



COMUNE DI MODENA

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 16 NOVEMBRE 2023

Resoconto della seduta n. 36/2023

L'anno DUEMILAVENTITRE (2023) addì SEDICI (16) del mese di NOVEMBRE, alle ore 15:30, si è riunito in seduta pubblica il Consiglio Comunale.

Hanno partecipato alla seduta:

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

E gli Assessori:

CAVAZZA GIANPIETRO	SI	FILIPPI ALESSANDRA	SI
BARACCHI GRAZIA	SI	PINELLI ROBERTA	NO
BORTOLAMASI ANDREA	NO	SAGLIANO CARMELA	SI
BOSI ANDREA	NO	VANDELLI ANNA MARIA	NO
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 - Interpellanza n. 42/2023
Proposta n. 3353/2023

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DAL CONSIGLIERE LENZINI (PD) AVENTE PER OGGETTO: "CHIUSURA CONAD VIA RIBERA E MANTENIMENTO PUNTO VENDITA DI PROSSIMITÀ"

Data Presentazione Istanza: 14/09/2023
Relatore: FERRARI LUDOVICA CARLA
Discussa con esito **TRASFORMATA IN INTERPELLANZA - TRATTATA**

2 - CONSIGLIO - Interpellanza n. 43/2023
Proposta n. 3217/2023

Oggetto: INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: "I PARCHEGGI NELLA ZONA EX AMCM ERANO GRATUITI, DIVENTANO A PAGAMENTO. SI CHIARISCANO LE RAGIONI E LE CONSEGUENZE DI TALE SCELTA"

Data Presentazione Istanza: 06/09/2023
Relatore: FILIPPI ALESSANDRA
Discussa con esito **TRASFORMATA IN INTERPELLANZA - TRATTATA**

3 - CONSIGLIO - Interpellanza n. 44/2023
Proposta n. 3387/2023

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: "L'ANNUNCIATA "TASK FORCE DI HERA E COMUNE PER COMBATTERE GLI ABBANDONI" QUANTO COSTA AI CITTADINI E QUALI SONO LE SUE FUNZIONI?"

Data Presentazione Istanza: 19/09/2023
Relatore: FILIPPI ALESSANDRA
Discussa con esito **TRASFORMATA IN INTERPELLANZA - TRATTATA**

4 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 51/2023
Proposta n. 4380/2023

Oggetto: APPELLO E COMUNICAZIONE SINDACO SULLA NUOVA COMPOSIZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

5 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 44/2023

Proposta n. 1768/2023

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI BERTOLDI, PRAMPOLINI E SANTORO (LEGA MODENA) AVENTE PER OGGETTO: "ADESIONE ALLA PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE INFORMATICA DELLE TARGHE ASSOCIATE AL CUDE DA PARTE DEL COMUNE DI MODENA"

Data Presentazione Istanza: 24/05/2023

Primo Firmatario: cons. Bertoldi

Discussa con esito **APPROVATA**

6 - CONSIGLIO - Ordine del Giorno N. 45/2023

Proposta n. 4048/2023

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI AIME (EUROPA VERDE-VERDI), SCARPA, STELLA, CUGUSI (SINISTRA PER MODENA), MANENTI, GIORDANI, MORETTI, SILINGARDI (MOVIMENTO 5 STELLE) AVENTE PER OGGETTO: "BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO E LOGISTICA DEL FERRO. INDIRIZZI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO MODENESE"

Data Presentazione Istanza: 30/10/2023

Primo Firmatario: cons. Aime

Discussa con esito **APPROVATA**

INDICE DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI:

<u>PROPOSTA N. 3353/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DAL CONSIGLIERE LENZINI (PD) AVENTE PER OGGETTO: "CHIUSURA CONAD VIA RIBERA E MANTENIMENTO PUNTO VENDITA DI PROSSIMITÀ"</u>	5
<u>PROPOSTA N. 3217/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: "I PARCHEGGI NELLA ZONA EX AMCM ERANO GRATUITI, DIVENTANO A PAGAMENTO. SI CHIARISCANO LE RAGIONI E LE CONSEGUENZE DI TALE SCELTA"</u>	14
<u>PROPOSTA N. 3387/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: "L'ANNUNCIATA "TASK FORCE DI HERA E COMUNE PER COMBATTERE GLI ABBANDONI" QUANTO COSTA AI CITTADINI E QUALI SONO LE SUE FUNZIONI?.....</u>	20
<u>PROPOSTA N. 4380/2023 APPELLO E COMUNICAZIONE SINDACO SULLA NUOVA COMPOSIZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE.....</u>	34
<u>PROPOSTA N. 1768/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI BERTOLDI, PRAMPOLINI E SANTORO (LEGA MODENA) AVENTE PER OGGETTO: "ADESIONE ALLA PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE INFORMATICA DELLE TARGHE ASSOCIATE AL CUDE DA PARTE DEL COMUNE DI MODENA".....</u>	35
<u>PROPOSTA N. 4048/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI AIME (EUROPA VERDE-VERDI), SCARPA, STELLA, CUGUSI (SINISTRA PER MODENA), MANENTI, GIORDANI, MORETTI, SILINGARDI (MOVIMENTO 5 STELLE) AVENTE PER OGGETTO: "BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO E LOGISTICA DEL FERRO. INDIRIZZI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO MODENESE".....</u>	38

**PROPOSTA N. 3353/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DAL CONSIGLIERE
LENZINI (PD) AVENTE PER OGGETTO: "CHIUSURA CONAD VIA RIBERA E
MANTENIMENTO PUNTO VENDITA DI PROSSIMITÀ"**

Il PRESIDENTE: "Con un accordo tra gli Assessori e i Consiglieri interroganti, invertiamo l'ordine delle interrogazioni per un impegno successivo dell'assessora Ferrari, quindi, incominciamo con la proposta n. 3353/2023: Interrogazione presentata dal consigliere Lenzini (PD) avente per oggetto: "Chiusura Conad via Ribera e mantenimento punto vendita di prossimità". L'istanza è stata depositata il 14 settembre scorso, primo firmatario il consigliere Lenzini, appunto, risponderà l'assessora Ferrari. Prego consigliere Lenzini per la presentazione.

Il consigliere LENZINI: "Grazie Presidente. L'interrogazione che ho posto è e relativa alla chiusura di un centro di vicinato in una zona della città che conosco molto bene, è il Conad di via Ribera. Do rapida lettura dell'interrogazione, per poi arrivare ai quesiti. Premesso che il Conad di via Ribera ha chiuso dopo oltre 40 anni di attività a servizio del territorio; il Conad ha riportato che la chiusura è stata effetto di una non più sufficiente redditività della struttura di vendita; i piccoli alimentari di quartiere sono spesso il fulcro dei centri di vicinato disseminati sul nostro territorio; nel nuovo Piano Urbanistico Generale i centri di vicinato rivestono un ruolo fondamentale per le strategie di prossimità e socialità. Una visione di città dei servizi diffusi, facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta in 10 minuti, in cui si mettono al centro le persone e i loro bisogni; è fondamentale mantenere i centri di Vicinato attivi e frequentati, come presidio del territorio e strumento di sicurezza; una popolazione sempre più anziana trova nei negozi e centri di prossimità una risposta efficace alle proprie necessità quotidiane e trova in essi strumenti per una piena vivibilità della nostra città; nel PUG i centri di vicinato rivestono un aspetto strategico anche dal punto vista delle mobilità favorendo gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Considerato che il Conad di via Ribera rappresentava un particolare riferimento per il territorio a forte vocazione residenziale in cui era inserito e circondato da altre attività che intorno ad esso orbitavano; la cittadinanza del territorio ha manifestato forte preoccupazione a partire dai più anziani e dai più fragili; Conad, che ha la proprietà dello stabile, ha manifestato la disponibilità a favorire l'ingresso di una nuova gestione anche di marca diversa. Ritenuto che, in questo contesto, i centri di vicinato non possono che essere la massima espressione della visione del nuovo piano e come presidio del territorio. Una visione dove le persone vivono il quartiere e il territorio, dove le persone si conoscono e riconoscono per strada portando al contempo sicurezza e presidio dei nostri quartieri. Si chiede al Sindaco e alla Giunta se i dipendenti siano stati tutti ricollocati in altre strutture; se effettivamente vi sono state manifestazioni di interesse per l'immobile e per esercizi di quale natura; quali azioni l'Amministrazione può fare per favorire il reinsediamento di una struttura anche con peculiarità diverse, ma che funga da riferimento di alimentare di piccola dimensione a vocazione territoriale".

Il PRESIDENTE: "Prego assessora Ferrari per la risposta".

L'assessora FERRARI: "Grazie Presidente. Buonasera a tutte e a tutti. Ringrazio, naturalmente, per l'interrogazione che ci ha consentito o di portare in Consiglio comunale un argomento che abbiamo visto e anche dibattuto per alcuni giorni a mezzo stampa e che è molto molto importante, come, appunto, la chiusura non tanto del centro o di vicinato quanto, proprio, del punto vendita di Conad. Come viene ricordato nel testo dell'interrogazione, l'Amministrazione comunale da tempo dialoga con la proprietà del Conad direttamente coinvolta nella gran parte dei centri di vicinato di Modena, che sono stati oggetto di specifiche analisi e inseriti nell'ambito della discussione sul PUG come veniva ricordato dal Consigliere nell'interrogazione.

Il punto di vista imprenditoriale di Conad e del gestore è chiaro ed è stato condiviso anche a mezzo stampa. Numeri alla mano, a malincuore, l'attività, per com'era configurata all'interno del punto vendita, non era più sostenibile e questo ha portato alla chiusura dell'attività stessa, da questo punto di vista si conferma quanto è emerso a mezzo stampa, appunto, qualche settimana fa. La diversificazione dell'offerta, la disponibilità di alternative commerciali in zona, il cambiamento delle abitudini dei residenti, il cambiamento, nel tempo, della composizione demografica dei residenti stessi, la crescita di questi anni degli acquisti online anche a seguito del Covid, non più solo sulle categorie merceologiche non alimentari, ma oggi anche per l'alimentazione dal fresco alla gastronomia, così come la scelta di molti cittadini di fare riferimento a strutture più grandi e dunque con forniture più ampie, raggiungibili, non solo con l'auto, ma anche con mezzi pubblici o in collegamento ciclopedonale, sono tra le motivazioni che, probabilmente, hanno maggiormente inciso sull'andamento del punto vendita del Conad stesso.

Negli incontri e nei contatti che si sono verificati tra Comune di Modena e Conad sono stati messi in evidenza alcuni aspetti: nell'autorizzazione alla media struttura di vendita alimentare, gestita a marchio Conad è subentrata Margherita SpA e successivamente è stata effettuata risoluzione di affitto di ramo d'azienda con relativa comunicazione all'Amministrazione del 7 settembre. Margherita SpA, con successiva procedura, ha comunicato di sospendere l'attività per un anno, quindi, di fatto, è una chiusura basata sulla sospensione dell'autorizzazione, non sulla revoca o sulla cessazione dell'attività, quindi, fino all'11 settembre 2024.

Dunque, attualmente, l'autorizzazione è valida, ma l'attività è sospesa e sono in corso contatti con altri marchi della media e della grande distribuzione che abbiano, però, interesse ad insediarsi in una struttura di quelle dimensioni proprio per riaprire il punto vendita. Il signor Guido Paltrinieri, referente dell'attività di via del Perugino, ha dichiarato che tutti i dipendenti e i soci del supermercato Conad sono stati ricollocati nel sistema Conad tranne uno che ha fatto scelte diverse, ma per esigenze proprie, non di altro genere, tutti, comunque, risultano occupati. Sulla stampa locale si sono susseguiti alcuni articoli a seguito della chiusura delle reciproche esternazioni di cittadini e del gestore che sembravano quasi su due fronti contrapposti, del gestore del punto vendita, riferiti al passato e alla situazione attuale.

Per quanto riguarda il futuro sappiamo, appunto, che sono in corso valutazioni, come dicevo, da parte di Margherita, anche con altre insegne della grande distribuzione, perché Margherita si è detta disponibile a trattare la cessione all'affitto con diversi marchi affinché si possa garantire in zona un'alternativa al punto vendita temporaneamente chiuso, nonostante, appunto, rimanga il problema della scarsa redditività che va sicuramente affrontata in altro modo. Il signor Paltrinieri ha dichiarato che Margherita ha proposto agli abitanti del quartiere il servizio alternativo della consegna a domicilio, questo ci risulta in parte e quanto, comunque, possa incidere sul servizio al cittadino questa offerta, ovviamente, è tutto da valutare. Venendo, invece, alla descrizione del negozio di via del Perugino, ricordo che è configurato con un'area di vendita di 270 metri quadri, in una superficie lorda calpestabile di 487 metri quadri, con parcheggi liberi nell'area che non sono dedicati, ma sono, comunque, generalmente disponibili.

L'ultima ristrutturazione del punto vendita risale al 2008. Dall'analisi acquisita al PUG, quella alla quale facevamo entrambi riferimento, si possono richiamare diverse informazioni interessanti. Il Centro di vicinato Amendola si trova all'interno del Peep Amendola, costruito a metà degli anni '70, nel 1975, inserito all'interno del progetto complessivo dell'area del Parco Amendola, è stato pensato per essere facilmente raggiungibile anche in auto con i mezzi pubblici e ad essere prevalentemente al servizio dei residenti in linea con la concezione iniziale dei centri di vicinato che tendeva a collocarli fuori dai principali assi viari, all'interno dei quartieri residenziali, questa,

ovviamente, è una caratteristica che, nel tempo, è diminuita d'importanza, oggi è sicuramente più facile essere sul mercato ed essere su una strada di passaggio piuttosto che nelle aree più interne di un quartiere residenziale.

Tuttavia, il punto vendita è collocato in un quartiere piuttosto vissuto, in posizione centrale, vicino sia rispetto alle scuole che al centro parrocchiale sportivo di Santa Rita. Sempre nello studio del PUG si evidenzia che è considerata l'evoluzione fisica del quartiere, il cambiamento delle abitudini di consumo, sempre più legate all'utilizzo dell'automobile. Oggi il Parco Amendola funziona più da barriera che da porta di accesso verso il centro di vicinato, quindi, questo è un aspetto da tenere in considerazione, come, probabilmente, era stato concepito all'origine ed è sicuramente il più piccolo dei centri di vicinato, quindi, anche questo un elemento di difficoltà che dobbiamo tenere in considerazione.

Per quanto riguarda i dati del bacino d'utenza, questo centro di vicinato s'insedia, si è insediato in un'area che ha delle caratteristiche specifiche: da un lato la bassa percentuale di popolazione straniera residente, più bassa rispetto alla media cittadina ed una presenza di anziani superiore alla media. Sempre dalla profilazione sociodemografica emerge che i residenti sono circa 4 mila con un reddito familiare medio, dati del 2018, lievemente più alto della media modenese che si attesta intorno a 50 mila 400 euro annui, qua siamo intorno ai 50 mila 900. La superficie media delle abitazioni è di circa 97 metri quadri laddove la media delle abitazioni modenese è di 95, sostanzialmente in linea. Questi sono tutti dati molto interessanti, contenuti all'interno dello studio che fa da punto di riferimento per la qualità di riqualificare, di ripensare ai centri di vicinato che entrano in difficoltà. Lo studio inserito e maturato nel PUG è uno strumento dell'Amministrazione che fornisce agli operatori chiavi di lettura per ripensare ai centri di vicinato, cogliendo le opportunità che la regolamentazione del PUG, poi, nel corso di questi anni, ha offerto e offre proprio in ragione di queste valutazioni e tra gli strumenti sono certamente: la flessibilità negli usi, l'incremento e le trasformazioni degli spazi laddove siano supportati da uno studio progettuale capace d'includere attività utili e servizi accorpandoli e predandoli tra loro per migliorare l'offerta, con più specializzazioni proposte in sinergia e forme di governo dei punti vendita innovative, che si avvicinano maggiormente ai mutati bisogni della comunità.

Chiudo dicendo che gli uffici tecnici comunali sono, naturalmente, in contatto con Conad per seguire da vicino l'evoluzione, speriamo più breve possibile, positiva. Sono disponibili ad offrire la massima collaborazione di soggetti privati, proprietari e gestori attuali e futuri sia per la predisposizione di eventuali proposte edilizie e per interventi di manutenzione anche dell'area attorno, oltre che, ovviamente, per vedere un ripensamento del punto vendita con quelle caratteristiche d'innovazione, anche con servizi non convenzionalmente, anche da sperimentare, che possono essere utili in quello specifico contesto".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Carpentieri".

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie Presidente. Chiedevo la trasformazione, intervengo io".

Il PRESIDENTE: "Prego".

Il consigliere CARPENTIERI: "Dunque, quest'interrogazione pone un tema che, purtroppo, non è nuovo, lo sappiamo, se ci ricordiamo, abbiamo già parlato di una situazione simile, a Cognento, all'R-Nord, anche se ha avuto una soluzione e, vado a memoria, andando un po' più indietro, è stato toccato, ma ci saranno sicuramente altri casi, per esempio, la casa ad Albareto, una situazione molto simile. Qui c'è il tema di tenere insieme due esigenze che, formalmente, non

stanno sempre e semplicemente, insieme, cioè: il libero mercato e il presidio sociale che deve offrire un centro di vicinato com'è quello oggetto dell'interrogazione di oggi, ma il ragionamento vale per tante altre situazioni. Da un lato c'è il libero mercato, e l'Assessora ci ha illustrato, a grandi linee, le motivazioni che valgono anche per questo, che hanno portato a non rendere più economicamente, al momento, vantaggioso, con l'offerta che c'è oggi, con la domanda che c'è oggi e con la situazione di mercato di oggi, tenere aperto, e questa non è solo una lamentazione fine a se stessa, si porta dietro, lo sappiamo, la chiusura di un presidio sociale, un presidio di relazioni e soprattutto, aggiungo io, il venir meno di un servizio per soggetti "fragili", chiamasi anziani o altri che fanno fatica o addirittura sono impossibilitati ad andare anche ad un chilometro, due o tre di distanza da casa, cosa che per la maggior parte dei modenesi non è un grandissimo problema.

Quindi l'interrogazione, che condivido, è chiaro che, mi pare di aver capito, ha soprattutto un fine politico, perché mi pare che il Comune, ci siamo già passati, non ha grandi competenze e possibilità giuridico-amministrative per intervenire direttamente e risolvere, così, la situazione, però, può, e secondo me deve, mi pare che lo stia già facendo, mettere in connessione i soggetti per trovare la soluzione, poi ci penserà Diego Lenzini a dire se e quanto è soddisfatto, io, però, aggiungo che da quello che ci dice l'Assessora, noi, al di là che il PUG lo ha affrontato e delinea dei possibili scenari, soprattutto sotto il profilo urbanistico, ma sotto il profilo commerciale e di organizzazione del commercio una riflessione la dobbiamo fare, vista la tendenza del commercio in sede fissa, in generale, per tutto quello che ci ha raccontato l'Assessora e altro, che cosa possiamo fare e cosa può fare l'Ente Locale e inventarsi e/o sollecitare la Regione o il Governo. Lo dico, oggi, senza nessuna polemica, nel senso che siccome credo che sia un tema condiviso da tutti, l'Ente locale più prossimo ai cittadini, perché vedete che direttamente o indirettamente, credo che siano venuti anche a lamentarsi dall'Assessora o dall'Assessorato, si deve far carico anche di questo, anche se non ha delle competenze molto specifiche in materia per aprire, chiudere, impedire, favorire, mi viene da dire in modo proprio frettoloso, immagino leve di aiuti indiretti, come sostegni, ma possono essere *una tantum*, magari per partire o per ripartire o per riqualificare com'è stato fatto, bandi sul commercio in giro per la città, però, non possiamo far passare in cavalleria quest'argomento, perché 4 mila residenti, probabilmente, la maggior parte non avrà grossi problemi, ma ci sarà una fetta che sarà molto penalizzata da questa decisione, legittima, qua, però, c'è una discussione.

Chiudo, grazie Presidente, torno all'inizio: come facciamo a tenere insieme il libero mercato e le esigenze sociali di un territorio, di un microterritorio, di un quartiere o di una zona che corrisponda, un rione, se vogliamo parlare in termini di PUG? Che azioni politiche può fare l'Ente Locale oltre a quelle che sta facendo e la politica nazionale per porre un argine a questa china che vede abbandonare o comunque rinunciare o comunque perdere quantitativamente il commercio in sede fissa? Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Stella".

Il consigliere STELLA: "Grazie Presidente. Anch'io ringrazio il collega Lenzini per l'interrogazione, perché ci troviamo ciclicamente, periodicamente, a dover discutere di episodi che devono, comunque, portarci a riflettere. Ringrazio anche l'Assessora per la risposta e, comunque, per i dettagli con i quali, insomma, ha spiegato la situazione, ovviamente non è colpa di nessuno, però, è evidente che la risposta era abbastanza prevedibile per il fatto che, comunque, l'Amministrazione ha dei limiti entro i quali non riesce ad agire anche per venire incontro a queste problematiche, però, la motivazione per cui intervengo è proprio la questione del dover riflettere, perché qui emerge, in tutta evidenza, il problema, appunto, del commercio di vicinato e anche, appunto, la previsione della cosiddetta città dei 5 minuti, che viene, purtroppo, un po' a mancare e teniamo conto anche che con il tempo la popolazione che già adesso, nello specifico parliamo di

questo nucleo di abitazioni, però, in generale, la popolazione, è un bene perché è un segnale di benessere, la popolazione, tendenzialmente, invecchia, quindi, ha sempre più necessità di una più capillare, come ci era stato detto anche nell'illustrazione del PUG, relativamente al commercio di vicinato, ha bisogno davvero che il consumatore, il cittadino, possa raggiungere servizi e commercio nel minor tempo possibile e nello spazio più breve possibile.

Ricordo, per esempio, anche nella scorsa Consiliatura, che lungo la via Emilia Ovest, dalla Madonnina ad andare verso Bruciata, si sono istituiti una serie di supermercati, di centri commerciali, cosicché, è vero che c'è una densità maggiore, però, lì, effettivamente, abbiamo il paradosso che ce ne sono anche fin troppi, mentre, nelle zone storicamente servite, cominciano a mancare. Questo è un problema che ci deve far riflettere tutti, dobbiamo tenere in considerazione, come diceva anche il consigliere Carpentieri, una problematica che con il tempo è destinata soltanto a peggiorare, quindi, cerchiamo, invece, di trovare soluzioni che allevino questa problematica. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Bertoldi".

Il consigliere BERTOLDI: "Buongiorno a tutti. Grazie Presidente. L'idea che alla base, fondamentalmente, del nostro Piano Urbanistico Generale che abbiamo approvato da poco, è proprio l'idea di uno spacchettamento della città nei vari rioni, quindi, in varie parti, che sono, praticamente, autosufficienti, nel senso che hanno una serie di servizi, hanno una serie di attività commerciali, hanno una certa quantità di verde. Questo dovrebbe consentire, appunto, una riduzione della mobilità dei cittadini, delle necessità di mobilità per i cittadini, perché si trovano tutto vicino casa, questa dovrebbe essere l'idea del PUG.

D'altra parte, appunto, abbiamo parlato già in altre occasioni della famosa città 15 minuti, qualcuno dice 10 minuti, qualcuno dice 5, penso che il punto di riferimento siano i 15 minuti. Però, è chiaro che qui dobbiamo mettere insieme esigenze diverse, da una parte dare dei servizi ai cittadini e dall'altra parte l'esigenza di tipo economico. Se un'attività commerciale non si regge economicamente, è chiaro che chiude, quindi, tutto l'impianto del PUG rischia miseramente di crollare, allora, probabilmente, bisognerà mettere in atto delle proposte nuove, ad esempio, si parlava di densità di centri commerciali o di supermercati della città, effettivamente, come diceva adesso il consigliere Stella, ci sono delle aree di Modena piene di attività commerciali, anche troppe, probabilmente, che si fanno concorrenza l'una con l'altra e altre parti della città che sono quasi deserte dal punto di vista commerciale, per cui, anche qui, secondo me, il Comune deve cercare di governare l'apertura dei vari centri commerciali, di piccole, medie o grandi dimensioni in base, appunto, ad una distribuzione che abbia un senso.

Uno vuole aprire un supermercato a Modena? Perfetto, se vuoi aprire un supermercato a Modena lo fai in quella zona lì perché lì ne abbiamo bisogno e in altre parti no. Questo è un po' il concetto. Credo che, quindi, tutti insieme dobbiamo lavorare perché il fatto di avere dei centri commerciali o dei centri di vendita vicino alle persone è soprattutto utile per le persone più fragili. Diciamo che molte persone hanno la macchina, si possono muovere, possono andare nei grandi centri commerciali, ma pensiamo alle persone più anziane, alle persone disabili, dove, praticamente, spesso lo spostamento diventa veramente un problema, la possibilità di avere un luogo vicino dove tutti i giorni può rifornirsi, dove può fare la spesa, anche per poche cose, anche per pochi prodotti, diventa un qualcosa che migliora davvero la qualità della vita di queste persone. Ecco che allora, se il PUG, dal punto di vista ideale, ha un obiettivo, assolutamente condivisibile, gli strumenti che, poi, ha a disposizione per governare questi che sono i suoi obiettivi e da questo punto di vista, su questo penso che il nostro PUG sia abbastanza debole".

Il PRESIDENTE: "In attesa di scoprire i poteri magici del consigliere Cugusi, che da distanza attiva il microfono, la parola al consigliere Manicardi".

Il consigliere MANICARDI: "Grazie Presidente. Ringrazio anch'io il collega Lenzini per aver portato, ancora una volta, in quest'Aula, l'importanza e il tema della vicinanza dei servizi all'interno di un centro abitato. Non parliamo di una frazione, a differenza di altre volte che abbiamo trattato di questo tema, parliamo di un ambito più periurbano, diciamo, appunto, via Ribera, però, il succo non cambia. Credo, senza voler toccare di nuovo tutto quanto detto da chi mi ha preceduto, in particolare Carpentieri e Stella che, appunto, hanno già toccato a pieno il succo, credo, però, che sia ora, non solo come Ente locale, ma come pubblica Amministrazione, in senso lato, a partire dalle competenze statali fino ad arrivare a quelle comunali, con tutti i passaggi intermedi, di ragionare seriamente su questo tema, ma non solo legato ai servizi commerciali in senso, appunto, vendita di beni di un certo tipo, come, appunto, sono i Conad piuttosto che altre forme di questo tipo, ma, in generale, su tutto quello che è attinente ad un servizio, non propriamente pubblico, ma, comunque, ad utilità sociale, utilità privata di ciascuno. Penso, ad esempio, nonostante si stia andando verso sempre più il pagamento di tipo elettronico, con le carte, eccetera, però, ad esempio, alla mancanza, chiudendo gli sportelli bancari sul nostro territorio, almeno agli ATM, perché ci sono intere zone completamente prive di questo servizio, quindi, obbliganti, chi vi abita, ad andare, appunto, in altri spazi, piuttosto che altri servizi, abbiamo parlato delle poste più di una volta, possiamo parlare di tabaccherie, possiamo parlare di tanti servizi, legati anche ai Conad che, come abbiamo a Cognento e non solo, creano situazioni sicuramente complicate per chi è più in difficoltà come diceva bene chi mi precedeva, crea, appunto, un problema.

A questo punto credo che l'interrogativo che ci si debba porre, noi in primis, ma chiunque abbia una competenza nella gestione della cosa pubblica, a qualsiasi livello, è: come gestire questa fase transitoria, che non è detto che sia breve, ma sarà lunga nel tempo, l'allungamento della vita, in questo, è un aspetto - lo diceva bene il Sindaco ieri in Assemblea a Cognento - che crea un'ulteriore situazione su cui ragionare, sette generazioni, come in questo momento, che vivono, contemporaneamente, un determinato periodo storico significa anche che i servizi non devono essere né troppo incentrati su un metodo sicuramente passato nel tempo, ma neanche troppo incentrati già solo ed esclusivamente sul servizio futuribile e futuro nel tempo, ma si deve trovare quel giusto equilibrio che permetta, appunto, il mantenimento di tutti quei servizi che possano accontentare qualsiasi fascia, anche quelle che non sono più addentro già a nuovi sistemi o che non vogliono addentrarsi a nuovi sistemi, quindi, da questo punto di vista sarebbe interessante, a parte le importanti politiche che già l'Amministrazione fa e già si provano a fare, ho avuto esperienze in altre occasioni, sono sicuro che verranno adottate in questo caso, qui ringrazio l'Assessora che si è sempre dimostrata disponibile ad un ragionamento di questo tipo, ma sarebbe bello e interessante creare un momento di confronto su questa tematica larga, che non riguarda tanto lo specifico del singolo servizio, piuttosto che della singola mancanza, nel singolo territorio, ma, piuttosto, un ragionamento di come pensiamo che sia il futuro in città, ma non solo, per la vita di tutti i giorni, perché credo che chi voglia farsi carico di un pezzettino della gestione della cosa pubblica, come chiunque di noi in questa Sala, è un interrogativo che si debba porre, perché, appunto, è una domanda che, perlomeno a me capita, ma credo a tanti di noi, anche i cittadini, bene o male, ci sottopongono".

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

Il consigliere LENZINI: "Grazie Presidente. Oggi, con quest'interrogazione volevo affrontare due temi, uno molto puntuale, che è quello della chiusura dello specifico centro di vicinato e uno, invece, è quello più in generale, della gestione dell'importanza e del futuro dei centri

di vicinato in città. Alla base di entrambi c'è - lo descriveva molto bene l'Assessora - una condizione al contorno, una situazione economica, un mercato e le abitudini che tirano in una direzione spesso diversa: l'online, i grandi supermercati che offrono lo stesso prodotto ad un prezzo molto minore e la tutela di un consumatore di poter pagare poco qualcosa, perché questo non possiamo toglierlo. Dall'altra l'importanza non tanto di centri di vicinato, ma della funzione che questi centri di vicinato, l'alimentare non è il centro di vicinato, ma è il fulcro di quello che deve essere un centro di vicinato, l'importanza che questi svolgono nei nostri territori e nei nostri rioni. È una sfida complicata e di altissimo livello, è una delle sfide fondamentali che questa città, come tante altre, ma noi ce lo siamo posti, in maniere a molto netta, nel Piano Urbanistico, che dovremmo affrontare, una sfida che vuol dire mettere in campo tutti quegli strumenti che dovranno portare alla difesa e a dare la sostenibilità di questi luoghi e di queste attività commerciali.

È chiaro che questo è complicato, nel senso che c'è di mezzo anche l'imprenditoria, un imprenditore che non capisce che vendere delle scope in un centro di vicinato di 270 metri quadrati è un problema perché non sarai mai competitivo, ma devi fare qualcosa di diverso, alcuni lo stanno facendo, non faccio nomi, ma ci sono alcuni negozi, poco più grandi di questo di cui parliamo oggi, che hanno deciso di specializzarsi in qualcosa e questo sta portando, in quei centri, degli ottimi risultati, perché, per esempio, se io voglio una bottiglia di vino so che lì c'è una grande scelta, quindi, mi ritaglio un qualcosa. Ho fatto solo un esempio per far capire, lo diceva molto bene l'Assessora: trovare soluzioni diverse a bisogni nuovi, d'ibridazione, funzioni diverse, dare un senso diverso a questi che non devono essere soltanto, magari, di vendita, ma anche fornire dei servizi, preparare la cena già pronta e fatta perché tanta gente arriva a casa tardi e può prendere da mangiare in un secondo e scaldarsela. Ho fatto solo un esempio per far capire come il nostro obiettivo, la politica debba porsi l'obiettivo d'incentivare, di aiutare, di fare rete, di mettere in comunicazione tutte queste situazioni per aiutarli ad andare in quella direzione, per dare una risposta a questo, in questo caso, molto puntuale, come si sta cercando di fare, in collaborazione con Conad, perché in quel territorio c'è veramente bisogno di dare una risposta.

Ricordiamoci che la prossimità, lo abbiamo detto, ma è importante ricordarlo, è la risposta fondamentale a due cose, che io credo importantissime: 1) è una risposta alle fragilità e a tutte le fragilità immaginiamo quanto due genitori anziani possano permettersi di andare a comprare quello che gli serve, scendendo, magari, le scale, facendo 50 metri e quanto, invece, sia più complicato, per un figlio, andare a fare la spesa per due genitori che, invece, non avrebbero questa possibilità. Anche nella conciliazione delle nostre famiglie, non solo di due anziani, ma nella conciliazione della vita dei figli, questo rende tutto più semplice e dall'altra la sicurezza. Sono nato e cresciuto a 50 metri dopo il Conad, ho fatto, qualche mese fa, un rapido conto, con qualche amico, credo di averci comprato, insieme a loro, dai 15 mila Winner Taco in quel Conad, conoscevo i commessi per nome tutti quanti, quasi tutti sono andati in pensione ormai e loro conoscevano me e non li salutavo solo quando ero lì dentro, li salutavo quando li incontravo mentre andavo a scuola, andavo e tornavo, e questa cosa qua era vera per tutti, quindi, tutti ci si conosceva e questo porta, ineguagliabile, ad un fattore di sicurezza importante su un territorio: sapere che due persone che incontri le conosci e sai che c'è un riferimento che le persone che sono all'interno non sono sconosciute. Questo è importantissimo, alla base di questo, alla base del PUG e della prossimità ci sono questi ragionamenti. Questo di cui discutiamo oggi è un tassello fondamentale: trovare il modo di sostenere non solo economicamente, non solo con norme, ma anche tramite la rete, la politica, l'innovazione, questi alimentari e in generale, tutto quello che trasforma in un insieme di attività in centri di vicinato".

Il PRESIDENTE: "Prego assessora Ferrari".

L'assessora FERRARI: "Grazie Presidente. Brevemente per una replica. Mi trovo, naturalmente, d'accordo, ma faccio poca fatica perché abbiamo la stessa sensibilità, con i consiglieri: Carpentieri, Stella, Manicardi, Lenzini, che hanno fatto l'interrogazione, che hanno parlato, perché si ragiona con la stessa forma mentis. Naturalmente non mi trovo d'accordo con quanto diceva Bertoldi perché dentro al PUG sta la risposta, ci sono alcune evidenze. Il commercio è liberalizzato, adesso si fa il Governo, se non vi piace questa cosa, avete i numeri per cambiarla e forse qualche correzione, in effetti, andrebbe fatta, però, effettivamente, c'è una regola molto semplice che è quella del mercato che vede la presenza di un imprenditore, in questo caso era una famiglia, addirittura, per tanti anni è rimasta lì, in quella piazza e poi, ad un certo punto, si è resa conto che non era più sostenibile, peraltro inserita nella rete commerciale di Conad, che ha contribuito in questi anni a stabilizzare il bilancio di questo punto vendita, in particolare, perciò è stata una decisione sofferta quella di arrivare alla fine del punto vendita, quando anche si riduce il servizio al cittadino in una zona specifica nella quale loro hanno lavorato per decenni, però, purtroppo, si arriva ad un punto nel quale, sullo specifico punto vendita non c'è altro, probabilmente, da fare se non investire, cominciare a ripensarlo in quelle chiavi che dicevamo, appunto, che sono anche contenute nel PUG perché il PUG, a seguito dello studio del 2018 che ha fatto questo censimento e ha raccontato, ha messo in evidenza, ha descritto i centri di vicinato, li ha raccontati, ne ha ripercorso la storia, dagli anni '70, perché, poi, sono tutti stati realizzati tra la fine degli anni '60 e gli anni '70, qualcuno anche nei primi anni '80.

Sono realtà commerciali che vivono dinamiche che oggi sono molto cambiate. Chi di noi va ancora qua a comperare nei negozi di vicinato lo sa, perché parla con i commercianti, conosce queste realtà, sa quanto siano cambiate, più in generale, le abitudini. Spesso, oggi, il commercio di vicinato che resiste è un commercio di vicinato che si colloca in prossimità o sugli assi viari o sulle zone di passaggio perché, naturalmente, nel mondo del commercio anche la vetrina, accanto alle specializzazioni, accanto ibridazione delle funzioni, accanto ad un'offerta diversificata, accanto alla capacità di offrire servizi innovativi al cittadino fa la differenza, allora, ecco perché fin da subito, anche con l'assessora Vandelli, abbiamo cercato di lavorare ad uno strumento che, appunto, è quello del 2018, sui centri di vicinato, che, poi, potesse essere inserito, come quadro conoscitivo all'interno del PUG e che potesse stimolare queste soluzioni e questi strumenti interni alla regolamentazione del PUG, sia quella urbanistica sia quella edilizia, proprio perché i centri di vicinato - ripeto, questo era il più piccolo e forse era destinato a maturare questi problemi - più in generale, hanno bisogno di essere attentamente riconsiderati, hanno bisogno d'investire risorse, anche pubbliche, per la riqualificazione, per innescare dei processi virtuosi, perché può darsi che la miccia debba essere accesa con risorse pubbliche e poi si possa, naturalmente, autoalimentare, virtuosamente, ma con un cambiamento nella configurazione iniziale che temo sia sotto gli occhi di tutti, nel senso, i centri di vicinato - ma lo dice anche lo studio, lo dice il PUG - devono essere ripensati, inserendo quelle chiavi innovative e alternative e di forte specializzazione che lo rendano un presidio sociale importante per le persone che abitano lì intorno, ma che lo rendano, probabilmente, con l'offerta che ha, anche un servizio sovra territoriale nella zona di riferimento, quindi, capace di stare dentro la città dei 5 minuti, dentro la città dei 15 minuti, ma anche dentro la città della mezz'ora, perché, magari, lì trovo un servizio in offerta, il veterinario di turno, piuttosto che altrove non trovo e, quindi, comunque, mi sposto e vado in quella zona, ma l'importante che mantenga la funzione per quel tipo di residenza che è lì collegata. Ripeto, questo studio, pur essendo del 2018, è ancora molto attuale, perché, poi, la situazione non è stravolta, diciamo che già delineava delle tendenze che anche con il Covid non hanno fatto altro che essere amplificate, sono peggiorate per certi versi e sono maturate per altri. Già erano previste e, quindi, l'obiettivo, adesso, è proprio quello di lavorare, di collaborare con Conad e con, sperabilmente, i futuri gestori, perché accada qualcosa di molto simile a quello che è accaduto all'Area Nord, dove c'è stato un avvicendamento tra sigle, un cambio anche nella tipologia di offerta merceologica, nell'organizzazione interna del punto vendita e anche nell'offerta dei servizi che siano, ovviamente,

più aggiornati rispetto ad un cambio di gestione, quindi, con l'occasione di riqualificare anche il punto vendita e la governance complessiva che siano più congrui rispetto alle esigenze attuali.

Vado veramente a chiudere. Diverso, invece, veniva richiamato il caso del Conad di Cognento, anche in quel caso era, peraltro, fuori dal centro di vicinato, era un Conad piccolo anche quello, ed essere piccoli, in questi contesti non migliora la situazione, la rende più difficile, non impossibile, ma sicuramente più complicata e in quel caso, il punto vendita Conad non ha riaperto, è stato, comunque, sostituito con un punto vendita di altra categoria merceologica, ma c'è, comunque, un presidio nella zona, devo dire che è anche un punto vendita molto frequentato, con quella caratteristica di richiamo sovra-zonale che dicevamo prima, perché ci va tutta Modena in quella realtà e hanno beneficiato, in questo caso, altri imprenditori e imprenditrici che erano già presenti: il fornaio piuttosto che il frutta e verdura, che hanno un po' ampliato, laddove era possibile, la loro offerta merceologica, perché avevano comunque punti vendita non grandissimi, quindi, lì, comunque, si è mantenuto un presidio che non è, forse, pienamente soddisfacente, ma va incontro ad un pezzo di esigenza della popolazione. Al netto del fatto, non nascondiamoci, lo diceva il gestore stesso di via del Perugino, anche a mezzo stampa diceva: "Ma molte delle persone che erano qua a manifestare non le vedevi come miei clienti". Dobbiamo anche interrogarci proprio sul cambiamento, senza colpevolizzare nessuno, ma proprio interrogandoci sul cambiamento delle abitudini di ciascuno di noi, laddove, a volte, anche negli stessi marchi della GDO, delle medie e piccole strutture di vendita, a volte sono gli stessi investimenti di riqualificazione degli altri punti vendita che, logicamente, depauperano la potenzialità, l'offerta, la disponibilità di essere incisivi, di quelli dei quali stiamo parlando, quindi, assolutamente vi ringrazio per queste sollecitazioni che prendo tutte e ne discuteremo sicuramente in Giunta, con l'assessora Vandelli, con il Sindaco, con le associazioni economiche - chiudo, scusatemi, mi sono dilungata - perché è il punto focale. Il servizio, il commercio di vicinato più che in Centro Storico, laddove, comunque, tra turismo, presenze, siamo riusciti, lì, dobbiamo, sicuramente, concentrare tutta la nostra funzione. Grazie".

PROPOSTA N. 3217/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDIU) AVENTE PER OGGETTO: "I PARCHEGGI NELLA ZONA EX AMCM ERANO GRATUITI, DIVENTANO A PAGAMENTO. SI CHIARISCANO LE RAGIONI E LE CONSEGUENZE DI TALE SCELTA"

Il PRESIDENTE: "Passiamo all'interrogazione proposta n. 3217/2023: "I parcheggi nella zona ex AMCM erano gratuiti, diventano a pagamento. Si chiariscano le ragioni e le conseguenze di tale scelta". L'istanza è stata depositata il 6 settembre scorso, risponderà l'assessora Filippi. Prego consigliera Rossini per la presentazione".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente, buonasera a tutti. L'interrogazione è un po' datata, nel frattempo c'è stato un ulteriore intervento della Giunta, quindi farò cenno anche a quello nell'esporre le ragioni dell'interrogazione. Sappiamo che il comparto ex AMCM è stato oggetto di un progetto di riqualificazione e all'interno di questo ampio progetto di riqualificazione sono stati collocati dei parcheggi, in particolare 248 posti auto, dei quali 112 in un parcheggio seminterrato di 248 posti auto, dei quali 112 classificati come pertinenziali, con vincolo ad uso pubblico, per i quali Coop Alleanza 3.0 risulta promissaria acquirente dal Parco della Creatività, che è parte del contratto di partenariato con il Comune di Modena. Inoltre, oltre a questi 248 posti auto, sono stati realizzati 105 posti auto a raso, soggetti ad uso pubblico.

Nel luglio scorso - questa era un po' la ragione dell'interrogazione, poi, appunto, in parte superata, ma non del tutto, da una successiva delibera di Giunta, ha inteso disciplinare l'uso dei parcheggi e in particolare ha stabilito che, per quanto riguarda i costi di questi parcheggi, nel parcheggio seminterrato sono previsti gli stessi costi dei parcheggi del centro, con una tariffa oraria di 1,40 euro all'ora e 0,50 per la tariffa notturna, quindi, è a pagamento il parcheggio per tutte le 24 ore. Sui 105 posti auto a raso, soggetti ad uso pubblico è prevista anche lì una tariffazione, faccio sempre riferimento alla delibera di Giunta di luglio, poi arrivo a quella di ottobre, ed è stato, altresì, previsto, nella delibera di luglio, che questi due parcheggi vengano reintrodotti all'interno della concessione di Modena Parcheggi con un riequilibrio del Piano Economico Finanziario, a partire dal 2027, mentre per quanto riguarda le annualità dal 2023 al 2026, vista l'impossibilità di determinare i ricavi, è prevista una compensazione degli effetti della gestione intervenendo sul canone di concessione che Modena Parcheggi versa all'Amministrazione. È previsto altresì che Coop Alleanza 3.0 possa effettuare, ove lo ritenesse opportuno, il pagamento in toto o in parte, del corrispettivo dovuto per il parcheggio seminterrato, per i propri clienti.

Successivamente abbiamo avuto un'ulteriore delibera di Giunta del 12 ottobre che ha disciplinato, per un periodo transitorio di 18 mesi, per quanto riguarda gli stalli a raso del parcheggio, quindi 105 stalli a raso, ha fissato la stessa tariffa applicata ai margini esterni prevedendo delle agevolazioni per quanto riguarda i residenti e i lavoratori del centro, mentre, da quanto ho potuto comprendere, per quanto riguarda il seminterrato, la situazione resta invariata, quindi, il seminterrato, attualmente, ha un parcheggio a pagamento H24.

Questa situazione sta creando notevoli problemi ai residenti della zona e a chi, comunque, utilizzava quel parcheggio per arrivare in centro storico e anche per andare a lavorare, perché, prima di quest'intervento di riqualificazione, questi parcheggi, dal 2017 fino all'inizio dell'intervento di riqualificazione, erano parcheggi gratuiti e prima, con una tariffa di 2 euro l'ora.

Alla luce di queste considerazioni ho presentato quest'interrogazione per chiedere al Sindaco e alla Giunta: se corrispondono a verità le circostanze che ho esposto; come si valuta la posizione del supermercato Coop nella zona ex AMCM con riferimento all'accessibilità da parte della clientela, rispetto alla posizione dei commercianti del centro storico; per quale ragione non si è

valutato di prevedere tariffe agevolate per i lavoratori e gli abitanti del centro storico; come si intende adempiere a quanto previsto dall'articolo 7 del codice della strada; in che termini inciderà sul Bilancio dell'Ente l'intervento citato nelle premesse sul canone di concessione che Modena Parcheggi Spa versa all'Amministrazione. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego assessora Filippi".

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. Buonasera a tutte e a tutti, grazie anche alla consigliera Rossini per l'interrogazione. Premesso che già nel primo piano del commercio, parliamo dei primi anni 2000, nell'area del comparto, era già prevista la realizzazione di una media struttura di vendita; nell'ambito del programma di riqualificazione urbana, il comparto ex AMCM, Coop Alleanza 3.0, in virtù del contratto partenariato pubblico-privato, è proprietaria dell'edificio denominato ex Filovia, con destinazione commerciale e direzionale e comproprietaria di quota parte del parcheggio interrato in misura pari a 112 su 248 totali, parcheggi pertinenziali, idonei a soddisfare le dotazioni per le funzioni private che verranno insediate.

Il Comune di Modena e Coop Alleanza 3.0 sono, dunque, comproprietari del parcheggio interrato la cui gestione è stata affidata, congiuntamente, alla società Modena Parcheggi SpA. Coop Alleanza 3.0 ha compartecipato economicamente e funzionalmente alla realizzazione del parcheggio garantendo, comunque, l'uso pubblico ai cittadini, compresi quelli diretti anche verso gli esercizi del centro su tutti i posti auto. Con successiva delibera di Giunta, quella di ottobre, giustamente citata dalla Consigliera, è stata introdotta la possibilità di accesso a forme di abbonamento per residenti e lavoratori del centro, al fine di ottimizzare la potenziale fruizione dei nuovi stalli come da concessione in essere.

Per chiarire come si attuano le prescrizioni previste dall'articolo 7 del codice della strada, è necessario fare alcune premesse storiche sulla genesi della concessione in essere con il gestore del servizio Modena Parcheggi. Nel 2006 ci fu l'approvazione del Piano di Mobilità e Piano della Sosta, con l'individuazione di tutte le aree di sosta regolamentate, tra cui, nella fattispecie, anche l'area del parcheggio denominato ex AMCM.

All'interno di questo Piano e della concessione, furono individuate, contestualmente alle zone di sosta a pagamento - le strisce blu - anche aree di sosta gratuita secondo le disposizioni dell'articolo 7 del codice della strada, in zone ben delimitate della città e con localizzazioni ritenute idonee anche in relazione ad istanze omogenee dai vari centri d'interesse. Nel 2008 ci fu l'approvazione della concessione con Modena Parcheggi per la gestione di tutta la sosta regolamentata sul territorio cittadino. Nel 2016, con apposito atto di Giunta, al fine di procedere con la realizzazione del Piano di Riqualificazione Urbano, venne esclusa l'area del parcheggio ex AMCM dalle disponibilità della concessione con Modena Parcheggi, per l'intero periodo di realizzazione delle lavorazioni. Nel 2018 fu adottato il PRU per l'intero comparto denominato ex AMCM.

Nell'ottobre di quest'anno viene completata la maggior parte del PRU dell'area ex AMCM e conseguentemente sono state riaperte tutte le aree di sosta, sia a raso che in strutture interrate, le quali, attraverso la delibera di Giunta n. 378/2023, vengono reintrodotte nella concessione in essere con Modena Parcheggi come lo erano originariamente, pertanto, nelle logiche che hanno governato e governano la concessione con il gestore del servizio Modena Parcheggi, per l'individuazione delle aree di sosta a pagamento e delle aree di sosta gratuita, il parcheggio ex AMCM non viene considerato come inserimento di un nuovo parcheggio, ma come ripristino delle aree di sosta precedentemente stralciate per consentire la realizzazione del PRU come sopra esplicitato.

Risulta, pertanto, evidente che le aree di sosta gratuita previste nel Piano rimangono confermate e congruenti a quelle attuali, poiché l'area del parcheggio ex AMCM è considerata come ripristino di una situazione preesistente e pertanto rispettosa del dettato normativo dell'articolo 7 del codice della strada in materia di adeguamento degli spazi per la sosta libera. Come evidenziato nella delibera di Giunta 378/2023, la gestione dei parcheggi nella zona ex AMCM, sia a raso che in struttura, è affidata alla società Modena Parcheggi in coerenza con le iniziali previsioni della convenzione in essere, tuttavia, considerato che le mutate condizioni al contorno rendono impossibile definire, *ex ante*, un quadro previsionale dei ricavi e, visto che le dinamiche della sosta potranno stabilizzarsi solo dopo un congruo periodo di adeguamento, si prevede che per il periodo transitorio 2023-2026, Modena Parcheggi effettui i rendiconti annuali dei ricavi ottenuti e costi sostenuti riferiti, specificamente, alla zona in discorso, per determinarne gli effetti economici.

Per quanto riguarda gli spazi in interrato, Coop Alleanza 3.0 e Comune di Modena, partecipano, in funzione dei millesimi di proprietà, agli utili e alle spese. Nel 2027, sulla base del rendiconto dell'anno precedente, a seguito della stabilizzazione delle dinamiche della sosta nel Comparto, verrà quantificato l'effetto nel PEF con i meccanismi della concessione in essere. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Bertoldi".

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie Presidente. Volevo trasformare l'interrogazione in interpellanza".

Il PRESIDENTE: "Prego".

Il consigliere BERTOLDI: "Il Parcheggio dell'ex AMCM, sappiamo tutti che aveva una funzione prevalente, due funzioni prevalenti: una era un punto di riferimento per i residenti della zona, una zona che non è particolarmente ricca di parcheggi e dall'altra parte era un punto di riferimento, un parcheggio, diciamo, di sostegno, per il centro storico, per quelli che andavano a lavorare in centro storico, per quelli che avevano delle attività commerciali e per quelli che volevano, comunque, avere accesso in quella zona. Oggi, al di là del rinnovo degli edifici, eccetera, però, rimane il problema parcheggi, perché i parcheggi sono stati nettamente ridimensionati e quelli gratuiti, in modo particolare, si sono fortemente ridotti e questo, chiaramente, comporta un impatto perché gli stessi residenti si stanno lamentando del fatto che per loro è sempre più problematico parcheggiare in zona e, comunque, questo comporta dei costi da sostenere.

Come al solito il Comune, diciamo così, porta vantaggi più alla Coop, CMB e Modena Parcheggi, che non ai cittadini e a coloro che intendono usufruire del centro storico. Tra l'altro mi risulta che i lavori che hanno interessato l'area con la realizzazione del Parcheggio interrato abbiano determinato dei problemi di staticità dei parcheggi interrati nei condomini di via Peretti e so che molti cittadini si sono lamentati perché si sono trovati con i loro garage con dei problemi e al momento non mi risulta che né il Regolamento Temporaneo d'Impresa che vede come capofila la CMB di Carpi, né il Comune abbiano, al momento, deciso di farsene carico, quindi, colgo l'occasione anche per fare riferimento a questa cosa e ritengo che, comunque, se i lavori hanno provocato, alle strutture private di qualcuno, dei danni, qualcuno ci debba mettere una pezza, insomma, in qualche modo. Non ho capito bene, nella risposta, secondo me, alcuni aspetti a cui faceva riferimento la consigliera Rossini non sono ben chiari, adesso spero che nella replica, magari, questi verranno ulteriormente approfonditi".

Il PRESIDENTE: "Altri? Prego consigliera Moretti".

La consigliera MORETTI: "A me dispiace un po' doverlo dire, ma penso che il caos e l'assurdo, certe cose, proprio illogiche, nella gestione della sosta del comparto dell'ex AMCM, diciamo, siano spiegabili solo, mi rammarico a dover dire questo, in una logica che ha, di fatto, dato vita a tutto il comparto, che è una logica in cui ha più che altro vita l'interesse dei costruttori, devo essere d'accordo con chi mi ha preceduto, della Coop, di Modena Parcheggi, sostanzialmente. Vedo quest'interesse prevalere lì, ai quali, penso sia stata - scusate il termine, mi dispiace doverlo dire - svenduta un'area che è strategica, penso, per la città e questo, secondo me, rischia di divenire un capolavoro di disinteresse rispetto all'esigenza anche del centro storico, dei residenti, di chi lavora, di chi vive in quella zona, perché sono aree pubbliche, penso che siano diventate, sostanzialmente, aree, più che altro, private e come tali sempre più isolate rispetto al beneficio pubblico, perché così appare, oggi, il nuovo parcheggio interrato, che poteva e doveva anche essere al servizio dei residenti, invece, sostanzialmente, non lo è, al di là di tutto, perché la tariffazione della sosta, come abbiamo visto, è comparata a quella del centro, è estesa alle 24 ore, quindi, questo rende, per alcuni, difficile, se non impossibile, comunque, parcheggiare l'auto se non per tre o quattro ore, questo pare collidere, proprio, con quella logica delle auto, con la quale si vuole ridurre, sostanzialmente, disincentivare lo spostamento con l'auto privata, mentre, in superficie, proprio a causa della cancellazione dei posti pubblici, che erano, comunque, gratuiti, sto pensando al beneficio pubblico, erano gratuiti fino a qualche tempo fa, attualmente vedo il caos assoluto. Penso che quando il Comune fa prevalere, sostanzialmente, l'interesse privato, questo collida con l'interesse dei cittadini, ripeto, con chi vive, con chi lavora, con chi si muove, ma anche con chi arriva in una zona strategica, appunto, ripeto, quindi, secondo me, qui, l'ex AMCM, il comparto, non è che siamo contro la riqualificazione, però, secondo me, qua è sfumato, diciamo, il target che doveva essere, evidentemente, quello dell'interesse pubblico, lo stesso target che ispira il nostro PUG e quello per il quale mi risulta abbiamo appena preso un premio. Penso che dato che oggi, ineguagliabilmente, più della metà delle funzioni del comparto sono private, compresi anche tutti i parcheggi che prima erano liberi, gratuiti e secondo me si poteva studiare di farli rimanere tali, in qualche modo.

Lasciamo stare il fatto che oggi questo comparto, denominato Parco della Creatività, non ha molto di parco, di verde, di green e forse non tanto di creativo come doveva essere, perché, comunque, si è ridotta, è stata spiazzata, appunto, la funzione, la mission, perché, comunque, diciamo che gli spazi culturali sono stati, obiettivamente ridotti rispetto a quello che era il progetto originale. Penso che nel momento in cui si doveva realizzare qualcosa d'innovativo e di creativo, in realtà, man mano, si è stati spiazzati, si è ceduta non solo l'area, ma proprio anche la regia del comparto. A favore di una grande cooperativa di costruzioni private che, in quanto private, non è detto che facciano gli interessi del cittadino, della comunità, del pubblico. Quello che, poi, mi rammarica anche un po' di quest'Amministrazione è che secondo me è stata persa una grande occasione per quel comparto strategico che poteva essere veramente creativo, veramente innovativo, veramente green, inoltre, cosa è successo in pratica, in quest'area, nello specifico rispetto alla sosta, è successo quello che è successo con il Novi Park, c'è un appalto trentennale che, praticamente, ha privato la sosta in area pubblica, ha sottratto la sosta gratuita in area pubblica e questo sta succedendo anche all'ex AMCM in maniera clamorosa, lì e anche nella zona circostante dove ai residenti sono stati sottratti dei posti, 300 posti fondamentalmente, ora di proprietà privata, gestiti da un privato che, ripeto, per definizione non è detto che faccia l'interesse del pubblico.

Un'altra cosa che mi rammarica è che di fronte a contestazioni, problemi segnalati dai cittadini, l'Amministrazione, in questo caso, la vedo un po' latitante. Perché attendere un anno e mezzo? Perché non risolvere il controsenso di un parcheggio interrato vuoto e nel caso in superficie subito, perché non farlo subito, nelle vie, sui marciapiedi. Penso che un'Amministrazione di una città debba ascoltare, rispondere in tempo reale ai problemi che gli vengono rappresentati, quindi,

io, come ultimo e tra gli ultimi atti di questa Giunta, chiederei di rimettere mano ad una gestione della sosta per rimettere veramente al centro l'interesse dei modenesi.

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri? Prego consigliera Rossini".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente. Assessore, non ha risposto a nessuna delle mie domande, per cui non posso ritenermi soddisfatta, non ha risposto, quindi, non so cosa dire, sono disarmata. Sulla questione del rispetto dell'articolo 7 del Codice della Strada non ho capito quello che mi ha detto, quindi, me lo andrò a riascoltare, ma non l'ho proprio capito e, comunque, a nessuna delle mie domande è stata data risposta e questo è abbastanza preoccupante, anche perché l'interrogazione è del 6 settembre, se non ha avuto tempo di prepararla dal 6 settembre ad oggi, io non ho parole, ma, comunque, la questione del comparto ex AMCM è rappresentata bene dall'albero nero secco che ti accoglie da via Don Minzoni, che, senza nulla togliere all'autore dell'opera, è proprio lo specchio di quella riqualificazione. Un albero nero, secco, con una colata di cemento, tre aiuole, di cui le comunica, Assessore, visto che è Assessore all'Ambiente, che sono state posizionate per fare la solita inaugurazione di un'opera non compiuta e ci sono delle aiuole a ridosso del cantiere, con le piante che stanno prendendo polvere e, probabilmente, inesorabilmente, moriranno.

Questo tanto per tracciare il quadro della situazione. Però, mi chiedo, qui ai cittadini, ai residenti della zona che, tra l'altro, è una zona densamente abitata, con palazzine risalenti agli anni '60, che spesso non hanno posti per le auto e che avevano già problemi di parcheggio, erano stati promessi dei parcheggi gratuiti, allora qui i parcheggi gratuiti non ci sono, a parte la possibilità di alcuni abbonamenti nei parcheggi a raso. Nel parcheggio seminterrato non c'è nessuna possibilità, quindi, i cittadini devono pagare anche di notte per parcheggiare la propria auto, infatti, il parcheggio è vuoto, ma non è vuoto solamente delle macchine dei cittadini, è vuoto anche delle macchine di chi va a teatro perché domenica, che c'era una rappresentazione, c'erano 13 auto nel parcheggio seminterrato, allora, i casi sono 2: o la rappresentazione di Emilia Romagna Teatro non era un granché, e può essere, oppure, il parcheggio non viene utilizzato nemmeno, perché è a pagamento, da chi va a teatro, perché nessuno lo vuole pagare, quindi, chi va a teatro va a parcheggiare nelle zone limitrofe, cercando di non pagare il parcheggio, con la conseguenza che i parcheggi sono intasati per i residenti e utilizzati da altri, quindi, un fallimento sotto tutta la linea. E ve lo avevano detto i residenti che era necessario mettere dei parcheggi non a pagamento per loro perché altrimenti è un problema? Ve l'avevano detto, ma nessuno ci andrà a parcheggiare lì. Solo i clienti della Coop, che avranno il vantaggio rispetto a quelli del centro storico. Questo è lo specchio della politica di questa Giunta, un fallimento totale, poi si dimettono gli Assessori che non si dovrebbero dimettere, si fanno dimettere gli Assessori che non si dovrebbero dimettere, perché qui abbiamo due problemi: sicurezza e ambiente, rifiuti, queste cose qua e sicurezza, non si dimettono gli Assessori alla Sicurezza e quello all'Ambiente, si dimettono Assessori che, non lo so, perché lo dobbiamo far dimettere? Non si sa, però, resta al suo posto gente che ha fatto dei danni in questa città, folli".

Il PRESIDENTE: "Stia sul tema consigliera Rossini".

La consigliera ROSSINI: "Quindi, assolutamente insoddisfatta, tra l'altro ho presentato una mozione che non so quando verrà discussa perché qua i tempi si dilatano ad uso e consumo della Giunta e delle cose che alla Giunta fa piacere rimandare, perché così funziona il vostro concetto di democrazia, vostro perché non è il mio, così funziona. Ho presentato una mozione, che mi auguro venga discussa per il bene dei cittadini, da Assessori incapaci, per il bene dei cittadini e vorrei che venisse discussa, perché chiedo che si dia corso alla promessa che era stata fatta ai cittadini, di dare dei parcheggi gratuiti in quella zona, perché necessari, invece qui si è dato vantaggio alla Coop e

quella è diventata una zona che non è ad uso pubblico, non è ad uso pubblico, ci siamo? Assolutamente insoddisfatta, non ho ricevuto risposta, spero che quando, prima della fine della consiliatura, perché non è detto, si arriverà a discutere la mia mozione, la mozione venga approvata".

(Intervento fuori microfono)

La consigliera ROSSINI: "Come? No, guardi, consigliere Lenzini, lasci stare, lasciamo perdere. Che questa mozione venga discussa, ho già detto al Presidente che la prossima mia mozione, questo lo sto aspettando da un mesetto, spero che prima o poi venga messa in trattazione. Mi auguro che in quella sede, tutto il Consiglio cerchi di fare gli interessi dei cittadini in quella zona".

Il PRESIDENTE: "Prego assessora Filippi per l'intervento conclusivo".

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. Mi dispiace che non sia soddisfatta, ma, ovviamente, è giusto che non lo sia, sarebbe preoccupante il contrario, quindi, va benissimo così. Diciamo che le regole sulla sosta e su quelle che sono le funzioni e gli insediamenti di determinate aree con i rispettivi standard sono normate, quindi, non è che uno faccia le regole a proprio piacimento, quelle sono e il servizio e l'offerta di sosta, naturalmente, non è limitata con quel tipo d'intervento solo ed esclusivamente ai residenti che da sempre, dagli anni '60, probabilmente, abitano, appunto, in quelle zone, quando in quella zona, in quell'area, in quel comparto, c'era una recinzione che chiudeva dentro l'azienda e dentro era fruibile solo ed esclusivamente dall'azienda e dai lavoratori dell'azienda, quindi non era un'area a disposizione della sosta. Lo sto dicendo perché non è che nasce: "Abbiamo un campo e non c'era niente, eccetera", era un'area fatta in quella maniera, ha avuto una riqualificazione di un certo tipo, sono cambiate le funzioni e in base alle funzioni, di conseguenza, sono state date le dotazioni, quindi, le dotazioni sono di accessibilità e fruibilità, non solo per i residenti, ma per chi va a teatro, per chi va al cinema, per chi va a fare la spesa, come dice la norma: applicando quel tipo di standard, a seconda delle funzioni insediate".

Se questo non è interesse pubblico, l'interesse pubblico è solo rivolto ad un'utenza e ad una fruizione di chi abita in quella zona, non so che cosa voglia dire interesse pubblico. L'interesse pubblico penso che sia la disponibilità per tutti i cittadini che usufruiscono e usufruiranno di quelle funzioni. Questa è la prima cosa, dopodiché, sono d'accordo che mettere in equilibrio quella che è la necessità della sosta rispetto ad aree dense, non è l'unica zona densa questa e altre parti della città, conciliare la necessità di sosta per i residenti del centro storico, dove lo spazio è quello che è, è un tema importante, è un tema dirimente, soprattutto se si parla di mobilità sostenibile e di cominciare a pensare anche l'offerta di sosta debba essere riequilibrata. Perché i residenti del centro storico pagano la sosta e gli altri residenti delle altre città no? È giusto? È sbagliato? Dobbiamo garantire a tutti i possessori di automobile di avere la sosta gratuita? Allora, se vogliamo fare una riflessione seria e generale, perché la priorità delle città, e di questa città, è garantire la sosta gratuita a tutti, apriamo il capitolo ed effettivamente rivediamo il Piano della Sosta, perché io penso che se si parla di mobilità sostenibile, anche l'offerta di sosta e l'incentivazione ad utilizzare altre modalità di spostamento e soprattutto garantire a tutti i cittadini, equamente, la fruizione dello spazio pubblico, sia anche pensare che lo spazio pubblico non è gratis e non è di tutti. Grazie".

PROPOSTA N. 3387/2023 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: "L'ANNUNCIATA "TASK FORCE DI HERA E COMUNE PER COMBATTERE GLI ABBANDONI" QUANTO COSTA AI CITTADINI E QUALI SONO LE SUE FUNZIONI?

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla terza interrogazione, proposta n. 3387/2023: Interrogazione presentata dalla consigliera Rossini (FDI) avente per oggetto: L'annunciata "task force di Hera e Comune per combattere gli abbandoni" quanto costa ai cittadini e quali sono le sue funzioni? L'istanza è stata depositata il 19 settembre scorso, risponde l'assessora Filippi. Prego consigliera Rossini per la presentazione".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente. Anche questa è un'interrogazione un po' risalente. Adesso, con la gestione dei rifiuti siamo arrivati alla fase 2, che non si capisce quando sia iniziata e finita la fase 1, comunque, in quest'interrogazione riepilogavo, in maniera dettagliata, quelle che sono le disposizioni contrattuali che richiamano Hera a precisi adempimenti per quanto riguarda la gestione della raccolta differenziata e, così come richiamo l'articolo 7 del disciplinare tecnico che prevede che nella fase transitoria, ammesso che ancora siamo in fase transitoria, il concessionario debba garantire l'espletamento e gli standard qualitativi dei servizi in essere al momento del passaggio di gestione, così come richiamo la possibilità, prevista dal contratto di servizio, di utilizzare la possibilità prevista dall'articolo 53, che prevede la procedura da utilizzare in caso d'inadempimenti del gestore, per richiamare il gestore all'adempimento delle obbligazioni assunte, ma vorrei anche, prima di arrivare ai quesiti che ho posto con l'interrogazione, richiamare, non è nell'interrogazione, ma è un punto che mi sembra interessante riportare, è l'articolo 3 del disciplinare tecnico, che prevede che il gestore debba presentare, annualmente, un piano annuale delle attività.

Il piano annuale delle attività, ho acquisito informazioni e mi è stato fornito solamente quello del 2023, quindi, presumo che non ci siano i piani annuali delle attività precedenti, non ci sia quello che il gestore dovrebbe contrattualmente presentare entro 60 giorni dalla sottoscrizione del contratto di servizio che è avvenuta nel dicembre del 2021, non c'è il Piano Annuale delle attività che deve essere presentato entro il 30 novembre di ogni anno, quindi, quello del 30 novembre 2022 non c'è e la mancanza di un Piano delle Attività si è andato a ripercuotere sulla vita dei cittadini e abbiamo un bel da dire che è colpa dei cittadini incivili, no, qui abbiamo un problema di inadempimento di Hera al contratto di servizi e di assoluta incapacità di quest'Amministrazione di tutelare i cittadini davanti agli inadempimenti del gestore.

Vorrei anche dire al momento della presentazione dell'interrogazione avevamo appreso di questa iniziativa, ogni tanto abbiamo visto, in questi mesi, annunciare iniziative che avrebbero risolto tutti i problemi, prima gli spazzini di quartiere, poi varie cose, poi qua, il 17 settembre, i tutor, i mediatori culturali, perché i cittadini sono imbecilli, per cui bisogna affiancargli qualcuno che gli spieghi come fare a conferire il pattume, i mediatori culturali, dicendo che questo avrebbe risolto tutti i problemi, addirittura l'intervento della Polizia Locale, giusto perché così è la Polizia Locale che dovrebbe occuparsi di sicurezza, torniamo al discorso degli Assessori che dovrebbero mettersi una mano sulla coscienza e dare in mano le cose a persone che abbiano la capacità di gestire questi problemi che ormai assillano la città e che è inaccettabile che continuiamo a vivere in questa maniera qua, quindi, ha annunciato questa cosa a settembre, la mia interrogazione è già vecchia, perché stamattina esce il comunicato stampa "fase 2" e partiamo con le cassette smart, che noi avevamo chiesto con una mozione del novembre di un anno fa, di mettere delle isole ecologiche di prossimità. Adesso saltano fuori, le mettiamo. La fase 2, non si capisce sulla base di che cosa, visto che, appunto, non c'è il Piano annuale delle attività e, quindi, non sappiamo quando è iniziata la fase 1, in che cosa consisteva la fase 1, che cos'è, se esiste, se non esiste, la confusione totale,

quindi, in più i servizi si pagano, perché, come abbiamo visto nel Piano Economico Finanziario, annualità 2023, c'è stato un aumento del costo del servizio di 1 milione 199 mila euro, quindi, a fronte di tutto questo, mi riferivo ai mediatori culturali, ai tutor, alla Polizia Locale che si doveva occupare dei cittadini anziché di quelli che conferiscono i rifiuti, anziché della sicurezza, chiedevo, ma è già vecchia, vorrei sapere la fase 2 quanto ci costa, ma va bene, a quanto ammonta il costo dei servizi aggiuntivi richiesti, a partire dal mese di settembre 2023 e anche a partire dal mese di ottobre, perché se disponiamo, oggi, Assessore, mi deve dire anche quanto costano quelli che ha presentato stamattina, se vogliamo essere corretti.

Ad Hera, con riferimento a tutor, mediatori culturali, squadre e tecnici; se corrisponde a verità che la polizia locale sarà parte della "task force per combattere gli abbandoni" e quali saranno le sue funzioni; se corrisponde a verità che la "task force per combattere gli abbandoni" sarà composta anche da mediatori culturali e quali saranno le attività a cui saranno dedicati; se è stata attivata la procedura nel caso di inadempimenti del gestore alle obbligazioni assunte in forza del contratto; se non si ritiene che le gravi carenze del sistema di raccolta rifiuti non siano da attribuirsi ai cittadini incivili o "ignoranti", ma ad un sistema che non funziona così come è stato concepito e sul quale occorre un profondo ripensamento".

Il PRESIDENTE: "Prego assessora Filippi".

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. La prima cosa a cui tengo, in modo particolare è di non utilizzare il termine "task force", io non l'ho mai utilizzato, come non ho mai utilizzato e detto che i cittadini sono imbecilli, ignoranti e incivili. Lo dice lei, facendo presupporre che facciamo queste azioni perché li riteniamo imbecilli, incivili e ignoranti, lo dice lei e lo mette in bocca a qualcun altro. Non l'accetto questa cosa perché i cittadini li ho sempre ringraziati e ho sempre pensato che la maggior parte dei cittadini - lo dimostrano i numeri - sia corretta, si comporti bene e hanno bisogno di accompagnamento come c'è bisogno di ascolto e accompagnamento quando si fanno delle trasformazioni importanti, radicali e veloci qual è stata questa, quindi, prima cosa, gradirei non utilizzare, quello che ha utilizzato in tutte le sue domande, il termine task force, non è una task force, è una squadra di operatori, con varie competenze e vari compiti per continuare a perfezionare il percorso di trasformazione del servizio di raccolta e ridurre quelle che sono le criticità emerse e ancora presenti e che sono, normalmente, emerse e che per andarle a risolvere hanno bisogno di tempo.

Il percorso d'informazione all'utenza, attivato da settembre 2023, si rende necessario ogni qualvolta è prevista la trasformazione di un servizio. Si tratta di un'attività prioritaria che non richiede in sé alcuna integrazione di costi rispetto a quanto già previsto nella pianificazione economico finanziaria già approvata da Atersir, qui mi potrei anche fermare, ma andiamo avanti. Le azioni messe in campo sono molteplici e tra queste rientrano anche gli interventi nelle strade e nelle zone dove sono più frequenti gli abbandoni e l'esposizione errata dei sacchi di carta e plastica eseguiti dai tutor di Hera, con tecnici comunali, guardie ecologiche volontarie e, quando necessario, anche i mediatori culturali per poter informare, con chiarezza, sui comportamenti corretti, i cittadini di origine straniera e gli agenti di Polizia Locale, con il compito d'intensificare, intensificare vuol dire che è un'attività che facevano anche prima, quindi, non è un compito, cioè, delle persone che hanno quel ruolo da prima e che continuano ad avere, d'intensificare l'attività di accertamento e controllo già in atto, per individuare i responsabili degli abbandoni e coloro che, con comportamenti illeciti, creano situazione di degrado e danno ambientale.

I mediatori culturali hanno la funzione d'integrare le competenze delle squadre in relazione alla comunicazione con i cittadini e utenti stranieri e in taluni casi può scontare barriere linguistiche o culturali, quindi, è semplicemente parlare con delle persone che, forse, hanno bisogno di avere

delle informazioni aggiuntive e per potergliele dare, gliele devono dare persone adatte, che hanno queste competenze. Dal primo gennaio 2022, ricordo che il contratto è stato firmato il 31 dicembre 2021, il confronto con il gestore e con Atersir, è costante, in merito alla definizione del contratto e in tal senso la corretta applicazione. Eventuali inadempimenti che abbiamo rilevato e riscontrato sono stati sottoposti, man mano, per valutazione di competenza, perché il soggetto competente è la stazione appaltante e Atersir, a loro lo abbiamo sottoposto.

I percorsi di sensibilizzazione dei cittadini sono parte delle azioni di adattamento e miglioramento di un sistema di raccolta differenziata dei rifiuti che è ancora in rodaggio, questa fase transitoria che diceva lei è prevista, perché è così sempre e sono ancora più necessari visti i tempi strettissimi di applicazione delle 9 modalità che in soli 10 mesi hanno interessato tutta la città. I modenesi si stanno comportando molto bene e non ho mai avuto dubbi in tal senso, ma il cambiamento è radicale, quindi, era prevista anche la necessità di aggiustamenti lungo il cammino. Li stiamo facendo monitorando le diverse situazioni, analizzando le criticità e soprattutto ascoltando i cittadini e trovando soluzioni nel confronto costante con il gestore al quale chiediamo che il servizio sia gestito al meglio.

Da qui nascono anche le 12 azioni migliorative della fase 2, che partiranno tra il 20 novembre e i primi di dicembre, frutto, soprattutto, appunto, dell'ascolto e dei suggerimenti dei cittadini, in particolare dal 4 dicembre, lo ricordo, già che ci siamo, la raccolta di carta e plastica nelle zone residenziali di Modena, quindi, in buona parte della città, si svolgerà in orario notturno, tra le 23.00 del giorno di esposizione e le 6.30 del mattino successivo, dal 20 di novembre saranno attivate le prime 6 circa strutture per conferimenti straordinari di carta e plastica, nel frattempo aumenta la frequenza di raccolta carta e plastica nel forese, oltre alle iniziative che puntano a garantire ai cittadini migliori servizi di prossimità e su misura delle diverse esigenze, dal Centro Storico alla periferia, così come a maggior ordine e decoro in città insieme ad una semplificazione delle procedure. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliera Franchini".

La consigliera FRANCHINI: "Grazie Presidente. Chiediamo la trasformazione in interpellanza, interviene il consigliere Bignardi".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Bignardi".

Il consigliere BIGNARDI: "Grazie Presidente. Il documento presentato all'interrogazione evidenzia diverse questioni importanti riguardanti il servizio di gestione dei rifiuti a Modena, in parte indicando che il cittadino mostra una preoccupazione per il costo e l'efficacia della "task force" annunciata da Hera e dal Comune per contrastare gli abbandoni e già qua siamo, ovviamente, in punti di vista diversi. Il cittadino vuole una città che torni alla pulizia di prima, ma, come l'Assessora, giustamente, ha chiarito, le trasformazioni richiedono tempo, ma tornerò sul punto della variabile tempo. Il testo mette in luce alcuni punti che la Consigliera considera chiave, tra cui l'aumento dei costi del servizio, i disservizi riscontrati nel nuovo sistema di raccolta porta a porta ed esprime una preoccupazione per la mancanza d'informazioni alla cittadinanza: i ritardi nella raccolta, la non rimozione dei rifiuti abbandonati e la necessità di un intervento esterno. Questo è quello che leggo io dall'interrogazione. Le richieste d'informazione al Sindaco e alla Giunta sembrano essere mirate, a parte nei modi che, come sul solito, contesto, ad ottenere dei tagli sui costi aggiuntivi dei servizi e il coinvolgimento della Polizia.

La raccolta differenziata porta a porta rappresenta, però, un passo importante nella nostra città, verso la sostenibilità ambientale, quindi, bisogna fare uno sforzo, lo sforzo passa da dei

passaggi che sono sicuramente più stretti. Grazie a questa pratica possiamo ridurre l'impatto ambientale e promuovere il riciclo e preservare le risorse naturali nella nostra città, è un impegno concreto che ogni cittadino può adottare per contribuire al benessere del nostro ambiente e su questo dobbiamo porci la domanda di chi getta i pattumi in giro se veramente aderisce a questa visione di città che sicuramente condividiamo tutti qua dentro. Un impegno concreto che il cittadino può adottare per contribuire al benessere dell'ambiente. Il controllo accurato è essenziale per garantire che il processo di raccolta sia efficiente e che i materiali vengano correttamente separati. Insieme possiamo fare, appunto, la differenza per avere un futuro più verde e sostenibile.

Su questo voglio toccare due punti: il tempo. Qualunque variazione di questa grandezza, con questo numero di utenze non era mai stato fatto, quindi, rappresentiamo anche, di fatto, uno studio di un volume di questo tipo, sicuramente ci siamo messi in gioco in maniera massiccia. Davo per scontato che ci sarebbero stati dei momenti di tensione e si cerca, aumentando il personale, cambiando le fasce, andando incontro alle richieste, di cercare di perfezionare, ma, concludo dando alcune informazioni a sostegno delle attività già svolte in materia di gestione dei rifiuti, perché a sentire la Rossini, abbiamo fatto il Porta a Porta e non facciamo più una mazza da allora, abbiamo deciso che non facciamo niente, ma non è così.

Incremento della raccolta differenziata. Nell'ambito delle iniziative sono state implementate strategie per aumentare la percentuale di raccolta differenziata, perché non dimentichiamoci che da noi c'era già la differenziata, ma l'obiettivo era quello d'incrementarla, facendo sì che quello che è presente dentro al pattume fosse più pulito, fosse più idoneo allo smaltimento. Questo contribuisce non solo alla riduzione dei rifiuti destinati alla discarica o all'incenerimento, ma anche al riciclo e corretto smaltimento dei materiali. Abbiamo fatto delle iniziative di sensibilizzazione: il coinvolgimento attivo della comunità è sempre stato essenziale, attività di sensibilizzazione, come incontri pubblici, distribuzione di materiale informativo, campagna educativa nelle scuole, sono state avviate per informare i cittadini sui benefici della raccolta differenziata e su come partecipare attivamente al processo, poi, in alcune occasioni lo schermo era troppo piccolo, è ovvio che è un procedimento, tutti i procedimenti prevedono che ci siano dei miglioramenti.

Tecnologia e innovazione. L'implementazione di tecnologia avanzata, abbiamo fatto la scelta di utilizzare degli strumenti di tecnologia avanzata, non dei pattumi, come ho visto in altre città, fatti in un determinato modo, che sono facilmente bypassabili. Sono stato a Bologna l'altro giorno e su Bologna potevo aprire il pattume e sbatterci dentro quello che mi pareva, l'ho trovato un po' forte. Queste tecnologie non solo semplificano il processo per i cittadini, ma contribuiscono anche ad una gestione più efficiente e trasparente dei rifiuti. Cosa voglio dire? È ovvio che la parte tecnologica comporta, per una porzione della cittadinanza, un incremento di difficoltà, perché nel momento in cui devo avere una tesserina o devo scaricare un App dove devo mettere un codice, devo fare una fatica, però, come dico spesso: "Gli addominali non vengono senza andare in palestra". È solo un buon esempio. Collaborazione con la comunità locale. Coinvolgere la comunità locale attraverso processi collaborativi, può essere un elemento chiave, ad esempio, collaborazione con le associazioni, con aziende locali o gruppi di volontari, possono migliorare il coinvolgimento della comunità. Spero che sia sempre più forte il coinvolgimento della GDO sul non buttare via del cibo che per me, in un periodo in cui il cibo costa tantissimo e c'è un incremento di povertà, è un lavoro che andrebbe ulteriormente portato avanti.

Ci sono già dei risultati tangibili, ci sono stati dei risultati misurabili, come la riduzione complessiva dei rifiuti, l'aumento della raccolta differenziata e la pulizia delle aree pubbliche, perché è vero che ci saranno dei punti in cui troviamo del pattume abbandonato, però, dobbiamo anche ricordarci che non abbiamo più le vie imballate di pattumi, pattumi fisici. Questi dati possono essere evidenziati come risultati positivi delle attività intraprese, quindi, sicuramente sarà

importante comunicare, in modo trasparente e tangibile, gli impatti positivi ottenuti grazie alle attività svolte. In tal modo si può promuovere una percezione positiva delle iniziative e il coinvolgimento continuo della comunità, perché, come si diceva prima con la collega Connola: se lascio il pattume fermo in un punto per più di un giorno, c'è il rischio che venga frainteso anche da persone che vogliono gettarlo, quindi, è un lavoro costante di cui dobbiamo essere uniti, quindi, la variabile tempo - ho quasi finito - non è trascurabile, nel senso che è naturale che la cittadinanza si debba abituare a questo procedimento, ci siano i momenti di miglioramento. Il fatto che ci siano delle idee positive vengono prese, colte e migliorate, alcune ne sono l'esempio, quindi, è un procedimento che dobbiamo, insieme puntare. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Bertoldi".

Il consigliere BERTOLDI: "Qualche punto, così, sulla base di quello che è emerso in questa discussione. Intanto m'interessa capire bene la Polizia Locale cosa fa e come viene coinvolta in tutto questo, perché credo che con l'emergenza criminalità che abbiamo a Modena, la Polizia Locale si debba occupare di tutt'altro, si debba occupare della criminalità perché è la vera emergenza di questa città. I rifiuti li facciamo fare a qualcun altro, li facciamo fare ad Hera che paga delle persone da contratto per occuparsi di questo e i vigili urbani devono essere tutti fuori da questo. Prima cosa. Altra cosa: lei ha parlato di squadre di operatori, quell'altro ha parlato di "task force", parliamo di un sinonimo, più o meno la funzione è sempre la stessa, quella di operatori, task force, più o meno questa roba, quindi, il concetto è quello.

La cosa che, secondo me, è grave è che continuate a raccontare ai cittadini, imbrogliandoli, che la Tari è rimasta inalterata quando in realtà i costi per i rifiuti per i cittadini sono aumentati. Come avviene questo? Avviene perché parte dei costi dei rifiuti li scaricate sulla fiscalità generale e questo non va bene. Piuttosto li mettete sulla Tari che uno sa esattamente cosa paga per i rifiuti, perché il cittadino sta pagando una cifra importante per i rifiuti e non sa esattamente cosa sta pagando perché vede solo una parte di quello che paga. I mediatori culturali, altra cosa, a cosa servono se i cittadini stranieri, come voi affermate, sono ben integrati nel tessuto sociale della nostra città? Avete speso un sacco di soldi per i programmi d'integrazione, però, una volta che c'è un nuovo metodo per i rifiuti, avete bisogno di persone speciali per loro, che vengono stipendiati da noi, per spiegargli come si mettono via i rifiuti, come si conferiscono i rifiuti, mi pongo dei dubbi, allora, che quest'integrazione sia, effettivamente, stata raggiunta.

Credo che il sistema di gestione dei rifiuti risulti, oggi, fallimentare, che non porta vantaggi ai cittadini perché pagano di più e con la tariffa puntuale, quando verrà applicata, dobbiamo arrivare a quello poi, pagheranno ancora di più. Abbiamo una città più sporca e quando ci sarà una tariffa puntuale, ovvero, quando dovrò pagare ogni volta che metto i rifiuti nel contenitore, ci saranno ancora più rifiuti in giro, la città sarà ancora più sporca, il cittadino perde più tempo, il turista che viene a Modena spesso è deluso dalla sporcizia che vede in giro, era abituato all'immagine della città pulita di una volta, ma la cosa che mi fa arrabbiare di più è che scopriamo, in questi giorni, che negli ultimi mesi i dati riportati mostrano un significativo aumento dei rifiuti bruciati dall'inceneritore, quindi, più rifiuti bruciati significa un aumento delle emissioni, proporzionale, più brucio e più butto nell'atmosfera delle emissioni, delle particelle sottili che noi respiriamo e, quindi, non abbiamo nessun tipo di vantaggio, cioè, dico: vogliamo fare qualcosa? Bene, però, come in tutte le cose *do ut des*, cioè io ti chiedo uno sforzo, però, qualcosa devo dare in cambio no? Almeno in salute.

Credo che tutti noi vediamo tutti i giorni le difficoltà che abbiamo con questo smaltimento dei rifiuti, io, ad esempio, ho dei cassonetti davanti allo studio che puntualmente non si aprono e quelle poche volte che riesco a farli aprire, devo sempre mettere le mani sul contenitore che è

sporco, che non dovrei toccare con le mani, perché se no non si chiude, quindi, come ho già detto in altre occasioni, sono cassonetti inadatti, di scarsa qualità, inadatti all'utilizzo a cui sono stati destinati e credo, insomma, che al di là di tutto le cose non stanno andando bene e ci sono delle chiare inadempienze da parte del gestore, da parte di Hera, quindi, credo che sia venuto il momento, da parte dell'Amministrazione, di applicare quelle penalità che sono previste dal contratto sino ad arrivare, eventualmente, alla cessazione del contratto stesso, quindi, fatevi un esame di coscienza, non raccontate quello che non è. Voi state raccontando una realtà edulcorata che purtroppo non è come la vivono i cittadini modenesi. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Manicardi".

Il consigliere MANICARDI: "Grazie Presidente. Vengo un po' tirato, diciamo, perché volevo specificare, secondo me, un punto. Ovviamente mi ritrovo con quanto ha detto prima di me il collega Bignardi, che tra l'altro conosce l'argomento anche per i suoi studi, si vedeva, insomma, nell'intervento che è entrato nello specifico, quindi, mi fido ancora di più, in questo senso, insomma, le competenze, dato che si sono tirate in ballo le competenze, delle volte ci sono anche nei politici, compresa l'Assessora, insomma, che credo del tema ne sappia, poi, è ovvio che il ruolo del politico è sempre un ruolo politico e i ruoli tecnici devono rimanere ruoli tecnici ed è bene, quindi, che ci siano i tecnici che si occupino di certe cose. Detto questo, mi viene d'aggiungere solo un aspetto, credo che con questa seconda fase di cui, appunto, si parla, sia un passo avanti rispetto a questo servizio, non un passo indietro, sicuramente, ma un passo avanti per rispondere a delle necessità e dare, appunto, concretezza a questo percorso che nei dati, quelli che c'interessano, quelli che sono importanti, stanno dimostrando come il percorso stia andando verso la giusta direzione, è questo che dobbiamo dirci, poi, capisco che in determinate occasioni, in determinati casi non si ha interesse neanche ad addentrarsi in questi dati, in queste situazioni, tant'è che le bagarre che anche in quest'Aula nascono, dimostra di come non ci sia reale intenzione di entrare nel tema, perché credo che se si fa una domanda, se si fa un'interrogazione, non si possa partire prevenuti, come ho visto, un intervento prevenuto prima ancora della risposta e così come anche un'interruzione della risposta stessa, quindi, non era interesse davvero, a mia ragione e a mio parere, dell'interrogante, capire e sapere quale fosse la risposta e quali fossero i dati, di questo, sinceramente, me ne dispiaccio.

Detto questo, venendo al ruolo della Polizia Locale, ci sfugge, secondo me, un aspetto, ci sfuggiva giovedì scorso quando abbiamo parlato di sicurezza e ci torna a sfuggire in questa. La sicurezza, così come la intende il consigliere Bertoldi, legata esclusivamente agli atti criminosi, diciamo, ai reati di quel tipo lì, come li intende lui, è competenza di un'altra Forza di Polizia. La normativa prevede che la Forza di Polizia Locale a cui, ovviamente, va il ringraziamento così come ogni unità preposta in questo senso, è, però, volta ad un altro tipo di Polizia sul territorio che è quello legato alla normale e utile convivenza civica dei consociati in una città, per le competenze che sono quelle di un'Amministrazione locale e marginalmente su base di accordi, come in questa città esistono, con le Forze di Polizia preposte, in questo caso, con gli Enti preposti, la Questura, per intenderci, anche, allora, un supporto in quel tipo di sicurezza, così intesa, quindi, quando parliamo di sicurezza al plurale, è legata anche a quest'aspetto qui, ma non lo dice Manicardi, non lo dico io, non lo dicono altri che in questa Sala lo hanno detto, ma lo dice la normativa, perché è così, quindi, il fatto di dire: "Mi dispiace utilizzare la Polizia Locale, dare compiti alla Polizia Locale in questo senso, perché la si distoglie da altri suoi ruoli più naturali, non è così, anzi, è il contrario, poi, ringraziamo ogni giorno, credo, la Polizia Locale anche per l'aiuto che dà nel prevenire e nell'investigare, diciamo, su atti, su reati di altro tipo, ma in primis, le funzioni che le sono affidate dalla normativa, così come da tutti i contratti nazionali ivi riguardanti, parlano di altro, quindi, credo che sia stato un commento, ovviamente, fuori luogo".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Silingardi".

Il consigliere SILINGARDI: "Grazie Presidente, grazie all'interrogante e a tutti coloro che sono intervenuti, perché quando si parla del tema rifiuti credo che sia un tema centrale di questa Consiliatura, per questa città e anche per il futuro. Alcune precisazioni su alcune cose che ho sentito. Sì, ci è stato detto che la produzione dei rifiuti pro capite è diminuita, abbiamo fatto una Commissione, è venuta Hera e ci ha spiegato perché è diminuita, perché non ci sono più i rifiuti che vengono dagli altri Comuni. La percentuale di differenziata, certamente è aumentata, in automatico viene da sé, però, i report di Arpae sull'inceneritore, lo definisco così, perché così lo definisce Arpae, leggete il report, la relazione mensile sull'inceneritore di Modena e ci dicono un dato diverso relativamente ai rifiuti che vanno all'incenerimento.

Però, quando si parla di rifiuti voglio sempre anche precisare un'altra cosa: rispetto alle forze politiche del Centro Destra, agli interroganti, non abbiamo nessuna nostalgia del precedente sistema, che era totalmente sbagliato e che in nessuna parte del mondo riguardo al futuro ha un senso e viene perseguito. Il punto è un altro, però, che questo sistema può anche migliorare con le varie fasi, tutto quello che volete, noi nel nostro piccolo abbiamo provato a portare alcune proposte migliorative, però, continuo ad insistere sul fatto che il vulnus iniziale di un modello di affidamento, prima di tutto, anche di un modello scelto con un porta a porta che non è integrale, è sbagliato e rischiamo di mettere in gioco una visione che è quella di un'economia circolare che la si ottiene solo con un corretto utilizzo dei sistemi che esistono e quello attuato a Modena - non lo dico io, poi ci arrivo a dire chi lo ha detto - è sbagliato, lo miglioreremo? Spero di sì. Contribuiremo a migliorarlo? Certamente, ma è già un vulnus iniziale. Abbiamo fatto una serata, ieri l'altro, sono stati invitati tutti gli Assessori, i Consiglieri, c'è la diretta - potete vederla - con Rossana Ercolino, l'Assessore sa bene chi è, è venuta e ci ha parlato di modelli corretti di economia circolare, spiegando molto bene che se invece adottiamo un modello di economia lineare, andiamo esattamente contro natura, perché la natura ha un modello circolare.

Nel dirci questo, scendendo di livello, ci ha detto quanto pagano, di Tari, le città, i Comuni che utilizzano un modello, quello propugnato dalla Rete dei Comuni Rifiuti Zero. Vedremo quando la tariffa puntuale ci sarà, se arriverà, temo che non otterremo quei risultati, ma allo stato sicuramente non ci siamo, siamo lontani, ma veniamo da un modello sbagliato, lo ripeto, l'obiettivo economico è quello, poi c'è l'obiettivo ambientale, però, qual è l'obiettivo ambientale in un sistema di economia circolare se non - lo ripeto per l'ennesima volta - spegnere, prima o poi, questo maledetto inceneritore, perché se non è quello l'obiettivo e ci diciamo che tanto resterà sempre, stiamo lavorando per nulla, stiamo lavorando per nulla. Ovviamente ci è anche detto, essendo venuto nel pomeriggio, girando un po' per la città, che questo modello non va bene, si è anche detto, tra l'altro, che Modena ancora non è nella rete dei Comuni a rifiuti zero, nonostante l'ordine del giorno.

In tutto questo c'è un Comitato di Pietra che è la Regione, che è Atersir, quindi, concludo l'intervento, ribadendo, per l'ennesima volta, la richiesta che Atersir venga nella Commissione deputata, ad affrontare questi temi, a spiegarci una serie di cose, tra cui: le penali, come funzionano, come funzionano tante cose, questo è essenziale, che ci parliamo tra di noi senza propaganda, ma cercando di capire cosa serve e dove vogliamo andare. Per me, per noi, lo ripeto, dove vogliamo andare è: dal punto di vista economico, una tariffa più bassa, ma soprattutto una tariffa puntuale, chi inquina paghi, lo dicono tutte le normative, un decoro, una dignità per questa città e, la cosa più importante, arrivare a spegnere l'inceneritore".

Il PRESIDENTE: "Ci sono altri? Prego, consigliera Aime".

La consigliera AIME: "Grazie Presidente. Due parole, proprio due, veramente veloce. Le fasi, fase uno e fase due, credo che siano all'interno di un progetto, più che di un progetto, di un processo che va avanti: la fase uno è stata quella in cui, su un modello che era stato deciso, si è vista la risposta della città e la risposta della città in termini sia di correttezza nei conferimenti, sia di gradibilità del sistema che è stato proposto, non è stata del tutto soddisfacente. Ci sono state delle criticità, ci sono stati dei problemi, sarebbe sciocco negarli; la fase due è quella della riparazione, in un certo senso della correzione di rotta, per vedere se effettivamente sulla base di questo modello si riescono a raggiungere risultati di eccellenza anche rispetto al benessere dei cittadini. Poi, faccio un inciso, quando si cambiano le abitudini, normalmente i cittadini si irrigidiscono, perché è abbastanza normale che sia così, quantomeno in una quota parte, perché le nostre vite sono complicate, perché tutti abbiamo un sacco di problemi e cerchiamo di organizzare le nostre esistenze e quando arriva qualcosa che ci sconvolge, la nostra comfort zone, non reagiamo e non tendiamo a reagire bene, perché ci piace di più restare su quello che conosciamo, pur nella comprensione che bisogna fare meglio, pur anche persone che hanno una sensibilità ambientale, perché quello che mi ha colpito, ho sentito lamentarsi persone amiche anche, che hanno una sensibilità, però diciamo che la natura umana è un po' quella.

Come Europa Verde, ci aspettiamo da sempre, da sempre lo diciamo, una fase tre, e la fase tre è quella del porta a porta integrale, e poi la fase quattro, e la fase quattro è quella dello spegnimento dell'inceneritore e qua, diciamo, casca l'asino, perché lo spegnimento dell'inceneritore, purtroppo, non lo decidiamo noi modenesi che ce l'abbiamo qua in città e ci dà da fare, su quello dobbiamo rivolgerci a qualche Santo che è a Bologna o che è a Roma, perché non siamo noi, come Comune, purtroppo, e sottolineo purtroppo, che possiamo decidere e determinare questa cosa. Credo che sarà importante, nel tempo a venire, la mobilitazione, quella che si chiama "dal basso", dei cittadini, non solo dei politici, proprio dei cittadini che dovranno far sentire la loro voce per andare in quella direzione. Signori, non nascondiamoci dietro un dito, purtroppo, l'inceneritore di Modena non è il più vecchio della Regione e ci sono motivi per essere preoccupati che magari non sarà quello di Modena che verrà spento per primo.

Non dobbiamo assolutamente abbassare la guardia, non è vero, questi ragionamenti un po' pop, populistici, che dicono: a noi non serve a niente, siamo presi per i capelli, facciamo fatica e poi, lo stesso, differenziamo, siamo bravi, siamo meravigliosi e poi ci lasciano lo stesso l'inceneritore acceso. Signori, non andiamo a sommare problemi a problemi. Quello di fare la raccolta differenziata e di aumentare, adesso siamo al 77%, mi pare, dobbiamo arrivare al 90 o 95%, cioè, dobbiamo assolutamente migliorare e dobbiamo, contestualmente, continuare a chiedere, anche con il supporto dei cittadini e della città, di tutti, che venga chiuso, che venga progettata la chiusura, realizzata, dell'inceneritore che abbiamo a Modena. Guardate, è una battaglia *over* politica, è *over* Gruppi politici e partitici, è veramente di tutto il territorio della città di Modena. Porta a porta integrale, tariffa puntuale, spegnimento dell'inceneritore e assunzione di responsabilità e anche qualche sacrificio che sicuramente dobbiamo fare, non io che abito in Centro Storico, che fa il porta a porta, devo dire, talmente contenta, è un servizio che funziona talmente bene che quasi mi vergogno quando sento tutte le difficoltà di altri, quindi, stiamo benone in Centro Storico, ma diciamo che tutta la città deve arrivare a stare bene come si sta in Centro Storico. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego, consigliere Carpentieri".

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie Presidente. Solo due piccole annotazioni sui tanti temi, soprattutto su quello che ha sollevato il collega dei 5 Stelle. È vero che negli ultimi mesi Arpae certifica un aumento dei conferimenti all'inceneritore, però se non ho letto male i dati io, può darsi che mi sia sbagliato, ho preso fonte Arpae, in agosto, a tonnellate, sono stati conferiti come rifiuti solidi urbani 9 mila 608 tonnellate, in luglio erano 10 mila 900 rifiuti solidi urbani, in giugno

14 mila 568, in maggio 9 mila 195, poi, si può anche andare più indietro. I rifiuti solidi urbani della Provincia, dove Modena incide quota parte, facciamo un terzo come popolazione, anche i rifiuti solidi urbani, anzi, soprattutto i rifiuti solidi urbani, sono in decrescita. È un dato Arpae".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere CARPENTIERI: "Erano più bassi secondo te? Ti dico, ogni mese, negli ultimi sei mesi, stanno calando da quando, guarda caso, a Modena c'è un nuovo sistema, perché Modena incide su queste 9 mila tonnellate. Il dato, che è vero quello che dici tu, in agosto, che è l'ultimo dato disponibile, agosto 2023, sono stati inceneriti, se ti piace di più, 19 mila 469 tonnellate, mentre il mese prima eravamo a qualche migliaia in meno. Perché? Perché sono aumentati, nonostante siano calati i rifiuti solidi urbani, sono aumentati i rifiuti speciali conferiti all'inceneritore. 9 mila 600 in agosto, erano 7 mila 300 in luglio, erano 3 mila 800 in giugno. È questo il quadro, la tendenza generale, aumentano i rifiuti speciali, e sappiamo, non facciamo la polemica, Governo di Destra o di Sinistra, abbiamo governato tutti, quindi, va bene a tutti. Abbiamo governato tutti, ci sono stati Governi di tutti i colori, con Presidenti di tutti i colori, partiamo da Renzi, Gentiloni, Conte, Draghi e Meloni, tutti, e nessuno ha messo in agenda o tanto meno ha fatto la modifica di come conferire i rifiuti speciali, quindi, la libertà di mercato dei rifiuti speciali, quindi, le società che gestiscono impianti di incenerimento hanno la libertà di raccogliere rifiuti da mercato, si chiama mercato libero, a chi piace più e a chi piace meno.

Se questo è vero, fa il paio con i rifiuti solidi urbani che, invece, almeno in Provincia di Modena, ma credo che sia un dato più o meno nazionale, almeno nei Comuni o nelle Province un po' più virtuose, calano. Anche il PD è favorevole alla chiusura dell'inceneritore, in prospettiva, però ci dobbiamo guardare in faccia. Come gestiremo i rifiuti solidi speciali, almeno delle imprese del nostro territorio? Per arrivare a questo, che battaglia politica facciamo perché la Legge nazionale preveda un'organizzazione di speciali, che è molto forte, come gli urbani? Tendenzialmente, devono essere a livello almeno regionali, come nuovo ambito, o provinciali, se vogliamo stringere di più.

A Modena, se voglio fare, cittadino, associazione, partito o movimento, una battaglia per dire chiudiamo l'inceneritore, devo prendere, in complesso, tutta la situazione. Cosa faccio in parallelo e come faccio a cambiare norme, visto che nemmeno il mio Partito, il tuo, il loro, hanno fatto niente per cambiarle? Finché il gestore può prendere rifiuti da tutta Italia, speciali, come posso governare la chiusura di un impianto? Per me, bisogna fare in un modo corretto una proposta politica, vogliamo chiudere l'inceneritore di Modena? Sì, facciamo una battaglia, decidiamo se l'ambito provinciale, credo meglio regionale, ma non sono un espertissimo, si faccia carico dei rifiuti. Qualche altro impianto, i poteri imprenditori, dovranno trovare per conferire quello che è lo scarto, il rifiuto speciale, ma non è che sia radioattivo, è definito speciale perché non è rifiuto solido urbano.

Credo che sia questo il modo corretto per approcciare la discussione, i dati che ho dato li ho letti da Arpae, non credo di essermeli inventati, credo che corrispondano al vero, anzi, ne sono certo. Poi, uno può andare di sei mesi, di un anno, di dodici mesi e usa i numeri come gli fa più comodo. La tendenza credo che sia quella che ho cercato di rappresentare. In questo quadro, al di là dei giudizi sul porta a porta, aggiungo e finisco, credo che il sistema misto, per una città media come Modena, almeno come primo step, sia stato quello corretto. Penso che sarebbe stato troppo pesante e invasivo partire *tout court* con la raccolta integrale totale, quindi, anche proprio l'indifferenziato e il vetro, che sono complicati da gestire, e l'organico, credo che sia stato un buon mix che ha dato i problemi che conosciamo, che in parte sono stati risolti e c'è da lavorare anche con le ultime nuove proposte, e penso che la filosofia sia giusta. Infine, non credo determinante, se

era quello che sottintendevi, visto che ho visto in altre note, se sia il sistema di gestione rifiuti in house ..., cioè l'importante è il manico, se il manico, che è il pubblico".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere CARPENTIERI: "Scusate, il controllo e gli indirizzi che dà. Può farlo benissimo l'obiettivo, anche con una partecipata in modo forte o in house, non è questo il tema dirimente, credo che vadano affrontati in questi termini. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego, consigliere Lenzini".

Il consigliere LENZINI: "Grazie Presidente. Comincio col dire e con esprimere soddisfazione per il contenuto di questa fase due, di cui abbiamo già parlato, peraltro, in questo Consiglio, almeno qualche mese fa e che aspettavamo, una fase due che in quota parte raccoglie le sollecitazioni che come Partito Democratico, come tutto il Centrosinistra, avevamo portato. Riteniamo che queste modifiche portino a un miglioramento sensibile del servizio, un miglioramento che ha già visto le cose andare meglio rispetto al passato e una situazione che di fatto vede questo cambiamento, che è stato veloce, importante, che ha toccato tutte le vite dei cittadini modenesi, pian piano prendere forma ed arrivare ad una situazione che adesso è sicuramente diversa rispetto a sei o sette mesi fa. È tutto a posto? No. La fase due testimonia il fatto che ancora tante cose da migliorare ci sono, credo che non saranno neanche le ultime modifiche, credo che dopo un opportuno tempo in cui questa fase due vedrà come le cose cambiano e come i risultati si ottengono, si deciderà se saranno necessari nuovi interventi, speriamo sempre più piccoli, speriamo sempre più ad andare a cesellare, a migliorare ogni singola situazione. Credo che oggi, Carpentieri mi ha preceduto su tante cose che volevo dire, il dibattito sia stato portato su un alto livello. Sentivo il Centrodestra dire che vedeva tutti questi svantaggi e non ho sentito citare il fatto che la raccolta differenziata è aumentata. Lo continuo a dire, vogliamo dirci tutti quanti che l'obiettivo fondamentale di questa modifica è l'aumento della raccolta differenziata rispetto a prima? Se non partiamo da lì, stiamo facendo una discussione su due piani completamente diversi, perché per noi, alla base di tutto quello che stiamo facendo, è quello l'obiettivo, che non è necessariamente legato alla chiusura del termovalorizzatore, perché tecnicamente si chiama così".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere LENZINI: "Tecnicamente e scientificamente si chiama termovalorizzatore. Dopodiché, non ne faccio un problema, si può chiamare inceneritore, si può chiamare termovalorizzatore, quello è. Credo che sia un obiettivo da perseguire, lì c'è il termovalorizzatore o inceneritore e in questo momento è un male necessario, è il miglior modo che c'è per gestire i rifiuti allo stato attuale della scienza e della tecnica. Può essere minimizzato? Sì. Come? Riducendo i rifiuti. L'obiettivo è chiuderlo? Certo che l'obiettivo è chiuderlo, questo si potrà fare solo e soltanto nel momento in cui si riusciranno a raggiungere certi obiettivi, per arrivarci, uno è la gestione dei rifiuti speciali. Nessun Governo l'ha fatto fino ad adesso, visto che è una battaglia fondamentale che il Centrodestra porta avanti a Modena in questa Consiliatura sicuramente, fatevi promotori di una modifica della Legge che prevede che non sia più a libero mercato la gestione dei rifiuti speciali e che i rifiuti modenesi si bruciano a Modena e che dentro la Provincia di Modena non possono arrivare rifiuti che non siano di altre Regioni o di altre Province. La sosterrò. Basta questo? No, ci sarà sempre una quota parte di rifiuti che andranno gestiti. L'ambito qual è? L'ambito è quello regionale, ne abbiamo già parlato, non c'è un termovalorizzatore per ogni Provincia, è chiaro che l'obiettivo sarà, e lo dico facendomi parte di una piccola sindrome Nimby che comunque abbiamo tutti, nella speranza che si riducono così tanto i rifiuti da gestire che saranno altri inceneritori a gestirli e che si vada alla chiusura di quello modenese.

Cosa ci poniamo come obiettivo? Che ci sia qualcosa di nuovo, magari speriamo ci sia un impianto per il recupero della plastica e il recupero della carta. È sicuramente questo il nostro obiettivo. Nel 2034 è nell'indirizzo di mandato di questa Consiliatura la chiusura di questo termovalorizzatore. Si può fare meglio? Se è possibile, lo faremo. Legare in maniera univoca la raccolta differenziata alla chiusura del termovalorizzatore credo che sia sbagliato, ma sia sbagliato nella logica di dare ai cittadini un'informazione corretta. È necessario per arrivare là, passare da qua. È necessario, ma non è strettamente legato. Ultima cosa, credo che già questo 67% sia motivo di vanto, siamo al 67% senza la tariffa puntuale, è già un ottimo risultato. Quando arriverà la tariffa puntuale, quindi, giustamente si pagherà per quello che uno inquina, vedremo un'altra importante, e non lo dico perché prevedo il futuro, ma lo dico sulla base delle esperienze di altri Comuni e altre realtà che hanno fatto lo stesso percorso, vedremo un altro importante innalzamento della quota differenziata".

Il PRESIDENTE: "Altri? Prego, consigliera Rossini".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente. Per quanto riguarda la risposta dell'Assessore, per cui comunque ringrazio, così come ringrazio i colleghi che hanno arricchito il dibattito, vorrei dire che posso essere soddisfatta, nel senso che la risposta l'ho ricevuta, ma non ne condivido il contenuto. Ovviamente, l'interrogazione aveva anche lo scopo di dare una sollecitazione dal punto di vista politico all'impostazione che la Giunta intende dare al sistema di raccolta differenziata in relazione a quel cambiamento che c'era stato all'inizio di settembre e sicuramente non ho avuto risposte che corrispondono a quella che è l'impostazione che auspicheremo venisse data al sistema di raccolta differenziata. Vorrei dire che innanzitutto la denominazione *task force*, Assessore, è stata diffusa dalla stampa. Quando ho presentato l'interrogazione, l'ho presa dalla stampa locale, pensavo fosse un comunicato del Comune. Lei mi dice che non è così, ma non è che uso una terminologia, come ha detto il consigliere Manicardi, da bagarre, poi veniamo anche a lui, semplicemente l'ho letta sul giornale. Veniamo alla questione delle iniziative che sono state definite in vario modo dai colleghi. Se chiedo di avere il piano annuale delle attività previsto...".

(Intervento fuori microfono)

La consigliera ROSSINI: "...Assessore. Presidente, avrò altri due minuti, vero? Se chiedo di avere il piano annuale delle attività e si impiega un mese per rispondermi, il piano annuale mi arriva solamente per l'anno 2023, non per gli anni precedenti e in più mi arriva in foglio A4, senza carta intestata, senza l'approvazione del direttore di esecuzione che ho dovuto chiedere, e mi hanno chiesto un altro mese di tempo per darmela, allora, sarà anche bagarre, consigliere Manicardi, però voglio sapere se il gestore era tenuto a presentare un piano annuale delle attività e questo piano annuale delle attività non c'è stato o c'è stato tardivamente, cioè solamente nel 2023. Significa che non c'era un pensiero che, tra l'altro, era contrattualmente previsto. Non sto facendo bagarre, sto chiedendo cose puntuali a cui non mi vengono date risposte. È chiaro?

Atersir si è fatta di nebbia, l'abbiamo chiamata in Commissione e ancora non l'abbiamo vista. Abbiamo bisogno di avere risposte e questa non è bagarre, così come non era bagarre in novembre dell'anno scorso, un anno fa, quando presentammo come Centrodestra, unito, una mozione per chiedere che venissero lasciate delle isole di prossimità per il conferimento dei rifiuti, visto che oggi saltano fuori. Non vi piaceva il termine "isole di prossimità", sono le casette *eco smarty*, a voi piacciono molto questi nomi un po' così, ma sono le casette *eco smarty*.

Vi faccio una previsione: tra un po' rimetteremo i cassonetti. Oltretutto, nei 12 punti del piano due, che non si capisce questo "piano due" chi l'abbia inventato, di questa seconda fase, sono

previsti sistemi di arredo urbano modulare per contenitore di rifiuti non domestici, quindi, iniziamo a rimettere delle strutture dove inserire dentro i rifiuti che non vediamo. Ragioniamo sul fatto che probabilmente qualche proposta buona l'avevamo fatta, voi l'avete respinta perché c'è un pregiudizio politico, ma siamo contenti se ci si arriva. Per quanto riguarda l'aumento della differenziata, questa percentuale di aumento, siamo passati dal 60 al 77, 73 o 74% circa, non è pensabile ottenere un aumento di questo genere con una città ridotta come la vediamo, non è fattibile una cosa del genere, non si può, semplicemente non si può.

È stato studiato male fin dall'inizio questo sistema, il Comune non è stato in grado di interfacciarsi con Hera, e di conseguenza con Atersir nella maniera corretta, perché evidentemente non è stato in grado di fare le richieste corrette, oltretutto, ha sempre costruito un muro davanti alle legittime richieste da parte delle Opposizioni che cercavano di evidenziare i punti su cui l'Amministrazione, in particolare l'Assessore competente, avrebbe dovuto insistere con il gestore. Sempre il muro abbiamo trovato, e su questa cosa del Piano annuale delle attività, lo troveremo di nuovo, ma insisteremo almeno per avere in Commissione Atersir e avere questo chiarimento. Il fatto che Atersir in Commissione non venga, non va bene, sono mesi che l'aspettiamo. Non posso dire che sono soddisfatta perché non c'è soddisfazione su quello che è l'indirizzo che intende assumere questa Giunta su questo tema così importante e rilevante per la nostra città".

Il PRESIDENTE: "Prego, assessora Filippi".

L'assessora FILIPPI: "Grazie per il dibattito. Sono dibattiti molto interessanti, ma forse per certi aspetti un po' ridondanti. Rispondo molto velocemente nel merito. La fase due perché abbiamo individuato il periodo gennaio-settembre 2022 quello della preparazione, quindi, dell'avvio della comunicazione, il censimento, l'allineamento; la fase uno è stata quella dove sostanzialmente abbiamo fatto un'esecuzione del contratto, quindi, abbiamo fatto la trasformazione dei servizi verso un sistema che era coerente, quindi, facendo un modello coerente con quelli che erano gli standard di gara e il piano regionale dei rifiuti, in questa fase uno, veloce, rapida, troppo veloce, abbiamo fatto comunicazione all'utenza, monitoraggio e ascolto. Abbiamo chiuso la fase uno che per noi era l'applicazione del modello contrattuale e di gara, l'abbiamo fatta velocemente, consapevoli che era difficile, veloce e che avrebbe dato delle criticità, contestualmente, sempre in quel lasso di tempo, parallelamente, abbiamo attivato sempre la fase di ascolto ai cittadini, dalla fase di ascolto ai cittadini, chiuso il modello, la trasformazione contrattuale a luglio, come si era detto, parte tutta quella che è l'applicazione dell'ascolto dei cittadini e tutto quello che è il perfezionamento delle criticità che ci sono state, che ci sono ancora e che ci saranno ancora.

È un percorso, ed è un percorso complesso, ce lo siamo detti più di una volta, perché mette in gioco l'organizzazione del personale che va ad effettuare la raccolta, le abitudini dei cittadini. Non è una cosa banale, come proviamo e continuamo a banalizzare in quest'Aula da parte di questo tipo di interrogazioni, perché "è tutto semplice, è tutto facile, potevate fare meglio, non siete in grado, andate a casa..."".

(Intervento fuori microfono)

L'assessora FILIPPI: "È questa la semplificazione che tutte le volte mi sento dire".

(Intervento fuori microfono)

Il PRESIDENTE: "Consigliera Rossini".

(Intervento fuori microfono)

Il PRESIDENTE: "Consigliera Rossini, per favore, facciamo finire l'Assessora".

L'assessora FILIPPI: "Andiamo avanti. Abbiamo ascoltato, facciamo i dibattiti e ci raccontiamo più o meno sempre le stesse cose, ma va bene, è importante, è importantissimo raccontarci le cose perché dobbiamo capire ancora meglio un argomento complesso, perché è complesso per tutti, non è facile, quindi, parliamone, dibattiamone, ognuno dirà la sua opinione, dirà se il modello è giusto o sbagliato, quello che fino ad oggi emerge è che quel modello, in termini di obiettivi, è corretto. Dopodiché, si mettono a posto quelle che sono le criticità, ma i numeri confermano questo. Come ho già detto la volta scorsa, in un'altra occasione, sarebbe preoccupante che stiamo facendo una trasformazione di questo tipo e i numeri raccontano altro, quello sarebbe veramente l'errore, l'errore fondamentale. Vado avanti rispetto ad alcuni punti, ma molto velocemente. La Polizia Locale, che avete tirato in ballo, fa un mestiere che ha sempre fatto, continua a fare".

(Intervento fuori microfono)

L'assessora FILIPPI: "No, non è cambiato il contesto, perché non è che la sicurezza ambientale, quando parliamo di sicurezza, sia marginale o per la tutela della salute delle persone, rispetto a quella che può essere la sicurezza delle persone. Va portata avanti, va portata avanti contestualmente, le forze dell'ordine non sono esattamente quelle che sarebbero necessarie per fare anche questo tipo di operazione, vista la situazione, quindi, si fa con quello che c'è, ma si fa naturalmente. Anche qua, se vogliamo aumentare e pensare che abbiamo bisogno di più forze in campo per poter operare, telefonate anche voi, mandate delle email anche voi, aumentate il corpo forestale, ci sono i Carabinieri forestali che fanno quel mestiere specifico, con cui già collaboriamo. Proviamo a ragionare anche di questa cosa, sarebbe molto interessante e molto utile in questo momento, visto che hanno delle specificità proprio su questo tema.

Oltretutto, mi trova strano, perché sono anche d'accordo, quindi, mi sento in imbarazzo da questo punto di vista, il fatto che recentemente, ad agosto, a proposito di reati ambientali relativi ai rifiuti, ci sia una nuova normativa che stiamo studiando, per cui, tutti quelli che sono i reati ambientali legati ai rifiuti passano da reato amministrativo a reato penale, con delle ammende che erano dai 300 ai 3 mila euro che passano da mille a 10 mila euro. Penso che l'importanza e l'attenzione, rispetto a quello che è l'abbandono dei rifiuti, non sia solamente una prerogativa di questo territorio, e applicata a questo territorio, ma anche di altri. Anche lì, cerchiamo di capire se raccontiamo le stesse cose, siamo coerenti oppure no, altrimenti, c'è qualcosa che non va, non si capisce perché si è messa quest'esigenza di innalzare l'attenzione anche rispetto a questi reati. Ribadisco, condivido pure.

Il percorso sulla fase due è iniziato, diciamo che da questo momento in poi parte quello che sicuramente è il lavoro importantissimo per il quale abbiamo molto più tempo rispetto a quello che era precedente, per continuare a perfezionare il modello. Per arrivare auspicabilmente a quello che è un miglioramento degli obiettivi, quindi, a ragionare di nuovo su quello che è l'aumento della raccolta differenziata, perché l'aumento della raccolta differenziata e le percentuali di raccolta differenziata, il consigliere Silingardi lo sa benissimo, è quello che ci consente di arrivare all'economia circolare e poi, eventualmente, mettere mano a tutto quello che è il sistema impiantistico e di smaltimento che ricordo, come già hanno ricordato, è un sistema che guarda a livello regionale e per il quale facciamo una riflessione anche sui numeri. Anche lì, faremo un'indagine e vedremo, perché nel momento in cui c'è un'alluvione in Romagna e produce una marea di rifiuti mostruosa, è un evento eccezionale che non si deve verificare, ma su cui arriva il soccorso, penso, da tutti i territori, rispetto a come gestire anche questa problematica. Era per dire

che non ragioniamo sempre e solo sul tema dei rifiuti rispetto alla città di Modena, a quanto produce Modena e quanto “meno” produce Modena, quindi, di conseguenza anche l’inceneritore che deve diminuire lo smaltimento. L’obiettivo è quello, produciamo meno, facciamo più raccolta differenziata e vediamo di ragionare sui costi di smaltimento, limitare quelli e arrivare il più possibile a quello che è l’obiettivo dei rifiuti zero. Ultimissima cosa, ho già chiesto e ho mandato un’email, penso ieri o ieri l’altro, al presidente Poggi e al presidente Stella per richiedere la Commissione dove venire ad illustrare la competenza di Atersir e anche questi 12 punti. Grazie”.

PROPOSTA N. 4380/2023 APPELLO E COMUNICAZIONE SINDACO SULLA NUOVA COMPOSIZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

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

Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Rossini, Santoro, Scarpa, Silingardi, Stella ed il Sindaco Muzzarelli.

Il PRESIDENTE: "La parola al Sindaco per una comunicazione".

Il Sindaco MUZZARELLI: "Grazie Presidente. Svolgo questa comunicazione al Consiglio comunale richiamando gli articoli 46 e 47 del decreto legislativo 267 del 2000, Testo Unico degli Enti Locali. Questa settimana ho proceduto a modificare la composizione della Giunta comunale e riassegnare le deleghe, ieri ho nominato come nuovo assessore Carmen Sagliano, che ringrazio, che si occuperà di Quartieri, Partecipazione, Europa e Cooperazione internazionale. Il Patrimonio a me.

Precedentemente a questa decisione, ho esercitato la facoltà di revoca della nomina di assessora comunale conferito all'avvocato Anna Maria Luca Morandi, essendo venuto meno il rapporto fiduciario tra me e lei, faccio l'apprezzamento dell'impegno della stessa durante il periodo assessorile.

Oggi è qui in Aula e voglio ringraziare la nuova assessora Carmen Sagliano e le do il benvenuto, a lei vanno i miei auguri di buon lavoro e un personale in bocca al lupo per questa nuova esperienza. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Benvenuta anche da parte di tutto il Consiglio, credo di poter dire a nome di tutti i Consiglieri, massima disponibilità sia per aiutare l'inserimento che non sarà facile in questo momento dei lavori e anche per qualsiasi rapporto o tipo di informazione che dovesse esserci. Buon lavoro.

Come avete visto da comunicazione, la delibera che è in convocazione non la trattiamo, passiamo direttamente alle mozioni. Anticipo che, in accordo con la Conferenza dei Capigruppo, invertiremo il secondo oggetto in trattazione, quindi, faremo prima la mozione sulla Bretella e poi le due sulla sanità".

**PROPOSTA N. 1768/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI
BERTOLDI, PRAMPOLINI E SANTORO (LEGA MODENA) AVENTE PER
OGGETTO: "ADESIONE ALLA PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE
INFORMATICA DELLE TARGHE ASSOCIATE AL CUDE DA PARTE DEL
COMUNE DI MODENA"**

Il PRESIDENTE: "Incominciamo con la proposta 1768: "Ordine del giorno presentato dai Consiglieri Bertoldi, Prampolini e Santoro (Lega Modena) avente per oggetto: adesione alla piattaforma unica nazionale informatica delle targhe associate al CUDE da parte del Comune di Modena". La proposta, nella versione che andiamo a discutere oggi, è stata depositata il 12 ottobre scorso, il primo firmatario è il consigliere Bertoldi. Consigliere, prego, per la presentazione".

Il consigliere BERTOLDI: "Grazie Presidente. L'oggetto è la piattaforma unica nazionale informatica delle targhe associate al CUDE. Premesso che il Comune di Modena ha sottoscritto a febbraio 2021 il Protocollo d'intesa tra il Comune di Bologna, la Regione Emilia-Romagna (con funzioni di coordinamento fra gli EE.LL.), Lepida S.c.p.a. e i Comuni con più di 50.000 abitanti, per la realizzazione e sperimentazione di un sistema di interscambio dati, volto alla libera circolazione dei veicoli con contrassegno disabili nelle ZTL dei Comuni aderenti dell'Emilia-Romagna;

l'obiettivo del protocollo era quello di agevolare la circolazione dei disabili su tutto il territorio regionale, consentendo al disabile, una volta registrato nel Comune di residenza, di circolare liberamente anche nelle ZTL presidiate da telecamere degli altri Comuni aderenti, senza ulteriori adempimenti burocratici; conseguentemente, espletate tutte le procedure tecno-informatiche previste, già dai primi mesi del 2022 i disabili con CUDE (contrassegno unico disabili europeo) rilasciato a Modena possono circolare liberamente, con i veicoli che hanno registrato, nei Comuni che, come Modena, hanno aderito all'accordo (Bologna, Parma, Ferrara, Forlì, Piacenza, Reggio Emilia, Carpi, Imola, Faenza, Rimini e Cesena);

successivamente, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile del 5 luglio 2021, grazie anche alla collaborazione dell'allora Ministro per le Disabilità Erika Stefani, è stata istituita una banca dati unica con la finalità di semplificare la mobilità delle persone con disabilità su tutto il territorio italiano; il predetto Decreto del Ministro delle Infrastrutture ha quindi istituito la banca dati unica nazionale informatica delle targhe associate al CUDE, con analoghi obiettivi di libera circolazione dei disabili, ma procedure in parte diverse, estesa al territorio nazionale. C'è un ampliamento su tutto il territorio nazionale di quello che è stato fatto a livello locale;

il sistema, denominato CUDE (Contrassegno Unico Disabili Europeo), consente al cittadino titolare di contrassegno rilasciato in uno dei Comuni aderenti di spostarsi con l'automobile in un altro Comune, italiano e dell'Unione Europea, senza dover preventivamente richiedere l'autorizzazione per l'ingresso nelle aree a traffico limitato o l'utilizzo dei parcheggi riservati; si tratta dunque di una soluzione innovativa, che segue quanto realizzato dalla Regione Emilia-Romagna, realizzata presso il CED che, consentendo la gestione della targa associata al CUDE, permetterà ai Comuni che aderiscono di poterla riconoscere ed evitare di elevare sanzioni.

Premesso altresì che la Piattaforma è attiva in via sperimentale da metà 2022, ma perché il servizio funzioni è necessario che i Comuni si registrino e aderiscano alla sperimentazione; a seguito della registrazione del Comune, le persone con disabilità possono presentare allo stesso Comune che ha emesso il contrassegno, la richiesta di aderire al progetto compilando l'apposito

modulo ed indicare una targa "attiva" e una seconda facoltativa. A seguito della presentazione della domanda, il Comune rilascia alla persona disabile titolare del contrassegno il codice univoco utilizzabile per accedere alla piattaforma e gestire le targhe. Il titolare è responsabile della conservazione e utilizzo del codice univoco, che sarà impiegato per le verifiche di competenza degli organi che gestiscono i servizi di polizia stradale (ad esempio: accessi alle ZTL e parcheggio negli stalli riservati alle persone con disabilità).

Evidenziato che, nonostante tale soluzione innovativa porti con sé anche il vantaggio di snellire il carico di lavoro e la burocrazia per gli uffici comunali, dall'elenco dei Comuni aderenti alla sperimentazione, aggiornato a febbraio 2023, risulta che sono solo 26 i Comuni che hanno aderito al progetto; la banca dati nazionale in questione ha avuto una sperimentazione da maggio a ottobre 2022 con il rilascio di soli 180 codici, richiesti da altrettanti disabili, relativamente a 16 Comuni.

Considerato che per incentivare l'utilizzo del CUDE il vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e il Ministro per le Disabilità, Alessandra Locatelli, hanno firmato una lettera indirizzata al presidente dell'ANCI Antonio DeCaro, affinché l'Associazione si faccia promotrice dell'adesione alla piattaforma unica nazionale informatica delle targhe associate al CUDE; in particolare Vice Premier e Ministro hanno evidenziato che "L'adesione alla piattaforma produrrà effetti positivi tangibili che riguarderanno anche gli stessi Comuni che vi aderiranno, con una semplificazione della procedura normalmente necessaria per l'accesso alle zone a traffico limitato e quindi anche ai parcheggi riservati all'interno delle ZTL. Si tratta di garantire a tutte le persone con disabilità di poter circolare più agevolmente su tutto il territorio e, in particolare, ad ogni Comune di garantire la mobilità controllando le targhe attraverso le telecamere e lo scambio di dati. L'adesione alla piattaforma da parte di tutti i Comuni è fondamentale e non può attendere oltre. Insieme ad Anci incentiveremo, dunque, l'adesione dei Comuni e il diritto dei cittadini più fragili di poter circolare liberamente e usufruendo dello stesso diritto in maniera omogenea su tutto il territorio"; a seguito di tale sollecito, il Presidente ANCI Antonio De Caro ha scritto a tutti i Sindaci d'Italia per l'adesione alla banca dati CUDE.

Considerato altresì che, essendo già attivo e funzionante il sistema regionale di interscambio tra i Comuni dell'Emilia-Romagna, è necessario che venga valutata, dalla Regione e dai Comuni aderenti all'accordo regionale, l'opportunità del doppio e distinto sistema che si andrebbe a creare aderendo oggi, ogni singolo Comune, alla banca dati nazionale (con il rischio di facili errori anche da parte degli utenti), rispetto alla possibilità di aderire al sistema nazionale cessando contestualmente il sistema di interscambio regionale; al contempo è opportuno altresì anche tenere in considerazione il nuovo strumento della Banca dati nazionale, al fine di consentire ai cittadini e alle cittadine dell'intero paese, con disabilità, titolari del CUDE, di spostarsi con l'auto, propria o al proprio servizio, in un altro Comune, senza dover preventivamente comunicare l'ingresso nelle aree a traffico limitato (ZTL) o l'utilizzo dei parcheggi riservati, così garantendo loro un pieno esercizio del diritto alla mobilità.

Il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta ad aprire un tavolo, coordinato dalla Regione, al fine di individuare le azioni più corrette per agevolare la libera circolazione dei disabili evitando sovrapposizione di procedure e banche dati e possibili problemi procedurali e agli utenti per raccordare i due sistemi regionale e nazionale, con l'obiettivo di rendere compatibile l'attuale protocollo d'intesa con la piattaforma CUDE, al fine di semplificare la mobilità delle persone con disabilità su tutto il territorio italiano e consentire loro un pieno esercizio del diritto alla mobilità. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Invito a iscriversi per il dibattito. Prego, consigliere Carpentieri".

Il consigliere CARPENTIERI: "Un brevissimo intervento, che diventa una dichiarazione di voto che non c'è per le mozioni, il Partito Democratico voterà a favore perché ritiene la mozione, alla luce anche delle modifiche che hanno apportato i colleghi della Lega, che riteniamo corrette, perché oltre a quanto avevano già previsto, richiamano un lavoro svolto e mi sembra giusto riconoscere al Comune e a questa Regione che *ante CUDE* avevano comunque pensato a un sistema di integrazione, almeno per il territorio di competenza, quindi, un'attenzione a questa categoria. Siamo d'accordo nell'attivare e impegnare la Giunta, per quanto di competenza politica, di valutare come fare il salto in questa nuova piattaforma, che sarebbe sicuramente di orizzonti più ampi e, risolti i problemi tecnici, sarebbe sicuramente un beneficio per le persone disabili che sono costrette a spostarsi anche in altre Province o in altre Regioni. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego, consigliere Bertoldi".

Il consigliere BERTOLDI: "Molto rapidamente, l'idea è proprio di rendere più facile la vita ai disabili, ma allo stesso tempo ridurre le incombenze burocratiche, perché ogni volta che si muovono nel territorio di appartenenza, soprattutto se vanno fuori Regione, i disabili devono fare delle procedure che comunque sono complicate e spesso capita che non sono neanche loro che le devono fare, ma ci deve essere qualcun altro che li aiuti a farle. Dobbiamo cercare di rendere il più semplice possibile la risoluzione delle loro problematiche, dall'altra parte abbiamo il grosso vantaggio, ci tolgonono delle procedure complesse e che fanno perdere tempo, in modo tale che anche i dipendenti comunali possano dedicarsi ad altro, in maniera più razionale. È una proposta che non ha un chiaro indirizzo ideologico politico, penso che sia una proposta di buonsenso, sono convinto che ci saranno molti Consiglieri che - spero - la voteranno".

Concluso il dibattito, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'Ordine del giorno prot. 388350, 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, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Rossini, Santoro, Scarpa, Silingardi e Stella.

Risultano assenti i consiglieri Bignardi, Bosi, Carriero, De Maio, Forghieri, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

**PROPOSTA N. 4048/2023 ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CONSIGLIERI
AIME (EUROPA VERDE-VERDI), SCARPA, STELLA, CUGUSI (SINISTRA PER
MODENA), MANENTI, GIORDANI, MORETTI, SILINGARDI (MOVIMENTO 5
STELLE) AVENTE PER OGGETTO: "BRETELLA CAMPOGALLIANO-SASSUOLO
E LOGISTICA DEL FERRO. INDIRIZZI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL
TERRITORIO MODENESE"**

Il PRESIDENTE: "Mettiamo in trattazione la proposta di mozione 4048 presentata dai Consiglieri Aime (Europa Verde-Verdi), Scarpa, Stella, Cugusi (Sinistra Per Modena), Manenti, Giordani, Moretti, Silingardi (Movimento 5 Stelle) aente per oggetto: "Bretella Campogalliano-Sassuolo e logistica del ferro. Indirizzi per uno sviluppo sostenibile del territorio modenese". Il primo firmatario è la consigliera Aime, prego Consigliera per la presentazione della proposta di mozione".

La consigliera AIME: "Grazie Presidente. Andrò per sommi capi, perché non c'è il tempo di leggerla integralmente, perché è piuttosto articolata. A ottobre 2019 è stato approvato, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto esecutivo del nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la Statale 467 pedemontana, l'importo complessivo, pari a poco più di 406 milioni di euro è lievitato fino ai 422 milioni nel 2022, con un'ulteriore previsione di crescita stimata in 200 milioni.

I lavori avrebbero dovuto terminare entro la fine di quest'anno, ma sono ancora bloccati, anche a causa del mancato rinnovo della concessione della A22 da Autobrennero scaduta nel 2014, dalla richiesta di rivedere il Piano economico finanziario relativo alla concessione stessa. Il Governo Meloni, lo ricordiamo, ha più volte dichiarato il pieno supporto politico alla realizzazione della Bretella, ma il dibattito politico su quest'opera, che dura da oltre 30 anni, ha visto invece in molteplici occasioni i diversi *stakeholders* istituzionali e politici esprimere dubbi in merito al progetto e richieste di approfondimento, ad esempio, lo studio dei professori Massimo Milani, Luca Montorsi e Federico Ferrari di UNIMORE, commissionato da Dinazzano Po, la società della Regione Emilia-Romagna che gestisce lo scalo di Dinazzano, ha evidenziato che, a parità di percorso e di merci per il collegamento dal Porto di Ravenna con il Terminal di Dinazzano, le emissioni del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma sono inferiori del 260% per la CO2 e del 460% per gli ossidi di azoto e del 590% per quel che riguarda le polveri sottili.

La riduzione delle emissioni climalteranti e inquinanti e quello di portare la quota di trasporto ferroviario delle merci al 30% entro il 2030 sono obiettivi europei. Attualmente in Italia siamo al 13% contro una media continentale del 19%. Il potenziamento del trasporto ferroviario è anche un elemento fondamentale per la competitività e la sostenibilità del territorio e delle imprese modenesi, come hanno affermato con forza gli operatori della logistica e dalle aziende (Kerakoll, Gruppo Marazzi, SMEG) intervenuti alla conferenza "Vincoli infrastrutturali allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci in Emilia-Romagna", del 30 giugno 2023, promossa dall'Istituto per la Logistica e i Trasporti, dalla Regione Emilia-Romagna e dal Terminal Merci di Dinazzano e Rubiera.

L'idea del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo era nata nel 1985, in un contesto economico ed imprenditoriale, produttivo e infrastrutturale molto diverso da quello attuale, non era ancora stata realizzata la superstrada Modena-Fiorano che ha due corsie per senso di marcia ed è gratuita. Nel frattempo le politiche sul trasporto merci nei Paesi dell'Europa centrale confinanti puntano allo spostamento del traffico merci dalla gomma al ferro. In particolare, al Brennero, sono in atto politiche di disincentivo del passaggio merci su camion e la costruzione di un nuovo tunnel

ferroviario e Autobrennero ha previsto importanti investimenti sul trasporto ferroviario da Verona verso il nord, trascurando invece le necessità del territorio modenese.

Vedremo - paradossalmente - caricare merci a Sassuolo, percorrere poco più di 110 chilometri per fermarsi a Verona e trasferire su ferrovia. Una cosa assolutamente assurda. La Bretella Campogalliano-Sassuolo, nel suo complesso, porterà, viste le sue grandi dimensioni infrastrutturali, ad un consumo di suolo agricolo di circa 600 mila metri quadrati con la relativa impermeabilizzazione di un territorio strategico, essendo l'area interessata quella di ricarica delle falde dei pozzi acquiferi di Marzaglia, che alimentano gli acquedotti di buona parte della Provincia di Modena e della bassa Mantovana.

Il Comitato "No Bretella-Sì Mobilità Sostenibile" ha recentemente pubblicato un documento dal titolo "La vera cura del ferro, una proposta efficiente, economica, sostenibile alternativa alla Bretella Campogalliano-Sassuolo" che contiene interessanti idee che meritano un confronto e una riflessione a livello istituzionale. Per la città di Modena, in quanto capoluogo baricentrico della Provincia, è importante realizzare opportunamente il rivisto collegamento tra lo scalo merci di Marzaglia-Cittanova alle tangenziali di Modena.

Tutto ciò premesso, il Consiglio Comunale ritiene che lo spostamento delle merci, settore fondamentale per l'economia del territorio modenese, debba inserirsi in una visione strategica futura che deve assicurare: competitività, conoscenza e connessione infrastrutturale, potendo contare su reti materiali ed immateriali; occorra indirizzare il sistema della mobilità sempre di più verso una maggiore sostenibilità, efficienza, integrazione e sicurezza; sia indispensabile mettere a sistema le strutture logistiche Campogalliano, Marzaglia/Cittanova, Rubiera e Dinazzano e strutturare e qualificare l'offerta per la logistica nel comune di Modena che è parte, insieme a Campogalliano, del polo funzionale di rilievo provinciale; l'attuale progetto approvato della Bretella Campogalliano-Sassuolo, che tra l'altro contiene anche elementi, quali i caselli di pedaggio, che sono tecnicamente incongrui con gli obiettivi trasportistici e contraddicono anche la sua funzione, sia insostenibile e non porti alcun beneficio al territorio, al contrario, non concorre a sottrarre traffico alla via Emilia, oggi gravata da carichi significativi che devono essere spostati con un riordino del sistema viario locale e provinciale; sia necessario modificare profondamente il progetto esecutivo della cosiddetta "Bretellina" di collegamento tra la tangenziale di Modena e la Campogalliano-Sassuolo per consentire l'ampliamento dello scalo merci di Cittanova-Marzaglia e la realizzazione di un vero polo logistico intermodale ferro-gomma per le merci prodotte nei distretti industriali di Modena e Reggio Emilia;

sia necessario eliminare i caselli e il relativo pedaggio sulla "Bretellina" che rappresenterebbe un costo aggiuntivo per l'accesso allo scalo merci e limiterebbe l'alleggerimento della Via Emilia Ovest nel tratto tra Cittanova e Rubiera, oggi troppo trafficato; le istituzioni preposte debbano rivalutare il progetto del prolungamento fino a Sassuolo dell'A22 alla luce degli approfondimenti sul potenziamento del trasporto su ferro; sia urgente realizzare il collegamento ferroviario Cittanova-Dinazzano, previsto nel PRIT 2020 della RER, e di cui è in corso lo studio di fattibilità e ritenuto da tutti i soggetti intervenuti al convegno del 30 giugno sopraccitato come indifferibile e indispensabile per superare il congestionamento del traffico merci su ferrovia; sia da valutare con opportuni studi la fattibilità tecnico-economica di un nuovo casello "Modena Centro" all'incrocio con la Superstrada Modena-Fiorano-Sassuolo, la A1 e la complanare di Modena. Questo permetterebbe di decongestionare il casello di Modena Nord e collegare direttamente l'Autostrada A1 con il Distretto della Ceramica tramite l'esistente superstrada.

Tutto ciò premesso, chiediamo al Sindaco e alla Giunta, impegnando la Maggioranza in tutte le azioni politiche territoriali necessarie: di attivarsi nelle sedi politiche ed istituzionali idonee al

fine di promuovere un tavolo di confronto con la Regione Emilia-Romagna, il Governo, le Province e i Comuni, Autobrennero, AutoCS e Autostrade per l'Italia, oltre che a RFI e le altre autorità interessate, al fine di valutare le proposte alternative e rivedere il progetto secondo i parametri della sostenibilità e utilità pubblica oltre che a tutela del territorio e dei cittadini interessati dalla presenza dell'opera; di attivarsi con tutti i livelli istituzionali coinvolti al fine di far inserire nell'elenco delle infrastrutture strategiche per il territorio gli interventi coerenti con le politiche e le strategie della mobilità di merci e persone su ferro, per realizzare un progetto coordinato tra tutti gli attori coinvolti, al servizio dell'economia locale, della qualità ambientale, della riduzione della dipendenza da fonti fossili e capace di promuovere concretamente la mobilità sostenibile in un bacino altamente produttivo e vocato all'export, oltre a sostenerne la competitività». Grazie".

Il PRESIDENTE: "Invito a iscriversi per il dibattito. Prego, consigliera Moretti".

La consigliera MORETTI: "Grazie Presidente. Penso che sia già da anni che la Bretella Campogalliano-Sassuolo, così come era stata concepita, sia altamente superata, ormai fuori dalla storia. Concepita, anche se il progetto preliminare era del 2004, come abbiamo sentito, negli anni '80, quindi, 40 anni fa, in un'epoca completamente diversa da quella attuale, superata anche dalla Modena-Sassuolo urbana, capace di catalizzare e sostenere i circa 40 mila mezzi in transito al giorno della stessa Bretella non costruita.

Figlia, quest'infrastruttura, di una concezione in base alla quale si puntava a potenziare il trasporto su gomma e non quello su ferro, della bretella che anche in Governo PD ha promesso per anni, nei passaggi più recenti, per voce dell'ex Ministro De Micheli sono rimasti, credo, ormai gli sterili dibattiti, non la valenza, vuoti, come gli slogan che puntualmente sentiamo ripetere dal mondo imprenditoriale che, però, è il primo ormai a non crederci più, e anche da una parte di quello politico. Penso che sia davvero tempo di cambiare strada, in tutti i sensi. Credo che la bretella sarebbe poco utile, se non inutile, perché raddoppierebbe l'esistente superstrada Modena-Fiorano-Sassuolo che è di caratteristiche pienamente adeguate ai flussi di traffico che deve servire. D'altra parte, nell'analisi costi/benefici, svolta dal Ministero nel 2019, nel Piano della mobilità del Comune di Modena, sono riusciti a dimostrarne, a livello pratico, l'inutilità.

Inoltre, credo che quest'infrastruttura sia obiettivamente dannosa, dannosa perché aumenterebbe il consumo e l'impermeabilizzazione del suolo, impattando, tra l'altro, sulla conoide idrogeologica del Secchia che alimenta importantissime falde e pozzi per l'approvvigionamento idropotabile della città di Modena e Carpi, fino alla bassa mantovana. All'altezza dell'innesto, tra la A22 e la A1 insisterebbe su un'area già soggetta ad allagamenti in caso di piena di fiume Secchia. L'area in cui insisterebbe l'innesto della Bretella con la A22 sarebbe allagata, stando alle simulazioni, in tutti e tre gli scenari alluvionali previsti dalla Regione, alta, media e bassa.

Abbiamo voluto produrre e condividere un documento non per dire dei no, ma per dire tanti sì a soluzioni alternative e davvero di prospettiva, davvero in linea con i tempi attuali. Va realizzato il collegamento ferroviario Cittanova-Alzano previsto nel PRIT 2020 della Regione, in adiacenza ai terminali ferroviari di Cittanova va realizzato un vero polo logistico intermodale ferro-gomma per le merci prodotte nei distretti industriali di Modena e di Reggio Emilia. Andrebbe realizzato un accordo ferroviario del polo logistico su gomma di Campogalliano, con lo scalo di Cittanova, integrando Campogalliano all'intera rete ferroviaria, un intervento che sarebbe economicamente sostenibile, fattibile, ma soprattutto in grado di garantire un grande risultato. In sostanza, vogliamo proporre il sostegno a una visione alternativa, a quella obsoleta e inutile ormai - credo - della Bretella, perché crediamo che sia giunto davvero il momento di cambiare strada, nel vero senso della parola. Ragionare e ragionare proprio nella logica di un'area vasta che deve vedere

sommistrare quella vera e propria cura del ferro che il Comitato, come ha ricordato la collega, Bretella sì, mobilità sostenibile, aveva coniato poco tempo fa, alcuni mesi fa.

Credo che sia tempo che Modena torni di nuovo a pensare in grande, nel senso di una logica di area vasta, moderna e sostenibile. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Stella".

Il consigliere STELLA: "Grazie Presidente. La mozione che discutiamo oggi risulta in continuità con quella sottoscritta sempre da Sinistra per Modena nel 2019, una mozione molto determinata e incisiva sulla tematica, fino ad oggi molto controversa del progetto realizzazione della cosiddetta Bretella Campogalliano-Sassuolo. Ribadiamo, come allora, la nostra contrarietà ad un progetto ricco di criticità, nonché contraddizioni di carattere ambientali, come pure economico. Ricordo che quella mozione del 2019 venne sottoscritta anche da alcuni colleghi del PD, prova evidente che anche il più importante Partito di Governo che amministra i territori impattati da quest'infrastruttura, ha iniziato a fare qualche riflessione critica nel merito e nell'opportunità di portare a compimento l'intervento. Questo cambio di paradigma ci lascia ben sperare, tenuto conto che storicamente e notoriamente il PD sostiene apertamente il progetto della Bretella Campogalliano-Sassuolo nella sua interezza.

La Bretella è stata ideata e progettata in maniera eccessivamente invasiva ambientalmente, che comporta un forte impatto nel parco del Secchia e, al netto del primo tratto, utile a collegare lo scalo merci di Marzaglia con l'attuale sistema autostradale, tutto il resto del progetto non è giustificabile, come neppure sostenibile sulla base delle reali necessità dell'economia del distretto ceramico. Il potenziamento della rete su ferro, attraverso il collegamento tra Marzaglia e Dinazzano, il completamento della pedemontana e di adeguamento e messa in sicurezza dell'attuale superstrada Modena-Sassuolo sono, messe tutte insieme, la soluzione migliore, più ambientalmente sostenibile per offrire uno sbocco delle produzioni del distretto ceramico, come pure per la mobilità ordinaria delle persone.

È significativa, nonché paradossale, la notizia pubblicata proprio pochi giorni fa del preoccupato appello lanciato sulla stampa locale dai più importanti operatori della logistica e trasporto merci su gomma per la chiusura del Traforo del Montebianco, causa lavori di manutenzione del tunnel autostradale che collega Courmayeur a Chamonix, chiusura che si è già previsto, rappresenterà un duro colpo all'export emiliano per l'aggravio dei costi che, di riflesso, ricadranno inevitabilmente anche a carico degli utenti finali e dei consumatori e per la dilatazione delle tempistiche per la movimentazione e l'esportazione delle nostre merci verso il resto dell'Europa.

Tenuto conto dei decenni trascorsi infruttuosamente a parlare di "Bretella sì-Bretella no", anni assolutamente sprecati per non aver pianificato un serio progetto di sviluppo per lo spostamento delle merci su ferro, già a partire dal comprensorio di Sassuolo, soluzione che viene adottata da tempo da Verona in su e che risulta avanti anni luce rispetto al nostro territorio. Riteniamo che questa notizia sia la dimostrazione dei danni che può provocare una politica miope che non è interessata ad incentivare e privilegiare il trasporto delle merci su ferro e basta un intervento di manutenzione di un posto stradale per mettere in crisi l'intero sistema del nostro export regionale. Se i governanti di questi anni avessero seriamente avuto la lungimiranza di avviare da subito un processo di conversione del sistema della movimentazione delle merci verso il trasporto su ferro, oggi l'export regionale non avrebbe un equilibrio così labile.

Come Gruppo consiliare Sinistra per Modena, ribadiamo la convinzione che l'infrastruttura Bretella Campogalliano-Sassuolo è un progetto obsoleto, perché riprende la concezione del trasporto delle merci che si aveva 40 anni fa, ovvero quello dove si potenziava la rete stradale a discapito di quella ferroviaria. Sappiamo tutti molto bene che la Provincia modenese è il territorio nazionale con il più alto tasso di inquinamento dell'aria e dei sempre più frequenti disastri ecologici dovuti al cambiamento climatico. Ricordiamo anche questo paradosso, difficile da accettare: la bretella è un'infrastruttura e, come tale, secondo quanto disposto dalla Legge Urbanistica regionale 24 del 2017, l'intera superficie che impegnerà e inevitabilmente sigillerà terreno che attualmente è completamente permeabile, non sarà ritenuta, quindi, computata, come opera che comporta consumo di suolo.

Vi fornisco un dato approssimativo, certamente per difetto, se consideriamo che la sola piattaforma stradale dell'asse principale della Bretella prevede una larghezza di 25 metri e una lunghezza di circa 20 chilometri, non ci vuole molto per stimare una superficie complessiva di almeno mezzo milione di metri quadrati, superficie che per la Legge Regionale non inciderà nel computo del consumo di suolo. Le cospicue risorse impegnate e destinate per quest'opera dovrebbero essere destinate solo in parte minima al potenziamento e miglioramento dell'infrastruttura Modena-Sassuolo esistente, che per noi risulta essere già adeguatamente dimensionata per l'effettivo fabbisogno dell'attuale trasporto su gomma. Tutte le risorse economiche rimanenti dovrebbero essere dirottate e investire per opere dedicate al trasporto delle merci su ferro.

Pertanto, concludo, per mezzo di quest'ulteriore ordine del giorno, ribadiamo convintamente la necessità di attivare *in primis* un tavolo di confronto tecnico e politico, tra Governo, Regioni, Province e Comune interessati, Autobrennero, AutoCs, AutoTrade per l'Italia e Rfi, al fine di rivedere sostanzialmente il progetto in corso e valutare proposte alternative, ambientalmente sostenibili per raggiungere l'obiettivo - cito testualmente sul dispositivo finale - di realizzare un progetto coordinato tra tutti gli attori coinvolti al servizio dell'economia locale sulla qualità ambientale della riduzione e della dipendenza da fonti fossili e capace di promuovere concretamente la mobilità sostenibile in un bacino altamente produttivo evocato all'export".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Prampolini".

Il consigliere PRAMPOLINI: "Come sempre, tutte le volte che inizio a parlare, quello che mi interessa sono le imprese, le imprese perché sono quelle che fanno la ricchezza di questo territorio, in tutti i sensi. Veniamo a quello che può essere una logistica per un'impresa per quando sento parlare di ferro, è una storia sempre molto interessante, di quelle utopie interessanti, perché non riesco a capire come si faccia a parlare di ferro con un'industrializzazione così diffusa come abbiamo noi, se pensiamo di fare una rete con una ferrovia che arrivi ad ogni azienda, la Kerakoll ha la sua ferrovia, come se fosse un tram. Benissimo.

Già adesso, abbiamo un centro a Cittanova, gestito - credo - da MSC, che diventerà uno dei più grossi snodi ferroviari d'Italia, dove viene trasportata la merce naturalmente su gomma, perché la merce che parte dalle aziende, i container che escono dalle aziende, non potendo avere il treno sotto casa, arrivano su gomma, che si chiama trasporto intermodale, che è quello che serve per coniugare diversi sistemi di trasporto, che siano i porti, che sia la ferrovia e che sia il trasporto su gomma. Uno snodo, quello di Modena Nord, come tutti quelli che girano ogni tanto in macchina e che non possono girare in bicicletta, perché si trasferiscono in posti più distanti di due o tre chilometri, sa benissimo che è completamente insufficiente il raccordo tra l'Autobrennero, l'Autostrada del Sole e l'uscita di Modena Nord.

Il progetto della Bretella, naturalmente, porta - come diceva prima la consigliera Aime - a un rifacimento di tutto quello che è lo snodo autostradale di Modena Nord, dell'uscita di Modena Nord, e il raccordo con l'Autobrennero. Un altro discorso, quello di Dinazzano, mi fa piacere che abbiano pensato solo a calcolare la CO2 da Sassuolo ad andare a Ravenna, ma c'è tutta una mobilità che sarebbero fruibile anche da Autostrada del Brennero, che da Carpi o da Modena o da Campogalliano o da Sassuolo va allo scalo merci di Cittanova, giusto appunto, con quello che è il trasporto intermodale. Come diceva il collega Consigliere, abbiamo la Modena-Sassuolo, trasferiamo tutti i container sulla Modena-Sassuolo, indipendentemente che a Sassuolo e dintorni devono spostarsi con gli autoarticolati, poi, saturiamo la Modena-Sassuolo di treni ferroviari".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere PRAMPOLINI: "La Modena-Sassuolo la saturiamo subito, se facciamo andare tutto il trasporto merci sulla Modena-Sassuolo, abbiamo un continuo trenino".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere PRAMPOLINI: "Se togliamo i camion e diciamo che tutte le cose devono andare per treno, saturiamo le linee ferroviarie, per forza. I container non girano da soli per aria, gireranno su ferrovia, se girano su ferrovia, tutti quelli che adesso girano su camion, gireranno su ferrovia e fanno prestissimo a saturare le linee ferroviarie, così, oltre ad avere i passaggi a livelli, quelli famosi che si lamentano che chiudono Modena, abbiamo anche quelli del trasporto merci. Tutto questo per dire che il mio interesse principale sono le esigenze delle imprese, per cui, voterò contro l'ordine del giorno".

Il PRESIDENTE: "Consigliere Manicardi, prego".

Il consigliere MANICARDI: "Grazie Presidente. Grazie anche a chi ha presentato l'ordine del giorno per trattare di questo tema quest'oggi, in Consiglio comunale. Credo che quando si parla di Bretella si debba, per forza di cose, fare un ragionamento temporale, ragionamento temporale che non può non tener conto di quali erano le esigenze, quali le condizioni di partenza di quest'opera quando fu pensata, quando fu richiesta, quando fu studiata, e quali siano quelle odierne, 2023, in cui viviamo.

Diceva bene qualcuno prima, oggi, è necessario pensare a una logistica differente, a una logistica del ferro, a una logistica utile che possa anche accogliere le richieste che a questo territorio arrivano sicuramente dalle imprese. Sono d'accordo, quando si parla di logistica, non si può non tenere conto delle necessità anche delle imprese, è dedicata lì la materia. Proprio perché si pensa a questa necessità, un'opera che va ad insediarsi all'interno di uno scalo merci appositamente, e credo giustamente pensato fuori dal centro cittadino, che ha - però - un'innata naturalezza ad aumentare, a crescere, perché l'economia sta andando in quella direzione, ed è bene che vada in quella direzione. Dicevo, un'opera che va a inserirsi a questo interno, limitando quest'espansione, è essa stessa una limitazione anche all'opera stessa.

Questo progetto di Bretella, per quanto mi riguarda, pensando anche a quel territorio in cui, per quanto riguarda il nostro Comune, andrà principalmente ad incidere, che è quello tra Cittanova e Marzaglia, andando a pensare a quest'opera mi viene da ritenere, non è la prima volta che lo sostengo, che vada rivista un'opera di questo tipo, all'infuori da come uno la ritenga, un'opera giusta o non giusta, io ho le mie idee e gli altri hanno le loro idee, se non si va a rivedere quest'opera, andando a mitigare tutto quello che è necessario fare per innestarla al meglio sull'impatto che ha con quel territorio, con quella popolazione, sull'impatto che ha con le altre

strutture ricettive, logistiche e strategiche del Comune, così come per non parlare della questione dei caselli, più volte detta anche da parte di quest'Amministrazione comunale con i diversi Ministri che si sono susseguiti su questo tema, caselli che vanno ad inibire una serie di ...efficaci che possono avere sulla viabilità odierna della nostra città, in particolare di quel territorio, andando di fatto a impedire l'utilizzo di quest'opera perché non conveniente da un punto di vista economico, qualora ci siano dei caselli.

In questo senso, mi vien da pensare un'opera di questo tipo, studiata in questa maniera, progettata in questa maniera, di certo non fa l'interesse del territorio in cui va ad inserirsi dal punto di vista ambientale, così come dal punto di vista della vivibilità, anche se sappiamo che serve rafforzare, in qualche maniera, il tragitto che le merci fanno anche su gomma. È chiaro che quanto esiste oggi non è sufficiente, possono esistere diverse soluzioni, un piccolo tratto, magari quello iniziale di quest'opera, potrebbe rispondere a esigenze di questo tipo, su questo ne sono consapevole, ma è bene andare a rivedere tutte queste situazioni ed è bene che chi di dovere, su questo tema in particolare, il Ministero, essendo un'opera strategica voluta dallo Stato nazionale, di certo non dal territorio, non da quest'Amministrazione, nel senso che è lì che si impianta il tutto, è bene che ci ascolti, che venga a confrontarsi con il territorio, con tutto il territorio e provi a recepire, rivedendo questo progetto con quelle mitigazioni, con quelle migliorie che sono indispensabili per far sì che si possa provare a risolvere la situazione specifica, che si possa tutelare un territorio e un ambiente, ma soprattutto che sia volta a ragionare insieme su quali sono le politiche legate alla logistica, senza precludere la via del ferro, perché l'espansione dello scalo merci di Dinazzano, piuttosto che l'espansione futura che dovrà avvenire, dello scalo merci di Cittanova, sono inevitabilmente un tassello che va in quella direzione, così come tutta Europa sta cercando di andare in quella direzione.

Ritengo, e vado a chiudere, che oggi sia necessario davvero che chiunque sia a capo e nelle condizioni di poter incidere su questo tipo di opera, su quest'opera in particolare, ascolti l'esigenza del territorio, faccia un ragionamento legato ai tempi che viviamo, che non sono più i tempi che abbiamo vissuto, quindi, trovare la soluzione che metta insieme al meglio le necessità economiche, territoriali, ambientali, di vivibilità del territorio e del tessuto modenese".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego, assessora Filippi".

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. Non potevo non intervenire su quest'argomento che mi ha appassionata per tanti anni e convintamente l'ho portato avanti proprio perché ho sempre ritenuto che per quest'opera fosse necessario un ripensamento, un ripensamento molto importante, oggi ancora di più, mi vien da dire.

È un'opera che nasce vecchia già quando è stata concepita, nasce vecchia perché quando è stata concepita e quando è stata progettata e quando è stato elaborato il progetto definitivo, quando è stato approvato contestualmente è stata realizzata un'altra infrastruttura molto importante per consentire lo spostamento intermodale che citava il consigliere Prampolini, che è quello dell'ultimo miglio, sull'ultimo miglio non c'è ombra di dubbio che il trasporto debba essere fatto su gomma e non venga fatto su tram, il punto vero è il trasporto ferroviario per le lunghe distanze, e quando arriviamo ai valichi, con il camion, perché adesso così si fa, non si debba pensare di trasportare, che quello diventa effettivamente l'hub e si debba fare un trasporto, la trasposizione del container dalla gomma al ferro.

Il progetto definitivo è stato approvato nel 2005, sono quasi 20 anni, e ancora quel progetto definitivo è quello che è stato approvato, è quello sul quale è stato costruito un progetto esecutivo. Non c'è stato, in questi 20 anni, soprattutto negli ultimi, anche se nasce vecchio, nasce vecchio

perché l'infrastruttura che poteva consentire l'interscambio ferro-gomma c'era già, era la Modena-Sassuolo urbana, che è quella che utilizzano oggi gli autotrasportatori, solo che invece di fermarsi a Cittanova/Marzaglia, magari proseguono e arrivano fino in Germania, fino in Austria, fino in Spagna. Per fortuna, e qui parlo di imprese, quello che regge il nostro sistema economico e soprattutto del distretto, per il quale non credo che nessuno qui dentro, votando anche l'ordine del giorno, pensi di non tutelare, è proprio quello di avvantaggiarlo e di far sì che investimenti opportuni, che sono quelli sulle lunghe distanze, è quello che dice lei, è quello di lavorare sugli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, sul trasporto merci su ferro, perché quello fa economie, e fa economie di scala rispetto a quelli che sono i costi del trasporto e fa economia di scala rispetto a quelli che sono i costi ambientali evitati, e fa economia rispetto a un'opera che se venisse fatta sarebbe uno spreco di denaro pubblico, perché pubblica è sicuramente una parte di investimenti e probabilmente per il mantenimento, viste le altre esperienze in questa nazione, hanno già dimostrato che investimenti di questo tipo, se non hanno una redditività vengono comunque coperti dal pubblico.

Davvero, la riflessione in questo momento è: la ripensiamo quest'opera? Lo chiedo in maniera trasversale, senza distinzione di colore. Mi fa piacere che ci siano gli interventi trasversali all'interno della Maggioranza, mi piacerebbe, oltre all'Opposizione, che anche l'altra Opposizione, che è un'Opposizione che in questo momento può incidere su quelli che sono gli investimenti e soprattutto gli investimenti quando la coperta, come dice qualcuno, è corta, quindi, andarli a calibrare su quello che effettivamente conta in questo momento, possano essere ripensati, rivisti, come già stato fatto, e indirizzati in quello che credo, oggi, sia l'investimento corretto, ossia trasporto merci su ferro".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Silingardi".

Il consigliere SILINGARDI: "Con soddisfazione, oggi, assistiamo a un dibattito che, come diceva all'inizio il consigliere Stella, ci offre degli spunti interessanti, una diversa visione rispetto a certi discorsi che abbiamo ascoltato in passato. Noi, quando dico noi, dico non solo noi del Movimento 5 Stelle, ma anche le altre forze che hanno sottoscritto l'ordine del giorno, abbiamo sempre ritenuto quest'opera obsoleta, di questo parlano gli anni che sono passati, inutile, dannosa e costosa, come ricordava l'assessora Filippi.

Per fare un po' di chiarezza su questo dibattito, i punti secondo noi centrali di quest'ordine del giorno, sono tre, laddove il Consiglio comunale approverà l'ordine del giorno dichiarerà che l'attuale progetto è insostenibile e non porta alcun beneficio al territorio. Ora è un punto fermo. Modena, i cittadini di Modena, perché qui rappresentiamo i cittadini di Modena, affermano questo, se verrà approvato l'ordine del giorno. Il secondo è un aspetto più tecnico, ma è importante, dove si afferma la necessità di un'ampia modifica del progetto della bretellina, per consentire l'ampliamento dello scalo merci di Cittanova, che è un'opera centrale in una visione sostenibile della logistica. Ci tornerò dopo su questo. Il terzo, e secondo me è quello su cui maggiormente bisogna fare chiarezza, è laddove si propone di rivalutare il progetto di prolungamento fino a Sassuolo, alla luce dell'approfondimento sul potenziamento del trasporto su ferro.

Con molta chiarezza, come Movimento 5 Stelle, diciamo che, laddove si dice di rivalutare il progetto alla luce degli approfondimenti, su cui tornerò, per noi significa che non lo si deve fare quel prolungamento, perché alla luce degli approfondimenti sul trasporto su ferro, diventa non solo dannoso, costoso e obsoleto, ma assolutamente inutile. Quando si parla di necessità di potenziare il trasporto su ferro, allora, si deve tener conto - lo dico ai colleghi del Centrodestra soprattutto - di qual è il contesto. Abbiamo l'Austria che blocca i tir o che se non li blocca mette costi di passaggio insostenibili per le imprese, se si vuole fare l'interesse delle imprese, tant'è che a Verona si potenzia

l'hub intermodale. Corriamo il rischio e ci giochiamo la beffa, noi che abbiamo la zona con la qualità dell'aria peggiore d'Europa, di avere i tir che vanno a Verona, dove salgono sui treni e vanno dopo in Trentino Alto Adige, dove la qualità dell'aria è comunque migliore di qua, e li prendono la mobilità sostenibile. Noi la mobilità pesante e loro la mobilità sostenibile. Mi domando se sia una visione che possa essere correttamente sostenuta.

Va fatta una chiarezza, sulla base di quello che dicevo prima, questa non è una battaglia per il no, certo, se un'opera è costosa, inutile, dannosa, obsoleta, coscientemente e ci assumiamo la responsabilità politica di dire che non la si deve fare. Questa è una battaglia per il sì, per il sì a un modello alternativo di sviluppo e di logistica e di trasporti, a fronte di un'opera inutile, che costa 422 milioni, ma sono molti di più, perché il concessionario che potrebbe già iniziare l'opera aspetta a farlo e dice che non sta più in piedi il PEF, dobbiamo rivedere i costi, quindi, costerà molto di più, avremo un'opera dannosa, com'è stato detto prima dalla consigliera Moretti e da altri, perché ci sono le falde, perché c'è un consumo di suolo che non è consumo di suolo secondo la Legge Regionale, il famoso articolo 6, secondo la deroga, quindi, non va nel 3%. Dannosa, costosa, inutile, a fronte della possibilità di utilizzare le scarse - come diceva giustamente l'assessora Filippi - risorse pubbliche per altro, un altro Comitato, che non è il Comitato "No Bretella", ma il Comitato "No Bretella-Sì mobilità sostenibile", con un documento che abbiamo ricevuto tutti, indica delle alternative, indica delle soluzioni. La connessione delle linee Modena-Sassuolo e Reggio-Sassuolo, 100 metri, 200 metri di connessione su ferro, una nuova linea Sassuolo-Fiorano-Maranello-Vignola, che collega bene tutta la pedemontana con Reggio, Modena e Bologna. La linea già prevista per il movimento merci tra il polo intermodale di Modena Cittanova, la piattaforma di Dinazzano, con il prolungamento nella Valle del Secchia, come si ricordava prima; il fatto che la bretellina occupi un'area che è vitale per lo sviluppo e l'espansione del polo intermodale logistico di Cittanova Marzaglia; ancora, con pochi chilometri di ferro la possibilità di prolungare verso il polo logistico di Campogalliano; sulla viabilità, il casello di Modena Centro nell'intersezione con la Superstrada Modena-Fiorano.

Sono proposte per il sì, è un sì, non è un no, chi vota quest'ordine del giorno non vota un no a un'infrastruttura. Oddio, cosa succede? Succede che si evita un'opera inutile, si evita un'opera costosa, si evita un'opera dannosa e si possono utilizzare queste risorse per modificare, con una visione moderna, con una prospettiva che va verso anche ciò che chiede l'Europa, che ci chiede uno shift modale sul ferro di almeno il 30%, e siamo sotto la metà. Si dice un sì a tutte queste cose, si dice sì a un modello di sviluppo davvero sostenibile".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Carpentieri".

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie Presidente. Ho e abbiamo letto, con la dovuta attenzione, l'ordine del giorno della Bretella Campogalliano-Sassuolo, logistica del ferro, e conseguenti indirizzi per lo sviluppo, ritengo e riteniamo che sia interessante e non si può mettere in un cassetto semplicemente. Pone temi che in parte sono già stati toccati. Innanzitutto, ribadiamo una cosa molto semplice, siamo nel Consiglio comunale di Modena, siamo stati chiamati dai cittadini modenesi a rappresentarli e a occuparci delle questioni che interessano soprattutto Modena. È noto che questo progetto interessa anche e non poco il Comune di Modena, l'aggancio con la Via Emilia, l'attraversamento del Polo Logistico di Marzaglia. Ovviamente, non sfugge a nessuno che non finirebbe a Modena il progetto, però è da Modena che voglio partire e non mi sottraggo alle ultime considerazioni, e se devo essere rappresentante dei modenesi e ho di fronte un ordine del giorno che mi pone in evidenza dei temi e delle criticità, anche e soprattutto a partire dall'impatto territoriale, non posso esimermi dal valutarle, le devo valutare in un contesto complessivo, dove c'è l'impresa certamente che ha delle esigenze a cui non possiamo far finta di niente e non dare mai risposte di

nessun genere, ma c'è un territorio, c'è un suolo, c'è una città che deve continuare a lavorare, c'è una città che deve muoversi.

Veniamo al dunque, questo progetto, con i caselli, com'è pensato che si aggancia a Via Emilia Ovest, come attraverserebbe Marzaglia non fa gli interessi di Modena e dei modenesi in senso stretto della città di Modena, potrei dire anche dei modenesi della Provincia, perché questo progetto, è stato già detto, chiuderebbe, limiterebbe di fatto il polo logistico, anzi, lo scalo merci che diventa anche polo, non risolve, anzi, probabilmente peggiorerebbe tutte le intersezioni e l'innesto con la Tangenziale e della Via Emilia, in più, con l'aggiunta dei caselli, rischia, ma questa è una mia previsione, ma credo di non essere da solo, rischia pure di essere poco o pochissimo utilizzata, quindi, di non rispondere nemmeno all'unico o al vero motivo per cui 30 o 40 anni fa è stata ideata, sostenuta, portata avanti, cioè utilizzare la gomma per spostare le merci delle nostre imprese sud-nord.

Dico, e me ne prendo la responsabilità, se la gomma deve passare per "X" caselli autostradali, con affianco una strada comunque di una certa portata, il rischio che questa nuova strada non venga utilizzata, per tanti motivi, è molto alto, quindi, entrano in gioco le considerazioni adesso di chi mi ha preceduto poc'anzi. Questa è la prima valutazione. L'ordine del giorno, che è interessante, pone anche delle riflessioni con delle proposte. È impossibile pensare a una movimentazione, una logistica delle merci per le nostre imprese che tutti qui, a parole, vogliamo sostenere, alternativa alla gomma? Non sono un esperto ingegneristico, qualcuno ha già detto qualcosa, qua ci pone un tema: è solo la gomma che può dare risposte alla movimentazione delle merci per le nostre imprese a medio raggio? Parliamo di medie, non hub azienda.

Credo che interverrà il mio collega Lenzini, che è molto più bravo di me in questo, ma nessuno immagina che arrivino i binari in ogni azienda del nostro territorio, credo, ma lo spiegherà meglio di me, che esistono altri modi e altri metodi che potrebbero essere concorrenziali, sostenibili e a favore dell'impresa, perché credo che i proponenti, e noi certamente, non siano contro l'impresa, contro uno sviluppo sostenibile, contro il lavoro, da matti questo. L'attraversamento di Modena non va bene, i caselli non vanno bene, lo scalo merci va tutelato perché ci sono delle proposte molto chiare su Cittanova-Dinazzano, Marzaglia-Dinazzano, su una visione diversa della gomma. La grande domanda è: se in generale e in particolare si prosegue con questo progetto, con tutte le criticità che non dico mica io qua, questa sera, lettera del Sindaco per gli appassionati degli accessi agli atti, lettera del Sindaco del 22 al Ministro Salvini pro tempore, lettere precedenti anche agli altri Ministri, per *par condicio*, sulla criticità, inutilità di questo pezzo del progetto, soprattutto e a partire da lì, quindi, i caselli, quindi, l'innesto e quindi Marzaglia, Comune di Modena, ecco, a partire da qua, crediamo che ci siano degli elementi tali per cui vanno valutati.

Se dovesse andare avanti, perché noi facciamo un'importante presa di posizione politica che giuridicamente, amministrativamente, riguarderà solo Modena, se il Capoluogo dice qualcosa vuol dire che qualcosa si muove. Ecco, questa Bretella, così com'è pensata - dal 2019, quindi, non è colpa solo del Governo di destra - credo non faccia gli interessi del territorio modenese, e fuori dai microfoni credo che dovremmo essere tutti d'accordo, per le tre cose minime che ho detto, cioè ai miei elettori, ai miei simpatizzanti e anche a chi non mi è tanto amico, non posso dire che a Marzaglia fa bene questa roba, che sarà migliorato l'innesto in tangenziale a Modena, eccetera, e non posso neanche dire che i caselli favoriranno l'accesso. Credo che mentirei sapendo di mentire. In questo contesto, cosa ci troviamo di fronte? L'alternativa di dire: questo progetto non può andare avanti così, ma se questo progetto non può andare avanti così, ci sono anche delle altre idee, di altri territori, in Europa esistono altri territori che stanno facendo delle scelte diverse".

Il PRESIDENTE: "La invito a chiudere".

Il consigliere CARPENTIERI: "Ha ragione. Non dico che la gomma - un folle lo direbbe - non è più utilizzabile mai, sempre e comunque, però dico che se vogliamo sviluppare un'alternativa credibile e sostenibile, che non è il binario in ogni azienda, anche sul ferro, bisogna che questo progetto, così com'è approvato e licenziato, sia completamente rivisto. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Scarpa".

La consigliera SCARPA: "Grazie Presidente. Con quest'ordine del giorno abbiamo voluto, insieme ai colleghi dei 5 Stelle e ai colleghi dei Verdi, riportare ancora una volta questo tema della Bretella in una chiave diversa rispetto alle scorse, poi proverò a dire il perché. Rispetto alla nostra posizione, chiaramente, ripeto anche alcune considerazioni dei colleghi, però come Gruppo consiliare abbiamo sempre espresso la nostra contrarietà all'opera, sia da un punto di vista ambientale, perché è un'opera dannosa da questo punto di vista, poi ci torno, sia perché non risponde alle necessità del territorio, anche dal punto di vista economico e sociale. È un'opera obsoleta, è stato detto e lo condivido.

Abbiamo voluto costruire questa mozione e all'interno di questa mozione un testo che potesse raccogliere un consenso più ampio rispetto a quello delle forze politiche dei Gruppi che storicamente hanno tenuto questa posizione e che soprattutto fosse un testo che funzionasse da stimolo rispetto ad una riflessione seria sul tema del trasporto su ferro e, appunto, della Bretella. Poi ci tornerò. Crediamo che sia necessario utilizzare quest'opportunità del mancato perseguitamento dell'iter giuridico e dell'avvio dei lavori per cogliere le istanze del territorio e per riflettere realmente, dal punto di vista strategico, di quello che serve al territorio, e crediamo che questa mozione possa essere un punto di partenza per cominciare a fare insieme questo ragionamento, a partire da qui, per la tutela ambientale, per contrastare i cambiamenti climatici, ma anche per mostrare attenzione rispetto alle necessità reali del territorio dal punto di vista economico. Le motivazioni sono le stesse che abbiamo detto tante volte, non abbiamo bisogno di questo tratto perché esiste già una superstrada, la Modena-Fiorano-Sassuolo che rappresenta un'alternativa gratuita, che è già esistente. Quest'opera porterebbe un consumo di suolo agricolo di circa 600 mila metri quadri, con relativa impermeabilizzazione di un territorio strategico, essendo l'area - lo ricordiamo - quella delle falde dei pozzi acquiferi di Marzaglia che alimentano gli acquedotti di buona parte della Provincia di Modena e della bassa mantovana.

In terza istanza, quest'opera impedirebbe, con il tracciato della bretellina autostradale a pagamento, di collegamento sulla tangenziale di Modena Campogalliano-Sassuolo e l'ampliamento dello scalo merci di Cittanova e Marzaglia, come previsto dall'accordo territoriale del 2014 tra il Comune di Modena, Campogalliano e la Provincia di Modena. All'interno di questo documento abbiamo voluto inserire, com'è stato detto prima anche dai colleghi, molte delle proposte che sono state scritte dal Comitato "No Bretella-Sì mobilità sostenibile" che ha recentemente pubblicato un documento che ha inviato a tutti i Consiglieri comunali dei Comuni interessati, che appunto si chiama "La vera cura del ferro", che è una proposta a cui credo che tutti noi e tutta la città debba prestare attenzione e approfondire, perché rappresenta davvero una serie di proposte organiche e strutturali che sono un'alternativa sostenibile ed efficace alla bretella. Alcuni dei punti sono quelli che abbiamo messo nell'ordine del giorno, come appunto la messa a sistema delle strutture logistiche di Campogalliano, Marzaglia, Cittanova, Rubiera e Dinazzano, la strutturazione e la qualificazione dell'offerta per la logistica e, ancora, chiaramente l'insostenibilità dell'attuale progetto della bretella Campogalliano-Sassuolo, la modifica del progetto esecutivo della bretellina, appunto, per evitare che venga completamente impedito l'ampliamento dello scalo merci nei fatti; la realizzazione del collegamento ferroviario Cittanova-Dinazzano; e ancora, appunto, il tema già citato del casello Modena Centro.

Nell'ordine del giorno chiediamo due impegni che sono semplici, ma importanti, il primo è quello di attivarsi nelle sedi politiche istituzionali idonee al fine di promuovere un tavolo con la Regione, il Governo, le Province e i Comuni, Autobrennero, AutoCs e Autostrade per l'Italia e le autorità interessate al fine di valutare le proposte alternative, queste proposte alternative e di rivedere il progetto secondo i parametri di sostenibilità e utilità pubblica; l'altro è di attivarsi, con tutti i livelli istituzionali coinvolti, al fine di far inserire, nell'elenco delle infrastrutture strategiche del territorio solo gli interventi che sono coerenti con le politiche e le strategie delle mobilità di merci e persone su ferro. Speriamo, e ci auguriamo che questo testo possa raccogliere il più ampio consenso possibile, perché queste proposte che sono state scritte, e ringraziamo chiaramente il Comitato "No Bretella - Sì mobilità sostenibile" per averci offerto questi spunti e queste proposte che abbiamo raccolto e portato anche qui, vanno nella direzione non solo di una maggiore tutela dell'ambiente, ma anche della crescita economica e sociale del nostro territorio.

Ci aspettiamo e speriamo che riesca a raccogliere il più ampio consenso possibile, perché crediamo che il nostro territorio se lo meriti. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Manenti".

La consigliera MANENTI: "Grazie Presidente. Buonasera a tutti. Poche parole e qualche numero. Devo premettere che avendo un po' la fama di essere un po' "talebana", come opposizione, me la potevo cavare veramente velocemente dicendo che la gomma, tutto sommato, è la malattia e il ferro è la cura. Ovviamente le cose non sono così semplici e non è che, nonostante abbiano una posizione abbastanza definita e chiara, non è che siamo dei bambini che non si rendono conto del mondo in cui vivono. Certo che parlando di aspetti economici, ho già detto diverse volte in quest'Aula che non credo che in questi anni possiamo mettere in contrapposizione semplicisticamente quello che è l'ambiente, la tutela dell'ambiente, la tutela della vita da una parte e dall'altra l'esigenza dell'economia e dell'occupazione.

Questo è un soppesare gli elementi, credo che anche questo appartenga al passato, non ce lo possiamo più permettere. Venendo, in questo caso, agli aspetti strettamente economici, oltre al fatto che se ipotizziamo una realizzazione della bretella ci troveremo comunque ad affrontare dei costi di realizzazione e una parte inevitabilmente ricadrà comunque sulle finanze pubbliche, di centinaia di milioni di euro, stiamo parlando di centinaia di milioni di euro, quindi, di un'opera molto ingente e molto costosa, a maggior ragione bisogna verificarne l'utilità in modo approfondito, è certo che c'è un problema di valori ecosistemici che verrebbero comunque persi, cioè di potenzialità economiche che si dissolvrebbero comunque realizzando quest'opera.

Teniamo presente che solo negli ultimi 8 anni, in Italia, siamo di fronte a una perdita di valore ecosistemico per circa 3 miliardi di euro all'anno. Sapete che il consumo di suolo ha subito anche un'accelerazione recentemente in Italia. In generale, in Europa, c'è un trend preoccupante, in aumento, in realtà è in aumento, per cui si parla, tra gli anni già passati, cioè dal 2012 fino ad arrivare al 2030, di circa 100 miliardi di euro di valore. Diciamo che abbiamo in parte già perso e in parte potremmo continuare a perdere.

Al di là di questi discorsi più generali e al di là dell'enorme spesa, ancora non assolutamente specificata di queste ipotesi di opera, come si diceva, vecchia e superata, parlando anche solo dei 600 mila metri quadri, cioè i 60 ettari che sarebbero inevitabilmente sacrificati a quest'opera, ai conti che ci forniscono gli esperti, visto che un ettaro di suolo libero ha una produttività, chiamiamola così, come valore ecosistemico, di circa 90 mila o 100 mila euro per anno, se prendiamo i 600 mila metri quadri, cioè i 60 ettari, abbiamo una perdita potenziale in termini

economici di circa 5 milioni 400, 5 milioni 500 mila euro all'anno. Anche sempre per essere positivi, inaugurare in qualche modo un tentativo di visione diversa, ci tenevo a dare questo contributo numerico. Non si tratta di mettere in competizione l'economia, quella *hard*, con la filosofia dell'ambientalista, ma si tratta proprio di fare delle scelte, anche economiche, di carattere differente. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri? Prego, consigliere Lenzini".

Il consigliere LENZINI: "Grazie Presidente. Comincio col fare due battute, la prima a Prampolini, che nel momento in cui dovessimo mettere in crisi il nuovo sistema ferroviario, perché abbiamo caricato di troppe merci, credo che non sarebbe un problema, ma un giorno da festeggiare, vorrebbe dire che abbiamo fatto un lavoro straordinario e l'impresa sarebbe potenziare il nostro sistema ferroviario...".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere LENZINI: "Le imprese sicuramente sono d'accordo. Alla consigliera Moretti, visto che ha citato la nostra Ministra De Micheli, ricordo che non c'è stato un Ministro che non ha sostenuto quest'opera, da Toninelli, Dell'Orco era Sottosegretario, Salvini, diciamo che tutto il mondo è paese. Credo che l'ordine del giorno affronti due temi macro: il primo è il primo tratto, quello che viene chiamato la bretellina, tocca un tema davvero importante, che è quello dell'attuale progetto di quest'opera che, come abbiamo detto, è una versione di progetto complicata da accettare per la città di Modena, innanzitutto e soprattutto per le imprese. Sappiamo che abbiamo uno scalo merci che è già saturo, è già *full*, e l'attuale progetto prevederebbe una versione del tracciato che ne impedirebbe lo sviluppo. Credo che questo sia un primo dato importante da affrontare e credo che su questo, come Consiglio comunale, come politica cittadina, dobbiamo essere tutti coesi nel dirlo, sono 10 anni che il Sindaco manda delle lettere ed effettivamente è un problema reale e sostanziale. Abbiamo lo scalo merci *full* e con il tracciato attuale non si potrebbe prevedere un'implementazione, un raddoppio; l'altro tema è quello dei caselli che non è drammaticamente impattante e così concreto come quello dello scalo merci, ma che fa pensare comunque a un sottoutilizzo, una non funzionalità dell'infrastruttura. Il riprendere a mano queste due cose e rivederle, credo che sia importante per il futuro della nostra città. Sono due pezzi davvero che vanno a disegnare in maniera non più modificabile un assetto della città su cui non si può sbagliare. Credo che questo sia un primo tema molto condivisibile, assolutamente condivisibile di quello che dice l'ordine del giorno. L'altro tema è quello del prolungamento, fino a Sassuolo, di quest'opera, un'opera nata molti anni fa, decine di anni fa, in un'altra epoca in cui anche la sensibilità, le esigenze, l'equilibrio tra sostenibilità e impresa era diverso.

Ora ci troviamo ad affrontare sfide diverse ed è giusto ripensare quello che un tempo era considerato essere di per sé la cosa giusta. Dico quello che dico tutte le volte che si parla di quest'opera, è un'opera dal forte, ad importante impatto ambientale e idrogeologico. È un'opera che risponde a un'esigenza. Se diciamo che è inutile, possiamo dire che basta non farla e abbiamo risolto tutti i nostri problemi, non è così, dobbiamo pensare a quelle alternative, dobbiamo pensare a quelle strategie che possono rendere quest'opera non più necessaria.

Prampolini diceva una cosa non sbagliata, prima, parlando di come la logistica si deve muovere, credo che in questo momento sia necessario per il nostro tessuto imprenditoriale, politico, per tutta quella che è la nostra area vasta, ragionare in maniera integrata, perché la dogana di Campogalliano ha un ruolo e una funzionalità che non può prescindere dallo scalo merci di Marzaglia e che probabilmente non può prescindere da quello che succederà dal punto di vista

ferroviario nel distretto di Sassuolo, ed è molto bello che Marazzi, Smeg e non ricordo la terza impresa, perché adesso non mi viene in mente...".

(Intervento fuori microfono: "Kerakoll")

Il consigliere LENZINI: "Kerakoll, abbiano detto ed è giustissimo che spingano tantissimo sul ferro, ma quello di cui abbiamo bisogno è un tessuto imprenditoriale che ragioni in maniera integrata, perché per quanto grandi, quelle tre imprese, sono solo tre, se ragionano in maniera integrata, e faccio un esempio, si realizza nel distretto ceramico un polo logistico dedicato alle imprese del distretto ceramico, e si collega la nostra infrastruttura ferroviaria, credo che non sia più necessario realizzare la bretella, però tutte queste cose devono accadere.

Credo che la politica abbia il compito di prendere decisioni, ma sulla base di quello che è uno studio tecnico di quelle che sono le soluzioni possibili. Molto bene lo studio del Comitato, non deve essere la base, deve essere l'incipit per ragionare di questo tema che però va approfondito, bisogna trovare soluzioni politiche, innanzitutto, perché uno dei problemi della bretella credo che sia stato, non ricordo con chi ne parlavo qualche tempo fa, l'abbandono della politica, delle strategie logistiche e del territorio. Era troppo difficile ragionare in un momento in cui l'economia era così forte. Credo che questo sia alla base della soluzione per poter arrivare lì. Credo che in quest'ordine del giorno ci sia scritto che nel 2023 non ragionare su questi temi, prima di dire è giusto o sbagliato, a prescindere, sia una sconfitta della politica".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bertoldi".

Il consigliere BERTOLDI: "Volevo fare un piccolo inciso in riferimento a quello che ha detto ora il consigliere Lenzini, nel senso che anche io sono consapevole del problema dell'area di Marzaglia, dello scalo merci e dell'area prevista per l'espansione, è un problema che conosciamo un po' tutti. Personalmente, ne ho parlato, ne ho fatto un cenno a Matteo Salvini, che è il Ministro delle Infrastrutture, qualche mese fa, gli ho detto di questo problema e lui mi ha assicurato che avrebbe fatto comunque presente la cosa ai tecnici, pur con il limite legato al fatto che in questo momento il progetto è già in fase esecutiva. Non so se sarà possibile dal punto di vista tecnico, però questo problema l'ho fatto presente, così come lo fece - da quello che ho capito - presente il nostro Sindaco, sappiamo che quando si tratta di opere strategiche nazionali, questo progetto fa parte di quest'ambito, ci sono un po' più di difficoltà nel fare modifiche, in corso d'opera, una volta che viene considerato un progetto esecutivo, la cosa per lo meno è stata fatta presente, poi le conseguenze le valuteremo più avanti, in base a quello che verrà deciso".

Il PRESIDENTE: "Altri? Prego, consigliera Aime".

La consigliera AIME: "Grazie Presidente. Da quando nacque l'idea di realizzare questo prolungamento autostradale, questa bretella, molte cose sono cambiate, è tempo che la politica ne prenda atto e agisca di conseguenza. Ricordo che l'idea originale, poi anche portata avanti, era addirittura il prolungamento fino a Lucca. Altro che trasporto su ferro di merci e persone, si ragionava in una maniera molto spinta. Il progetto attuale della bretella seziona lo scalo merci, rendendo irrealizzabile l'insediamento nello stesso degli spedizionieri che lavorano sulla logistica e trasformano lo scalo in una mera area di riassestamento, riassemblamento dei treni.

Ricordo, inoltre, come nel recente convegno sul trasporto merci, organizzato dai gestori degli scali ferroviari locali sia emerso che le attuali tratte risultano tutte completamente satute e, come la realizzazione del collegamento ferroviario tra Marzaglia e Dinazzano, l'hanno detto tanti miei colleghi anche negli interventi precedenti, sia indispensabile, urgente e assolutamente

prioritario, oltre che molto meno costoso di un'autostrada, e questo non è un elemento secondario. La politica dei trasporti dell'Unione Europea ha dichiarato che entro il 2030, il 30% del traffico merci, oltre 350 chilometri, dovrà spostarsi su ferrovia. Tra tutti i tipi di trasporto merci, quello via treno risulta essere, infatti, la modalità per le medie e lunghe distanze più competitiva, in particolare, il trasporto intermodale, cioè effettuato utilizzando diversi modi di trasporto, in particolare il treno, riduce in media l'emissione di CO2 del 55% rispetto al solo trasporto su gomma. I vantaggi del trasporto ferroviario sono diversi, abbiamo tempi di transito più veloci rispetto a gomma e mare, convenienza, un'elevata sicurezza di trasporto, della sicurezza ne parliamo poco, ma è un tema anche quello, cioè del trasporto su gomma; decongestionamento delle strade; trasporti ecologici grazie a ridotte emissioni di CO2, spostamento di grandi quantità di merci su lunghe distanze.

Mi preme citare, abbiamo già accennato anche nella presentazione dell'ordine del giorno, un'esperienza virtuosa del nostro territorio, riportato su un articolo di Repubblica, il caso Kerakoll, società con 17 stabilimenti e circa 2 mila dipendenti. Fabio Sghedoni, Vice Presidente Kerakoll group ha dichiarato che, leggo virgolettato: "La logistica sostenibile è uno dei primi campi in cui Kerakoll ha deciso di intervenire come espressione di un modo di fare impresa sostenibile, partendo dalla consapevolezza che il trasporto su gomma fosse responsabile di alti tassi di inquinamento rilasciata nell'atmosfera. Prima del 2011 tutte le nostre materie prime, principalmente sabbia, carbonato di calcio e inerti in generale, viaggiavano su strada, ma grazie allo sviluppo di un progetto complesso e con accordi esclusivi con Enti pubblici, siamo riusciti ad avviare un sistema di trasporto sostenibile". Kerakoll ha realizzato due tratte ferroviarie per la movimentazione delle materie prime, ridotto del 70% - signori, 70% - le emissioni di CO2 con oltre 600 treni attivi, togliendo dalle strade circa 13 mila 600 autotreni all'anno. In aggiunta ai benefici ambientali, questa nuova modalità di trasporto ha ridotto il disagio causato dal traffico alle comunità locali e, ovviamente, ha garantito una maggiore sicurezza stradale ed efficienza organizzativa dell'intera filiera produttiva.

Ricordo rapidamente i temi sul consumo di suolo, sappiamo che siamo in aumento, ci sono i dati Ispra che sono stati pubblicati, le emissioni, emissioni di CO2 dove il trasporto su strada interessa per il 23%. Ricordo la tutela delle acque delle falde, che questo progetto va ad impattare e a rischiare secondo il principio di precauzione, già non andrebbe fatto solo per questo motivo. Ricordo il bisogno di un uso accorto delle risorse, fabbisogni infrastrutturali. Concludo con un riconoscimento, voglio tornare a dire, prima di chiudere voglio ringraziare pubblicamente il Comitato "No Bretella - Sì mobilità sostenibile" a cui molti di noi aderiscono da tempo, per il grande lavoro fatto di analisi, ricerca, confronto e proposta, in particolare con l'ultimo lavoro "La vera cura del ferro".

Chiudo con una riflessione più politica, ci avviciniamo a una tornata elettorale impegnativa in cui le destre, nei Paesi sono maggioranza, Modena è la principale città in Emilia-Romagna che andrà al voto tra pochi mesi, noi, in questa Legislatura ci siamo impegnati per svolgere un ruolo politico di stimolo all'Amministrazione, per spostare le politiche ambientali verso una maggiore responsabilità e consapevolezza della gravità della crisi climatica che stiamo vivendo. Abbiamo, con impegno e lealtà, sostenuto quest'Amministrazione, consapevoli dei limiti e delle difficoltà che questa Legislatura ha dovuto affrontare, ma anche impegnati nel concordare con le altre forze politiche di Maggioranza strategie coerenti con la gravità della crisi climatica e sociale. Serve un cambio di passo. Siamo convinti che il Centrosinistra abbia, al suo interno, la possibilità di scelte radicali forti, coerenti con le sfide.

Le discontinuità, coniugate con la competenza e la capacità, sono gli strumenti su cui rilanciare un'alleanza politica forte e in grado di affrontare nuovi paradigmi sociali e ambientali,

offrendo alla nostra città proposte e soluzioni che la destra, con la sua visione ancorata al passato e legata alla tutela dei più forti, non è in grado di proporre. Questo voto, come la decisione assunta contestualmente all'approvazione del PUG, di orientare le nuove edificazioni esclusivamente all'interno del perimetro della città edificata, sono una parte delle nuove strategie indispensabili per la città e per una nuova, ampia e strutturata alleanza amministrativa. Grazie".

Concluso il dibattito, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'Ordine del giorno prot. 415869, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 25

Consiglieri votanti: 24

Favorevoli 21: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella e Venturelli.

Contrari 3: i consiglieri Prampolini, Rossini e Santoro.

Non votanti 1: il consigliere Poggi.

Risultano assenti i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, Carriero, De Maio, Forghieri, Giacobazzi ed il Sindaco Muzzarelli.

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio
POGGI FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA