



COMUNE DI MODENA

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 16 LUGLIO 2020

Resconto della seduta n. 18/2020

L'anno duemilaventi in Modena il giorno diciotto del mese di giugno (18/06/2020) alle ore 14:40, 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. Tutte le votazioni della presente seduta si sono svolte 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 videoconferenza
Aime Paola	Presente in videoconferenza
Baldini Antonio	Presente in aula consiliare
Bergonzoni Mara	Presente in aula consiliare
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	Assente
Connola Lucia	Presente in videoconferenza
De Maio Beatrice	Presente in videoconferenza
Fasano Tommaso	Assente
Forghieri Marco	Presente in aula consiliare
Franchini Ilaria	Presente in aula consiliare
Giacobazzi Piergiulio	Presente in aula consiliare
Giordani Andrea	Presente in aula consiliare

Guadagnini Irene	Presente in aula consiliare
Lenzini Diego	Presente in aula consiliare
Manenti Enrica	Presente in aula consiliare
Manicardi Stefano	Presente in aula consiliare
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 aula consiliare
Venturelli Federica	Presente in aula consiliare

e gli Assessori:

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

Ha partecipato il Vice-Segretario Generale del Comune (MARCHIANO' LUISA)

Il Presidente pone in trattazione i seguenti oggetti:

1 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 38/2020
Proposta n. 2176/2020

Oggetto: COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE - ORGANIZZAZIONE DELLA SEDUTA A SEGUITO DELLA PRESENTAZIONE DI ORDINI DEL GIORNO E MOZIONI RIFERITI ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N. 2020/2003 (PUMS)

Discussa con esito **TRATTATA**

2 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 15/2020
Proposta n. 1774/2020

Oggetto: INTERROGAZIONE DEI CONSIGLIERI MANICARDI (PD) E PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO "DIAGONALE VERDE E PROLUNGAMENTO FINO A CITTANOVA" (presentata il 18/06/2020)
Relatore: FILIPPI ALESSANDRA

Discussa con esito **TRATTATA**

3 - CONSIGLIO - Interpellanza N. 22/2020
Proposta n. 2011/2020

Oggetto: INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA BERGONZONI (PD) AVENTE PER OGGETTO "LAVORI CICLABILE IN VIA GHERBELLA" (presentata il 30/06/2020)
Relatore: FILIPPI ALESSANDRA

Discussa con esito **TRASFORMATA IN INTERPELLANZA - TRATTATA**

4 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 39/2020
Proposta n. 2177/2020

Oggetto: COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE - APPELLO

Discussa con esito **TRATTATA**

5 - CONSIGLIO - Delibera N. 28/2020
Proposta n. 2003/2020

Oggetto: OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA CITTA' DI MODENA (PUMS 2030). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE.

Relatore: FILIPPI ALESSANDRA

Discussa con esito **ADOTTATA**

6 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 19/2020
Proposta n. 1647/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL GRUPPO M5S AVENTE PER OGGETTO "INTERVENTI URGENTI SULLA RETE CICLABILE - RETE DI MOBILITA' D'EMERGENZA" (presentata il 10/06/2020)

Relatore: consigliere Silingardi

Discussa con esito **ADOTTATA**

7 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 20/2020
Proposta n. 2153/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE CONNESSO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N. 2020/2003 IN DISCUSSIONE NELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 15 LUGLIO 2020, AVENTE AD OGGETTO: "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI MODENA (PUMS 2030). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE" AD OGGETTO: RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - RETE METROTRANVIARIA. (presentata il 15/07/2020)

Relatore: consigliere Silingardi

Discussa con esito **RESPINTA**

8 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 21/2020
Proposta n. 2171/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI LENZINI, CARPENTIERI (PD), SCARPA (SINISTRA PER MODENA), PARISI (MODENA CIVICA), FRANCHINI, TRIPI, REGGIANI, GUADAGNINI, FORGHIERI, BERGONZONI, MANICARDI, VENTURELLI, CONNOLA, CARRIERO (PD), STELLA (SINISTRA PER MODENA) AVENTE PER OGGETTO "PUMS" (presentata il 16/07/2020)

Relatore: consigliere Lenzini

Discussa con esito **ADOTTATA**

9 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 22/2020
Proposta n. 2164/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI CAMILLA SCARPA, STELLA, TRIANNI (SINISTRA PER MODENA), CARPENTIERI (PD), AIME (VERDI), PARISI (MODENA CIVICA), LENZINI (PD) AVENTE PER OGGETTO "PUMS 2030: FAVORIRE UNA MOBILITA' STUDENTESCA SOSTENIBILE ANCHE IN RELAZIONE ALL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19" (presentata il 16/07/2020)
Relatore: consigliera Scarpa

Discussa con esito **ADOTTATA**

10 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 23/2020
Proposta n. 2168/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI TRIANNI, SCARPA, STELLA (SINISTRA PER MODENA), CARPENTIERI (PD), AIME (VERDI) E PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO "PUMS 2030: INTERVENTI URGENTI SULLA MOBILITA' CLICLABILE ANCHE IN RELAZIONE ALL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19" (presentata il 16/07/2020)
Relatore: consigliere Trianni

Discussa con esito **ADOTTATA**

1 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 38/2020
Proposta n. 2176/2020

Oggetto: COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE - ORGANIZZAZIONE DELLA SEDUTA A SEGUITO DELLA PRESENTAZIONE DI ORDINI DEL GIORNO E MOZIONI RIFERITI ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N. 2020/2003 (PUMS)

Il PRESIDENTE: “Buongiorno a tutti. Anche se con un po’ di ritardo, incominciamo i lavori del Consiglio con le interrogazioni.

Faccio prima una annotazione di tipo organizzativo che abbiamo appena convenuto con i Capigruppo. Oltre alla mozione del Movimento Cinque Stelle depositata questa mattina in accompagnamento al PUMS – sentite? Dicono che mi sentono poco da remoto. Adesso mi sentite? Okay, provo a parlare un po’ più forte.

Allora, dicevo, iniziamo con una, tra virgolette, nota organizzativa. Stanno per essere depositate tra ulteriori mozioni di accompagnamento alla delibera del PUMS, quindi con i Capigruppo – lo dico anche all’Assessora – abbiamo deciso che adesso facciamo le due interrogazioni e poi, prima di fare l’appello e la presentazione del PUMS, ci fermiamo perché non ha senso partire e poi fermarsi immediatamente. Ovviamente con l’impegno a cercare di tenere i tempi più stretti possibili”.

2 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 15/2020
Proposta n. 1774/2020

Oggetto: INTERROGAZIONE DEI CONSIGLIERI MANICARDI (PD) E PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO "DIAGONALE VERDE E PROLUNGAMENTO FINO A CITTANOVA"

Il consigliere MANICARDI: “L’interrogazione che, insieme alla collega Parisi, abbiamo presentato un mese fa più o meno, consiste in un’interrogazione che riguarda, appunto, la Diagonale verde e la richiesta di un suo prolungamento eventuale fino a Cittanova.

Infatti, quello sulla Diagonale verde ho avuto la fortuna allora come Consigliere di Quartiere 4 di poter assistere alla chiusura del tratto della Diagonale, salendo anche sul treno che da Rubiera a Modena ha fatto simbolicamente il suo ultimo percorso. Quindi, da quel momento lì, è partita la progettualità che voleva, appunto, ripensare a questo spazio che taglia in due la città a cosa farci.

E in vari momenti anche recenti come, ad esempio, la firma nel 2019 da parte del Sindaco e del Presidente della Regione, veniva appunto stipulata questa convenzione che finanziava l’opera e con successive delibere veniva dato avvio a progetti e cantieri che, anzi, sono anche già partiti mi risulta, almeno da quello che scrivevano i quotidiani nei giorni scorsi.

E che prevedono, appunto, la realizzazione di una pista ciclabile, ciclopedonale, partendo dalla rotatoria Paolucci-Breda, quindi dal centro storico, fino al polo scolastico Leonardo Da Vinci, unendo quindi, anche da un punto di vista, come in varie assemblee abbiamo più volte sentito e condiviso anche con la cittadinanza, la possibilità di ricucire e di mettere i vari rioni, i vari quartieri della nostra città, di poter mettere in collegamento in maniera anche ciclopedonale, appunto, il foraneo di Cittanova e Marzaglia con il centro storico.

Quindi, quello che, al momento, si trovano appunto senza un collegamento con la città e con il centro città. Collegamento che, qualora dovesse insistere su questa linea, su questa Diagonale verde, interesserebbe poi, come in parte già fa, la Madonnina. Anzi, come fa con la Madonnina e, successivamente, anche la Bruciata e Cognento fino arrivare, appunto, a Cittanova.

E sarebbe anche, appunto, un interesse perché il ricongiungimento di queste realtà dal punto di vista ciclopedonale può essere e, anzi, è inserito e valorizzato all’interno degli indirizzi di governo del 2019-2024 di questa Amministrazione.

Quindi, preso atto di questi passaggi e di questi momenti, si interrogano il Sindaco e la Giunta per sapere:

- se è previsto il raggiungimento delle frazioni di Cittanova e Marzaglia con l’infrastruttura Diagonale verde;

- qualora sia previsto il prolungamento della ciclabile, quali siano i tempi e le modalità in cui si pensa di raggiungere questo obiettivo;

- se siano in esame altre soluzioni di infrastrutture ciclopedonali al servizio del foraneo di Cittanova e Marzaglia verso il centro città e altri quartieri limitrofi”.

L'assessora FILIPPI: "Ripercorro anch'io un po' di premesse che ha fatto il consigliere Manicardi per ribadire l'importanza strategica di questa infrastruttura.

È un collegamento pedonale, ciclabile, predisposto per l'accoglimento di un eventuale trasporto pubblico, esclusivamente in sede propria preferenziata; e, in aggiunta, si chiama verde perché è una connessione appunto verde, ecologica, che si otterrà attraverso il recupero e il miglioramento della vegetazione legnosa di pregio esistente e la realizzazione di fasce arboree arbustive.

Quindi, ha un percorso di riqualificazione e ricucitura del quadrante ovest della città, del Cimitero monumentale di Cesare Costa e di quello più moderno di Aldo Rossi e Gianni Braghieri; un collegamento dalla stazione centrale fino al polo scolastico Leonardo nel breve periodo attraverso, appunto, anche la ciclabile che si sta realizzando in questo periodo nel tratto Montecuccoli-Monte Kosica.

Ambisce, è vero, a raggiungere l'area fluviale del Secchia e, quindi, andare anche oltre all'abitato di Cittanova e Marzaglia, attraversando tra l'altro un paesaggio agricolo di pregio entro il quale poi poter collegare le aree industriali e commerciali a sud della Via Emilia Ovest, le frazioni di Cognento, Cittanova e Marzaglia.

Tra gli obiettivi che abbiamo previsto nel PUMS ci sono sicuramente in generale i collegamenti ciclabili tra i Comuni contermini e anche ovviamente delle frazioni; e per Cittanova in particolare ne sono stati individuati due: la Diagonale, appunto, e una ciclabile da realizzare su Via Emilia Ovest fino a Marzaglia.

Sono entrambi collegamenti molto complessi, che necessitano di risorse economiche importanti se pensiamo che già il primo tratto, due chilometri e mezzo – parlo della Diagonale – l'importo lavori è di 2 milioni e mezzo, essendo, appunto, complesso, dovendo lavorare sul tema del ballast, della ricucitura tra i due quartieri.

E anche l'intervento sulla Via Emilia Ovest, ovviamente, è un intervento complesso, di una certa complessità, perché è una strada importante, è una strada di comunicazione, appunto, tra due Comuni importanti; perché su quell'asse, in modo particolare, si innesta anche un'uscita della tangenziale particolarmente complesso ed è un nodo assolutamente complicato e, quindi, necessita di, appunto, studi precisi.

Però c'è, ci sono. Tra l'altro, aggiungo che su Via Emilia Ovest è stato proprio presentato, nel tratto Via Zanfi e Via Rosmini, un progetto per un bando ministeriale che si chiama "Primus", è stato candidato e di cui stiamo attendendo di fatto anche gli esiti e, quindi, cercando risorse in un qualche modo. E gli Uffici comunque stanno progettando, appunto, questi tratti mancanti.

Così come aggiungo che nel P emergenziale – giusto per, ma parliamo di interventi di natura diversa e di risposte diverse – sono state ipotizzate la realizzazione di corsie ciclabili (alcuni tratti interessano anche la Via Emilia Ovest) proprio per raggiungere in maniera veloce e in breve tempo, appunto, i poli industriali che stanno a nord e a sud della Via Emilia.

Quindi, c'è attenzione su questo tema e il punto vero è che abbiamo bisogno di trovare risorse. Quindi, i progetti, come è d'uso agli Uffici tecnici, sono nel cassetto e sono sempre pronti, perché qualora uscisse un bando possano essere presentati, perché di solito i bandi, appunto, presuppongono anche una presentazione veloce dei progetti.

Attendiamo, appunto, che escano questi bandi e poi, ovviamente, candideremo anche questa infrastruttura; o l'una o l'altra vedremo di valutarle a seconda delle risorse economiche a disposizione dove intervenire prioritariamente”.

Il consigliere MANICARDI: “Premetto già che mi ritengo soddisfatto della risposta, nel senso che, comprendendo le difficoltà economiche che possono stare dietro alla realizzazione di una infrastruttura di questo tipo, mi ritengo soddisfatto.

Certamente auspico che i progetti nel cassetto possano essere al più presto tirati alla luce del sole e messi in sviluppo affinché anche questa zona della città possa vedersi collegata ciclopedonalmente. Lo dico anche con maggior ragione in questa giornata dove questo tema è un po' al centro dei lavori che stiamo discutendo, no? Quindi, davvero ringrazio nuovamente l'Assessora per la risposta e confido di trovarci presto a inaugurare un possibile tratto che possa collegarci”.

3 - CONSIGLIO - Interpellanza N. 22/2020
Proposta n. 2011/2020

Oggetto: INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA BERGONZONI (PD) AVENTE PER OGGETTO "LAVORI CICLABILE IN VIA GHERBELLA" – TRASFORMATA IN INTERPELLANZA

La consigliera BERGONZONI: “Anche la mia è una interrogazione presentata circa un mese fa, richiesta soprattutto dai numerosi cittadini che mi hanno telefonato per le lamentele perché sembrava che, a seguito di questi lavori sulla ciclabile, il tempo del semaforo fosse troppo prolungato. Comunque vi leggo l’interrogazione che è molto breve.

Dal mese di giugno dopo il blocco, a seguito della situazione Covid, sono ripresi i lavori di manutenzione delle piste ciclabili;

riteniamo che questi lavori importanti e fondamentali per la nostra comunità siano eseguiti in perfetta regola d’arte, creando possibilmente meno disagio ai cittadini; cosa che, a quanto pare, non succede in Via Gherbella perché da due settimane sono stati messi due semafori per regolare il traffico nel doppio senso di marcia. I lavori, però, sono bloccati, creando lunghe code e disagio alle persone che, sia il mattino, sia la sera, utilizza tale strada molto importante come collegamento alla Vignolese e all’ingresso dell’autostrada Modena sud.

Per questo motivo s’interroga l’Amministrazione comunale per sapere:

- il Comune di Modena è a conoscenza di questa situazione di blocco dei lavori e disagio dei cittadini?
- Il Comune di Modena ritiene in ogni caso di effettuare, nei modi che saranno ritenuti più opportuni, indagine per capire perché i lavori si sono bloccati?
- Quali sono i tempi previsti della gara per la conclusione dei lavori vista la situazione di disagio?”.

L’assessora FILIPPI: “Ringrazio la consigliera Bergonzoni perché mi dà la possibilità di spiegare più precisamente la consistenza dei lavori oggetto dell’interrogazione.

Si tratta della sostituzione del vecchio ponte ferroviario con una nuova struttura in legno e acciaio in corrispondenza del torrente Grizzaga sul percorso ciclabile Modena-Vignola. L’opera è stata finanziata per un importo di 250.000 euro dall’Agenzia di Protezione civile alla provincia di Modena prima del trasferimento della proprietà della ciclabile Modena-Vignola al Comune avvenuta nel 2017. Tra i due enti è stato siglato un protocollo d’intesa volto ad assicurare la continuità degli interventi di manutenzione già programmati dalla provincia ante trasferimento come questo è.

Ricordo che la regione Emilia Romagna ha disposto un’ordinanza per la messa in sicurezza idraulica del reticolo idrografico e, per limitare le ondate di piena di Secchia e Panaro, sono in atto

interventi di adeguamento anche del reticolo minore, non solamente appunto sull'asse principale, ma diffusi sul territorio.

Il tratto del torrente Grizzaga interessato dai lavori risulta caratterizzato da una scarsa sezione per il deflusso delle acque di piena anche a causa della presenza di numerosi manufatti che ne diminuiscono la capacità. Da qui, la necessità di realizzare un nuovo ponte collocato a una quota tale da non rappresentare più ostacolo per il deflusso delle acque e, da qui, il contributo, appunto, dell'Agenzia di Protezione civile.

Il Comune di Modena è stato preventivamente informato della necessità di iniziare e terminare i lavori nel periodo di assenza di criticità idraulica ed è stato concordato di deviare la pista ciclopedonale sulla carreggiata stradale all'altezza del civico 152 di Via Gherbella protetta da new jersey, garantendone la continuità in sicurezza.

Un impianto semaforico regola la circolazione a senso unico alternato su Via Gherbella, così come per la regolazione dell'accesso alle vie di servizio e alle abitazioni è stato installato un semaforo a chiamata.

Non mi risulta che ci siano stati particolari problemi, nel senso che ci sono stati effettivamente degli stop brevi del cantiere, ma sono stati tranquillamente recuperati e la fine lavori prevista è per la fine di agosto e, quindi, il crono programma, a oggi, viene rispettato”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Stella. Immagino che ci sia la trasformazione in interpellanza, interviene lei? Prego, consigliere Stella”.

Il consigliere STELLA: “Non me ne voglia la collega Bergonzoni, ma quando ho visto questa interrogazione sono rimasto meravigliato e dispiaciuto nel prendere atto che una Consigliera, della maggioranza tra l'altro, avesse presentato un'interrogazione dai toni così polemicici e piena di imprecisioni.

Avrei voluto far finta di nulla, ma siccome sono stato sostanzialmente preso in causa direttamente in quanto direttore dei lavori e coordinatore per la sicurezza del cantiere oggetto dell'interrogazione, non posso esimermi dal dire la mia.

L'intervento interessa un nodo idraulico, come diceva l'assessora Filippi, molto delicato posto alle porte di Modena, che vede la compresenza del torrente Grizzaga, che attraversa sia la pista ciclabile Modena-Vignola che la strada Gherbella, e di un sifone ad imbuto gestito dal Consorzio di bonifica della Burana, complesso manufatto utilizzato per l'irrigazione delle campagne modenesi.

Essendo stata registrata un'anomalia fra la quota dell'intradosso del ponte sotto la ciclabile rispetto al ponte sotto la Gherbella – 120 centimetri più basso il ponte di monte – la Protezione civile ha dato mandato e messo a disposizione le risorse economiche necessarie al Comune e alla Provincia per eseguire un intervento urgente di messa in sicurezza idraulica di tale nodo.

Era, quindi, necessario e indifferibile intervenire per evitare conseguenze come esondazioni del torrente Grizzaga, a tutela in primis dei residenti della strada Gherbella, ma anche del resto della città.

I lavori hanno una durata contrattuale di tre mesi; sono stati consegnati il 25 maggio, ma l'impianto semaforico e il bypass della ciclabile sono stati resi operativi soltanto a partire dalla settimana successiva.

Mi spiace dirlo, ma l'interrogazione risulta imprecisa, inopportuna e destituita di ogni fondamento, tant'è che una sua prima versione è stata ritirata e ripresentata rimodulata dalla stessa interrogante perché inizialmente parlava di un cantiere di lavori di asfaltatura della strada Gherbella.

Evidentemente, i cittadini che si sono rivolti alla collega Bergonzoni, ma anche la stessa interrogante, in prima istanza non si sono preoccupati di andare a leggere la natura dei lavori indicati sul cartello di cantiere che è esposto in modo molto ben visibile.

A mio parere, un Consigliere comunale, prima di presentare una istanza, fa un buon servizio alla città soltanto quando, una volta che un cittadino gli pone legittimamente una problematica, si attiva di persona per verificare la veridicità delle segnalazioni e acquisisce tutte le necessarie informazioni presso le sedi opportune.

Mi permetto di dissentire anche sul tono autocentrico dell'interrogazione che non fa alcun cenno al fatto che la ciclabile, nonostante i lavori in corso, ha potuto continuare ad essere fruita da ciclisti e pedoni, ma si preoccupa solo dei circa cento secondi che gli automobilisti devono attendere affinché si completi l'intero ciclo semaforico.

Il semaforo, per il governo di senso unico alternato di soli 50 metri, è stato installato a seguito dell'accordo fra il Comune di Modena e la Provincia che io, in qualità di direttore dei lavori e coordinatore per la sicurezza, ho condiviso e ritenuto più che opportuno, grazie al quale entrambi gli enti si sono preoccupati di non interrompere e penalizzare l'importante flusso di ciclisti e pedoni che percorre, in particolare nel periodo estivo, l'arteria ciclopedonale più importante della nostra città e della provincia.

Non corrisponde a verità il fatto che il semaforo comporti la conseguenza di file chilometriche di automezzi e so per certo che la Polizia municipale non è mai dovuta intervenire per risolvere congestionamenti stradali dovuti alla presenza del semaforo.

Non so se la collega Bergonzoni abbia fatto altrettanto, ma da quando è iniziato il cantiere è stata sempre mia premura tenermi costantemente aggiornato presso il comando della Polizia municipale di Modena e anche presso l'URP della Provincia su eventuali disagi o reclami formalizzati dai cittadini. Risultato: zero segnalazioni.

Ogni qual volta sono stato presente in cantiere, la coda, in un verso o nell'altro sulla Gherbella, si è risolto nel giro di un ciclo semaforico, i cento secondi prima citati, e gli unici disagi alla circolazione registrati sono stati quelli dovuti a sporadici passaggi di alcuni mezzi agricoli ingombranti come mietitrebbia o grossi trattori con rimorchio; disagi risolti anch'essi nell'arco di pochi secondi.

Non si sono mai verificati significativi fermi cantieri, ma c'è stato – quello sì – un coordinamento delle fasi di lavoro in ottemperanza anche alle norme anti-Covid per evitare inopportuni assembramenti in un cantiere molto piccolo e circoscritto, e sovrapposizioni delle

lavorazioni che posso attestare stanno pienamente rispettando il cronoprogramma dei lavori stabilito.

C'è stata una sola settimana di rallentamento dei lavori che è occorsa alla ditta per fare il cambio dei mezzi d'opera per le opere di demolizione del ponte esistente, lo sgombrò in sicurezza delle macerie e l'organizzazione dell'inizio delle opere di perforazione per i micropali di fondazione.

Tale rallentamento, che era stato pianificato, però non comporta l'allungamento dei tempi contrattuali che l'impresa possiede di diritto. I lavori saranno certamente conclusi entro la fine di agosto e anche la decisione di eseguire i lavori nel trimestre estivo giugno-agosto è stata assunta per ridurre al massimo i disagi alla circolazione stradale.

Che, fra l'altro, a detta anche della stessa Polizia municipale, è risultata anche molto alleggerita con molta probabilità le parecchie situazioni di smart working o purtroppo cassa integrazione di tanti lavoratori. Ed entro tale data, quindi entro la fine di agosto, fatti salvi imprevisti imprevedibili, il ponte ciclopedonale verrà aperto al transito.

Un sacrificio di tre mesi da parte degli irriducibili delle auto ritengo sia più che tollerabile, specie se si considera che anche pedoni e ciclisti hanno diritto di poter continuare a circolare e che tali lavori sono indispensabili per la sicurezza idraulica della nostra città”.

Il PRESIDENTE: “Consigliere Stella, mi permetta di dire che non so se sia stato più inopportuno il tono, credo comunque legittimo – dell'interrogazione della consigliera Bergonzoni – non credo che nessuno di noi si possa permettere sindacare le interrogazioni che fanno i colleghi – o il fatto che lei ha sfruttato il suo ruolo di Consigliere per giustificare la propria attività professionale.

Niente glielo vieta, non credo che ci sia legge o regolamento che lo vieti, ma penso che sia stato abbastanza inopportuno e probabilmente, mi permetto di dire, anche un abuso del suo ruolo di Consigliere.

Concludo per tentare di smorzare i toni dicendo vediamo di cogliere la parte positiva dicendo che almeno è stata occasione per avere le informazioni che, le garantisco, i cittadini hanno chiesto, hanno chiesto anche a me, per alcuni disagi – è cosa difficile comprendere dai normali cittadini che non sono direttamente coinvolti – per quel cantiere.

La invito, però, a evitare una prossima volta di usare il suo ruolo istituzionale, questa tribuna, per una faccenda che, di fatto, per quel che la riguarda, è personale, professionale ma personale, e credo che sia inopportuno”.

La consigliera BERGONZONI: “Dunque, io l'interrogazione l'ho fatta perché sono stata contattata dai cittadini; in qualità di Consigliera, chiaramente, credo di avere il dovere di interrogare l'Assessore che ringrazio perché credo che la risposta ai cittadini sia stata data. Quindi, chiudo dicendo grazie ancora per la risposta che mi ritiene soddisfatta”.

L'assessora FILIPPI: “Una chiusura davvero molto veloce. Diciamo che questo è un esempio classico che si potrà verificare anche in un futuro; oggi è una giornata importante, oggi parleremo del PUMS, oggi si tratta di prevedere alcune scelte che probabilmente potranno determinare disagi, chiamiamoli così, analoghi.

E, quindi, questo è stato uno dei banchi di prova per cui, a fronte di un intervento e a fronte di una scelta che bisognava fare in quel momento se interrompere una pista ciclabile o se interrompere un tratto, una corsia di una strada, lì dovevamo dimostrare coerenza.

Coerenza anche se il PUMS non era approvato e coerenza con quello che si sta dicendo su quella che è la gerarchizzazione dello spazio pubblico, la sicurezza – qua si aggiunge anche la sicurezza idraulica, ma adesso è una conseguenza.

Questa è stata una scelta condivisa, concordata tra enti, coerente con quello che stiamo dicendo. Non chiudiamo la pista ciclabile, non mettiamo a rischio tutti i ciclisti e anche i pedoni che in quel tratto sarebbero usciti, avrebbero fatto probabilmente contromano la corsia carrabile e avremmo messo a rischio la vita, appunto, di queste persone.

Io credo che sia stata una scelta molto responsabile e che, a fronte di un disagio tutto sommato probabilmente anche molto gestibile e non così drammatico, sarebbe stato molto più drammatico, invece, avere un incidente importante in quel tratto. Quindi, era giusto per sottolineare che stiamo andando in quella direzione e questo è stato il primo banco di prova ma ne avremo ancora”.

4 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 39/2020
Proposta n. 2177/2020

Oggetto: COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE - APPELLO

A questo punto il Segretario Generale, su invito del Presidente, procede all'appello nominale e si constata la presenza del numero legale.

5 - CONSIGLIO - Delibera N. 28/2020
Proposta n. 2003/2020

Oggetto: OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA CITTA' DI MODENA (PUMS 2030). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE

6 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 19/2020
Proposta n. 1647/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL GRUPPO M5S AVENTE PER OGGETTO "INTERVENTI URGENTI SULLA RETE CICLABILE - RETE DI MOBILITA' D'EMERGENZA"

7 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 20/2020
Proposta n. 2153/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE CONNESSO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N. 2020/2003 IN DISCUSSIONE NELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 15 LUGLIO 2020, AVENTE AD OGGETTO: "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI MODENA (PUMS 2030). CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE" AD OGGETTO: RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - RETE METROTRANVIARIA.

8 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 21/2020
Proposta n. 2171/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI LENZINI, CARPENTIERI (PD), SCARPA (SINISTRA PER MODENA), PARISI (MODENA CIVICA), FRANCHINI, TRIPI, REGGIANI, GUADAGNINI, FORGHIERI, BERGONZONI, MANICARDI, VENTURELLI, CONNOLA, CARRIERO (PD), STELLA (SINISTRA PER MODENA) AVENTE PER OGGETTO "PUMS"

9 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 22/2020
Proposta n. 2164/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI CAMILLA SCARPA, STELLA, TRIANNI (SINISTRA PER MODENA), CARPENTIERI (PD), AIME (VERDI), PARISI (MODENA CIVICA), LENZINI (PD) AVENTE PER OGGETTO "PUMS 2030: FAVORIRE UNA MOBILITA' STUDENTESCA SOSTENIBILE ANCHE IN RELAZIONE ALL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19"

10 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 23/2020
Proposta n. 2168/2020

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI TRIANNI, SCARPA, STELLA (SINISTRA PER MODENA), CARPENTIERI (PD), AIME (VERDI) E PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO "PUMS 2030: INTERVENTI URGENTI SULLA MOBILITA' CLICLABILE ANCHE IN RELAZIONE ALL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19"

L'assessora FILIPPI: "Oggi, con questa delibera, consegniamo alla nostra città un Piano strategico che guarda al futuro della mobilità sostenibile con un orizzonte temporale di dieci anni e che individua obiettivi e azioni da realizzare in 2, 5, 10 anni.

Cito un punto delle premesse della delibera che dice: "un Piano, che superando la vecchia impostazione dei piani della mobilità, pone al centro le persone – è stato più volte richiamato penso anche nei vostri Ordini del Giorno.

"È la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità con un approccio trasparente e partecipativo che prevede, fin dall'inizio del suo processo di definizione, il coinvolgimento attivo non solo di enti ed istituzioni, ma anche di vari portatori di interesse del mondo dei trasporti, dell'urbanistica, dell'ambiente, delle attività economiche, dei servizi sociali, della salute, della sicurezza, dell'energia e, in generale, dei singoli cittadini".

E così è stato. È stato avviato un percorso, iniziato nel 2016, che ha visto, durante la fase di redazione del Piano che poi è stato adottato, un contributo rilevante dei portatori di interesse e dei cittadini che sono stati coinvolti sia nella fase di gerarchizzazione degli obiettivi.

Che li ricordo: migliorare la qualità dell'aria; recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole).

Migliorare il trasporto pubblico locale; diminuire sensibilmente il numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65); migliorare l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto lo sviluppo del territorio; riduzione dell'incidentalità stradale.

Dicevo, sia appunto coinvolti sia in questa fase di gerarchizzazione degli obiettivi, ma anche nella fase di definizione delle azioni più efficaci per rispondere alle strategie condivise e che saranno parimenti coinvolti anche nella verifica dell'attuazione del Piano.

L'ho detto tante volte e lo ribadisco sempre: è aperto, è un Piano strategico, ma è un Piano processo; è un Piano che si integrerà con il PUG, lo abbiamo già detto anche nelle premesse. Abbiamo redatto, appunto, il Piano assieme a un consulente che faceva parte sia del nostro gruppo di lavoro e sia del gruppo di lavoro per la fase di definizione del PUG.

Si integrerà con il PAESC, Piano di azione energia sostenibile e clima, che dovremmo, proveremo ad approvare, a presentare in Consiglio comunale dopo l'estate come impostazione generale ma le cui azioni, appunto, verranno presentate entro la fine dell'anno.

È un Piano che comunque si integrerà anche e beneficerà degli apporti dei progetti europei in corso; il progetto europeo Gru Green è un progetto europeo che si occupa di mettere in campo azioni di mitigazione e di resilienza adattamento ai cambiamenti climatici mettendo in campo le cosiddette "nature's best solution", quindi soluzioni basate sulla natura.

E così come il progetto "Zero carbon cities", che inizia in questi giorni la seconda fase, che è un piano, appunto, che si preoccupa, assieme al PAESC, del tema della riduzione delle emissioni in contrasto ai cambiamenti climatici.

La delibera di oggi in particolare approva il documento di controdeduzioni alle osservazioni quale parte integrante del Piano già adottato e, quindi, questa parte, le osservazioni e le controdeduzioni rappresentano un ulteriore contributo di partecipazione che ha visto l'accoglimento o il parziale accoglimento della maggior parte delle oltre 300 osservazioni – quindi l'84% – provenienti da singoli cittadini, associazioni, gruppi politici e quartieri.

Le osservazioni presentate hanno riguardato aspetti come la mobilità dolce e il trasporto pubblico, ma anche la rete viaria, le aree ZTL pedonali, la sosta e la mobilità elettrica.

Su questo documento, poi, la Regione ha espresso il proprio parere motivato nell'ambito del processo di valutazione ambientale strategica con raccomandazioni che attengono in particolare la fase di attuazione di monitoraggio del Piano – abbiamo detto che è un Piano processo e deve essere attuato e monitorato ogni due anni, quindi è molto importante – e del mantenimento appunto, proprio per questa attuazione e monitoraggio, della partecipazione attraverso la riduzione di un documento che è il diario della partecipazione. Così come l'adattamento di previsione e considerazione del PUMS a seguito della fase di ripresa post-emergenziale.

E, in effetti, il Piano è stato aggiornato sulla base della mutata situazione per l'emergenza sanitaria da Covid-19 e le nuove modalità di lavoro sperimentate durante il lockdown e in parte ancora in corso da un lato, e la tendenza delle persone a prediligere modalità di spostamento individuali a garanzia del distanziamento sociale da un lato, appunto, questa tendenza; dall'altro, cambiano anche lo scenario e la richiesta di mobilità complessiva rispetto solo a qualche mese fa.

Cioè, la situazione ovviamente è cambiata drasticamente e, quindi, è la conferma della capacità di adattamento del Piano, di uno strumento adeguato a far fronte al cambiamento e già prima dell'approvazione è stato integrato con due approfondimenti relativi alla mobilità in emergenza sanitaria e alla micromobilità in rapido sviluppo, con un focus particolare sull'utilizzo dei monopattini a prevalente propulsione elettrica.

È la conferma ulteriore, appunto, che si tratta di un Piano processo e che per essere attuato avrà bisogno della più ampia condivisione possibile”.

Il PRESIDENTE: “Cercando di tenere i tempi i più brevi possibile, sospendiamo i lavori del Consiglio in attesa della distribuzione delle mozioni e dell'approfondimento delle stesse. Forse con un po' di eccesso di ottimismo, se riuscissimo a riprendere i lavori alle 16 credo che sarebbe importante, ci sono ventidue minuti.

...o anche se non riprendiamo i lavori, sono già state spedite per posta elettronica due delle

tre nuove mozioni. Le ho guardate, almeno due parlano anche del Piano della mobilità di emergenza.

Sul Piano della mobilità di emergenza c'è una mozione specifica del Movimento Cinque Stelle che era la prima che avremmo discusso dopo le delibere. Quindi, consultandomi anche con il proponente, con Silingardi, credo che abbia un senso accorpate anche questa alla discussione del PUMS, okay? Quindi, invito i gruppi a tenere presente questa cosa qua.

Se non è arrivata in questi secondi dovrebbe arrivare anche la terza mozione di maggioranza. Insieme alla delibera del PUMS discutiamo la mozione del Movimento Cinque Stelle depositata stamattina, le tre mozioni di maggioranza depositate oggi pomeriggio e la mozione del Movimento Cinque Stelle sulla mobilità di emergenza depositata qualche giorno fa e che comunque era in convocazione oggi. Quindi, invito ad approfondire tutti e cinque i testi, faremo un'unica discussione e alla ripresa dei lavori ci organizzeremo così".

...breve pausa...

Il PRESIDENTE: "Riprendiamo i lavori del Consiglio. Come accennato prima, collegate alla delibera sul PUMS ci sono cinque mozioni, quindi passiamo alla presentazione delle cinque mozioni e lo facciamo in ordine del Protocollo".

Indi, il PRESIDENTE dà la parola al consigliere SILINGARDI per l'illustrazione della proposta di Ordine del Giorno n. 1647, presentato dal gruppo M5S.

Il consigliere SILINGARDI: "Non la leggo tutta perché, come avrete avuto modo di vedere, è piuttosto corposa. Il tema è quello della rete di mobilità di emergenza.

Non ci torno sopra perché è un tema che abbiamo già discusso ampiamente in Commissione, l'Assessora ben lo conosce; ci sono stati diversi articoli di stampa, diverse prese di posizione di associazioni. Molte città, molti Comuni, fin dall'inizio dell'emergenza, hanno adottato misure in questo senso.

Già in occasione di un'interrogazione dove si parlava di altro, di car sharing, avevo fatto cenno a tre realtà amministrative da tre aree politiche diverse: avevo fatto cenno a Torino, avevo fatto cenno a Verona e avevo fatto cenno a Milano, che avevano adottato misure tra di loro diverse però indirizzate ad affrontare il tema dell'emergenza.

Perché il tema dell'emergenza? Perché con la ripresa delle attività a settembre, il trasporto pubblico locale non sarà fruibile al cento per cento come poteva essere fruibile prima e, quindi,

bisogna utilizzare soluzioni che spostino gli spostamenti che non possono avvenire col trasporto pubblico locale, o che sarebbero troppo onerosi per il trasporto pubblico locale, verso una mobilità – a me piace poco utilizzare questo termine – dolce, preferisco utilizzare mobilità sostenibile. E, quindi, di fatto, una mobilità ciclabile.

Noi abbiamo individuato tutta una serie di punti critici della città. Alcuni sono stati indicati anche da alcune proposte di alcuni autorevoli esperti, come individuando le direttrici di ingresso verso il centro cittadino.

Penso a Via Fratelli Rosselli e Viale Buon Pastore, che è dove c'è una ciclabile ma che presenta molti problemi; penso a Via Morane dove, invece, la ciclabile c'è solo, se ben ricordo, in piccoli tratti; penso a Viale Amendola, dove la ciclabile è una ciclabile che in alcuni punti è difficilmente praticabile dove ha una larghezza veramente minima.

Penso a un'altra direttrice che è quella di Via Emilia Ovest; penso al tema della Nonantolana, proseguimento Via Manfredo Fanti e Via delle Suore; penso a tutto il Quartiere Musicisti, che è un quartiere ad altissima densità abitativa dove la mobilità ciclabile è molto complicata perché le strade sono strette, con il parcheggio su strada che occupa gran parte della sede stradale.

In quest'ottica, abbiamo proposto, quindi, un pacchetto di misure, alcune delle quali, in effetti, mi par di capire già rientrano in quello che è stato deliberato dalla Giunta il 10 luglio scorso.

Su quanto deliberato dalla Giunta, però, c'è un tema, che è quello della tempistica; in Commissione io ho chiesto a che punto siamo, siamo ancora, però, al punto della progettazione. Ma i tempi oggettivamente sono stringenti perché a settembre riparte tutto e, quindi, abbiamo la necessità di arrivare a quella data già con un piano non solo progettato ma realizzato.

In altre città, forse magari con enfasi e con slogan, più o meno, però c'erano le famose strisce dipinte di notte a Milano su Corso Buenos Aires per realizzare subito quello che si poteva realizzare. Non pretendo che l'Assessora vada di notte a disegnare le strisce ...*breve interruzione*... No, vabbè, adesso questa è... però, credo che una velocizzazione di tutte queste iniziative, di tutte queste misure, sia necessaria perché settembre non è tanto lontano ma è abbastanza vicino.

Quindi, ciò che noi proponiamo nell'Ordine del Giorno, e vado quindi semplicemente al dispositivo, sintetizzandolo peraltro:

- la realizzazione, attraverso i criteri della RME – cioè della rete di mobilità di emergenza – di una corsia ciclabile destinata alla mobilità smart su strada stradale che percorre Viale Amendola. La Rete mobilità di emergenza c'è un manuale creato da alcuni importanti urbanisti che spiegano le tecniche da seguire, spiegano l'utilizzo della corsia stradale a discapito anche del traffico veicolare (scusate la parentesi);

- la realizzazione, attraverso i criteri della RME, di una corsia ciclabile destinata alla mobilità smart lungo Via Fratelli Rosselli-Viale Buon Pastore su sede stradale;

- la realizzazione, attraverso i criteri della RME, di una corsia ciclabile destinata alla mobilità smart lungo Via Morane sempre su sede stradale;

- la realizzazione, attraverso i criteri della RME, di una corsia ciclabile destinata alla mobilità smart lungo Via Emilia Ovest tra Parco Ferrari e Fiera;

- la realizzazione, attraverso i criteri della RME, di una corsia ciclabile destinata alla mobilità smart su sede stradale lungo Via Nonantolana, Manfredo Fanti e Via delle Suore;

- predisposizione di nuove zone 30 nell'area a più alta densità abitativa a partire dal quartiere Musicisti;

- previsione in tutto il centro storico del senso unico eccetto bici, consentire la mobilità smart e l'utilizzo di corsie preferenziali. Il senso unico eccetto bici in alcune realtà anche vicine è già stato utilizzato;

- realizzazione di sensi unici in Via Crespellani e Viale Bonacini con recupero nelle rispettive carreggiate di corsie riservate alla mobilità smart”.

Il PRESIDENTE dà la parola al consigliere SILINGARDI per l'illustrazione della proposta di Ordine del Giorno n. 2153, presentato dai Consiglieri del gruppo Movimento Cinque Stelle.

Il consigliere SILINGARDI: “Anche qui non leggo tutto e do per letto perché è piuttosto lungo.

Una riflessione. È chiaro che questo Ordine del Giorno presenta una misura e un'idea, un progetto decisamente ambizioso, me ne rendo conto, ma va a toccare il punto che, per ragioni che ci sono state spiegate su cui dopo magari ne discutiamo in sede di discussione, è stato, secondo noi, confinato in una parte troppo marginale del PUMS.

Parlo del trasporto pubblico locale, laddove manca un'idea forte e dove, invece, ci vorrebbe un piano ambizioso sul punto. Perché dico questo? Perché io sono andato a confrontare, c'è un recentissimo lavoro di Motus-E e Legambiente, si chiama "Rapporto cittàMEZ 2020 - Mobilità Emissioni Zero", che è consultabile in rete – immagino che l'Assessora ben lo conosca – dove ci sono tutti i Comuni capoluogo e tutte le situazioni della mobilità nei Comuni capoluogo.

Allora io ho confrontato la situazione di Modena con quella di realtà simili alla nostra. Penso a, in particolare, tre, poi spiego perché. Modena ha 186.000 abitanti, il confronto lo si può fare, ad esempio, con Padova di 20.000 abitanti in più; Bergamo, che è più piccola, 120.000 abitanti; e Brescia, 198.000 abitanti.

Allora, il confronto con questa città il trasporto pubblico locale di Modena è assolutamente deficitario per ragioni storiche, non è un problema attuale, ma proprio per questo è necessario un'idea di grande lancio per valorizzarlo davvero.

Alcuni dati. Modena intanto, sul model share, l'auto a Modena è utilizzata – ho letto che sono dati citati anche per un altro Ordine del Giorno – per il 72% degli spostamenti, il TPL solo per il 7%, a differenza di altre realtà dove parliamo Padova il 17 – parlo del TPL – Bergamo il 15, Brescia 17.

Ma soprattutto è il numero di passeggeri/anno, è il dato in cui il confronto impietoso: Modena viaggia su un numero attorno agli 8 milioni di passeggeri all'anno con TPL; Padova 27.300.000, sono tre volte tanto; Bergamo, che ha 60.000 abitanti in meno, 35.500.000 passeggeri all'anno; Brescia 56.667.000.

Cosa accomuna queste tre realtà? Una rete metro-tranviaria. A Brescia una metropolitana, sappiamo la storia: Modena aveva un progetto, è stato messo da parte, i finanziamenti sono stati presi da Brescia e hanno fatto una rete metropolitana.

Padova, con grandissima discussione in città, era diventato un confine tra Centrodestra e Centrosinistra; si alternarono le Amministrazioni, una Amministrazione la voleva, una no, alla fine lo hanno fatto. Lo stesso Bergamo ha una linea tranviaria.

Allora, perché è importante, a nostro modo di vedere? Perché – e i dati lo dimostrano, ad esempio, a Padova 6.777.000 passeggeri all'anno col tram, praticamente più o meno tutto il movimento del TPL a Modena.

Perché è centrale per rendere appetibile il trasporto pubblico, perché si possono aumentare le frequenze portarlo a 4, 5, 6 minuti; perché si può aumentare la velocità commerciale; perché si possono toccare i punti sensibili, i punti aggregatori in modo più efficace.

Allora, noi abbiamo già approvato un Ordine del Giorno in cui lanciavamo questa proposta con la valorizzazione di Gigetto, con il prolungamento lungo la linea... la Diagonale. Sono partiti – e questo è un fatto positivo – o stanno partendo gli studi di fattibilità per entrambi.

È una direttrice diciamo sud-nord, nord-est, nord-ovest. È necessaria, però, un'altra linea, a nostro modo di vedere, direttrice che tracci la linea est-ovest e che tocchi punti sensibili attorno alla città.

Noi abbiamo anche affrontato il tema, siamo andati a vedere – e sono collegati al PUMS – gli scenari e, quindi, i movimenti dei mezzi privati. E scenari noi rileviamo, ad esempio, che il maggior numero di movimenti con mezzo privato in ingresso alla mattina e, quindi, in uscita la sera per il centro cittadino, cioè quelli che portano da fuori traffico privato veicolare, sono sostanzialmente Canaletto, la Modena-Sassuolo, Via Emilia provenendo da Bologna e la Nonantolana. È un dato 2017, ma credo che comunque i numeri siano questi, 1940 autoveicoli in ingresso.

D'altronde, il PUMS rileva come quel punto – parlo della Nonantolana per fare un esempio – sia un punto critico, e come lo risolve il PUMS? Dicendo: "Ah beh, aumentiamo, raddoppiamo la carreggiata, facciamo due corsie", questo dice. *...breve interruzione...* Sì, eh, allora. Poi discuteremo in sede di discussione.

E questa è una visione ancora autocentrica per individuare la soluzione del problema, noi lanciamo un'altra idea. Diciamo parcheggi scambiatori che sono previsti, sia pure il 100% al 2030, ma poi dal parcheggio scambiatore uno esce e dove va? Allora noi diciamo benissimo, parcheggio scambiatore sulla Nonantolana e da lì si costruisca una rete tranviaria che vada a toccare i punti centrali della città.

E in questa ottica, in questo senso, noi lanciamo questa proposta alla città come abbiamo fatto per tutto l'arco del percorso del PUMS provando a collaborare – collaborare, a partecipare, questo è un fatto positivo del PUMS e ne do atto all'Amministrazione. Che sia stato partecipato

questo è assolutamente certo, più di 300 osservazioni sono tante, io ho visto punti di altre realtà dove le osservazioni erano molto meno, quindi significa che il tema è fondamentale per i cittadini.

Allora, noi lanciamo questa idea e questa proposta, cogliendo anche la palla al balzo di un altro aspetto che sta accadendo. Giustamente, in una domanda mia alla Commissione l'Assessora – vado a concludere – ha detto: "Ci vuole concretezza". Esatto, è vero, certo, non si può costruire una rete tranviaria così, col Meccano, con Lego o col trenino Lima.

No, però siamo in una fase in cui arriveranno finanziamenti in Italia, in cui c'è un recovery plan che il Governo deve presentare all'Unione europea e io credo che Modena possa diventare un Comune pioniera per andare a battere i pugni al tavolo del Governo e dire che il recovery plan non sia le solite autostrade, i soliti aeroporti, ma possa essere qualcosa di sostenibile davvero.

Abbiamo quest'idea, diamo questo progetto, chiediamo i finanziamenti per questo progetto. Adesso io non lo sto a declinare, è scritto nel dispositivo, e questa potrebbe essere una grande occasione – crediamo – per il nostro Comune”.

Il PRESIDENTE dà la parola al consigliere LENZINI per l'illustrazione della proposta di ordine del Giorno n. 2171, presentata dai consiglieri Lenzini, Carpentieri (PD), Scarpa (Sinistra per Modena), Parisi (Modena Civica), Franchini, Tripi, Reggiani, Guadagnini, Forghieri, Bergonzoni, Manicardi, Venturelli, Connola, Carriero (PD), Stella (Sinistra per Modena).

Il consigliere LENZINI: “Non sto a leggere l'Ordine del Giorno, quindi ne delinearò brevemente i tratti fondamentali.

Si parte dal presupposto di qual è la situazione a Modena, quindi una città che parte da un numero di auto per abitante di 7 a 10, dove il 70% degli spostamenti è effettuato in auto e da questo è fortemente inquinata anche per le ragioni che abbiamo più volte ricordato. In questo contesto si inserisce il PUMS.

Questo Ordine del Giorno vuole essere integrativo e andare a sottolineare alcuni aspetti. Nelle premesse si ricordano, quindi, alcuni particolari dettagli, tra cui il grosso problema che abbiamo a Modena dei finanziamenti pubblici, ricordando che Modena prende, riceve dalla Regione – quindi i finanziamenti pubblici che arrivano poi sua volta nello Stato – soltanto 38 euro anno per cittadino contro i 64 di Parma e gli 89 di Bologna.

Che è, di per sé, un problema enorme se pensiamo che gran parte del trasporto pubblico è finanziato dai finanziamenti pubblici e non dal costo da quanto paga l'utente quando sale sull'autobus. Quindi, parlare di 38 contro 64 o contro 89 vuol dire, di fatto, duplicare, triplicare gli investimenti e i soldi a disposizione per fare investimenti in città.

Tocca un passaggio relativo a come è stato affrontato il trasporto pubblico all'interno del PUMS. Il trasporto pubblico a Modena è complicato da affrontare per le dimensioni, l'ha ricordato prima anche in un certo modo Silingardi, per dimensione e per tipologia di struttura della città.

È, quindi, necessario veramente, se vogliamo incentivare e creare un trasporto pubblico non a uso e consumo soltanto di determinate categorie – che sono tipicamente quelli che non hanno alternative, gli studenti piuttosto che le persone anziane che magari non hanno più la possibilità di utilizzare l'automobile che di fatto sono la stragrande maggioranza degli utilizzatori – ma che sia veramente ad uso di tutti quanti perché conveniente e competitivo con le altre forme di mobilità.

C'è bisogno di un profondo ragionamento, tanto coraggio e uno stravolgimento di quello che è il piano, qual è il trasporto pubblico attuale. Nel PUMS, in quelle 30 pagine tanto richiamate, viene fortemente richiamata qual è la visione che dobbiamo seguire nell'immaginare il trasporto pubblico.

Quello che non è completamente sviluppato è l'attuazione, come questa visione, che c'è ed è chiara nel PUMS, viene poi scaricata a terra, a Modena, ogni singola tratta, come, quando, dove e perché. Questo, rispetto alle altre forme di mobilità affrontate nel PUMS che sono invece di dettaglio, più chiare e delineate, per il trasporto pubblico manca di concretezza da un certo punto di vista.

Ecco, quello che chiediamo – visto che il PUMS non è uno strumento monolitico, fisso una volta che l'abbiamo, ma uno strumento che è di per sé, per sua definizione, in continua evoluzione, tant'è che richiama al suo interno diversi step di controllo e di analisi 2, 5, 10 anni.

Ecco, quello che chiediamo nell'Ordine del Giorno è che parta un ragionamento importante che porti alla definizione e a concretizzare quella che è la visione che ricordavo prima, quindi gerarchizzazione delle linee; andare a definire quando e come si sposterà la stazione delle corriere e andrà nella stazione dei treni per creare quello che è un hub intermodale alla base di un trasporto pubblico funzionale e moderno.

La funzione che la Modena-Sassuolo, quella tratta lì ha all'interno del nostro trasporto pubblico, quindi che ruolo andrà a avere, che cosa diventerà; tanti altri punti che adesso sono nell'Ordine del Giorno ma che non richiamo perché temo che il tempo sia tiranno in questo momento.

L'ultimo aspetto è quello legato a come questa emergenza, questo Covid abbia di fatto cambiato quali sono anche le priorità. Quindi, sulle ciclabili che avevano una loro definizione, un loro timing, ma come sono state stravolte e come il Piano di emergenza sia andato a ridefinire, ridisegnare quella che era l'attuazione e la ridefinizione, la ricostruzione, in alcuni casi la costruzione, delle ciclabili nelle direttrici, in quella rete di direttrici che era la base, il cuore della visione del PUMS e del PUG.

E, quindi, chiediamo che, da questo punto di vista, vi sia una rivisitazione di quello che è il timing per andare a capire quali siano quelle che devono essere fatte prima; col Piano di emergenza già abbiamo fatto una prima analisi, ma da lì andare a definire da qua ai prossimi anni quale sarà la nuova attuazione, la nuova implementazione delle ciclabili.

Vado, quindi, a leggere, dopo questa breve premessa, rapidamente il dispositivo.

Il Consiglio comunale impegna il Sindaco e la Giunta:

- a portare in Consiglio con la cadenza annuale lo stato di avanzamento di quanto previsto nel PUMS;

- a dare massima priorità all'elaborazione di un piano strategico di dettaglio sul TPL basato sulla gerarchizzazione delle linee con l'individuazione delle linee portanti e quelle di adduzione, ampliando dove necessario la copertura oraria anche alle ore serali. A definire, inoltre, i tempi di realizzazione e attuazione del Piano e a portare in Consiglio con cadenza semestrale lo stato di avanzamento dello stesso;

- a dare massima priorità alla definizione dello studio in corso sulla Modena-Sassuolo al fine di definirne in dettaglio il ruolo all'interno della rete cittadina e provinciale e portare avanti anche quegli studi sull'eventuale prolungamento della stessa fino a Carpi o il proseguimento sulla Diagonale fino alla Fiera, a partire dagli indirizzi approvati in consiglio nell'Ordine del Giorno "Futuro della tratta Modena-Sassuolo";

- a richiedere alla Regione una più equa redistribuzione delle risorse pubbliche, condizione imprescindibile, al fine di poter sviluppare anche a Modena un TPL competitivo con l'auto privata e moderno e che rispecchi la visione riportata nel PUMS e indicata dal Consiglio;

- alla luce dell'approvazione del Piano della mobilità d'emergenza, a ridefinire il timing di realizzazione o modifica delle nuove direttrici e delle zone 30 della città;

- a definire parallelamente alle pedonalizzazioni del centro soluzioni alternative ai parcheggi in strada per dare una risposta alle esigenze dei residenti del centro e a realizzare nel centro, per i residenti e nelle zone limitrofe per chi vuole accedere al centro città, parcheggi per moto e motorini;

- a sfruttare quanto più possibile le modifiche apportate al Codice della strada che permetteranno di rivedere le carreggiate stradali dando maggiore dignità e importanza alla mobilità sostenibile”.

Il PRESIDENTE dà la parola alla consigliera SCARPA per l'illustrazione della proposta di Ordine del Giorno n. 2164, presentata dai consiglieri Scarpa, Stella, Trianni (Sinistra per Modena), Carpentieri (PD), Aime (Verdi), Parisi (Modena Civica), Lenzini (PD).

La consigliera SCARPA: “La mozione ha un duplice obiettivo, quello di sottolineare diversi aspetti positivi che all'interno del PUMS hanno l'obiettivo di incentivare una mobilità studentesca sostenibile, comunque di promuoverla e sostenerla. Allo stesso tempo, chiaramente, anche l'obiettivo di cominciare a ragionare su una questione che sarà poi di anche discussione all'interno della Commissione speciale preposta, sulla ripartenza della scuola, e, quindi, anche sulla mobilità connessa ad essa.

Quindi, semplicemente all'interno delle premesse si ripercorre un po' quella che è la situazione che attualmente abbiamo rispetto alla ripartenza di scuola e università, quindi con il dato per cui per ora l'UNIMORE ha deliberato le linee guida per cui l'organizzazione di didattica dell'ateneo erogherà le elezioni in modalità telematica; mentre chiaramente sulla questione della ripartenza delle scuole siamo tutti abbastanza informati.

Chiaramente, cioè, l'obiettivo della mozione è quello di garantire una piena possibilità a tutti

gli studenti e le studentesse di ogni ordine e grado e agli studenti universitari di accedere alla mobilità sostenibile e di potersi spostare come desiderano e di garantire, quindi, il diritto allo studio e piena cittadinanza studentesca a tutte e tutti.

Chiaramente si ripercorre il fatto che l'organizzazione del trasporto pubblico locale e della mobilità dolce cittadina, per quanto riguarda gli studenti, necessita di una revisione per evitare il sovraffollamento di mezzi pubblici – poi leggerò il dispositivo meglio – e anche, appunto, le parti del PUMS che riguardano a vario titolo la mobilità connessa agli studenti e alle scuole.

Si ripercorre anche la deliberazione che è stata citata da diversi colleghi della Giunta comunale del 10 luglio sul Piano della mobilità di emergenza.

E, quindi, vado a leggere il dispositivo, anche perché non sono venuti i punti, quindi lo leggo per chiarezza.

Impegna il Sindaco e la Giunta:

- a preparare un piano per il trasporto scolastico in collaborazione con AMO per la riapertura delle scuole a settembre, di concerto con le parti sociali e i soggetti coinvolti per garantire la possibilità di effettuare gli spostamenti casa-scuola a tutti gli studenti che ne intendono usufruire, evitare un sovraffollamento all'interno dei mezzi;

- a sostenere anche la ripartenza di servizi importanti quali "andiamo a scuola a piedi", "pedibus" e "a scuola in bici";

- ad aggiornare il Consiglio comunale rispetto al tema della mobilità studentesca in vista della riapertura delle scuole a settembre;

- a valutare, ove possibile, la fattibilità di trasformazione anche in senso monodirezionale della rete ciclabile esistente e di provvedere alla manutenzione dei percorsi con particolare riferimento a quelli dedicati agli spostamenti casa-scuola, in modo da mettere nelle condizioni gli studenti e le studentesse di tutte le scuole di potersi spostare attraverso l'utilizzo di cicloveicoli in piena sicurezza, come indicato dagli indirizzi previsti dal PUMS e dal Piano di mobilità di emergenza;

- a implementare le rastrelliere e i depositi protetti per biciclette riservati agli studenti davanti alle scuole e nelle sedi universitarie;

- a valutare il potenziamento del servizio di bike sharing comunale "C'entro in bici";

- a realizzare le Zone Quietie entro un raggio di 250-300 metri attorno agli istituti scolastici;

- e infine, a promuovere come Comune di Modena percorsi di sensibilizzazione ambientale ed ecologica all'interno dei luoghi del sapere cittadini”.

Il PRESIDENTE dà la parola al consigliere TRIANNI per l'illustrazione della proposta di Ordine del Giorno n. 2168, presentato dai consiglieri Trianni, Scarpa, Stella (Sinistra per Modena), Carpentieri (PD), Aime (Verdi) e Parisi (Modena Civica).

Il consigliere TRIANNI: “Io, invece, leggerei anche le premesse perché è stata depositata tardi – mi scuso – però è stringata ma puntuale, quindi direi di fare in tempo leggendo tutto.

Premesso che:

con delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020 è stato dichiarato, per sei mesi, lo stato di emergenza sul territorio nazionale relativo al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili da Covid-19;

l'utilizzo del trasporto pubblico locale alla ripresa delle attività a seguito della misure più restrittive legate all'emergenza sanitaria da Covid-19 subirà probabilmente una forte flessione;

la ciclabilità, se ben organizzata, può assumere un ruolo determinante negli spostamenti cittadini, il 45% dei quali a Modena non supera i 2,5 chilometri.

Considerato che:

la necessità di potenziare e implementare i percorsi ciclabili è stata recepita da varie associazioni tra le quali FIAB, ISDE-Medici per l'Ambiente, Fridays for future e Ingegneria Senza Frontiere;

un aumento della mobilità ecosostenibile è dimostrato avere delle ricadute positive sul traffico cittadino, sulla qualità dell'aria e sulla salute in generale.

Richiamato che:

come indicato nella relazione di Piano del PUMS, "recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)" è uno degli obiettivi principali individuati dai cittadini;

il Consiglio comunale ha deliberato nel febbraio 2019 un documento di indirizzi per il Piano urbanistico generale nel quale si prevede una strategia per dotare la città di una griglia di dorsali ciclabili;

il Piano della mobilità di emergenza approvato con delibera di Giunta il 10 luglio 2020 ha l'obiettivo non solo di incentivare modalità di trasporto alternative all'auto sulle brevi e medie distanze nella fase post-emergenza Covid-19 – che altrimenti si potrebbero spostare dai mezzi di trasporto pubblico a modalità individuali di trasporto con conseguenze negative sulla qualità dell'aria e della vivibilità della città – ma anche di anticipare alcuni interventi previsti nel PUMS adottato dalla Giunta.

Tutto ciò visto e considerato, si impegna la Giunta e l'Assessore competente a:

- realizzare nei tempi previsti (quindi entro ottobre) gli interventi individuati dal Piano per la mobilità di emergenza ed in particolare: i nuovi percorsi ciclabili monodirezionali nelle Vie Tagliazucchi-Grimelli, Morane, Buon Pastore, Marconi-Luosi, Emilia Ovest nei comparti industriali

nord e sud; le nuove zone 30 nelle aree Torrenova (completamento), Gramsci, Sacca Ovest, De' Gavasseti, Cannizzaro, Corni-Cattaneo, Luosi-Marconi, Brescia e Forlì-Faenza;

- concordare con gli enti competenti la realizzazione urgente della ciclabile di emergenza di Modena-Nonantola;

- prevedere, ove possibile, l'uso della corsia dell'autobus per i ciclisti;

- pianificare la creazione delle "case avanzate" nelle aree semaforiche;

- individuare tramite studio apposito le zone in cui poter fare agevolmente e in breve tempo delle piste ciclabili monodirezionale vista la presenza accertata preventivamente di piste bidirezionali su entrambi i lati, come ad esempio, in viale Vittorio Veneto, Viale Corassori e Viale Leonardo da Vinci;

- e, in ultimo, individuare i punti in cui poter rendere prioritari gli attraversamenti per pedoni, cicli e monocicli, e ridurre il tempo di latenza dei semafori con attraversamento "a chiamata".

Il PRESIDENTE: “Passiamo al dibattito. Confermo che facciamo un dibattito unico sulla delibera relativa al PUMS e sulle cinque mozioni. Quindi, ogni Consigliere per tutti i sei oggetti complessivamente può fare un intervento, ha dieci minuti.

Mi permetto di dire se l'Assessore intende, prima ancora della replica, fare un ulteriore intervento, visto che ci sono cinque mozioni e ci fosse un dibattito normale delle mozioni, potrebbe intervenire. Se vuole fare alla fine okay, se vuole invece intervenire anche durante il dibattito, visto i tanti elementi aggiuntivi portando dalle mozioni, non credo che ci sia problema, anzi, tutte informazioni utili”.

Il consigliere GIORDANI: “Allora, molto brevemente, sull'Ordine del Giorno presentato a firma Trianni esprimiamo parere favorevole perché esprime una scadenza temporale ben precisa e questo lo apprezziamo molto.

Mentre per gli altri due Ordini del Giorno a prima firma Scarpa e Lenzini, questi, a nostro avviso, non aggiungono nulla di nuovo al PUMS, in quanto la relativa delibera di Giunta del 10 luglio e gli Ordini del Giorno già approvati hanno già incluso tutto ciò, quindi non apportando nessuna ulteriore miglioria già stabilita. Pertanto, in questi due casi qua ci asteniamo”.

La consigliera CONNOLA: “Mi date conferma che mi sentite? Perché sento un po' di ritorno, grazie”.

Il PRESIDENTE: “Usiamo tutti i mezzi. Connola, mi sente? Da remoto sentite? Gli altri sentono? Okay, prego, Connola”.

La consigliera CONNOLA: “Io sento. Grazie, Presidente. In merito al Piano urbano della mobilità sostenibile, per addetti ai lavori PUMS, volevo prima di tutto ricordare il percorso che è stato fatto e ci ha portato fino qua, un percorso che strada facendo ha raccolto e ha visto la partecipazione non solo degli addetti ai lavori, ma dell’intera comunità.

A dimostrazione di ciò, è il fatto che delle 308 osservazioni arrivate ne sono state accolte l’80%, espressione di una reale volontà dell’Amministrazione di fare un Piano insieme alla città.

Modena si è incamminata sulla strada del PUMS per fortuna qualche... anno fa che ci ha portato l’anno scorso all’adozione del Piano, prima che la pandemia accentuasse il dibattito profondo circa la prospettiva che questa crisi possa rappresentare un’occasione irripetibile di cambiamento dei modelli di sviluppo ambientale e di rinascita sostenibile.

La sfida posta dal permanere del rischio del contagio da Covid-19 impone con urgenza il tema della mobilità. Bisogna, inoltre, dire una cosa molto importante: che aver adottato il PUMS ha messo Modena nella condizione imprescindibile per poter accedere ai finanziamenti messi a disposizione per effettuare interventi urgenti sulla mobilità.

Il Piano urbano della mobilità sostenibile ha il compito di mettere in atto azioni, condizioni e coraggio, decisioni capaci quindi di indurre vera rigenerazione e imprimere il modello per il futuro, riducendo la dipendenza delle auto e inducendo il passaggio deciso a mobilità attiva e trasporto pubblico.

Le automobili, oltre ad essere responsabili della quota prevalente dell’inquinamento atmosferico, sottraggono in città spazio significativo all’utilizzo pubblico; questo spazio va dedicato al più presto alla mobilità sostenibile e a rendere più veloce ed efficiente il trasporto pubblico.

La maggioranza degli spostamenti urbani non superano i 5 chilometri e più spesso i due chilometri e mezzo; può compiersi evitando l’uso dell’auto, occorre che liberiamo gli spazi ora più che mai per sostituire la mobilità automobilistica con altri modi di trasporto, primo fra tutti la bicicletta.

Questa offre solo benefici, migliorando la salute delle persone grazie all’attività fisica nei percorsi urbani ed è, a parità di costi e su base urbana, la misura più efficace per ridurre in città gli inquinamenti atmosferici. L’urgenza del passaggio... della bicicletta, anche quella elettrica, offre il necessario distanziamento ad impatto ambientale zero; impone, tuttavia, l’offerta di spazi adeguati, senza di essi la proposta di cambiamento rimarrebbe lettera morta.

A questo proposito, molto bene l’approvazione del Piano della mobilità di emergenza lo scorso 10 luglio, di cui aspettiamo il decreto legge per poter procedere con la realizzazione delle varie corsie citabile, importante per la ripartenza di settembre.

È, inoltre, indispensabile potenziare il trasporto pubblico per sostenere un'alternativa di mobilità che in città e sulle medie distanze sia competitiva rispetto all'utilizzo dell'automobile privata. Resta ovvio che per poter potenziare il TPL e tutti i servizi legati alla mobilità abbiamo bisogno di aumentare le risorse finanziarie, anche in virtù del fatto che Modena, come ha ricordato il consigliere Lenzini nella presentazione della mozione, ha un finanziamento molto più basso rispetto ad altre città emiliane.

Altro aspetto fondamentale da tenere presente in merito all'approvazione del PUMS è che il PUMS è un Piano strategico di medio e lungo termine, è una sorgente aperta, ampliabile, modificabile. Infatti, dovrà essere aggiornato ogni due anni attraverso un continuo e accurato monitoraggio della pianificazione per valutare la reale efficacia delle strategie e delle azioni applicate.

E che, vista la velocità di come cambiano le cose, ritengo che sia giusto che il PUMS possa avere delle evoluzioni e delle modifiche in corso d'opera e che si continui con le stesse modalità a coinvolgere, come è successo per la redazione del Piano, l'intera città, perseguendo il cammino dell'ascolto e della partecipazione e che, ovviamente, ci sia il coinvolgimento del Consiglio comunale”.

Il consigliere ROSSINI: “Piano unico della mobilità sostenibile, come diceva la collega Connola, per gli addetti ai lavori PUMS.

Partirei dall'esame di un punto della relazione di Piano. Nella relazione di Piano, a pagina 15, si mettono a fuoco le principali differenze tra modelli di pianificazione più tradizionali e l'innovativo approccio introdotto dalle linee guida europee.

In particolare, c'è un aspetto molto rilevante che ha attirato la nostra attenzione che è stato più volte poi ribadito dall'Assessore, cioè il fatto che nella pianificazione tradizionale si mette al centro il traffico e nel Piano urbano della mobilità sostenibile, invece, si mettono al centro le persone.

Ci sembra una differenza molto rilevante, crediamo che mettere al centro delle persone significhi anche ascoltarne i bisogni, osservarne le abitudini e comprenderne le necessità.

Alla centralità delle persone si accompagnano, sempre per quanto riguarda le differenze principali tra Piano unico della mobilità sostenibile e la pianificazione tradizionale dei trasporti, e sempre secondo quanto si legge nella relazione di Piano, quali obiettivi principali l'equità sociale, che deve essere prioritaria rispetto alla capacità di flusso di traffico, e alla velocità che erano obiettivi della pianificazione tradizionale.

L'osservazione, quindi, è chiaro, si sposta dalle cose alle persone e questo è un dato estremamente rilevante e importante. Questa modifica di approccio dovrebbe condurre, a nostro parere, ad adattare modelli precostituiti e dati dalla legislazione sovraordinata alla realtà e alle esigenze delle persone che vivono i vari territori e allo stato in cui si trovano i medesimi al momento dell'attivazione del percorso per l'adozione del Piano.

Sulla base di queste osservazioni preliminari, di queste considerazioni preliminari e, quindi, questi punti che hanno particolarmente attirato la nostra attenzione, abbiamo effettuato l'esame

delle osservazioni e ci siamo in particolare soffermati su quelle che siamo certi vengano dalle persone, visto che al centro dobbiamo mettere le persone.

Alcune associazioni per la loro stessa dimensioni finiscono per avere strutture simili imprenditoriali ed essere, quindi, alla fine lontane dagli stessi associati e, quindi, abbiamo appunto esaminato prevalentemente le osservazioni che venivano dai quartieri e di alcuni cittadini e da COTAMO che rappresenta i taxisti.

C'è un'osservazione fatta dal Quartiere 1 che dice con franchezza e senza troppi peli sulla lingua quello che traspare in tante altre e su cui ci soffermeremo più avanti. Si legge infatti questa osservazione: "Il PUMS è un collage di tutto ciò che sarebbe stato bello fare negli ultimi vent'anni assemblato solo ai fini elettorali per l'adozione prima delle elezioni". E ancora, sempre Quartiere 1: "I problemi non si risolvono con un'impostazione ideologica, ma praticando obiettivi ragionevoli in risposta alle necessità dei cittadini".

Ricordiamo quello che abbiamo detto all'inizio, e cioè che con l'adozione del PUMS si dovrebbero mettere al centro le persone e già leggendo questa affermazione si può capire come questo Piano non abbia centrato il suo principale obiettivo.

Alcune delle questioni che maggiormente interessano i cittadini e che sono oggetto di svariate osservazioni riguardano la manutenzione dell'esistente e le modalità operative di potenziamento del trasporto pubblico.

Quest'ultimo aspetto appare particolarmente rilevante se si vuole ridurre l'utilizzo dell'autovettura e i cittadini lo percepiscono subito questo fatto: vuoi togliermi l'auto? Dammi però qualcosa con cui io mi possa muovere agevolmente senza avere problemi di orario o di mezzi stipati.

La controdeduzione ad una di queste osservazioni è questa: "Sussistono diversi elementi particolarmente impattanti sul sistema generale del trasporto pubblico che non sono ad oggi completamente definiti e, pertanto, non è stato possibile nella cornice del PUMS definire più approfonditamente lo scenario di Piano per il trasporto pubblico. Ad ogni modo, il PUMS contiene indirizzi strategici che guideranno la redazione dello specifico Piano per il trasporto pubblico".

È, quindi, tutto rinviato ed è evidente che senza una definizione chiara di come si procederà al potenziamento del trasporto pubblico, l'obiettivo di mettere al centro la persona con tutte le sue esigenze quotidiane per il momento non può dirsi raggiunto.

Altro tema che interessa i cittadini è quello della sicurezza stradale. Un'osservazione presentata ha rilevato che sul sito del Comune i documenti relativi alla sicurezza stradale risalgono al 2008-2009 e che, quindi, sono passati dieci anni senza un intervento organico.

La controdeduzione su un tema così importante è questa: "Il PUMS riporta un'approfondita analisi dell'incidentalità nel quinquennio 2013-2017 relativamente ai sinistri che hanno coinvolto ciclisti e pedoni al fine di individuare i punti di maggiore criticità e attivare le relative progettazioni di dettaglio per la loro risoluzione".

Quindi, ancora una soluzione non viene nemmeno prospettata e il tema della sicurezza è senza dubbio molto importante e preme ai cittadini che percepiscono una carenza, che probabilmente c'è perché ci sono strumenti che non sono stati utilizzati troppo a lungo.

E ancora. Durante una delle Commissioni abbiamo fatto rilevare come l'ultimo Piano urbano del traffico, che il decreto ministeriale 4 agosto 2017 definisce come uno degli strumenti, insieme al PUMS, di pianificazione della mobilità a livello comunale, risalga a Modena – se non erriamo – al 2000.

Secondo quanto previsto dal Codice della strada all'articolo 36, i Piani di traffico sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale e tutta un'altra serie di cose che adesso non sto a ricordare se no perdo troppo tempo; ed è previsto comunque che il Piano urbano del traffico venga aggiornato ogni due anni.

Ora, si spera che con il PUMS riparta anche il Piano urbano del traffico, come è stato detto in Commissione, ma è chiaro che il tempo passato dal 2000 ad oggi senza l'aggiornamento del Piano urbano del traffico può non avere giovato.

C'è poi tutto il tema della manutenzione di strade ciclabili e marciapiedi che trova spazio in molte osservazioni, facendo emergere una carenza e un elemento di preoccupazione per i cittadini, le persone.

Una delle osservazioni recita così: "Solo il 10% degli spostamenti a Modena avviene in bicicletta perché le ciclabili a Modena sono progettate male, realizzate peggio e non vengono mantenute risultando pericolose per i ciclisti".

Un'altra recita così, sempre sulle ciclabili: "Prima di procedere alla realizzazione di ulteriori ciclabili, riteniamo sia più utile consolidare l'esistente; in parecchie zone di Modena le ciclabili non sono a norma, sono impercorribili, piene di buche, gli spazi limitati e non illuminate: vedi" e poi c'è tutta una lunga serie che non vi sto a leggere, potete guardarla nelle osservazioni, di tutti i punti critici.

Sulla manutenzione delle ciclabili, le controdeduzioni di accoglimento – di accoglimento – recitano così: "Si condivide la necessità di manutenzione, adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti, in particolare per quanto riguarda i tratti non conformi alle caratteristiche geometrico-procedurali definiti dal DM 557 del '99. E, come già riportato nel PUMS, già nel breve termine è previsto che l'Amministrazione rediga un piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili e ciclopedonali che risultano carenti per ampiezza, separazione delle componenti di traffico dai pedoni, dando priorità agli assi principali della rete dorsale ciclabili".

E sulle specifiche indicazioni contenute nell'osservazione dove c'era l'elenco dei percorsi ciclabili carenti, la controdeduzione è questa: "Si ringrazia, infine, per le segnalazioni in merito ai tratti ciclabili e ciclopedonali esistenti che necessitano di specifici interventi di adeguamento: essi saranno inclusi tra quelli di competenza del sopra citato piano di revisione e riassetto e saranno valutati per l'inserimento nei piani manutentivi in programmazione".

Quindi, per la manutenzione, l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'esistente si deve attendere un piano di revisione e riassetto dei percorsi ciclabili e ciclopedonali carenti e passerà altro tempo.

Passiamo un altro argomento, poi ho quasi finito. A proposito delle nuove aree pedonali, traspare da varie osservazioni la preoccupazione dei cittadini che, evidentemente, gli incontri che si sono svolti non ha contribuito a rassicurare.

Si legge in un'osservazione: "La prima domanda che ognuno si pone, scorrendo l'elenco delle aree che possono essere soggette a pedonalizzazione, è: come arrivo a casa? Come arrivo in centro? Come carico e scarico la merce? Sarebbe utile fin da subito fornire delle risposte chiare – così dice l'osservante – esaustive e puntuali ai residenti, ai cittadini e agli operatori economici e, infine, ai turisti".

E anche qui, la controdeduzione di parziale accoglimento è generica e non è per nulla rassicurante, si dice: "Ciascuna area dovrà essere accuratamente progettata, possibilmente attraverso un percorso partecipato che massimizzi l'efficacia del provvedimento e la sua condivisione".

Poi ci sono i taxi che svolgono un servizio pubblico anche se con un'organizzazione privata, e che hanno manifestato, ad esempio, la richiesta di poter transitare nelle aree pedonali previste dal PUMS nel centro storico, in modo che possano continuare a svolgere il loro servizio con un permesso di transito anche in forma limitata e concordata e, quindi, contestuale rimozione dei taxi dalle black list delle telecamere per il transito in area pedonale.

La controdeduzione ha il seguente contenuto: "L'istituto delle aree pedonali nasce allo scopo di incentivare l'utilizzo dello spazio pubblico per funzioni fruttive e aggregative. Il PUMS, in qualità di Piano strategico, definisce i principi guida generali per un'attuazione organica e coerente delle aree pedonali, ma la disciplina puntuale di ciascuna area verrà definita con specifica ordinanza di viabilità in funzione delle singole peculiarità, compresa la circolazione del trasporto pubblico e del taxi".

Anche in questo caso, la soluzione dei problemi è rinviata ad altri documenti, progettazioni e incontri. Le preoccupazioni e i problemi delle persone che sono al centro del PUMS, come abbiamo visto, non trovano dunque risposte concrete e, quindi, il PUMS, per il momento, sembra un libro dei sogni.

Non riteniamo di dover dare la nostra fiducia a questo approccio perché abbiamo ragionevoli motivi che tutto resterà come prima, almeno per quanto riguarda i problemi che interessano i cittadini che a Modena vivono e lavorano. Quindi, il nostro voto sulla delibera PUMS sarà negativo.

Un minuto solo per le mozioni. Allora, sulle mozioni del Partito Democratico con primi firmatari Trianni e Scarpa e l'altra sulla rete di mobilità di emergenza dei Cinque Stelle, si chiede un'accelerazione. Cioè, siamo stati fermi fino adesso e adesso, improvvisamente, in epoca Covid, dobbiamo accelerare e limitare l'uso dell'auto privata che è l'unico mezzo adesso disponibile perché il trasporto pubblico locale non c'è o comunque molto carente, per cui dobbiamo accelerare e limitare l'uso dell'auto privata che è l'unico mezzo che elimina i contagi.

Quindi, dobbiamo scegliere se portare ancora un po' pazienza con l'inquinamento o aumentare i contagi. Secondo noi, in questo momento è meglio essere prudenti, ci siamo fermati fino adesso? Siamo fermi un altro attimino, non andiamo troppo velocemente.

Quindi, visto che comunque la Giunta ha già avviato un percorso sulla mobilità emergenziale accontentiamoci di quello, visto che comunque quello sarà un contenitore, come ha riferito l'Assessore, in cui vengono individuate risorse e proposte di intervento e che rimane aperto anche in relazione alle situazioni emergenziali che si verificheranno. Fermiamoci a quello, perché accelerare troppo adesso mi sembra.

Invece, per quanto riguarda la mozione dei Cinque Stelle sul trasporto pubblico locale il voto è favorevole, perché comunque si parla concretamente di quello che è il trasporto pubblico locale che deve essere comunque incentivato.

Perché non possiamo pensare che tutti vadano in bicicletta o in monopattino, perché quando piove, quando c'è una nebbia fitta così, quando abbiamo persone che devono andare a far la spesa, cioè, se parliamo di persone parliamo di sta roba qua a Modena, non è che parliamo di altro. Quindi, va benissimo, voto favorevole.

Sull'Ordine del Giorno primo firmatario Lenzini, condivisibile assolutamente sul trasporto pubblico locale, lo ripeto, però quando fa cenno a una valutazione positiva del PUMS per quanto ci riguarda non è condivisibile e, quindi, il voto sarà di astensione”.

La consigliera FRANCHINI: “Parto un po' dalla fine dell'intervento precedente. Penso che, in realtà, un po' di urgenza di modificare le cose ci sia, cioè, penso che abbiamo davvero e siamo davvero in un momento in cui una visione coraggiosa in questo momento la città debba prenderla e debba darla.

Chi mi ha preceduto ha fatto delle analisi molto tecniche, io forse le farò un pochino più culturali, umane. Il Piano deve mettere sicuramente al centro la persona perché la mobilità deve essere sostenibile, sostenibile per chi vive le città e sostenibile anche per l'ambiente. La città, però, deve essere coraggiosa, quindi deve anche provare, secondo me, a dare degli indirizzi e delle prospettive di lungo periodo che possano piano piano modificare quello che è stato fino ad oggi l'approccio alla mobilità. Altrimenti viene un pochino a mancare quello che è il ruolo di un'Amministrazione e, quindi, l'idea di provare a dare un segnale, di provare a dare una visione di medio lungo periodo.

Penso che il piano della mobilità sostenibile oggi sia non solo urgente, ma veramente necessario. Forse il Covid ha un pochino amplificato la nostra percezione di che cosa voglia dire, di quanto sia importante la sostenibilità dell'ambiente, di quanto sia possibile anche trovare un altro modo per muoversi.

Basta guardare la città e rendersi conto che, negli ultimi mesi, il numero di persone che hanno ricominciato o cominciato a utilizzare la bicicletta è aumentato sostanzialmente e credo che questo sia un segnale positivo. Inevitabilmente è un processo lungo, il Piano ha una durata di 10 anni che non sono pochi, un periodo in cui comunque può essere rivisto, rimesso in discussione, ripreso in mano.

Però, in dieci anni bisogna avere il coraggio, e credo che questo documento lo faccia, di provare a dare un segnale di visione culturale importante. Visto che si sono fatti esempi di città che hanno adottato Piani di mobilità sostenibile – anche se ritengo che ogni città abbia le sue specificità, quindi fare i paragoni a volte è un pochino complesso – hanno mostrato che le città che hanno adottato modelli di mobilità sostenibile hanno aumentato, ad esempio, anche il numero di abitanti.

Lo hanno aumentato perché le città si sono dimostrate con una qualità della vita migliore, perché l'adozione di questi Piani ha anche creato un indotto positivo e virtuoso dal punto di vista economico e dal punto di vista dell'incremento dei posti di lavoro, della qualità della vita, della ricchezza, del benessere.

Quindi, mobilità sostenibile non è solo mettere in contrapposizione macchina o bicicletta, è un processo molto più ampio e penso che questo sia, appunto, il primo o uno degli elementi principali che può permetterci una piccola rivoluzione dal punto di vista della sostenibilità.

L'Europa, ma anche la nostra regione, ha indicato sicuramente la sostenibilità ambientale come uno dei pilastri, uno degli elementi principali da raggiungere; sicuramente anche uno degli elementi in cui l'Europa potrà e metterà risorse che possano permettere un cambiamento dal punto di vista delle città, dal punto di vista della mobilità, ma soprattutto che possano incentivare ognuno di noi a modificare il proprio modo di vivere in funzione anche di quella che può essere la sostenibilità dell'ambiente.

Non possiamo ormai tenere le cose separate, penso che sia necessario sempre di più che ci sia una partecipazione e un accordo, una sorta di Green Deal che viene fatto tra i cittadini, le Amministrazioni e le imprese private perché questo possa realmente rendersi efficace.

Quindi, sono estremamente contenta di questo Piano che trova il coraggio di provare a accelerare questo processo. Probabilmente ci siamo trovati in una situazione di necessità, e questo è sicuramente vero, ma a volte bisogna anche cogliere queste – perdonatemi il termine – forse opportunità (non è adatto), però che sicuramente ci permettono di accelerare un processo culturale che ci porta verso una visione di lungo periodo.

Il Piano lo fa ovviamente cercando, appunto, di assumersi delle responsabilità, lo fa anche su temi che sicuramente sono, saranno complessi, che ci porteranno un cambiamento. Non sempre provare ad essere coraggiosi vuol dire essere al cento per cento popolari, ma assumersi a volte un impegno verso ciò che immaginiamo e pensiamo possa rendere migliore e più vivibile le nostre città.

Forse non c'era la fretta. Io, in realtà, credo di sì e, quindi, credo che questo sia il momento non per fermarsi, ma per provare a dare un'accelerata alle cose. Quindi, mi auguro davvero che ciò che si possa fare sia un percorso, anche dal punto di vista culturale, molto più forte.

A partire, come è già stato prima anticipato, dalle scuole, perché credo che una mobilità sostenibile sia solo uno degli elementi che ci porta ad un processo culturale diverso, che un processo culturale che viene affrontato a partire dalle scuole, a partire dai bambini che sono sicuramente coloro a cui dobbiamo lasciare un mondo forse diverso, un territorio diverso e quelli che possono accelerare questo cambiamento.

Quindi, benissimo, mi auguro e auspico che ci siano momenti di condivisione, di cultura, di formazione verso la città a partire dalle scuole, a partire dai cittadini, progetti che uniscono la mobilità sostenibile al mondo del lavoro. Uniscono la mobilità sostenibile a tutto il tema del risparmio energetico perché, come ci siamo detti, questo è elemento di una visione che, secondo me, la città sta prendendo, ha deciso di intraprendere e che sicuramente non è una visione limitata al rendere meno sostenibile le città ma, anzi, renderle più accessibili.

Il trasporto pubblico, la bicicletta sono mezzi di trasporto anche più economici e, quindi, indubbiamente permettono una maggiore equità del trasporto all'interno delle città. Parallelamente, devono essere anche mezzi attrattivi, quindi dobbiamo cambiare un po' questo paradigma. Il trasporto pubblico così come la bicicletta devono cominciare, devono arrivare ad essere mezzi di trasporto che abbiano un forte appeal verso anche persone che lavorano, persone che oggi si spostano solo ed esclusivamente in macchina perché è più comodo, ma che possano trovare in

questo Piano sicuramente una sostenibilità anche dal punto di vista personale negli spostamenti che li induca a privilegiare questo mezzo piuttosto che altri.

E questo, inevitabilmente, riesce a collegare tutto ciò che prima elencavo, quindi sostenibilità ambientale, miglioramento della qualità della vita, miglioramento della città; miglioramento della socialità, perché è dimostrato che le città che hanno intrapreso percorsi di questo tipo hanno anche migliorato la socialità tra le persone. Città meno congestionate dal punto di vista del traffico, le persone hanno la possibilità di vivere in maniera diversa lo spostamento e, quindi, il benessere psicofisico è sicuramente accresciuto.

Con questo concludo. Ovviamente, mi auspico che questo sia il punto di inizio di un processo molto lungo che possa caratterizzare i prossimi dieci anni in una maniera veramente diversa, che dia un cambiamento importante a quella che è stata la mobilità fino adesso nella nostra città”.

Il consigliere GIACOBAZZI: “Signor Sindaco, Assessora, Consiglieri tutti, su questa delibera è doveroso fare una premessa di fondo o, meglio, evidenziare un vizio politico di fondo.

Nel PUMS 2030, il documento che dovrebbe indirizzare le politiche sulla mobilità del Comune di Modena, si ripromette quello che è già stato promesso e non fatto negli ultimi dieci anni: dai progetti per il potenziamento dell’intermodalità a quelli per il miglioramento del trasporto pubblico, da quelli per la riduzione dell’inquinamento a quelli per la mobilità cosiddetta dolce.

Un vizio di fondo frutto e anche conseguenza di quella che, più in generale, è ascrivibile ad una mancanza di visione sul futuro della città, come io ho detto in più interventi, e di visione politica di non voler riflettere sul fallimento dei precedenti Piani urbani di mobilità.

Il PUMS che ci è stato presentato e che la Giunta ha di fatto approvato nelle linee di indirizzo esattamente quattro anni fa, non è altro che una raccolta di obiettivi ripresi dai PUMS precedenti, obiettivi mai raggiunti, privi di una qualsiasi riflessione sul perché quegli stessi obiettivi non sono stati raggiunti e sganciati da una riflessione della città dei prossimi cinque, dieci, venti anni, perché all’interno di una direzione di sviluppo data alla città che ha senso parlare di un Piano destinato ad orientare le scelte e i progetti sulla mobilità.

Ed è la realtà parlare, a dirci che la mobilità a Modena non è sostenibile, ma insostenibile. Quella S che segue da qualche anno la sigla del PUM, che è diventato PUMS, nel tentativo di aggiungere il concetto di sostenibilità al Piano è rimasta sulla carta.

Oggi nessuno può smentirlo, né la propaganda della maggioranza, né le idee ambientaliste, ma Modena è più trafficata e più inquinata di ieri, con un trasporto pubblico obsoleto, poco utilizzato e meno rispondente alle moderne esigenze di mobilità che anche i gruppi organizzati, i cosiddetti stakeholder, hanno espresso nel tempo.

Modena non ha saputo proporre nulla di nuovo e innovativo e ciò è dimostrato anche da ciò che è successo negli ultimi quattro anni rispetto agli obiettivi definiti approvati dalla Giunta e che oggi costituiscono l’ossatura del nuovo Piano.

Obiettivi che sono stati, come abbiamo detto, deliberati il 19 luglio 2016, esattamente quattro anni fa, un tempo da impiegare certamente per aprire un confronto su queste linee e teso all'elaborazione del PUMS, ma che poteva essere anche sufficiente per dimostrare l'intenzione dell'Amministrazione di realizzarle iniziando già ad agire in tale direzione nella pratica.

Ma andiamo in ordine partendo dal tema più forte per l'Amministrazione, quello della mobilità ciclabile, il cui potenziamento c'è stato, sì, ma a macchia di leopardo, maggiormente teso ad aumentare i chilometri di linee gialle ma senza tener conto delle reali esigenze della città, della popolazione scolastica universitaria e soprattutto della sicurezza.

Tra gli esempi c'è la ciclabile di Via Emilia Est, che serve e si interrompe alla Fossalta. Ma non solo. Le ciclabili in sede propria – che a Modena, mi permetto di fare un appunto, costano al chilometro quanto un'autostrada – rappresentano ormai un concetto vecchio, come ha dimostrato anche il Presidente AMO portando l'esempio di Friburgo, dove le ciclabili sono ricavate lungo la sede stradale ma dove le corse per la mobilità cosiddetta dolce hanno spazi e precedenza speciali negli incroci.

Elementi che abbiamo trovato soltanto nel Piano di emergenza post-Covid lanciato qualche giorno fa dalla Giunta ma in maniera improvvisata ed estemporanea, non inserito, come dovrebbe essere, in un disegno generale di sviluppo organico della mobilità ciclabile e sostenibile e che a Modena soffre di un'altra variabile che viene rimossa perché scomoda, ovvero il vincolo ultra decennale stipulato con Modena Parcheggi per la sosta, che ha ingessato la città e la capacità di manovra del Comune.

Ricordo in merito, visto che lo citava prima anche la collega Rossini, gli studi presentati da alcune associazioni ambientaliste e dalle associazioni di ciclisti che su questa parte sono molto mirate e precise.

Mobilità elettrica. Altro punto di indirizzo e di progetto fallito, esempio su tutti la mancata installazione radicale delle colonnine di ricarica promesse, totale mancanza di strutture e servizi a favore della mobilità elettrica anche nei punti oggetto di riqualificazione urbana come la Porta Nord e la stazione.

Di recente, è fallito e ha abbandonato Modena anche il servizio di auto elettriche in car sharing, così come anche quello di biciclette elettriche, evidentemente anche perché l'Amministrazione non è stata in grado di fornire adeguato supporto ai privati che con coraggio avevano scelto di investire a Modena.

Logistica e merci. Ricordiamo su tutti il progetto di piccoli transit point alle porte del centro, dai quali organizzare il trasporto delle merci con mezzi elettrici in centro storico e in area ZTL. Rimasto sulla carta, anzi, nel cassetto, con il Comune che non è riuscito nemmeno in questo caso dare supporto ai privati e alle imprese che hanno investito sulla mobilità elettrica per l'accesso al centro. Cosa che non ha fatto nemmeno HERA alla quale il Comune consente di accedere al centro con mezzi diesel per la raccolta dei rifiuti.

Trasporto pubblico. Il Comune non è ancora uscito dalla logica, già inadeguata vent'anni fa, del piano Husler o Hasler che dir si voglia. L'obiettivo era ed è il miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico locale attraverso un ulteriore incremento della copertura territoriale dei servizi offerti.

Non ci sembra che i dati di oggi ci dicano questo e non ci sembra che in questo PUMS ci siano delle proposte degne di nota per uscire da una logica superata dal tempo e dalla storia. Dopo l'abbandono del progetto di metrotramvia, che ci riporta all'inizio degli anni 2000, non è stato proposto nulla di innovativo e degno di una città come Modena.

L'Amministrazione non è riuscita a realizzare nemmeno un collegamento degno dal Novi Sad al centro; oggi abbiamo un'intera popolazione universitaria che lamenta l'assenza di un trasporto pubblico che consenta di spostarsi nelle ore serali; linee, orari, stato dei mezzi, nulla è cambiato, nulla di nuovo è stato proposto.

Sviluppo dell'intermodalità. Anche qui abbiamo una serie di problematiche e l'emblema delle problematiche non mantenute delle amministrazioni Barbolini e Pighi fino ad oggi. E questo emblema è la mancata realizzazione, come già previsto alla fine degli anni '90, quando già si ragionava di alta velocità, con lo spostamento della linea storica e di scalo merci del polo intermodale nell'area della stazione treni, nel quale, proprio nell'area dello scalo merci, doveva essere trasferita alla stazione delle autocorriere per un'integrazione ferro gomma del servizio di trasporto pubblico. Obiettivo che lo stesso Sindaco rilanciò, mi sembra di ricordare, il giorno della conferenza stampa di presentazione dell'assessore Filippi.

Ma su questo fronte nulla si è mosso, anzi, l'area dello scalo merci è diventata terra di nessuno, simbolo di mancata riqualificazione.

Potenziamento dell'accessibilità della rete di trasporto pubblico locale attraverso le qualificazioni dei terminal. Qui abbiamo il desolante esempio della riqualificazione della Porta Nord dove il servizio del terminal è addirittura peggiorato, dove gli utenti sia del trasporto ferroviario, sia del trasporto su gomma sostitutivo della Modena-Sassuolo, lamentano anche l'assenza di una pensilina in grado di proteggere da sole e pioggia.

Qui, dove era possibile e auspicabile la realizzazione di una vera stazione per la sosta e il supporto della mobilità elettrica, non si è andati oltre ad un deposito chiuso che serve a pochissimi utenti.

E lo ripetiamo, tutto questo in un'area strategica dove la trasformazione dell'area stessa offriva davvero grandi opportunità per sviluppare un modello di interscambi di accessibilità, anche in vista della realizzazione del sottopasso ferroviario tanto decantato e annunciato ma, come in altri casi, caduta nel dimenticatoio.

Da ultimo, il rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico locale è smentito dai dati, che vede la flotta SETA in servizio a Modena come una delle più datate della regione. Appare quanto meno contraddittorio l'intento dichiarato di portare avanti attraverso il PUMS l'obiettivo di ridurre i gas serra, nel momento in cui la stessa politica che oggi ci propone il PUMS e gli obiettivi di dichiarata riduzione dell'anidride carbonica, la CO₂, è quella che ha legittimato il raddoppio dell'inceneritore. Ma questo non è argomento odierno.

Sono molto contento che l'Assessora abbia iniziato il suo intervento, la sua prestazione oggi dicendo che il PUMS rimane comunque un documento aperto, però, ad oggi, sinceramente, come forza politica ci aspettavamo uno sforzo in più e, pertanto, il voto sarà contrario".

La consigliera MANENTI: “Diciamo un commento di carattere generale, non tanto sugli Ordini del Giorno, ma proprio sul PUMS. Devo premettere che, ovviamente, non mettiamo in dubbio l'importanza del lavoro che è stato fatto dall'Amministrazione, il lavoro che è stato sicuramente complesso lungo e approfondito.

Come vogliamo anche mettere in rilievo il fatto che come forza politica, ma anche come cittadini, abbiamo cercato di collaborare, no? Abbiamo presentato queste osservazioni non voglio dire tanto per fare o per intrattenere persone in cose più o meno utili, ma proprio perché ritenevamo che fossero possibili delle migliorie.

E il fatto che almeno una parte delle nostre osservazioni sia stata sostanzialmente accolta è il segno che era una collaborazione che valeva lo sforzo fatto da parte di tutti. Quindi, premetto questo.

Però, il cuore della vicenda, della faccenda, dal mio punto di vista, è che un Piano come il PUMS, anche solo per gli enunciati, anche solo per le coordinate, per le norme e per le linee guida che stanno a monte di questi tipi di documenti, è un documento che crea una grandissima aspettativa.

Nel senso che, come dice all'inizio il PUMS e come ha ripetuto l'Assessore, questo Piano mobilità sostenibile mette al centro la persona, le persone, e non è una tecnica più o meno felice di riduzione o contenimento del traffico con tutti i problemi che il traffico dà.

Ovviamente, su questo siamo credo tutti d'accordo e noi per primi da un certo punto di vista, però, se queste sono le premesse e gli enunciati, il contenuto poi del PUMS, per diversi punti di vista, ci sembra veramente deludente. Cioè, non si è riusciti probabilmente, anche per una serie di motivi, di condizionamenti e di complessità, a dare conseguenza piena anche agli annunciati e anche alle linee guida stesse che i PUMS devono avere.

Per cui, faccio solo qualche esempio. Abbiamo già parlato della faccenda del trasporto pubblico locale in cui sono ovviamente delineati qualche obiettivo e qualche buona intenzione, però tutto questo viene demandato – come abbiamo detto più volte anche in Commissione, è stato detto anche oggi – alle definizioni di una nuova gara e queste sono le linee strategiche non si può neanche dire macro.

È ovvio che ridisegnando un trasporto pubblico locale dovrai gerarchizzare le linee, pur essendo Modena una città molto piccola; cioè, non me ne intendo, non è il mio campo ma insomma, un minimo, credo che sia l'abbicci per chiunque progetta un trasporto pubblico locale. Quindi, non mi basta dire queste sono – non sono neanche i criteri, sono due cose che mi prefiggo, poi però lo vedremo quando saremo in grado a bocce ferme di stabilirlo.

In questo caso specifico non ci sembra il ruolo che deve avere il PUMS. Infatti, il documento stesso ci dice che, in qualche modo, noi stiamo discutendo un documento parziale per questo aspetto, perché dice che il documento stesso tiene conto delle azioni rivolte a spostare i percorsi da automobile privata a bicicletta o a pedonalità e si basa essenzialmente su questo shift modale, come si dice, proprio perché non è in grado il documento di fare tutto il resto del ragionamento.

Quindi, dato che in questo modo, lavorando sulla pedonalità e la ciclabilità, si potrebbe già raggiungere l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare privato del 20% così come previsto dal PAIR, intanto facciamo questo e siamo a posto.

Allora, non voglio ridurre, però insomma, sto molto semplificando, mi rendo conto, ma è per dare un'idea della nostra posizione. Più volte, anche durante la discussione in Commissione, è saltato fuori il fatto che anche gli interventi di viabilità chiamiamoli ordinari sono comunque conseguenti a decisioni già indipendenti. Cioè, non partono dalla mobilità, ma partono, ad esempio, dall'urbanistica o si tratta di lavori già decisi o comunque sono scelte che, in qualche modo, risultano sovraordinate.

Questo è indubbio, cioè, non è che il Piano, il PUMS se ne sta per conto suo a prescindere da tutti i condizionamenti, non ultimo quello economico che ci è stato ricordato più volte. Però, è evidente che se è un documento strategico di programmazione, qualche responsabilità forte, qualche indirizzo forte complessivo, qualche incisività pesante lo dovrebbe avere.

Abbiamo anche sottolineato il fatto che il cronoprogramma, appunto, è decisamente sbilanciato nell'ultima parte, quindi il periodo tra il 2023 e il 2030. Anche qui non è che viviamo nel mondo dei sogni e che si fa un diktat e poi così deve essere in un attimo, però è chiaro che ci sono delle priorità, ci sono dei condizionamenti progettuali, ci sono dei condizionamenti di finanziamento.

Però, in questo modo l'agenda, la vera agenda del PUMS che in qualche modo compare, è poco stringente e forse troppo provvisoria per confortarci sul fatto che questo cammino è quello giusto, non in sé.

Cioè, se vogliamo veramente ridurre – che a me non interessa tanto il numerino, mi interessa migliorare la qualità della vita da mille punti di vista di questa città per tutti – è chiaro che forse, appunto, gli obiettivi veramente perseguibili in quest'arco di tempo, così come emergono almeno da quello che si legge, sono forse scarsi in qualche modo.

Teniamo anche conto che portare gli esiti finali di un miglioramento al 2030 è molto in là. È molto in là sia per l'emergenza ambientale della qualità dell'aria che conosciamo – è inutile che la ripetiamo – ma anche perché lo stesso PUMS, proprio anche per la sua complessità e novità, è un documento che comincia a vedere la luce intorno al 2016.

Quindi, è un documento che ha già quattro anni alle spalle e poi se ne prevede dieci per arrivare ai risultati. Io credo che siano tempi forse troppo che non ci possiamo più permettere, ecco, senza nessun catastrofismo e senza nessun allarme.

In sostanza, anche lo sviluppo delle aree pedonali e della ZTL sono stimoli interessanti, ma anche questi sembrano un po' lenti nella realizzazione. Devo dire che forse è stata presa in considerazione la difficoltà che c'è stata anche per pedonalizzare Piazza Roma, no? Una roba centenaria, epocale.

Quindi, mi rendo anche conto che il Comune, l'Amministrazione fa fatica a dire "si fa e basta", però, se dobbiamo fare delle scelte con degli obiettivi chiari, anche trasparenti, comunicabili ai cittadini, dobbiamo essere forse un po' più coraggiosi. Anzi, decisamente più coraggiosi.

Quindi, quello che a noi sembra un po' che manchi è, da un certo punto di vista, una forte innovazione e un coraggio che, secondo me, deve essere molto più consistente di quello indicato dalla consigliera Franchini.

L'innovazione cosa vuol dire in questo caso, nel momento in cui ci troviamo? Ovviamente va benissimo la mobilità elettrica, va benissimo avere le notizie sull'autobus che arriva, fare, anzi, una gestione super esperta della gestione delle merci in centro, va bene tutto questo; però, l'innovazione, per me, è in qualche modo anche sfruttare le opzioni che il lockdown ci ha fatto intravedere anche se in un contesto traumatico.

Cioè, gli obiettivi quali dovrebbero essere? Diminuire la necessità degli spostamenti; articolare opportunamente gli orari di lavoro, delle scuole e dei servizi; sviluppare i servizi di prossimità e digitali. Ovviamente, come abbiamo ben capito, ci è stato spiegato, questi non sono progetti che possono stare in un PUMS, però il PUMS dovrebbe per la sua parte, di conseguenza, farsi carico della parte mobilità di questi altri progetti. Progetti, diciamo nuove dimensioni.

Quindi, forse non basta adesso accompagnare i processi. Va bene la condivisione, va bene far capire, va bene la cultura, va bene l'educazione, ma forse bisogna avere anche un po' di più di coraggio che vuol dire tenere presente le esigenze delle persone, non forzare ma, al limite, dare anche qualche multa in più se ci sono dei comportamenti scorretti.

E ribadisco, non basta che Modena stia nei parametri, che abbia un PUMS coerente con gli obiettivi numerici che ci vengono dati. Modena è una città che, proprio per la storia che ha e per gli obiettivi che anche questa Giunta si pone, deve stare prima fila nel far vedere e dimostrare che una qualità della vita delle persone e un assetto sociale migliore sono possibili”.

La consigliera PARISI: “Il PUMS rappresenta un momento importante e fondamentale della pianificazione della mobilità della nostra città. Con il PUMS pianifichiamo un orizzonte di lavoro ampio: parliamo, infatti, di una programmazione di dieci anni.

Se teniamo conto che la nostra zona geografica manifesta forti criticità legate alla qualità dell'aria anche per le caratteristiche morfologiche del nostro territorio, questa pianificazione assume ancora un maggior valore ed importanza.

Senza voler entrare nel merito del processo partecipativo relativo al PUMS, che riteniamo assolutamente in linea, bisogna però, a nostro avviso, puntualizzare alcune questioni cruciali rispetto alla mobilità del nostro territorio.

La mobilità cosiddetta dolce ci restituisce un dato molto confortante per la nostra città: infatti, disponiamo di oltre 150 chilometri di piste ciclabili, con un livello di investimento negli ultimi anni veramente consistente. Bisogna continuare nella direzione delineata in questi anni.

La Diagonale verde rappresenta un'ottima prosecuzione della linea di investimenti degli anni precedenti, che speriamo possa connettere con la sua prosecuzione anche la frazione di Cittanova e Marzaglia con la città.

Un altro aspetto cruciale è rappresentato, appunto, dal trasporto pubblico. Avere un trasporto pubblico, oltre che efficiente, anche efficace, non è più una questione rimandabile per una città come Modena. Dobbiamo fare in modo che l'uso del mezzo pubblico non sia più rilegato alla necessità, ma che diventi una scelta consapevole dei cittadini.

Spesso nelle città di media dimensione come la nostra il trasporto pubblico è utilizzato esclusivamente da studenti, da cittadini senza patente e da anziani; bisogna assolutamente invertire questa tendenza, ma per farlo bisogna assolutamente attrarre maggiori investimenti sul TPL, bisogna avere un servizio che consenta ai lavoratori di poter usufruire anche quando lavorano su turni.

Modena è ormai diventata un punto di riferimento per i turisti che vengono nel nostro Paese, è sempre più frequente un passaggio nella nostra città atta a visitare tutte le bellezze che siamo riusciti a valorizzare in questi anni. La nostra città diventa sempre di più una città universitaria grazie ad un'ottima offerta formativa che gli studenti possono trovare nella nostra università.

Proprio per questo, è indispensabile che gli studenti ed i turisti, ma anche e ovviamente i lavoratori, possano fruire di un servizio pubblico efficace che possa garantire un servizio anche serale almeno nelle direttrici principali.

Spesso sentiamo sostenere che in alcune città non ci sarebbe la propensione all'utilizzo del mezzo pubblico. Noi non siamo assolutamente d'accordo con questa considerazione, è assolutamente evidente che se i cittadini hanno la possibilità di poter fruire di un servizio efficace e capillare, sono più portati a spostarsi con i mezzi pubblici.

Se si analizzano gli investimenti che vengono effettuati a livello nazionale sul TPL e si paragonano con quelli che finiscono per promuovere la mobilità privata, si nota un macroscopico squilibrio. Questo è l'investimento di tendenza che è necessario nel nostro Paese e nella nostra città. Speriamo, quindi, che il PUMS che stiamo discutendo possa rappresentare uno strumento di pianificazione che possa determinare questa fondamentale inversione di tendenza”.

Il consigliere BERTOLDI: “Un saluto a tutti i presenti. Per quanto riguarda il PUMS, pur dando atto all'Amministrazione e ai tecnici di aver fatto un poderoso lavoro di studio e avere predisposto una nutrita serie di documenti, restano parecchie perplessità generali.

Pertanto, la prima parola che mi viene in mente pensando a questo Piano è la parola "scetticismo". Siamo assai scettici sul fatto che questo Piano porterà seri incrementi alla velocità e alla facilità di movimento di persone e merci nel nostro Comune e anche che si traduca in una netta riduzione delle emissioni veicolari.

Molti slogan, molte parole, ma pochi atti concreti che possano rendere davvero la città più vivibile per tutti. Le osservazioni da parte di associazioni e cittadini hanno senz'altro contribuito a migliorare molti aspetti del PUMS, ma l'impianto generale ha ancora molte criticità.

Ricordo qualche anno fa il precedente Piano per mobilità che presentò l'allora assessore Sitta e ne ho seguito il piano partecipativo; era stato presentato un piano tranviario che passava dalla Via Emilia, da Via Farini, dal Cavalcavia Mazzoni. Studi, carte e progetti, poi non se ne fece più nulla, l'ennesimo progetto dato per sicuro naufragato e dimenticato come tanti dei progetti degli ultimi 30 anni di questa città. Questo progetto è in parte richiamato dall'Ordine del Giorno del Movimento Cinque Stelle che dopo richiameremo.

Oggi si punta molto sulla mobilità dolce e mobilità elettrica, senza pensare che questo tipo di mobilità – che a me piace e che approvo, naturalmente – subisce, però, la variabilità delle stagioni del meteo e che comunque non può riguardare tutta la popolazione.

Inoltre, non va dimenticato che l'affollamento delle piste ciclabili su cui si appoggia questo tipo di mobilità comporterà anche un aumento degli infortuni, per cui dovrà essere rivista non solo la manutenzione ordinaria, ma anche la progettazione delle piste ciclabili.

Non dimentichiamo, tra l'altro, che non tutti gli infortuni che avvengono in questa sede vengono contabilizzati, a differenza degli incidenti che riguardano le auto; quindi, anche avere un numero preciso di incidenti diventa estremamente difficile.

Per quanto riguarda l'ampliamento della pedonalizzazione del centro storico, facciamo in modo che non aumentino in modo eccessivo i disagi per la popolazione residente. Non dimentichiamo, infatti, che esistono esempi virtuosi – vedi, ad esempio Pontevedra – che riescono in questo intento, ma dietro, però, hanno una filosofia, una filosofia che qui non è stata ancora percepita.

Al riguardo, ricordo a tutti l'impegno che si è preso il Consiglio comunale nei confronti dei medici che dovranno poter accedere al centro per effettuare le visite domiciliari in caso di bisogno e dobbiamo pensare anche a come ricavare un po' di posti parcheggi in più per i residenti, considerando, ad esempio, che in alcuni casi ci sono delle dispersioni di parcheggi. Ad esempio, penso al Tribunale che, probabilmente, ha una dotazione di parcheggi eccessiva rispetto alle effettive esigenze.

Continuando con la questione dei parcheggi, si proseguirà con l'idea di ridurre il numero, rendendo sempre più complicato per gli automobilisti capire dove mettere l'auto. Il tutto continua poi a vertere su Modena Parcheggi e sul parcheggio del Novi Park che sono risultati fallimentari che i modenesi hanno bocciato.

Anche l'idea dei parcheggi scambiatori non è sbagliata, ma è più funzionale in una grande città in cui le distanze da coprire sono maggiori che in una piccola città come Modena.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, si continua a fare riferimento agli attuali mezzi vecchi, inquinanti e tecnologicamente superati; quindi, questi non sono adatti al contesto in cui sono utilizzati. Tanto per fare un esempio, è assurdo usare degli autobus articolati enormi nel nostro centro storico in cui dovrebbero passare dei mezzi più agili e leggeri.

D'altra parte, in fase Covid la mobilità individuale deve essere privilegiata su quella collettiva, quindi certi progetti, secondo me, effettivamente possono essere anche un pochino posticipati al superamento di questa emergenza.

Ma, d'altra parte, la risposta al trasporto pubblico da parte dei modenesi è sempre stata insoddisfacente, nonostante siano decenni che le Amministrazioni che si sono susseguite abbiano cercato di incentivarne l'uso. Bisogna confrontarsi non solo con le inveterate abitudini, ma anche con la velocità che richiede la società odierna: parliamo tanto di smart city e una città smart è anche una città veloce ed efficiente.

La proposta del Movimento Cinque Stelle di pensare a mezzi su rotaie ad altro passaggio è forse l'unica che può favorire un graduale passaggio al trasporto pubblico, ma sono richiesti

investimenti ingenti che non credo che siano di facile recupero e che in questa fase storica... un'utopia. L'occasione l'abbiamo avuta qualche anno fa, ma purtroppo l'abbiamo persa.

A volte mi sembra di intuire una avversione dell'Amministrazione contro l'auto privata in quanto tale, non come strumento di inquinamento. Infatti, nel Piano si porta avanti l'obiettivo di scoraggiare l'uso dell'auto in generale senza distinguere tra auto inquinanti e auto poco o nulla inquinanti – pensiamo appunto alle auto a metano, a gas liquido e soprattutto all'elettrico e l'ibrido.

La gerarchizzazione delle modalità di movimento non deve sempre essere discapito dell'auto, soprattutto se si tratta di mezzi ad alta compatibilità ambientale. E non dimentichiamo che spesso l'uso dell'auto poi non è una scelta, ma una necessità: pensiamo, ad esempio, a tutti i genitori che la mattina accompagnano i figli a scuola e continuano poi il percorso per andare sul luogo di lavoro.

Per quanto riguarda le zone 30 che si intendono ampliare, non credo che siano una soluzione, nel senso che in molte zone forzatamente si fanno queste velocità comunque e, al di là di zone strettamente residenziali, possono rappresentare un ulteriore rallentamento alla circolazione e un aumento delle emissioni inquinanti perché costringono le auto a tenere un rapporto di cambio troppo basso. Ha più senso verificare il rispetto dei limiti dei 50 perché di solito, quando riteniamo che la velocità dei veicoli sia eccessiva, è perché questi limiti vengono superati.

Molto positivo, invece, il giudizio sulla gestione computerizzata dei semafori per assicurare una maggiore scorrevolezza del traffico, il che, chiaramente, si traduce anche in un minore inquinamento.

Infine, direi che non è stata colta un'occasione, quella della dismissione della linea ferroviaria che passa sotto il cavalcavia della Madonnina per un ripristino globale di tutta la zona, demolendo anche il cavalcavia non più necessario per ottenere la ricucitura del quartiere con il resto della città, oltre ad assicurare una maggiore fluidità dal traffico e si sarebbe potuto rappresentare una porta d'ingresso un po' più bella per quella parte della città.

Per quanto riguarda gli Ordini del Giorno proposti oggi, per quanto riguarda quello presentato a primo firmatario Lenzini rimango molto così, non sono completamente d'accordo sull'aumento delle zone a 30 chilometri all'ora; e, nello stesso tempo, quando si parla di alternativi e parcheggi in strada per i residenti in centro, non so quali soluzioni si possano effettivamente adottare. Quindi, sono critico nei confronti di questa proposta.

Stessa cosa vale per quello a primo firmatario Scarpa quando si parla delle zone di quiete attorno agli studi scolastici. Considerate che abbiamo delle scuole che sono in prossimità di tangenziali, quindi se dovessimo applicare questa norma, ad esempio il Don Milani a due passi dalla tangenziale, dovremmo addirittura chiudere la tangenziale.

Il problema dei ragazzi, degli studenti che devono raggiungere le loro scuole è un problema perché, chiaramente, intasano il traffico, ma dovete mettervi anche nei panni genitori che quando si tratta di bambini non possono abbandonarli, devono portare direttamente i bambini davanti all'entrata della scuola. Quindi, anche questa idea di lasciare i figli molto, molto lontani della scuola diventa sicuramente un problema.

L'ultimo Ordine del Giorno presentato oggi riguarda quello presentato con primo firmatario Trianni, che anche qui fa riferimento alle zone 30 e prevede l'uso delle corsie dell'autobus per i ciclisti. Ecco, questo, secondo me, diventa da un lato pericoloso e, dall'altro, può rallentare

ulteriormente la velocità degli autobus, perché l'idea di avere delle corsie preferenziali adatte solo a loro serve proprio per velocizzare il loro movimento. Quindi, anche su questo non siamo assolutamente d'accordo".

Il PRESIDENTE: "Prima di dare la parola al consigliere Stella, è stato depositato, e immagino che a breve vi venga consegnato per posta elettronica, un emendamento all'Ordine del Giorno del Movimento Cinque Stelle "Interventi urgenti sulla rete ciclabile - Rete di mobilità di emergenza", Protocollo Generale 175172, a firma del consigliere Silingardi. Gli chiederei di presentare emendamento, prego".

Il consigliere SILINGARDI: "Grazie, Presidente. Molto brevemente, questo è un emendamento all'Ordine del Giorno relativo alla rete ciclabile della rete di mobilità d'emergenza ed è frutto di un confronto con alcuni colleghi della maggioranza.

Tiene conto del fatto che noi avevamo depositato l'Ordine del Giorno prima della delibera del 10 luglio e, quindi, essendo alcune parti del nostro Ordine del Giorno poi ricomprese, fatte proprie, erano già evidentemente nella volontà della Giunta e abbiamo un po' sistemato la questione e anche eliminato alcuni aspetti più problematici.

Allora, rispetto all'Ordine del Giorno che abbiamo già depositato, eliminare il seguente capoverso: "nell'ambito del Quartiere Musicisti ad altissima densità abitativa appare del tutto insufficiente e insicura la rete infrastrutturale per la mobilità smart, per cui si potrebbe ipotizzare la realizzazione di sensi unici in Via Crespellani e Viale Bonacini con recupero delle rispettive carreggiate, di corsie riservate alla mobilità smart".

Prima dell'impegno per Sindaco e Giunta, aggiungere: "Tenuto conto che la Giunta, con propria deliberazione del 10 luglio 2020, ha già affrontato questo importante tema indicando una serie di interventi da farsi su note strade che sono anche importanti direttrici, accogliendo lo spirito del rilancio della mobilità sostenibile in questa fase emergenziale".

E dopo "si impegna il Sindaco e la Giunta affinché provvedano", aggiungere come primo capoverso impegno del Sindaco e la Giunta "affinché provvedano alla realizzazione immediata di quanto già previsto nella predetta deliberazione della Giunta".

Eliminare tutta la parte deliberativa sostituendola con: "Altresì, per quanto non previsto dalla deliberazione della Giunta del 10 luglio ultimo scorso, previa verifica di fattibilità, al provvedere prioritariamente la realizzazione attraverso i criteri della Rete di mobilità di emergenza, quindi anche riducendo la larghezza della carreggiata destinata al traffico veicolare, di una corsia ciclabile destinata alla mobilità sostenibile su sede stradale delle seguenti strade: Viale Amendola, Via Don Minzoni, Via Gobetti sino all'intersezione con Via Vignolese, Via Fratelli Rosselli, Via Manfredo Fanti, Via delle Suore". Sostanzialmente le vie che non sono ricomprese nella delibera.

Del seguente capoverso: "La predisposizione di nuove zone 30 nelle aree a più alta densità abitativa", eliminare "a partire dal Quartiere Musicisti", quindi lasciando in sostanza libera la Giunta di valutare anche altre zone 30.

E poi eliminare i seguenti capoversi: "Alla previsione in tutto il centro storico del senso unico eccetto bici, consentire la mobilità smart, l'utilizzo le corsie preferenziali e alla realizzazione di sensi unici in Via Crespellani e Viale Bonacini, con recupero nelle rispettive carreggiate di corsia riservate alla mobilità smart", per sostituirli con: "Previa verifica di fattibilità, introdurre nel centro storico il senso unico eccetto bici e consentire l'utilizzo delle corsie preferenziali per la mobilità sostenibile".

Il consigliere STELLA: "Innanzitutto, diciamo che come gruppo Sinistra per Modena riteniamo che quella del trasporto pubblico locale sia tematica essenziale per quanto riguarda appunto il PUMS che abbiamo in discussione oggi. E, quindi, il trasporto pubblico locale è una tematica che va curata con molta attenzione perché è l'argomento più direttamente impattante sulla mobilità sostenibile dei cittadini.

Adesso ricordo alcune azioni o comunque iniziative che noi riteniamo abbastanza significative che riguardano, per esempio, l'estensione degli orari di fruizione del trasporto pubblico locale soprattutto per i giovani e gli studenti, anche proprio estensione degli orari in orari serali con particolare riferimento agli studenti universitari o comunque coloro che si vogliono muovere con questo mezzo anche oltre alle 20 di sera.

Incentivazione dell'incremento dei parcheggi scambiatori in maniera da poter agevolare lo scambio. Quindi, chi vuole andar verso il centro della città, poter lasciare i propri mezzi in periferia e comunque creare questa rete di trasporto pubblico locale che permetta, invece, di entrare in città con, appunto, una mobilità più sostenibile.

Ove possibile, anche condivisione delle corsie preferenziali sia per i bus anche, da poter dividerla con i ciclisti; e anche il discorso, appunto, degli stalli di primo avvio che permettano ai ciclisti stessi, in corrispondenza dei semafori, di potersi portare in prima fila ed evitare, appunto, di doversi allineare o comunque sottostare al traffico veicolare e all'inquinamento.

Poi un breve cenno anche su un nostro auspicio, cioè a PUMS approvato, secondo noi, l'Amministrazione dovrebbe anche cominciare ad affrontare quello che è lo stallo che è quello per mettere appunto un nuovo bando sulla gestione del trasporto pubblico locale. Perché, ovviamente, se non c'è un affidamento a lungo termine, il gestore del trasporto pubblico locale non può pianificare o fare investimenti, appunto, sul servizio che ha in gestione. Quindi, anche su questo magari fare una valutazione di poter prendere in considerazione, appunto, un nuovo bando per la gestione.

Poi adesso io mi concentro un po' sull'Ordine del Giorno presentato dal Movimento Cinque Stelle relativamente al rilancio del trasporto pubblico locale e sulla rete metro tramviaria.

A noi non ci è del tutto chiaro sinceramente se e quanto questa mozione possa essere effettivamente correlabile con il PUMS che stiamo oggi discutendo, oppure comunque non sia meglio affrontarla come una tematica distinta.

Non si può affermare che il principio base, il concetto di ragionare sull'infrastruttura su ferro per la movimentazione di grandi masse di passeggeri non sia interessante e degna di essere approfondita, ma chiaramente nel dibattito odierno non so quanto possa avere efficacia, ecco.

Noi riteniamo anche che sia più necessario e utile alla città affrontare soluzioni concrete realizzabili con scadenze più ravvicinate, perché, ovviamente, l'emergenza e l'urgenza è quella di poter già avere a breve termine delle opere e degli interventi da concretizzare.

Oggi l'efficientamento del trasporto pubblico attuale, su questo efficientemente occorre concentrarsi su obiettivi a breve termine ed economicamente sostenibili come, per esempio, magari la realizzazione, la definizione delle direttrici principali ad alta percorrenza su corsie preferenziali, eventualmente supportate anche da semafori intelligenti, ecco.

Una criticità che abbiamo rilevato nella mozione del Movimento Cinque Stelle è il fatto che si dà per scontato di dover ipotecare – senza avere un'idea precisa delle entità economica e senza avere neanche idea se i finanziamenti che saranno destinati a Modena potranno essere sufficienti. Quindi, ipotecare le risorse provenienti dal recovery plan e su una infrastruttura che, è evidente, si potrà realizzare in tempi tutt'altro che brevi e, quindi, necessita anche di ingenti investimenti.

Altra cosa. Gli esempi illustrati relativi ad altri Comuni come Brescia, Bergamo e Padova sono relativamente significativi, a nostro parere, perché rappresentano soluzioni tecnologicamente intanto tra di loro differenti e, quindi, non si capisce questi riferimenti quale potrebbe essere magari quello eventualmente più attinente a Modena.

Quindi, per noi ha più senso ragionare per un'infrastruttura come quella proposta sulla mozione del Movimento Cinque Stelle, questa infrastruttura trasportistica su ferro ad una dimensione più provinciale che comunale. Per cui anche gli investimenti che possono essere pianificati e ragionando sui tempi medio lunghi per quanto concerne la progettazione e la successiva realizzazione. Niente, mi fermo qua”.

La consigliera AIME: “Mobilità... socialità, salute, futuro: il PUMS ci parla di tutto questo. Documento strategico di fondamentale importanza per la città, arriva al voto consiliare in una fase inimmaginabile soltanto pochi mesi fa, in un post lockdown che ha rimesso in discussione la visione della città, le relazioni, lo studio, il lavoro e a cui oggi dobbiamo rispondere anche costruendo un sistema di mobilità sostenibile e sicuro.

La smart mobility alla quale guarda il PUMS, ossia una mobilità tecnologica a misura di cittadino pulita, ha guidato alla costruzione di un progetto difficile e complesso. È il cambio di una mentalità il primo ostacolo da superare.

Nel momento in cui si apre a una rappresentazione diversa, a un rispetto maggiore per pedoni e ciclisti che ne valorizza il senso civico insieme al diritto alla sicurezza, la Modena patria dei motori si confonde come defraudata di un valore di rappresentanza, d'identità legata alla proprietà e all'uso dell'auto propria.

Su queste realtà l'Amministrazione si è impegnata ed è il nome "sostenibile" presente nell'acronimo del PUMS in ogni precedente PUG che dà la misura del percorso, di un'attenzione nuova più giusta.

Il PUMS è un documento molto articolato, i cui punti più qualificanti del progetto sono stati definiti con un percorso condiviso con i cittadini, con gli stakeholder, e ispirati da piani sovracomunali quali l'Accordo di Parigi e il PAIR regionale.

Che cosa mancava a Modena? Quali erano i punti di criticità? Che cosa ha migliorato il PUMS? Che cosa potrà, poteva, potrà ancora fare? Sono tantissimi gli argomenti da affrontare, più del tempo che ho a disposizione, per cui mi concentrerò su tre nodi politici che, a mio avviso, possono fare la differenza.

Punti strategici per dare corpo e anima al progetto e renderlo capace di trasformare la città già nel corso di questa Legislatura, perché oggi più che mai – e questo ce l'ha insegnato anche il Covid – non è più tempo di mezze misure, di tentennamenti, di ritardi.

E tempi dilatati ne abbiamo già visti nel passato, basti pensare allo spostamento della stazione delle autocorriere a fianco della stazione ferroviaria. Oggi è l'hub intermodale di Piazza Dante di cui già si parlava nel 1998, quindi nel secolo scorso, nell'ambito della riqualificazione della fascia ferroviaria e che ancora dobbiamo realizzare e auspichiamo venga realizzato.

Da questo punto di vista, rispetto agli scenari alternativi indicati dal PUMS – scusate, ho saltato un pezzo.

I tre punti strategici, a mio avviso, riguardano la ferrovia Modena-Sassuolo. la mobilità ciclabile e il piano della sosta.

La ferrovia Modena-Sassuolo. Siamo per la sua trasformazione in una linea leggera di superficie con mezzi in sede propria ad alta frequenza, in grado di sfruttare la dorsale di collegamento verso Cittanova sul sedime della linea storica, con tempi di attraversamento dei passaggi a livello drasticamente ridotti, con alta capacità di carico e con una velocità di collegamento al centro storico, ai poli ospedalieri e alla stazione centrale molto più alta di quella attuale.

Dobbiamo impegnarci per convogliare risorse e finanziamenti su un progetto infrastrutturale al servizio della mobilità sostenibile pienamente integrato con la mobilità ciclabile, realizzando un punto di parcheggio delle biciclette sia presso la stazione FS che presso la stazione Manzoni.

Da questo punto di vista, rispetto agli scenari alternativi indicati dal PUMS, noi propendiamo decisamente per la sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, eventualmente conservando parte o tutto dell'infrastruttura esistente, con l'evoluzione della parte urbana del tracciato in una delle linee portanti del nuovo TPL urbano della città.

La mobilità sostenibile si costruisce con servizi efficienti, veloci e affidabili e il sedime della linea storica tra Modena e Cittanova e della ferrovia Modena-Sassuolo sono due assi strategici da potenziare nell'ambito di questa visione.

Mobilità ciclabile. La bicicletta non è un mezzo per pochi da utilizzare a proprio rischio e pericolo, ma un alleato fondamentale per ridare vivibilità alle nostre città. Abbiamo esempi in tutto il nord Europa, da città piccole e medie a grandi, di velocissime trasformazioni del tessuto urbano per renderlo fruibile dalle biciclette.

Non servono opere di grandissimo impatto, serve una grande volontà politica e una forte determinazione per riequilibrare gli spazi urbani, riducendo la presenza delle auto per dare pari dignità, attenzione e rispetto in modo serio e concreto a chi si muove in bicicletta.

Abbiamo fatto tanti chilometri di ciclabili, ma ora va affrontato seriamente quello che è il vero nodo critico del sistema della mobilità locale. Voglio dire che le città che ottengono i risultati riducono le dimensioni della carreggiata a disposizione delle auto, riducono i posti di sosta, ovunque possibile realizzano ciclabili nei due sensi di marcia indipendenti dai pedonali, costruendo una città che nel tessuto urbano e strutturalmente diventa zona 30.

Se il 47% degli spostamenti in auto a Modena è sotto i 2,5 chilometri, possiamo offrire ai modenesi un modo di muoversi più veloce, più sicuro, più sostenibile ed economico. Dunque perché non farlo? Ed è questo che chiediamo alla Giunta e al Sindaco, chiediamo il coraggio di cambiare trasportando dalla carta del PUMS, dal progetto teorico alla città un modo di muoversi e di vivere gli spazi più moderno per metterci al passo con un modello europeo e sostenibile.

E vengo al terzo nodo a nostro avviso strategico, il piano della sosta. Cito testualmente il PUMS: "Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto, nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico".

Però, noi oggi non siamo padroni della sosta a raso in città, non possiamo fare una sola modifica all'assetto attuale senza pagare. Il caso di Piazza Sant'Agostino è un esempio eclatante: abbiamo diritto ad alcune giornate all'anno di pedonalizzazione, ma se vogliamo renderla pedonale integralmente come Piazza Roma dobbiamo pagare a Modena Park il mancato introito. Sembra quasi un balzello, no?

Ma siccome tutte le politiche di transizione verso una mobilità sostenibile utilizzano la gestione della sosta a raso come una chiave indispensabile per governare il cambiamento, questa perdita di sovranità che la concessione a Modena Parcheggio ha comportato, a nostro avviso, non è più sostenibile.

Per questo, chiediamo che si avvii un serio percorso per il riscatto e l'acquisizione a patrimonio pubblico del parcheggio del Novi Park e della relativa gestione della sosta a raso.

Non da ultimo, richiamiamo il fatto che l'Agenzia delle entrate, con la risposta numero 135 del maggio 2019, ha nuovamente chiarito che i titoli di sosta dei gestori istituzionali sono operazioni fuori campo IVA, mentre i titoli di sosta dei gestori privati rientrano nel regime IVA. Questa sola differenza, a parità di tariffe, potrebbe sostenere economicamente i costi finanziari di acquisizione dell'immobile da parte del Comune.

Non vogliamo riaprire la discussione su un'opera che abbiamo sempre ritenuto un totale errore, ora il danno è fatto, ma dobbiamo a tutti i costi riacquistarne la potestà sulla sosta a raso e la libertà di programmare, gestire e governare uno dei tasselli strategici del PUMS, senza di cui rischiamo che i piani restino sulla carta e si scontrino contro rigidità e rendita di posizione non più sostenibili.

Il mio intervento è finito. In quanto alla votazione degli Ordini del Giorno presentati dai colleghi sarò molto rapida.

Sull'Ordine del Giorno a prima firma Lenzini, valuto come molto positivo il richiamo alle forme di agevolazioni ulteriori rispetto al conto dell'abbonamento del TPL e valuto molto positiva una più equa redistribuzione delle risorse pubbliche da parte della regione. È quello a cui faceva cenno anche Lenzini quando ha presentato l'Ordine del Giorno, cioè a Modena arrivano a pochi soldi, detta in maniera semplice.

E anche il punto di sfruttare quanto più possibile le modifiche apportate al Codice della strada e che permettono di rivedere le carreggiate stradali e che aumentano le possibilità di agire in modo sostenibile. Per cui il nostro voto sarà favorevole.

Come sarà favorevole sui due Ordini del Giorno presentati, che abbiamo già firmato, da Sinistra per Modena. Sulla mobilità studentesca avremo anche un passaggio alla Commissione speciale Covid "Per ripartire dopo il Covid" prevista per il 28 di luglio, per chi ci sarà e avrà voglia di seguirla.

Sui due Ordini del Giorno del Movimento Cinque Stelle annuncio il mio voto contrario sulla proposta di deliberazione "Piano urbano della mobilità sostenibile di Modena - Controdeduzioni alle osservazioni ed approvazione", ossia "Rilancio del trasporto pubblico locale - Rete metro tranviaria", mentre il nostro voto sarà favorevole anche all'ultimo Ordine del Giorno di cui sono stati presentati poco fa diversi emendamenti".

Il consigliere PRAMPOLINI: "Partiamo da un dato fisico. Modena è una città piccola, dove le percorrenze con mobilità privata – che siano auto, motocicli e biciclette, fino ad arrivare ai propri piedi – sono sempre in proporzione più veloci e pratiche del mezzo pubblico, calcolando tempi di attesa e percorrenza.

È da trent'anni che si sente parlare di mobilità dalle Amministrazioni di Modena e c'è un filo conduttore che unisce le Amministrazioni della nostra città degli ultimi trent'anni, ed è, da una parte, il fastidio delle Amministrazioni verso la mobilità privata e, dall'altro, un accanimento terapeutico per il trasporto pubblico.

E questo a partire dal 1992, con il primo incarico dato all'ingegnere svizzero Husler per la – cito – "riorganizzazione del trasporto pubblico locale". E ricordo che l'ultimo suo incarico è datato 2007.

Un dato interessante è che nei testi e negli interventi si vuol far credere che i cittadini modenesi o quelli dei Comuni vicini o lontani si sveglino la mattina con la mania di mettersi in auto, accendere il motore per la gioia di consumare benzina, produrre CO₂ e inquinanti vari e, a volte, stare in fila. Anche se dobbiamo sottolineare che le auto di ultima generazione inquinano sempre meno fino ad arrivare alle auto elettriche.

La nostra città, e non mi stanco mai di ripetermi in ogni intervento che faccio, è una città produttiva che vive e si arricchisce grazie alle attività economiche, dove la gente si muove tantissimo per motivi di lavoro, con a disposizione tempi stretti e dove il tempo è denaro, stare fermi non è produttivo e non lo paga nessuno. E la struttura economica della nostra città, per tanti motivi, predilige il trasporto privato e attenzione che, come già detto, nel trasporto privato ci sono anche le biciclette.

Prima di spendere in autobus, quindi, preferirei fossero fatti ingenti investimenti e profuse energie su una rete efficiente, diffusissima e articolata di piste ciclabili, separate visibilmente dai mezzi a motore – come non succede, per esempio, in Largo Garibaldi dove le biciclette vagano in mezzo alle piste degli autobus – e fosse investito sulla segnaletica stradale orizzontale troppo spesso scadente.

Spessissimo le famiglie alla mattina portano i figli a scuola. Ricordo a questo proposito che fino a 18 anni i figli sono sotto la responsabilità dei genitori fino a che non entrano nella scuola e non è che ci sia come alternativa una rete ciclabile sicura dove mandare i ragazzini. Le stesse famiglie poi, spessissimo, dopo aver lasciato i figli a scuola con la loro automobilina corrono al lavoro.

A Modena abbiamo degli autobus che, a parte gli studenti alla mattina nel periodo scolastico, a guardare durante la giornata fanno un po' tristezza; non sembrano particolarmente frequentati e, in effetti, non si fa fatica durante la giornata a tenere le distanze imposte dal regime Covid-19. Chiediamocelo e ci sarà un motivo e, quindi, forse bisognerebbe pensare a qualcos'altro invece del richiamato accanimento terapeutico.

Quando poi tra qualche anno le auto elettriche saranno molto diffuse e cadrà anche l'ultima scusa della mobilità privata che inquina – ...come dicevo sempre, le biciclette sono sempre mobilità privata – o quando prevedibilmente si arriverà a una mobilità con guida autonoma condivisa, come si prospetta nei vari studi sulla mobilità, quali scuse si potrà trovare per tentare di riempire l'autobus? Pensiamo, quindi, che sul tema sarebbe il caso di puntare su una progettualità diversa.

Per quanto riguarda le zone pedonali, crediamo poi che a tutti i cittadini modenesi, anche a quelle persone che vengono da fuori Comune, piaccia pensare e girare in un centro storico pedonale, pieno di turisti e di persone felici, di bar, ristoranti e negozi e senza auto parcheggiate per le strade.

Ma pensiamo anche che, per chi abita o ha attività economiche o uffici in centro storico, vada cercata una forma di compensazione ai loro disagi. Ci sembra una cosa logica, compensare il disagio dei pochi consentono un vantaggio a molti. Si vuole, infatti, pedonalizzare tutto il centro storico, ma intanto continuano a passare per il centro – in particolare per Corso Duomo e Piazza Roma – dei veri autobus giganti che sono un vero controsenso.

A proposito poi di quelle che vengono chiamate utenze deboli, ci vuole molta informazione. Se io sono un pedone – faccio un esempio su di me così nessuno si sente preso in causa – e penso di buttarmi in base alla strada dove e quando voglio; se sono un ciclista che passa col rosso o sfreccio a 25 all'ora su una pista ciclabile con la mia bicicletta elettrica o giro zigzagando sui marciapiedi, se poi mi sturlo (come si dice alla modenese) non sono una parte debole, sono semplicemente un cretino. E questo qua vorrei sottolineare perché è una serie di comportamenti che a Modena sono diffusi.

Per finire, infine, se possiamo condividere la sensibilità ambientale complessiva dell'Amministrazione espressa nel PUMS, ci piacerebbe però che, per sembrare più credibile, fosse seguita questa stessa linea dall'Amministrazione quando si parla di inceneritore e di Fonderie della Madonna".

Il consigliere LENZINI: “Oggi chiudiamo un percorso e ne cominciamo un altro. Chiudiamo un percorso che non è cominciato a marzo con l’adozione del PUMS, o meglio, anche quello è stato un percorso, peraltro credo anche molto partecipato. Quindi, con aspetti molto positivi, perché oltre 300 osservazioni di cui l’84% accolte è comunque una cosa, un dato oggettivo di un percorso che è da ritenersi positivo.

Ma il percorso di cui parlo è cominciato, in realtà, molti anni fa che ha portato a cambiare la visione della mobilità della nostra città, questo Piano è il risultato di una visione politica che negli anni è evoluta, è maturata. E, quindi, da un lato, potete pensare anche alla mia perplessità per l’intervento di Giacobazzi per dire, che diceva che si va a proporre nel PUMS cose che proponiamo da tanti anni quando, invece, questo PUMS è un oggetto di fortissima discontinuità con scelte del passato.

Possiamo prendere qualsiasi esempio, qualsiasi punto. Modena è una città, partendo da lontano, costruita sull’auto, a suo tempo è stata costruita pensando alla mobilità del vicolo privato, dell’automobile, come la stragrande maggioranza delle città. Anzi, quasi tutte 30-40 anni fa erano pensate e ragionate da questo punto di vista.

Forse a Modena abbiamo fatto, come spesso accade, un lavoro fatto troppo bene e adesso diventa complicato rendere le alternative più competitive di quanto non sia l’auto, ma stiamo dicendo che l’auto non è più al centro, questo lo diciamo da anni. Non è più al centro e bisogna ristrutturare, rivedere, ripianificare quelle che sono le vie al cui interno l’auto si deve muovere.

Quindi, stiamo pensando a una città che passa da auto che si intersecano e vanno in ogni punto della città a, invece, una visione dove l’auto si muove su percorsi ben definiti all’esterno della città. Quindi, ci sono delle linee ben terminate e tutto il resto della città è zona 30, zone dove entri soltanto se tu devi andare in quel punto. È una profonda e diversa visione della città.

Tutto questo dobbiamo, però, avere un punto di attenzione sull’auto perché rischia di passare quello che usa l’auto come un colpevole, uno si deve vergognare a utilizzare l’auto perché se uno usa l’auto inquina. Non è così. Come quando si parla del 70% degli spostamenti in auto non dobbiamo pensare che c’è il 70% di cattivi e un 30% di buoni.

In realtà, ci sono un 70% di spostamenti fatti in un modo e un 30% di spostamenti fatti in un altro e l’unico modo per raggiungere gli obiettivi che ci proponiamo nel PUMS non è convincere qualcuno di colpo a smettere di usare l’auto e a usare una mobilità alternativa, ma è convincere le persone, far nascere una coscienza collettiva legata agli spostamenti, alla mobilità, che parta dal presupposto che ci sono alcuni spostamenti che si possono fare in modo diverso.

È l’unico modo che esiste ed è anche, tra l’altro, l’unico che non penalizza, che vede soltanto un compromesso al rialzo e non al ribasso.

Sulle bici. Come si fa a pensare che la visione di dieci anni fa è quella di adesso? Io, tra l’altro, registro il primo intervento politico di visione alle 18.25 di Bertoldi che ha preso una posizione, perché dalle opposizioni non c’è una posizione sulla visione.

Il passare da una mobilità in sede stradale, in sede propria, a una in sede stradale, che è quello che stiamo dicendo nel PUMS, ha dei risvolti, perché quando andremo a togliere dei parcheggi – perché toglieremo dei parcheggi per fare questa cosa – bisognerà che ce ne assumiamo la responsabilità. È una visione di prospettiva, cosa pensiamo di questa cosa qua, siamo a favore o contrari? Io non ce l’ho chiaro la posizione dell’opposizione su queste cose.

Sul trasporto pubblico, Manenti, non è l'abbicci la gerarchizzazione delle linee, perché la nostra linea non è gerarchizzata, è fatta su base capillare, sono due visioni di trasporto pubblico completamente diverse. Ma avere la gerarchia delle linee vuol dire che ci saranno linee che passeranno da dieci minuti a venti minuti e ci sarà qualcuno che abita in una zona che non è sulla linea del desiderio che vedrà meno corse a favore di qualcuno, invece, che vedrà più corse.

Anche questa, questo tipo di visione è positiva o negativa? Io non ho colto questo dalle opposizioni, c'è un generico "il PUMS non va bene", dove magari si entra anche nello specifico di un punto ma non ho visto prendere una posizione su questo tipo di visione.

Il trasporto pubblico per linee principali può voler dire che dobbiamo ripensare completamente le nostre carreggiate in quelle linee principali a scapito di qualcuno o di qualcosa, sì o no? Potrei andare avanti davvero tanto.

L'altro punto, secondo me, fondamentale è la percezione, l'ho detto prima, il creare una coscienza collettiva nella città. Adesso non c'è il cronometro e non so come sono messo con i tempi, ma se devo dire quando nella mia testa c'è stato un clic sulla mobilità è successo 4 o 5 anni fa in una sera d'estate, dove ho pensato di misurare, cronometrare quanto tempo ci mettevo da casa mia a andare in centro storico in bicicletta.

L'avevo già fatto ma non l'avevo mai cronometrato. Abito a Vaciglio, probabilmente è uno dei punti più lontani dal centro storico della città: ci ho messo 11 minuti. Era estate, era sera, quindi sicuramente non vado piano in bicicletta, ci ho messo 11 minuti; con la macchina ce ne metto 10 se trovo parcheggio subito.

Poi mi sono divertito a parlare con le persone per sapere secondo loro come vivevano questa cosa. La percezione che le mobilità alternative, la bicicletta, l'autobus e tante volte andare a piedi sono, in realtà, molto competitivi con l'auto privata, secondo me, è una cosa che non è percepita.

Forse perché per troppi anni abbiamo avuto l'abitudine o forse per troppi anni l'auto è stata al centro della visione anche delle nostre abitudini, abbiamo a Modena sette auto su dieci, ogni dieci persone ci sono sette auto. È la più alta percentuale d'Italia e credo d'Europa, perché in Italia abbiamo il più alto numero di auto per abitante, quindi, se in Italia siamo i primi, mi vien da dire che lo siamo anche in Europa. Ma è un numero altissimo, quindi probabilmente manca questa percezione della possibilità di fare un percorso alternativo.

E l'altra grossa differenza che mi ha fatto capire fino in fondo è che per metterci 11 minuti non sono mai dovuto montare sulle piste ciclabili, sono sempre stato in sulla strada principale. Sì, a Modena abbiamo per tanti anni disegnato piste ciclabile per muoversi in bicicletta ma non per spostarsi in bicicletta, che sono due concetti molto diversi. Per spostarsi in bicicletta servono le piste ciclabili che abbiamo immaginato, che abbiamo disegnato e abbiamo pensato che abbiamo descritto nel PUMS.

Per me c'è un importante, un forte cambio di visione da tutti i punti di vista. Da tutti i punti di vista. E io avrei voluto capire se questo coraggio che ha il PUMS – perché ha dei difetti questo PUMS, ma non di coraggio.

Vorrei capire se questo coraggio è visto positivamente o no, se siete d'accordo oppure no. Ho sentito solo, e me rammarico, "manca questo, manca quello, quello non è preciso", ma la visione c'è o non c'è? Beh, per noi c'è.

Oggi è un giorno molto importante perché approviamo questo documento che è arrivato alla fine di un percorso perché siamo arrivati alla definizione della visione, ma ne comincia un altro – come dicevo all’inizio – perché dobbiamo scaricare a terra quello che abbiamo immaginato.

Comincia un percorso che vuol dire ridisegnare quello che fino adesso era stato fatto in maniera diversa e, quindi, adesso l’impegno che mi dispiace che sia stato rilevato che nel nostro Ordine del Giorno non c’era niente di nuovo, perché, in realtà, nel nostro Ordine del Giorno diciamo chiaramente che sui due aspetti fondamentali – non perché gli altri sono meno importanti ma perché trasporto pubblico e mobilità ciclabile hanno un rilievo diverso – vogliamo qualcosa di puntuale.

Chiediamo di venire a riferire in Consiglio, vogliamo vedere un avanzamento, vogliamo vedere una prospettiva e un timing degli interventi; vogliamo un trasporto pubblico, un piano, vogliamo che venga definito un piano del trasporto pubblico. Vogliamo capire cosa sarà della Modena-Sassuolo, vogliamo che l’hub intermodale venga realizzato e in quali tempi.

Comincia un percorso, ormai questo qua è concluso. Oggi mi auguro, se non succede un disastro, che il PUMS venga approvato e d’ora in poi credo che ruolo del Consiglio sarà quello di, per chi crede in questa visione, essere sentinella per fare in modo che questo venga sempre rispettato e che sia scaricato, come ho già detto, nella effettività poi dei progetti che verranno avanti”.

Il consigliere SILINGARDI: “Parto dall’ultimo intervento del consigliere Lenzini e resto abbastanza così, un po’ perplesso: dire che non abbiamo la visione politica su questo tema o che ci straniamo e diciamo solo dei no mi pare un po’ una forzatura.

Rammento come, fin dall’inizio della consiliatura, abbiamo partecipato, peraltro condividendo e modificando anche i nostri interventi, come anche per successo oggi, attraverso un confronto, un colloquio, un dialogo con la maggioranza proprio per migliorare il tema della mobilità.

Allo stesso modo, l’impegno a vigilare, e qui gli Ordini del Giorno i nostri sono continui su questo tema. Quindi, accusarci di non avere visione su questo mi sembra un po’ una forzatura, alla luce anche del fatto – io ne vado orgoglioso ma anche resto un po’ perplesso – noi siamo l’unica forza politica rappresentata qua dentro ad aver proposto osservazioni.

Cioè, non aver detto: "No, il PUMS non ci piace", oppure: "No, il PUMS ci piace", oppure anche semplicemente: "No, non ci piace perché"; abbiamo detto okay, troviamo dei punti di caduta, secondo noi si può fare questo, questo, quest’altro. Abbiamo proposto 87 osservazioni, forse non del tutto balzane se 73 di queste, tra quelle totalmente o quelle parzialmente, sono state accolte.

Quindi, una visione non piacerà, ma comunque politica noi ce l’abbiamo sui due temi. Ad esempio, sulla gerarchizzazione certo che è – a parte che la linea è già in parte gerarchizzata, ci sono linee con frequenza di trenta minuti e linee con frequenza di dieci.

È giusto che si arrivi a una gerarchizzazione con direttrici chiare che tocchino punti sensibili prioritarie rispetto ad altre, tant’è che noi abbiamo proposto un Ordine del Giorno che è il top,

scusate il termine, della gerarchizzazione: la tramvia è una gerarchizzazione, perché più gerarchizzata di quella, ha sede sua. E, quindi, visione politica sì, siamo d'accordo su questo.

Ci sono aspetti positivi nel PUMS, come in qualsiasi documento, non lo neghiamo; non lo abbiamo negato in Commissione, non l'abbiamo negato nelle osservazioni, non l'abbiamo negato nelle discussioni. Allora perché il voto contrario? Perché noi crediamo che si debba fare molto meglio. Ci sono tanti aspetti puntuali, non intervengo su quelli, vado su quattro macro temi.

Primo. Noi, nello studiare il PUMS, siamo andati a vedere anche altre realtà cosa hanno fatto. Poi è vero, ogni realtà fa storia a sé, per rispondere al consigliere Stella, però se realtà simili a Modena hanno numeri completamente diversi, hanno linee, scelte in parte diverse – perché da una parte a Brescia c'è la metro, in altre ci sono più linee tranviarie – vuol dire che quella scelta, però, porta a dei risultati.

Ma comunque in altri PUMS c'è, nel nostro non c'è, un'analisi sui bisogni di genere, un'analisi specifica; empiricamente è chiaro che un uomo si muove diversamente dalla donna, adesso non voglio generalizzare, poi ci sono le peculiarità. Ma, tendenzialmente, un uomo esce la mattina, va sul luogo di lavoro e torna a casa la sera; la donna ha una mobilità molto più complicata, porta i figli a scuola. Poi ci sarà che l'uomo che porta i figli a scuola, ma generalmente – sì, anch'io li portavo quando erano, non adesso che hanno più di vent'anni.

Porta i figli a scuola, poi va al lavoro, poi alla pausa pranzo esce, va a prendere i figli a scuola, li riporta a casa, porta il figlio a giocare a calcio, l'altra a giocare in palestra e poi va a fare la spesa. È molto più complicata la mobilità delle donne.

Il trasporto pubblico attuale garantisce una mobilità alle donne efficace? No. Perché? Per tante ragioni, perché con le spese della spesa salire su un bus è complicato; alla sera, dove ci sono fermate magari non coperte, magari al buio, con pedanine degli autobus scomode, è complicato. Allora un'analisi di genere, a nostro modo di vedere, era utile e necessaria.

Secondo motivo. Si dice c'è integrazione col PAIR. Allora, come sempre mi capitava vado a vedere i documenti. Obiettivi del PAIR sono: al 2020, estensione minima della ZTL per almeno il 100% del centro storico (pagina 114 del PAIR). Oggi siamo al 2020 e siamo al 60%. Il PUMS dice che tra dieci anni si arriverà al 94% (pagina 314).

2) 2020, estensione aree pedonali ad almeno il 20% del centro storico (pagina 115 del PAIR). Il centro storico di Modena ha un'ampiezza di 1,26 chilometri quadrati, oggi siamo forse – avrei dovuto far dei calcoli – 24.000 metri quadrati di pedonalizzazione, al massimo si arriverà a 40.000 metri quadrati. Quindi, obiettivo molto lontano, perfino con le zone che noi avevamo proposto di pedonalizzare, cioè i viali, che, però, ci è stato detto non si può perché rientrano nella ZTL. Si arriverebbe al massimo a 60.000 metri quadrati.

3) Al 2020, quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani (pagina 116 del PAIR). E qui forse ci si arriverà, secondo il PUMS, nell'ipotesi alta, quindi speriamo, ma non per tanto e solo per rispettare il PAIR, ma perché è importante arrivare a questo obiettivo.

Terzo punto. Io la penso molto diversamente da chi mi ha preceduto, cioè, qui il vero, secondo me, punto di caduta, quando dico manca di coraggio in realtà, perché non c'è una visione con un'idea alta. Per questo noi oggi abbiamo portato all'attenzione del Consiglio una proposta di idea alta, di progetto che possa veramente rivoluzionare il sistema TPL, perché, ripeto, i dati sono questi.

A Modena il sistema TPL – e mi collego a quello che ha detto anche il consigliere Prampolini o anche quello che ha detto Lenzini, io sono d'accordo. Non c'è, cioè, non è che si veda chi guida la macchina come una persona da demonizzare, però qui entra in gioco la politica che non deve responsabilizzare il cittadino, ma adottare scelte, misure che portino il cittadino a fare quelle valutazioni che empiricamente ha fatto il consigliere Lenzini, cioè che è più conveniente l'utilizzo del mezzo dolce sostenibile.

Per fare questo, però, bisogna fare anche scelte molto coraggiose. Molto coraggiose come, ad esempio, quella di provare a lanciare un'idea di TPL diverso e vengo al quarto punto, il convitato di pietra.

Il TPL per tutti è importantissimo, in un PUMS di 400 pagine relegato a 30 pagine. 400 pagine più gli allegati, stiamo parlando di 600 pagine, forse anche di più. E che sia centrale il PUMS lo dice lo stesso PUMS, le criticità sono nel TPL l'attrattiva del sistema di migliorare, la scarsa intermodalità ferro-gomma, l'anzianità del parco mezzi.

Allora, se è centrale, perché è relegato solo a 30 pagine? Ci è stato detto per tre ragioni. Perché non abbiamo ancora chiaro se e quando l'hub intermodale andrà dove deve andare, cioè nell'area dell'ex scalo merci, perché non è ancora chiaro il ruolo della Modena-Sassuolo e perché siamo in attesa di vedere come va a finire la gara. Direi che sono queste le tre.

Però, allora, sull'hub intermodale stiamo aspettando Godot però, perché era negli atti di indirizzo del governo non di questa Amministrazione ma di quella precedente; non dipende dall'Amministrazione, dipende da probabilmente un complicato rapporto con Ferrovie, però bisogna arrivare a una quadratura di questo aspetto perché è determinante davvero.

E una pianificazione del PUMS, secondo me, doveva non dico dare per scontato, però partire da lì, che l'hub sarà lì e, quindi, costruire attorno a quello un trasporto pubblico locale in un certo modo e con idee alte, con obiettivi alti.

Modena-Sassuolo. Qui credo che anche su questo però, siccome è stato detto in qualche Consiglio fa su un altro tema la Regione siamo noi, verissimo, noi siamo disponibili a unirci con chiunque per andare in Regione a dire: "Su questo si prende una posizione forte".

Temo che sia un po' complicato, perché la Regione – io anche qui mi sono andato a leggere il PRIT e, se devo dire, nonostante il mio voto contrario al PUMS, è meglio il PUMS del PRIT. *...breve interruzione...* Sì, il PRIT prevede – ma ci sono i dati che... – miliardi di investimenti sul sistema stradale, 1,5 (un decimo) sulla rete ferroviaria regionale e 3 sulla rete ferroviaria nazionale che però non tocca Modena.

Di questi, tra l'altro, del miliardo e mezzo di investimento la rete Modena-Sassuolo tra le sei reti regionali è quella che ha la destinazione più bassa, ma nettamente più bassa, 50 milioni, che poi non si sa se verranno mai spesi. Comunque rispetto ai 215... 220 della Bologna-Portomaggiore e i 100 della Ferrara-Codigoro, importantissima rete.

Allora, su questo aspetto, anche su questo la Modena-Sassuolo ripeto, tra le cose positive del PUMS annovero questa e anche delle cose positive fatte dall'Amministrazione, perché poi c'è uno studio di fattibilità sulla Modena-Sassuolo come deve essere. E su questo sono d'accordo, bisogna puntare i piedi con la Regione, ma la Regione, ripeto, siamo noi, è stato detto da un Consigliere e allora attiviamoci per questo.

Il terzo aspetto – e vado a concludere – quello della gara. A parte tutte le considerazioni sulla prorogatio che non c'entra il Comune qui – tra l'altro già l'ANAC su altro tema ha già detto la prorogatio non va bene, ma vabbè, questo è un tema che non ci riguarda.

Però, io credo che un'Amministrazione forte con un PUMS forte, con una visione politica forte, non debba attendere la gara; dà le linee chiare su cosa si vuole fare, poi chi vincerà la gara dovrà tenere in considerazione quali sono le scelte. Si vuole fare la tramvia, si vuol fare la metropolitana, si vuole far entrare le automobili ovunque e fare zero trasporto.

Cioè, però, una chiarezza nelle scelte anche operative. Ad esempio, quali sono nella gerarchizzazione queste tre linee ancora io non l'ho capito. Ho capito la linea 7, vabbè, è ovvio, passa per il centro, ma le altre due quali sono?

Cioè, allora, prima, secondo me, l'Amministrazione deve tenere in mano il pallino del gioco, poi si farà la gara e si vedrà. E, ad esempio, l'idea della metrotramvia, oggi – non vorrei fare una citazione molto radicale ma ogni tanto mi capita – su Extraterrestre, che è l'inserito nel Manifesto delicato alle politiche ecologiche, c'è un bellissimo articolo "Le città del futuro tornano a correre sui binari del tram".

Quindi, in realtà, questo è un tema attualissimo anche se può sembrare un tema ottocentesco, ma è un tema attualissimo proprio perché la gerarchizzazione trova la sua massima espressione proprio in una linea di questo tipo.

Concludo dicendo che comunque, all'esito di tutto questo discorso e con una valutazione che allo stato è negativa su questo PUMS, noi non abdichiamo il nostro ruolo di collaborare e di portare le nostre idee e il nostro contributo, perché crediamo comunque che la mobilità sia di tutti i cittadini, tutti i cittadini ne hanno bisogno, e che la politica non possa deresponsabilizzarsi e debba dare le linee guida su questo tema. E su questo tema noi sempre ci saremo".

Il consigliere TRIANNI: "Non vedevo in Sala la mia musa ma si era solo nascosta, nel senso che sono grato alla consigliera Rossini per avere espresso anche meglio della mozione che abbiamo presentato qual è il rischio che vogliamo scongiurare. ovvero l'instaurarsi del pensiero che l'auto privata sia l'unica opzione in questo momento per il trasporto, non considerando minimamente la bici.

Le è riuscito meno bene, a mio avviso, il tentativo di sconfessare l'opinione delle associazioni, ree di essere troppo corpose, se ho mai capito, in favore di alcune osservazioni di singoli cittadini. Ecco, noi preferiamo andare in un'altra direzione.

Nella mozione abbiamo cercato di recepire almeno in parte le richieste delle associazioni che lei ritiene lontane dai cittadini e abbiamo cercato di assicurarci l'impegno a creare degli interventi in favore della ciclomotilità.

Sulla bontà e l'opportunità delle tempistiche, segnalo invece l'indagine commissionata dalla Fondazione Del Monte – c'era un articolo qualche giorno fa sulla Gazzetta – a opera dell'Osservatorio Via Emilia, in cui emerge che sul tema mobilità (perché toccava più punti questa indagine) 7 modenesi su 10 sono pronti a una svolta sostenibile.

In particolare, il 58% degli intervistati già usa la bici e il 18% affermava di avere intenzione di farlo al più presto. Tra le motivazioni che, invece, scoraggiano i cittadini, troviamo tra le altre la poca sicurezza e la mancanza di servizi adeguati.

Pur non esaurendo purtroppo appieno questi due temi, il PUMS e le mozioni presentate hanno anche questo obiettivo, come, ad esempio, mi viene in mente la richiesta di fare case avanzate nelle aree semaforiche o di aumentare i depositi bici, eccetera, eccetera. Quindi, migliorare i servizi e, di conseguenza, anche la sicurezza.

Questo a sottolineare come, in realtà, abbiamo avuto la fortuna, virgolettata, di arrivare a discutere di progetti importanti quella città in un momento storico in cui la recettività della comunità è piuttosto alta su questi temi.

Il PUMS ha sicuramente degli obiettivi a lungo termine che avranno bisogno del nostro aiuto e per nostro intendo anche dell'opposizione che oggi è stata legittimamente critica ma poco propositiva, ad eccezione dei Cinque Stelle chiaramente.

Bisognerà tenere alta l'attenzione su questo Piano richiedendo periodicamente che si riferisca in Consiglio sul raggiungimento di questi obiettivi, dando il nostro contributo affinché diventi una sostanza a quelli che, tra gli obiettivi a lungo termine del PUMS, sono stati tacciati di essere mera intenzione”.

L'assessora FILIPPI: “Io ringrazio di questo dibattito. Vi dico la verità, questo Consiglio effettivamente è lo specchio delle varie posizioni, ovviamente in rappresentanza dei cittadini, e della sfida che noi dobbiamo andare a compiere attuando il Piano urbano della mobilità sostenibile.

È esattamente quella complessità che ci fa dire che c'è bisogno di partecipazione, che c'è bisogno di condivisione, che c'è bisogno di sperimentazione, che c'è bisogno di processi. Che, se parliamo di partecipazione, non sono processi brevi, sono processi lunghi proprio perché sono processi culturali.

Dobbiamo rispondere a processi culturali, alle abitudini, e questo io credo che sia il valore della partecipazione che non deve avere fretta. Deve avere fretta, ovviamente, rispetto a questioni emergenziali, questo sicuramente sì, ma l'ascolto e la condivisione e la partecipazione, che penso che sia oramai chiaro e almeno questo condiviso da tutti, ha bisogno dei tempi, dei tempi giusti.

Quindi, di conciliare i tempi giusti per rispondere anche all'emergenza, ma dare anche la possibilità di mettere, di poter realizzare per tutti i cittadini, per le persone – per le persone – quella che è l'alternativa che noi gli stiamo proponendo. Non è facile.

Non è facile perché abbiamo a che fare con lo spazio costruito e dobbiamo pensare una revisione, a un ridisegno dello spazio costruito; e questo significa avere le risorse per poterlo fare, oltre che alla condivisione e alla partecipazione. Vuol dire che se dobbiamo ridurre e rivedere lo spazio, dobbiamo anticipare la modalità alternativa di spostamento.

Tutto questo processo non si fa in un giorno, due giorni, in emergenza, in emergenza si fanno altre cose, questo sì; ma non pensare che un Piano di 10 anni che sia un Piano di lungo

periodo, è un tempo anche corto da questo punto di vista per innescare questo processo, secondo il mio parere.

A me spiace una cosa però, lo dico perché diciamo che mi dispiace molto soprattutto. Allora, apprezzo tanto il fatto che sia stato riconosciuto che è stato un percorso lungo comunque con un approfondimento tecnico, con una elaborazione dati importante; io ringrazio davvero sempre i tecnici perché hanno lavorato per tanto tempo e dovranno continuare ancora per tantissimo tempo. Forse la sfida da questo momento in poi, checché se ne dica, sarà ancora più difficile.

Non è vero che non è un Piano coraggioso, è un Piano coraggioso perché dice la verità, non è un Piano che racconta sogni, è un Piano che è costretto a dire la verità; è un Piano che è costretto a guardare la realtà in cui siamo oggi e disegnarla in un futuro sapendo che le cose che andiamo a scrivere lì dentro le dobbiamo fare, ma le dobbiamo fare sul serio, non stiamo scherzando.

Voi avete la possibilità di monitorare tutte queste cose andranno a vedere nel bilancio le voci dedicate a queste cose. E quando scriviamo nei due anni e facciamo le nostre proposte di realizzare questo, questo, questo, voi la corrispondenza la dovete trovare lì dentro. Se non c'è, fatevi delle domande, c'è qualcosa che non va.

Questa è la base di partenza e la vera fatica, di avere anche il coraggio di dire la verità e di non raccontare sogni. Perché il trasporto pubblico è fatto – e l'abbiamo detto e ridetto. Perché il dato di realtà, a oggi, è questo.

Perché a non possiamo andare a paragonare Modena con Padova piuttosto che Brescia piuttosto che Bergamo? Perché è diverso. Perché è diverso il contesto dove sono; perché è diversa la realtà, appunto gara non gara, quindi, del gestore; perché è un altro tempo, perché probabilmente sono investimenti fatti in altri tempi e oggi non è così.

Vogliamo dire che abbiamo sbagliato a non farlo allora? Può darsi, ma oggi non ragioniamo sugli errori del passato, noi ragioniamo su quello che è il contesto attuale e su quello che il contesto attuale ci consentirà di fare con ragionevolezza e con condivisione e con equità per i prossimi 2, 5 e 10 anni.

Nel PUMS abbiamo inserito non a caso gli studi di fattibilità finanziati al 100% dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti perché, ovviamente, avevamo a) un PUMS adottato, b) perché è normale che un PUMS non sia quello strumento perfetto, che abbia bisogno, rispetto al contesto in cui viene calato, di fare degli approfondimenti.

E che cosa ci sono gli studi di fattibilità, quelli principali? Ce ne sono tanti, ma che cosa ci abbiamo messo? Il tema del trasporto pubblico locale, perché siamo consapevoli che il trasporto pubblico locale abbiamo bisogno di rivederlo e revisionarlo. Non abbiamo raccontato bugie, non abbiamo disegnato delle righe in quel Piano, non abbiamo fatto 250 pagine prefigurando un TPL che forse non sarà così.

Abbiamo detto preferiamo, in questo contesto attuale quando non abbiamo gli elementi, di predisporre studi di fattibilità che mettano insieme hub intermodale, trasformazione eventualmente tecnologica della Modena-Sassuolo e tutto il tema, appunto, di connessione col trasporto pubblico locale perché quello è un oggetto serio. Uno studio di fattibilità serve per dare risposte, risposte al futuro.

Il tema dell'Ordine del Giorno presentato sul – allora, io adoro il tram, lo dico, quindi amerei avere il tram, ma sono d'accordo. Ma un conto è amare il tram e avere un sogno di tram, un conto è dire: "Ci sta un tram a Modena?", è diverso. È diverso, facciamo uno studio di fattibilità.

È possibile trasformare la Modena-Sassuolo in una linea tranviaria? Vediamo. È vero, dobbiamo andare in Regione, dobbiamo parlare, ci sono altri soggetti; c'è una complessità tale in cui noi abbiamo inserito questa cosa, ma abbiamo detto c'è bisogno di uno studio di fattibilità. Non possiamo dire oggi con certezza che la Modena-Sassuolo domani sarà un tram, non possiamo, siamo onesti. Siamo onesti, siamo sinceri, siamo concreti da questo punto di vista.

Il fatto di avere delineato – ed è lo stesso concetto, guardate, è solamente una tecnologia diversa – di avere tre/quattro linee portanti di trasporto pubblico ad alta frequenza, ad alta capacità preferenziata, è lo stesso concetto del tram.

È la tecnologia che cambia? È vero che vale l'uno e che vale l'altro? Modena è adatta e siamo sicuri che ci vuole proprio il tram per avere tre linee, quattro linee preferenziate ad alta velocità? Magari c'è un'altra tecnologia? Lo studiamo, noi non avevamo le risposte.

Dovevamo aspettare ancora tanto tempo per? Noi abbiamo anche delle scadenze. Vengono prorogate, è vero, le approvazioni del PUMS voglio dire che presuppongono, l'ultima proroga è stata a dicembre di quest'anno; ce ne sono state altre, ce ne saranno ancora, ma basta. Basta, andiamo avanti, facciamo le cose, attuiamo questo Piano, lavoriamoci insieme.

Vengo al tema della mobilità di emergenza. Anche questo è un tema ovviamente emerso recentemente alla ribalta. Noi abbiamo anche qua aspettato rispetto ad altri annunci che erano più semplici, perché annunciare di fare una bikeland in Corso Buenos Aires era più facile che fare una bikeland su Via Morane. Non è propriamente la stessa cosa, penso che ne siate tutti consapevoli, no? O a Torino, o dove ci sono grandi viali, è un'altra cosa, okay?

Aggiungo però un elemento per cui noi abbiamo aspettato a uscire con questo Piano di emergenza: di uscire al momento giusto sempre per le ragioni di prima, perché siamo persone che diciamo la verità e che quello che diciamo lo vogliamo realizzare e non lo vogliamo solamente annunciare.

Allora, ad aprile – parlo di aprile, il Sindaco lo sa perché ogni tanto gli mandavo un po' di materiali che arrivavano – c'è stato un grandissimo lavoro, ma non è Modena. E questo è un segnale molto importante, è un segnale diffuso e trasversale che l'emergenza Covid ci ha detto che noi dobbiamo accelerare effettivamente questo passaggio verso una mobilità sostenibile.

E lo dicono non solo i documenti della Rete della mobilità d'emergenza, lo ha anticipato – sono sempre gli stessi tecnici bene o male che girano – la Regione precedentemente con le linee guida per la ciclabilità. Non è una novità e questo lo ribadisce e lo rafforza ed è corretto. Però, siamo in quel filone in cui stiamo dicendo andiamo da quella parte.

Il decreto "Rilancio" e la modifica del Codice della strada che consente di fare quel tipo di interventi, ricordo – ricordo – a oggi che non è ancora stato convertito in legge, non avremmo potuto ad aprile fare delle righe tratteggiate per terra e non possiamo farlo neanche domani. Eh, non è così, non avremmo potuto farlo perché ancora non si sa, e io voglio dire questo.

Ma a parte questo, l'ANCI ha fatto – io vi invito, giusto per capire che siamo in un quadro anche nazionale, anche trasversale, questo è importante, è importante per Modena, è importante per il nostro Paese, perché se tutti andiamo in quella direzione io credo che sia una grande forza.

L'ANCI ha sottoposto degli emendamenti al decreto "Rilancio" che vi invito di vedere, raccogliendo appunto tutti i suggerimenti dei territori che vanno in quella direzione, sono molto interessanti e vanno proprio in quella direzione. Siamo lì dentro noi in questo momento, non è vero che stiamo facendo finta, eh?

Non è vero che stiamo facendo propaganda e campagna elettorale che l'abbiamo adottato prima del. No, stiamo facendo quello che dobbiamo fare, che tutti siamo chiamati a fare e che siamo in obbligo di fare coi tempi giusti, con le analisi giuste, con la verifica di fattibilità giusta che quelle cose che diciamo lì dentro siano fattibili.

Ma io questo ci tengo tantissimo, non sono in grado, non siamo in grado di dire cose diverse che non possiamo fare. Dopo, la complessità del fatto che, appunto, non si possono fare domani perché c'è accordi con enti sovraordinati, perché, quello è così e non abbiamo detto facciamo l'hub intermodale dopodomani; abbiamo detto faremo uno studio perché sappiamo che non si fa domani. Lo vogliamo fare e tutto il sistema legato al trasporto pubblico nasce – scusate, sono tornata lì.

Emergenza. Torno all'emergenza e la cosa che io tengo a sottolineare che andando tutti in questa direzione (ed è molto importante), ma andando già il PUMS in quanto tale, essendo già strumento – non quello di Modena, i PUMS – di dare il giusto spazio alle persone e alle cose che utilizzano senza demonizzare l'automobile. Guardate, non è questo il punto, è il dare il giusto spazio alle persone, compresi gli automobilisti. Giusto spazio.

Tutti i PUMS, se noi i PUMS li avessimo probabilmente – questo lo dico abbastanza frequentemente – approvati oggi, li avessimo fatti dieci anni fa e le azioni le avessimo fatte oggi, probabilmente questo tema dell'emergenza sanitaria, del distanziamento sociale, della separazione fisica e degli spazi pedoni-ciclisti, bla, bla, bla, bla, bla, l'avremmo già risolta, non dovremmo fare un Piano di emergenza. Non dovremmo fare un Piano di emergenza.

Lo facciamo? Sì. Andiamo in quella direzione? Sì. Attenzione, non è semplice, cambiare le abitudini dei cittadini, anche a quelli che ci credono e che pensano che stiamo andando nella direzione giusta, non sarà così scontato.

A me dispiace davvero – ribadisco il concetto – che manchi di coraggio, perché il coraggio della verità, secondo me, deve essere messo al primo posto in tutte le occasioni; e mi dispiace perché si è riconosciuto da un certo punto di vista il lavoro importante fatto, ma, dall'altra parte, non lo si è poi apprezzato fino in fondo. Qui sì, lo si è dichiarato, però no, però non è sufficiente, e questo a me dispiace per chi effettivamente ci ha lavorato.

Va bene, non è un problema, andremo avanti. La cosa che chiedo e che chiederò sempre, come giustamente viene chiesta coerenza all'Amministrazione, la coerenza deve essere a questo punto condivisa, visto più o meno il dibattito. Questo sarà importantissimo. Quindi, se davvero pensiamo che quelli siano principi condivisibili, l'ho già detto e lo ribadirò, siamo coerenti anche da questo punto di vista e facciamolo tutti insieme”.

Per dichiarazione di voto intervengono:

il consigliere CARPENTIERI: “Il gruppo del Partito Democratico voterà sì a questo PUMS a cui oggi siamo chiamati all’approvazione. Voterà sì. Il dibattito soprattutto portato dai colleghi del Partito Democratico, ma anche dagli altri della maggioranza, credo che abbia ben spiegato il perché per noi ha senso ed è giusto votare sì.

In tre battute: perché raccoglie delle sfide, secondo me, secondo noi, deve raccoglierle e lo fa; perché cerca e dà delle tempistiche di realizzazioni concrete, lo deve fare un PUMS e lo fa; e anche sul nodo molto spinoso del TPL si impegna a fare tanti diversi studi di fattibilità. E mi sono scritto, Assessora, dobbiamo farlo, non possiamo ritrovarci qui fra un po’ di tempo e dire: "Ma adesso studiamo, vediamo".

Votiamo sì perché il PUMS è uno di quegli atti che deve essere prima adottato – e fu fatto da chi ci ha preceduto – e ora deve essere approvato; questo spazio temporale serve ed è servito per raccogliere delle osservazioni. Sono state decine, anzi, centinaia, diceva l’Assessora, le osservazioni pervenute da singoli cittadini, da associazioni, ma anche da partiti politici presenti qui.

È stato detto che diverse decine di osservazioni sono state accolte: questo dimostra la coerenza di uno strumento che deve essere adottato e approvato, quindi, in due fasi, per permettere la partecipazione e l’ascolto.

Personalmente, ma non voglio far polemica, faccio un po’ fatica a capire – ma è un limite mio – come i colleghi dei Cinque Stelle, nonostante che decine di loro osservazioni siano state accolte in tutto o in parte, comunque non riescano ad arrivare nemmeno a un’astensione e danno una bocciatura totale di questo Piano. È legittimo, però io non lo capisco il meccanismo, però è un limite mio.

Il tema, lo spartiacque, almeno uno di quelli, è come intendiamo noi singoli cittadini e anche Consiglieri muoverci nella nostra città, che ruolo vogliamo dare alla mobilità privata e che ruolo vogliamo dare alla mobilità pubblica. Siamo tutti più o meno bravi a dire bisogna aumentare quella pubblica perché, perché, e la privata così, è vero, e capisco le osservazioni dei colleghi di Centrodestra, anche se non le condivido, perché è uno dei punti centrali.

Quanto è giusto, e secondo me lo è, e quanto siamo pronti a farlo – questo è il punto – a cedere ulteriormente, spinti o obbligati, al trasporto pubblico, alla mobilità pubblica, a una mobilità comunque alternativa a quella dell’auto. Lo fa questo il PUMS come sfida? Secondo me, sì, o per me abbastanza...

Ci sono cinque Ordini del Giorno a corredo di questo PUMS. Sui tre nati dai gruppi di maggioranza mi limito a dire che, ovviamente è scontato, li sosteniamo perché abbiamo cercato, con dei limiti anche forse, di dare qualche strumento in più all’Amministrazione o sottolineatura in più che non era ben prevista nel grande PUMS.

E perché crediamo, soprattutto nell’aspetto della mobilità di emergenza, che, essendo un Piano aperto, non poteva prevedere, quando è stato adottato e anche durante le osservazioni, quello che è successo nei mesi scorsi, cioè l’emergenza sanitaria. A maggior ragione, per essere aperto devi permettere, appunto, di adeguarti ai cambiamenti anche assolutamente imprevedibili.

E da lì nasce il grande tema della mobilità d'emergenza che due Ordini del Giorno della maggioranza e anche uno... dei Cinque Stelle affronta. Ringrazio i colleghi dei Cinque Stelle per aver condiviso alcuni emendamenti che portano il nostro gruppo a votare l'Ordine del Giorno dei Cinque Stelle sulla mobilità d'emergenza perché c'è una presa d'atto molto realistica e ringrazio di un impegno dell'Amministrazione che pochi giorni fa ha fatto una delibera di Giunta che voleva proprio adeguare un sistema a una realtà.

Una parola su quest'ultima. La mobilità d'emergenza nasce proprio da questa emergenza Covid, è diventata una necessità affrontarla. Lo dice una persona che, da un punto di vista personale, ha delle perplessità, e lo dico chiaramente, come cittadino al mettersi in pista – lo dico seriamente, però lo sostengo – in una strada con una riga e portare magari i miei figli che ora non sono più così piccoli.

Ma però è una necessità ineluttabile ormai, perché alla riapertura delle scuole, alla riapertura delle fabbriche, come si diceva una volta, o comunque del – speriamo – totale sistema produttivo, è impensabile in questa fase transitoria e forse da necessità può nascere virtù che proponiamo una modalità di accesso esclusivamente o assolutamente maggioritaria privatistica perché sarà il collasso totale.

Pensate ai comprensivi, ai poli scolastici dove ci sono centinaia di famiglie che devono far arrivare i propri figli, o anche a grandi poli produttivi o a direzionali o al centro storico dove comunque ci si recano migliaia di persone.

È impensabile con un sistema di trasporto pubblico in una fase del genere, che deve andare a scartamento ridotto, pensare di poter accedervi solo e solamente con il mezzo privato a quattro ruote o due ruote a motore, mettiamola così, quattro ruote soprattutto.

È impensabile perché sarà la congestione totale per arrivarci, per parcheggiare, per uscirne. Cioè, non se ne può uscire vivi a portare tutti i figli a scuola in poli da 700 bambini o da centinaia di operai o da centinaia o decine di impiegati in altre cose. Quindi, da necessità obbligata deve nascere un percorso virtuoso.

Ultimo punto. Voteremo contro l'Ordine del Giorno dei Cinque Stelle che, per semplicità, riduco alla suggestione molto bella e interessante della tramvia, perché, a mia memoria personale, anche se era un contesto diverso, questa cosa della tramvia era già stata molto approfondita in questa città.

Con un progetto diverso da quello che ci propongono, è vero, però che nella quantità e nello sforzo economico nel realizzarlo e soprattutto economico nel mantenerlo è veramente, secondo noi, non fattibile, non più attuabile. Ci sono strumenti nuovi anche con tecnologie che possono portare all'alternativa del ferro; il ferro, così come pensato nello studio fatto molto puntuale che costò moltissimo – è vero, sono altre direttrici, ma il concetto è – portò questa soluzione.

A parte l'enormità dell'investimento che potremmo anche trovare, ma sarebbe complicato, c'è un costo per la collettività di mantenimento di un servizio che nelle realtà più virtuose copre tra il 30 e il 40% (mettiamo anche il 40) con il biglietto, con il pagamento del servizio. La collettività, in questo caso modenese, sobbarcarsi un 60% di un sistema costosissimo sarebbe, secondo me, impensabile.

Quindi, fare un altro studio, seppur diverso nelle direttrici, a cui ha già dato una risposta, è troppo costoso nel 2020 pensare di realizzare una rete seria di ferro-tram – altro discorso al Giletto e il suo futuro, questo è già nelle corde di studiare un cambiamento di pelle. Ma una metrotramvia nuova di altre direttrici del centro, Nonantolana, Giardini, eccetera, eccetera, bisogna fare i conti con i costi.

E anche studiare – che costa anche studiare, perché costa – per approdare poi, per me, ad un obiettivo che è insostenibile per le tasche dei modenesi, e allora cerchiamo delle soluzioni diverse. Per questo motivo, il nostro voto sarà contrario a una suggestione comunque bella e di cui ringrazio i colleghi dei Cinque Stelle di avercela proposta”.

La consigliera SCARPA: “Solo alcune parole per un momento in cui arriviamo al termine della prima parte di un percorso importante come quello della definizione del Piano urbano della mobilità sostenibile. Un Piano che è stato frutto di un percorso partecipativo che ha coinvolto la città e che ci mette nell’ottica di ripensare la mobilità sostenibile cittadina.

Il PUMS si struttura, è stato detto da tanti, per obiettivi sintetici e strategici che mirano al miglioramento della qualità della vita, del vivere nella e la città, della tutela dell’ambiente. Lo abbiamo detto in tante occasioni, serve da questo punto di vista un cambiamento radicale.

Un Piano che, è stato detto più volte dall’Assessora, è un Piano aperto e che è, quindi, un primo importante passo per quanto riguarda il tema della mobilità per ripensare il nostro modo di spostarci e, quindi, di vivere la città.

Poi oggi, è stato detto prima dai colleghi, abbiamo attraverso le mozioni voluto portare uno sguardo anche sul presente, sull’oggi e sulla condizione particolare che ci caratterizza; una situazione complessa perché ci impone, in una condizione di crisi del sistema economico e di produzione del Paese, non solo di ripensare il nostro modo di produrre, di consumare, di vivere, di ripensare le nostre città in maniera più sostenibile non solo dal punto di vista ambientale, ma anche dal punto di vista sociale.

È per questo che la Giunta si è mossa in questo senso anche con il Piano della mobilità di emergenza e in questa direzione vanno anche le mozioni che abbiamo presentato.

Non sto a dilungarmi troppo perché comunque gli interventi sono stati tanti e passo soltanto alle dichiarazioni di voto. Siamo consapevoli che la sfida per rendere Modena più sostenibile comincia qui e siamo consapevoli che ci sarà bisogno anche di scelte coraggiose a partire fin da subito.

Quindi, concludo dicendo che chiaramente il nostro voto sul PUMS sarà favorevole. Per quanto riguarda le tre mozioni della maggioranza chiaramente il voto sarà favorevole, come sarà favorevole anche per la mozione sulla mobilità di emergenza dei Cinque Stelle, mentre sarà contrario per quanto riguarda la mozione dei Cinque Stelle sulla rete tramviaria”.

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, la sotto proposta di deliberazione n. 2003, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

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

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Successivamente il PRESIDENTE, stante l'urgenza di dare avvio alle procedure e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

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

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Quindi il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, l'emendamento prot. 175172 alla proposta di ordine del giorno n. 1647, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 30: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, De Maio, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini,

Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Santoro, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 1: il consigliere Rossini

Risultano assenti i consiglieri Cirelli e Fasano.

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

Successivamente il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, la proposta di ordine del giorno n. 1647, così come emendato in corso di seduta, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 30: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, De Maio, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Santoro, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 1: il consigliere Rossini

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Successivamente il Presidente sottopone a votazione palese, per appello nominale, la proposta di ordine del giorno n. 2153, che il Consiglio comunale respinge con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

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

Contrari 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Successivamente il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, la proposta di ordine del giorno n. 2171, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 27

Favorevoli 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 8: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Moretti, Prampolini, Santoro

Astenuti 4: i consiglieri Giordani, Manenti, Rossini, Silingardi.

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Successivamente il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, la proposta di ordine del giorno n. 2164, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 29

Favorevoli 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 10: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Giordani, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Astenuti 2: i consiglieri Manenti, Silingardi

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Infine il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, per chiamata nominale, la proposta di ordine del giorno n. 2168, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti al voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 22: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 9: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

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

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio
POGGI FABIO

Il Vice-Segretario Generale
MARCHIANO' LUISA