



# COMUNE DI MODENA

## CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 24 LUGLIO 2023

Resoconto della seduta n. 28/2023

*L'anno DUEMILAVENTITRE (2023) addì VENTIQUATTRO (24) del mese di LUGLIO, alle ore 15:35, si è riunito in seduta pubblica il Consiglio Comunale.*

*Hanno partecipato alla seduta:*

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

E gli Assessori:

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

*Presiede la seduta il Presidente del Consiglio Comunale, POGGI FABIO*

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

*Il Presidente pone in trattazione i seguenti oggetti:*

1 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 37/2023  
Proposta n. 2641/2023

Oggetto: APPELLO

---

2 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 40/2023  
Proposta n. 2677/2023

Oggetto: COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SU: ADESIONE DELLA CONSIGLIERA MORETTI AL GRUPPO "MOVIMENTO 5 STELLE"; LIBERAZIONE DI PATRICK ZAKI.

---

3 - CONSIGLIO - Delibera N. 61/2023  
Proposta n. 2026/2023

Oggetto: ELEZIONE DEL GARANTE DEI DIRITTI DELLE PERSONE PRIVATE DELLA LIBERTÀ PERSONALE DEL COMUNE DI MODENA, AI SENSI DELL'ART. 5 DEL REGOLAMENTO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 6/2023

Relatore: PINELLI ROBERTA

Discussa con esito **APPROVATA**

---

4 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 34/2023  
Proposta n. 2657/2023

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI CARPENTIERI (PD), GIORDANI (M5S), BERTOLDI (LEGA MO), SCARPA (SINISTRA PER MODENA), AIME (EUROPA VERDE-VERDI), PARISI (MODENA CIVICA), GIACOBazzi (FORZA ITALIA), ROSSINI (F.D.I.), BOSI (ALTERNATIVA POPOLARE), BALDINI (GRUPPO INDEPENDENTE PER MODENA), DE MAIO (MODENA SOCIALE), AVENTE PER OGGETTO "GARANTE COMUNALE DELLE PERSONE PRIVATE DI LIBERTÀ PERSONALE: UNA RISORSA PER L'INTERA COMUNITÀ modenese"

Data Presentazione Istanza: 24/07/2023

Discussa con esito **APPROVATA**

---

5 - CONSIGLIO - Delibera N. 62/2023  
Proposta n. 2487/2023

Oggetto: AGGIORNAMENTO DEL REGOLAMENTO COMUNALE DEI SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA PER IL TRASPORTO DI PERSONE - APPROVAZIONE

Relatore: FERRARI LUDOVICA CARLA

Discussa con esito **APPROVATA**

---

6 - CONSIGLIO - Delibera N. 63/2023  
Proposta n. 2525/2023

Oggetto: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO N. 5435/2021 PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICO-EDILIZIA DELL'AREA IDENTIFICATA CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALI: 15 E 686, POSTA IN MODENA, VIA XXII APRILE- VIA BUSANI - ZONA ELEMENTARE N. 681 - AREA 18 - APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001

Relatore: VANELLI ANNA MARIA

Discussa con esito **APPROVATA**

---

7 - CONSIGLIO - Delibera N. 64/2023  
Proposta n. 2526/2023

Oggetto: CONVENZIONE URBANISTICA RELATIVA AL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 689/2021, VIA FOLLONI, ZONA ELEMENTARE 620, AREA 04, PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO CAPANNONE PRODUTTIVO - APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001

Relatore: VANELLI ANNA MARIA

Discussa con esito **APPROVATA**

---

8 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 38/2023  
Proposta n. 2664/2023

Oggetto: COMUNICAZIONI DEL SINDACO - NOTIZIA DELLA SCOMPARSA DI MARC AUGÉ'

---

9 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 39/2023

Proposta n. 2642/2023

Oggetto: PUMS 2030: PRESENTAZIONE DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SULL'HUB INTERMODALE

Relatore: FILIPPI ALESSANDRA

---

**INDICE DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI:**

<b><u>PROPOSTA N. 2641/2023 APPELLO.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2677/2023 COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SU: ADESIONE DELLA CONSIGLIERA MORETTI AL GRUPPO “MOVIMENTO 5 STELLE”; LIBERAZIONE DI PATRICK ZAKI.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2026/2023 ELEZIONE DEL GARANTE DEI DIRITTI DELLE PERSONE PRIVATE DELLA LIBERTÀ PERSONALE DEL COMUNE DI MODENA, AI SENSI DELL'ART. 5 DEL REGOLAMENTO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 6/2023; PROPOSTA N. 2657/2023.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2657/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI CARPENTIERI, GIORDANI, BERTOLDI, SCARPA, AIME, PARISI, GIACOBONI, ROSSINI, BOSI, BALDINI, DE MAIO, AVENTE PER OGGETTO “GARANTE COMUNALE DELLE PERSONE PRIVATE DI LIBERTÀ PERSONALE: UNA RISORSA PER L'INTERA COMUNITÀ MODENESE”.....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2487/2023 AGGIORNAMENTO DEL REGOLAMENTO COMUNALE DEI SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA PER IL TRASPORTO DI PERSONE - APPROVAZIONE.....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2525/2023 PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO N. 5435/2021 PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICO-EDILIZIA DELL'AREA IDENTIFICATA CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALI: 15 E 686, POSTA IN MODENA, VIA XXII APRILE – VIA BUSANI – ZONA ELEMENTARE N. 681 – AREA 18. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001.....</u></b>	<b><u>27</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2526/2023 CONVENZIONE URBANISTICA RELATIVA AL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 689/2021, VIA FOLLONI, ZONA ELEMENTARE 620, AREA 04, PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO CAPANNONE PRODUTTIVO. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001.....</u></b>	<b><u>29</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2664/2023 COMUNICAZIONI DEL SINDACO – NOTIZIA DELLA SCOMPARSA DI MARC AUGÈ.....</u></b>	<b><u>30</u></b>
<b><u>PROPOSTA N. 2642/2023 PUMS 2030 – PRESENTAZIONE DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SULL'HUB INTERMODALE</u></b>	<b><u>30</u></b>

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FABIO POGGI

### PROPOSTA N. 2641/2023 APPELLO

Il PRESIDENTE: “Buongiorno a tutti. Se vi accomodate, cominciamo la seduta direttamente con l'appello visto che per quest'ultima seduta non abbiamo previsto la trattazione di interrogazioni. Vi chiedo di verificare di avere inserito correttamente le vostre tessere. Come sempre, facciamo l'appello nella doppia modalità: sia premendo qualsiasi pulsante di voto, verificando sul monitor che si sia attivata la vostra postazione, sia rispondendo alla chiamata della dott.ssa Di Matteo. La parola alla dott.ssa Di Matteo per l'appello”.

*Il Presidente invita il Segretario Generale dott.ssa Maria Di Matteo a procedere all'appello nominale dei Consiglieri per la verifica del numero legale.*

Il PRESIDENTE: “20 Consiglieri presenti, quindi abbiamo il numero legale. Ai sensi dell'articolo 36 del Regolamento del Consiglio comunale, affido ai consiglieri Carpentieri, Giordani e Scarpa l'incarico di verificare l'esito delle eventuali votazioni e di coadiuvare la Presidenza a mantenere l'ordine, a garantire l'osservanza delle leggi e dei regolamenti e la regolarità delle discussioni delle deliberazioni.

Vi ricordo di eliminare la suoneria dei cellulari e dei computer portatili per non arrecare disturbo ai lavori consiliari.

Al fine di consentire di avere sempre aggiornato il quadro delle presenze in Aula, chiedo cortesemente ogni volta che lasciate il posto, di sfilare la tessera e una volta lasciata definitivamente l'Aula di firmare l'uscita nell'apposito foglio presenze.

Ricordo ai Consiglieri Questori di avvertire la Presidenza qualora dovessero assentarsi dalla seduta. Ai sensi della normativa vigente in materia di privacy, si informa che le sedute del Consiglio comunale sono oggetto di riprese audiovisive e trasmesse in diretta sul sito Internet del Comune di Modena. L'informativa completa, resa ai sensi del Regolamento 679/2016/UE, è esposta in Aula.

Si ricorda che ai sensi del comma 2 dell'articolo 78 del TUEL gli amministratori di cui all'articolo 77, comma 2, devono astenersi dal prendere parte alla discussione e alla votazione di delibere riguardanti interessi propri o di loro parenti o affini fino al quarto grado. L'obbligo di astensione non si applica ai provvedimenti normativi o di carattere generale, quali piani urbanistici, se non nei casi in cui sussistono correlazioni immediate e dirette tra contenuto delle deliberazioni e specifici interessi degli amministratori, di parenti o affini fino al quarto grado.

Ricordo ancora di rispettare le disposizioni vigenti in materia di prevenzione e protezione”.

**PROPOSTA N. 2677/2023 COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE SU: ADESIONE  
DELLA CONSIGLIERA MORETTI AL GRUPPO “MOVIMENTO 5 STELLE”;  
LIBERAZIONE DI PATRICK ZAKI**

Il PRESIDENTE: “Prima di passare alla trattazione delle delibere, due note. La prima: in data 21 luglio, con protocollo generale n. 279903 la consigliera Barbara Moretti ha ufficialmente comunicato la propria adesione al gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle. Di fatto non esiste più il gruppo che precedentemente la Consigliera aveva composto e il Movimento 5 Stelle passa da tre a quattro componenti.

Come sapete tutti, questa è l'ultima seduta prima della pausa estiva, quindi nella pausa estiva, durante il mese di agosto, provvederemo a predisporre le delibere per la riorganizzazione delle Commissioni, tenendo conto di questa novità che il Movimento 5 Stelle passa da tre a quattro componenti, e poi sarà operativa dopo il primo Consiglio di settembre.

La seconda comunicazione, ma di tipo completamente diverso. Credo a nome di tutti, come convenuto in Conferenza dei Capigruppo, possiamo certamente rallegrarci dell'avvenuta liberazione di Patrick Zaki, tra l'altro anche raggiunto in Italia, e in particolare a Bologna. Simbolicamente, così come abbiamo trepidato per lui e ci siamo impegnati per lui in tutti in questi mesi, rallegrandoci, possiamo anche accantonare, anche se ricorderemo questa esperienza come importante da tanti i punti di vista, la sagoma. Salutiamo Zaki sia dandogli il benvenuto in Italia sia nella sua sagoma, che non ci farà più compagnia nel Consiglio. Credo che continueremo a sentir parlare di Zaki e del suo impegno.

Ancora complimenti a Zaki e benvenuto in Italia”.

**PROPOSTA N. 2026/2023 ELEZIONE DEL GARANTE DEI DIRITTI DELLE PERSONE PRIVATE DELLA LIBERTÀ PERSONALE DEL COMUNE DI MODENA, AI SENSI DELL'ART. 5 DEL REGOLAMENTO APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 6/2023; PROPOSTA N. 2657/2023**

**PROPOSTA N. 2657/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI CARPENTIERI, GIORDANI, BERTOLDI, SCARPA, AIME, PARISI, GIACOBIAZZI, ROSSINI, BOSI, BALDINI, DE MAIO, AVENTE PER OGGETTO “GARANTE COMUNALE DELLE PERSONE PRIVATE DI LIBERTÀ PERSONALE: UNA RISORSA PER L’INTERA COMUNITÀ MODENESE”**

Il PRESIDENTE: “Passiamo alla trattazione delle delibere. Cominciamo dalla proposta n. 2026: “Elezioni del Garante dei diritti delle persone private della libertà personale del Comune di Modena, ai sensi dell’art. 5 del Regolamento approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 6/2023”.

La delibera è stata licenziata nelle sedute di Commissione consiliari del 6 e del 13 luglio scorso e la presenterà l’Assessora Pinelli. Do anche comunicazione – nel frattempo dovrebbe essere anche stata distribuita o è in via distribuzione – che in data odierna è stata depositata una proposta di mozione protocollo generale n. 282293 sullo stesso argomento, quindi collegata a questa delibera, che presenteremo dopo la presentazione della delibera e verrà dibattuta contestualmente alla delibera e messa ai voti successivamente alla delibera. Prego, Assessora Pinelli, per la presentazione della delibera”.

L’assessora PINELLI: “Grazie Presidente. Buongiorno a tutti e a tutte. Ricorderò solo per sommi capi la storia dell’istituzione del Garante, che è iniziata per il Comune di Modena con una mozione approvata il 7 ottobre 2021, approvata dal Consiglio comunale, che ha dato avvio a questa riflessione e al percorso conseguente. In data 9 febbraio 2023 il Consiglio comunale ha istituito con una deliberazione n. 6 la figura del Garante dei diritti delle persone private o limitate nella libertà personale del Comune di Modena e ha approvato in quella seduta anche il relativo Regolamento, che stabilisce i requisiti, le funzioni e modalità di nomina del garante.

Siccome il carcere è una delle competenze assegnate ai Servizi sociali, all’Assessorato stesso è stata ovviamente delegata una parte delle attività previste dal Regolamento. La pubblicizzazione ad esempio che esisteva la possibilità di presentare candidature e a seguire in data 5 aprile abbiamo pubblicato una determina dirigenziale con l’avviso per la presentazione delle candidature, avviso la cui scadenza era prevista per le ore 12.00 del giorno 8 maggio. Entro il termine fissato erano pervenute cinque candidature; mentre la responsabile del procedimento, che è la dirigente ai Servizi sociali Annalisa Righi, iniziava le verifiche tecnico-amministrative dei requisiti, così come previsto dal Regolamento e dall’avviso, uno dei candidati ha ufficialmente con lettera scritta ritirato la propria candidatura, quindi da cinque candidati che erano inizialmente sono diventati quattro.

A questo punto il Regolamento prevedeva, ed è stato fatto nelle sedute che ricordava prima il Presidente, del 6 e del 13 luglio, che la Commissione consiliare Servizi doveva provvedere innanzitutto a stabilire criteri di valutazione del curriculum poiché il Regolamento approvato dal Consiglio comunale prevede che dalla Commissione Servizi venga fatta una selezione che comprenda al massimo tre candidati da presentare al Consiglio comunale, che poi tra quei tre dovrà eleggere con votazione segreta la garante.

Nelle sedute del 6 e del 13 della Commissione Servizi, con me presente, presente anche la responsabile delle procedure, la dott.ssa Righi, si è proceduto alla decisione sui criteri e anche alla scelta delle tre candidature da sottoporre al Consiglio comunale, quindi è stato possibile a questo punto entro i termini stabiliti dalla delibera del 9 febbraio, che prevedeva l’istituzione della figura del Garante entro centottanta giorni, che scadono il 9 agosto, porre al voto del Consiglio oggi la procedura e l’elezione del o della garante perché si sono completate tutte le procedure. Ai

Consiglieri è stato inviato sia il verbale attraverso il quale abbiamo certificato di avere effettuato tutte le verifiche sulla non candidabilità eventuale o non eleggibilità eventuale dei quattro candidati che erano rimasti, sono stati anche mandati i curriculum dei candidati che si erano presentati, escluso colui che si è ritirato, e a quel punto la Commissione consiliare Servizi nella seduta del 13 ha identificato la rosa dei tre candidati massimo da proporre al Consiglio comunale.

I criteri, se volete, li ricordo, ma riguardavano sia la formazione sia la conoscenza e i legami col territorio, la presenza di attività professionale di volontariato in enti pubblici, associazioni o terzo settore, soprattutto nell'ambito della tutela dei diritti, competenze legali, attività psicologiche, culturali, sociali, nella marginalità sociale, nell'inclusione a supporto delle persone con limitazione della libertà e anche l'esperienza legata sia per attività professionali o di volontariato nell'ambito della tutela dei diritti e nell'individuazione dei bisogni delle persone in condizione di limitazione della libertà.

I Consiglieri hanno avuto i curriculum e le tre candidature che la Commissione Servizi ha deliberato di inviare al voto del Consiglio sono in ordine alfabetico De Fazio, Miglioli e Prampolini. Per queste ragioni ricordo che il Consiglio deve procedere con votazione segreta all'elezione del garante; il Regolamento prevede che si possa esprimere il voto solo per uno dei tre candidati e poi viene anche previsto che la votazione è segreta, che l'elezione avviene con voto limitato a un solo candidato, che il garante sia eletto se alla prima votazione ottiene la maggioranza dei due terzi dei voti favorevoli dei componenti del Consiglio. Nel caso ciò non succeda, si deve passare a una seconda votazione e verrà eletto come garante colui o colei che ha ottenuto la maggioranza dei voti favorevoli dei Consiglieri presenti e nel caso in cui anche nella seconda votazione nessun candidato raggiunga la maggioranza dei voti favorevoli dei Consiglieri presenti si deve procedere con una terza votazione tra i due candidati al ruolo che hanno ottenuto il maggior numero di voti nelle elezioni precedenti.

Ricordo che il garante rimane in carica per cinque anni ed è una carica gratuita, fatto salvo il rimborso spese di missioni effettivamente sostenute e documentate fino a un massimo annuale stabilito in euro 5 mila.

Mi fermerei qui perché a questo punto la parte importante ve l'ho ricordata. Ridarei la parola al Presidente per il prosieguo delle operazioni. Chiedo solo fin da ora, se è presente colei che sarà eletta, se mi fa la cortesia di parlarmi un attimo, che ho bisogno di alcuni dati amministrativi per conto del Garante regionale, che ha chiesto di avere al più presto contatto. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Come dicevo prima, in data odierna è stata presentata una proposta di mozione protocollo generale 282293 a firma dei Capigruppo Carpentieri, Giordani, Bertoldi, Scarpa, Aime, Parisi, Giacobazzi, Rossini, Bosi, Baldini e De Maio, quindi tutti i Capigruppo. Primo firmatario è il consigliere Carpentieri. Prego, Consigliere, per la presentazione della proposta di mozione”.

Il consigliere CARPENTIERI: “Grazie Presidente. La presento a nome di tutti. Come ha detto, è firmata e voluta da tutti i Capigruppo, quindi da tutto il Consiglio in modo plenario. È una mozione che andrò a leggere, ha un significato più che cogente di indirizzo politico proprio di invito, prendendo atto di come è andato il percorso.

Oggetto: “Garante comunale delle persone private di libertà personale: una risorsa per l'intera comunità modenese”.

Con la mozione del 16 settembre 2021 il Consiglio comunale di Modena attivava un percorso di verifiche giuridiche e amministrative per giungere all'istituzione di un garante comunale dei diritti e le persone private della libertà. Successivamente con delibera n. 6 del febbraio 2023 il Consiglio comunale approvava il regolamento sul garante dei diritti alle persone private di libertà o limitate nelle libertà personale; successivamente con determinazione dirigenziale n. 69 del 5 aprile 2023 è stato anche approvato e pubblicato l'avviso di presentazione di candidature per la nomina.

Considerato che le candidature pervenute per la nomina del garante dei diritti delle persone private della libertà personale del comune di Modena sono state tutte di grande qualità e spessore e hanno

messo a disposizione del Consiglio comunale, che nella seduta del 17 luglio ha potuto ascoltare i tre candidati individuati dalla Commissione Servizi del 7 luglio, che ha messo a disposizione persone di indubbi competenze e conoscenze, che si ringrazia; richiamato il lavoro e l'attività svolta dalle numerose associazioni, persone e cittadini che da anni in città si impegnano sui temi dei diritti di coloro che sono privati della libertà personale offrendo un prezioso aiuto a queste persone fungendo al tempo stesso anche da stimolo per la comunità modenese; tutto ciò premesso, il Consiglio comunale di Modena invita il garante comunale che sarà eletto a tenere conto delle conoscenze e competenze degli altri candidati al ruolo affinché queste vengano valorizzate e non disperse, a collaborare con l'Amministrazione e tenere rapporti e relazioni anche col Consiglio comunale, attraverso le modalità più opportune, affinché i rappresentanti della comunità locale siano coinvolti e aggiornati, e infine a collaborare con la rete di associazioni che in città si occupa di persone private della libertà personale. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Come sempre, dibattito unico tra delibera e mozione. Vi invito a iscrivervi per il dibattito. Intanto specifico che - l'ha già fatto cenno l'Assessore in presentazione – le modalità di voto: prima del voto entreremo nel dettaglio spiegando sia come esprimeremo il voto in modalità segreta sia il quorum e i risultati. Prima della votazione, col Segretario Generale, presenteremo nel dettaglio tutti gli aspetti relativi alla votazione.

Vi chiedo di iscrivervi per il dibattito. Non c'è nessuno che vuole intervenire? Prego, consigliera Carriero”.

La consigliera CARRIERO: “Buonasera a tutti. Grazie Presidente. Mi piace attenzionare l'importanza della figura che questo Comune ha deciso di istituire. Sicuramente la visione generale rispetto alla figura del carcerato è una visione spesso con aspetti negativi perché si pensa che, come nella realtà è, il detenuto ha commesso un fatto contrario alle norme. Questo è vero, ma l'istituto carcerario, finalizzato alla creazione della carcerazione nella storia, ha avuto l'obiettivo di diventare luogo di ricostruzione, luogo di rigenerazione, ma negli anni purtroppo l'obiettivo per cui era nata l'istituzione del carcere è venuta sempre più sminuendosi su questo aspetto.

L'obiettivo della creazione di questa figura è creare proprio un collegamento tra il soggetto carcerato e il mondo esterno perché colui che ha commesso un reato ed è oggi in carcere per scontare la sua pena ha comunque l'obiettivo in futuro di rientrare nel mondo del lavoro o nella vita quotidiana. Quindi il garante carcerario ha la funzione di garantire sia il futuro reinserimento di quest'uomo sia la conduzione di una vita all'interno di mura carcerarie, che naturalmente, privando della libertà, creano all'interno di questi contesti situazioni anche di disagio.

Non nego che all'inizio della mia carriera ho voluto sperimentare quello che poteva essere quel mondo, e posso assicurare che la sensazione di sentirsi chiudere la prima porta di acciaio e la seconda porta di acciaio, di rimanere fissi dentro per poi varcarla, per una come me che poteva uscire in qualsiasi momento, era già da ansia. Figurarsi qual è lo stato d'animo che all'interno di queste mura può suscitare l'essere chiuso a data da destinarsi, perché fino a che il processo non viene svolto, fino a che l'appello non riduce la pena o magari la modifica, nella prima fase si è lì e non si sa.

L'istituzione di questa figura credo che sia essenziale e fondamentale, e mi prego che il Comune abbia avuto questa lungimiranza di creare e di istituire questa figura, proprio perché è essenziale che queste persone riescano a convivere all'interno con soggetti di varie etnie, con soggetti di varie provenienze sociali, sicché all'interno sia possibile avanzare un'istanza, fare una lamentela ed evitare magari quello che – non neghiamo – è accaduto in molte carceri anche italiane, come al Beccaria qualche anno fa (credo l'anno scorso) rispetto al carcere minorile. Riuscire ad avere un referente con cui il carcerato riesce a relazionarsi, a sollecitare, anche in segreto, perché il bello di questa figura è che la relazione può anche essere segreta, può dare delle indicazioni alla struttura per risolvere un problema.

Dopo l'audizione che c'è stata venerdì, tutte e tre le figure che si sono offerte con i loro curriculum sono state eccellenti. È stato un pomeriggio straordinario. Ovviamente questo consesso credo che debba dare voce e concedere il ruolo a chi di loro tre non ci è piaciuto di più, ma a chi ha più strumenti per raggiungere l'obiettivo, quindi può offrire alla struttura attraverso un gruppo di lavoro o dei supporti con dei progetti di stage l'opportunità di risolvere il problema all'interno e quello del collegamento tra l'interno e l'esterno quando questi ragazzi, perché dobbiamo pensare che molti sono anche molto giovani, devono avere l'obiettivo e il progetto dell'uscita, quindi secondo me il garante può sicuramente aiutarli a non vedere grigio. Non dico di vedere bianco, ma vedere grigio. Non vedere il blackout completo dopo, perché dopo c'è la vita ed è opportuno che questi ragazzi o questi uomini comunque la possano affrontare e possono riscattarsi, perché l'errore può essere mano. È ovvio che perseverare diventa diabolico, ma noi come Comune e come Stato dobbiamo offrire l'opportunità di riscatto. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Moretti”.

La consigliera MORETTI: “Grazie Presidente. Saluto tutte e tutti. Anche io mi sono trovata in un consistente imbarazzo nell'esaminare i curriculum e anche ascoltare di persona i tre candidati che ho avuto il piacere di ascoltare, proprio perché ho ravvisato in ognuno dei tre candidati le competenze, le prerogative e gli ingredienti per le quali secondo me può essere molto importante la loro opera in questo ambito.

Parliamo di soggetti di garanzia e di tutela dei diritti di soggetti privati per motivi detentivi, ma parliamo anche di persone limitate per motivi degenerativi o comunque di anzianità e disabilità. Io credo che ci si debba rapportare con queste persone, interpretarne i bisogni ed empaticamente entrare nel loro stato d'animo e nei loro bisogni, e poi interfacciarsi e fare da trait d'union con coloro che questi bisogni possono aiutare a risolvere, e comunque essere proattivi nel cercare di combattere a tutti questi livelli il rischio dell'inerzia, perché sia a livello di case di reclusione che a livello di strutture residenziali il pericolo per questi diversi tipi di persone è l'inerzia.

La nostra attenzione si focalizza molto sulle strutture di detenzione, ma parliamo anche di queste altre categorie di persone limitate o private della loro libertà. Il ruolo principale secondo me di questa figura deve essere quello di reclutare a tutti i livelli le potenzialità che magari non sono mai state reclutate per quanto riguarda i soggetti in strutture di detenzione e aiutarli a elaborare delle strategie per rinnovare, come diceva chi mi ha preceduto, e rigenerare la propria vita e ricominciare a vedere una luce nel buio della stanza.

Io credo che tutte e tre le figure che si sono candidate per questo ruolo, che anche io ringrazio infinitamente, esibiscano competenze sia per quanto riguarda la loro formazione che per quanto riguarda la loro esperienza, che per quanto riguarda la possibilità di contatto con le associazioni o comunque con altri attori del territorio, diverse, quindi in questo senso sono molto d'accordo anche con l'ordine del giorno che è stato presentato, nel senso che se fosse possibile che il lavoro sia un lavoro più possibile collegiale, cioè che ci sia la possibilità di una collaborazione anche con le altre figure che non verranno elette e che verranno gioco-forza escluse, perché dobbiamo fare una scelta, io sono molto d'accordo che ci sia anche sempre questa interazione con l'Amministrazione e col Consiglio comunale questa attività di informazione e di interazione, perché secondo me per queste persone bisogna avere l'aiuto e la forza di più attori e di più enti a più livelli proprio per aiutarle – ripeto – a superare l'inerzia e a avere le prospettive migliori possibili. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Grazie Presidente. Un saluto a tutti. Anche dal mio punto di vista la libertà è un diritto essenziale della persona e quando ci troviamo di fronte dei casi in cui questa viene limitata è vero che questa limitazione va curata e in qualche modo gestita sia quando si parla

del mondo carcerario sia quando parliamo dell'extra mondo carcerario, quindi altre situazioni in cui in qualche modo la libertà personale viene compresa.

Soprattutto oggi direi, perché più che in altri periodi, la libertà individuale è sotto assedio per certi aspetti e tante volte in pericolo. Soprattutto sono contento che nel regolamento che noi abbiamo approvato si sia ritenuto di lasciare dei margini operativi ampi a questa nuova figura in modo che a seconda delle situazioni che verranno individuate di limitazioni della libertà personale eventualmente possa intervenire.

Per quanto riguarda lo scorso Consiglio, in cui abbiamo avuto l'incontro con queste tre candidate, devo dire che anche io ho trovato tre persone molto competenti e molto motivate, pur nella loro diversità, perché si tratta di tre candidate molto diverse sia come iter formativo sia come mentalità, però tutte e tre hanno un obiettivo molto simile. Le considererei quasi complementari perché sono diverse, ma hanno tutte lo stesso obiettivo.

Quando è stato presentato questo ordine del giorno in cui si propone collaborazione tra queste figure, oggi che questa figura del garante deve partire, quindi ecco le difficoltà, ne sono rimasto entusiasta e quindi ho abbracciato anche io questa idea perché mi sembrava una proposta di buonsenso.

Io sono convinto che a livello di Consiglio troveremo la quadra per definire una persona che ufficialmente ricopre il ruolo di garante, ma mi auguro che anche le altre due candidate possano lavorare assieme a questa figura che verrà individuata per pelare un diritto fondamentale, che è quello della libertà. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Scarpa”.

La consigliera SCARPA: “Grazie Presidente. Col voto che esprimeremo oggi verrà eletto ufficialmente a garante, dato che le tre candidate arrivate a questa fase finale sono tre donne, per i diritti delle persone private della libertà personale nel Comune di Modena.

Per questo ringraziamo in anticipo tutti e quattro i candidati alla carica e auguriamo fin da subito un buon lavoro alla garante che verrà eletta tra le candidate che sono arrivate a questa fase finale di questo percorso.

La decisione di istituire il garante dei diritti delle persone private della libertà personale risale a quasi due anni fa, quando questo Consiglio comunale ha approvato una mozione della maggioranza per chiedere l'istituzione del garante, anche guardando la presenza di questa figura in molti altri comuni, tra cui quelli di Piacenza, di Parma, di Ferrara e di Bologna, e poi altri hanno istituito questa figura facendo percorsi contemporanei al nostro dal punto di vista delle tempistiche.

La funzione centrale del garante – ce lo siamo detti tante volte – è quella della tutela di chi è detenuto in carcere, internato, e garantisce la corretta esecuzione della custodia secondo le norme nazionali e internazionali, e l'importanza del ruolo di garante risiede proprio nel suo essere un'autorità indipendente sia rispetto all'amministrazione penitenziaria sia rispetto all'amministrazione comunale.

Il ruolo di garanzia prevede il dialogo e la collaborazione con l'amministrazione penitenziaria, con il tribunale di sorveglianza, con le autorità regionali della salute e con le altre autorità territoriali. Tutti questi concetti li abbiamo voluti tradurre anche in una mozione che abbiamo presentato e sottoscritta da tutti i Capigruppo del Consiglio comunale - questo penso sia un altro gesto importante di questo percorso - chiedendo alla garante che verrà eletta oggi di collaborare e di dialogare con le candidate, con il Consiglio comunale, quindi con la città nello svolgimento delle sue funzioni.

Il garante comunale è l'anello di congiunzione tra le realtà di privazione della libertà, in particolare il carcere, e la città; il suo ruolo è quello di garanzia e osservazione e dialogo rispetto alla salvaguardia dei diritti e i comportamenti conformi alla legge. Inoltre il garante ha un altro ruolo importante, che è quello di una promozione della cultura dei diritti all'interno della città nei

confronti della collettività. Agevolando le relazioni tra dentro il carcere e fuori il carcere, facilitando i progetti, come abbiamo scritto anche all'interno dello stesso regolamento.

Il garante, se vogliamo sintetizzare, ha il compito di vigilare sul rispetto del diritto fondamentale della salute, in conformità con l'articolo 32 della Costituzione, e sul fatto che le pene siano sempre caratterizzate da senso di umanità e tendano alla rieducazione, come previsto dall'articolo 27 della nostra Costituzione. Crediamo che con l'elezione della garante oggi in questo Comune, come è avvenuto in tanti altri comuni d'Italia, si metta un tassello importante per una riflessione che però deve essere più larga, e che è necessario fare sulla condizione di vita nelle carceri, a partire anche dalla nostra città.

Sappiamo che ogni anno sono moltissime le segnalazioni delle associazioni per i diritti dei detenuti e gli attivisti per i diritti umani che segnalano condizioni di sovraffollamento, di mancanza di personale, di mancanza di sicurezza da un punto di vista sanitario, di disagio e di condizioni di vita al limite del dignitoso, spesso lesive della dignità all'interno delle carceri del nostro Paese. Quindi l'elezione del garante oggi è un primo passo, ma non basta, parallelamente sarà importante mettere in campo politiche efficaci, anche valorizzando le progettualità di collaborazione con le associazioni di volontari che si recano quotidianamente in carcere, e che qui ringraziamo, e mettendole a sistema in una logica di coordinamento degli interventi fuori e dentro il carcere.

Per questo chiediamo all'Amministrazione, per quanto riguarda chiaramente il nostro territorio, e alla garante che verrà eletta di adoperarsi da subito in questo senso e di coinvolgere e aggiornare il Consiglio comunale, e quindi tutta la città. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie Presidente. Un saluto a tutte e tutti. Io parto innanzitutto dal ringraziare tutti i candidati che si sono voluti mettere a disposizione per questo ruolo, che è un ruolo gratuito, ma importante. Credo che oggi sia una giornata per il Consiglio comunale di Modena, per il Comune di Modena, importante perché portiamo a termine un percorso che è stato molto discusso, molto dibattuto, molto partecipato. Ricordo quando abbiamo contribuito a costruire il regolamento e c'è stato un confronto trasversale, una disponibilità da parte di tutto il Consiglio nel portare le proprie idee, nel cercare di costruire un regolamento che fosse il migliore possibile.

Non c'è un regolamento perfetto; ci sono dei dossier, e li abbiamo anche visti quando abbiamo fatto il regolamento, dove si vedono le differenze plastiche tra i tanti regolamenti che ci sono sul nostro territorio. Ci sono le posizioni più disparate sulle modalità di elezione, sulle modalità di nomina. Secondo me abbiamo anche adottato, una soluzione che non tutti i regolamenti adottano, molto opportuna, cioè quella di fare eleggere al Consiglio comunale, che è l'organo che rappresenta i cittadini modenesi, quindi indirettamente di fare eleggere dai cittadini modenesi il garante.

Il ringraziamento a tutti coloro che hanno partecipato, hanno dato la propria disponibilità. Confesso anche io che non è una scelta semplice perché i profili sono tutti di assoluto pregio. Come è già stato detto, si sono presentate tutte le persone come fortemente motivate a svolgere questo ruolo, che è un ruolo secondo me molto importante, perché mette in relazione una rete di persone che sono private della libertà personale o per le quali la libertà personale è limitata, perché non ci sono solo i detenuti, ma la platea delle persone da garantire è più ampia, con la città. Come si diceva prima, quello che sta dentro con quello sta fuori, sapendo che chi sta dentro non può vivere quello che sta fuori direttamente, e questo è la ricaduta più evidente nella privazione della libertà personale di una persona.

Noi viviamo in un ordinamento che vive anche su una letteratura, non solo giuridica, ma anche filosofica, su tutto il tema carcerario, che ha fatto passi avanti, arrivando a un punto fermo, che è quello della Costituzione. Nasce da un sistema della sorveglianza, passa attraverso tutta la letteratura filosofica, però si arriva alla Costituzione, che dice una cosa molto chiara all'articolo 27, come è già stato ricordato, ovvero che la pena ha una funzione rieducativa. Il ruolo del garante è un ruolo molto delicato, di grande responsabilità perché è colui che – c'è tutto un sistema di leggi, di

magistrature, di sostegni dal punto di vista psicologico, assistenziale e materiale – permette che tutto questo sistema funzioni affinché la funzione rieducativa imposta dalla Costituzione abbia poi realizzazione concreta e una ricaduta pratica. Il fatto che i profili, come si diceva prima, delle candidate – il fatto che ci siano tre candidate donne credo che sia un aspetto interessante e molto positivo – siano diversi tra di loro è un arricchimento ulteriore. Per questo molto bene l'ordine del giorno, che suggerisce e auspica una collaborazione anche da parte di chi non sarà eletta, perché potremmo eleggerne solo una, perché questa esperienza e queste competenze è importante che non siano disperse, che siano messe a frutto per il bene di tutta la città e di tutta la comunità, quindi a questo punto andremo a questa votazione in modo più tranquillo. Da un lato sappiamo che chiunque verrà eletta sarà una figura di alto profilo, e comunque resteranno a disposizione del sistema quelle competenze e quelle disponibilità che sono state messe a disposizione del Consiglio per l'elezione e del sistema in generale. Questo sicuramente è un fatto molto positivo. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Aime”.

La consigliera AIME: “Grazie Presidente. Buon pomeriggio a tutti i colleghi e le colleghe. Anche io due parole soltanto. Le prime di ringraziamento per le persone che si sono candidate a un ruolo così delicato e così importante. In seconda battuta voglio ricordare e sottolineare l'interesse che questo Consiglio ha dimostrato su questa tematica, prima decidendo di istituire anche per la nostra città la figura del garante per i diritti e anche con la mozione presentata oggi, che vuole lanciare in avanti questo interesse chiedendo a chi verrà eletto di collaborare e di essere attivo nella collaborazione, di renderci anche noi parte attiva, così come a quelli che sederanno dopo di noi in quest'Aula in quel processo che io conto si avvii attraverso la nomina di questa figura.

Credo che il primo diritto di un detenuto sia quello – l'hanno ricordato già dei colleghi – dell'applicazione della Costituzione. Quindi il primo diritto sia quello di essere educato, nel senso etimologico del termine, ossia aiutato a esprimere quello di meglio che c'è, mentre chiaramente chi è in carcere in quel momento ha espresso probabilmente il peggio.

Il garante per i diritti dei detenuti è garante anche del nostro benessere e della nostra sicurezza perché le persone che in carcere possono fare un percorso veramente nell'attenzione e nella giustizia quando escono dal carcere sono persone che non sono più pericolose per la società, mentre persone che fanno percorsi più bassi, dove ricevono meno attenzioni, meno possibilità, dove hanno meno possibilità, come dicevo prima, di mostrare anche le parti migliori, possono continuare a essere un pericolo per la società e soprattutto a reiterare reati sono poi quei carcerati che escono ed entrano di prigione, perché continuano a delinquere. Vuol dire che non c'è stato un cambiamento.

Il diritto è il diritto alla salute fisica, ma anche psichica e psicologica. È un diritto anche di sviluppo e di crescita spirituale. Il carcere può anche essere un catalizzatore rispetto a un percorso di questo genere, che mette al centro anche la spiritualità della persona, e una maggiore consapevolezza. Quindi io mi aspetto davvero tanto di difficile da parte delle persone che andremo a nominare oggi; avrà un compito, se vuole esprimere al meglio e compiutamente, davvero molto complicato, quindi già da ora faccio i miei auguri a chi sarà nominato. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Rossini”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie Presidente. Buonasera a tutti. Il percorso che ci ha portati insieme alla delibera di oggi è stato un percorso interessante e condiviso. Una cosa che capita non così frequentemente, come sappiamo. Le posizioni sono sempre molto contrastanti.

Anche per quanto mi riguarda inizialmente il dubbio dell'istituzione di una figura che andava a sovrapporsi con quella del garante nazionale e regionale vi è stato, tanto che la mozione iniziale che ha dato poi l'avvio a tutto questo percorso aveva lasciato in noi alcune perplessità. Poi quell'esperienza, quel dibattito che c'è stato ha creato in me in particolare la necessità proprio di verificare e di toccare con mano la realtà della struttura carceraria che insiste in particolare sul

nostro territorio. Quindi ho fatto come Consigliere comunale una visita e questa mi ha aperto gli occhi nella concretezza che solitamente caratterizza la posizione politica che rappresento sulle condizioni di vita dei carcerati e sulla situazione di sovraffollamento, perché quello fondamentalmente è il problema che rende poi anche più difficile l'esplicazione della funzione rieducativa della pena che è prevista dalla nostra Costituzione.

Questo mi ha poi condotta a collaborare e a essere concorde con l'istituzione della figura del garante nella nostra città, partendo dal presupposto che chi viene ristretto in carcere è una persona che ha commesso un reato. Ovviamente ci sono gli errori giudiziari, purtroppo capitano, ma solitamente accade questo. Partendo da questo dato di fatto, su cui penso nessuno di noi possa non concordare, è ovvio che dobbiamo verificare se l'entità della pena che noi infliggiamo ai carcerati è tale da rendere operativa la funzione rieducativa della pena stessa. La modalità con cui la persona che è detenuta riesce a sviluppare la propria personalità nel periodo in cui si trova all'interno delle carceri ha un rilievo notevole.

Lo ha per la persona stessa e lo ha per la società, che poi deve accoglierlo alla fine della pena e che sicuramente avrà un vantaggio se questa persona ha compiuto un percorso di vita che lo porta a superare e a capire l'errore commesso e a riabilitarsi per reinserirsi nella società come membro attivo e positivo. Queste sono le ragioni che mi hanno condotta a condividere il percorso insieme a tutti voi.

Condivido quindi il contenuto della delibera, dell'istituzione della figura del garante e sono anche io molto soddisfatta delle candidature presentate, è stato molto interessante anche proprio ascoltare le persone che si sono presentate qui in Consiglio comunale. Anche da parte mia, da parte nostra, c'è un ringraziamento per la disponibilità data, così come c'è una condivisione della mozione che abbiamo firmato come intero Consiglio e che ci vede concordi, quindi anche su quella noi esprimeremo il nostro voto favorevole. Grazie”.

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

Il consigliere CARPENTIERI: “Modena è da sempre o da tanto tempo sede di un penitenziario molto importante, sia quantitativamente che anche come riferimento della politica carceraria della regione. Modena come città da tantissimi anni ha un attivismo molto forte delle associazioni che si occupano di carcerati, che vanno dentro al carcere, che provano a lavorare con queste persone, che, come avete detto molto bene tanti di voi che mi avete preceduto, il cui scopo non è più solo e tanto rendere inoffensivo chi ha commesso il reato, quindi il principio liberista di non nuocere, ma è soprattutto quello di prepararlo alla nuova e successiva vita. Cosa complicata, lo sappiamo, per l'organizzazione carceraria, le risorse umane necessarie, gli spazi, eccetera.

Abbiamo una struttura carceraria importante, con numeri importanti, purtroppo spesso sovraffollati, ma non avevamo ancora questa nuova figura che da un po' di anni esiste. Certamente esiste il garante nazionale, esistono i garanti regionali e molte città sedi di penitenziari se ne sono dotati. Ci ricordiamo – lo abbiamo scritto e votato – che cosa può fare il garante, anche quello comunale. Può effettuare colloqui con i detenuti, visitare gli istituti di pena senza autorizzazione, come disposto, e ha il diritto di avere colloqui e intrattenere corrispondenza anche con i detenuti, come ha sempre previsto.

Già queste ci danno il segno di come questa istituzione e questa figura possa essere di grande utilità per i diritti e il benessere di coloro che sono temporaneamente – anche l'ergastolo ha comunque una sua fine – limitati. Questo non è di poco conto. Guardate in alcuni lustri come è cambiato l'atteggiamento e la mentalità. Modena credo che per una serie di circostanze, anche senza garante, abbia sempre cercato di farlo, anche per mia conoscenza diretta attraverso le associazioni e tante persone che abbiamo poi richiamato nell'ordine del giorno, che si sono occupate dei diritti. Queste associazioni che entrano in carcere e cercano non solo di tutelare i diritti di chi sta dentro, ma essere un ponte e un dialogo con la città, con l'Amministrazione, quindi che provano a organizzare iniziative, piccoli eventi sportivi, piccole cose. Il tema del lavoro che è complicatissimo, che ho

vissuto quando ho fatto l'esperienza di Presidente della Circoscrizione 2, dove c'è il Sant'Anna, il tema del lavoro, di come vorrebbero e dovrebbero poter lavorare, chi può, uscendo e, chi non può, almeno dentro per la propria dignità e anche realizzazione della persona.

Su questi temi dal settembre 2021 abbiamo deciso, senza contrarietà, di far partire il percorso e abbiamo licenziato il regolamento. Questo credo che sia sostanzialmente all'unanimità, come sostanzialmente all'unanimità abbiamo anche scelto le tre donne – anche io sottolineo la cosa molto interessante, che purtroppo fa ancora notizia, che sono tre donne – che abbiamo ritenuto più idonee a essere poi scelte definitivamente e ridotte a una persona, perché una sola è la figura del garante.

Questo è un bel segno. Come qualcuno ha già detto e qualcuno ha già ricordato, è un segno di condivisione che va al di là delle differenze e delle appartenenze politiche, che si riconosce ormai in tempi maturi al di là di come uno può vedere la pena, la legalità, il garantismo, comunque come fondamentale avere questa figura anche a Modena.

Anche se non è stato scritto nell'ordine del giorno, aggiungo, perché è sotteso a quello che intendevo e intendiamo, un coinvolgimento col Consiglio comunale e, perché no, anche con una visita al carcere, ma vedremo con la garante che sarà, come si faceva alcuni lustri fa, permettendo quindi ai Consiglieri, come ha fatto la collega Rossini e qualcun altro di sua iniziativa, o perché si è agganciato a un deputato, perché questa è un'altra possibilità, che ha abbastanza spazi di manovra, renderci conto anche dove i nostri concittadini – spesso sono concittadini anche prima che entrino – e in che condizioni vivono (lo ha ricordato la collega Rossini).

In questo contesto noi abbiamo già fatto quasi tutto il lavoro, quindi la scelta politica di partire a settembre, convergere sul regolamento condiviso ampiamente, individuare le tre persone che ritenevamo rispettassero i criteri che ci eravamo dati (altro passaggio politico importante), ora dobbiamo sceglierne una. Al di là di chi sceglieremo, è importante che la scelta e la prescelta, come le chiediamo anche nell'ordine del giorno, che voteremo ovviamente dopo, davvero concretizzi un atteggiamento di disponibilità a collaborare con noi, con le associazioni richiamate, perché sono un punto di riferimento del mondo carcerario e ponte con la società civile, e anche che in qualche modo tenga in considerazione e valorizzi le competenze e l'esperienza delle altre candidate.

Per questo siamo pronti a votare. È chiaro che non essendo un voto palese, ma segreto, non esprimeremo nessuna preferenza in modo esplicito, però siamo pronti a votare e a dare il contributo per la scelta”.

Il PRESIDENTE: “Ci sono altri interventi? Se non c'è nessuno, chiedo all'Assessora se vuole aggiungere qualcosa. Prego, Assessora”.

L'assessora PINELLI: “Prima dicevo che il carcere è una competenza dell'Assessorato ai Servizi sociali; noi siamo in questi giorni proprio in fase di trasloco a via Santi 14, ma assicuro fin da ora, sapendo che l'elezione della garante sarebbe avvenuta nel corso dell'estate, abbiamo predisposto già l'ufficio con tutta le sue attrezature. Nel momento in cui avremo il nominativo ci metteremo direttamente in contatto sia affinché possa prendere possesso del proprio ufficio, ma soprattutto perché sarà mia cura constatare la Direzione del carcere per presentarlo ufficialmente, in modo che possa avviare al più presto la propria attività al Sant'Anna. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Ci sono dichiarazioni di voto? Se non c'è nessuno, proviamo a iniziare a chiarire le modalità di voto. La modalità di voto, essendo riferita a persone, come da regolamento, è segreta, quindi tra un po' vi distribuiremo delle schede che contengono già sopra i tre nomi, quindi ogni Consigliere può sceglierne uno solo, tracciare una croce di fianco a uno solo dei tre candidati. Roberta passerà con l'urna a raccogliere la scheda, così potrete esprimere il voto in modo segreto. Chiedo ai tre Consiglieri questori nominati all'inizio del Consiglio, quindi Carpentieri, Scarpa e Giordani, di venire qui per lo scrutinio. Se alla prima votazione un candidato avrà ottenuto la maggioranza qualificata del Consiglio, dei componenti del Consiglio, quindi 22 voti, sarà eletto direttamente, se nessun candidato avrà ottenuto 22 voti si passerà a una seconda votazione nella

quale sarà sufficiente la maggioranza della metà più uno dei presenti e qualora nessuno dovesse raggiungere nemmeno questo quorum si farà una terza votazione, tipo ballottaggio, tra i due candidati che alla seconda votazione hanno ottenuto più voti.

Andiamo con ordine. Tutte le votazioni saranno segrete, quindi vi viene distribuita la scheda, la raccoglierà Roberta passando con l'urna. L'elezione sarà valida e avrà un risultato se uno dei tre candidati avrà ottenuto 22 voti. Per non avere sorprese nel confronto tra il numero dei presenti e le schede che andremo a raccogliere, chiedo a tutti quelli che hanno ricevuto la scheda di verificare di avere inserito correttamente la tessera, che è il numero delle presenze a cui facciamo fede.

Tutti avete ricevuto la scheda? Prego”.

*(Si procede al ritiro delle schede)*

Il PRESIDENTE: “Chiedo ai tre questori, prima di aprire le schede, di contarle, così verifichiamo il numero. Confermato 26. Chiedo di procedere con lo spoglio”.

*(Si procede allo spoglio delle schede)*

Il PRESIDENTE: “Dallo scrutinio risultano 26 Consiglieri votanti, zero schede bianche, zero schede nulle.

Hanno ottenuto voti:

Grazia Prampolini	4
Giovanna Laura De Fazio	21
Alice Miglioli	1

Nessuna ha raggiunto la maggioranza qualificata di 22 Consiglieri.

Qualche minuto e poi torniamo a votare.

Possiamo fare la seconda votazione. Finiamo di sistemare i documenti.

Avete ricevuto tutti la scheda? Continuiamo a essere 26. Invito a votare e tra qualche secondo Roberta passerà a raccogliere le schede”.

*(Si procede al ritiro delle schede)*

Il PRESIDENTE: “Chiedo agli scrutatori di venire”.

*(Si procede allo spoglio delle schede)*

Il PRESIDENTE: “I Consiglieri presenti in Aula al momento del voto e i votanti sono 26, zero schede bianche, zero schede nulle.

Hanno ottenuto voti:

Grazia Prampolini	3
Giovanna Laura De Fazio	22
Alice Miglioli	1

È nominato garante dei diritti delle persone private della libertà personale nel comune di Modena la dott.ssa Giovanna Laura De Fazio, alla quale certamente, oltre a fare gli auguri, rinnoviamo tutta la nostra disponibilità e il nostro sostegno e il nostro appoggio.

Adesso procediamo alla votazione della delibera. Se da una parte viene integrata col nome della dott.ssa De Fazio, come garante, prevedendo la delibera anche altre parti, compreso il tetto di spesa di 5 mila euro, eccetera, procediamo anche con la votazione della delibera e successivamente con la votazione della mozione.”

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

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 26  
Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 26: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carrieri, De Maio, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Bignardi, Connola, Fabbri, Prampolini, Reggiani, Santoro, Venturelli.

Successivamente il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'Ordine del giorno prot. 282293 collegato alla presente deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 26  
Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 26: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carrieri, De Maio, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Bignardi, Connola, Fabbri, Prampolini, Reggiani, Santoro, Venturelli.

**PROPOSTA N. 2487/2023 AGGIORNAMENTO DEL REGOLAMENTO COMUNALE DEI SERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA PER IL TRASPORTO DI PERSONE - APPROVAZIONE**

Il PRESIDENTE: “Passiamo ora alla proposta di delibera successiva, la n. 2487: “Aggiornamento del Regolamento comunale dei servizi pubblici non di linea per il trasporto di persone – Approvazione”.

La delibera è stata licenziata nella seduta della Commissione consiliare del 18 luglio scorso e la presenta l’Assessora Ferrari. Prego, Assessora, per la presentazione”.

L’assessora FERRARI: “Grazie Presidente. Buonasera a tutte e a tutti. Così come recita il titolo, effettivamente questo non è il nuovo regolamento taxi, ma è l’aggiornamento molto importante dopo diversi anni del regolamento attuale taxi e NCC, che sta per Noleggio Con Conducente.

È un lavoro che abbiamo condotto per mesi insieme alle associazioni di categoria e insieme alle associazioni dei consumatori e insieme alla categoria stessa, al consorzio, a tutto questo gruppo di lavoro, e agli uffici va la mia gratitudine per essere arrivati a una proposta condivisa che oggi vi presentiamo e che abbiamo affrontato insieme in Commissione.

Questo regolamento prevede innanzitutto delle modifiche e delle innovazioni di tipo gestionale e organizzativo, che non vanno sottovalutate perché sono interessanti, nel senso che consentono e hanno l’obiettivo di tenere in servizio più taxi, in particolare, oltre che di rafforzare anche gli NCC, ma in particolare concentrandosi sul servizio taxi, che tengo a precisare è un servizio di trasporto pubblico non di linea, ma è comunque un servizio di trasporto pubblico molto importante, quindi l’obiettivo è quello di tenere in servizio più taxi in contemporanea, soprattutto nei week-end e in occasioni di eventi, soprattutto negli orari di punta. Attraverso la cosiddetta doppia guida o il contratto di gestione, noi possiamo qui applicare questa innovazione che prevede la possibilità da parte di un titolare di licenza di ampliare questa attività a un proprio collaboratore, a un proprio dipendente. Da una parte consente sicuramente di ampliare l’offerta di posti di lavoro, dall’altra quindi di migliorare un servizio rendendolo più ampio e più flessibile, e ancora naturalmente di consentire gli orari e i tempi di riposo che sono necessari soprattutto per chi si mette alla guida.

Accanto a questo ci sono tutta una serie di innovazioni legate ad esempio ai servizi che vengono già offerti come servizi integrativi da Modena (ad esempio il taxibus notturno), ma anche all’articolo 8 bis abbiamo visto tratteggiare il servizio non ancora definito nei dettagli, ma proprio perché si tratta dell’apertura di una nuova opportunità che poi andrà dettagliata meglio con associazioni, categorie, ascoltando quindi anche l’effettiva risposta da parte dei cittadini e dei turisti, che è quello del cosiddetto taxi sharing, cioè la possibilità di usufruire contemporaneamente in due o tre persone, a seconda della capienza dell’auto, dello stesso veicolo e quindi partire in più persone oppure essere riportate al proprio domicilio scaglionati a seconda della tipologia di corsa. Usufruire dello stesso taxi, cosa che fino ad oggi effettivamente non era possibile.

La prenotazione di chiamata è un altro argomento che viene molto dibattuto anche a livello nazionale, cioè la difficoltà di prenotare un taxi. Per legge i taxi, sempre per rimanere sul versante taxi, non possono essere prenotati, e noi di certo non andiamo contro le norme nazionali, che peraltro hanno un loro significato, anche se andrebbero sicuramente corrette, ma introduciamo attraverso una piattaforma digitale la possibilità di prenotare la chiamata, che è una cosa diversa, ma consente, se non di avere la certezza di avere il taxi a quell’ora, perché per avere la certezza di un trasporto sicuro bisogna fare riferimento alla categoria del noleggio con conducente, c’è la grande probabilità di avere comunque la prenotazione del servizio e di avere una buona affidabilità, e quindi utilizziamo questa, che è una strada alternativa parallela, ma naturalmente dentro al quadro normativo, per provare a dare una risposta a questa che è sicuramente un’esigenza importante.

L’attuale organico taxi, come trovate anche nell’ambito del regolamento, è composto da 85 licenze, più otto, che sono quelle temporanee, che possono essere attivate alla bisogna, più 22 noleggi con conducente. Noi adesso stiamo affrontando sul versante del noleggio conducente un percorso più

lungo, su quello dei taxi siamo più avanti sicuramente e stiamo facendo un percorso sempre insieme alla categoria per definire undici licenze entro la fine dell'anno e nuove licenze, che non succedeva dal 2008. In effetti si ritiene che Modena abbia le caratteristiche per assorbire queste ed eventualmente in futuro, anche altre licenze, a seconda dei dati se continueranno a essere trend in crescita, sia sul piano delle esigenze socio-economiche sia su quello dell'offerta turistica, che, come sapete, quest'anno sta tornando ed è tornata sostanzialmente ai livelli del 2019, quindi per una crescita che si sta consolidando e la speranza che anche nei prossimi anni si possa ovviamente sostenere.

Nel regolamento trovate anche delle innovazioni legate ad esempio alle caratteristiche che dovranno avere i nuovi titolari di licenza taxi, e tra questi aspetti chiaramente il regolamento non scende nel dettaglio, perché i bandi dovranno essere successivamente scritti, tratteggia le caratteristiche principali e ci sono sicuramente innovazioni importanti come la conoscenza di una seconda lingua (l'inglese), ma verrà definito meglio, la conoscenza della toponomastica, della geografia modenese, dei regolamenti attinenti e degli aspetti giuridici legati ai piani tariffari, eccetera, ma anche quella delle principali istituzioni ed enti e delle loro sedi, da quelle scolastiche a quelle legate al mondo della giustizia o alle sedi sanitarie, alle strutture sanitarie principali, fino naturalmente a tutte quelle sedi che hanno acquisito in questi anni una valenza di carattere turistico o di promozione della città. Quindi l'obiettivo è quello di avere in futuro e potenzialmente una flotta di veicoli e soprattutto persone, donne e uomini, che abbiano competenze, che siano formati, che si sentano pienamente all'interno di una più ampia comunità che è quella di coloro che rendono un servizio pubblico.

Quali caratteristiche avranno i futuri taxi? Già oggi abbiamo un parco macchine, per parlare sempre dei taxi, ma naturalmente anche gli NCC avranno caratteristiche importanti di miglioramento sul piano del risparmio energetico, dell'innovazione legata alla sicurezza, alla possibilità di alloggiare a bordo carrozzine o carrozzine per bambini, ma i taxi in particolare avranno la caratteristica di una motorizzazione che va dagli euro 6 in su, con allestimenti specifici anche per i portatori di disabilità. Quindi l'obiettivo è di rendere molto migliorato un parco macchine che già oggi comunque per una città come Modena è buono. Tenete presente che ad oggi siamo attorno ai 65 ibridi, 13 diesel, che rimangono come coda che vengono dal passato, poi due elettrici, alcuni GPL e alcuni a metano. L'obiettivo è quello di andare via via sempre di più verso l'ibrido o, se è possibile, l'elettrico, anche se già in Commissione vedevamo che c'erano alcune differenze e alcune caratteristiche e tipologie anche di utilizzo intensivo del mezzo che nei prossimi anni faranno probabilmente propendente per una scelta improntata all'ibrido e in parte meno all'elettrico proprio perché è un uso molto intensivo già oggi.

Un altro aspetto importante sarà legato alle tariffe, che non sono oggetto di trattazione in Consiglio comunale, ma l'obiettivo è quello di adeguarle agli incrementi che ci sono stati anche in regione, quindi probabilmente si andrà verso un +10 per cento sulle tariffe, un 10 per cento di media, che va naturalmente a incamerare l'incremento soprattutto dei prodotti petroliferi che ci sono stati in questi anni. Siamo praticamente gli ultimi in regione che hanno pensato questi incrementi e la cosa interessante è che aboliamo lo scatto del tassametro alla chiamata e introduciamo lo scatto alla salita a bordo dell'utente, migliorando moltissimo anche il rapporto di trasparenza nei confronti di chi sale a bordo del veicolo perché vede partire la corsa in quel momento e non si vede arrivare, come accadeva in passato, il taxi con quei 2 – 3 euro che in effetti risultava sempre più complicato anche da spiegare non soltanto ai cittadini di Modena, ma anche – immaginate – a chi arriva da altre parti del mondo.

Sempre per parlare di tassametro, i taxi sono già quasi tutti dotati di Pos, ma andiamo a metterlo obbligatorio a bordo, quindi con un pagamento digitale. Anche questo è uno degli argomenti di conflittualità principale in altre realtà d'Italia. Qua abbiamo la fortuna di avere dall'altra parte del tavolo una categoria e un consorzio, ma in generale il mondo taxi e NCC, sensibile a queste esigenze e orientato al servizio al cliente. Abbiamo chiesto naturalmente di più, però già partivamo da una base di reciproca comprensione delle esigenze soprattutto improntate al servizio dell'utenza.

Dicevo quindi dei Pos a bordo, la possibilità di fare prenotazioni, che viene introdotta nel regolamento anche attraverso le piattaforme. Questa è un'apertura importante soprattutto per il mondo degli NCC, ma non soltanto, ma anche alla possibilità di utilizzare applicazioni; ce ne sono varie, ma l'Amministrazione comunale non ne mette a disposizione perché si va alla ricerca di un prodotto che sia finalizzato alla familiarità con l'utente, quindi non l'ennesima app, ma quella che più funziona (ce ne sono anche della Regione Emilia-Romagna). Infine un altro aspetto importante è quello legato al controllo, raccolta dati, verifica della qualità, vengono introdotte delle fattispecie nuove come la diffida e la sospensione della licenza per poter intervenire nel caso in cui ci siano problemi di non rispetto delle regole nazionali e regionali o del regolamento stesso nei confronti di tassisti e NCC. Viene trovato allegato alla delibera che vi è stata anche presentata in Commissione una sorta di modulo che serve proprio per dettagliare al meglio la raccolta dati e la raccolta informazioni sul servizio. Questo è rivolto in particolare ai tassisti e NCC, ma avremmo le customer rivolte all'utenza.

In generale, come avete visto, c'è la volontà di migliorare il più possibile un servizio che anche sul lato delle tariffe fa mantenere tutte quelle tariffe che venivano in passato definite sociali o comunque dedicate a quelle utenze che hanno particolari esigenze, particolari fragilità legate a un utilizzo del servizio sia diurno che notturno, piuttosto che l'utilizzo del servizio per recarsi presso strutture sanitarie per cure o per il mondo del turismo, che noi andremo, anche sulla base di quanto previsto come linee nel regolamento, a sviluppare meglio, a dettagliare e a innovare.

Il lato turismo non era direttamente collegato alla delibera, ma in parte ne abbiamo parlato anche in occasione della trattazione in Commissione. L'obiettivo è quello di migliorare il servizio anche con piccole modifiche legate ai veicoli, oltre al servizio, come ci siamo detti, per andare incontro a esigenze ad esempio di utenza familiare che dovesse trovarsi in zona, famiglie composte di genitori, accompagnatori, più un certo numero di minori, ad oggi gran parte dei veicoli taxi sono omologati per cinque persone, conducente compreso e l'obiettivo è quello di favorire la messa su strada di veicoli che siano anche disponibili per un numero di posti superiore per far sì che anche sul piano turistico queste auto possano svolgere una funzione effettiva, che devo però essere prevalentemente rivolta a un uso urbano proprio perché essere taxi a Modena significa essere tassista dentro ai confini comunali. Abbiamo sempre favorito in questi anni, e c'è ancora la possibilità di utilizzare i taxi per raggiungere anche punti importanti sul piano turistico e di promozione della città che stanno fuori dal confine della nostra città e del nostro territorio, sempre andando a ricercare accordi con le amministrazioni comunali, che in questo caso ricevono il servizio.

L'obiettivo è sviluppare e caratterizzare meglio la differenza nel servizio tra taxi e NCC, quindi con il complesso di innovazioni che abbiamo condiviso con voi e che possono introdurre nel regolamento l'obiettivo è quello di concentrare maggiormente taxi su un servizio efficace in una città e sviluppare al meglio quello degli NCC per un uso anche turistico fuori da Modena su tratte che possono essere quelle dell'aeroporto o delle diretrici principali legate alla Motor Valley, all'enogastronomia o ai punti di interesse storico, architettonico e culturale. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Invito a iscriversi per il dibattito. Prego, consigliere Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Grazie Presidente. Ben venga questo aggiornamento del regolamento che mette a posto alcune cose. La categoria dei tassisti mi è sembrata molto disponibile e molto di buonsenso. Da un lato ha ceduto su alcune questioni e dall'altro secondo me ha avuto qualche vantaggio, come la possibilità di poter mettere a disposizione lo stesso taxi per più guidatori. Questo può essere utile anche nel caso che un tassista si ammali e per un po' di tempo non possa svolgere la sua occupazione, ma ci sono delle situazioni che comunque garantiscono anche per noi la presenza di un numero elevato di taxi, perché ricordo sempre che il trasporto pubblico locale non è fatto soltanto di mezzi collettivi. Pensiamo soltanto agli autobus, alle corriere, ai tram, ai treni, ma in realtà il trasporto pubblico locale deve dare anche delle risposte in termini di trasporto individuale.

Pensiamo alla persona anziana che fa fatica a camminare che ha bisogno di andare in una struttura sanitaria; ci sono delle fattispecie e tante situazioni in cui è importante dare questo servizio.

Quindi è importante che Modena abbia un numero sufficiente di taxi, ma soprattutto che la disponibilità sia sempre presente. Questo si può fare ad esempio, come diceva prima l'Assessora, dividendo bene i ruoli tra quelli che sono i servizi di noleggio con conducente rispetto al taxi. Sicuramente, se uno deve andare in aeroporto, se uno deve andare in un'altra città o alla ferrovia Mediopadana di Reggio Emilia sarebbe forse più indicato, invece che il taxi, il servizio di noleggio con conducente perché chiaramente viene sottratto per lungo tempo un taxi per l'utilizzo urbano, e quindi la possibilità di usufruire di un taxi nella città.

Però succede che molto spesso i cittadini non sono ancora abituati all'idea del servizio di noleggio con conducente, perché sembra quasi una macchina di lusso, un servizio di lusso per i ricchi, e invece si scopre che la tariffa è più o meno la stessa, solo che si viaggia più comodi ed è un servizio che ha delle indicazioni più precise per un certo tipo di spostamento.

Una cosa che ho notato è che i servizi di noleggio sono tanti, sono molto frazionati, per cui forse cercare di accorpate e avere un unico call center per questo tipo di servizi potrebbe rendere più facile la fruizione per i cittadini che ancora non sono così familiari con questo tipo di sistema.

Un'altra cosa che volevo dire è che un'altra cosa che si potrebbe eventualmente fare è organizzare – lo potrebbe fare SETA – un servizio di piccoli bus che unisca di sera le varie discoteche perché chiaramente ci si trova spesso che tutti escono dalle discoteche nello stesso momento e quindi i taxi in quel momento non sono sufficienti. Diventa difficile per i ragazzi trovare un modo di spostarsi, anche perché sappiamo che spesso qualcuno di loro beve e quindi è meglio che non guidi ed è meglio che usi il servizio pubblico. Bisognerebbe pensare a qualcosa che dia la possibilità di muovere più persone e non un numero limitato di persone che possono trasportare i taxi.

Un'altra cosa che è stato proposto, che secondo me è interessante, è far disporre nelle piazze di sosta dei taxi le ricariche elettriche. È vero che il sistema ibrido oggi è più indicato per i taxi, però sappiamo che ci sono degli ibridi plugin che potrebbero utilizzare una centralina nel momento in cui aspettano la chiamata, e questo darebbe la possibilità di muoversi maggiormente in elettrico rispetto a come fanno ora.

Per il resto direi che questa è una buona proposta. È probabile che questa sia una proposta transitoria perché so che il Governo sta ragionando su delle modifiche sostanziali a livello nazionale per quanto riguarda i regolamenti dei taxi, però nel frattempo direi che questo è un modo per venire incontro alle esigenze dei cittadini in primis e anche dei tassisti. Io sono d'accordo e sicuramente la voterò”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Manenti”.

La consigliera MANENTI: “Grazie Presidente. Buonasera a tutti. Di questo regolamento ci sembra sicuramente buono il fatto di cercare di orientare, anche tramite il regolamento, la clientela per scegliere correttamente tra noleggio con conducente e tassista. Questa è una cosa che aiuta comunque tutti. Sicuramente anche l'elemento di poter usare più persone un taxi, così come è una buona cosa e corretto il fatto che il tassametro, parlando dei taxi, scatti quando l'utente viene caricato e non si trovi anche a volte 4 euro perché il taxi è partito da non si sa dove. Dando per scontata la correttezza, è comunque spiacevole. Per tragitti anche abbastanza corti diventa antipatico avere sulle spalle già 4 euro per arrivare a 6,50 alla fine della corsa.

Questi sono i punti di forza. Sicuramente è migliorativo rispetto a quello che c'era prima. Riprendo il discorso del consigliere Bertoldi, perché risulta anche a me che il Governo in qualche modo stia pensando a una riforma, quindi mentre cercheremo di capire se questo regolamento è migliorativo, e lo sperimentiamo di fatto, cercheremo anche di capire cosa sta succedendo a livello nazionale.

La cosa che però mi premeva più di tutti dire è che il regolamento attribuisce la facoltà di stabilire le tariffe alla Giunta, come molte altre tariffe dei servizi comunali. Niente da dire, ma noi chiediamo con forza che ci siano sconti previsti per i portatori di handicap non solo con le persone che hanno

la carrozzina, ma anche con i portatori di handicap che a volte hanno una deambulazione normale o quasi normale, ma ad esempio sono ciechi o ipovedenti, e anche quando sono dei portatori di handicap, pur al cento per cento, ma non sostenuti da assegno d'accompagnamento, che sono una miriade. Sono persone che hanno patologie per cui devono andare a fare controlli spesso negli ospedali e ci sono delle associazioni che fanno questo servizio, però secondo noi bisogna che si preveda per i tassisti una tariffa protetta anche per questi casi, perché se per anni si devono fare dei controlli all'ospedale non sempre si ha un altro modo di poterci andare.

Ci sembra comunque fattibile, ci sembra migliorativo, ci raccomandiamo però con forza del fatto che venga analizzato bene quando verranno stabilite le tariffe con particolare attenzione effettivamente a queste categorie. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Franchini”.

La consigliera FRANCHINI: “Grazie Presidente. Anche a noi sembra un importante aggiornamento del regolamento, che va certamente incontro a una mutata esigenza rispetto agli anni scorsi di rispondere a un turismo in crescita, quindi si dota di nuovi strumenti e di nuove regole per migliorare la risposta a un turismo crescente.

Dall'altra parte mi pare che mantenga un servizio importante a quelle che sono le specificità della città e soprattutto ai temi di inclusione e di risposta alle fragilità. Questo è assolutamente importante perché se è vero che è cresciuto il flusso di turisti che oggi frequenta Modena, e che quindi può arrivare in qualsiasi orario e momento, e qui il regolamento prova a dare risposte attraverso ad esempio la doppia guida, che secondo me è un elemento importante non solo perché dà la possibilità di aumentare le corse, quindi a coprire un arco temporale molto più ampio, ma ovviamente a garantire anche una tutela del tassista, perché ovviamente gli consente di fare orari umani e soprattutto non avere episodi di incidenti, perché stare alla guida troppo a lungo può compromettere la sua salute e quella degli altri, quindi è sicuramente un regolamento che dà una risposta ai tassisti, che abbiamo visto attraverso gli incontri che sono stati fatti col consorzio, le associazioni di categoria alla città e all'utente.

Penso che sia importante questa apertura verso un sistema di trasporto che sia anche più simile e omogeneo rispetto forse anche a quelli che si trovano nelle altre città o addirittura negli altri paesi. Indubbiamente la presenza di Pos perché oggi un turista straniero che arriva in Italia credo che si aspetti di poter pagare un taxi con il Pos, una trasparenza informativa sulle tariffe, che non è poca cosa, perché credo che sia anche parte dell'immagine della città. È un servizio che la città eroga e quindi avere una trasparenza rispetto alle tariffe penso sia estremamente interessante, nonché allo sharing, che sicuramente è una pratica da consolidare e regolamentare bene. L'ho provato sulla mia pelle in diverse città e permette anche a fasce più giovani e con meno potere di acquisto di trasferirsi da una parte all'altra in fasce orarie anche serali con ovviamente un minor dispendio economico. Questo penso che tuteli anche quello che diceva forse prima il consigliere Bertoldi: aumentare le corse e renderle più accessibili anche a categorie di giovani penso che tuteli anche la loro sicurezza.

Penso che sia importantissimo quello che diceva la consigliera Manenti, quindi sulle tariffe ovviamente di mantenere, ma mi pare anche dall'introduzione dell'Assessora di aver compreso che comunque ci sarà un mantenimento di quelle che oggi sono le tariffe per categorie speciali. Soprattutto sui nuovi mezzi credo che, al di là dell'aspetto importante dell'impatto ambientale, anche la possibilità di avere maggiori mezzi che siano adatti per persone con disabilità o per persone con carrozzina, e penso che sia assolutamente un elemento centrale.

Benissimo questo regolamento, che prova a tenere in piedi una città che sta cambiando ed è mutata, e ancora si evolverà. Speriamo che queste modifiche al regolamento possano dare una risposta alle esigenze che la città cui sta andando incontro, e forse in questo ultimo periodo fa più fatica a trovare una risposta”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Aime”.

La consigliera AIME: “Grazie Presidente. Noi voteremo a favore. Il regolamento è migliorativo, però volevo fare una riflessione. In parte è stato accennato anche dall’Assessore in Commissione il tema di Uber, che nella nostra città non c’è. Personalmente è un servizio che ho utilizzato più volte, non in Italia, un servizio che ho trovato molto utile, dove è possibile prenotare la corsa e dove ho sempre trovato guidatori molto attenti, auto pulitissime, quindi un ottimo servizio. Io non lo escluderei per il nostro futuro. È vero che a Modena non c’è, ma non c’è perché no. Questo mi viene da dire.

L’altro tema che avevo sollevato anche in Commissione è quello dei collegamenti con l’aeroporto Marconi. L’Assessora Ferrari ne ha accennato nella sua introduzione oggi. Il tema è che abbiamo delle fasce orarie notturne in cui non ci sono neppure i treni per arrivare a Bologna e poi magari poter dalla stazione di Bologna servirsi della navetta e dei mezzi che ci possono essere a Bologna per arrivare al Marconi. Il tema è che la corsa con conducente è estremamente cara (superi i 100 euro nel notturno, ossia dalle 22.00 alle 6.00). Sarei soddisfatta se si tenesse conto della necessità e del bisogno dei cittadini modenesi – non voglio dire i turisti, che già sono in giro e sanno che spenderanno – per capire se ci possano essere effettivamente delle formule e delle convenzioni che possano abbattere questi costi soltanto nelle ore notturne, in cui effettivamente un servizio pubblico non c’è per arrivare all’aeroporto, per cui o si va con la propria auto lasciandola parcheggiata anche dei giorni all’aeroporto di Bologna, ed è un mezzo salasso economico anche quello, altrimenti diventa veramente molto complicato. Tutto ciò perché ci muoviamo e la gente si muove tanto in aereo; io sarei anche favorevole a usarlo pure meno, però la realtà dei fatti ad oggi è questa.

È importante che ci siano tanti taxi ed è importante sempre di più che costino meno perché devono arrivare a indurci a noi, magari che usiamo l’auto poco, a fare due conti e vedere che ci conviene, se lo usiamo quattro volte al mese per andare a fare la spesa e ci teniamo un’auto con i costi che ha un’auto, come assicurazione, bollo, carburante e quant’altro, e magari ci possiamo accorgere che è più conveniente economicamente e forse anche più comodo, perché non dobbiamo neanche trovare il parcheggio, un sistema di taxi che deve essere molto smart rispetto alle modalità di prenotazione e sicuramente al reperimento. Servono un certo numero, è giusta anche la doppia guida, che è anche una maniera di aumentare il numero di mezzi che sono circolanti.

Bene il taxibus, anche se io continuo a lamentare una mancanza di comunicazione efficace su questo strumento. Credo che potrebbe avere delle performance migliori e delle risposte con numeri più grandi da parte dei cittadini, e fosse meglio pubblicizzato e conosciuto. Ci sono le informazioni, ma devo andarmele a cercare. Bisogna anche credo lavorare sotto il profilo dell’informazione, andando più verso i cittadini e non solo caricando delle informazioni sui siti istituzionali e uno se li va a cercare, perché a volte le persone non vanno a cercare perché non lo sanno che c’è qualcosa da trovare. Prima devono sapere che c’è qualcosa da trovare.

Per il resto, persone con handicap o comunque con patologie di salute, con bisogni speciali e particolari per visite mediche o per recarsi all’ospedale, credo che un’attenzione c’è già. Su questo direi come città e come Modena siamo da sempre abbastanza attenti. Sono target attenzionati e sicuramente anche che si cerca di favorire. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Stella”.

Il consigliere STELLA: “Grazie Presidente. Questa delibera proposta oggi della modifica del regolamento noi riteniamo sia un segnale positivo. Come aveva dichiarato l’Assessora, non è scontato il raggiungimento di un accordo con associazioni di categoria attinenti ai taxi ed NCC. Per noi i correttivi apportati al regolamento portano a un bilancio positivo e favorevole per gli utenti principalmente. Il discorso dell’obbligo dell’utilizzo e dell’installazione del Pos a bordo, il fatto di pretendere auto ecologiche di ultima generazione e anche accessibili per chi ha eventualmente delle difficoltà di accesso all’interno dei mezzi, l’avvio del contatore al momento della salita a bordo e

non alla chiamata, e una maggiore offerta del servizio con nuove licenze, compresa anche l'ottimizzazione del doppio guidatore, fatta salva però – noi ci teniamo a precisare – una particolare attenzione alle condizioni lavorative. Non vogliamo che per risolvere una problematica se ne crei un'altra.

È un segnale positivo – dicevo – ma ovviamente non è risolutivo per l'effettivo fabbisogno, soprattutto per chi ha necessità di spostarsi in orario serale o notturno, dato che un'altra criticità ancora da risolvere a nostro parere è la scarsa offerta di corse del trasporto pubblico locale.

Taxi ed NCC oggi offrono un modo più agile del TPL e il potenziamento e il miglioramento del servizio pubblico non di linea permette di aumentare il gradimento e la conoscenza di tale servizio alternativo al TPL che a conti fatti spesso non risulta neanche tanto più oneroso rispetto al trasporto pubblico.

L'auspicio per noi, per una città sempre più universitaria, sempre più turistica, e anche a misura d'uomo per i cittadini comuni, è che nei prossimi anni tale servizio venga sempre più adeguato e tradotto a misura delle esigenze dell'utenza che se ne avvale.

Concordiamo anche con la proposta illustrata dalla collega Manenti di riconoscere scontistiche e agevolazioni in particolare a favore di categorie più svantaggiate proprio per ragioni sociosanitarie. Tenuto conto che l'utilità pubblica di questo servizio viene migliorata con l'adeguamento di questo regolamento, annunciamo il nostro voto favorevole”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliere Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie. Molto brevemente perché già è stato detto anche dall'intervento della consigliera Manenti, che ha già di fatto espresso il voto favorevole a questa delibera, che presenta sicuramente degli aspetti positivi e certamente migliorativi del servizio.

Due sole considerazioni, e poi magari in sede di replica l'Assessora potrà eventualmente intervenire. Nel 2022 l'autorità dei trasporti ha pubblicato una delibera, la 46, che fissa tutta una serie di linee guida per lo sviluppo dei servizi come questo (NCC e taxi). In particolare sulle tariffe dà una serie di indicazioni, e quindi il nostro auspicio è che queste indicazioni possano trovare, insieme a quello che indicava la consigliera Manenti e ripreso anche dal consigliere Stella, in sede di definizione da parte della Giunta delle tariffe indicando tutta una serie di ipotesi, come taxi accessibili per la parte della scontistica, taxi rosa per le donne sole in orario serale o accompagnate da minori, taxi argento per corse effettuate da utenti che hanno superato una determinata soglia di età anagrafica, i taxi discoteca, quelli che venivano citati anche prima da altri colleghi, i taxi ospedali, con uno sconto sull'importo del tassametro per chi si deve recare per ospedali e centri di cura, i taxi eco nelle giornate di blocco di traffico, i taxi centro per corse effettuate da e per il centro città. Queste sono indicate nelle linee guida e quindi l'auspicio è che nella delibera n. 46 dell'autorità dei trasporti in sede di definizione delle tariffe se ne tenga conto.

L'altro aspetto è l'integrazione di tutto questo servizio nel PUMS, dove ovviamente si dovrà dare conto di questo che è un servizio di fatto pubblico, che si va ad affiancare al TPL, quindi anche su questo ritengo che l'Amministrazione debba tenere conto nel documento di programmazione del Piano della Mobilità. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Ci sono altri? Prego, Assessora Ferrari, per la replica”.

L'assessora FERRARI: “Grazie Presidente. Mi sono segnata alcuni punti e parto proprio da queste ultime sollecitazioni del consigliere Silingardi. Naturalmente la delibera che ha tratteggiato queste linee guida generali dell'autorità dei trasporti è stata tenuta in debita considerazione e infatti diversi aspetti sono stati poi ripresi da quella, comprese anche le innovazioni poi introdotte nel quadro complessivo delle tariffe, che in un certo senso - vorrei precisare - non abbiamo sottratto all'autorità del Consiglio comunale. Le competenze del Consiglio regionale sono aggiornate di norma dalla Giunta, ma già nel precedente regolamento era così, quindi ci siamo mantenuti ovviamente su

questa scia perché già nella precedente modifica del 2018 avevamo già lavorato parecchio sulle tariffe sociali. Prima venivano dati dei titoli a slogan (quello degli ospedali, eccetera). Già erano in parte sviluppati e l'obiettivo è di andarli a sviluppare meglio. Quindi assolutamente sì.

Per quanto riguarda invece la sollecitazione rispetto all'integrazione del PUMS, io credo che questo non vada aggiornato. Noi abbiamo lavorato nel quadro del PUMS, nel senso che sia gli articoli che già introducono e citano espressamente ad esempio il taxibus, ma comunque si capisce, perché è un'attività integrativa del trasporto pubblico di linea, così come quelli relativi agli aspetti innovativi, come il taxi sharing o sull'utilizzo delle piattaforme, noi ci siamo mossi in quel solco.

Venendo proprio alle piattaforme, con questo regolamento ci aggiorniamo, nel senso che ne prevediamo l'utilizzo per la prenotazione, come è scritto nel regolamento comunale. Personalmente ho le mie idee e ho alcune preoccupazioni rispetto all'utilizzo di Uber. Ci sono anche altre piattaforme. La piattaforma stessa che è utilizzata a Modena, che è una piattaforma che non ha una app straordinaria, ma è una piattaforma che funziona prevalentemente a livello di telefonata, ed è ancora la telefonata uno degli strumenti più universali per chiamare un taxi, è quella più utilizzata. Peraltro noi a Modena ne abbiamo una che poi viene riutilizzata su tutta una serie di altre città capoluogo, tanto per dire quanto è performante quella che abbiamo già sperimentato nella nostra città.

Quindi si apre naturalmente alle piattaforme nel momento in cui sono migliorative di un servizio che già oggi viene ritenuto direi buono. Per quanto riguarda l'utilizzo degli NCC su Bologna, in effetti anche in Commissione avevamo affrontato questa importante esigenza, che effettivamente c'è, tenendo presente che i taxi hanno la possibilità comunque di attivare delle tariffazioni notturne sul fuori urbano che sono già interessanti dal punto di vista del costo; però è preferibile, a meno uno non viaggi da solo, da quel punto di vista rivolgersi anche all'NCC perché si riesce comunque ad abbattere il costo del trasporto, quando lo si può condividere in più di una persona. È chiaro che se si muove da solo o in due in effetti a quel punto è molto più interessante il taxi.

Per quanto riguarda i target, come venivano definiti, con esigenze specifiche, questo lo abbiamo detto. Un elemento che invece mi premeva sottolineare, ripreso dal consigliere Stella, è legato ai requisiti morali e soggettivi di coloro che possono affiancare un titolare di licenza taxi nel servizio. Sono a tutti gli effetti i medesimi rispetto ai titolari della licenza, quindi individuati attraverso bando, i contratti devono essere registrati e naturalmente ne deve essere data comunicazione attraverso PEC allo Sportello Unico Attività Produttive, che acquisisce e rende disponibili queste informazioni in qualsiasi momento per le forze dell'ordine e la Polizia Locale, che esercita l'attività di controllo. Anche da questo punto di vista la speranza è quella che ci sia un aumento e un allargamento numerico di coloro che possono prendere questo servizio, tutti (lavoratrici e lavoratori) assolutamente coinvolti nel far sì che questo sia un servizio di trasporto pubblico non di linea al massimo della qualità. Grazie”.

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

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 24

Consiglieri votanti: 24

Favorevoli 24: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Bignardi, Connola, De Maio, Fabbri, Giacobazzi, Prampolini, Reggiani, Santoro, Venturelli.

**PROPOSTA N. 2525/2023 PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO N. 5435/2021  
PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICO-EDILIZIA DELL'AREA  
IDENTIFICATA CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALI: 15 E 686, POSTA IN  
MODENA, VIA XXII APRILE – VIA BUSANI – ZONA ELEMENTARE N. 681 – AREA  
18. APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS  
DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001**

Il PRESIDENTE: “Mettiamo in trattazione la proposta di delibera n. 2525: “Permesso di costruire convenzionato n. 5435/2021 per la trasformazione urbanistico-edilizia dell’area identificata catastalmente al foglio 129, mappali: 15 e 686, posta in Modena, via XXII aprile – via Busani – zona elementare n. 681 – area 18. Approvazione schema di convenzione urbanistica ex art. 19 bis della legge regionale 15/2013 e art. 28 bis del DPR 380/2001”.

La delibera è stata licenziata nella seduta della Commissione consiliare del 18 luglio scorso e la presenta l’Assessora Vandelli. Prego, Assessora, per la presentazione della delibera”.

L’assessora VANDELLI: “Grazie Presidente. Vado molto velocemente perché abbiamo già avuto modo di vederla in Commissione, quindi non c’è necessità di un’illustrazione. Stiamo parlando di un lotto già urbanizzato a suo tempo perché insisteva la vecchia bocciofila di Modena Est, area che è stata dismessa per oltre circa vent’anni e che è stata quindi acquisita da una famiglia che oggi intende realizzare lì un piccolo insediamento residenziale.

Il progetto viene sviluppato attraverso un permesso di costruire convenzionato in quanto, anziché procedere con la realizzazione di un’unica palazzina, e quindi potevano secondo il vecchio piano procedere anche con un titolo diretto, avendo scelto di fare un frazionamento, e quindi tecnicamente una ristrutturazione urbanistica, occorre procedere con un permesso di costruire convenzionato in modo da verificare che la ripartizione dei lotti abbia una sua coerenza intrinseca ovviamente, quindi la valutazione sul frazionamento all’inizio dell’urbanistica del secolo scorso si chiamavano piani di lottizzazione. Viene fatta una lottizzazione, l’area viene suddivisa, viene suddivisa in tre lotti e la capacità edificatoria che non viene neppure utilizzata tutta quella che era potenzialmente possibile, che erano diciannove alloggi e invece ne vengono fatti quattordici, quindi come questi 14 alloggi vengono distribuiti.

Interessante è l’operazione di riqualificazione e l’aver contribuito a questo intervento alla sistemazione di due tratti, in particolare quello di via XXII Aprile, sul lato della vecchia Polisportiva, in stato di grave abbandono, e di via Busani. Su via XXII Aprile viene continuato il viale alberato, che arriva fino al parcheggio in fondo alla strada, e proprio l’esistenza di un grande parcheggio pubblico, che era quello della vecchia polisportiva, ci consente di non far realizzare ulteriori parcheggi pubblici, ma monetizzarli. La proprietà quindi rimane nella disponibilità piena delle aree che avrebbero dovuto essere posti auto e al posto quindi di realizzare e cedere le aree per i parcheggi pubblici viene monetizzato.

È un intervento che è coerente con le norme precedenti, ma garantisce anche le RIE, come da normativa vigente del PUG, e concorre in modo significativo sulla qualità ecologico-ambientale del contesto per le scelte che vengono fatte per l’ampia permeabilità e anche per gli edifici in classe A1 e A2 che questi tre lotti proporranno ai nuovi detentori di questi alloggi.

Quindi le urbanizzazioni si riducono a poche opere. Il primo edificio è collegato al permesso di costruire e gli altri due interventi invece potranno essere realizzati entro cinque anni dalla sottoscrizione della convenzione”.

Non ricevendo richieste di intervento, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la sotto riportata proposta di deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 23

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 23: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Baldini, Bignardi, Connola, De Maio, Fabbri, Giacobazzi, Reggiani, Santoro, Prampolini, Venturelli.

**PROPOSTA N. 2526/2023 CONVENZIONE URBANISTICA RELATIVA AL PERMESSO  
DI COSTRUIRE N. 689/2021, VIA FOLLONI, ZONA ELEMENTARE 620, AREA 04,  
PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO CAPANNONE PRODUTTIVO.  
APPROVAZIONE SCHEMA DI CONVENZIONE URBANISTICA EX ART. 19 BIS  
DELLA LR 15/2013 E ART. 28 BIS DEL DPR 380/2001**

Il PRESIDENTE: “Mettiamo in trattazione la proposta di delibera n. 2526: “Convenzione urbanistica relativa al permesso di costruire n. 689/2021, via Folloni, zona elementare 620, area 04, per la realizzazione di un nuovo capannone produttivo. Approvazione schema di convenzione urbanistica ex art. 19 bis della legge regionale 15/2013 e art. 28 bis del DPR 380/2001”.

La delibera è stata trattata e licenziata nella seduta della Commissione consiliare del 18 luglio scorso e la presenta l’Assessora Vandelli. Prego, Assessora, per la presentazione”.

L’assessora VANDELLI: “Anche in questo caso sarò veloce. Abbiamo approfondito in sede di Commissione. Si tratta di un progetto di riqualificazione edilizia, non di ristrutturazione urbanistica. Riqualificazione edilizia perché stiamo parlando di un lotto sul quale già insisteva un fabbricato demolito circa quindici anni fa, quindi non si vede più fisicamente. Quindi un nuovo capannone che viene realizzato in un contesto che vede un proliferare di attività di tipo artigianale. Questo è un piccolo magazzino perché stiamo parlando di circa 3 mila metri quadrati di depositi, con una piccola parte sul fronte di via Emilia Est invece a uffici.

Molto altro non c’è da dire. L’occasione di questo intervento è anche mettere a posto una mancata cessione di una strada, che è quella che conduce a Terracielo. Era una cessione che doveva essere fatta da illo tempore e abbiamo molte di queste situazioni di cessioni non avvenute. Si formalizza anche quella cessione e ovviamente vengono cedute al Comune le aree dei parcheggi pubblici sempre fronte strada via Emilia Est. Vengono risistemati tutti i fronti su via Folloni in modo da riqualificare anche le strade laterali e quindi concorrere a una maggiore qualità del contesto.

Aggiungiamo che rappresentano il 15 per cento di permeabilità, come previsto dalle norme previgenti, cioè col vecchio piano. Quella norma sulla permeabilità che ha imposto quindi anche alle aree produttive di avere queste performance di tipo ecologico-ambientale.

Molto altro non c’è da dire. È un ulteriore elemento. Stiamo parlando di circa 6 mila e passa metri quadrati di superficie del territorio già urbanizzato, che viene anche questo riqualificato e restituito di qualità alla città”.

Non ricevendo richieste di intervento, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la sotto riportata proposta di deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 23

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 23: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Baldini, Bignardi, Connola, De Maio, Fabbri, Giacobazzi, Prampolini, Reggiani, Santoro, Venturelli.

## **PROPOSTA N. 2664/2023 COMUNICAZIONI DEL SINDACO – NOTIZIA DELLA SCOMPARSA DI MARC AUGÈ**

Il PRESIDENTE: “Prima di passare al punto successivo, anche accogliendo gli ospiti, sull’informazione che sapete relativa al PUMS, la parola al Sindaco per una comunicazione”.

Il sindaco MUZZARELLI: “Purtroppo è una comunicazione negativa perché abbiamo ricevuto poco fa una triste notizia. È scomparso oggi a 87 anni Marc Augè, grande antropologo, etnologo, scrittore, filosofo, membro del Comitato scientifico del Festival della Filosofia.

Desidero ricordarlo anche in quest’Aula consiliare per il grande legame che Augè aveva con la nostra città. Era nato a Poitiers, in Francia, il 2 settembre 1935. Ha dato un grande contributo per rendere ogni anno migliore e di altissimo livello il festival. Il Festival della Filosofia lo ricorda in questo modo: “È stato un grande maestro, come l’idea che le nostre pratiche culturali siano immerse in sistemi simbolici che è indispensabile studiare con gli strumenti dell’antropologia: una disciplina che Augè, grande specialista del terreno africano, ha praticato anche rivolgendo quel particolare tipo di sguardo alle nostre società, nella convinzione che, per essere intelligibili, i processi culturali implichino che nella loro analisi ci rendiamo stranieri a noi stessi”.

Era stato a lungo presidente dell’École des hautes études di Scienze Sociali di Parigi. Dover aver contribuito allo sviluppo delle discipline africanistiche ha elaborato un’antropologia dei mondi contemporanei attenta alla dimensione rituale del quotidiano e della modernità.

Instancabile viaggiatore, ha dedicato molti suoi lavori alla mobilità umana nel mondo, ai non luoghi in cui confluiscono e transitano ogni giorno milioni di persone e da questo enorme afflusso riesce a costruire relazioni significative.

In questo senso era intervenuto a sostegno del progetto Periferie di Renzo Piano che, come noto, ha riguardato anche Modena con il Parco XXII Aprile, ricordando che ogni giorno le piazze centrali delle città italiane restano un luogo pubblico, diventano spazio attrattivo per turisti e stranieri. Citando le sue splendide parole, la funzione simbolica della frontiera è definita dal passaggio. Passaggio da un luogo a un altro. La nostra epoca non vuole saperne di frontiere, proprio perché pensa di ricostruire muri. E i muri chiudono il nostro sguardo verso l’altro, mentre la frontiera indica la presenza dell’altro.

Lo ricorderemo anche durante il festival e credo che sia importante fare alla famiglia le nostre condoglianze e il ricordo intero della città”.

Il PRESIDENTE: “Propongo un minuto di silenzio”.

*(L’Aula, in piedi, osserva un minuto di silenzio)*

Il PRESIDENTE: “Abbiamo bisogno di qualche minuto di tempo per poter organizzare il punto successivo. Vi chiedo però, visto che non sarà un’informativa brevissima, di non allontanarvi troppo dall’Aula e di rimanere a disposizione per riprendere appena possibile”.

*(La seduta, sospesa alle ore \*\*\*\*, riprende alle ore \*\*\*\*)*

## **PROPOSTA N. 2642/2023 PUMS 2030 – PRESENTAZIONE DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SULL’HUB INTERMODALE**

Il PRESIDENTE: “Riprendiamo i lavori, che, come sapete, riguardano informazione da parte dell’Assessora Filippi insieme ad alcuni altri ospiti sul tema “PUMS 2030 – Presentazione degli studi di fattibilità sul trasporto pubblico locale e sull’hub intermodale”.

L'importanza strategica di questa informativa credo che sia nota a tutti. Tra l'altro su questo argomento il Consiglio stesso si è espresso più di una volta non solo all'interno del PUMS, quindi insieme all'Assessore abbiamo convenuto di svolgere questa informativa all'interno del Consiglio e non solo all'interno della Commissione. Ovviamente sarà possibile fare domande; inviterei più domande che non interventi di tipo politico, anche perché anticipo che la presentazione sarà piuttosto corposa.

Quindi lascerei la parola all'Assessora Filippi per introdurre, dopodiché se ci sono domande o per qualsiasi tipo di intervento riprenderò il coordinamento. Intanto lascio la presentazione degli ospiti da remoto all'Assessora Filippi, che dirà anche il ruolo. Io saluto invece Stefano Reggianini, attuale amministratore unico di AMO (Agenzia della Mobilità di Modena), che è l'agenzia promotrice. Prego, Assessora Filippi, per la presentazione più nel dettaglio e grazie anche agli ospiti che da remoto ci illustreranno i progetti.

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. Ringrazio di questa modalità di presentazione di questi studi, che naturalmente sono molto importanti. È passato molto tempo ed effettivamente sono arrivate tante sollecitazioni affinché fossero resi pubblici. Come potrete rendervi conto direttamente gli studi sono molto corposi.

Io faccio davvero un'introduzione molto breve, giusto per ripercorrere quello che è successo dal momento in cui siamo partiti a realizzare questo percorso. Questo Consiglio comunale ha approvato il PUMS tre anni fa (luglio 2020) e da allora nonostante tutto quello che è successo, quindi pandemia, crisi economica, sociale, energetica e climatica, tante delle azioni che erano ricomprese all'interno di quel piano su temi affrontati quali la pedonalità, la ciclabilità, l'infrastrutturazione elettrica e investimenti sui mezzi pubblici, il tema della cultura e della mobilità sostenibile sono stati portati avanti.

Tengo a precisare che sono stati affidati grazie soprattutto ai finanziamenti che avevamo ricevuti dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la gran parte degli studi di approfondimenti che erano necessari a integrare il piano. Di questi, due in particolare, ma che sono diventati tre, sono quelli relativi al capitolo del trasporto pubblico locale. Ci eravamo presi l'impegno, fin dall'approvazione del piano, insieme all'Agenzia della Mobilità di Modena, di approfondire quel capitolo specifico e avviare un'ampia riflessione per rendere questa modalità di spostamento sostenibile attraente.

Quello che dice sinteticamente il PUMS sul capitolo del trasporto pubblico locale è che se vorrà essere appetibile dovrà basarsi su una nuova gerarchizzazione dei servizi composta da una rete primaria, costituita dagli assi ferroviari esistenti, integrata dai servizi extraurbani su gomma che insistono sulle principali radiali di accesso alla città, mentre a livello urbano si prevede di organizzare un sistema basato su tre o più linee portanti ad alta frequenza in grado di connettere velocemente i principali poli attrattori. Completano il servizio ulteriori linee di adduzione per la copertura territoriale.

Quindi la strategia di base è quella di costruire un piano di riassetto complessivo del trasporto pubblico locale che metta a sistema la revisione delle linee del trasporto urbano, quindi un sistema di trasporto preferenziato e veloce, che sia realmente in competizione con l'uso del veicolo privato, adottando la tecnologia BRT (Bus Rapid Transit) completamente elettrica.

Il recupero dello spazio strategico della stazione ferroviaria, che verrà libero dallo spostamento dello scalo merci a Cittanova Marzaglia per realizzare un importante nodo intermodale ferrogomma, nonché di servizi legati alla ciclabilità ed eventuali ulteriori servizi, uno spazio che diventa il cuore e il baricentro degli spostamenti urbani ed extraurbani delle persone sia su gomma sia su ferro. In terzo luogo la comparazione di più soluzioni tecnologiche sulle linee Modena-Sassuolo per capire se si possano risolvere le numerose con la viabilità ordinaria, in particolare nel momento in cui verrà introdotto il sistema di controllo marcia treno, un sistema di sicurezza assolutamente fondamentale, ma che potrebbe ripercussioni negative per un allungamento dei tempi di chiusura degli otto passaggi a livello insistenti sulla città di Modena in particolare. È anche questa la ragione

per cui in accordo con FER (Ferrovie Emilia-Romagna), è in fase di costruzione il sottopassaggio di via Panni e sono in corso accordi per quello di via Morane; indipendentemente dalla tecnologia, quindi ci illustreranno le tipologie di mezzi che possono eventualmente sfruttare quell'infrastruttura, l'asse della Modena-Sassuolo rimarrà comunque esclusivamente dedicata al trasporto pubblico locale e la risoluzione parziale delle interferenze non potrà che favorirne la sicurezza e la preferenzialità.

Questi erano i tre punti indicati nel PUMS e che sono stati oggetto dell'avviso di manifestazione di interesse che tra febbraio e la primavera del 2021 l'Agenzia per la Mobilità di Modena su mandato del Comune ha pubblicato l'affidamento di questi studi con l'obiettivo di produrre scenari finalizzati all'acquisizione sostenibile di nuova clientela al trasporto pubblico locale anche e soprattutto mediante una redistribuzione modale in accordo principalmente con il PUMS 2030 del Comune di Modena e con quelli del Comune di Carpi e del distretto ceramico, nonché con il PRIT della Regione.

Una visione quindi di area vasta che sarà la base di un confronto con i cittadini, con le realtà rappresentative (stamattina abbiamo fatto un incontro con il tavolo dell'economia), con i territori della provincia e con la Regione, che potrà essere fondamentale qualora si rendessero disponibili nuove risorse ministeriali per investimenti sul trasporto rapido di massa e che potrà costituire la base di gara per l'affidamento del servizio del TPL che dovrà essere bandita entro il 2026.

L'incarico è stato affidato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese NET Engineering Spa, che è rappresentato dall'architetto Jacopo Ognibene e dal dott. (...), l'ingegner Paolo Rossi dello studio TTA (Trasporti, Territorio e Ambiente), che oggi illustreranno gli studi e che naturalmente ringrazio, così come ringrazio l'Agenzia e il grande lavoro fatto in questi anni. Ci siamo confrontati tanto su questi tre studi, quindi è una delle motivazioni per le quali si sono dilatati un po' i tempi rispetto a quelle che erano le aspettative. L'allora amministratore unico Andrea Burzacchini, il direttore che è da poco andato in pensione Alessandro Di Loreto, l'attuale amministratore unico Stefano Reggianini, così come i suoi collaboratori Massimiliano Cantoni e Daniele Paolino, che è il mobility manager dell'agenzia, così come naturalmente i nostri tecnici dell'Ufficio Mobilità e Traffico, che hanno presidiato da subito e da sempre questo lavoro.

La frequenza degli studi è quella di partire con lo studio sulla revisione delle linee del trasporto pubblico urbano, che verrà rappresentata dall'ingegner Carlo Rossi e immagino anche dal dott. (...), per quella che è l'analisi costi/benefici, se non sbaglio. Seguiremo con lo studio sulla comparazione di varie tecnologie sulla linea ferroviaria Modena-Sassuolo, per concludere poi con lo studio sull'hub intermodale.

Sulla presentazione speriamo di rimanere in tempi contenuti, quindi una mezz'oretta per i primi due e una ventina di minuti per il terzo, per poi naturalmente lasciare spazio alle vostre domande. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego”.

Il dott. ROSSI: “Buonasera a tutti. Gli obiettivi del progetto sono già stati ricordati dall'Assessore. Noi ne abbiamo voluti ricordare tre particolarmente rilevanti, che sono la progettazione di un sistema di trasporto pubblico unitario, quindi un servizio indifferenziato per tutte le categorie di utenza, il garantire l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze del servizio urbano e assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione tra i servizi. Il tutto costruito rispetto a una rete portante che preferibilmente dovrà essere effettuata in sede riservata e con la preferenziazione semaforica, due delle caratteristiche dei BRT (Bus Rapid Transit) citati prima dall'Assessore.

La rete di progetto quindi è costituita da una rete portante data da quattro linee BRT, una di queste, che può già dall'istante iniziale essere alimentata come linea filoviaria, quindi con un completo utilizzo delle infrastrutture esistenti, e le altre tre linee BRT portanti invece saranno delle linee alimentate con mezzi completamente elettrici o a idrogeno, a seconda di quello che sarà poi lo sviluppo del parco mezzi previsto dagli operatori. Comunque mezzi che non inquinano localmente.

È prevista la realizzazione congiuntamente di una rete secondaria, composta anche questa da due linee filoviarie per il completo riutilizzo delle infrastrutture esistenti sulle quali si è investito e manutenuto nel tempo, oltre a ulteriori sette linee complementari che vanno a completare la rete. I BRT presso i loro capolinea vedranno la realizzazione dei mobility point, dei luoghi fisici di interscambio previsti dal PUMS dove sarà possibile interscambiare tra le diverse modalità di trasporto, quindi sia esso l'autobus extraurbano piuttosto che l'autobus urbano, la mobilità privata, la mobilità sostenibile, con anche la presenza di velostazioni, bike sharing e quant'altro. La rete portante – qua ne vediamo una vista complessiva – sarà composta dalle quattro linee; la linea blu, in una delle sue due diramazioni (quella di Gottardi) sarà completamente filovaria fin dall'inizio, ma i mezzi filoviari che stanno entrando oggi nel parco mezzi dell'operatore consentono anche di percorrere delle tratte senza la linea aerea, e quindi tutta la linea blu è effettuabile con questa tipologia di mezzi.

Abbiamo quattro linee che vanno sostanzialmente nel loro insieme a coprire una porzione di territorio che risponde a circa il 70 per cento dei residenti e delle attività sul territorio di Modena. Rispetto a queste linee si prevede un calendario standard feriale e festivo, senza particolari riduzioni nei diversi periodi dell'anno, delle elevate frequenze nell'arco di tutta la giornata; dalle 7.00 fino alle 20.00 si prevedono frequenze di ogni dieci minuti, poi nelle fasce orarie seriali o di prima mattina ci sono frequenze anche un po' più basse, ma ragionate rispetto a una domanda di mobilità ridotta.

Ho detto anche dopo le 22.00 perché effettivamente in questo progetto stiamo ragionando di estendere fino alla mezzanotte il servizio di trasporto pubblico, non solo per le linee portanti, ma anche per quelle secondarie. Ho già citato il fatto che il 70 per cento della popolazione e degli addetti sono a una distanza inferiore ai 300 metri dal servizio delle reti portanti, mentre la rete secondaria segue alcuni indirizzi progettuali e alcuni criteri più specifici. Innanzitutto la valorizzazione delle infrastrutture aree filoviarie che oggi esistono, un indirizzo legato alla funzione, cioè completare la copertura del territorio urbano che non è servita dalla rete portante dei BRT e quindi implicitamente addurre, portare i passeggeri, alla rete portante in modo da poter velocemente spostarsi e arrivare a destinazione.

Il tutto anche in una logica di economia delle risorse, andando a ridurre le sovrapposizioni tra le diverse linee, mantenendo di fatto un perimetro di quelli che sono gli attuali servizi (perimetro territoriale naturalmente). La fascia oraria anche nel caso della rete secondaria sarà estesa dalle 5.00 alle 24.00. Come detto, due delle linee sono quelle evidenziate in colore viola in questa mappa e sono linee completamente effettuabili con il filobus; da capolinea a capolinea l'infrastruttura è già oggi completamente esistente. La rete secondaria, come vedete da questa immagine, va a coprire quasi tutto il territorio comunale fino ad arrivare a servire il 94 per cento della popolazione e il 96 per cento degli addetti sul territorio comunale in un raggio di 300 metri. È un criterio prettamente geografico, il che significa che quella percentuale restante della popolazione potrebbe essere servita nel raggio di 305 o 310 metri e qua non lo andiamo a rilevare.

C'è da dire che alle due reti portante e secondaria che abbiamo appena visto si andranno ad aggiungere anche i servizi a prenotazione, i servizi cosiddetti a chiamata, quindi vanno a estendere il raggio d'azione delle linee di trasporto pubblico. La rete complementare avrà nelle fasce orarie di punta una frequenza di quindici minuti, mentre nelle fasce orarie di morbida la frequenza prevista è ai venti minuti. Le fasce di punta sono le fasce in cui si ha la maggioranza degli spostamenti, mentre le fasce di morbida sono quelle fasce orarie in cui c'è meno movimento di persone sul territorio.

In generale il progetto prevede un incremento della produzione di servizio di trasporto pubblico urbano pari a circa il 29 per cento, quindi passare da 4 milioni 600 mila chilometri a 6 milioni di chilometri. È un incremento consistente, coraggioso, ma sicuramente utile per poter aumentare il numero di utenti che si rivolgono al trasporto pubblico per i loro spostamenti e quindi ridurre la congestione stradale e di conseguenza l'incidentalità e tutti i costi che la mobilità privata produce sul territorio.

L'insieme delle linee – questa matrice si legge mettendo insieme le righe e le colonne, i codici ipotetici delle linee, che non sono sicuramente quelli definitive – mettendo insieme righe e colonne, dove troviamo il verde, vediamo che esiste l'interscambio tra due linee, quindi quello che vediamo è che effettivamente con un solo interscambio quasi tutta la città è raggiungibile con il trasporto pubblico. Ci sono dei piccoli casi eccezionali su linee particolarmente periferiche, che invece richiedono due interscambi, ma oggi la situazione è del tutto analoga, se non peggiore, di quella che stiamo vedendo qua.

In termini di numeri, chiaramente tutto lo studio è supportato da strumenti di simulazione trasportistica (sono strumenti particolarmente tecnici) che consentono anche di stimare quanti saranno gli utenti attesi che utilizzeranno il trasporto pubblico nelle condizioni di progetto. Come vedete, dato il riferimento attuale, si prevede un incremento fino all'85 per cento degli utenti che utilizzeranno il trasporto pubblico. Questi utenti fruiranno di una rete ben organizzata che consente di ridurre i tempi di interscambio rispetto ai tempi attuali, di ridurre le distanze di viaggio, il che significa che i percorsi sono più diretti rispetto a quelli che oggi vengono effettuati dal trasporto pubblico, e potranno fruire di una riduzione del tempo di viaggio e conseguente incremento della velocità del viaggio. Questo soprattutto grazie alle corsie preferenziali, alla sede riservata per le linee di BRT, oltre al fatto che le linee di BRT avranno una distanza tra le singole fermate un poco più ampia rispetto alle linee del servizio urbano addizionali, che fa sì che ci possano essere nei tempi di sosta in fermata che complessivamente nello sviluppo della linea siano leggermente più bassi perché c'è qualche fermata in meno. Questo proprio per favorire la velocità dello spostamento sulla rete portante.

In termini realizzativi abbiamo stimato un cronoprogramma di massima che prevede, nell'ipotesi ovviamente di non operare su tutte le linee BRT in contemporanea, soprattutto dal punto di vista dei cantieri che dovranno essere realizzati per mettere in atto questo progetto, cinque anni di lavoro, quindi parliamo di un progetto di medio termine; non è un progetto attivabile all'istante zero, se non su alcune anticipazioni che possono essere fatte su alcune linee, come ad esempio sulla linea blu, che abbiamo visto prima, che già oggi è dotata di infrastruttura filoviaria. Lì può essere realizzato un servizio come quello progettato, ma non con tutte le stesse caratteristiche, perché non ci sono abbastanza corsie preferenziali e i semafori che danno la priorità al trasporto pubblico, comunicando di fatto mezzo semaforo. Questi cantieri e questi adattamenti dovranno essere fatti.

Abbiamo voluto anche riportare in questo progetto più che preliminare – siamo nell'ambito della pianificazione e non della progettazione – alcuni elementi chiave che ci dicono a che cosa si va incontro. Innanzitutto ho parlato di corsie preferenziali o strade riservate al trasporto pubblico. Perché dobbiamo realizzarle? Perché se vogliamo una rete portante più veloce, dobbiamo fare sì che il mezzo pubblico non sia rallentato dalle auto. Chiaramente in un uso promiscuo della strada possiamo pensare all'autobus che sta viaggiando e a un certo punto si deve fermare perché davanti ha un'auto che sta parcheggiando, si perde del tempo, mentre in una rete di trasporto pubblico in modalità BRT questo non può avvenire. Quindi vanno riservate delle corsie di marcia o in alcuni casi delle strade al trasporto pubblico e su questo abbiamo fatto una serie di analisi che ci dicono come sono le strade di Modena in termini di larghezza e dove effettivamente si possono riservare o dove ci potrebbe essere un fabbisogno di riservare la sede stradale all'autobus. Ovviamente non abbiamo neanche preso in considerazione l'ipotesi di costruzione di nuove strade, anche perché parliamo di un ambito già densamente urbanizzato.

Abbiamo fatto delle macro stime. Parliamo di un livello di pianificazione delle stime sulle strade, di cui stavo parlando prima, di dove potrebbe essere necessario andare a ridurre gli spazi dedicati alla sosta delle auto, che già in ambito del PUMS è disincentivata, ma perdi più, se noi pensiamo all'implementazione di un progetto di trasporto pubblico che può portare molti più passeggeri – quasi il doppio di quelli che porta oggi – sicuramente il fabbisogno di sosta sarà inferiore rispetto a quello attuale, quindi si può pensare che in alcune aree a perimetro del centro storico e nelle aree più pregiate della città possano non avere anche alcune parcheggi in strada. Parcheggi in strada che del resto sarebbero comunque garantiti in un bilancio complessivo dal fatto che sono previsti alcuni

parcheggi di interscambio nell'ambito del PUMS e ci sono anche i parcheggi in prossimità dei mobility point, che ho citato prima, che sono presso i capolinea del trasporto pubblico, in particolare della rete portante.

Per quanto riguarda i mobility point, non ci siamo inventati niente, il PUMS già li descriveva e promuoveva e qua li abbiamo solo riportati a memoria di tutti per far comprendere che cosa sono, ovvero luoghi di interscambio dove si incontrano l'autobus, la stazione di ricarica per il veicolo elettrico, il parcheggio, la velostazione o la rastrelliera per le biciclette, magari un chiosco informativo che ci consente di poter avere informazioni sulla città e su come ci si muove in città e chiaramente può ospitare ad esempio il bike sharing o il car sharing come elementi a corredo per la mobilità urbana.

I mobility point previsti sono in numero abbastanza limitato (non stiamo parlando di un numero esagerato) di punti di interscambio; sono quelli che vedete evidenziati in giallo, ai quali si aggiunge l'hub intermodale, che è qualcosa di più di un mobility point, che è previsto in prossimità della stazione e dopo l'architetto Ognibene vi andrà a illustrare il progetto di questo. Con questo ho concluso. Forse sono riuscito anche a recuperare qualcosa nel tempo. Spero che siate riusciti a sentirmi”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. Prego, dott. Ognibene”.

Il dott. OGNIBENE: “Vediamo subito l'argomento dello studio di fattibilità sulle ipotesi esplorative per la linea Modena-Sassuolo, che riguarda un ventaglio di soluzioni possibili su se e come trasformare la linea a favore di una maggiore attrattività rispetto ai passeggeri, rispetto alla domanda di mobilità che abbiamo.

La situazione attuale è abbastanza nota, l'unica grossa differenza è stata l'introduzione di materiale rotabile moderno, abbiamo un cadenzamento vicino ai quaranta minuti, quindi una frequenza che non è memorizzabile da parte degli utenti e l'impossibilità dei sistemi di segnalamento attuali di scendere sotto questa frequenza. Non è stato riconfermato il cadenzamento a trenta minuti per tutta una serie di problemi.

Il tempo di percorrenza è 38 minuti tra Sassuolo e Modena e una utenza particolarmente bassa, di 2 mila passeggeri al giorno in un giorno feriale e scolastico, che corrispondono alla corsa più carica che aveva la metà dei posti a sedere liberi. Questa è una fotografia purtroppo abbastanza impietosa.

Sulla linea sono stati fatti e sono in corso ovviamente degli investimenti di ammodernamento che vanno dalla soppressione di alcuni passaggi a livello (via Panni, sottopasso Morane, uno scavalco ferroviario, di cui sono partiti i lavori, a Sassuolo) e ciononostante sono interventi che solo in maniera marginale riescono a dare un beneficio per l'utente. In realtà il beneficio è per chi non sta sulla ferrovia e danno un beneficio per gli automobilisti.

La linea attuale ha un flussogramma molto contenuto nell'ora di punta e un orario con cadenzamento di quaranta minuti. Il primo scenario che abbiamo esplorato è quello di un'evoluzione necessaria e di provare ad aumentare l'attrattività per l'utenza, quindi se rimane una ferrovia, che cosa è necessario fare per rendere questa ferrovia più attrattiva e più interessante mantenendo un esercizio ferroviario. Abbiamo esplorato due scenari: uno in cui il cadenzamento scende da 40 a 30 minuti sull'intera linea, con treni che effettuano tutte le fermate, mantenendo il tempo di percorrenza intorno ai 38 minuti, con la realizzazione di due punti di incrocio, e poi un altro scenario che, a fronte della stessa quantità di investimenti, a parte il numero di treni, inserisce alcuni treni veloci fra la stazione piccola e Sassuolo. Treni veloci che fanno fermata soltanto a Baggiovara, Formigine e Fiorano. Quindi treni veloci che hanno un tempo di percorrenza ovviamente più contenuto (intorno ai 25 minuti), tenendo conto che riducono le fermate e anche la lunghezza dei servizi.

L'effetto è abbastanza interessante di questo scenario; il problema di fondo è che è necessario costruire e realizzare un maggior numero di punti di incrocio, quindi due nuovi punti di incrocio, che hanno un costo abbastanza significativo anche dal punto di vista di inserimento nel contesto

urbano. Abbiamo poi esplorato ulteriori scenari di trasformazione della linea o del canale urbano della linea esistente facendoci viaggiare delle cose differenti. La prima è una trasformazione in tramvia, quindi non solo la sostituzione del materiale rotabile; oggi esistono tram a scartamento urbano, ma la maggior parte dei tram moderni adottano lo scartamento ordinario, che è lo stesso delle ferrovie. Il tram va alimentato a 750 volt (non a 3 mila volt), come la ferrovia, quindi richiede anche l'adeguamento della linea aerea, avrebbe il vantaggio che, non essendo un treno, l'esercizio tramviario, prevede la risoluzione dei passaggi a livello con una semaforizzazione semplice, quindi con una riduzione del perditempo per tutti.

Il vantaggio ulteriore è che si possono infittire, a parità di tempo di percorrenza, siccome il tram accelera e frena più velocemente, il numero di fermate e ovviamente anche la frequenza, essendo mezzi di capacità leggermente inferiore, si aumenta riducendo il cadenzamento.

L'ulteriore vantaggio è che la trasformazione in linea tramviaria permette di ridurre l'effetto barriera dato dalla presenza della ferrovia, quindi si aumenta in maniera significativa, passando da 24 a 52 i punti in cui è possibile in automobile o soltanto a piedi in bicicletta attraversare la linea e quindi di fatto si va a riconnettere in maniera molto più fitta e molto più puntuale il contesto urbanizzato.

Vedete le nuove fermate segnate in rosso, rispetto a quelle esistenti. Aumentano in maniera significativa; rimane il problema della trasformazione in tramvia, che è l'ingresso in stazione. La linea ferroviaria Modena-Sassuolo, se esercita con un mezzo di tipo tramviario al posto del treno, impone alla stazione centrale di tagliare il binario e di essere completamente segregata dalla ferrovia. Questo è un problema su cui torneremo successivamente.

Abbiamo esplorato due scenari di tipo tramviario preliminari, quindi sulla ferrovia stessa con l'utilizzo, che ho appena detto che è impossibile, del binario ferroviario fino ai binari alti della stazione, con una frequenza intorno ai quindici minuti. Qui abbiamo una frequenza che è più che sufficiente a trasportare non solo la domanda attuale, ma anche avere un incremento significativo di domanda, al costo di un punto di incrocio. Lo scenario a quindici minuti – vedete l'effetto che potrebbe avere nel caso della tratta tra Formigine e la stazione piccola – sicuramente ha un incremento molto significativo per effetto dell'incremento del numero di fermate e dell'incremento della frequenza. Non tanto della velocità, che rimane invariata.

La seconda opzione infrastrutturale è la pavimentazione, quindi si asfalta il sedime ferroviario, per farci viaggiare un BRT, cioè un autobus da 18 metri, un autobus ordinario, che può essere elettrico, quindi non filoviario (abbiamo esplorato la filovia, ma ha un costo eccessivo per dover posare la linea aerea), o a idrogeno, che viaggia su questa sede stradale. Qui vedete l'esempio, che è uno degli esempi più noti in Italia, che è il Metromare di Rimini, in esercizio da qualche anno, con le fermate molto accoglienti. Verrebbero realizzate ovviamente delle fermate più piccole rispetto a una fermata ferroviaria; dobbiamo ospitare mezzi, quindi non pongono grossi problemi da quel punto di vista. Stesso tempo di percorrenza, paragonabile a quello dell'attuale ferrovia, con ovviamente il maggior numero di fermate.

Qui abbiamo immaginato ovviamente di poter integrare questo servizio anche a livello urbano con la possibilità di proseguire in campo urbano. Una prima ipotesi è quella di attestamento a Porta Nord, uscendo dal sedime prettamente ferroviario, che verrebbe ovviamente asfaltato, poco dopo il cavalcavia, e proseguendo sulla Nonantolana ci si attesta a Porta Nord. Ovviamente ci sarebbe il problema del collegamento e di interscambiare con il ferro e soprattutto con le linee urbane, dovendo attraversare il sottopasso lungo che collega Porta Nord alla stazione.

In questo caso abbiamo potuto tirare la frequenza con quattro nuovi punti di incrocio, che sono più piccoli, quindi un po' più economici, fino a 12 minuti, con risultati abbastanza interessanti dal punto di vista dell'utenza trasportata e dalla riduzione di percorrenza in auto lungo l'itinerario. Tutte le simulazioni che abbiamo fatto tengono conto anche della possibilità di effettuare park & ride alle stazioni esterne e proseguire verso Modena, lasciando l'auto in parcheggio.

L'ipotesi che abbiamo esplorato è quella dal punto di vista tecnologico di un mezzo a batteria, che si può ricaricare al capolinea iniziale, anche soltanto ai due capolinea, effettuando una ricarica ogni coppia di corse. Quindi tutto sommato riusciamo a garantire anche un mezzo a batteria, per quanto

tecnologia non più nuovissima, ma ancora in corso di consolidamento, nonostante le possibili perdite di carico.

Sia per il BRT sia per il tram un’ulteriore sequenza di scenari è quella che riguarda invece la penetrazione in campo urbano, quindi lo sfioccamento dalla linea ferroviaria all’altezza di via Divisione Acqui per proseguire verso la stazione in campo urbano. Qui abbiamo la possibilità di infittire significativamente sia con il tram sia con il BRT l’orario, quindi con una frequenza che da 15 potrebbe passare a 7 minuti e mezzo. In questo caso soltanto da Formigine a Modena in quanto anche estendendo la frequenza più alta a Sassuolo non abbiamo trovato una particolare convenienza, quindi un incremento di domanda particolarmente significativo.

Questo è il tracciato in campo urbano. Dopo la fermata Policlinico, la linea si instrada lungo via Divisione Acqui e via Piave per entrare su viale Crispi fino al fronte principale della stazione. Questo nell’ipotesi di tram 2 e BRT 2. Nel caso del BRT, per la dimensione dei mezzi e la tipologia di esercizio, si riuscirebbe a scendere addirittura a cinque minuti di frequenza, ma dovrebbero viaggiare come degli orologi svizzeri, cosa che abbiamo verificato sul Metromare di Rimini è abbastanza complesso perché permangono ampi tratti a semplice binario, quindi è molto difficile garantire una frequenza così alta, considerato che non ci sono possibilità di recupero in linea dei tempi di percorrenza.

In questo caso il BRT ha comunque una discreta efficacia paragonabile a quella del tram. Per il BRT abbiamo visto ulteriori scenari di sfioccamento urbano, uno dalla stazione piccola, attraversando il centro in direzione nord/sud fino ad arrivare alla stazione, e un altro invece dalla stazione piccola portandosi sulla via Emilia, quindi tangenti al quartiere Musicisti, per entrare in centro e proseguire verso la stazione.

Ulteriori due set di scenari riguardano invece il collegamento tra Sassuolo, Fiorano e Maranello, quindi l’estensione nella fascia pedemontana di tram e BRT. In questo caso, nel caso della linea tranviaria, abbiamo immaginato una sua prosecuzione all’interno del contesto più abitato, più densamente popolato, per garantire non solo la prosecuzione verso Modena, ma soprattutto la mobilità interna al distretto là dove sono concentrate la maggior parte delle residenze.

È stata fatta una scelta che dal punto di vista infrastrutturale e di inserimento urbanistico probabilmente è una scelta molto forte anche di riqualificazione urbana della statale storica, dando per scontato che con la serie di varianti parallele si servono, più che le residenze, luoghi di lavoro, ma che sono in qualche modo fortemente dispersi. L’obiettivo principale in questo caso è quello di rimanere connessi a una rete e a un territorio a favore dei residenti.

Qui vedete il flussogramma di questa ipotesi di estensione del tram fino a Fiorano e a Maranello con un effetto molto significativo nella mobilità interna al distretto ceramico. Sorprendente, ma in realtà non è così sorprendente, vi è il fatto che non vi sia un effetto drenaggio verso Modena perché comunque se parto da Fiorano o da Maranello in auto i tempi di percorrenza diretti, se sono diretto a Modena, sono purtroppo abbastanza più convenienti rispetto a prendere il tram da Maranello se devo andare fino a Modena.

Con il BRT abbiamo fatto lo stesso scenario, abbiamo esplorato uno scenario analogo lungo la linea di prosecuzione da Sassuolo a Fiorano e Maranello lungo la linea pedemontana, che dà risultati simili, paragonabili, e un altro scenario invece di tipo differente con la realizzazione di una linea di BRT nel contesto un po’ meno urbanizzato e un po’ più extraurbano tra Formigine e Maranello realizzando una sovrapposizione di collegamenti, quindi una corsa ogni due da Modena passa a Formigine, poi transita da Sassuolo per finire a Maranello e la corsa successiva fa l’inverso, ovvero da Formigine va prima a Maranello e poi si porta a Sassuolo. In questo modo abbiamo una doppia frequenza data dalla sovrapposizione tra Formigine e Modena e allo stesso una doppia frequenza tra Sassuolo e Maranello, cioè laddove abbiamo la maggior parte della domanda che avevamo visto precedentemente. Qui si vede anche l’effetto di maggior capacità di drenaggio nella relazione Maranello – Formigine – Modena, proprio perché altrimenti l’assenza di questo collegamento diventa meno attrattiva per chi oggi utilizza l’auto.

Abbiamo anche esplorato due soluzioni di tipo particolarmente innovativo tanto per avere uno scenario super top, che è quello dei sistemi a guida autonoma, che sono responsive, cioè sono in grado, grazie alla disponibilità di mezzi autonomi, di rispondere in maniera molto più puntuale a quelle che sono le richieste dell'utenza, quindi mezzi piccoli che si possono combinare tra di loro e che possono entrare in linea soltanto se ci sono utenti che ne richiedono il passaggio. In questo caso è interessante perché sono mezzi piccoli che si possono disperdere o andare a raccogliere su un territorio ristretto, ma adiacente alle fermate esistenti, e poi combinarsi in convogli lungo la tratta extraurbana, cioè lungo la linea. Per problemi di attestamento e anche di certificazione inizialmente abbiamo immaginato che questo servizio si attesti non a Modena, in stazione, ma faccia capolinea alla Benfra per rimanere interamente su sede segretata.

I numeri schizzano e andiamo a livelli di domanda particolarmente significativi, soprattutto nell'ipotesi (la 2) dell'estensione di raccolta e distribuzione diretta sul territorio, quindi door to door, porta a porta, che comunque utilizza l'infrastruttura sulla sua interezza.

Abbiamo fatto un ulteriore approfondimento riguardante la tecnologia treno-tram. Se quella che abbiamo visto prima di esercizio tramviario prevedeva il riuso dell'infrastruttura, del sedime ferroviario, e del binario per farci viaggiare sopra un tram tradizionale, quindi a 750 volt, abbiamo esplorato con i costi collegati alla modifica della linea area, all'adeguamento delle fermate, che cosa potrebbe significare introdurre invece un vero e proprio treno-tram, che è un tram, che ha alcune caratteristiche per poter utilizzare l'infrastruttura ferroviaria.

Il beneficio in questo caso è doppio perché non bisogna modificare nulla dell'infrastruttura ferroviaria, ma possiamo introdurre soltanto gli aspetti più interessanti e positivi per l'utenza, quindi aumentare il numero di fermate, ridurre l'impatto dei passaggi a livello che verrebbero regolati semaforicamente, garantendo inoltre di massimizzare gli investimenti che nel frattempo sono stati fatti sulla ferrovia, che ancora alcuni non sono interamente ammortizzati e altri verranno ammortizzati molto più in là nel tempo.

Dal punto di vista normativo l'introduzione di un treno-tram in Italia non è semplice come all'estero. Gli esempi più noti in Germania e in Francia sono dei veri tram-treni, quindi è un normalissimo tram con un sistema che è in grado di leggere i sistemi di segnalamento ferroviario quando viaggia in ferrovia. Ha la doppia tensione ovviamente; in campo urbano viaggia a 750 volt, in ferrovia viaggia a 3 mila. In Italia la normativa invece impone qualche vincolo in più. Ci sono in realtà tre tipologie previste dall'Unifer di servizi treno-tramviaria. Il primo è un tram che viaggia sulla linea ferroviaria completamente indipendente, quindi dove non è previsto il transito di veicoli ferroviari, il TT2 è una linea ferroviaria su cui viaggiano in alcuni orari i tram-treni, in altri orari dei treni veri e propri, e il TT3 è invece quello che più o meno succede all'esterno, quindi il tram viaggia in promiscuo insieme ai treni sull'infrastruttura ferroviaria.

Quali sono le caratteristiche salienti per noi? Premesso che non ci interessa far viaggiare contemporaneamente dei tram e dei treni e premesso che la condizione per far viaggiare contemporaneamente dei tram e dei treni, cioè il TT3, secondo la normativa prevede che il tram così pesante da renderlo non più un tram, ma un treno leggero, le caratteristiche salienti sono la riduzione dei tempi di chiusura dei passaggi a livelli e la possibilità di utilizzare sistemi di controllo e di marcia tramviari nonostante l'infrastruttura sia un'infrastruttura ferroviaria. Quando ci viaggiano dei tram, il tram fa il suo sistema di regolazione a semaforo; ovviamente può essere un vero e proprio sistema di controllo in linea, però ha di fatto tutti i benefici di un tram, nonostante stia viaggiando su un'infrastruttura ferroviaria.

Perché abbiamo esplorato questa soluzione? Adottare il treno-tram consentirebbe di ridurre ulteriormente i costi di investimento. Stesso beneficio del tram tradizionale, ma non si interviene, se non per l'adeguamento del segnalamento dei passaggi a livello, sull'infrastruttura esistente, quindi si fa viaggiare un tram a 3 mila volt (esistono e le case produttrici sono in grado di fornire sistemi di questo tipo), e massimizziamo il beneficio riducendo contemporaneamente i costi di investimento.

L'ipotesi di penetrazione in stazione, quindi di far arrivare il tram a utilizzare per davvero l'infrastruttura ferroviaria attestandosi su un binario ferroviario è purtroppo una chimera, nel senso

che non è possibile ad oggi immaginare una soluzione di questo tipo neanche realizzando una nuova fermata tramviaria a Porta Nord in quanto il binario della Modena – Sassuolo, che porta ai binari alti di stazione, quello che vedete evidenziato in giallo, attualmente è utilizzato anche da servizi ferroviari passanti che provengono da Carpi, abbiamo servizi regionali di TPER e addirittura una coppia di treni ad alta velocità Mantova – Roma. Non è pensabile che RFI acconsenta a rinunciare a questo tipo di collegamento, a questo binario, a questa opzione di ridondanza, che permette anche di bypassare i binari di corsa tradizionali, che sono il 2 e il 3 della stazione di Modena, in caso si fermi un treno e non riesca a ripartire. È una soluzione infrastrutturalmente non perseguitibile.

L'unica opzione possibile è quella di proseguire in campo urbano, via Divisione Acqui, sganciandosi dalla linea esistente all'altezza di Divisione Acqui, col vantaggio che, pur essendo un tram, può viaggiare per dei tratti a batteria. La nuova linea rossa di Bologna, di cui sono iniziati i cantieri qualche settimana fa, attraverserà la tratta urbana a batteria, quindi senza catenaria, riducendo quindi nel nostro caso il costo di investimento per la tratta urbana. Parliamo di circa 3 chilometri tra andata e ritorno nel caso della prosecuzione in campo urbano su via Divisione Acqui. Questo è il punto in cui si sgancia da Rossini – Divisione Acqui, si prosegue in campo urbano a batteria e in stazione, alla fermata Divisione Acqui, il mezzo alza e abbassa il pantografo, quindi smette di ricaricare la batteria, prosegue a batteria e quando rientra non solo ha la trazione, ma anche la possibilità di ricaricarsi.

Due scenari di sito treno-tram. Il primo con una frequenza quindici minuti, a fronte della realizzazione di tre nuovi punti di incrocio dove i mezzi possono incrociarsi. Sono punti di incrocio che hanno un costo inferiore rispetto a quelli ferroviari tradizionali perché il tram ha un sistema di sicurezza più efficiente. Si vedono normalmente in tutte le realtà i tram che si incrociano in campo urbano. Un secondo scenario di incremento della frequenza a sette minuti e mezzo. Questo è lo scenario top nel caso in cui la domanda crescesse in maniera vertiginosa rispetto alle aspettative.

Un altro elemento guida nella definizione degli scenari treno-tram, al di là della risoluzione dei passaggi a livello e il contenimento degli investimenti richiesti è anche la conservazione degli investimenti fatti sull'infrastruttura ferroviaria con la possibilità di incrementare e di progredire potenziando un'infrastruttura ferroviaria, ma con tecnologia tramviaria, nel corso degli anni per aumentare il servizio.

Un elemento di confronto tra i due scenari treno-tram, dove abbiamo la frequenza quindici minuti, è che arriviamo vicino alla saturazione della capacità offerta, che ovviamente si abbatte con il raddoppio della frequenza nella tratta Formigine-Modena. Il tema della riduzione del tempo di chiusura dei passaggi a livello ovviamente va di conseguenza: se oggi abbiamo un treno per direzione ogni quaranta minuti, se domani avremo un tram per direzione ogni sette minuti e mezzo il tempo di chiusura complessivo die passaggi a livello, per quanto la chiusura sia molto più breve, complessivamente ci si avvicina, quindi possiamo arrivare a tempi particolarmente significativi.

Qui vedete riepilogati i costi di investimento. Io faccio soltanto alcuni scenari significativi, quelli più rilevanti. Faccio notare che un incremento della frequenza a trenta minuti con servizi fast, con la possibilità anche di fare dei servizi veloci ferroviari tra Modena e Sassuolo, cuba intorno tra 50 e 65 milioni di euro. L'introduzione di un sistema treno-tram garantisce un incremento di domanda ovviamente rispetto al ferro tendenziale a parità di costo, costo che è ovviamente legato prevalentemente allo scarto tecnologico. Soltanto il costo del deposito si mangia una parte consistente dell'importo complessivo.

Con un'ultima slide abbiamo messo a confronto diversi indicatori in un'analisi multi criteriale, e qui si riepiloga in maniera abbastanza intuitiva il rapporto tra efficacia, cioè performance dei diversi scenari, e il relativo costo infrastrutturale di realizzazione. Scenari più vicini alla diagonale, a questa linea grigia, che è la diagonale teorica, o addirittura che riescono a stare sotto a questa diagonale teorica, che garantiscono una buona performance per unità di costo, di investimento.

In questo caso non vediamo l'effetto indotto o il beneficio che in questo caso è da considerare intangibile della conservazione dell'investimento sull'infrastruttura e della conservazione dell'infrastruttura ferroviaria, della Modena-Sassuolo, in quanto tale, che possiamo avere con la

tecnologia treno-tram. La trasformazione in BRT, quindi la stesa di un tappeto d'asfalto e l'eliminazione della linea aerea, ovviamente comporterebbe una totale dismissione dell'infrastruttura come l'abbiamo ereditata e un'ulteriore possibilità di potenziamento e di prosecuzione verso altri collegamenti ferroviari.

Su questo ho concluso. Passerei all'illustrazione dello studio di fattibilità sull'hub intermodale alla stazione di Modena. Vi chiedo scusa se andrò ancora più veloce, salterò alcune slide. È stata fatta una prima analisi dei fabbisogni. Il tema è riutilizzare il sedime dello scalo merci, che è posto a ovest di Piazza Dante, per realizzare la nuova autostazione, cioè spostare quella che attualmente è a Piazzale Kosica. Abbiamo fatto un'analisi dei fabbisogni rispetto all'attuale servizio, rispetto anche al servizio potenziato di cui vi ha parlato l'ingegner Rossi, tenendo conto non solo dell'infittimento e dell'aumento del numero di corse, ma tenendo conto anche del fatto che l'operatore oggi ha organizzato il servizio potendo contare su un deposito in campo urbano. Nel fabbisogno rientrano anche tre stalli per le linee nazionali a lunga percorrenza (FlixBus, La Valle) quel tipo di servizi che oggi non effettuano capolinea a Modena, ma possono essere comunque in qualche modo ospitati. È stata fatta un'analisi di evoluzione di tipo urbanistico su diversi lotti che in qualche modo afferiscono al nuovo hub o ne possono sostenere la realizzazione dal punto di vista economico, quindi con una trasformazione con due ipotesi differenti, con alcune valorizzazioni economiche, che permettono di garantire anche la realizzazione dell'hub.

Vedete una prima schematizzazione funzionale dell'hub in quanto tale. Questo è l'ultima opzione tra le diverse che abbiamo esplorato. Nella parte più lontana abbiamo il deposito, un aggancio per il deposito e la parte di attestamento di linee nazionali ed extraurbane sullo scalo ferroviario, il più vicino possibile alla stazione, con aggancio sulla rotonda Kosica – Cuccoli. Nella parte a est, in giallo, su viale Crispi, con una nuova rotatoria su viale Crispi – Kosica, l'attestamento delle linee prettamente urbane, quindi BRT o non BRT è previsto l'attestamento qui. Piazza Dante viene quasi interamente pedonalizzata. Il concetto fondamentale è che i movimenti pedonali sono ciò che caratterizza un hub intermodale. All'interno di un hub intermodale noi dobbiamo minimizzare gli spostamenti pedonali per chi scende da un urbano e va a prendere un treno e viceversa, per chi da un extraurbano vuole andare in città e così via. Quindi i movimenti pedonali sono la stella polare e la riduzione degli spostamenti pedonali, quindi delle distanze, e semplificare il più possibile questi spostamenti pedonali, rendendoli più naturali possibili.

Ovviamente in un hub finiscono anche altre cose, quindi stalli taxi, previsti in realtà all'interno di Piazza Dante attorno alla fontana, il kiss and ride, quindi il carico e scarico veloce, un'ampia velostazione su Piazza Dante, quindi di fronte all'ingresso principale della stazione in posizione ridossata al Ferrhotel, diverse rastrelliere e depositi sicuri, posteggi per le moto e parcheggi per disabili.

Lo schema che abbiamo adottato – in questo caso entriamo più nel dettaglio dello schema – è che sulla destra vedete la nuova rotonda su viale Crispi e viale Kosica, su cui si innesta la possibilità di entrare e uscire per i mezzi tipicamente urbani, con uno schema cosiddetto a dente di sega, che minimizza l'ingombro laterale garantendo un accosto ottimale ai mezzi. Piuttosto che di adottare schemi a pettine o a spina di pesce, è un sistema abbastanza efficiente che non si trova tanto in Italia, ma prevalentemente all'estero, e che stiamo adottando per esempio come progettisti nel rifacimento di Piazza dei Cinquecento, cioè l'autostazione di Roma Termini.

Piazza Dante è interamente pedonalizzata e in rosso sono segnati i percorsi pedonali fra i diversi punti significativi, quindi l'ingresso del sottopasso esistente, l'ingresso del fronte della stazione, l'accesso al sottopasso lungo, che porta a Porta Nord, permettono di raggiungere l'accesso alla banchina dell'autostazione extraurbana, che sono percorsi lineari e diretti, il più possibile naturali, per i pedoni.

Nella zona ovest abbiamo la parte di autostazione tradizionale con uno schema a spina di pesce, con il mezzo che entra direttamente e poi per uscire fa una manovra di marcia indietro e riparte. Questo è uno schema che permette di ridurre il più possibile l'ingombro verticale, quindi massimizzare il

numero di stalli, dando per scontato che nella zona di manovra non è prevista la presenza di passeggeri a piedi.

La parte di incarrozziamento è spostata nella zona nord, a ridosso del primo binario di stazione, con un collegamento pedonale e ciclabile che permette anche l'uscita su viale Montecuccoli, a parte l'accesso in corrispondenza della rotonda su Montecuccoli – Kosica, che verrebbe leggermente adeguata a garantire l'ingresso e l'uscita dei mezzi. In più nella zona ovest una piccola superficie commerciale e l'ampliamento delle attività esistenti, aumentando la loro superficie a disposizione nella zona posteriore. La realizzazione di un centro congressi e hotel a ridosso dell'autostazione su viale Kosica e la riqualificazione dell'attuale scuola di formazione in abbinamento con il centro congressi. Questa come soluzione opzionale.

Dal punto di vista dei servizi di mobilità, abbiamo una dotazione finale. Quello che vede non è più il fabbisogno, ma è la dotazione finale particolarmente generosa. Abbiamo tredici stalli di kiss and ride, dodici stalli di taxi attorno alla fontana, quindi direttamente accessibili dal fronte della stazione, 440 stalli biciclette tra organizzati e dispersi lungo i diversi punti, organizzati tra rastrelliere con pensilina ovviamente (tutte con pensilina) e depositi sicuri, 640 stalli in velostazione, una parte su Piazza Dante e un'altra parte in adiacente al binario 1 su aree di cui immaginiamo sia prevista la cessione.

Ovviamente c'è anche una zona, che è quella che vedete segnata qua in grigio, di competenza delle ferrovie, che hanno richiesto di mantenere un parcheggio e un'accessibilità riservata e isolata per i loro mezzi di servizio. Una ciclo-officina a beneficio dei ciclisti pendolari e complessivamente tutto ciò che non è strettamente obbligatorio asfaltare viene coperto di verde, quindi tutti gli spazi non transitabili dai mezzi, anziché essere una distesa d'asfalto, vengono mantenuti a verde con la possibilità anche di realizzare le coperture (qui vedete alcuni riferimenti architettonici sul tipo di design e sul livello di qualità). Ovviamente è possibile anche realizzare coperture verdi, quindi aumentare la superficie verde o in alternativa superfici fotovoltaiche per aumentare l'autonomia energetica di tutta l'autostazione; le velostazioni oggi stanno diventando dei landmark veri e propri, quindi degli oggetti che attraggono per il loro design, non dico per la bellezza delle rastrelliere (sono molto apprezzate dai ciclisti perché di facile uso), però diventano anche degli elementi significativi dal punto di vista della comunicazione non solo architettonica, ma anche funzionale.

Esistono materiali che permettono di coprire superfici dando comunque una qualità significativa a costi tutto sommato contenuti, soprattutto per le parti pedonali, non tanto quelle carrabili, ma quelle pedonali, e ovviamente un'ampia disponibilità e fantasia dell'impiego del verde per dare un segnale importante sul lato ambiente e standard ambientali.

Ultimo elemento. Abbiamo fatto la verifica dal punto di vista del traffico e dell'impatto che l'attestamento dell'autostazione, del nuovo polo urbano, avrà su viale Kosica con questo sistema di tre rotatorie, con il ponte Mazzoni previsto come da PUMS con corsia preferenziale per i bus e percorso ciclabile, e anche l'inserimento dell'attraversamento pedonale in corrispondenza della manifattura tabacchi, perché il punto pedonalmente più accessibile non sarà più il viale che porta a Piazza Dante, ma sarà questo nuovo percorso che dalla manifattura tabacchi porta direttamente all'interno della stazione, quindi del nuovo hub. Quindi sarà necessario un attraversamento pedonale spostato o aggiuntivo rispetto a quello esistente. Questo per ridurre ulteriormente il tempo pedonale. I risultati di queste micro-simulazioni sono tutto sommato positivi, tengono conto ovviamente del fatto che i viali non vengono interrotti, continueranno ad avere una funzione urbana significativa, ma nella logica del PUMS 2030 già adottato in questo caso si cerca di dare la precedenza non alle auto. Non le penalizziamo a tutti i costi, ma cerchiamo di dare la precedenza al trasporto pubblico, ai pedoni e alle biciclette, considerando che siamo nel punto a maggiore accessibilità pubblica collettiva di tutta la città.

Con questo ho concluso. 45 minuti per due presentazioni sono da record”.

Il PRESIDENTE: “Grazie a tutti i relatori, grazie anche per lo sforzo di sintesi senza aver fatto perdere significatività alla vostra presentazione. Ho verificato sia da parte dell'Assessora che da

parte del dott. Reggianini che non c'è alcun problema e nei prossimi giorni si faranno avere le slide. Vi chiedo se ritenete opportuno, ricevute le slide, studiare e approfondire, come credo che sarà inevitabile, in Commissione a settembre, quindi eventualmente chiuderla qui, oppure viceversa se c'è qualche domanda di interpretazione, di approfondimento, commento e quant'altro, come ci eravamo riproposti, sicuramente i nostri ospiti sono a disposizione.

Intanto chiedo all'Assessore o al dott. Reggianini se vogliono aggiungere qualcosa. Prego, Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Sono d'accordo su tutto, però oltre alle slide a noi interessa anche lo studio di fattibilità complessivo, quindi per vedere tutti i passaggi. Non sono sufficienti le slide per fare un'analisi. Solo questo”.

Il PRESIDENTE: “Altre cose? Non so se con tempi diversi, ma non credo ci siano problemi a fornire la documentazione completa. Prego, Giordani”.

Il consigliere GIORDANI: “Grazie e buonasera a tutti. Grazie anche a tutti i relatori per l'esposizione. Oggi è l'ultima seduta che facciamo prima della pausa estiva, quindi vorremmo sapere se è già convocata la prossima seduta della Commissione SETA, in cui verrà espletata tutta questa progettualità. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Credo che concorderemo in sede di Capigruppo col Presidente della Commissione la ripresa dei lavori anche come avevo accennato la volta scorsa, quando verso fine agosto avremo come ufficio un po' di contezza sulle delibere. Credo che da parte dei tecnici, dell'Assessore e del dott. Reggianini ci sia massima disponibilità in qualsiasi momento. Credo sia interesse di tutti farla il prima possibile, incastrando con il calendario, che andremo a definire tra fine agosto e inizio settembre.

Qualcun altro? Prego, Carpentieri”.

Il consigliere CARPENTIERI: “Solo per adire alla richiesta del materiale e anche il nostro gruppo crede che sia opportuno, chiaramente come ha detto lei, verificate le presenze, perché è bene che tutti i tecnici siano di nuovo disponibili, convocare, di intesa col Presidente della Commissione, una Commissione questa volta in cui è possibile approfondire un po' tutto con l'impegno politico di farlo quanto prima. È solo questa la richiesta. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Altri? Prego, Rossini”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie. Anche noi chiediamo una convocazione di una Commissione, però il materiale di cui parlava anche il collega Silingardi, quindi anche tutto lo studio di fattibilità, oltre alla presentazione, ci venga inviato al più presto, visto che è disponibile, in modo che anche noi Consiglieri possiamo avere questo materiale, visto che dagli articoli usciti sulla stampa mi è parso di capire che la maggioranza questi documenti già li avesse in vista di questa seduta. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “C'è stata la disponibilità a dare tutti i documenti, anche se è fuori ruolo da parte mia, ma alla maggioranza il progetto non è stato presentato. Prego, Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Mi associo a quello che ha detto adesso la collega Rossini. Ho visto l'intervista di Lenzini, dove mi sembra che sia tutto abbastanza chiaro. Il piano che è stato presentato oggi lo sapeva già. Visto che prima si presenta alla stampa e poi ai Consiglieri, ne prendiamo atto. Io credo che questa presentazione sarebbe dovuta passare direttamente in Commissione ed eventualmente dopo in Consiglio, dove si sarebbe potuto approfondire direttamente. Direi che questa sia stata quasi una perdita di tempo.

In ogni caso mi associo ad avere i documenti quanto prima possibile, perché almeno così abbiamo una pausa estiva in cui possiamo studiarli, perché di solito i documenti ci arrivano all'ultimo momento e uno deve leggerli velocemente. Invece questo è un atto importante, ci sono molti approfondimenti da fare, quindi anche noi abbiamo bisogno di un po' di tempo per studiarli. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Consigliere Bertoldi, abbiamo convenuto di presentare in Consiglio, confrontandomi preventivamente con Stella e avevamo convenuto non più tardi di quattro ore e mezzo fa di andare in questa modalità. Io, e credo anche i tecnici, non ho alcun tipo di problema a stare qua e ad ascoltare tutte le domande che volete e fare come se fosse la Commissione, perché eravamo d'accordo così. Mi dispiace che lei lo ritenga una perdita di tempo.

Io ho ancora tutto il tempo a disposizione per ascoltare sia le domande sia le risposte, quindi mi sembra un'osservazione assolutamente gratuita. Allo stesso modo abbiamo convenuto che invece di continuare con le domande e gli approfondimenti forse è il caso di avere la documentazione e rimandare il confronto in una prossima seduta.

Ci sono altre domande? Grazie ancora ai nostri ospiti per la disponibilità della presentazione. Buona serata e buona pausa estiva a tutti”.

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio  
POGGI FABIO

Il Segretario Generale  
DI MATTEO MARIA