



## COMUNE DI MODENA

**N. 43/2021 Registro Ordini del Giorno**

### **ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 06/05/2021**

L'anno duemilaventuno in Modena il giorno sei del mese di maggio (06/05/2021) alle ore 15:10, regolarmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta pubblica per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno (1° convocazione)

A seguito dell'emergenza Covid-19, la presente seduta si è svolta anche in modalità videoconferenza, ai sensi dell'art. 73 del D.L. 17/03/2020 n. 18, secondo i criteri previamente fissati dal Presidente con nota prot. 82479 del 25/03/2020. Le votazioni della presente seduta si sono svolte anche per appello nominale.

Hanno partecipato alla seduta:

Sindaco Muzzarelli Gian Carlo	Presente in aula consiliare
Presidente Poggi Fabio	Presente in aula consiliare
Vice Pres. Prampolini Stefano	Presente in aula consiliare
Aime Paola	Presente in videoconferenza
Baldini Antonio	Presente in videoconferenza
Bergonzoni Mara	Presente in videoconferenza
Bertoldi Giovanni	Presente in aula consiliare
Bosi Alberto	Presente in aula consiliare
Carpentieri Antonio	Presente in aula consiliare
Carriero Vincenza	Presente in videoconferenza
Cirelli Alberto	Presente in videoconferenza
Connola Lucia	Presente in videoconferenza
De Maio Beatrice	Presente in videoconferenza
Fasano Tommaso	Presente in aula consiliare
Forghieri Marco	Presente in aula consiliare
Franchini Ilaria	Presente in videoconferenza
Giacobazzi Piergiulio	Presente in aula consiliare
Giordani Andrea	Presente in aula consiliare
Guadagnini Irene	Presente in videoconferenza
Lenzini Diego	Presente in aula consiliare

Manenti Enrica	Presente in videoconferenza
Manicardi Stefano	Presente in videoconferenza
Moretti Barbara	Presente in videoconferenza
Parisi Katia	Presente in aula consiliare
Reggiani Vittorio	Presente in aula consiliare
Rossini Elisa	Presente in aula consiliare
Santoro Luigia	Presente in aula consiliare
Scarpa Camilla	Presente in aula consiliare
Silingardi Giovanni	Presente in aula consiliare
Stella Vincenzo Walter	Presente in aula consiliare
Trianni Federico	Presente in aula consiliare
Tripi Ferdinando	Presente in videoconferenza
Venturelli Federica	Presente in aula consiliare

e gli Assessori:

Baracchi Grazia	Assente
Bortolamasi Andrea	Presente in videoconferenza
Bosi Andrea	Presente in aula consiliare
Cavazza Gianpietro	Presente in aula consiliare
Ferrari Ludovica Carla	Assente
Filippi Alessandra	Assente
Luca' Anna Maria	Presente in aula consiliare
Pinelli Roberta	Presente in videoconferenza
Vandelli Anna Maria	Presente in videoconferenza

Ha partecipato il Segretario Generale del Comune DI MATTEO MARIA.

Il Presidente POGGI FABIO pone in trattazione il seguente

### **ORDINE DEL GIORNO n. 43**

**ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI SILINGARDI, GIORDANI, MANENTI (M5S), BOSI, BALDINI, BERTOLDI, DE MAIO, MORETTI, PRAMPOLINI, SANTORO (LEGA MO), GIACOBAZZI (F.I.), ROSSINI (F.D.I.-P.D.F.) AVENTE PER OGGETTO: "TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - METROTRANVIA. REPERIMENTO DELLE RISORSE ATTRAVERSO IL RICORSO AI FINANZIAMENTI DEL RECOVERY FUND O AD ALTRI FINANZIAMENTI"**

Relatore: Presidente

Il PRESIDENTE: “Passiamo alla trattazione delle mozioni secondo l’ordine concordato con i Capigruppo e riportato nella convocazione, quindi incominciamo con la proposta di mozione n. 146, presentata dai consiglieri Silingardi, Giordani, Manenti, Bosi, Baldini, Bertoldi, De Maio, Moretti, Prampolini, Santoro, Giacobazzi, Rossini, avente per oggetto: "Trasporto Pubblico Locale - Metrotranvia. Reperimento delle risorse attraverso il ricorso ai finanziamenti del Recovery Fund o ad altri finanziamenti". La proposta di mozione è stata presentata il 19 gennaio scorso. Il primo firmatario è il consigliere Silingardi. Prego, consigliere Silingardi, per la presentazione della proposta”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie, Presidente. Do per letta la premessa dell’ordine del giorno in quanto la questione è nota, ne abbiamo parlato già più volte in Consiglio comunale, sia in occasione della discussione sul PUMS, sia in occasione di una nostra interrogazione. La riponiamo anche in ragione del tema, che è stato affrontato anche in precedenza, dei finanziamenti in arrivo dall’Unione Europea, ma non solo perché non esistono solo quelli.

Il tema è riferibile in generale a una visione e a un’idea di città, a una visione e a un’idea di mobilità sostenibile in questa città. È anche una proposta che riempie di contenuti – l’ho già detto anche in un’altra occasione – uno dei temi, dei concetti di cui in questi tempi si sente spesso parlare che è quello di “transizione ecologica”, cioè è un tema che va a riempire di contenuti un concetto e rende quel concetto operativo nella nostra quotidianità.

In quest’ottica, quindi, riproponiamo il tema della metrotranvia come strumento e come progetto per affrontare il problema del trasporto pubblico locale, che in Consiglio ci siamo detti essere uno dei problemi da affrontare con urgenza in questa città, ma che è un problema che si inserisce in una più ampia questione che è quella della mobilità sostenibile, che a sua volta è una delle chiavi per affrontare il nodo della qualità dell’aria e, più su vasta scala, come dicevo prima, quello della transizione ecologica verso un modello più rispettoso degli ecosistemi, del pianeta e dei nuovi obiettivi che ci vogliamo dare.

Ricordo che c’è una specifica indicazione, uno specifico obiettivo del PNRR – come è stato ricordato prima anche dal Sindaco – su questo tema, sul tema del trasporto urbano, del trasporto rapido urbano, e lo stesso PNRR – visto che spesso giustamente si cita l’Agenda 2030 – indica come l’affrontare questa questione in una chiave di mobilità sostenibile risponda quantomeno a due Goals, a due obiettivi dell’Agenda 2030: l’11 “Città e comunità sostenibili” e il 13 “Lotta contro il cambiamento climatico”, ma questi insieme ad altri vanno a rispondere al più ampio obiettivo n. 8 “Lavoro dignitoso e crescita economica”, che è quello forse più determinante per dare un’idea di sviluppo in generale della nostra società e non solo della nostra città.

In questo quadro, ripeto, proponiamo nuovamente questa questione e, andando al dispositivo, chiediamo: “Si invitano il Sindaco e la Giunta affinché: attivino immediatamente ogni iniziativa politica ed amministrativa per manifestare l’interesse del Comune di Modena al finanziamento delle linee di trasporto pubblico locale di massa previsto dal piano approvato dal Consiglio dei Ministri il 12 gennaio scorso” – è una mozione un po’ datata, ma comunque questo è riproposto anche nel più recente piano proposto da questo Governo – “e ottenere, anche per il tramite della Regione, che il progetto di metrotranvia richiamato in premessa sia candidato ai finanziamenti previsti dal Recovery Plan che il Governo presenterà all’UE; in alternativa vengano cercati altri finanziamenti per realizzare l’opera in questione; coinvolgano nel progetto cittadinanza, organizzazioni di categoria, imprese del territorio affinché si apra un dibattito sul tema e si creino le condizioni per sensibilizzare le autorità regionali e nazionali sulla necessità di realizzare quest’opera a grande vantaggio di Modena, ma anche di larga parte del territorio provinciale”. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Invito i colleghi a iscriversi per il dibattito. Si è iscritto Bosi in Aula. Ci

sono altri? Prego Bosi”.

Il consigliere BOSI: "Grazie, Presidente. Buonasera a tutti e bentrovato al Sindaco. Innanzitutto desidero ringraziare tutti gli amici delle opposizioni con cui abbiamo scritto questa mozione ed anche “Modena volta pagina” che cerca di portare avanti, anche attraverso una raccolta firme, questo importante progetto per la nostra città da diverso tempo.

Con tale ordine del giorno l’opposizione in Consiglio comunale per l’ennesima volta fa una proposta costruttiva per la nostra città e cioè di costruire una metrotranvia a Modena attraverso il ricorso ai finanziamenti del Recovery Plan o altri tipi di finanziamenti.

Come tutti sappiamo, i tempi per la presentazione dei progetti da finanziare attraverso i fondi europei sono terminati, ma da una verifica attenta del PNRR emerge, nel capitolo dell’ambiente, che si possono ancora finanziare 85 chilometri di tranvie comunali da individuare tra i vari progetti delle città che le vogliono realizzare. Modena da questo punto di vista partirebbe sicuramente in vantaggio rispetto ad altre eventuali richieste di altre città in quanto il progetto per la metrotranvia è sostanzialmente già pronto.

Oltre ai contributi europei, per la realizzazione dell’opera si potrebbe fare richiesta, però, anche per dei contributi statali, come tra l’altro hanno fatto Bologna e Reggio, dove i progetti per la metrotranvia cittadina li stanno già realizzando.

Tale progetto, che non prevede più il passaggio sotto il centro storico, porterebbe finanziamenti, lavoro, maggiore ricchezza per i cittadini modenesi e risolverebbe il problema della congestione del traffico e dello smog nella nostra città in quanto mezzo a basso impatto ambientale. Realizzando tale progetto si valorizzerebbe tutto il sistema del trasporto pubblico locale cittadino, che diventerebbe così altamente competitivo in quanto consentirebbe di collegare i punti aggregatori della città con frequenze adeguate, velocità importanti e fermate ravvicinate. Inoltre avremmo un’infrastruttura di nuova generazione ad alto impatto ecologico, che consentirebbe di avere elevati risultati in termini di decarbonizzazione dei trasporti, con conseguenze positive sull’aria e la salute dei cittadini modenesi.

Spero che il centrosinistra non bocci l’ennesima proposta costruttiva delle opposizioni. A nostro avviso, infatti, occorre una vera svolta ‘geen’ a Modena, e non a parole, e questa mozione va sicuramente in questa direzione. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Ci sono altri interventi? Si è iscritta la consigliera Rossini in Aula. Altri? Prego consigliera Rossini”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie, Presidente. Ci piacerebbe che veramente il Consiglio comunale si accendesse su questo tema, anche per recuperare il senso del proprio ruolo. Vorrei ricordare che immediatamente, nei giorni successivi al deposito di questa mozione, l’Assessore all’ambiente e lo stesso Sindaco – che saluto, siamo contenti che sia di nuovo qui tra noi – hanno preso, tramite la stampa, posizione negativa nei confronti di questa iniziativa. Abbiamo trovato questo fatto abbastanza sconcertante, nel senso che il ruolo del Consiglio comunale in questo modo viene abbastanza impoverito, quindi mi auguro che oggi anche dai Consiglieri di maggioranza ci sia un guizzo di originalità e di interventi nel dibattito, ci sia una ripresa di vigore su questo tema.

Partirei da un documento di Legambiente che risale all’ottobre 2019, dove si elencano investimenti per rendere più fruibili le città italiane e per ridurre l’inquinamento. In questo documento vengono citati due casi di successo (vengono proprio denominati così: “I casi di successo”). Tra i vari casi di successo vengono elencate due città in cui la metrotranvia è utilizzata,

è stata realizzata: una è Firenze e l'altra è Bergamo. Volevo insieme a voi leggere brevemente il documento di Legambiente dove si dice: "La metrotranvia di Firenze è uno degli esempi più importanti di come offrire un servizio moderno ed efficiente". Poi si dice: "Al momento le stime parlano di almeno 20 milioni di passeggeri all'anno, una riduzione di Co2 pari a 12.500 tonnellate all'anno e 9.300 auto in meno in strada ogni giorno". È un documento interessante. Poi prosegue e tra i casi di successo cita anche Bergamo – che è menzionata anche nella mozione che è in trattazione qui oggi – e si dice: "I risultati parlano di un successo clamoroso: nel primo anno i passeggeri totali sono stati 2,3 milioni (una media di 10 mila nei giorni feriali), nel secondo anno i passeggeri sono stati 3,3 milioni con una media di 12 mila passeggeri nei giorni di lavoro. In dieci anni di esercizio, festeggiati lo scorso aprile, sono oltre 33 milioni i passeggeri". Si evidenzia, quindi, come le esperienze fatte in altre città con questo mezzo siano decisamente positive.

Ma non c'è solo questo dato. Nel 2005 – questa è un'altra cosa interessante – il Consiglio comunale di Modena ha approvato con i voti favorevoli della maggioranza e quelli contrari dell'opposizione – incredibilmente – il progetto per la metrotranvia modenese reato da ATCM in stretta collaborazione con il Comune, la Provincia e la Regione. Addirittura l'Assessore al centro storico Stefano Bonaccini ha ribadito: "Con grande fatica negli anni si è aumentata la quota di trasporto pubblico e ora, con questo progetto che garantisce la percorrenza in sede propria, si punta a fare del trasporto pubblico una scelta competitiva rispetto all'auto privata". L'ennesimo ordine del giorno lasciato nel cassetto perché poi evidentemente, come possiamo verificare, la metrotranvia non è stata realizzata. È spiegabile anche il voto contrario dell'opposizione all'epoca perché le perplessità delle opposizioni erano i costi troppo elevati. Oggi questo punto sui costi troppo elevati può essere superato proprio con i finanziamenti che sappiamo arriveranno dall'Europa.

Concludiamo auspicando adesso, dopo il mio intervento, alcuni interventi della maggioranza che ci aprano la strada a un'approvazione di questo ordine del giorno. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri interventi? Si è prenotato Lenzini in Aula, Stella in Aula. Ci sono altri? Prego Lenzini".

Il consigliere LENZINI: "Grazie, Presidente. Voglio cogliere da questo ordine del giorno la volontà e il proposito di dare un nuovo impulso al trasporto pubblico a Modena, un nuovo impulso di cui sicuramente c'è bisogno. Però al di là di questa volontà di vedere il lato positivo – che è importantissima perché in politica la volontà di andare in una certa direzione è molto spesso la cosa più importante – ha secondo me come punto di caduta estremamente complicato e negativo quello di fare l'errore che da troppo tempo si fa nella nostra città e anche all'interno del mio stesso partito, all'interno delle amministrazioni della provincia, che è quello di andare a dare una soluzione tecnica predefinita, calata, senza una visione complessiva del tema e senza avere i mezzi e le competenze per poterla andare a riconoscere come la soluzione migliore.

Mi spiego. Al di là del fatto che trovo complicato approvare adesso un ordine del giorno che individua una soluzione ben definita e delineata quando proprio questa settimana ci sarà l'assegnazione del bando di progettazione per il trasporto pubblico a Modena con particolare riferimento alle direttrici e alla Modena-Sassuolo, oggi verrà assegnato da aMo un compito a una società che in 180 giorni, in sei mesi, ci dirà quali sono gli scenari possibili nel 2021, quali sono le tecnologie all'avanguardia, quali sono le tecnologie che meglio possono oggi dare una risposta al trasporto pubblico a Modena. Non ho detto che pensiamo di fare un progetto... pensiamo... pensiamo..., sto dicendo che verrà ufficializzata l'assegnazione di una progettazione, quindi adesso andare a dire che il Consiglio comunale ha già individuato qual è la soluzione lo trovo complicato: noi assegniamo una progettazione ma abbiamo già trovato la soluzione, c'è un cortocircuito.

Quantomeno, anche se voi foste assolutamente convinti perché sapete la differenza tra un trantreno, tra un BRT, tra un treno, tra una metropolitana, una metropolitana leggera, ammettiamo

che voi abbiate un'analisi chiarissima – cosa che io non ho – su qual è la soluzione migliore per Modena, diciamo che io, a prescindere da questo, ho dei tecnici che mi stanno dicendo qual è la soluzione migliore ma io lo so già. Già per questo secondo me è complicato oggi votare questo ordine del giorno, è complicato anche trattarlo.

Dopodiché, a prescindere da questo, ho qualche perplessità forte sulla tecnologia, che mi rimangerò nel momento in cui l'esito di quel progetto sarà: la metropolitana leggera del 2003 è la soluzione migliore. Nel momento in cui viene fuori che questa è la soluzione migliore mi rimangerò quello che sto dicendo adesso.

Trovo complicato che una soluzione impostata e studiata con una Modena in espansione, una Modena di 250.000 abitanti, una Modena che andava costruita fino alle tangenziali sia la stessa risposta al trasporto pubblico per una Modena che ha cancellato 300 ettari in espansione, che non andrà in espansione, che si fermerà alla città costruita. Una città che ha altre prospettive importanti di rigenerazione, ma non solo, di crescita, di urbanizzazione, che dovrà sicuramente decidere di urbanizzare in luoghi ben definiti, lungo, per esempio, delle linee fondamentali che possono essere, per fare degli esempi, la Diagonale. Abbiamo approvato un ordine del giorno, una visione che abbiamo molto condiviso, per esempio, con Silingardi e i 5 Stelle. Sulla Diagonale in futuro si dovrà sicuramente investire per una linea del trasporto pubblico in sede propria su cui poter sviluppare gran parte della città. Questa mozione non dice la stessa cosa, la metrotranvia non dice la stessa cosa, dice una cosa diversa.

Per queste ragioni veramente vi chiedo: siamo sicuri di voler continuare questo dibattito oggi? Ha senso votare un ordine del giorno, oggi, che dice questo? Io non lo trovo neanche ragionevole. È legittimo farlo, sia chiaro, però per le ragioni che ho appena esposto secondo me questa discussione dovrà essere rimandata a quando avremo una visione più chiara.

Un'altra domanda che vi faccio è: qualcuno di voi ha idea di quanti sono i costi di mantenimento di una metrotranvia? Secondo me non è chiarissimo. Chi l'ha costruita – e, ripeto, sono pronto a rimangiarmi quello che sto dicendo nel momento in cui lo studio dirà che non è vero quello che dico – città che l'hanno fatta in tempi in cui c'erano tanti soldi nelle amministrazioni pubbliche, comunque non riescono a sostenerla. Adesso che sappiamo benissimo come la musica è cambiata e quali sono le difficoltà, andiamo noi a perseguire quel tipo di strada? Non voglio dire che sia giusto o sbagliato, sto dicendo che questo tipo di soluzione va soppesata e ragionata alla luce, come ho detto, di un risultato che avremo tra sei mesi”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Stella”.

Il consigliere STELLA: "Grazie, Presidente. Parafrasando la collega Rossini, intervengono in veste di opposizione dell'opposizione.

Farò un intervento, direi, abbastanza pragmatico. Le motivazioni poste nelle premesse di questa mozione sono tutte sostanzialmente condivisibili per noi di Sinistra per Modena. È indubbio che l'attuale situazione del trasporto pubblico locale modenese oggi è davvero molto seria ed è necessario intervenire con decisione e rapidamente. Sono troppi anni che si discute e si conviene unanimemente sul problema della scarsa efficienza di questo servizio, per cui grossi alibi per il fatto che non si sia ancora trovata una soluzione soddisfacente anche la politica non ne ha più.

Il confronto con altre realtà simili a quella della nostra città risulta spesso impietoso, ma le ragioni di tale situazione negativa non sono solo strutturali od organizzative, bensì anche di carattere politico ed economico. Le principali necessità e criticità di cui tener conto a Modena in relazione al trasporto pubblico locale – che conosciamo bene tutti, comunque le ricordo – sono: fermare o almeno invertire la tendenza del peggioramento dell'aria che respiriamo certificata dai

sempre troppi sforamenti dei parametri dell'inquinamento atmosferico che registriamo ogni anno; incentivare la cultura della mobilità dolce e sostenibile e del trasporto pubblico (spostarsi con i mezzi pubblici deve risultare conveniente, rapido e non deve essere considerato – scusate il termine – da sfigati); riduzione drastica della circolazione dei mezzi privati in particolar modo quando siamo in presenza di spostamenti urbani per distanze medio-breve (siccome Modena non è certo una metropoli e non può neppure essere annoverata come grande città, le occasioni di dover percorrere tratti effettivamente lunghi di strade si riducono drasticamente); la creazione in tempi brevi di un trasporto pubblico locale efficace, innovativo e di qualità e di percorsi esclusivi e preferenziali che consentano di soddisfare le esigenze di spostamento dei cittadini di ogni età (bisogna perciò poter dare al trasporto pubblico locale il giusto spazio fisico per circolare agevolmente e rapidamente, così da consentire agli utenti di raggiungere il maggior numero di punti strategici della nostra città). Sinistra per Modena già in campagna elettorale, ma anche già subito dopo l'insediamento in Consiglio comunale, ha avuto diversi momenti di confronto, ha svolto approfondimenti e ha assunto informazioni anche sulla tematica proposta dalla mozione e pur avendo guardato inizialmente con interesse la proposta della cosiddetta metrotranvia, siamo giunti alla conclusione che per una città come Modena essa non sia la soluzione più adatta e conveniente.

Abbiamo recentemente approvato il PUMS che pone linee guida importanti da attuare e la cui attuazione verrà da parte nostra tenuta particolarmente monitorata. Io penso che noi dobbiamo credere del PUMS quale piano di riferimento per il futuro trasporto pubblico locale modenese. Altro elemento determinate previsto sempre nel PUMS è la prevista sede integrata della stazione delle corriere con quella dei treni, dove tra l'altro si prevederà anche una revisione del tratto ferroviario Modena-Sassuolo (del 'Gigetto').

In alternativa al progetto definitivo della metrotranvia, che è già discretamente datato e quindi avrebbe certamente necessità di aggiornamenti strutturali, progettuali ed economici per poterlo ritenere attuabile oggi e per procedere alla sua stesura esecutiva, riteniamo più convincente, valida e percorribile la strada del Bus Rapid Transit (il cosiddetto BRT) in quanto, valutando i pro e i contro, riteniamo che, per quanto riguarda le tempistiche, la metrotranvia comporta tempi molto lunghi per la definizione anche del progetto esecutivo aggiornato e la sua realizzazione e costringerebbe il Comune, ma soprattutto i cittadini modenesi a sopportare un cantiere molto impattante, lungo parecchi anni e nel frattempo per tutti quegli anni in città non avremo risolto il problema del trasporto pubblico locale.

La definizione del seppur importante riassetto del trasporto pubblico locale in funzione del BRT con la definizione della gerarchizzazione delle cosiddette linee preferenziali comporterebbe tempistiche decisamente più veloci e la piattaforma di percorrenza dei bus, elettrici o ecologici, esisterebbe già perché si otterrebbe semplicemente sostanzialmente riadattando la rete già esistente della viabilità urbana. Mi risulta che sia già in corso uno studio per il riassetto delle linee del trasporto pubblico locale finalizzato al BRT, il cui esito sarà disponibile nell'arco di sei, sette mesi al massimo, al quale sempre nell'ambito di un periodo relativamente breve si potrà dare attuazione e realizzare.

Relativamente all'impatto ambientale sul suolo, la metrotranvia necessita di impattanti sedi per l'alloggiamento dei binari e, nel caso si dovesse procedere anche alla realizzazione del tratto interrato attualmente previsto in progetto, anche di importanti scavi con relative opere edili e impiantistiche sotterranee. Per il BRT l'impatto ambientale è pressoché nullo, nel senso che l'infrastruttura viaria da predisporre e sulla quale creare il percorso è, come ho detto prima, di fatto già esistente.

In merito alla flessibilità delle infrastrutture, con l'attivazione della linea metrotranvia, in caso di manutenzione o inconvenienti tecnici seri, esisterebbe il rischio di bloccare un intero sistema che è molto rigido. Con il BRT il problema non si pone o si porrebbe con dimensioni molto inferiori.

Per quanto riguarda l'impatto economico, comparando la spesa prevista sul progetto definitivo – che, ricordo, sarebbe anche comunque da adeguare – per la realizzazione della metrotranvia per la quale si prevedono due sole linee, si può stimare che, a parità di risorse, con il BRT se ne realizzerebbero almeno il doppio, quattro o cinque percorsi di dorsali principali, che consentirebbero di offrire un servizio di trasporto pubblico locale molto più capillare.

Sono a concludere. Pertanto, tornando a quanto dichiarato in premessa, come Sinistra per Modena riteniamo che la mozione in discussione abbia certamente una sua dignità, ma al contempo, valutando il rapporto costi/benefici, a nostro parere Modena necessita di interventi risolutivi più rapidi rispetto a quelli derivanti dalla realizzazione della metrotranvia perché il nostro trasporto pubblico locale si trova già oggi in una situazione di emergenza che va risolta con la massima rapidità ed efficienza tecnica. Per usare un'analogia, probabilmente abbiamo perso un treno, che però avrebbe dovuto essere preso parecchi anni fa. Metterlo in campo oggi diventa un problema per le diverse motivazioni che ho appena elencato. Riteniamo, quindi, necessario concentrare tutte le nostre risorse ed energie affinché il PUMS possa seguire il suo corso presto e bene.

Anticipo anche l'intenzione di voto del nostro Gruppo. Tenuto conto della nostra totale condivisione di tutti gli elementi generali della mozione e delle criticità oggettive nelle quali versa il nostro trasporto pubblico locale cittadino, ma anche delle perplessità soprattutto sulla base degli elementi tecnici ed economici che abbiamo valutato, il nostro voto su questa mozione sarà di astensione”.

Il PRESIDENTE: “Si sono iscritti Bertoldi in Aula e Aime da remoto. Ci sono altri? Prego Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie, Presidente. Io capisco i dubbi e le perplessità di alcuni Consiglieri di maggioranza, però dobbiamo tener presente che la metrotranvia è l'unica soluzione per avvicinare la cittadinanza al trasporto pubblico. Sappiamo che dove c'è la metropolitana o questi tipi di progetti in superficie propria, in sede propria, questi mezzi vengono sempre utilizzati dai cittadini. Non ci sono eccezioni, vengono sempre sfruttati e utilizzati. Perché? Perché permettono il trasporto in velocità ed è lì la differenza rispetto agli altri tradizionali mezzi di trasporto pubblico. Nella società di oggi il tempo è una delle cose più importanti a cui guardano le persone. E c'è anche il senso del tempo, nel senso che a volte sappiamo benissimo che se prendiamo la macchina e cerchiamo magari di parcheggiare, ci metteremo più tempo ad arrivare in un luogo rispetto all'utilizzo dell'autobus, però nella nostra percezione siamo convinti di fare prima. Quando abbiamo a che fare invece con una metropolitana o una metroferrotranvia come in questo caso, la nostra convinzione è di fare tutto molto più rapidamente e allora la gente utilizza questi mezzi.

Non dimentichiamo che oggi solo una piccola percentuale della popolazione utilizza gli autobus, che sono lo strumento convenzionale di trasporto pubblico all'interno di una città. Si tratta di studenti, si tratta di anziani, si tratta di stranieri, però sono pochi i modenesi attivi, quelli che lavorano, che utilizzano in maniera quotidiana questi mezzi di trasporto.

Io credo che l'aggiornamento del progetto con l'utilizzo delle nuove tecnologie – perché esiste un progetto di massima, ma sicuramente va aggiornato, su questo non si discute, ma è una cosa che si può fare abbastanza rapidamente – potrebbe essere una soluzione importante. Anche perché – mi riferisco all'intervento del consigliere Stella – il progetto su cui stiamo discutendo è un progetto di superficie, quindi sia come costi, sia come tempi..., si tratta comunque di tempi relativamente rapidi nella realizzazione. Molto diverso sarebbe se fosse una vera metropolitana, che necessita di tantissimi anni e ha costi veramente esosi anche come mantenimento. Il mantenimento di strutture di superficie è tutto sommato accettabile. Grazie”.



Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Aime”.

La consigliera AIME: “Grazie, Presidente. La mozione che siamo chiamati a votare è condivisibile nelle premesse. È il classico ordine del giorno proprio per l’importanza del tema che tratta, che avrebbe meritato un tavolo politico trasversale, capace di trovare una consonanza, una convergenza per il bene della collettività e della città tutta. Ma purtroppo la voglia di distinguersi o forse, più banalmente, l’innamorarsi della propria idea (anzi – lo ricordava il consigliere Bosi – dell’idea di un Gruppo che non è rappresentato in questo Consiglio coi voti dei cittadini, dunque in questo caso pare rappresentato per delega), mette sul tavolo una proposta secca, rigida, battezzata come l’unica intelligente e fattibile.

Fa sorridere che sulla nostra proposta di qualche tempo fa, in occasione della votazione del bilancio, di riqualificazione del Parco Ferrari, la proposta di valutare anche progetti presentati dai cittadini nel 2011 sia stata liquidata come vecchia e irricevibile, mentre un progetto così impattante di 18 anni fa pare passato sotto le mani abili di un chirurgo estetico ambientale che ha ridato giovinezza all’ipotesi.

Sentire poi parlare di ambiente, di tutela ambientale, di transizione ecologica da certi Gruppi che lamentano come intollerabili i pochi minuti di attesa ai passaggi a livello per il transito di ‘Gigetto’, riconoscendo implicitamente una priorità dovuta al transito coi mezzi pubblici, è semplicemente l’ennesima dimostrazione dell’incongruenza legata a un pensiero che di veramente ecologico ha ben poco.

La proposta così strutturata (aut aut) perde di credibilità e lo dico con dispiacere perché, come ambientalista, quando si parla di ferro anziché di gomma alzo le antenne e spero, ma l’impostazione adottata si rivela un vero autogoal perché è importante una visione complessiva, una valutazione su più possibilità e a questo proposito è già stato avviato un percorso. Nel novembre 2020 è stata infatti sottoscritta la convenzione tra il Comune di Modena e l’Agenzia per la mobilità aMo per l’attuazione della progettazione di fattibilità delle infrastrutture previste dal PUMS; aMo, come indicato nella convenzione, ha avuto la funzione di stazione appaltante per l’affidamento dei servizi di studio e progettazione di fattibilità degli interventi oggetto della procedura di gara e ha dunque avviato una procedura negoziata. L’appalto è stato previsto con una durata di 180 giorni, articolato in due fasi di 90 giorni ciascuna. La graduatoria finale della procedura negoziata vede già un aggiudicatario, RTI, che ha come mandataria Net Engineering SpA.

Gli studi prevedono una valutazione e riprogettazione del trasporto pubblico locale di Modena allo scopo di renderlo più attuale, efficiente, con un alto grado di attrattività, capace di reggere la competizione col mezzo privato, che è l’obiettivo principale. I temi centrali sono il piano del trasporto pubblico del bacino di Modena con focus sugli scenari evolutivi dell’attuale linea ferroviaria Modena-Sassuolo e l’ipotesi di assetto urbanistico del nuovo hub intermodale di piazza Dante che si estenderà fino all’area scalo merci, progetto in continuo divenire da immemori anni e meritevole di trovare finalmente una concretizzazione.

Lo spirito che anima lo studio poggia su due principali parole chiave. La prima è “flessibilità”, che significa non bloccare in una foto statica la situazione, ma aprirsi a più scenari possibili che valutino le ipotesi di cambiamenti economici, sociali, sanitari e le ricadute nel mondo dello studio e del lavoro. L’altra è “responsabilità” ossia attenzione al debito economico ed ecologico che si determina per le generazioni future.

Questa mozione presentata così oggi, mi dispiace dirlo, si pone come contrapposizione e alla fine si è tolta ossigeno da sola e questo è un peccato. Però, riconoscendo comunque una volontà di contribuire e di partecipare a un passaggio, a un cambiamento, seppure proposto in questa maniera così rigida che noi non accogliamo completamente, il nostro voto non sarà contrario ma sarà

un'astensione. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Si è iscritto Silingardi in Aula. Ci sono altri? Prego Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie Presidente. Grazie a tutti coloro che sono intervenuti in questo dibattito. Non è la prima volta che noi poniamo al centro del dibattito il tema del trasporto pubblico locale, che, come ha ricordato anche il consigliere Lenzini, il consigliere Stella, è uno dei problemi da risolvere in questa città, ma è uno dei problemi da risolvere in questa città da quantomeno vent'anni. Allora quando sento dire “il progetto ingessa la situazione”, sento dire che “il ferro per me è importante”, come ha detto la collega Aime, non capisco come si possa arrivare alla conclusione che questo progetto, che è basato sul ferro, che è basato su una visione della città, non vada bene.

Noi l'abbiamo già proposta questa idea di metrotranvia. Non sono un tecnico nemmeno io, però sono uno che legge i dati, li ho già snocciolati diverse volte, li ha ricordati la collega Rossini, sono stati ricordati nelle precedenti mozioni. Se prendiamo Bergamo, se prendiamo Padova, se prendiamo Brescia, chi ha fatto questa scelta ha dei dati sul trasporto pubblico locale che sono incomparabili con quelli di chi non ha fatto questa scelta. Oggi c'è la possibilità di farla, prendo atto che la volontà politica è contraria a questa scelta.

Quando la proponemmo ci fu detto “costa troppo”. Indichiamo fonti di finanziamento. Fonti di finanziamento rispetto a cui La Spezia, Perugia, Taranto, Reggio Emilia, Rimini, Brescia, Savona, Sanremo, Piacenza, Padova, Pisa, Terni, Pescara, Prato (è un articolo del Sole 24 Ore con un'intervista al Ministro Giovannini) sono tutte città che chiedono finanziamenti per questo tipo di opere, anche città – che, non lo so, forse si saranno pentite, ma fino a un certo punto di aver fatto questa scelta – come Padova che fece questa scelta. Tra l'altro quando fece questa scelta c'era il Sindaco Zanonato da una parte che la voleva, di centrosinistra, e la Sindaca del centrodestra che non la voleva. È stata una battaglia epica. Alla fine si fece. Avranno dei costi di gestione proibitivi, ma sta di fatto che chiedono finanziamenti per implementare ulteriormente la linea metrotranviaria.

Poi ci è stato detto “ma non va bene” – è stato un po' accennato anche dalla consigliera Aime – “perché è un progetto vecchio, la città è cambiata”. In realtà i punti strategici sono sempre lì, non è che l'ospedale si è spostato, la stazione si è spostata. È vero quello che diceva il consigliere Lenzini, era pensato per una città in espansione che proprio in quella zona, da dove dovevano partire delle linee, doveva espandersi, però è pur vero che – fortunatamente dico io – non si è espansa come si voleva, è stato fatto un dietrofront da questo punto di vista, però comunque Vaciglio c'è ed è un posto dove andranno a vivere tante persone. In questa settimana abbiamo parlato della zona nord l'altro giorno in Commissione, ma ne continuiamo a parlare giustamente molto spesso. È il punto di approdo della linea. Quindi i punti strategici dove questa amministrazione ha deciso di valorizzare delle zone sono punti strategici toccati da questa linea.

È vero, abbiamo discusso, dialogato e anche approvato una mozione sul tema della Diagonale, del trasporto pubblico sulla Diagonale, sul tema della valorizzazione del ‘Gigetto’, che sono interscambiabili, però, con questa linea che andrebbe a completare un sistema. Lo proponemmo anche noi intervenendo con un emendamento – lo ricorderà bene anche il consigliere Lenzini – sul tema della Diagonale e sul tema del ‘Gigetto’.

Costi di gestione. Io non sono un esperto, però ho partecipato – lo dico anche alla consigliera Aime – ad un webinar, ad un evento organizzato dal Gruppo consiliare dei Verdi dove si parlava di questo tema, si parlava del Bus Rapid Transit e a un certo punto un esperto ha tirato fuori una slide dove si diceva che i costi di gestione del Bus Rapid Transit sono superiori a quelli di una linea tranviaria. Mi riporto a quella slide. Poi, ripeto, non sono un tecnico, ovviamente saranno studi da farsi, ovviamente ci saranno i tecnici che potranno dirlo, ma quello è un tema che secondo me va

tenuto in considerazione.

Su aMO non c'è stato solo il dibattito che ricordava la Consigliera Rossini, che ho visto anch'io, con la dichiarazione dell'allora Assessore al centro storico e attuale Presidente della Regione del 2005, ma anche nel 2009 è tornata in Consiglio questa questione e ad aMo venne dato un incarico, tant'è che si parlò di una metropolitano che era un progetto preliminare alla metrotranvia; "metropolitano che ricalchi e anticipi il progetto di metrotranvia, ipotesi progettuale a cui sta lavorando l'Agenzia per la mobilità, su incarico del Comune capoluogo, per sfruttare i nuovi fondi ministeriali messi a disposizione, che così concepita non invalidi il progetto depositato da anni al Ministero". Quindi studi su questo ce ne sono anche del 2009, questo è il Notiziario di aMo di ottobre 2009.

Secondo me questo è un tema di discussione in cui si alza un attimo lo sguardo e si ha una visione lunga su un'idea di città che secondo me è assolutamente compatibile con un progetto di questo tipo che può dare una grossa mano ad affrontare e a provare a risolvere – in linea con quello che dice il PNRR, i Goals citati dal piano approvato da questo Governo – un tema centrale per il futuro delle città che è quello del trasporto pubblico. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Si è iscritta la consigliera Parisi in Aula. Ci sono altri? Prego Parisi".

La consigliera PARISI: "Grazie, Presidente. Solo per motivare il nostro voto a questo ordine del giorno. Il nostro voto sarà contrario. Questo voto non è perché non crediamo in un progetto di trasporto pubblico di massa a Modena, ma, accodandomi all'intervento fatto dal collega Lenzini, crediamo che non siamo oggi nelle condizioni di poter valutare un'operazione così complessa e con ricadute così importanti, quindi il nostro voto, ribadisco, sarà contrario. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Forghieri in Aula. Altri? Prego Forghieri".

Il consigliere FORGHIERI: "Grazie, Presidente. Io credo ci sia un ulteriore elemento che quando affrontiamo queste tipologie di dibattiti non emerge o non emerge mai abbastanza. Noi di solito ci dividiamo su trasporto pubblico e trasporto privato e, all'interno del trasporto pubblico, su quale tipologia potenziare, se quello che abbiamo adesso o fare ragionamenti di questo tipo. Io credo ci siano degli elementi che mi fanno dire che ha senso attendere gli studi cui ci si riferiva prima perché credo stiano emergendo delle tendenze che non hanno ancora finito di esplicitare i loro effetti e che penso ci indicheranno forse la strada secondo cui ci sarà bisogno di spostarsi di meno, non in modo diverso.

Basti pensare al dibattito che stiamo affrontando in questi mesi sul tema dello smart-working banalmente, o sul fatto anche, a prescindere dallo smart-working, che noi avremo delle esigenze e delle richieste anche da certi settori del mondo del lavoro di avere un'organizzazione del lavoro più flessibile o quantomeno anche – me ne rendo conto io stesso all'interno di tipologie di lavoro tradizionale in qualche modo – un cambiamento e una modalità di approccio nel come e nel dove viene fatto. Banalmente, tante cose si facevano classicamente in ufficio dalle 8.00 alle 17.00, in orari classici (una volta suonava la sirena alle 8.00 e suonava alle 17.00). Adesso tendenzialmente c'è anche una modalità di fare più cose presso, in alcuni casi di spostare più gente e di conseguenza di farlo purtroppo in un modo in cui, ahimè, serve di più la mobilità individuale per andare presso il cliente, per andare presso il fornitore, mentre una volta era classico trovarsi in luoghi predefiniti. Per altri aspetti ci si sposta di meno perché si prediligono modalità telematiche. O anche banalmente, tralasciando il mondo del lavoro, siamo organizzati con una modalità di vita per cui classicamente si prende il figlio in un certo posto la mattina e fa tanti giri prima di arrivare a casa la sera. O anche per cambiamenti che stiamo ancora vedendo sullo stile di vita, ci facciamo portare

tante cose a casa e non siamo noi che ci spostiamo.

È un tema che fino ad ora non era stato trattato nel dibattito, ma credo che oltre che sulla modalità di spostamento trasporto pubblico e trasporto privato e fra tipologie di trasporto pubblico, anche sulla quantità complessiva, totale di spostamenti che in prospettiva andremo a fare ci saranno probabilmente negli anni delle sorprese in un senso o nell'altro e certamente il non avere la tipologia di città che avevamo fino... Penso che organizzare un trasporto pubblico a Modena molti anni fa non era tra le cose più difficili. La produzione era tutta da una parte, avevamo tutta l'industria alla Sacca e la città non si era ancora espansa. Adesso abbiamo la città che, come veniva detto prima, non si espande più e una produzione e una modalità di abitazione molto interscambiata, molto integrata e questo è bello per certi aspetti, ma non ci aiuta a organizzare dei flussi di traffico in modo massivo a orari fissi. Credo che questi aspetti probabilmente potranno essere meglio sviluppati, come veniva detto, con gli studi che registreranno le tendenze che stiamo sviluppando adesso, ma che quantitativamente potrebbero anche aumentare, quindi forse, in conclusione, davvero il tema non sarà sulla modalità, ma penso addirittura sulle quantità di spostamenti”.

Il PRESIDENTE: “Si è prenotato Giordani in Aula. Ci sono altri? Prego Giordani”.

Il consigliere GIORDANI: "Grazie, Presidente. Semplicemente volevo porre anch'io l'attenzione su questa mozione presentata dalle opposizioni. Volevo prendere anche il punto di vista del futuro della nostra città in senso lato. Modena non ha più una vocazione, secondo me, semplicemente di una città unitaria, ma sta prendendo sempre di più un aspetto di una città metropolitana. Partendo da questo punto dove siamo noi tutti in questo momento e per un raggio intorno di circa 30 chilometri prendiamo dentro più di 250 mila-300 mila persone: Carpi, la fascia pedemontana, Castelfranco Emilia, che ha avuto un'espansione negli ultimi anni che ha quasi raddoppiato la sua popolazione, perché Modena, piaccia o non piaccia, per varie scelte o non scelte e via dicendo, ha perso di attrattività e le persone si sono trasferite nel suo circondario.

Basta semplicemente usare le moderne tecnologie di cui tutti noi siamo dotati, i cellulari, gli smartphone (siamo ampiamente tracciabili) e basta semplicemente vedere i flussi delle persone che tutti i giorni come me (io faccio 30 chilometri tutti i giorni per andare alla Cavazzona a lavorare) si spostano continuamente. Come dice anche Forghieri, probabilmente dobbiamo prendere in esame anche questo aspetto. Sicuramente, con tutte le persone che abiteranno e che abitano tuttora, in questo momento, fuori da Modena e che hanno bisogno di spostarsi per lavoro o altro a Modena e viceversa, a parer mio, almeno nel valutare la possibilità di questo progetto non vedo quale possa essere il problema.

Riprendendo Stella che dice “ci sono problematiche per scavare le infrastrutture, per realizzarlo”, sì, è vero, siamo in un ambiente fortemente antropizzato, si fa fatica a fare qualunque cosa, però tra poco purtroppo partirà la bretella, il prolungamento della Campogalliano-Sassuolo, ma lì non si fanno problemi di buttar giù quello che c'è da buttar giù pur di costruire, pur di fare una struttura che può essere utile o non può essere utile e via dicendo – noi siamo contrari.

Sul cercare di dare un'impostazione, una scelta futura su cui altre città hanno avuto forse più lungimiranza o coraggio – o forse meno, non lo so – non vedo quale sia il problema. Tutto qui. Grazie”.

Indi il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per appello nominale, l'Ordine del giorno proposta n. 146 (prot. 12599), che si riporta in allegato al presente atto, che il Consiglio comunale RESPINGE con il seguente esito:

Consiglieri presenti al voto: 33

Consiglieri votanti: 29

Favorevoli 12: I consiglieri Giordani, Manenti, Silingardi, Bertoldi, Bosi, De Maio, Moretti, Prampolini, Santoro, Giacobazzi, Baldini, Rossini

Contrari 17: il Sindaco Muzzarelli e i consiglieri Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Cirelli, Connola, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Poggi, Reggiani, Tripi, Venturelli, Parisi

Astenuti 4: I consiglieri Scarpa, Stella, Trianni, Aime

Il Presidente proclama l'esito dopo avere ricevuto conferma dal Segretario e dai tre scrutatori.

Del che si è redatto il presente verbale, letto e sottoscritto con firma digitale

Il Presidente  
POGGI FABIO

Il Segretario Generale  
DI MATTEO MARIA



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

PROTOCOLLO GENERALE n° 12599 del 19/01/2021  
(p.e.c.)

al Sindaco di Modena, Gian Carlo Muzzarelli  
al Presidente del Consiglio Comunale, Fabio Poggi

e P.C. Giunta del Comune di Modena  
Consiglieri comunali del Comune di Modena

Modena, 18 gennaio 2021

**ORDINE DEL GIORNO URGENTE**

**Oggetto: Trasporto Pubblico Locale – metrotranvia. Reperimento delle Risorse attraverso il ricorso ai finanziamenti del Recovery Fund o ad altri finanziamenti**

**Premesso che:**

- la situazione del nostro Comune, in termini di qualità dell'aria e di mobilità pubblica (TPL), è notoriamente grave e richiede interventi mirati, urgenti e importanti;
- la nostra città presenta uno tra i più alti valori di automobili circolanti (6,7 automobili ogni 10 abitanti, per cui si rende necessario invertire la tendenza e ridurre la circolazione dei mezzi privati sulla rete viaria del comune di Modena);
- per avviare azioni che perseguano questa finalità occorre puntare decisamente sul trasporto pubblico locale, costruendo una rete molto più efficace ed appetibile, in grado di determinare uno shift modale sensibile verso quest'ultimo;
- ad oggi e da lungo tempo, i dati sul trasporto pubblico locale nel comune di Modena sono decisamente negativi, soprattutto se rapportati a città simili che, negli anni, hanno fatto scelte diverse;
- come già ricordato in occasione della presentazione di una mozione di emendamento al PUMS, tra Modena ed altre città di pari dimensione nelle quali il numero di viaggi annui con il TPL è



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

clamorosamente imparagonabile (si vedano, ad esempio, i casi di Brescia, Bergamo o Padova) con quelli della nostra città, in quelle città le scelte di valorizzazione del TPL sono state decise, chiare ed efficaci;

- in questi comuni che presentano dati imparagonabili con quelli di Modena (la quota di movimenti col trasporto pubblico è sempre almeno più del doppio di quello di Modena) esiste, infatti, una linea di metropolitana o una linea metrotranviaria di superficie, segno evidente che tale soluzione rappresenta un requisito indefettibile per la valorizzazione del trasporto pubblico locale e la realizzazione di uno shift modale che abbassi sensibilmente i numeri di viaggi con mezzo privato automobilistico a vantaggio di quelli con mezzo pubblico;
- d'altronde, lo sviluppo di una rete metrotranviaria rappresenta uno strumento fondamentale ed imprescindibile per la valorizzazione del sistema di trasporto pubblico locale cittadino, che diventerebbe, solo così, altamente competitivo in quanto consentirebbe di collegare i punti aggregatori della città con frequenze adeguate, velocità importanti e fermate ravvicinate;
- la proposta di impegnarsi a fondo per la realizzazione di una linea metrotranviaria è già stata sottoposta al consiglio comunale con una mozione presentata dal Movimento 5 Stelle e ampiamente discussa unitamente al PUMS nella seduta consiliare del 16 luglio 2020, nel corso della quale la stessa proposta ha ricevuto consensi e plausi, ma ne venne rilevato il problema dei costi di realizzazione;
- negli scorsi mesi l'Associazione Modena Volta Pagina ha presentato all'Amministrazione un progetto di metropolitane leggera di superficie, già sviluppato a livello definitivo, nonché cantierabile in tempi brevi, riprendendo il "Progetto Modena Metropolitana - Sistema di trasporto a guida vincolata" del 2003;
- il progetto, predisposto da ATCM nell'ambito della Legge Obiettivo, prevede la realizzazione di due linee di metropolitana (con eventuale, ma non necessario, interrimento di una parte della linea), che sarebbe certamente in grado di risolvere in misura sostanziale e decisiva i problemi di mobilità cittadina;
- il Gruppo del M5S ha proposto un'interrogazione per sapere dall'Amministrazione se vi era l'intenzione di candidare, *ai finanziamenti del Recovery Fund (NGEU) o ad altri finanziamenti*





Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

*il progetto di Linea Metropolitana / Metrotranviaria di superficie”, il progetto, già definitivo, che poteva eventualmente e possibilmente essere “integrato con il progetto di valorizzazione della linea Modena – Sassuolo”;*

- alla seduta del 01.12.2020 l'Assessora alla Mobilità, pur rilevando come sia “*necessario un cambio di passo*” sul TPL, ha liquidato il predetto progetto come datato, risalendo al 2003, e inquadrato in un contesto non paragonabile all'attuale, senza contestare dati e motivazioni che, invece, erano state proposte dalla citata interrogazione a sostegno del progetto metrotranvia;
- peraltro non si comprende a cosa ci si riferisca quando si parla di “*contesto diverso*”, se è vero che la popolazione residente non è sostanzialmente mutata, ma soprattutto pesi e distribuzione dei luoghi di residenza, lavoro, studio, posizione delle stazioni ferroviarie, assetto della viabilità non sono significativamente cambiati da allora, né è superata (anzi!) la tecnologia tranviaria;
- i progetti che l'Assessora alla Mobilità, nel rispondere alla citata interrogazione, ha dichiarato di voler candidare per i finanziamenti europei sono di impatto irrilevante sullo sviluppo della mobilità sostenibile e di nullo effetto per il trasporto pubblico locale, non avendo alcuna possibilità di determinare alcun spostamento di utenza verso sistemi di trasporto pubblico;
- viceversa – come ampiamente dimostrato con i dati più volte portati all'attenzione del Consiglio Comunale - un efficace servizio di metrotranvia avrebbe un impatto decisivo in tal senso e darebbe un impulso finalmente importante al trasporto pubblico locale, rendendolo altamente competitivo, sia per gli spostamenti interni, che per quelli di chi entra in città dalle direttrici principali provenienti dalla provincia;
- a seguito della crisi emergenziale determinata dall'espandersi del coronavirus in numerosi Paesi europei (e non solo), il Consiglio Europeo, dopo intense trattative tra i capi di governo degli stati membri, ha predisposto un piano straordinario, denominato “Next Generation EU”, da 750 miliardi di euro da distribuire, in parte in forma di sovvenzioni a fondo perduto (grants) ed in parte in forma di prestiti (loans), tra i Paesi più colpiti dal Covid-19;
- l'Italia ha ottenuto una cospicua fetta di tali finanziamenti (209 miliardi di euro), condizionati - come per tutti gli altri Paesi beneficiari - alla presentazione di un piano di ripresa che deve rispondere ad una serie di requisiti;



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

- le Linee Guida per la definizione del c.d. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito PNRR), pubblicate lo scorso 15 settembre 2020 individuano una serie di obiettivi e missioni che devono rispettare parametri ben precisi;
- tra questi, con riguardo alla scheda sintetica allegata, si segnalano i seguenti aspetti:
  - pag. 3 (obiettivi): *“un Paese con infrastrutture più sicure ed efficienti”*;
  - pag. 11 (cluster di intervento): *“Rivoluzione verde e transizione ecologica ... Infrastrutture per la mobilità”*;
  - pag. 14 (Missioni: rivoluzione verde e transizione ecologica): *“Investimenti finalizzati a conseguire obiettivi European Green Deal ... Infrastrutture per la graduale decarbonizzazione dei trasporti e mobilità di nuova generazione ...Adozione di piani urbani per il miglioramento della qualità dell’aria”*;
  - pag. 15 (Missioni: Infrastrutture per la mobilità): *“Mobilità pubblica e privata a impatto ambientale sostenibile”*;
  - pag. 20 (Progetti: criteri di valutazione positiva): *“Progetti che riguardano principalmente beni pubblici (infrastrutture ...) ... Rapida attuabilità / cantierabilità ... Monitorabilità del progetto in termini di traguardi intermedi e finali, nonché del collegamento tra tali realizzazioni e gli obiettivi strategici del PNRR ... Progetti con effetti positivi rapidi su numerosi beneficiari, finora scartati per mancanza di fondi ...”*;
- la bozza di Recovery Plan votata e licenziata nel Consiglio dei Ministri del 12 gennaio scorso ha espressamente previsto che *“una specifica linea di azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa”* (pag. 19);
- nello specifico il punto 3.3.6 della bozza approvata dal CdM il 12 gennaio così prevede (pagina 84): *“Trasporto pubblico di massa. La misura prevede la realizzazione di 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa. Tra gli interventi già individuati vi sono quelli che coinvolgono Genova, Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo. Inoltre, si prevede la realizzazione di ulteriori 97 km di rete attrezzata per sistemi di trasporto rapido di massa. Gli*



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

interventi oggetto di questo secondo gruppo saranno individuati tramite una nuova manifestazione di interesse nei primi mesi del 2021”;

- è espressamente previsto un ruolo centrale, proprio per questa specifica missione, per gli Enti Locali, tant'è che la bozza indica che “*Enti locali e regioni saranno un attore fondamentale nella definizione e implementazione di questa linea di azione*” (pagina 19);
- altre città vicine (sia Bologna che Reggio Emilia) hanno tra i propri progetti di mobilità sostenibile lo sviluppo e/o la realizzazione di una o più linee metrotranviarie;

**considerato che:**

- il progetto di metrotranvia presenta tutti i requisiti per essere ammesso tra quelli oggetto dei finanziamenti europei in questione. Infatti, richiamando l'estratto sopra riportato delle Linee guida per la definizione del PNRR è di tutta evidenza come esso:
  - contempli la realizzazione di una “infrastruttura più sicura ed efficiente” (pag. 3 Linee Guida);
  - rientri a pieno titolo tra gli interventi riconducibili alle idee di rivoluzione verde e transizione ecologica, in quanto garantirebbe un deciso e rilevante shift modale nella mobilità urbana, spostando un imponente numero di trasferimenti dal mezzo privato ad un più efficiente e rapido trasporto pubblico (pag. 11 Linee Guida);
  - preveda la realizzazione di un'infrastruttura di nuova generazione e ad alto impatto ecologico, che consente – attraverso il predetto shift modale – di ottenere elevatissimi risultati in termini di de-carbonizzazione dei trasporti, costituendo, peraltro, un efficace strumento, sia di pianificazione che operativo, per il miglioramento della qualità dell'aria (pag. 14 Linee Guida);
  - sia perfettamente conforme ai criteri che impongono di affrontare il tema della mobilità pubblica attraverso un impatto ambientale sostenibile, ponendosi in linea con quanto viene realizzato nelle più avanzate città europee: gli esempi potrebbero essere innumerevoli, a titolo esemplificativo si ricordano i casi di Friburgo, Grenoble, Lille,



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

- Rouen, Linz, Innsbruck, Ostenda, Charleroi, ect. (pag. 15 Linee Guida);
- riguardi un bene pubblico, che - essendovi già un progetto definitivo che può in tempi brevi essere reso esecutivo - è di rapida e certa attuabilità e cantierabilità, nonché monitorabile con riguardo ai traguardi ed agli obiettivi che si pone, il quale è in grado di determinare indubbiamente effetti positivi su tutta la cittadinanza, che potrà finalmente beneficiare di un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle aspettative (pag. 20 Linee Guida);
  - sia sempre stato ritenuto irrealizzabile per mancanza di fondi, che oggi – invece – possono esserci (pag. 20 Linee Guida);
- quella che si presenta in questi mesi è, quindi, un'occasione storica, quasi certamente irripetibile, per beneficiare di investimenti e finanziamenti importanti, per cui la città di Modena non dovrebbe farsi trovare impreparata a questo appuntamento;
  - avere a disposizione un progetto definitivo, cantierabile in tempi brevi, al caso anche con gli aggiornamenti opportuni, da affiancare magari al progetto di valorizzazione e trasformazione della linea Modena - Sassuolo, rappresenta un incomparabile vantaggio anche in termini temporali, che l'amministrazione può sfruttare per consegnare al governo un'idea ed una proposta totalmente in linea con le linee guida, i requisiti e gli indirizzi del Next Generation EU e le missioni indicate dalla bozza del piano approvata il 12 gennaio;
  - il progetto in questione è perfettamente in linea con l'indicazione fornita dal piano di riservare agli enti locali il ruolo di attore fondamentale nella definizione delle azioni da intraprendere con riguardo al tema della mobilità sostenibile e consente al comune di Modena di rispondere alla manifestazione di interesse prevista per i prossimi mesi;
  - viceversa, le ipotesi paventate di *bus rapid transit* (BRT), i cui costi di gestione sono addirittura superiori a quelli di una rete metrotranviaria, non paiono, da sole, in grado di determinare efficaci risultati nella valorizzazione del trasporto pubblico locale e di produrre benefici consistenti in termini di spostamento di utenti a favore di questo, come dimostra anche il fatto che le città italiane che vi hanno fatto ricorso sono pochissime e gli interventi rappresentano per



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

lo più un'integrazione di un già efficace servizio di metrotranvia o di metropolitana (Cagliari o Perugia); tra l'altro, considerando che l'affidamento e lo sviluppo di un tale progetto comporterebbero tempi lunghi, si determinerebbe la perdita del vantaggio della rapida cantierabilità, che pone Modena in posizione fortemente competitiva rispetto ad altre città prive di progetti già sviluppati e pronti;

**SI INVITANO IL SINDACO E LA GIUNTA AFFINCHE'**

- attivino immediatamente ogni iniziativa politica ed amministrativa per manifestare l'interesse del Comune di Modena al finanziamento delle linee di trasporto pubblico locale di massa previsto dal piano approvato dal Consiglio dei ministri il 12 gennaio scorso e ottenere, anche per il tramite della Regione, che il progetto di metrotranvia richiamato in premessa sia candidato ai finanziamenti previsti dal Recovery Plan che il Governo presenterà all'UE;
- in alternativa vengano cercati altri finanziamenti per realizzare l'opera in questione;
- coinvolgano nel progetto cittadinanza, organizzazioni di categoria, imprese del territorio, affinché si apra un dibattito sul tema e si creino le condizioni per sensibilizzare le Autorità regionali e nazionali sulla necessità di realizzare questa opera a grande vantaggio di Modena, ma anche di larga parte del territorio provinciale.

I consiglieri firmatari

Giovanni Silingardi (M5S)

Andrea Giordani (M5S)

Enrica Manenti (M5S)

Alberto Bosi (Lega Modena)

Antonio Baldini (Lega Modena)

Giovanni Bertoldi (Lega Modena)

Beatrice De Maio (Lega Modena)



Comune di Modena  
**Consiglio comunale**  
**Gruppi consiliari**

**Movimento 5 Stelle, Lega Modena, Forza Italia, Fratelli d'Italia – Popolo della Famiglia**

Barbara Moretti (Lega Modena)

Stefano Prampolini (Lega Modena)

Luigia Santoro (Lega Modena)

Piergiulio Giacobazzi (Forza Italia)

Elisa Rossini (Fratelli d'Italia – Popolo della  
Famiglia)

**SI AUTORIZZA LA DIFFUSIONE A MEZZO STAMPA**



**COMUNE DI MODENA**

## **ATTESTAZIONE DI AVVENUTA PUBBLICAZIONE**

**Deliberazione di Giunta n. 43 del 06/05/2021**

**OGGETTO : ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI SILINGARDI, GIORDANI, MANENTI (M5S), BOSI, BALDINI, BERTOLDI, DE MAIO, MORETTI, PRAMPOLINI, SANTORO (LEGA MO), GIACOBAZZI (F.I.), ROSSINI (F.D.I.-P.D.F.) AVENTE PER OGGETTO "TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - METROTRANVIA. REPERIMENTO DELLE RISORSE ATTRAVERSO IL RICORSO AI FINANZIAMENTI DEL RECOVERY FUND O AD ALTRI FINANZIAMENTI"**

La presente Deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi a decorrere dal 04/06/2021 ed è divenuta esecutiva ai sensi dell'art. 134, comma 3, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL. dal 15/06/2021

Modena li, 25/06/2021

**II SEGRETARIO GENERALE  
(DI MATTEO MARIA)  
con firma digitale**



**COMUNE DI MODENA**