crescita infinita, ma oggi la consapevolezza è arrivata sull'onda dell'emergenza/urgenza. Oggi ci fa sentire l'amaro in bocca stare qui a parlare di piste, di auto e di ex terreni agricoli, quando vorremmo votare provvedimenti strutturali per l'autosufficienza energetica e alimentare, la tutela idrica e la sicurezza idraulica, per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile di merci e persone.

Come possiamo oggi sentire nostro un progetto che è partito come un centro di guida sicura di 1600 metri, realizzato di 407 metri più lungo, attualmente diventato un vero autodromo di oltre 4 mila? Oggi, più che mai, sentiamo l'esigenza di un coinvolgimento più intenso dei cittadini ai processi decisionali, di un'etica salda nel rapporto tra decisori politici e città, costruendo un rapporto che sia ben altro da presentare a ciò che è stato deciso già. Il nuovo progetto è stato narrato in maniera sbilanciata, evidenziando, soprattutto, gli aspetti legati alla ricerca, alla guida autonoma e connessa, alla sicurezza, all'elettrico, a Modena Masa, Star europea del settore. Area Autodromo collaborerà anche con Unimore, quella stessa Unimore che in una recente metanalisi ha evidenziato la correlazione tra l'inquinamento atmosferico e l'incidenza di demenza e di perdita di memoria. Non dimentichiamo che Modena è al cinquantesimo posto in Europa per morti correlate alle polveri sottili, quintultimo in Italia per qualità dell'aria.

Noi riteniamo che il nuovo progetto con i suoi 1500 posti auto a raso con la tribuna di 3 mila posti, con la prospettiva di costruire alberghi, attività commerciali, altri parcheggi interrati, con i trenta giorni di sforamento su rumori annuali, con la prospettiva di un parco auto elettriche, che, in realtà, sotto il profilo del rumore, le alte velocità sono simili al vecchio motore a scoppio, con 411 mila metri quadri di territorio in zone ad alta vulnerabilità idrica e con un forte impatto su un area di equilibrio ambientale del Comune, quel polo ambientale che include la fattoria Cento Fiori, vocata alla produzione di prodotti biologici, con i LEA, i laboratori di educazione ambientale, su sostenibilità e sicurezza alimentare e biologica, benessere umano e animale, sia un progetto sbagliato per il territorio, un'imbastitura tra il (...) e il business, dove il secondo è prevalente sul primo. Area Autodromo Modena è una spa con un capitale di 4 milioni 413 mila 144 euro, controllata al 3% da un socio e 97% da altro socio che ricopre anche la carica di Vice Presidente del CdA. Le attività previste vanno dalla realizzazione, gestione, affitto e locazione di piste prove di collaudo, guida sicura, impianti e attrezzature in genere per il settore automobilistico e per le manifestazioni motoristiche, ma la costruzione, l'acquisto, la vendita, l'affitto e la gestione dei beni immobili fino alle attività di escavazione, lavorazione, trasporto di sabbia e ghiaia. In buona sostanza, un ventaglio di attività che un privato, legittimamente, mette in campo per fare impresa e

utili, sul quale l'ente pubblico, una volta firmata la cessione di un'area e il diritto di superficie, definito il tutto come opera di pubblica utilità, non avrà più strumenti di indirizzo e condizionamento, soprattutto per la tutela della salute pubblica in un'ottica di prevenzione."

Il PRESIDENTE: "Consigliera, la invito a chiudere."

La consigliera AIME: "Concludo. Il Presidente del CdA, signor Borghi, in Commissione ci ha tenuto a sottolineare la proprietà di un socio di maggioranza, che è tra i pochi che vivono a Montecarlo e investono a Modena, ma anche - io aggiungo - che investono a Modena, respirando l'aria pulita del principato di Monaco, mentre l'aumento dell'inquinamento calcolato da Arpaie lo lascia tutto a noi locali. Per finire, voglio sottolineare che noi riteniamo che le compensazioni non possano continuare a essere usate in maniera aritmetica, alla stregua di un farmaco asintomatico, per pareggiare un bilancio che è palesemente a favore dell'ambiente in cui vogliamo far vivere le future generazioni. Comprendiamo come non tutti la possano pensare come noi, che il canto delle sirene della velocità dell'auto abbiano la loro potenza, così già da domani, da programma, chi vuole potrà prenotare l'attività, giri privati in pista con auto da corsa in autodromo di Modena, un'ora per due persone su Tripadvisor alla modica cifra di 1.130,00 euro non rimborsabili: un servizio per tutti di chiara ed evidente pubblica utilità. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bignardi."

Il consigliere BIGNARDI: "Grazie, Presidente. Sicuramente, non sono l'unico a vedere una connessione tra la delibera precedente e questa, nel senso che, se ci consideriamo Motor Valley, questo è uno degli strumenti che, sicuramente, hanno un loro significato all'interno di un quadro complessivo, quindi, sicuramente, il sistema Automotive e Motor Valley è collegato, ovviamente, a questo tipo di strumento. Il parcheggio pubblico c'è già, viene già utilizzata la parte del Grandemilia. E' ovvio che il sistema di navette ha senso nel momento in cui ho un certo numero di utenti, quindi anche il parcheggio, che è la parte che può essere più complessa da comprendere da parte del progetto, in realtà, su piccoli numeri ha un suo significato molto importante anch'esso, anche da un punto di vista di ridurre gli spostamenti, quindi ci sono una serie di studi dietro il progetto che, una volta analizzati con attenzione, sembrano essere sicuramente più sostenibili.

Inoltre, la convivenza tra la zona e il progetto di cui stiamo parlando è già problematico per i rumori e altre cose, quindi questo tipo di intervento permetterebbe un miglioramento dell'interazione perché si vanno a fare le compensazioni, che sono dieci anni che vengono richieste, ad esempio quella sul rumore, quindi, sicuramente, ci sarà un miglioramento di tutte queste condizioni rispetto a quelle attuali che sono comunque già critiche. Io penso che questo tipo di progetto sia assolutamente correlato al tipo di area che vogliamo essere, poi siamo pienamente d'accordo sul fatto che l'area, l'aria e tutti questi strumenti vanno considerati e migliorati, ma non è, però, rinunciando a degli strumenti, ma, parlando di altri tipi di energia, sui veicoli che ci possono andare, che autobus utilizzi quando faccio i collegamenti. Sono una serie di interventi integrati, ma nulla a che fare sul fatto di non migliorare e non performare maggiormente uno strumento che fa parte di procedimento globale a cui siamo molto collegati e a cui teniamo molto, che è sicuramente la Motor Valley. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bertoldi."

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie, Presidente. Premetto che non sono contrario in generale all'ampliamento dell'autodromo perché la nostra è una città particolarmente vocata all'automobile, perché buona parte dei modenesi sono tifosi della Ferrari e delle altre marche automobilistiche. Avevamo un autodromo praticamente al centro della città, ma in questo progetto ci sono molte cose

che non tornano. Vorrei un po' chiarire con voi perché sono d'accordo con la Consigliera che mi ha preceduto, la consigliera Rossini, quando parlava del fatto che questa delibera viene presentata in un certo modo, ma dietro c'è qualcos'altro. Perché viene presentata in modo diverso dalla realtà? Perché, probabilmente, una parte dell'elettorato che sostiene questa maggioranza farebbe fatica a seguire nell'approvazione di questo tipo di delibera, sapendo quello che c'è dietro. Mi spiego meglio. Così come nel primo progetto l'obiettivo dichiarato era quello di fare un circuito per la guida sicura e, quindi, miglioramento delle capacità di guida delle persone e poi questo non si è realizzato ed è diventata a tutti gli effetti un luogo in cui si fanno eventi sportivi, che, peraltro, sono legittimi. Io non discuto del fatto che si possano realizzare degli impianti dove si fanno eventi sportivi, però deve essere semplicemente detto, chiarito ed esplicitato. Stessa cosa succede con questo cambiamento e ampliamento, in cui vengono inseriti due rettilinei molto lunghi perché parliamo di rettilineo come il rettilineo che abbiamo a Monza, dove le macchine possono sfrecciare ben oltre 250 km/h e viene tutto edulcorato dicendo che questo rettilineo serve semplicemente alle case automobilistiche che devono fare dei loro studi di sviluppo e, in particolar modo, della guida autonoma e guida elettrica.

Il fatto che questo circuito venga ampliato per motivi prettamente sportivi è dato, d'altra parte, dall'evidenza. Viene fatto un grande parcheggio, 3500 auto, viene costruito un hotel, viene fatta una tribuna che, sicuramente, non interessa alle case automobilistiche che fanno sperimentazione, quindi dobbiamo chiarire un po' questa cosa perché basta dirlo, basta che questo sia chiaro. Andiamo un pochino all'analisi più dettagliata del progetto. Penso che sia positivo il fatto dell'interramento della nuova pista che si collega alla vecchia perché questo è sicuramente in grado di mitigare parzialmente soprattutto il problema dei rumori, ma deve essere chiaro: se in quel rettilineo andiamo a 300 km all'ora con auto sportive, potete fare tutti gli interventi che volete, ma i rumori vanno mitigati solo molto parzialmente e, quindi, da questo deriva la protesta e la preoccupazione dei residenti della zona.

Per quanto riguarda le altre misure di mitigazione, diciamo che anche nel progetto sono poche chiare, sono elencate in maniera molto approssimativa, ma non sappiamo esattamente quali barriere saranno costruite, dove saranno messe, dove saranno fatte le colline, dove saranno fatte le dune; cioè, il progetto è ancora molto approssimativo e non è neanche chiaro se tutto questo sarà effettivamente realizzato. L'altro aspetto che, secondo me, è preoccupante riguarda una cosa collegata all'interramento della pista. Sappiamo che quella zona presenta un'ottima ghiaia, una delle migliori ghiae che possiamo trovare nella zona del modenese e che, quindi, è molto appetibile, anche in termini economici. Inizialmente in Commissione mi era stato detto che non un granello di sabbia sarebbe stato asportato da quell'area, poi, invece, approfondendo la cosa, è venuto fuori che per fare la strada si sarebbe utilizzata parte del terreno e si sarebbe scavato, quindi già cominciamo a vedere che un po' di questo terreno viene preso e utilizzato.

Che cosa succederà? La mia preoccupazione è che tra le funzioni della società che ha in gestione l'Autodromo c'è anche quella dell'escavazione di ghiaia, quindi non vorrei che un po' di ghiaia, magari, prende altre direzioni. Io chiederei che ci sia un fortissimo controllo su quello che succede a livello del terreno perché potrebbe anche essere che magari si scava, si toglie della ghiaia e, al posto della ghiaia, si mette qualcos'altro, inerti, terreno diverso, meno prezioso, quindi una cosa che chiederei è sicuramente di fare dei carotaggi anche successivi al termine del progetto per verificare che tutto è come deve essere e che tutto quello che viene scavato viene utilizzato per fare queste colline, queste cose, perché è terreno del Comune. Uno potrebbe anche vendere la ghiaia, ma i proventi devono essere per i cittadini modenesi, per la nostra comunità, non per il gestore dell'autodromo. Un'altra cosa, sono assolutamente contrario al parcheggio di 1500 posti perché è un parcheggio praticamente semi permeabile, ma possiamo dire impermeabile. Quella è una zona di

ricarica di falda e questo, chiaramente, comporta dei problemi. Se gli eventi importanti, sportivi, sono davvero così pochi, nulla toglie...."

Il PRESIDENTE: "Scusa, consigliere Bertoldi, ho l'obbligo di far rispettare le regole, possiamo ospitare al massimo sei persone del pubblico. Siete di più, chiedo adesso di uscire, altrimenti sono io che non rispetto le regole. Fino a sei potete rimanere, non ci sono problemi. Prego, Consigliere."

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie. Dicevo che, se gli eventi importanti che richiamano molti spettatori e molte macchine sono davvero così pochi, tanto vale, penso, parcheggiare nei campi per quelle poche ore e non saranno quelle poche ore che inquinano i campi e le falde. E' molto meglio avere, secondo me, dei campi permeabili che, comunque, possono aiutare a ricaricare le falde che oggi sappiamo essere in sofferenza. L'altro aspetto che volevo approfondire era quello della cessione di quell'area dell'Aero Club. In pratica, l'Aero Club rinuncia a una superficie molto importante, di decine e decine di migliaia di metri quadri, sempre in cambio di nulla. Mi chiedo: qual è la contropartita? Se rinuncio a una superficie molto grande che avevo in diritto di superficie per 50 anni, beh, qualcosa chiederei in cambio. Vorrei sapere che cos'è. Per cercare di capire che cos'è questo contraltare, avevo fatto un accesso agli atti, chiedendo che mi venisse mandata la lettera di accordo tra Aero Club e Aero Autodromo del 2019 che era citato nella delibera. Effettivamente, mi è stata mandata, ma la lettera dice semplicemente che venne ribadito l'accordo di una lettera di intenti del 2016, di cui non conosco il contenuto, quindi, alla fine, esattamente quali sono gli accordi tra Comune, Aero Club e Autodromo li sappiamo in maniera molto superficiale.

Si dice che in cambio si farà questa pista più lunga per gli aerei. Anche qui, per edulcorare la cosa, viene detto che servirà per far atterrare gli aerei della Protezione Civile, ma molti pensano che servirà per far atterrare i jet privati, per favorire un turismo di tipo automobilistico dove la persona appassionata di auto molto danarosa arriva con il suo jet privato, si fa il giro di pista con il suo Lamborghini e la sua Ferrari e poi riparte. Anche questo è legittimo eh, perché, voglio dire, sono cose che, magari, possono portare soldi alla città, ma a me quello che piace è che le cose siano chiare. Si dica che cosa si vuole fare esattamente. Dopodiché, è più facile trovare degli accordi e per i cittadini penso che sia giusto sapere che cosa ha effettivamente in testa la nostra Giunta, il nostro Consiglio Comunale perché la chiarezza deve essere alla base del rapporto tra istituzioni e cittadini.

Detto questo, volevo solo dire che voteremo a favore dell'ampliamento perché l'idea, oggi l'impianto, così com'è, è un impianto incompleto e si ha bisogno sicuramente di avere un'area di rettilineo. Ho parlato anche con dei piloti. Effettivamente, questo è un bell'impianto, ma ha necessità di questa cosa, però è il modo in cui viene fatto e le mitigazioni che devono essere totalmente riviste. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Manenti."

La consigliera MANENTI: "Grazie. Buonasera a tutti. Poteva essere un parco, mentre il Comune lo voleva autodromo, poi declassato a centro guida sicura, poi tornato magicamente autodromo. L'area dove sorge l'attuale autodromo era stata data dall'opera Pia Levizzani alla città con lo scopo di rendere disponibile ai cittadini modenesi un'ampia area verde pubblica. In realtà, il Comune ne ha concesso l'uso a un soggetto privato per la realizzazione del cosiddetto Autodromo di Modena, sottraendo 85 ettari di verde alla città, tra cui una parte inserita nel progetto europeo di tutela Natura 2000. Il progetto originario presentato nel 2008 aveva una pista molto più lunga, fino al limite di farlo diventare un vero e proprio autodromo per competizioni, ridotto poco dopo per via di ricorsi, opposizioni varie e osservazioni di Arpa, ma poi realizzato comunque con una lunghezza maggiore. Qui già ci sarebbe da fare commenti a proposito di fiducia nelle imprese.

Perché un autodromo a Modena? Semplice, perché è la città dei motori e perché l'autodromo precedente era stato trasformato nel parco Ferrari, come sostenuto da Gragnani del Partito Democratico nella discussione della delibera del progetto del 26 maggio 2008, quindi, avendo trasformato un'infrastruttura desueta e inutilizzata in parco verde, qualcuno deve aver pensato che occorreva subito compensare con asfalto e cemento in campagna. Associazioni e cittadini si sono opposti, tra l'altro impugnando la VIA, approvata il 14 gennaio 2008 dalla Giunta provinciale e il Piano particolareggiato di iniziativa pubblica già richiamato, approvato dal Consiglio Comunale il 28 maggio 2008. Il consigliere Cottafavi del PD allora affermò: “lo spazio è da sempre vocato a ospitare prima un autodromo, è oggi correttamente una pista prove”. La trasformazione da autodromo a centro guida sicura, in realtà, fu causata dalla necessità, tra cui l'indicazione di Arpa, oggi Arpae, anche se il governo della città oscilla lungo tra questi poli, autodromo, centro guida sicura, autodromo, centro guida sicura, un po' di qui e un po' di là.

E' interessante sottolineare che anche il dibattito del 2008, 14 anni fa, e direi che da allora qualcosa è cambiato, si pone il problema della tutela delle acque ed è sottoscrivibile paro-paro la dichiarazione di Isabella Massamba, di Sinistra Democratica, che allora affermò: “In un momento in cui il clima cambia e c'è sempre più siccità, non sono sicura che i cittadini vogliono mettere a rischio un bene prezioso come l'acqua.” Per la cronaca, tutti i Consiglieri di minoranza, più i due del PD allora si astenettero, votò a favore la maggioranza più l'indipendente Caropreso. Contrari furono Rifondazione Comunista e Verdi e Massamba di Sinistra Democratica.

A proposito di cronaca, l'8 agosto 2008 è stata sgombrata, con un dispiegamento di forze degno di miglior causa e qualche testa rotta, la casa economica gestita da Libera, pacifico ritrovo di giovani che, sfortunatamente, si trovava nell'area del futuro autodromo. E' vero che non avevano compiuto titolo per stare lì, ma posso testimoniare, anche perché c'ero, l'accanimento, la demolizione immediata dello stabile, per poi, se non sbaglio, aspettare più di un anno per la via dei lavori a cura della società Vintage che, nel frattempo, aveva ottenuto di poter utilizzare l'area per 55 anni. A proposito, l'assegnazione al privato dell'area, che ha una durata di 55 anni, è stata fatta senza gara e senza rispettare la normativa europea. L'ha accertato nel marzo 2009 l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, oggi ANAC. Nel 2015, poi, c'è stato l'ampliamento del diritto di superficie, sempre a favore della società Vintage, estendendola a immobili comunali in disuso e vuoti come il complesso dell'ex comunità terapeutica di Marzaglia, come da delibera del Consiglio Comunale, voto a favore del PD, contrario del Movimento 5 Stelle e Area Popolare, astensione di Per Me Modena, Cambia Modena e Forza Italia. Si è, invece, avvalso del non voto SEL.

La dizione di pista e guida sicura si era resa necessaria per sostenere che si rispettava il vincolo dell'uso pubblico, il che non è, dato che i giorni disponibili per istruzioni sulla guida sicura sono stati nel tempo pochissimi, mentre da anni il circuito è utilizzato da appassionati che girano in auto o moto, pagando biglietti salati e negli ultimi tempi, effettivamente, da test auto di diverse case automobilistiche. Questo sembra il business che si vuole sviluppare anche con l'ampliamento, ma devo dire che le lettere di intenti che abbiamo ci sono state fornite tutte uguali, fatte con il copia incolla, non mi hanno convinto se le vogliamo prendere come garanzie. L'interesse pubblico necessario per giustificare tutta la sequela di operazioni, compresa quella che ci troviamo a discutere oggi, è stato descritto: 1) autodromo, integrazione della terra dei motori; 2) centro guida sicura per diminuire l'incidentalità ed educare i giovani; 3) autodromo per eventi e attività di test per le aziende motoristiche del territorio, quindi di nuovo autodromo a integrazione della Motor Valley. Il cerchio si chiude. Si potrebbe dire che autodromo doveva essere e autodromo sarà, a svantaggio della collettività e a vantaggio di pochi.

Che cosa c'è che non va nel progetto che discutiamo oggi, al di là di quello che è ormai passato? Arpae qualche anno fa non riteneva compatibile per la tutela delle acque un nastro di asfalto superiore a un chilometro e 600 metri, limite peraltro disatteso nella realizzazione del progetto, come sappiamo, mentre oggi ritiene possibile l'ampliamento di chilometri, 2,400, di asfalto. Che cosa è cambiato nel frattempo in meglio nell'ambiente e nella tutela delle acque? La soluzione di impermeabilizzare o semi impermeabilizzare la nuova pista, i parcheggi e altre aree, sigillando il terreno con argille è un controsenso ambientale. Cioè, sigilliamo, che è un danno ambientale in sé, per salvare le falde da disastri che magari provochiamo noi con l'allungamento della pista e l'aumento del suo utilizzo, oltre a essere ulteriore consumo di suolo. Su una superficie totale di 304 mila metri quadri quelli impermeabili sono oggi 78 mila. Con il nuovo progetto su una superficie totale di 415 mila metri quadri quelli impermeabili diventano 165 mila, più del doppio.

A Marzaglia, che avrebbe una vocazione agricola, con discreta incoscienza, quindi, rinunciamo nell'insieme alla possibilità di far assorbire dal terreno 1500 tonnellate di CO₂ all'anno, invece che lasciarla libera nell'aria, rinunciamo alla possibilità di drenare 60 milioni di litri di acqua piovana e potremo sfamare, se fosse messo a cultura, 100 persone per un anno. Vediamo che il Covid, la guerra e tutti i problemi energetici che abbiamo e l'approvvigionamento di cibo hanno insegnato qualcosa a tutti noi. L'inquinamento dell'aria aumenta inevitabilmente. Tra traffico indotto e attività del nuovo circuito si stima un consistente incremento di PM10, più 83 chili all'anno, un +135% e 600 chili all'anno di diossidi di azoto, cioè +122%, che poi si diluisce, come ci ha detto Arpae, se prendiamo in esame l'intero territorio comunale perché l'aria si muove.

Ma cos'è, voler far tornare i conti a ogni modo in un contesto in cui dovremo agire solo per diminuire l'inquinamento dell'aria? E' stato già ricordato che in Europa le città della Pianura Padana sono tra le prime per morti e morbilità da inquinamento dell'aria. Da almeno dieci anni Modena è esposta a concentrazioni medie annuali di polveri sottili oltre i limiti fissati dall'OMS e questo provoca tumori e malattie croniche. Questo è il quadro e noi continuamo ad aggiungere e mitighiamo per quello che possiamo. Mi sembra che ci sia un'illogicità in questi ragionamenti veramente inquietante. Velocemente, si dà per scontato che il rumore aumenti e vengono messi tre nuovi miseri punti di registrazione in continuo. Adesso ce n'è uno. Non è possibile mitigare in modo accettabile il rumore con siepi che ci metteranno decenni a crescere o sperando nella veloce evoluzione delle case automobilistiche che dovrebbero arrivare a collaudare solo auto elettriche. Teniamo conto che le auto elettriche già a 50 km/h producono lo stesso rumore di quelle tradizionali perché il rumore passa al pneumatico a contatto con l'asfalto. L'impresa proprietaria, per concludere su un altro aspetto, prima la Vintage srl, poi l'Aero Autodromo spa, ha collezionato di anno in anno bilanci passivi, è stata oggetto di forte contenzioso tra i soci a numerosi debiti. In sostanza, non si capisce come potrebbe garantire quella nuova pista di risalire a Latina, infatti non abbiamo il business plan di questo progetto. Ovviamente, noi speriamo di sì perché non auguriamo a nessuna impresa di fallire, salvo forse a quelle che fabbricano armi, ci penseremo, ma occorrono garanzie, anche se la nostra posizione rimarrebbe comunque contraria per quanto detto sopra.

Teniamo conto che negli ultimi anni autodromi come Imola, Monza, Misano, Vallelunga si dibattono in situazioni di grave difficoltà economiche, con cambi di gestione, di proprietà e anche con libri portati in tribunale, per non parlare delle montagne di debiti che a volte, spesso e credo non volentieri siano state risanate con montagne di soldi pubblici. E' questo l'interesse pubblico? Ne siamo sicuri? Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Stella."

Il consigliere STELLA: "Grazie, Presidente. Le delibere che oggi siamo chiamati a votare attengono a un progetto, magari non difficilissimo da comprendere, ma certamente molto

complesso, soprattutto per quanto riguarda le problematiche e le implicazioni di carattere ambientale che vengono prese in causa. A rendere complicata la comprensione del progetto, a onor del vero, è stata anche la fase illustrativa e di risposta alle domande che si è sviluppata nelle quattro Commissioni congiunte che si sono tenute nell'arco temporale di queste ultime due settimane. La difficoltà registrata non è da imputare certamente a livello di competenza e preparazione di numerosi relatori che sono stati presenti nelle quattro Commissioni, ma per una questione di metodo e per i tempi eccessivamente stretti e complessi organizzati per lo sviluppo dell'illustrazione del progetto delle tre delibere, da parte nostra c'è la convinzione che, per far arrivare in Consiglio Comunale i Consiglieri adeguatamente informati e consapevoli non conta la quantità, ovvero il numero degli incontri svolti appurabili sulla carta, ma la qualità degli stessi, intervallati da tempistiche consone e adeguate per poter giungere alla giusta consapevolezza delle cose.

Entrando più specificatamente nel merito della valutazione generale di Sinistra per Modena del progetto di ampliamento dell'autodromo di Marzaglia, riteniamo precisare che il nostro approccio non è di tipo ideologico, ma vuole essere piuttosto una valutazione oggettiva ottenuta da una disamina del rapporto costi/benefici emersi ed effettivamente compresi. Devo dire che noi di Sinistra per Modena nutriamo una sana e sincera ammirazione nei confronti di quelle forze politiche, sia dentro sia fuori dal consesso del Consiglio Comunale, che hanno dimostrato, ancor prima che terminasse l'iter di illustrazione e dei chiarimenti che si sono sviluppati nelle Commissioni, le certezze assolute sia sul favore sia sulla contrarierà al progetto. Dall'analisi che abbiamo sviluppato nel merito della valutazione costi/benefici dell'intervento di ampliamento dell'autodromo abbiamo individuato questa serie di pro e di contro che ci hanno indirizzato alla scelta del voto che oggi esprimeremo.

Elenco i pro: è un intervento volto a favore, finalizzato allo sviluppo della ricerca e innovazione tecnologica in un territorio ad alta vocazione mutualistica, che a nostro parere è da valutare con favore. Tra gli attori principali ci sono soggetti pubblici e privati di assoluta credibilità e prestigio, la nostra università e le più importanti aziende produttrici nel campo della meccanica, tecnologia, motori elettrici, guida autonoma e produzione di auto di alto prestigio e livello tecnologico. E' stata illustrata nelle Commissioni un'analisi accurata delle problematiche ambientali per la ricerca della soluzione o riduzione dei principali fattori inquinanti contro aria, acqua e rumore. L'intervento viene realizzato su un'area fino ad oggi di pertinenza dell'aeroporto, che, di fatto, avrebbe già una destinazione compatibile con ciò che viene proposto, nel senso che non siamo in presenza di uno stravolgimento dell'effettiva destinazione d'uso. Come quinto punto favorevole, è indiscutibile anche la previsione di ripercussioni in positivo anche sullo sviluppo occupazionale diretto dell'indotto che, diversamente, sarebbe intercettato e reso disponibile a favore di altri territori.

Per quanto riguarda i contro che abbiamo riscontrato, riscontriamo un consumo e una impermeabilizzazione del suolo significativi nel tratto di pista in trincea e anche, nello specifico, nell'ampio parcheggio a raso dove Arpa ha disposto l'impermeabilizzazione almeno all'80% con il fine di preservare e proteggere le falde acquifere presenti in loco. E' una previsione di realizzazione di strutture che lasciano presagire che la ricerca e lo sviluppo non siano propriamente l'unica e principale ragione dell'intervento, una tribuna, parcheggi, il piano vigente del 2008 ne autorizzava 365 di parcheggi e in questo nuovo che si propone di approvare oggi i parcheggi previsti di norma sono 1473.

Abbiamo strutture ricettive, commerciali, alberghi in aggiunta e inseriti nel progetto. Abbiamo letto anche affermazioni sulla stampa locale odierna che confermano questa nostra perplessità, ovvero con il secondo stralcio si realizzeranno anche sedi espositive, alberghiere e commerciali, per cui questo dubbio viene rafforzato. A fronte di un importante investimento, non è emerso un piano

aziendale chiaro e ben definito, ma solo rassicurazioni che il bilancio del proponente è in miglioramento e lo diverrà sempre di più in futuro, se si approvasse questo progetto. Per inciso, questa condizione ci preoccupa perché, nel caso in cui in futuro dovessero sorgere, speriamo mai, serie problematiche economiche della società e attualmente potrebbe ottenere il diritto di superficie da parte del Comune, tali problematiche potrebbero direttamente o indirettamente far subentrare oneri a carico dell'Amministrazione, quindi della collettività.

La previsione di effettuare nei fine settimana tutti gli eventi e le varie gare e i grandi eventi, quelli che ci è stato spiegato, che potranno vedere una previsione di partecipazione tra i 5 e i 10 mila persone di pubblico con la struttura che ha funzionato a pieno regime, è stata dichiarata una previsione di due grandi eventi all'anno, contro i sei complessivi registrati negli ultimi 10 anni e con l'aggiunta di utilizzare ulteriori parcheggi scambiatori e navette per sopportare al bisogno di molti più parcheggi. Viene da sé che dovrà essere previsto un incremento significativo anche del traffico e dell'inquinamento verso e da quell'area per almeno due volte all'anno. In ultimo, come ho già avuto occasione di specificare all'inizio del mio intervento, c'è la questione di metodo, quasi sistematica. L'Amministrazione illustra un progetto complesso per il quale il Consiglio Comunale viene chiamato a esprimersi in tempi molto rapidi, ma, soprattutto, particolarmente compresi.

In conclusione, Sinistra per Modena ritiene che tutti gli aspetti positivi e negativi appena elencati debbono essere attentamente valutati: da un lato, riteniamo che investimenti su ricerca e sviluppo di un settore come la meccanica e l'alta tecnologia, i motori elettrici e la guida autonoma e l'interazione tra l'università degli studi di Modena e Reggio e importanti aziende ai vertici del settore dello sviluppo, soprattutto di un territorio ad alta vocazione come il nostro, debbano sicuramente essere sostenuti, ma, a esclusione di questo, diversi ci sono apparsi anche gli elementi che non ci hanno completamente convinto o per i quali non abbiamo ottenuto risposte del tutto convincenti e rassicuranti, pertanto, sulla base di queste considerazioni, abbiamo rafforzato la volontà che la posizione più consona, per quanto riguarda l'espressione del nostro voto, sarà quella del voto di astensione, come abbiamo appena motivato. Per quanto riguarda le mozioni che sono state illustrate, sia dal collega Baldini sia dal collega Manicardi, analogamente riteniamo che anche in questo caso il nostro voto sarà di astensione. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri interventi? Prego, consigliere Carpentieri."

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie, Presidente. Ho cercato di ascoltare i miei colleghi che mi hanno preceduto e faccio alcune considerazioni generali che avevo pensato e anche su quello che mi hanno stimolato. Io credo che ci stia che si citino il consumo di suolo, questo km in più di asfalto che cosa può andare a impattare, quindi l'utilizzo del terreno, è corretto. Ci può anche stare che si vadano a rivedere le posizioni passate di chi è stato seduto qui e che ci ha lasciato qualcosa, però in un contesto del genere a me fa un po' specie, almeno ad alcuni, questi richiami. Allora io potrei citare che a Roma nel 2015-2016, a fronte di un progetto della mia parte politica, tra il 2016-2021 un progetto che è un po' più impattante di questo, 354 mila metri quadrati di suolo mangiato, 276 milioni di metri cubi di cemento. Ecco, a fronte di questo consumo molto forte, probabilmente sbagliato, non solo non viene ritirata la delibera, ma vengono mandati gli atti in Regione per mandare avanti la pratica.

A Torino, nello stesso periodo 2016-2021 stesse aree politiche che criticavano, anche con giustezza, le scelte della mia parte politica che ha governato Torino fino al 2016, quindi i centri commerciali, i poli commerciali e quant'altro, tra il 2016 e il 2021 Torino ha visto nuovi centri commerciali per nuove unità, non so farvi il conto per quante centinaia di migliaia di metri quadrati occupati e lastricati, partendo da un'area molto evocativa che la Giunta precedente, quella a me più vicina, aveva scelto, mentre gli altri nove sono proprio una scelta autonoma di chi ha governato la

città di Torino tra il 2016 e il 2021. E' giusto, quindi, preoccuparsi di un chilometro largo non so quanti metri, otto, dieci, quello che è, eccetera, però tutto ha una proporzione, credo. Poi, è vero, quella è Roma, quello è Torino, qui siamo a Modena, giusto.

Vengo a Modena. Io credo che, in generale, ogni scelta politica che siamo chiamati a fare deve in primo luogo rispondere a un bisogno e a una necessità. Credo che, in generale, ogni scelta politica che siamo chiamati a fare deve in primo luogo rispondere a un bisogno e a una necessità. Questo è un principio generale di buona amministrazione. A volte siamo molto bravi e, quando facciamo delle scelte, risponde e a volte, forse, non così bravi, quindi in questo caso proviamo ad analizzare: esiste un bisogno e una necessità di questo progetto e, quindi, in buona sostanza, il cuore del progetto è il km lanciato che non esiste adesso, quindi la possibilità di realizzare un chilometro con alcune infrastrutture non irrilevanti, ma che, comunque, sono - tra virgolette - delle pertinenze non giuridiche di questo, che è il cuore del progetto.

Chi fa questa richiesta? E' noto, lo sappiamo, domanda retorica, è un sistema produttivo molto forte e radicato in questi territori che chiede che si faccia una pista nuova. Apro una parentesi. Alcune note aziende della zona, se non ragioniamo solo per Comune di Modena, ma proviamo a ragionare per area vasta o, comunque, per area, proviamo a volgere lo sguardo magari fino a Sant'Agata bolognese oppure ci giriamo a Sud verso Maranello, è noto che alcune aziende non solo avevano questa esigenza che uno può accettare o meno, può ritenere giusta o no, avevano espresso la necessità e il desiderio di addivenire a una pista prova propria nuova. La Lamborghini, facciamo dei nomi e cognomi, non ha una propria pista prova, tant'è vero che già utilizza in parte questo sistema e aveva manifestato - non è un segreto di piano industriale - l'idea di fare una propria pista. Se tu fai una pista prova nuova, chiamala autodromo, chiamala pista prova o mini autodromo, se è nuova, mi viene da pensare che è su un terreno vergine dove non esiste niente.

Dobbiamo guardare solo alla realtà di Modena e dintorni o abbiamo il diritto o il dovere di guardare un'area più vasta che è intorno a noi perché tutto si tiene e, alla fine, non è improbabile che uno di Modena vada a lavorare a Maranello o a Sant'Agata Bolognese e quello di Sant'Agata Bolognese dia da lavorare o dà indotto a quello di Modena e con questo (...) circuito? Se è vero, come a me risulta, come abbiamo capito dall'istruttoria, che c'è una necessità del sistema produttivo di avere anche questo servizio del chilometro lanciato più altre cose, dobbiamo capire se è una necessità privatistica ed egoistica o risponde a esigenze collettive che dovrebbero interessare questo Consiglio, rispettando tutte le posizioni diverse.

Altra domanda retorica, probabilmente: per me, per noi, è anche un retro collettivo perché Lamborghini non rappresenta solo gli azionisti di Lamborghini, rappresenta centinaia e migliaia di lavoratori, così come Maserati e Ferrari. E va bene, non è solo il capitalismo, ma è anche interessante, l'abbiamo visto in parte già prima con la CPC, se è vero, come credo sia, che queste industrie hanno uno sguardo che va oltre il 2024 - 2035, quando non ci saranno più per legge i motori termici, coloro che inquinano ed emettono rumore. Queste sono le due grandi caratteristiche del termico, ma ha anche dei vantaggi. Questi, però, sono i grandi svantaggi. Sappiamo che queste aziende guardano avanti e stanno già lavorando per motori non sostenibili, a emissioni zero. Ci sono, poi, altri problemi e li ha spiegati Lenzini anche nella produzione delle auto, emissioni zero, rumori zero. Queste industrie, che hanno una prospettiva non di domani, ma di medio, speriamo lunghissima durata, di lavoro, di sviluppo sostenibile nella mobilità, poi vedremo da qui a dieci, venti anni che cosa sarà la mobilità, offrono e richiedono, soprattutto, alcune cose.

Ora siamo al bivio, vi diamo la possibilità di sfruttare meglio una cosa che esiste già, che può piacere poco o niente ed era forse sbagliata dall'inizio, ma è un'opera che esiste, o chiudiamo la porta e facciamo sì che vadano a un altro territorio? Non tanto e non solo per perdere soldi, ma per

il consumo di suolo che sarebbe altro che doppio, triplo di un chilometro, perché, se io sono l'azienda di Sant'Agata e ho bisogno di una pista con un chilometro, se me la faccio a Sant'Agata, non credo che la facciano su una pista di roller, ma la faranno, credo, in terra agricola. In questo progetto io (e credo non solo io) ho capito che c'è un elemento di novità che non c'era ad oggi, che è quello dell'università in base alla ricerca e lo sviluppo e qua entra e fa il paio con quelle aziende che abbiamo nominato prima e, probabilmente, non solo e, allora, anche qui c'è questo elemento di novità che non va sottovalutato.

Andiamo avanti nella mia semplicistica disamina politica. Questa necessità, quindi, rappresenta un bisogno, a mio parere anche collettivo, per quello che c'è dietro, di valore economico, di sociale, di produzione di ricchezza sostenibile e, quindi, di coesione sociale. Queste aziende, di solito, da quanto mi risulta, sono anche nel settore, hanno anche un lavoro di qualità. Devo sbrigarmi, bene. Se si affianca anche la ricerca e lo sviluppo attraverso queste novità, che sono Masa e l'Università, sono un altro elemento che ci deve far arrivare alla decisione finale. Questo progetto - prima di dire sì - è sostenibile? Ha dei costi, è indubbio, c'è un chilometro in più di asfalto, c'è del parcheggio semi impermeabile, dove "semi" non è il termine modenese, vuol dire proprio metà, così come i semiconduttori non sono conduttori. Se è semi impermeabile, vuol dire che permea abbastanza. E' un punto di equilibrio.

Non ti sto criticando, Bertoldi. Credo che sia un punto di equilibrio, mi fido di Arpae, come di Arpae si fidano le associazioni ambientaliste che nelle osservazioni del 2021, manifestando il loro pensiero (ho bisogno di un po' di più, sfruttandoli per le delibere. Grazie, Presidente), anche critico, chiosano nelle loro osservazioni "Ci fidiamo di Arpae e contiamo su di te". Lo dico male, è scritto molto meglio da chi l'ha firmata, così come mi fido io di Arpae e credo e spero tutti e 33. Come valutiamo la sostenibilità? I costi, perdo un chilometro di terreno, perdo centinaia di metri quadrati, di parcheggi semi impermeabili, okay, è uno svantaggio, bisogna essere chiari. Che cosa acquisto? Acquisto della ricerca, lo sviluppo, l'aiutare delle imprese a evolversi nei motori, nell'arrivare a un motore pulito. Oggi che cosa ho? Un motore termico che crea rumore e inquinamento anche a chi ci abita, soprattutto a chi ci abita. Voglio arrivare a breve - medio termine a un motore che non inquina più e che non fa più rumore. Serve davvero il chilometro lanciato per arrivare a questo?

Io sono un povero avvocato di provincia, mi fido di quello che mi dicono. Sì, se mi viene portata una ragione per cui è talmente inutile per le aziende, non dico una perizia tecnica, però un contributo significativo, sono disposto a cambiare idea. Abbiamo quasi finito. Dire di sì per noi vuol dire consentire i vantaggi dell'interesse della collettività, che ricadano direttamente e indirettamente su Modena Città e non solo, siano perseguiti. Lo facciamo con un progetto che ritengo, se mantenuto quanto prescritto da Arpa di cui ci fidiamo, da Arpae di cui ci fidiamo, quindi per la tutela delle acque, dell'aria e delle orecchie, è sostenibile. Paradossalmente, potrebbe essere anche un'occasione per portare a termine quelle opere che avrebbero già dovuto fare per la frazione, parliamo delle barriere anti rumore, parliamo di un ingresso alternativo che non obblighi sempre e comunque a passare per la frazione e, quindi, se non è un risarcimento, è comunque un'opportunità di migliorare.

La pista esiste già e, urbanisticamente, al netto di questa delibera, se non esistesse, prevedrebbe già alcune cose. Già si fanno eventi e quant'altro. Non è questo che cambia, prevede già impossibili servizi quali alberghieri e/o ristorazione di servizio, non glielo impediamo non votando oggi, quindi qual è il cuore di questa scelta oggi? Ci facciamo fare o no il chilometro lanciato? A chi serve questo chilometro lanciato e i parcheggi annessi? Serve, a mio parere, soprattutto a quello che ho detto sopra. Per questi motivi, noi sosterranno questa delibera e sosterranno l'ordine del giorno che chiede alla Giunta, come ha illustrato bene Manicardi, di stare attenti, ma, soprattutto, di riportare in questa sede e in città l'esito dei controlli, l'esito

dell'evoluzione dei provvedimenti, le prescrizioni che sono state adottate affinché chi abita lì, i cittadini in generale e il Consiglio che noi rappresentiamo tutti sappia come stanno andando avanti le cose. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Moretti."

La consigliera MORETTI: "Grazie, Presidente. Il nostro voto al progetto di ampliamento dell'autodromo di Marzaglia, il voto che il nostro Gruppo intende esprimere, è un parere fortemente condizionato a tanti se. La conditio sine qua non è un target non disgiunto per noi, deve essere il puntuale raggiungimento di obiettivi strategici di sostenibilità ambientale e territoriale in tema di aria, acqua, risorse, rifiuti, suolo, ecosistema, rumore, energia, viabilità. Tra l'altro, ricordiamo che l'autodromo di Modena compare tra le grandi aziende nazionali che nel 2012 hanno sottoscritto un protocollo con il Ministero dell'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, indirizzato alla riduzione dei gas a effetto serra e la gestione sostenibile delle risorse naturali. Anche il nostro DNA politico è da sempre favorevole agli investimenti in infrastrutture a sostegno dello sviluppo delle imprese locali, ma non solo. In questo caso, come dire, noi vorremmo sostenere il dichiarato valore aggiunto - il dichiarato valore - che l'autodromo divenga un asse strategico di rilievo nella ricerca, nell'innovazione, nella transizione ecologica nel settore dei motori e dell'automotive che nella nostra provincia ha innegabilmente uno dei suoi baricentri, un baricentro, un cuore pulsante, un cuore che pulsa a livello oserei dire planetario.

Pensiamo a Masa, che, comunque, rappresenta inevitabilmente un unicum, quindi questi obiettivi dichiarati sembrano garantire una prospettiva alla tradizione locale in termini di innovazione e specializzazione, una fusione tra la tradizione locale che da oltre un secolo che caratterizza la nostra Terra con la transizione e l'innovazione e la possibilità che il nostro territorio diventi un punto di riferimento nazionale per quelle start up e quei dipartimenti universitari e della ricerca che si occupano di servizi alle aziende motoristiche nella direzione dell'evoluzione tecnologica più green, più da avanguardia. Purtroppo, però, da un lato siamo oggi chiamati ad assumerci l'impegno e la responsabilità di avallare questo progetto, noi non dimentichiamo che abbiamo a cuore tutte le garanzie sulla realizzazione delle opere di mitigazione, di compensazione, di verifica dei rischi sulle falde, sulla qualità dell'aria, già fortemente compromessa, non solo nella nostra pianura, ma anche proprio sulla vita, sulle persone, già compromessa nell'area di Marzaglia, un'area già impattata o candidata a esserlo da altre infrastrutture. Pensiamo all'annunciato ampliamento dell'aeroporto, alla bretella, quindi un sito su cui convergono o sono candidate a convergere altre afferenze, per cui a noi si impone di stare molto attenti, di prestare molta attenzione a tutti gli elementi che per la Regione, per il Comune e per Arpae costituiscono un elemento fondante, strettamente necessario al progetto stesso, quindi noi non vogliamo che tutto ciò che sulla base delle raccomandazioni deve accompagnare il progetto, resti nell'ambito delle ipotesi, senza una garanzia sulla loro realizzazione e sui precisi tempi ed è per questo che abbiamo sottoscritto convintamente l'ordine del giorno di cui il primo firmatario è il consigliere Baldini e che sposiamo a pieno perché non stiamo parlando di cose di poco conto, ma di impermeabilizzazione dell'interno nuovo tratto, di un chilometro seminterrato, così come dei parcheggi per proteggere le falde acquifere. Parliamo di monitoraggio costante del rumore, uno degli elementi che ci è stato detto essere uno dei più critici e impattanti, della qualità dell'area e dell'acqua, ma non solo. Basta prendere le osservazioni fatte sia dalla Regione sia dallo stesso Comune di Modena che indicano come siano necessarie opere specifiche per rendere sostenibile, compatibile il progetto alle normative attuali. A più riprese è stata già ricordata la nostra stessa Costituzione, gli articoli 9 e 41, la tutela dell'ambiente che è stata espressamente inserita dalla legge costituzionale già citata dell'11 gennaio 2022.

Qui stiamo parlando di cose per cui non è sufficiente, bisogna assolutamente verificare queste buone intenzioni e questi impegni che devono essere senza vincoli e senza scadenza. Leggiamo, ad esempio, le prescrizioni di Regione e di Arpaie che dicono che, senza la realizzazione della viabilità di accesso al comparto prevista con il progetto di ampliamento, non sarà possibile organizzare eventi a elevata presenza di pubblico. Se l'obiettivo del progetto è quello di aumentare iniziative a presenza di pubblico, allora questo elemento non solo deve essere oggetto di prescrizioni, ma dobbiamo accertarci che sia un vincolo preliminare, attuato preliminarmente al primo stralcio attuativo. Proseguiamo nella lettura di altre osservazioni. Il progetto non prevede la realizzazione di una pista ciclabile, contrariamente a quanto previsto dal nuovo Codice della Strada. Tale obbligo può considerarsi, tuttavia, funzionalmente assolto sulla base della realizzazione dei percorsi naturalistici ciclabili e pedonali previsti nell'ambito del progetto.

Questi percorsi naturalistici da chi saranno realizzati? Con quali tempi e con quali risorse? Proseguiamo nella lettura: l'intersezione tra la strada in progetto e via dell'aeroporto presenta alcuni elementi non conformi alla normativa in materia di intersezioni stradali alle corsie di emissione su entrambi i rami, non ammessi per le strade di categorie in ambito extraurbano. Di fatto, quindi, sembra che sia garantito il fatto che non ci troviamo di fronte a un assetto viario potenzialmente insicuro e non in regola. Abbiamo avuto delle garanzie in tal senso e queste prescrizioni saranno attuate. Sempre su questo fronte, suona come chiaro il richiamo della Regione relativo alla necessità di regolarizzare l'utilizzo di parcheggi scambiatori e navette, oltre che individuare percorsi viabilistici alternativi per accedere al comparto. Secondo noi, questa premessa deve essere certa e preliminare. Sul punto dell'impiego della ghiaia, ha già parlato il collega Bertoldi. Quello che c'è stato, ci è stato assicurato che non sarà spostato un granello di ghiaia da lì, ma verrà dislocato senza che ne escano, in base alle caratteristiche del materiale.

Abbiamo, poi, di fronte anche tutto il fronte dell'inquinamento acustico e dell'aria, con l'installazione di una rete per il monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria. Anche in questo caso, abbiamo visto degli intenti senza delle chiare garanzie e vincoli, che noi, invece, chiediamo forti e chiare. Inoltre, non ci sono delle garanzie chiare rispetto alle opere compensative. Viene detto che queste, come la piantumazione di alberi, possono avvenire fuori dal comparto. Questo che cosa significa? Che possono avvenire anche in altre parti della provincia perché, se così è, questo non va bene. Noi crediamo che queste vadano gestite all'interno o, comunque, nelle strette immediate vicinanze del comparto e su questo noi pretendiamo delle risposte chiare oggi e vincolanti anche domani. Noi vorremmo fidarci, ma si tratta di un progetto importante e impattante, in cui il confronto con la città e i diretti interessati di Marzaglia noi crediamo che non doveva essere liquidato con un'ultima Commissione con i Consiglieri, convocata per martedì, due giorni fa. E' vero che le Commissioni sono iniziate venerdì 17 giugno, ma l'ultima Commissione due giorni fa, nello stesso giorno l'Assemblea pubblica con i cittadini di Marzaglia, non ci sembra molto accettabile.

Questo l'hanno rimarcato a più riprese anche gli stessi cittadini in quell'Assemblea, quindi noi inviteremo a un viraggio netto, metodologico, nel metodo, nel senso di una partecipazione maggiore, di una preventiva sistematica divulgazione e condivisione. Tra l'altro, quella sera a Marzaglia è emerso tutto il tema della consultazione dell'ambiente, il fatto dell'importanza che fosse più operativa, il tema del fatto che non sono state preventivamente coinvolte e informate le associazioni. Io, quindi, inviterei a una reale, non solo dichiarata condivisione preventiva perché questo modo di procedere rischia di offendere prima di tutto i cittadini e lo stesso Consiglio che non può trovarsi ancora una volta, ricordo come nel caso dell'ampliamento del polo Conad della Saccà, dover decidere su un progetto di fatto a scatola chiusa, senza garanzie sulla realizzazione di opere e interventi che lo rendono compatibile con il contesto con cui si inserisce, cosa che adesso non è chiaramente scontata. Noi crediamo che sia giusto in un certo senso allargare, se questo è vero, la

pista prova di Marzaglia, se l'obiettivo è quello di dare un supporto allo sviluppo, alla ricerca dell'automotive, alla transizione ecologica, alla transizione occupazionale che anche a noi sta molto a cuore e che non dimentichiamo, ma noi faremo di tutto per far onorare le prescrizioni che sono state date per monitorare a garanzia dei diritti di tutti i cittadini e, soprattutto, di quelli di Marzaglia."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Silingardi."

Il consigliere SILINGARDI: "Grazie, Presidente. Come al solito, mi preparo un discorso, ma sono tante le sollecitazioni e, quindi, qualcosa devo cambiare. Pensavo di dovermi occupare del Consiglio Comunale di Modena, invece sono stati tirati in ballo San'Agata, Roma, Torino. Do una notizia, adesso non lo vedo: rispetto a Milano, ad esempio, dove la totalità del consumo di suolo spazza via undici ettari di aree verdi, in controtendenza Torino, che inverte la rotta e inizia a recuperare il terreno, sette ettari di suolo riconquistati nel 2018. Non lo dice il consigliere Silingardi, lo dice l'Ispra. Siccome questa cosa l'avevo già sentita nella scorsa consiliatura, mettiamo un po' di puntini sulle i. Siccome è stato tanto tirato fuori Torino, Torino, lo dice l'ISPRA, in controtendenza ha eliminato ettari di cementificazione.

Quello che apprezzo molto di questo progetto è come è stato presentato perché, davvero, siete stati molto, molto bravi. Se prendo la slide sugli obiettivi del nuovo autodromo, quando l'ho letta ho detto "Accidenti, una cosa fantasmagorica". Studi, ricerche, tecnologie, tre obiettivi, mobilità sostenibile attraverso lo sviluppo dei motori elettrici, mobilità smart attraverso Masa, guida connessa, tutto condivisibile, ma ripeto la domanda che ho già fatto e non dovete tanto rispondere a me, ma, ad esempio, a una signora, alla quale non avete risposto a questa domanda, che l'altra sera nell'Assemblea che si citava ha posto la stessa domanda: in tutto questo, i 1500 parcheggi a che cosa servono? La tribuna da 2 mila persone a che cosa serve? Perché, allora, se anche quello è un obiettivo, lo dovevate scrivere nella slides, servono a fare delle gare, ditelo, ha ragione Bertoldi.

L'ha presentata benissimo, peccato che non è tutto solo questo e su questo c'è uno storico, è già stato ricordato. Questa deve essere una pista per la guida sicura, perché non poteva essere autodromo, Enrica Manenti l'ha spiegato benissimo. Con un candore quasi commuovente, in Commissione ci sono venuti a dire "La guida sicura non poteva essere fatta, abbiamo fatto altro". Perché? Perché lo Stato non ha recepito la direttiva. Io chiedo chi si è andato a leggere la direttiva qua. Se volete, ve la do, è qua, ce l'ho, in nessuna parte la direttiva dice che lo Stato membro deve prevedere dei corsi di guida sicura in pista protetta. Non lo dice. Se altri Paesi lo fanno, va bene, ma non lo dice. Quella, quindi, era una scusa, è stata fatta una narrazione 2008 che è stata disattesa dalla realtà. Sulle slides, leggo a pagina 53, con ammirabile enfasi anche qui, che non saranno aumentati i trenta giorni di deroga previsti attualmente. Allora uno dice "Bravi", però la norma dice che non possono essere di più trenta.

I concerti, ci hanno detto che è stato fatto uno in dieci anni. In sostanza, dicendo questo, dite "Gli diamo il massimo concedibile". Potevate dire "No, non ve ne diamo più di 15, ve ne diamo zero, ve ne diamo uno", no, trenta, però verrà fatta un'istruttoria attentissima. Io ho fatto una domanda, la discrezionalità del Comune, visto che c'è un procedimento, come tutti i procedimenti amministrativi, e mi è stato risposto "Noi valutiamo se sono trenta o di più". Diamo una deroga a seconda del fatto che stiamo nei trenta, che sono quelli concessi non dal Comune, ma dalla norma, punto. Il procedimento amministrativo ha sempre come finalità l'interesse pubblico. O l'interesse pubblico è declinabile come meglio riteniamo, c'è chi ritiene che sia importante che una macchina in un rettilineo riesca a mettere la terza, perché ci è stato detto questo, e c'è chi, invece, ritiene che l'interesse pubblico più importante sia quello della salute dei cittadini.

Qui il problema di fondo, che è politico, perché qui nessuno contesta i rilievi Arpae che, però, se li leggiamo attentamente, mettono dei punti interrogativi, poi ci sono le mitigazioni, le compensazioni, è vero e su questo qualcosa dirò. Qui, in realtà, ci sono tante cose da dire su tanti aspetti. Purtroppo non c'è il tempo per fare tutti i focus necessari, ma anche qui in una slide si parla di un dettagliato programma di opere per il miglioramento del valore ambientale del territorio di Marzaglia, che è stato ribadito anche qui. Benissimo. Consumo di suolo, conosciamo tutti questo termine, non è che noi siamo contro il consumo di suolo perché ci piace più l'erba del cemento. Sì, è anche questo, ma perché sappiamo perfettamente che consumo di suolo significa peggioramento delle condizioni di corretta regolazione del clima. Vediamo tutti cosa stiamo vivendo, di habitat delle specie, di ecosistemi, di corretta conservazione di diversità, di cattura e stoccaggio del carbonio, di corretta regolazione della qualità delle acque. Qui noi, oggettivamente - il dato è questo - consumiamo suolo per 140 mila metri quadrati in più rispetto allo stato di fatto, per un totale di 415 mila metri quadrati. Da Aristotele ci sono dei concetti della logica che qui mi sfuggono, ma questo determinerebbe un miglioramento del valore ambientale del territorio. Noi aggiungiamo 140 mila metri quadrati di consumo di suolo, però miglioriamo. Impermeabilizziamo circa 90 mila metri quadrati in più rispetto allo stato attuale, stando ai dati. Anche qui, questo è divertente, quando conviene, si citano le percentuali. E' vero, è un numero percentuale più basso, peraltro non di tanto, di un 7 per cento rispetto al progetto approvato nel 2008, ma, in realtà, è un 15 per cento in più rispetto allo stato attuale.

Anche in termini percentuali, se mi permettete, rispetto allo stato attuale, dire che c'è un miglioramento del valore ambientale del territorio, non lo so, boh, mi sfugge, sarà colpa mia e, comunque, il dato numerico, anche rispetto al progetto approvato nel 2008, figuriamoci rispetto allo stato di fatto, abbiamo un aumento dell'area impermeabile, 90 mila metri quadrati in più rispetto all'attuale, però miglioramento del valore ambientale eh. Qualità dell'aria, l'abbiamo già detto, Arpae, della quale ci fidiamo, stima un incremento "significativo delle emissioni rispetto allo stato attuale, più 135 per cento quanto a PM10, più 122 per cento quanto a ossidi di azoto". In loco, poi si dice, come è stato ricordato, che si sparge. Se consideriamo il mondo intero, diminuisce ancora. E' un dato tecnico, ma qui interviene la politica. Ciò che oggi divide non è il chilometro, è come valutiamo quello che c'è fuori di qua. Lo stato attuale del clima ci permette, anche non intensi, piccolini, se li spargiamo su tutto il territorio comunale, peggioramenti della qualità dell'aria? Io dico di no, ma prendo atto che la maggioranza di questo Consiglio dice di sì e in democrazia vince la maggioranza, quindi sarà così. Io questa sera vado a casa dai miei figli e dico: Io ho votato così perché credo che con questa situazione che non è emergenziale, smettiamo di dire che lo è perché ormai è consolidata e strutturata, io credo che non ci possiamo permettere un più 135 per cento, anche se in luogo di aumento di PM10.

C'è, poi, il discorso di fondo - Condivido molto quello che è stato detto da Paola Aime-del modello economico sociale che abbiamo in testa. Mi tirerete fuori, in modo bipartisan e buono partisan, la crescita felice, tutte queste cose qua. Io credo che in questa situazione o mentalmente ci mettiamo nella logica di una rivoluzione mentale, di prospettiva valoriale dove non facciamo passare queste dinamiche oppure siamo destinati a quello che non dei fanatici, ma gli scienziati ci indicano, cioè l'estinzione. A me non piace, quando parlo di lotte ambientali, citare Greta Thunberg perché, normalmente, preferisco citare dati e studi scientifici, però, siccome in passato molti, anche qualcuno qui dentro, soprattutto del periodo del fenomeno mediatico, si è fatto qualche selfie in giro per Friday for Future, ricordo le parole di Greta Thunberg e le condivido "Siamo all'inizio di un'estinzione di massa e tutto quello di cui riuscite a parlare sono soldi e favole di crescita economica senza fine. Come osate?"

Se questo progetto fosse davvero quello che avete narrato negli obiettivi e solo quello, allora sì, se ne poteva discutere. Sulla delibera precedente abbiamo fatto, in sostanza, una valutazione

positiva, ma non è questo. L'astensione non è un voto contrario e l'abbiamo anche spiegato. In ogni caso, ti chiedo di non interrompermi, grazie. Parla dopo, fai la dichiarazione, dirai quello che ti pare. Se fosse quello, va beh, ma non è solo quello. Ripeto la domanda: se fosse quello, a che cosa servono i 1500 parcheggi che dovevano essere 300, anche quando si facevano le gare. No, li quadruplichiamo, facciamo una tribuna da 2000.

Non sono un tecnico nemmeno io, faccio l'avvocato, ancor meno di provincia, anche se adesso mi sposterò a Torino per risolvere i problemi del consumo di suolo di Torino, però Toyota, che avevo citato prima, non fa nessun chilometro lanciato. Saranno meno bravi, non lo so. Interviene negli Stati Uniti su un circuito già esistente di due chilometri e mezzo, dove non c'è nessun chilometro lanciato, punta sulla guida autonoma, ricostruendo le situazioni che ci verificano in città. E' questo che fa Toyota. Se si facesse solo questo, anche qui voterei tranquillamente. Siccome non si fa solo questo, si fa tutt'altro. Ripeto la domanda, spiegatemi a che cosa servono i 1500 parcheggi più le navette e tutto il resto.

Sulle navette, ho fatto una domanda specifica, ha ragione Bignardi, quando dice "E' come ci spostiamo". Ho fatto una domanda specifica e mi hanno risposto "Boh, non lo sappiamo, vedremo". Nel frattempo, però, facciamo tutto quello che dobbiamo fare, il consumo di suolo e tutto quanto. In realtà, io credo che il compito della politica sarebbe quello di individuare i veri bisogni della società. Diceva qualcuno che andrebbe ristudiato a ciascuno secondo i suoi bisogni e, invece, la si continua a far ruotare attorno a dei desideri creati artificialmente e alcuni interessi forti, importanti e assolutamente legittimi, ma altrettanto legittimo è il bisogno di un ambiente sano e salubre. A questi bisogni questo progetto, secondo noi, non risponde. Risponde al bisogno di mandare 1500 auto a parcheggiare a Marzaglia, a qualcuno di usufruire delle spa o dei garage di lusso. Legittimo, ma non ci convince."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bosi."

Il consigliere BOSI: "Grazie, Presidente. Buona sera a tutti. Il progetto in discussione relativo all'ampliamento dell'autodromo di Marzaglia nasce, a nostro avviso, con obiettivi importanti e condivisibili da parte nostra per lo sviluppo del settore delle automotive di tutta la filiera produttiva e della ricerca di settore a Modena. Noi pensiamo che progetti come questi siano importanti per lo sviluppo delle nostre imprese e per la creazione di nuovi posti di lavoro sul nostro territorio. Come spesso diciamo, infatti, bisogna sostenere in tutti i modi le imprese perché sono loro che creano la ricchezza e non l'assistenzialismo e la burocrazia. Come hanno detto bene i consiglieri Bertoldi e Moretti, auspichiamo che l'Amministrazione comunale, da un lato, ascolti maggiormente i residenti, prevedendo anche delle opere di compensazione nei loro confronti, come, ad esempio, la riqualificazione della zona adiacente alla chiesa di Marzaglia e, in particolare, le scuole di proprietà comunale.

Dall'altro lato, auspichiamo il massimo rispetto delle prescrizioni inerenti il rumore e l'inquinamento dell'aria e dell'acqua e una gestione degli orari di apertura della pista che tenga conto delle esigenze dei residenti. In conclusione, non possiamo non notare che la maggioranza di centrosinistra sui temi importanti come quello dello sviluppo del nostro territorio è spesso divisa, con visioni strategiche opposte. Infine, noi continueremo a essere un'opposizione costruttiva e responsabile e per questo voteremo a favore della delibera, perché, a nostro avviso, fa il bene della nostra comunità. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Lenzini."

Il consigliere LENZINI: "Grazie, Presidente. Ho ascoltato con interesse questo dibattito, soprattutto l'intervento di Silingardi, che si vedeva, è stato davvero molto partecipato, molto vero e

sincero e porta problemi che sono assolutamente condivisibili. Il cambiamento climatico e l'inquinamento non sono temi rimandabili, bisogna essere alle volte ortodossi e intransigenti su queste tematiche. E' altrettanto vero, però, ed era quello che forse cercava di esprimere anche Carpentieri nel suo intervento, che bisogna cercare di disarticolare quanto più possibile i temi ambientali da quelli di sviluppo e sostenibilità, anche economica. Disarticolare non vuol dire non considerare l'insieme, voglio essere molto chiaro e non frainteso. Disarticolare vuol dire che bisogna arrivare a uno sviluppo economico che non abbia un impatto negativo da un punto di vista ambientale. Si chiama transizione ecologica, altrimenti non sarebbe una transizione, sarebbe un "siamo già arrivati". Carpentieri nel suo intervento voleva dire che, probabilmente, spesso senza fare polemica, ma per far capire la difficoltà e la differenza tra essere l'opposizione e essere in maggioranza, quindi avere responsabilità anche diverse. Eravate No Tav, ma l'avete votata, No Tav e l'avete fatta. Eravate contro l'inceneritore a Parma e poi, alla fine, avete vinto a Parma contro l'inceneritore, l'avete fatto. A Torino avete fatto sette ettari in meno, noi 210. In una partita a basket, proporzionando gli abitanti, saremo 988 a 7. Modena batte Torino 988 a 7.

E' questa la difficoltà, però i 988, paragonati ai 7, perché sono solo 210, considerando le dimensioni di Modena - Continuo a cercare città che abbiano in percentuale cancellato più espansioni programmate rispetto a Modena - vanno connaturate ed equilibrate su quello che, invece, è tutto un altro aspetto dello sviluppo e della sostenibilità economica e della cittadinanza nel suo più ampio aspetto: il lavoro è un pezzo importante di cui si deve occupare la politica. Come diceva Bignardi, questa delibera è strettamente collegata a quella di prima perché questo è un tassello, come il Masa, quella pista dentro la città di cui si è parlato prima (abbiamo quella in città, ma serve anche l'altra), e il Dast che stiamo cercando di realizzare alle ex Fonderie, di cui abbiamo parlato e che abbiamo votato qualche settimana fa. E' un tassello per cercare di dare una svolta e continuare a fare in modo che il nostro territorio sia riferimento, da questo punto di vista, non riferimento di uno sviluppo di vecchio tipo e modello, inquinante, non attento all'ambiente, ma di un modello che abbia alla base l'elettrico, la guida autonoma, l'idrogeno.

Questo è l'obiettivo, non dire "Fa tutto schifo, non facciamo più niente". Ci dobbiamo convertire a un modello più sostenibile. Se convertirsi a un modello sostenibile pensiamo che lo facciano solo i privati o schioccando le dita, allora stiamo rinunciando al ruolo della politica e stiamo incrociando le dita, sperando che tutto vada bene. Noi a questo non ci stiamo, cerchiamo e lavoriamo per portare a Modena tutta quella infrastruttura, tutto quell'humus, tutta quella rete, tutto quel substrato che permette alle imprese di fare quella trasformazione e transizione, restando competitivi. Cerchiamo di essere attrattivi verso chiunque voglia fare quel tipo di trasformazione. Dove pensate che vadano tutte le case automobilistiche a fare le prove su freddo? Mettono le macchine in frigo? No, vanno tutte in Svezia, alla pista (...). Quando si tratta di fare le prove ad alta velocità, dove vanno? Vanno a Nardò, vanno tutti lì. L'Audi va a Nardò. La nostra ambizione è fare in modo che Marzaglia diventi, dal punto di vista dello sviluppo e della ricerca sulla guida autonoma e sull'elettrico, un riferimento. Solo per le nostre case automobilistiche che sono super performanti del nostro territorio? Se è possibile, no, qualcosa di più.

Quell'albergo che sembra sia l'Holiday Inn, di trenta posti e tutti sanno che un albergo di trenta posti nel 2022 è destinato a chiudere perché ha una prospettiva, i tecnici che lavorano lì e fanno i test fino alle 16 del pomeriggio vanno avanti a lavorare fino alle 22 di sera per analizzare i dati, scaricarli, decidere come fare le prove il giorno dopo, che cominciano alle 8 e forse è comodo avere un hospitality di fianco. Magari il tecnico della Ferrari a Maranello va a casa. Non sarà realizzato subito, quindi, se abbiamo l'ambizione che venga Audi o Toyota, magari i tecnici arrivano in aereo e devono dormire da qualche parte. Chi va a fare le gare, magari, va a stare in centro, così, dopo aver fatto la gara, va a vedere anche il centro di Modena, non prende hotel a Marzaglia. Queste sono cose assolutamente collaterali.

Nella ricostruzione, peraltro, che faceva la Rossini, prima Rossini non voleva assolutamente dire che lei è pesante, ma è sintomatico il fatto che nella mia gesticolazione abbia frainteso e cambiato la narrazione, esattamente come fatto in questa delibera, quindi è anche una figura retorica. Stavo dicendo che lei è molto brava perché, da quello che diceva e io interpretavo, lei sarebbe favorevole a questa delibera, ma deve trovare un modo per dire che qualcosa non va, quindi si arrampicava dicendo.

Possiamo anche prendere in giro la maggioranza, dicendo che c'è l'elettrico e, invece, non è vero niente, ma l'università che mette un pezzo di università all'interno del circuito di Marzaglia e a un certo punto scopre che, cavolo, non si fa l'elettrico, che cosa facciamo qui? I meccanici e le ombrelline. L'università ha messo all'interno del circuito dei luoghi di analisi, ricerca e innovazione. Se non è un progetto condiviso, strutturato e serio, che senso ha che l'università vada a mettere all'interno del circuito dei laboratori? Bisogna cercare di costruire le narrazioni sulla completezza. L'università è un pezzo importante, ma non solo. Ricollegandomi a quello che ho detto prima, l'università è un altro esempio bellissimo, in Italia è considerata di altissimo livello, ma ha come problema il fatto di essere accademica. L'università, la scuola, la formazione in Italia sono considerate accademiche, poco calate nelle esigenze delle imprese. In un'altra delibera abbiamo visto la CPC, adesso l'università va a fare ricerca nel luogo in cui fanno ricerca le case automobilistiche.

Non so se avete occasione, ma i tecnici di queste case automobilistiche dicono che Marzaglia è troppo piccola per fare certe cose. Il chilometro lanciato è una pista che diventa modulare, contemporaneamente può essere usato il pezzo nuovo della pista per fare ricerca e usare il pezzo vecchio per fare esattamente quello che hanno sempre fatto. Se dieci, quindici anni fa, io non c'ero, non so come quella delibera è evoluta, sono venuti pensando di fare guida sicura, sono un'impresa privata, hanno fatto un piano industriale che non si è rivelato funzionale e, quindi, hanno spostato sulle case automobilistiche. Ce l'hanno raccontato, hanno iniziato a fare test e hanno rimesso in paro i bilanci grazie alle case automobilistiche del territorio che andavano a fare dei test lì, quindi che cosa chiedono in collaborazione con le case automobilistiche? Sviluppiamo questa cosa e noi dobbiamo dire "No, non sviluppatela"? Dopodiché, il tema dell'equilibrio. Cercando di essere oggettivo, è chiaro che questo tipo di realizzazione e infrastruttura ha delle conseguenze dal punto di vista ecologico ambientale, ha delle ripercussioni. Il timore sulle falde acquifere c'era, ma possiamo rilevare che in tutte le rilevazioni non è mai stato trovato nulla? In tutti questi anni hanno sempre dato zero i sensori che misurano quello che può essere passato nelle falde.

Possiamo assumerlo come dato? Non dico non essere preoccupati, ma assumerlo come dato del fatto che, tecnicamente, ad ora, quello delle falde non è un problema. Il rumore è sicuramente un problema, tanto che in questo progetto di modifica del progetto è stato inserito un aumento delle dotazioni di protezione del rumore, anche nella parte vecchia del circuito, non solo in quella nuova. Sulle trenta giornate ci hanno spiegato che, da un punto di vista formale, com'era formulata, come dice la legge, che dice trenta, se ci vai a fare una discoteca, superi, ma non è attività motoristica, quindi puoi farlo. Quel trenta non è una ridondanza sulla normativa nazionale, è una tutela per evitare che oltre ai trenta, dal punto di vista motoristico, ce ne siano delle altre di carattere diverso.

E' difficile, l'inquinamento è stato compensato con ettari di bosco e pannelli fotovoltaici. Va bene? No, sarebbe meglio non averlo neanche provocato l'inquinamento, ma dobbiamo tenere quell'equilibrio e valutare. Questa sì che è una scelta politica, ma la scelta politica deve essere oggettiva, non andando a mistificare le posizioni degli altri. Nell'onestà intellettuale nel dire "Ah, no, non serve a niente", no, noi crediamo che serva, quel discorso che facevo prima, quindi che cosa facciamo? Abbiamo in mente un tipo di sviluppo che minimizza quanto più possibile l'impatto

ambientale e cerca di compensarlo nella sua totalità. Questo è lo spirito con il quale noi votiamo questa delibera."

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego, Sindaco."

Il Sindaco MUZZARELLI: "Alcune considerazioni che credo necessarie sul metodo, sul merito, sulle azioni. Parto dai miei appunti di un'iniziativa fatta il 27 luglio 2020, relativa alla Conferenza stampa, per presentare il progetto dell'Automotive. La prima cosa è "Non si dica che non si sapeva di questa roba" perché abbiamo fatto un convegno specifico con l'assessore Colla, con Motor Valley Emilia-Romagna. Riparto da quel giorno per segnalare i tempi dell'informazione, della discussione e del metodo. In quel giorno dissi "Oggi è una giornata importante (come quella di oggi) per dare forza a una grande passato che vogliamo proiettare nel futuro. E' una missione per continuare a essere a Modena una comunità che vale. Vogliamo assumere la responsabilità di cambiare con competenza e passione per costruire nuova bellezza, nuovi sogni, nuovo lavoro di qualità, difendendo e valorizzando l'ambiente con energie sostenibili" e ho aggiunto dopo, oltre l'elettrico, il progetto dell'Hydrogen Valley sull'idrogeno che stiamo portando avanti.

Motor Valley Fest in tre anni di iniziative ha fatto convegni di livello internazionale. Invito a leggere la trasformazione veloce e rapida sul settore dei motori, una transizione, una trasformazione, un'accelerazione impetuosa, quindi dobbiamo dotare il nostro territorio di infrastrutture idonee a questa nuova fase necessaria al servizio del sistema della nostra ricerca universitaria, dell'economia, delle imprese e del lavoro, delle imprese sfidanti in questo nostro territorio, per una mobilità non inquinante, cogliendo le grandi novità. Se c'è una rivoluzione oggi, è la rivoluzione di quest'accelerazione. Bisogna che la cogliamo, altrimenti ci piantiamo in una discussione che non ha futuro, mentre oggi siamo dentro al futuro perché sta accadendo questo. Abbiamo approvato CPC in termini di primo passaggio, ma abbiamo già fissato le coordinate perché lì entro il 2023 usciranno almeno 8 mila veicoli elettrici a guida autonoma, quindi stiamo parlando di veicoli, non di macchine, stiamo parlando di elettrico, di idrogeno, di guida autonoma. Stiamo facendo una rivoluzione e quella rivoluzione è dentro il tessuto modenese.

Capisco che qualcuno ha la testa nel passato, ma bisogna ritrovare le condizioni per guardare anche al futuro, altrimenti tutto diventa più complicato. Di fronte a questo, tenere il nostro sistema produttivo nel binario del futuro, perché qui, se parli di impresa, sei subito marcato a vista, ma, senza lavoro e impresa, tutto diventa complicato, quindi, alla fine, se queste coniugano anche le tematiche ambientali e le assumono come forte strategia politica, allora bisogna starci dietro, bisogna dargli una mano perché possano accelerare ancora. E' questa la direzione di marcia. In un territorio in cui la creatività e la competenza hanno tanta forza, il settore dell'automotive è davvero in una straordinaria crescita e trasformazione, come la nostra università. Lo citerò brevemente perché voglio essere veloce, vi richiamo a guardare i dati dei tre anni dei convegni di Motor Valley Fest e vedere qual è l'accelerazione, al di là della tenuta dell'Europa su questo punto. Ormai la Germania, eccetera, hanno deciso di accelerare, ma l'hanno deciso le imprese. L'ha deciso il Governo politico e le imprese l'hanno assunto come elemento strategico, quindi noi abbiamo lavorato e stiamo lavorando per creare le condizioni con le fonderie, per creare le start up, per ragionare di una missione forte dell'automotive, delle tecnologie, dell'intelligenza artificiale e per affrontare la transizione anche occupazionale.

Quando abbiamo fatto i convegni, il nuovo Autodromo di Modena, abbiamo parlato di Modena come la città dinamica. Il nuovo Autodromo di Modena è il simbolo dell'evoluzione green della Motor Valley emiliana. Questo è quello che abbiamo detto nel 2000, quindi ho tutti i dati perché sono un maniaco nel tenere tutte le carte e tutte le questioni. Vi invito a guardarla con attenzione. Abbiamo poi detto dove collocare questa strategia dentro un progetto di innovazione

dell'economia modenese che ha bisogno di impianti fondamentali, un autodromo moderno, la fiera, lo scalo merci. Se vogliamo competere, ci vuole la logistica, altrimenti tutto diventa più difficile, se abbiamo una logistica su ferro con le potenzialità che stiamo costruendo. Adesso c'è la guerra, ma eravamo in dirittura di arrivo sul treno Modena Cina, quindi con le dinamiche e le case automobilistiche che erano favorevoli a usare il treno più di altro, quindi siamo su quel terreno di sfida.

Quando ragioniamo in questo modo, allora dobbiamo guardare quanto c'è di movimento e che cosa sta accadendo dentro le imprese e fuori. Lo dico perché, a un certo punto, abbiamo cercato di cogliere tutto questo. La nostra storia, le nostre radici sono molto forti, quindi Motor Valley è orientata al futuro dell'Automotive. Vedete, vorrei ricordare un punto. Vi ricordate Marchionne quando disse che la Ferrari non avrebbe mai fatto un'auto elettrica? La Ferrari farà entro il 2025 l'auto elettrica più bella del mondo. La Ferrari ha investito milioni di euro in un accordo con il Governo, 500 milioni, e sta lavorando per accelerare sull'idrogeno. Lo sta già facendo, non è che aspettiamo qualcun altro, lo sta facendo e ha bisogno di lavorare in questa direzione. La CNH, a proposito della Modena Terra dei Motori, non so se avete letto sul giornale, ha deciso di fare la sede di tutto CNH Industrial e ha deciso che il tassello fondamentale è a Modena, dove da Ottobre sarà inaugurato il Dynamic Driving Simulator, simulatore virtuale per i test di trattori. "Modena non è solo super car, ma anche trattori", ha tenuto a dire e qui stiamo parlando di 100 milioni di investimenti e di ragionare su 600 ingegneri che facciamo fatica a trovare. Stiamo ragionando di questo, di una trasformazione epocale e noi, come Modena, dobbiamo stare dentro questa trasformazione epocale, altrimenti tutto diventa più complicato, più difficile e forse allora abbiamo in mente un'altra roba, molto più depressiva e, quindi, è un'altra partita.

Quando abbiamo fatto il documento Motor Valley e abbiamo cominciato a leggere che cosa stava accadendo, abbiamo capito che dovevamo provare a muoverci, non solo per le 750 imprese, per i 22 mila lavoratori, per il fatturato di 10 miliardi solo in questa zona, ma soprattutto perché, dopo la legge n. 14, c'è un richiamo a tenere le imprese. Se scappano le imprese, diventa un disastro, invece dobbiamo tenerle e valorizzarle e qui in 40 km quadrati ci sono le imprese del settore più belle del mondo. Dopodiché, l'università è montata su e per la prima volta l'università si è messa d'accordo con le altre università, una cosa rivoluzionaria perché il progetto Muner è un'operazione delle quattro università, cosa rivoluzionaria rispetto al passato.

Il Motor Vehicle University of Emilia Romagna, la Valley Chain Moivies, il Cluster - ER Mech e tutte queste azioni sono in corso e consentono una trasformazione velocissima rispetto a un'altra proiezione di futuro. Io sono per montare sul futuro e, quindi, credo che questo sia l'elemento che dobbiamo prendere in modo più forte. Il dato che è uscito dall'ultima Motor Valley è che entro il 2035 ci sarà il sorpasso delle batterie elettriche, dei veicoli con le batterie elettriche rispetto a tutta un'altra mobilità, quindi una mobilità che inquina 99 volte meno rispetto a 100. Noi, quindi, dobbiamo stare lì dentro e per questo sono state assegnate risorse, 647 laureati, per andare in quella direzione. Per questo ci sono mille lavoratori di ricerca in via Emilia Ovest che stanno studiando con la ricerca della Maserati e per questo la Maserati ha deciso di entrare nel 2023 dentro alla formula 2 elettrica. Tutto questo viene fatto e studiato a Modena con persone che hanno messo la propria professione al servizio del futuro. Io penso che noi possiamo cercare di guardare e fare le cose per bene. Vogliamo provarle a fare per bene, però tutte le volte mi citate sempre la Germania. Vorrei ricordare che la Germania campa, come base economica, sul settore automotive, Audi, BMW, Mercedes, Opel, Porsche, Smart e Volkswagen. Stiamo ragionando di questo, un pezzo di questi comandano anche da noi perché la Lamborghini è in mano a Volkswagen. Stiamo ragionando in questo modo. Di fronte a queste visioni, noi dobbiamo fare un'altra scelta e ancora più forte. Ve la cito. Mentre noi abbiamo deciso di ragionare anche con i Sindaci dell'asse dell'auto

Brennero e faremo presto un incontro, abbiamo deciso un'altra cosa: stiamo rafforzando tutta la strategia delle relazioni ambientali con gli stakeholders europei.

Sono molto contento che gli stakeholders europei ci chiedono di fare qui i convegni, come abbiamo fatto. Ringrazio la Filippi per quello che sta facendo in giro per l'Europa. Qualcuno dice che va in giro, va a rappresentare Modena e la va a rappresentare perché i progetti europei del cambiamento dell'economia, del cambiamento culturale, del futuro sostenibile sono elementi che abbiamo assunto per rafforzare Zero Carbon Cities e GrowGreen. Sono due elementi che abbiamo assunto come strategici per cambiare perché abbiamo assunto il tema del cambiamento come elemento finale. Mi ha fatto molto piacere sapere che, dopo che sono venuti qui a fare un convegno, adesso ci chiedono di fare il summit europei a Modena. Vuol dire che non siamo gli ultimi della classe. Non ci tengo a dire il primo, ma non siamo gli ultimi della classe. Siamo nelle belle partizioni della strategia europea e questo è quello che dobbiamo fare. Questo è un tassello, è un'infrastruttura a servizio della competitività innovativa, sostenibile di un sistema. Questa è la grande sfida perché, se non sarà così, allora ci sarà un problema, ma, se sarà così, allora abbiamo vinto con il lavoro, con le imprese e con l'ambiente. E' questa la sfida che dobbiamo assumere anche questa sera."

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri interventi? Prego, assessora Lucà. No, okay. Assessora Vandelli? Neanche l'assessora Vandelli. Ha replicato il Sindaco, ci sta, ma per dovere ve lo devo chiedere. Invito a iscriversi per le dichiarazioni di voto, che, ovviamente, facciamo in modo congiunto sulle tre delibere e due mozioni. Prego, consigliera Aime."

La consigliera AIME: "Grazie, Presidente. Voglio dire, innanzitutto, che questo voto, che per noi, per il mio Gruppo Europa Verde - Verdi, è contrario a questo progetto, non è un voto maturato a cuor leggero perché la consapevolezza di distaccarmi da una coalizione e da una maggioranza, dentro la quale trovo tanti punti di incontro, è molto forte, però non è accettabile. Questo è un progetto fluido che ha subito una narrazione in penombra. Ci sono stati dei punti di luce, dei punti di ombra, è partito in un modo ed è arrivato in un altro. Ho sentito, addirittura, parlare di transizione ecologica. Guardate, rispetto a questo progetto, noi possiamo al massimo parlare di transazione ecologica, non di transizione, perché il punto è che i vari passaggi societari hanno sempre documentato come l'attività sia stata costantemente in passivo, con continue ricapitalizzazioni e che il progetto, così come impostato all'inizio, non era in grado di reggere economicamente. Da qui l'esigenza di trasformarlo in autodromo.

Sulla base di questa necessità, ossia di garantire la redditività di un investimento privato, noi abbiamo rinunciato alla tutela delle falde, alla vocazione agricola e sociale dell'area, alla tutela dei residenti della frazione di Marzaglia, alla realizzazione di politiche concretamente orientate alla sostenibilità.

Ora, non è che in sé per sé il progetto sia un demonio al 100%. Lo diventa per la zona in cui è stato realizzato, per la zona in cui viene ampliato e perché non c'è un contorno nella visione complessiva, economica, sociale, ambientale, forte abbastanza da accompagnarla non con la mitigazione sul rumore o sulle polveri che, alla lunga, l'ho detto anche nell'intervento prima, non possono mitigare, ma con una visione complessiva. Non è guardare indietro, è guardare ora e avanti perché noi siamo in una situazione in cui abbiamo bisogno di essere autonomi sotto il profilo energetico e alimentare. Se non raggiungiamo quello, se non vengono fatte delle azioni forti, potenti, in quella direzione, noi le aziende, Modena, il territorio, le salutiamo perché abbiamo bisogno di mangiare e di energia e su questo non ci siamo.

Il nostro voto su questo progetto non può proprio assolutamente essere favorevole, per cui sarà contrario. Sulle due mozioni - faccio un passaggio veloce - quello che viene richiesto nel

dispositivo, ossia un maggiore coinvolgimento con i cittadini, anche dei quartieri nell'ordine del giorno presentato da Manicardi e da Carpentieri, un monitoraggio della situazione, sono tutte richieste legittime che per noi vanno comunque a cadere su un progetto sul quale non siamo d'accordo, ma, visto che sappiamo fare i conti e sappiamo quelli che sono i numeri e questo progetto facilmente passerà, sarà votato e approvato, ritengo di dare un voto di astensione e non un voto contrario anche alle due mozioni presentate. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Baldini."

Il consigliere BALDINI: "Grazie, Presidente. Alcune brevi considerazioni per giustificare il voto del mio partito, favorevole a tutte le delibere messe in votazione, ovviamente alla mozione che ho sottoscritto come primo firmatario e, altresì, alla mozione a prima firma del consigliere Manicardi. Alcune brevi considerazioni, riallacciandomi in parte a quello che diceva prima il consigliere Carpentieri. Cerco di essere pragmatico, è stata una discussione molto interessante e appassionata, in cui si sono contrapposti i vari punti di vista e varie visioni, ma, dal punto di vista mio, personale, non ho elementi tecnici per contraddirre quelle che sono le valutazioni di Arpae e quelle che sono le prescrizioni, quantomeno per quanto riguarda le mie conoscenze.

Se, ovviamente - e non sono un tecnico - avessi una consulenza tecnica che mi va a contraddire quelle che sono le valutazioni di Arpae, farei differenti valutazioni. Nel momento in cui Arpae fa delle prescrizioni alla società proponente e nel momento in cui la società proponente si dichiara disposta ad aderire a queste prescrizioni e, comunque, entro un determinato termine, a porre in essere determinate opere o, comunque, a presentare delle integrazioni e compensazioni, io, dal mio punto di vista, visto che la mia forza politica non può non vedere con favore chi pone in essere degli investimenti sul nostro territorio, e qui stiamo parlando di investimenti di una certa rilevanza, per mia coscienza personale e anche per la mia visione politica, benché condivida alcune perplessità che sono state manifestate e anche quelle della consigliera Rossini che ha preannunciato un voto di astensione, non posso che esprimere voto favorevole.

Tuttavia, questo voto favorevole è condizionato al fatto che la società proponente, entro il termine che è stato indicato da Arpae, ponga in essere le mitigazioni ambientali che sono state indicate da Arpae. Nel momento in cui ciò avverrà, non ho alcun tipo di elemento per potermi opporre a un progetto che per il nostro territorio rappresenta un momento di crescita, anche sotto il profilo del lustro, economica. Alla luce di quanto detto, nella mia mozione ho evidenziato due aspetti che ritengo fondamentali. Al fine di verificare l'osservanza delle prescrizioni, io e chi ha sottoscritto quest'ordine del giorno abbiamo chiesto che, entro la conclusione del procedimento, sia convocata una Commissione in cui vengano illustrate quelle che sono state le attività poste in essere dalla società proponente.

In più, nell'ordine del giorno ho chiesto che sia promosso un incontro pubblico con la cittadinanza al fine, forse, di meglio migliorare l'aspetto comunicativo che, magari, nella fase istruttoria è mancato. Voterò favorevolmente, per senso di responsabilità, anche all'ordine del giorno a firma del consigliere Manicardi che credo non si ponga in contrapposizione al mio, ma vada a integrarsi nel momento in cui chiede la convocazione di una Commissione e nel momento in cui pone anche il rilievo, l'aspetto relativo a un percorso di informazione e partecipazione con la cittadinanza attraverso il Consiglio di Quartiere IV. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bertoldi."

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie, Presidente. Il Gruppo Lega voterà a favore delle delibere, pur con tanti sé e tanti ma che abbiamo espresso precedentemente. Voteremo a favore anche delle due mozioni. Siamo consapevoli che questo ampliamento ha un prezzo ambientale che dovrà essere

pagato, ma, dall'altra parte, abbiamo anche altri aspetti importanti che giustificano il voto a favore. Quello che chiediamo è la massima trasparenza, monitoraggi continui sull'adeguamento alle prescrizioni che sono state previste, una forte attenzione nei confronti dei cittadini che abitano nella zona di Marzaglia, con cui deve essere aperto un tavolo, un dialogo continuo. D'altra parte, noi viviamo tempi molto complicati, in cui stiamo vivendo queste transizioni industriali, transizione ecologica, la transizione occupazione, ne abbiamo parlato prima, e la transizione sociale e dobbiamo far stare tutto insieme. Quando parliamo di ambiente, non ci sono solo le auto. Voglio ricordare che questo è un pezzo, ci sono anche le macchine agricole, i camion e c'è tanto altro. Considerate anche il fatto di poter sfruttare, come ha detto prima il Sindaco, la rete ferroviaria per il trasporto merci fondamentale. Considerate, ad esempio, che solo una nave cargo consuma, ha un impatto ambientale equivalente a 2 milioni 500 mila auto, quindi capite quanto lavoro c'è da fare a 360 gradi? Questo sarà un pezzo, speriamo che sia un pezzo che possa avere un ruolo importante e poi lo giudicheremo nel tempo. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Altre dichiarazioni di voto? Prego, consigliere Silingardi."

Il consigliere SILINGARDI: "Come credo si era già capito, ovviamente il voto alle delibere sarà contrario e sarà contrario anche il voto alle mozioni, non perché non dicono cose corrette e condivisibili, danno come presupposto che tutta questa operazione sia da fare, quindi noi partiamo da un presupposto che non ci consente di votare queste mozioni che, peraltro, pur essendo condivisibili, dicono cose che sono oltre l'ovvio. Ci mancherebbe altro che al Consiglio Comunale, se lo richiedano, non vengano dati i dati, i monitoraggi, che non si parli con la cittadinanza, che non si faccia un'assemblea. Diamo per scontato perché, da questo punto di vista, non abbiamo nulla da obiettare, per cui non capisco neanche particolarmente perché si debba chiedere questo.

Due cose e poi una dichiarazione finale. Nardò è una cosa completamente diversa, a parte che Nardò è della Porsche, quindi l'Audi (...) non lo so, ma, se si vuole fare una così, parliamo di 700 ettari, di venti piste, di una pista di 13 chilometri, se vogliamo sovrapporre Marzaglia a Nardò, diciamolo subito che, allora, dobbiamo affrontare il tema in tutt'altro modo. Penso che chi va a Nardò continuerà ad andare a Nardò a fare quelle che facciamo. Dopodiché, altro tema, la mistificazione. Non ho messo in dubbio che l'università vada lì e faccia tutte queste cose che sono importantissime e sacrosante. Il discorso del Sindaco, ci mancherebbe, non si può non condividere tutta questa progettualità. Quello che dico è: vi costava tanto mettere negli obiettivi che c'era anche altro? Vi costa tanto rispondere alla mia domanda, che è retorica perché conosco la risposta: che cosa c'entrano i 500 parcheggi con tutta questa operazione di studio o ricerca importantissima?

Una cosa la contesto, poi comprendo, quando si dice "Siamo rivolti al passato". In realtà, no, guardiamo il presente, quello che sta succedendo, che dovrebbe essere chiaro a tutti, poi ci sono, non qui dentro, penso, i negazionisti della siccità, c'è la nuova moda. Quello che sta succedendo è una situazione di conclamata, non mi viene neanche da dire "emergenza" perché non è un'emergenza, è una cosa stabilizzata, climatica e noi guardiamo, invece, proprio al futuro, cercando di dire, in minoranza, me ne rendo conto, che non ci possiamo più permettere di mettere dei sassolini in più sul consumo di suolo, sull'impermeabilizzazione, sul peggioramento della qualità dell'aria e quant'altro. Ortodossi sì, lo rivendico, sono d'accordo, ma credo che ci sia bisogno di questa ortodossia, molta, e in questo contesto (per la seconda volta prendo le parole della consigliera Aime) mitigazioni, compensazioni, compromessi sono termini che non si attagliano alla situazione attuale sulla base dei dati Arpae.

Non vi sarà sfuggito che sulle falde in Commissione il dirigente di Arpae ha parlato di un'area a elevata sensibilità per quanto riguarda le falde acquifere, area a rischio perché anche a ricarica indiretta della falda. La decisione non è facile, quindi la soluzione è un compromesso. E' più o

meno in virgolettato, la soluzione è un compromesso. Io credo che, in una situazione come quella attuale, in cui vediamo cosa sta succedendo, le soluzioni di compromesso, per quanto ci riguarda, non sono accettabili. Ultima cosa e vado a chiudere. Su una cosa, personalmente, sono rivolto al passato, su una cosa che è stata detta nel 1977, proprio sul tema del futuro, di come guardare al futuro sulle questioni dello sviluppo, anche sulla decrescita, se vogliamo, e anche sulle questioni ecologiche. Occorre contrastare le radici e porre le basi del superamento di un sistema che è entrato in una crisi strutturale e non congiunturale, di quei sistemi i cui caratteri distintivi sono lo spreco e lo sperpero, l'esaltazione di particolarismi e individualismo più sfrenati, del consumismo più dissennato. Così concepite, austerità e razionale controllo della crescita diventano un'arma di lotta moderna contro i difensori dell'Ordine economico e sociale esistente, anche perché vi sono, purtroppo, i segni concreti e pratici di potenzialità distruttive e inauditi in processi apparentemente innocui. Questo è stato detto il 15 gennaio 1977 da una persona che rispondeva al nome di Enrico Berlinguer. Se lo avessimo ascoltato allora, le cose non sarebbero arrivate in questo punto e si potrebbe anche ascoltare lo stesso ragionamento e rifletterci adesso."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Lenzini."

Il consigliere LENZINI: "Grazie, Presidente. Naturalmente, come avete già capito nei nostri interventi, il nostro voto sarà favorevole. Ne approfitto per fare alcune considerazioni rispetto alle dichiarazioni di voto. E' chiaro che, se qualcuno mi chiedesse "Preferiresti che l'università comprasse il circuito e facesse solo ricerca e forse solo la vocazione di supporto allo sviluppo?" Sì, ma è un privato e, mentre con il Dast, con il Masa, siamo riusciti a fare questa operazione e dare lo strumento, il prato, per poter fare questo tipo di elaborazioni, qui c'è un privato che, legittimamente, come diceva anche la consigliera Rossini, deve avere un bilancio economico, quindi decide legittimamente, come già sta facendo adesso, di utilizzare una parte di circuito per una determinata cosa, una per un'altra e un'altra funzione, che è quella che già utilizza e nel suo insieme di poterlo utilizzare anche per alcuni eventi che già oggi ci sono, è solo per specificarlo perché nelle slides c'era la casistica in cui c'erano i grandi eventi, quindi non è che è stato nascosto. Nelle slides era chiaro che c'erano anche i grandi eventi. Quanti? C'era anche scritto quanti e in questi eventi già oggi ci sono più di 2 mila macchine, quindi, nel dire che facciamo 1500 parcheggi, stiamo dicendo che, al massimo, ce ne saranno 500 che non ci potranno andare. Adesso le 2 mila sono sul prato che, per Bertoldi, può essere una cosa positiva, ma per Arpaie no perché nel prato non ci possono stare, rischiano, per assurdo, di andare a inquinare le falde e, quindi, devono realizzare 1500 parcheggi su semi impermeabile. Le auto in eccesso non potranno andarci perché non avranno uno strato semi impermeabile su cui andare. Perché 1500? Perché la norma dice che per una determinata infrastruttura serve un determinato numero di parcheggi.

Vogliamo fare uno step di ulteriore mobilità sostenibile? Sono le dotazioni minime, non massime, quindi dobbiamo intervenire su una normativa nazionale per dire che, con determinate infrastrutture, non c'è più un minimo di parcheggi da realizzare. La tribuna si porta dietro 600 parcheggi e sono obbligati: se realizzi una tribuna, devi realizzare 600 parcheggi. Se noi volessimo dire "No, lì ci facciamo solo un servizio di gestione con navette, zero parcheggi", non possiamo perché andiamo contro alla normativa nazionale. Anche qui, siamo a Roma tutti insieme, facciamo una proposta. ."

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Rossini."

La consigliera ROSSINI: "Grazie, Presidente. Ho già anticipato la mia dichiarazione di voto durante l'intervento che sarà di astensione. Due battute - e poi farò le dichiarazioni di voto anche sulle mozioni - sulle cose dette in particolare dal consigliere Lenzini e dal Sindaco: Consigliere Lenzini, guardi, questo voto mi costa tantissimo perché, per quanto mi riguarda, la crescita delle

imprese e la connessione con il territorio è un argomento a cui tengo per DNA politico, quindi le assicuro che non è con leggerezza o per arrampicarmi sugli specchi e trovare una motivazione per dare voto non favorevole a questa delibera che sono giunta a questa decisione. Ho studiato e approfondito ciò che ci è stato detto in Commissione, ho cercato di avere informazioni che mi sono state negate, perché questa è la verità, su cui ho ottenuto solo silenzi e, siccome credo di rivestire un ruolo e di doverlo svolgere anche prendendo decisioni difficili, questo è quello che sto facendo.

L'intervento del Sindaco, come al solito - mi dispiace che non ci sia perché gli faccio un complimento - magistrale, nel senso che riesce veramente ad appassionare e scaldare i cuori, ma, sinceramente, non il mio, nel senso che è tutto molto non inerente o scarsamente inerente al progetto di cui si sta discutendo perché, come si diceva, qui prevale un'attività commerciale che ci rendiamo conto l'imprenditore voglia fare per riuscire a incrementare il fatturato, ma io ho forti perplessità sul fatto che, poi, questa impresa riesca a fare fronte alle opere di mitigazione dei rischi ambientali di cui si è fatta carico e delle prescrizioni a cui deve ottemperare. Queste sono le motivazioni dell'astensione. Per quanto riguarda le mozioni, ovviamente, sono consapevole del fatto che le delibere saranno approvate, date le dichiarazioni di voto fatte, quindi, a questo punto, alla mozione che ho firmato, ovviamente, darò voto favorevole perché la riflessione era già stata fatta antecedentemente a questa seduta e darò voto favorevole anche alla mozione dei colleghi del Partito Democratico, auspicando che questo serva per tenere monitorata ulteriormente la questione dell'impatto ambientale e del bilanciamento, come ho detto durante l'intervento, degli interessi dell'impresa che, a questo punto, sono di carattere commerciale e preponderante di carattere commerciale con quelli della frazione di Marzaglia, ma anche di tutta la città. Grazie."

Il PRESIDENTE: "Consigliera Rossini, mi permetto di non insegnare, ma, visto che ha detto che sono state negate delle informazioni, se ne è davvero convinta, la invito a rivolgersi alla Commissione preposta per verificare queste cose qua. Prego."

La consigliera ROSSINI: "Come ho già detto durante l'intervento, durante la Commissione avevo chiesto il Piano industriale, non mi è stata data risposta, ho fatto una richiesta di accesso agli atti in vista di questa seduta e il piano industriale non mi è stato inviato. Io mi riferivo a questo."

Il PRESIDENTE: "Dico che, se perdura questa cosa qua, credo che sia giusto motivare o continuare e, eventualmente, rivolgersi alla Commissione Controllo e Garanzia. Assessora Vandelli, le concedo di parlare per spiegare la cosa."

L'assessora VANDELLI: "Non sapevo di questa istanza, ma tutta la documentazione è pubblicata. Se non è lì, vuol dire che il Piano industriale che lei richiede non c'è."

Il PRESIDENTE: "Non c'entra nello specifico, quindi dobbiamo passare alle votazioni. Se non è sufficientemente chiaro, invito a trovare le sedi opportune per chiarire perché credo che sia importante che sia tutto trasparente e non ci sia nessun atteggiamento da parte dell'Amministrazione per non dare informazioni. Invito i Consiglieri che fossero fuori dall'Aula a rientrare per le operazioni di voto. Vi invito a verificare di aver inserito correttamente la tessera. Dovrebbe essere comunque corretto perché si è assentato il consigliere Giacobazzi. Andiamo nello stesso ordine della presentazione, quindi partiamo dalla proposta di delibera n. 1885 "Diritto di superficie costituito a favore dell'Aero Club Modena con atto rep. 68071 del 2/12/981 - Deliberazioni n. 385/1973 e n. 418/1990 - Modifica". Apro le operazioni di voto."

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione n.1885, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 20: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti e Silingardi.

Astenuti 4: i consiglieri Rossini, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Prampolini, Giordani, Parisi e Reggiani.

Successivamente il PRESIDENTE, stante l'urgenza di procedere e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., al fine di procedere con gli adempimenti successivi nei tempi stabiliti nei procedimenti in corso, sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della deliberazione prop. 1885, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 23: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti e Silingardi.

Astenuti 1: la consigliera Rossini.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Giordani, Parisi, Prampolini e Reggiani.

A questo punto, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione n. 1890, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 20: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti e Silingardi.

Astenuti 4: i consiglieri Rossini, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Prampolini, Giordani, Parisi e Reggiani.

Quindi il PRESIDENTE, stante l'urgenza di procedere e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., al fine di rispettare i termini del procedimento per la formalizzazione del rogito, sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della deliberazione prop. 1890, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 23: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti e Silingardi.

Astenuti 1: la consigliera Rossini.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Prampolini, Giordani, Parisi e Reggiani.

Successivamente, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione n. 1947, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 20: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Moretti, Poggi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manicardi e Silingardi.

Astenuti 4: i consiglieri Rossini, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Prampolini, Giordani, Parisi, Reggiani.

A questo punto il PRESIDENTE, stante l'urgenza di procedere e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., al fine di rispettare i termini del procedimento in corso, sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della deliberazione prop. 1947, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 23: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli ed il

Sindaco Muzzarelli.
Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti, Silingardi,
Astenuti 1: la consigliera Rossini.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Giordani, Parisi, Prampolini e Reggiani.

Con riferimento al dibattito intervenuto in data odierna, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'Ordine del giorno prop. 2078, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27
Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 21: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Rossini, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.
Contrari 2: i consiglieri Manenti e Silingardi.
Astenuti 4: i consiglieri Aime, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Giordani, Parisi, Prampolini e Reggiani.

Infine, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la Mozione prop. 2085, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27
Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 21: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Rossini, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.
Contrari 2: i consiglieri Manenti e Silingardi.
Astenuti 4: i consiglieri Aime, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Giordani, Parisi, Prampolini e Reggiani.

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio
POGGI FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA