



COMUNE DI MODENA

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 25 GENNAIO 2024

Resoconto della seduta n. 4/2024

L'anno DUEMILAVENTIQUATTRO (2024) addì VENTICINQUE (25) del mese di GENNAIO, alle ore 15:10, 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		NO	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:

CAVANNA GIANPIETRO	SI	FILIPPI ALESSANDRA	SI
BARACCHI GRAZIA	SI	PINELLI ROBERTA	NO
BORTOLAMASI ANDREA	NO	PSAGLIANO CARMELA	SI
BOSI ANDREA	NO	VANDELLI ANNA MARIA	SI
FERRARI LUDOVICA CARLA	SI		

Presiede la seduta il Presidente del Consiglio Comunale, POGGI FABIO

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

Il Presidente pone in trattazione i seguenti oggetti:

1 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 5/2024

Proposta n. 251/2024

Oggetto: APPELLO E MOMENTO CELEBRATIVO IN OCCASIONE DELLA GIORNATA DELLA MEMORIA

2 - CONSIGLIO - Delibera N. 4/2024

Proposta n. 5324/2023

Oggetto: CONCLUSIONE DI PATTI PARASOCIALI FRA I SOCI PUBBLICI E FRA I SOCI PUBBLICI DI AREA MODENESE DI HERA S.P.A.

Relatore: MUZZARELLI GIAN CARLO

Discussa con esito **APPROVATA**

3 - CONSIGLIO - Delibera N. 5/2024

Proposta n. 5335/2023

Oggetto: APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE-QUADRO PER L'ESERCIZIO DEL CONTROLLO ANALOGO CONGIUNTO SU LEPIDA

Relatore: FERRARI LUDOVICA CARLA

Discussa con esito **APPROVATA**

4 - CONSIGLIO - Delibera N. 6/2024

Proposta n. 160/2024

Oggetto: PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA B) DELLA L.R. 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DI AMPLIAMENTO DELLA SEDE AZIENDALE CON EFFETTO DI VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI, SITO IN MODENA, VIA DELL'INDUSTRIA N. 81, IDENTIFICATO CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALE 348. PRATICA EDILIZIA N. 6736/2022 BITEM SRL.

PRESA D'ATTO DELLA DETERMINAZIONE CONCLUSIVA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI E RATIFICA DELLA VARIANTE ALLO STRUMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MODENA

Relatore: VANELLI ANNA MARIA

Discussa con esito **APPROVATA**

5 - CONSIGLIO - Comunicazione N. 6/2024
Proposta n. 260/2024

Oggetto: COMUNICAZIONE SINDACO SU PROP.823 E INCONTRO SUL MONASTERO DEI BENEDETTINI

6 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 7/2024
Proposta n. 5259/2023

Oggetto: INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA MANENTI (M5S) AVENTE PER OGGETTO: CORSE SETA SALTATE, RIDUZIONE FREQUENZA CORSE, QUALITÀ ED EFFICIENZA, TUTELA LAVORATORI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

Data Presentazione Istanza: 04/12/2023

Relatore: FILIPPI ALESSANDRA

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

7 - CONSIGLIO - Mozione N. 3/2024
Proposta n. 3849/2023

Oggetto: MOZIONE DELLA CONSIGLIERA ROSSINI (F.D.I.) AVENTE PER OGGETTO: SOSTA IN ZONA EX AMCM. GARANTIRE I PARCHEGGI AI RESIDENTI E AI LAVORATORI GRATUITI O CON FORME DI ABBONAMENTO A PREZZO CALMIERATO

Data Presentazione Istanza: 18/10/2023

Primo Firmatario: ROSSINI

Discussa con esito **RESPINTA**

INDICE DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI:

<u>PROPOSTA N. 251/2024 APPELLO E MOMENTO CELEBRATIVO IN OCCASIONE DELLA GIORNATA DELLA MEMORIA.....</u>	5
<u>PROPOSTA N. 5324/2024 CONCLUSIONE DI PATTI PARASOCIALI FRA I SOCI PUBBLICI E FRA I SOCI PUBBLICI DI AREA MODENESE DI HERA SPA.....</u>	9
<u>PROPOSTA N. 5335/2023 APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE-QUADRO PER L'ESERCIZIO DEL CONTROLLO ANALOGO CONGIUNTO SU LEPIDA.....</u>	16
<u>PROPOSTA N. 160/2023 PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA B) DELLA L.R. 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DI AMPLIAMENTO DELLA SEDE AZIENDALE CON EFFETTO DI VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI, SITO IN MODENA, VIA DELL'INDUSTRIA N. 81, IDENTIFICATO CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALE 348. PRATICA EDILIZIA N. 6736/2022 BITEM SRL. PRESA D'ATTO DELLA DETERMINAZIONE CONCLUSIVA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI E RATIFICA DELLA VARIANTE ALLO STRUMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MODENA</u>	18
<u>PROPOSTA N. 260/2024 COMUNICAZIONE SINDACO SU PROP.823 E INCONTRO SUL MONASTERO DEI BENEDETTINI.....</u>	21
<u>PROPOSTA N. 5259/2023 INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA MANENTI (M5S) AVENTE PER OGGETTO: CORSE SETA SALTATE, RIDUZIONE FREQUENZA CORSE, QUALITÀ ED EFFICIENZA, TUTELA LAVORATORI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....</u>	22
<u>PROPOSTA N. 3849/2023 MOZIONE DELLA CONSIGLIERA ROSSINI (F.D.I.) AVENTE PER OGGETTO: SOSTA IN ZONA EX AMCM. GARANTIRE I PARCHEGGI AI RESIDENTI E AI LAVORATORI GRATUITI O CON FORME DI ABBONAMENTO A PREZZO CALMIERATO.....</u>	41

**PROPOSTA N. 251/2024 APPELLO E MOMENTO CELEBRATIVO IN OCCASIONE
DELLA GIORNATA DELLA MEMORIA**

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

Baldini, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Manenti, Manicardi, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Rossini, Scarpa, Silingardi, Stella, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Il PRESIDENTE: "Chiudiamo la verifica.

Presenti 23, quindi abbiamo il numero legale.

Ai sensi dell'articolo 36 del Regolamento del Consiglio comunale affido ai consiglieri: Baldini, Franchini e Scarpa l'incarico di verificare l'esito delle votazioni e di coadiuvare la Presidenza a mantenere l'ordine, a garantire l'osservanza delle leggi e dei regolamenti e la regolarità delle discussioni e delle deliberazioni.

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

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

Ricordo ai Consiglieri questori di avvertire la Presidenza qualora dovessero assentarsi dalla Seduta. Ai sensi della normativa vigente in materia di privacy, si informa che le Sedute di Consiglio comunale sono oggetto di riprese audiovisive e trasmesse in diretta sul sito internet del Comune di Modena. Successivamente registrate rimarranno fruibili sul sito per l'intera durata del mandato e potranno essere diffuse anche mediante canali radiotelevisivi.

Si specifica che il sito internet del Comune consente, tra l'altro, d'indicizzare le registrazioni delle Sedute consiliari rendendo possibile ricercare interventi filtrati per: oratore, oggetto e parola chiave e condividere gli interventi anche sui social media.

L'informativa completa, resa ai sensi del Regolamento dell'Unione Europea 679 del 2016 dell'Unione Europea, è esposta in Aula.

Si ricorda ancora che ai sensi del comma 2 dell'articolo 78 del TUEL, gli amministratori, di cui all'articolo 77 comma 2, devono astenersi da prendere parte alla discussione e alle votazioni di delibere riguardanti interessi propri o di loro parenti e affini fino al quarto grado.

L'obbligo di astensione non si applica ai provvedimenti normativi o di carattere generale quali i piani urbanistici se non nei casi in cui sussiste una correlazione immediata e diretta a tra il contenuto delle deliberazioni, specifici interessi degli amministratori o di parenti e affini fino al quarto grado.

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

Come sapete, dedichiamo questa prima parte della nostra Seduta alla Celebrazione del Giorno della Memoria, il nostro contributo, come Consiglio comunale, che tutti gli anni vogliamo dare alle celebrazioni che si svolgono in città.

Quest'anno la proposta è d'iniziare guardando un video che ci porta a parlare di memoria partendo dalla cultura, la cultura del popolo ebraico, per poi arrivare ai nostri giovani.

Il video che vi propongo è una sintesi di uno spettacolo prodotto nel 2008 dalla Compagnia di Terra di Danza, quindi, con linguaggi molto diversi da quelli ai quali siamo abituati in quest'Aula a trattare quest'argomento della memoria, con linguaggi diversi, fatti di musica, di danza, ci porta a riflettere sul tema della cultura del popolo ebraico e della memoria.

Sono presentazioni di danze sia storiche sia contemporanee, che s'intrecciano con una relazione che prende spunto dal romanzo "Il bambino con il pigiama a righe".

Con questo cammino, con questo percorso culturale e storico che ci conduce a scene di vita quotidiana dei giorni del tempo de' La Shoah, quindi, ci credo che evidensi molto bene quest'intreccio tra cultura e memoria su cui, dopo, mi permetterò di aggiungere alcune riflessioni, alcune parole. Comunque, incominciamo con la presentazione di questo video".

(Trasmisione video)

Il PRESIDENTE: "Grazie. Concedetemi una mia dedica personale. Cos'è la memoria se non cultura e cos'è la cultura se non memoria condivisa? Il popolo ebraico non solo è portatore testimone di una cultura forte, radicata, identitaria, ma, forse, storicamente, è il primo promotore della cultura della memoria, dai tempi dell'Esodo, quando fu oggetto di attacchi tesi al suo completo annientamento per mille motivi di odio verso di esso. Tanto della cultura e della tradizione ebraica si basa sul significato e sul valore della memoria.

Il ripetersi del tentativo di annientamento da parte del nazifascismo ha, poi, trovato, proprio nella memoria, la forza per il riscatto, nella memoria antica che è diventato elemento, forza e coraggio per la memoria nuova.

Intreccio tra memoria antica e memoria nuova che a sua volta è diventato, ed è tuttora, esempio per tanti popoli, protagonisti di un simile destino, che ha trasformato un impegno per la memoria non solo in un sentimento diffuso, ma in un dovere personale, pubblico e collettivo, diffuso.

La memoria che sana il male e i legami, mai si sentono parole di odio dai testimoni della memoria, piuttosto il bisogno di raccontare per elaborare il proprio travagliato e doloroso passato in una ritrovata dimensione collettiva volta alla costruzione del bene comune, con le radici nel passato, anche in quello doloroso, ma proiettati nell'edificazione del presente e del futuro.

La cultura è l'ecologia della memoria.

La memoria per la sua pluralità, per la sua vastità, per la sua eterogeneità, anche per la sua molteplicità di contraddizioni, essendo fatta di conflitti e di rappacificazioni, di sconfitte e di vittorie, di vere e proprie contese sull'eredità che lascia, la memoria, appunto, è un patrimonio, un sistema complesso che deve essere continuamente oggetto, anzi, soggetto, al contempo, di conservazione e d'innovazione.

È così che la cultura diventa, torna ad essere e rimane sempre l'ecologia della memoria.

La cultura è dove la memoria si consolida e al tempo stesso si rinnova, in modo sostenibile, contro ogni abuso, negazione, strumentalizzazione, relativizzazione.

La memoria, le memorie di tutti per tutti.

La memoria è, poi, la coscienza della fratellanza. È così che la memoria diventa la coscienza della fratellanza. Il pensiero individuale e collettivo più profondo, quello che interroga, che mette in discussione, che riesca a scalfire persino le certezze ed eventualmente sgretolarle e pianificare quelle nuove, che metta a nudo le fragilità, individuali e collettive e far riemergere quel bisogno assoluto di sentirsi parte di una stessa comunità. Il nostro bisogno di fratellanza, il nostro essere fratellanza, appartenenti ad una stessa comunità di destino, forse ancora molteplici comunità di destino, ma con i medesimi fondamenti, con diritti e doveri che l'accomunano, nel rispetto reciproco a partire dal rispetto delle diversità, alla ricerca, anche se per strade diverse, della piena fraternità, senza confini, senza paure. L'umanità con un'unica provenienza e un destino che non può che essere comune. La pedagogia della memoria e della fratellanza, ecco allora che il Giorno della Memoria, rinnovando l'impegno comune per la pedagogia della memoria stessa, contribuisce, in modo determinante, a rendere continua e diffusa la pedagogia della fratellanza.

Ognuno di noi deve essere, quotidianamente, testimone, costruttore e promotore, pedagogo appunto, di memorie di fratellanza e la pace è l'Epifania di questa fratellanza.

Forse solo così sarà la pace, la pace è l'esodo della pedagogia della memoria e della fratellanza, di più, la pace è l'Epifania della fratellanza, Epifania che si sviluppa nella ricerca comune del bene, nella consapevolezza che il proprio bene e il proprio benessere non possono essere disgiunti e tanto meno contrapposti dal bene e dal benessere degli altri tutti, anche a scapito di legami che si rivelano

divisivi perché di un'idea di fratellanza divisiva, generatore di esclusione e marginalizzazione, anche solo perché costruiti su scelte basate più sull'avere che sul condividere, più sull'apparire che sulla ricerca della verità, più sul dominio che sul servizio. La pace, come Epifania della ricerca universale del bene comune.

Prego Sindaco".

Il Sindaco MUZZARELLI: "Grazie Presidente. Anche quest'anno il Consiglio comunale di Modena ricorda il celebre Giorno della Memoria, giorno che è stato istituito, nel 2005, con la risoluzione ONU 60/7 ed è patrimonio profondo della nuova Europa.

Sappiamo che ricorre il 27 gennaio, commemora le vittime de' La Shoah, quella data è l'anniversario del giorno in cui, appunto, il 27 gennaio del 1945, truppe dell'Armata Rossa entrarono ad Auschwitz e il mondo coprì l'orrore dei Campi di Concentramento in cui vennero sistematicamente eliminati: ebrei, omosessuali, disabili, oppositori politici del nazismo, rom e sinti. Attenzione, ricordare sempre è necessario, ancor di più oggi. Chi va a visitare Auschwitz vive un'esperienza che segna profondamente il proprio vissuto. Consiglio davvero a insegnanti, a dirigenti scolastici, di portarvi studentesse e studenti negli ultimi anni delle superiori perché essere lì porta ad una conoscenza diretta dell'orrore e sviluppa una presa di coscienza, una responsabilità più forte della vita in comunità.

Non si torna come si è partiti, ma arricchiti e con più impegno a darsi da fare per la memoria, perché quella follia non si rappresenti mai più, nemmeno in forme diverse.

Per fare davvero memoria, per tenere vivo il passato serve, infatti, una partecipazione collettiva, per far crescere: conoscenza, consapevolezza civile, coscienza profonda.

Modena, come sempre, ricorda il Giorno della Memoria in tanti modi, con il coinvolgimento del Comitato Comunale per la Storia e le memorie del Novecento, di tutte le associazioni che ringrazio, così come ringrazio la Fondazione Fossoli, i tanti soggetti del nostro territorio quotidianamente impegnati per la memoria. Per l'impegno civile, per evitare il riemergere del nazionalismo, la ricerca di alzare muri, in modo provocatorio o di alzare anche mani in modo provocatorio, sì, provocare, ancor peggio, far rivivere ciò che la storia ha superato con la democrazia.

Ricordiamo il Giorno della Memoria ora, con questo passaggio istituzionale per me irrinunciabile, poi, con un'ampia serie d'iniziative a cui invito tutte e tutti i modenesi a partecipare, a partire dai più giovani che hanno diversi momenti dedicati, specificatamente, a loro domani 26 gennaio, poi ci saranno tanti altri momenti, tra pochi minuti, alle ore 17.00, all'archivio storico comunale, alle ore 18.00 in Sinagoga e tanti altri ancora nei prossimi giorni, alle Università, alle Polisportive, alla Biblioteca Delfini, all'Auditorium de' La Corale Rossini, al Teatro Pavarotti Freni, al Teatro Storico, alla Fondazione Collegio San Carlo. È impossibile ricordarli tutti, ma tenevo a citarne diversi e che sono rappresentativi della nostra città. Una Modena profondamente coinvolta nell'impegno per la memoria, a partire dai luoghi stessi nella cultura.

L'impegno per la memoria, per le vittime di allora, come ricordavo poco fa, lo voglio ripetere ancora, fare memoria a me stesso, ebrei, omosessuali, disabili, rom e sinti, ma anche non secondariamente per attualizzare la lezione che viene dall'orrore dell'Olocausto, campi di concentramento, le camere a gas, l'eliminazione fisica degli UE.

L'Olocausto fu una forma estrema di deumanizzazione, finalizzata all'annientamento (*omissis*), quando manca perfino il riconoscimento umano e quel carattere unico che spetta ad ogni persona che aprono loro le porte alle barbarie.

Dobbiamo, quindi, reagire valorizzando il carattere della nostra democrazia. È nata dal sangue partigiano e dalle truppe alleate, alla sconfitta dei nazifascisti, per scoprire, con una costruzione moderna e ancora attualissima, le fondamenta di un'Italia di pace, libera e democratica com'è il nostro Paese, com'è la nostra città.

Sono spesso polemiche assurde a riguardo, che vengono riproposte a chi in realtà non si riconosce nei valori costituzionali. Lo ricordo ancora una volta: la democrazia si misura sui fatti e i fatti ci dicono chiaramente che le forze che scrissero la Costituzione poi ne hanno rispettato i valori, da

questi bisogna ripartire, con tutte le energie di cui siamo capaci, partire proprio da Modena, dalla nostra città.

Viviamo un momento internazionale molto difficile, con tantissimi fanatismi, paesi autoritari, a volte velati da democrazie, stanno spingendo il mondo al disagio.

La reazione, invece, deve partire dalla Memoria del passato, impedendo che l'orrore possa tornare. Siamo presi dal tempo della sofferenza, con un conflitto fisico interiore. Tutti noi soffriamo, in questi giorni, per le guerre, per le sofferenze. Tanti di noi soffrono perché amano, perché amano la pace, sappiamo che con le armi e la guerra tutto si compra, tutto si rompe, poi dopo ricostruire è sempre più difficile. Per questo richiamo la coscienza a superare la guerra e ritrovare pacificazione fondamentale come assicurare il ricordo de' La Shoah. Qui, in fondo alla Sala una fotografia è diventata un simbolo: il bambino con le braccia alzate nel ghetto di Varsavia. Quella fotografia è diventato il simbolo dell'Olocausto, dell'orrore, della sopraffazione.

In ogni momento della vita non si uccidono i bambini. Partiamo da lì, perché la storia non si ripeta in nessuna forma, perché la modernità diventi strumento per la pace e non per la guerra. Lo dico in questi giorni di sofferenza.

Tante volte il nostro Presidente della Repubblica ha richiamato il Paese ad un ruolo di responsabilità, evitando slittamenti e deragliamenti. Con questo mio breve intervento voglio, quindi, concludere con le parole stesse che il Presidente ha inviato a Papa Francesco a inizio anno, in occasione della Giornata Internazionale della Pace. In quell'occasione, in un messaggio accorato, il Presidente ha fatto proprio l'impegno a vigilare affinché la produzione e l'utilizzo delle nuove tecnologie non sia improntato in una logica di violenza per evitare nuove tensioni e contrapposizioni.

Le nuove generazioni, ha detto Mattarella, devono essere esortate a coltivare speranza e fiducia nel futuro e non meritano un mondo dove contraffazione ed esclusione prevalgono.

Così, caro Presidente, senza speranza e fiducia, le nostre generazioni non sono davvero libere. Il cinismo, l'egoismo sociale, l'individualismo sfrenato non fa loro un favore.

Consentitemi, quindi, di chiudere ringraziando per l'instancabile impegno per la memoria alla nostra concittadina Liliana Segre, le abbiamo conferito la cittadinanza in quest'Aula all'unanimità più di 4 anni fa, era il 2019, mai come ora la sua lucidità, il suo coraggio, la sua passione civile, sono necessari e meritori. Grazie. Noi qui e fuori nella profondità della nostra comunità diamo il buon esempio, apriamo a tutti e a tutte per il bene comune, operiamo ogni giorno per quel bene comune e per il rispetto degli altri per costruire ancora di più una solida pace nella vita quotidiana di ognuno di noi. Di questo vi ringrazio".

Il PRESIDENTE: "Propongo un minuto di silenzio non di cordoglio, ma di memoria".

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

Il PRESIDENTE: "Rinnovando anche da parte mia l'invito fatto al Sindaco a partecipare alle tante iniziative che la città ci propone, basandoci anche su quello che abbiamo appena celebrato, giriamo pagina e passiamo alla trattazione delle deliberazioni.

PROPOSTA N. 5324/2024 CONCLUSIONE DI PATTI PARASOCIALI FRA I SOCI PUBBLICI E FRA I SOCI PUBBLICI DI AREA MODENESE DI HERA SPA

Il PRESIDENTE: "Iniziamo con la proposta n. 5324/2023: "Conclusione di patti parasociali fra i soci pubblici e fra i soci pubblici di area modenese di Hera SpA".

La delibera è stata licenziata nella Seduta della Commissione Consiliare del 15 gennaio scorso, se approvata metteremo in votazione anche l'immediata eseguibilità. La presenta il Sindaco. Prego Sindaco per la presentazione della delibera".

Il Sindaco MUZZARELLI: "Grazie Presidente. La mia sarà una breve presentazione, perché darò per acquisiti tutti gli elementi informativi che sono stati illustrati e discussi in Commissione, comprese le slide presentate dal dottor Manelli che ringrazio. Tramite lui ringrazio tutti gli uffici comunali che hanno lavorato alla redazione di questa delibera.

Com'è noto, la necessità di portare all'attenzione del Consiglio comunale questa delibera, in continuità con quanto già accaduto in precedenti occasioni simili, è determinata da una scadenza di calendario obbligatorio.

Il prossimo 30 giugno 2024, infatti, scadranno i patti parasociali di primo e di secondo livello relativi alla partecipazione del Comune di Modena in Hera SpA, quindi è necessario assumere un indirizzo che, come ho già avuto modo di esprimere in Commissione, va nell'ottica della conferma dei patti esistenti, in un'ottica di responsabilità, di massima garanzia per il nostro Ente, sotto il profilo della solidità economico finanziaria.

Come sa bene il Consiglio comunale, il Comune di Modena ha come riferimento due livelli di patti: il primo livello che lega tra loro i soci pubblici di Hera SpA, sono 111 soci; il patto di secondo livello che lega la partecipazione degli enti locali modenesi a quelli di primo livello, sono 20 soci. Proposta che viene portata all'approvazione del Consiglio comunale è quella di proseguire la partecipazione di Modena ad entrambi i patti parasociali, con durata triennale e, quindi, fino al 30 giugno 2027, creando l'iter con un congruo anticipo per tenere conto della sospensione delle attività consiliari che dovranno osservare i Comuni che andranno al voto nella primavera prossima.

I patti parasociali si sono sempre rivelati strumenti importanti capaci di tutelare l'interesse pubblico, essi, infatti, hanno consentito alla proprietà pubblica delle aziende di tutelare e valorizzare il patrimonio e indirizzare le strategie aziendali e i servizi del territorio e dei cittadini in un'ottica di responsabilità sociale e di sostenibilità dello sviluppo, al fine di distribuire utile ai cittadini e al territorio tramite Bilanci.

Come accennavo prima abbiamo formulato questa proposta in un'ottica di garanzia e responsabilità, infatti, i patti che vengono sottoposti alla decisione del rinnovo pongono in continuità con quelli in vigore, senza modifiche sostanziali. Sono informazioni essenziali sul contesto dei patti che costituiscono l'oggetto della delibera.

Il patto di primo livello è denominato "Contratto di sindacato di voto", disciplina dei trasferimenti azionari tra i soci pubblici di Hera SpA, esso prevede l'istituzione di un Comitato di Sindacato attraverso il quale i soci pubblici esercitano il loro diritto di voto all'Assemblea, le materie fondamentali della gestione societaria di Hera, ovvero le modifiche più importanti dello Statuto locale, la designazione dei componenti nella lista di Maggioranza per l'elezione del Consiglio d'Amministrazione del Collegio Sindacale di Hera e il coordinamento e l'esecuzione dei piani di vendita delle azioni non soggette al sindacato di blocco.

Il patto di primo livello prevede l'istituzione di un sindacato di blocco, ovvero, un accordo finalizzato a mantenere la percentuale complessiva delle partecipazioni pubbliche al di sopra della soglia necessaria per garantire a questi il controllo strategico dell'azienda, percentuale attualmente individuata al 38 per cento del capitale sociale in virtù del meccanismo di voto maggiorato.

Infine, sempre il patto principale, fissa le regole per il trasferimento delle azioni non soggette al sindacato di blocco, sono regole necessarie affinché l'eventuale vendita di azioni libere è effettuata in modo coordinato e vada ad incidere negativamente sulle quotazioni.

Infine, i contenuti essenziali del Patto di Secondo Livello, il patto tra i soci modenese, sono riassumibili in 3 punti: 1) la previsione di un sindacato di voto, per consentire l'espressione di un voto unitario per l'intera area modenese del Comitato di Primo Livello in Assemblea; 2) la distribuzione dei diritti di disegnazione dei componenti della lista di maggioranza per l'elezione del Consiglio d'Amministrazione di Hera, con l'Assemblea dei Sindacati del Comune di Modena; 3) il rinvio alle clausole del Patto Parasociale di Primo Livello per quanto concerne ha disciplina delle azioni bloccate e il trasferimento delle azioni diverse da quelle bloccate. È quindi evidente che il Patto di Secondo Livello ha sempre garantito e continuerà a garantire una rappresentanza unitaria e condivisa agli Enti di questo territorio.

Concludo con un breve focus in merito alla distribuzione delle azioni libere bloccate per un rimando agli allegati tecnici.

In base alla situazione attuale, per effetto delle vendite effettuate negli anni scorsi, da alcuni soci di area modenese non è assegnata nessuna azione trasferibile, rendendo loro impossibile qualunque vendita, pertanto, come già avvenuto nel 2021, si propone che il Comune di Modena aumenti la quota delle proprie azioni assoggettate dal Sindacato di blocco, liberando dal vincolo un analogo quantitativo di azioni di proprietà degli Enti privi di azioni trasferibili che ne ha fatto richiesta in modo da salvaguardare, comunque, il peso complessivo degli azionisti modenese, negli assetti proprietari (*omissis*).

La proposta di deliberazione raccoglie le richieste di svincolo presentate dagli Enti modenese privi di azioni trasferibili, il Comune di Sestola e il Comune di Montefiorino. Una proposta che l'Amministrazione comunale di Modena propone di accogliere.

Si tratta, complessivamente, di sole 150 mila azioni che non incidono, in modo significativo, nell'assetto libero e bloccato del Comune di Modena. Viene, quindi, proposto di assoggettare questo al Sindacato di blocco di circa 80,9 milioni di azioni con un totale di circa 97 milioni di azioni Hera SpA (...) al Comune di Modena, pari a 6,51 del capitale sociale. Concludo e vi ringrazio per l'attenzione".

Il PRESIDENTE: "Invito ad iscriversi per il dibattito. Prego consigliera Rossini".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente, buonasera a tutti. Ci troviamo, oggi, qui, a discutere nuovamente della conclusione dei patti parasociali tra i soci pubblici di area modenese di Hera. Dico "nuovamente" perché, come ben sappiamo, in questa Consiliatura ci eravamo già trovati a discutere di questa delibera, è una delibera simile, ma direi che possiamo definire identica nel 2021.

Come ha già esplicitato il Sindaco e ci è stato spiegato in Commissione, i patti parasociali prevedono un patto di primo livello, lo dico sommariamente, giusto per poi agganciare il cuore del mio intervento, un patto di primo livello che prevede come questione più importante: l'istituzione di un sindacato di blocco, quindi, di un accordo finalizzato a mantenere la percentuale complessiva delle partecipazioni pubbliche al di sopra della soglia necessaria per garantire a questi il controllo strategico dell'azienda, percentuale individuata al 38 per cento del capitale sociale in virtù del meccanismo di voto maggioritario. Sto leggendo la presentazione che ci è stata fatta in Commissione.

Poi, invece, il patto di secondo livello la cui finalità è quella di disporre di uno strumento di concerto e di condivisione delle strategie tra i soci pubblici modenese di Hera.

La delibera che andiamo a trattare oggi, sostanzialmente, riproduce quella che è la situazione del 2021 che era passata in Consiglio nel 2021 e in analogia con quello che era stato deliberato nel 2021, nella delibera si propone che il Comune di Modena aumenti la quota delle proprie azioni assoggettate al Sindacato di blocco, liberando dal vincolo un analogo quantitativo di azioni di

proprietà degli Enti privi di azioni trasferibili, che hanno fatto richiesta, in modo da salvaguardare il peso degli azionisti modenesi negli assetti proprietari della società.

Ho dato lettura di alcune parti, appunto, della presentazione che ci è stata fatta in Commissione.

Quando abbiamo fatto il dibattito nel 2021 avevamo sollevato due perplessità su questi patti parasociali, uno era il mantenimento dell'azionariato di Hera da parte del Comune, delle azioni di Hera da parte del Comune. Perché avevamo sollevato questa perplessità? Perché ci pareva e ci pare tuttora, poi dirò da cosa ne abbiamo avuto conferma, che l'Ente, non fosse, in questa situazione, sufficientemente terzo da valutare la qualità dell'erogazione dei servizi da parte di Hera nei confronti dei cittadini.

L'altra perplessità che avevamo e che ribadiamo anche in questa sede, visto che anche in questa sede si ripropone la stessa delibera, è quella della disponibilità a bloccare ulteriori azioni, anche in questo caso riteniamo che il Comune debba, in realtà, mantenere le azioni libere per poterne, eventualmente, usufruire a vantaggio dei cittadini nel caso in cui ce ne fosse la necessità.

Bene, queste erano, in maniera riassuntiva, quelle che erano le perplessità che avevamo sollevato.

All'epoca, dai banchi della Maggioranza, venne uno sdegno complessivo, ma anche dal Sindaco come dirò, perché ci fu detto che con il patto di sindacato andiamo a dire che vogliamo mantenere la governance della società, che bisogna mantenere un certo tipo di controllo pubblico su alcune scelte fondamentali e che mantenere la governance sia una cosa assolutamente da perseguire perché, nella definizione delle politiche, poter avere, nel Consiglio di Amministrazione il Vicepresidente eletto dal nostro Sindaco è qualcosa d'importante. Ho letto le dichiarazioni di un Consigliere del Partito Democratico.

Il Sindaco, in quella sede, a replica degli interventi dei Consiglieri che, come opposizioni, avevano sollevato perplessità con soluzioni differenti i Cinquestelle rispetto ai Consiglieri di Centro Destra, in particolare rispetto a Fratelli d'Italia, ma, comunque, tutti dubiosi sulla governance e sul mantenimento della partecipazione societaria in Hera, il Sindaco, leggo testualmente le sue dichiarazioni, diceva: "Alla fine della legislatura arriveremo a comprendere ancora meglio di cosa stiamo discutendo, ho la sensazione che la speculazione politica vada al di là di tutte le discussioni che uno fa anche per discutere di ciò che non si discute in questa delibera".

C'è l'impegno di garantire che il pubblico abbia la possibilità di avere le certezze delle linee strategiche di un'impresa competitiva, che deve assicurare la competitività del territorio, per garantire servizi fondamentali al territorio.

Ancora, infine: uno può essere d'accordo o no, ma è un'evoluzione dell'azienda che continua a garantire sul territorio livelli alti di qualità di servizi, competitività del territorio e un sacco di convenienze al sistema economico e al sistema della comunità, quindi, l'evoluzione per garantire servizi di qualità.

Nella mia dichiarazione di voto dicevo, rivolto al Sindaco, con un tono di distacco superiore, di superiorità, diciamo, di sdegno, nei confronti delle affermazioni dei colleghi di Opposizione. Dicevo testuali parole: se ci schieriamo e non riusciamo a ragionare, in termini sereni, a prendere in considerazione anche la possibilità che chi è dalla parte opposta possa dire qualcosa di sensato, difficilmente riusciamo a fare qualcosa di altrettanto sensato per la società. Credo che questa sia l'unica cosa sensata che è stata detta in quella Seduta, non per vantarmene, ma nei fatti è stato dimostrato che è così, perché, in realtà, proprio a seguito della nuova modalità di servizio di raccolta rifiuti e dell'incapacità del Comune di relazionarsi con Hera in maniera terza, la città si trova in una situazione che, certamente, non si può definire un servizio di alta qualità e su questo credo che siamo d'accordo tutti.

Non possiamo definirlo perché, nonostante le sollecitazioni che sono arrivate proprio dai banchi delle Opposizioni, sin dall'inizio, sollecitazioni a prendere in considerazione il fatto che non era possibile, che c'erano delle perplessità sulla modalità di attuazione di un sistema di raccolta differenziata come quello che era stato prospettato e, successivamente, che c'erano forti perplessità sull'adempimento, da parte di Hera agli obblighi contrattuali e l'atteggiamento della Giunta è stato quello del Sindaco, nel 2021 quando abbiamo discusso dei patti parasociali e adesso la città si trova

in questa situazione, una situazione, tra l'altro, di cui parleremo anche giovedì prossimo, perché ci sono punti del contratto di servizio su cui Hera continua ad essere inadempiente e noi non riusciamo a capire cosa faccia Atersir nonostante, come Consiglieri di Opposizione abbiamo continuato a chiedere che Atersir venga in Commissione a relazionarci, questa è la situazione, di questa mitizzata governance che ci è stata spesa come fosse il modo per riuscire a gestire, intervenire, riuscire ad influenzare le decisioni, cosa che assolutamente non è accaduta, nemmeno l'adempimento contrattuale siamo riusciti ad ottenere, allora, mi chiedo: questi patti parasociali a chi servono, ai cittadini o a garantire al Partito Democratico una seggiola alla Vicepresidenza di Hera?".

Il PRESIDENTE: "Altri? Prego consigliere Forghieri".

Il consigliere FORGHIERI: "Grazie Presidente. Rispetto alla ricostruzione fatta dalla collega Rossini volevo fare un passo ancora più indietro, nel senso che siamo stati chiamati ad intervenire su quest'azienda, diciamo, su atti connessi a quest'azienda già alcuni anni prima quando ci eravamo posti il tema di dover vendere una parte di azioni, quindi, diciamo, non avevamo la necessità, in quel momento, di fare una valutazione sul preservare le azioni, sul diminuire o sul conservare, diciamo, il pacchetto in nostro possesso, perché in quel momento intervenimmo pur tutelando, alcuni anni fa, il capitale, perché alla fine avevamo, comunque, con il sistema del voto doppio, il controllo, quindi, noi veniamo da un'epoca nella quale abbiamo anche ridotto la nostra presenza alcuni anni fa, direi all'inizio del mandato scorso, quasi 9-10 anni fa ormai. Però, credo che nella condizione nella quale ci troviamo non abbia senso discutere sull'utilità o meno di confermare i patti in questa configurazione, cioè, le alternative, in uno scenario dove i servizi pubblici locali sono gestiti come sono gestiti, con realtà simili, diciamo, in comuni simili al nostro, penso alle realtà paragonabili ad Hera, penso a Iren, penso ad A2A per dimensioni, in tutto il Sud Italia resistono ancora le piccole partecipate comunali, ma noi siamo abituati a ragionare di queste realtà come se fossero dei colossi lontani dalle nostre esigenze. Sono convinto del fatto che valga la pena mantenere una presenza e una governance per un semplice motivo. Abbiamo assistito alla gara rifiuti, poi verranno avanti le gare dei bacini sul gas, tutte le gare dei servizi pubblici locali che vanno nella direzione della rilevanza europea e in tutti gli altri stati, quelli che a noi sembrano dei colossi sarebbero considerati dei nanetti fondamentalmente. Abbiamo in Spagna, in Francia, in Germania, viene spesso citato da chi è a favore della municipalizzazione dei servizi pubblici, ad esempio, della città di Berlino, dove c'è una municipalizzata o perlomeno fino ad alcuni anni fa, ricordo, a prescindere dalla compagine, dal capitale sociale, dalla quota di azionariato che è a disposizione del privato, sono, comunque realtà che gestiscono milioni di utenti, migliaia e migliaia di chilometri quadrati finano ad arrivare ad avere un'azienda che copre quasi un territorio nazionale, quindi, che noi ci chiamassimo fuori dall'avere una governance, diciamo, in Hera – stiamo discutendo di Hera – se avessimo una governance ancora legata ad un sistema più in house, ad un sistema di dimensioni diverse, una qualunque governance in un sistema di gestione dei servizi pubblici locali, non credo che staremmo discutendo dei servizi che sarebbero gestiti dalle realtà che citavo prima, perché ormai ci si confronta a livello europeo, ci si confronta con i bandi europei, quindi, a prescindere dal dettaglio di come si rinnovano i patti parasociali, non credo abbia senso ragionare nella logica secondo la quale, insomma, ci fa comodo tenere le azioni perché tutto sommato esprimiamo qualche Consigliere d'Amministrazione, esprimevamo tutto il Consiglio d'Amministrazione quando c'era l'Amiu, lo faremmo in misura diversa se avessimo degli equilibri diversi, ma discutere oggi, non prendere in considerazione la possibilità di mantenere questa modulazione, con il Sindacato di voto, con il Sindacato di blocco, garantire che ci sia un equilibrio, già anni fa ci eravamo fatti carico di alcuni comuni che avevano dovuto, per loro esigenza di Bilancio, vendere qualche azione con delle manovre, per avere gli equilibri per poter fare i loro Bilanci, già ci eravamo fatti carico di bloccarli un po' di più a favore dei comuni più piccoli.

Chiamarsi fuori da questa logica credo che ci consegnerebbe a quello che potrebbe essere un futuro legato ai grandi gruppi internazionali che gestirebbero i nostri territori.

In quella sede saremmo più liberi, avremmo più o meno potere di contrattazione nei confronti di questi gruppi, chiamandoci fuori da una logica di governo del territorio, seppure imperfetto, credo sarebbe molto peggio e saremmo in condizioni di grande squilibrio e grande sfavore".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliere Silingardi".

Il consigliere SILINGARDI: "Giusto due parole prendendo spunto dai due interventi che mi hanno preceduto, in particolare dall'ultimo, ma anche da quello della consigliera Rossini, il tema della governance. Si sa come la pensiamo noi sui servizi pubblici, sul tema "in house" e su tutte queste cose, non ci torno perché non è il tema della delibera.

La governance è il tema della delibera. Non è che il Comune possiede azioni di Hera perché così ha i dividendi, è una conseguenza questa, ma è una conseguenza che avviene in qualsiasi dinamica del mercato immobiliare.

Non è compito del Comune. Il Comune beneficia di queste somme per gestirle, poi, con le politiche che ritiene opportuno, questo è importante, ma il tema della governance è centrale, l'ho sentito dai banchi del Centro Destra, dai banchi del Partito Democratico, domando, è l'occasione questa per domandare se questo accade realmente.

Questo è un tema, poi, che non è tanto legato ai patti parasociali che sono il presupposto per, ma alle scelte che, poi, si fanno. Rimando, semplicemente, concludo qui il mio intervento, a risentire tutte le audizioni di candidati alla Vicepresidenza di Hera dove, da un lato il candidato, presentato dal WWF e anche da noi ha indicato un modello verso cui, tendenzialmente, dovrebbe e potrebbe andare una multiutility con una governance pubblica e dall'altra parte gli altri candidati è stato detto: "Siamo lì, però, non è che possiamo fare più di tanto, perché ci sono i grandi fondi", allora la governance pubblica in che cosa si materializza? Lo domando perché se noi riteniamo che Hera abbia una funzione sociale del territorio, così ben determinata dalla governance pubblica, come ricordava la consigliera Rossini, in questi giorni, in questi mesi, sul tema di un servizio pubblico essenziale, come quello della raccolta rifiuti, a noi qualche dubbio viene. Non è tanto il problema dei patti parasociali di questa delibera, di questo tema, ma di come si esercita, materialmente, la governance. Su questo credo che una riflessione sia fondamentale farla al di là di questa delibera, perché se si sceglie, comunque, di non riportare in house i servizi, ma abbiamo la governance, riflettiamo se, effettivamente, quotidianamente vediamo che questa governance pubblica sia materialmente esercitata nell'attività quotidiana di queste partecipate. Qualche dubbio ce l'ho".

Il PRESIDENTE: "Altri interventi? Prego consigliere Prampolini".

Il consigliere PRAMPOLINI: "Grazie Presidente.

Il consigliere Silingardi ha richiamato un fatto che mi aveva molto colpito quando abbiamo avuto le audizioni, perché l'ingegner Giacobazzi dice proprio quello che è stato riportato da Silingardi: "Sono qua ma posso incidere ben poco su quelli che sono gli indirizzi di Hera". Negli indirizzi di Hera abbiamo avuto la gestione delle bollette quando c'è stato l'aumento del gas nell'energia elettrica che è stato veramente fallimentare, abbiamo avuto la gestione del contratto d'illuminazione che è stato bocciato dal Tar, abbiamo avuto la gestione dei rifiuti di cui discutiamo giornalmente e quella che è un'azienda, per quanto privata, che elargisce servizi pubblici essenziali, non vorrei che il Comune fosse solo stato preso e ingolosito dai dividendi e dal tesoretto azionario, ma con un Patto di Sindacato che detiene il 46 per cento di una multiutility come Hera, alla fine non riesce ad incidere per fare un servizio pubblico come s'intende il servizio pubblico. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Altri? Se non c'è nessuno, prego Sindaco per la replica".

Il Sindaco MUZZARELLI: "Cercherò di essere breve, ma di essere anche preciso, ancora una volta, intanto mantenere la governance è importante, è stato così anche in questi anni: Vorrei tranquillizzare, soprattutto perché invito tutti i colleghi a parlare con i loro riferimenti dei Sindaci in Hera, a Trieste, a Modena, a Romagna e ritorno, così, visto che nel Patto io ci vado, penso anche che i Sindaci abbiano, in questi anni, dato delle dritte intelligenti e siano stati anche ascoltati. Vorrei riconfermare, parola per parola, quello che ho detto l'altra volta, io, però, in più, oltre a comprendere ancora meglio le speculazioni politiche, le certezze delle linee strategiche, lo sdegno rimane aggiuntivo perché sentir dire certe robe da un rappresentante di un partito che sta distruggendo pezzi di cultura e di organizzazione di sistema del Paese per conquistare e mettere posti con persone spesso inadatte fa vergognare, quindi, non posso dire, liberamente che c'è uno sdegno rispetto anche alle ultime mosse che sono accadute, quindi, sentir dire che altri vogliono conquistare posti, devo dire che lascia il tempo che trova, ma andiamo avanti.

Quando riesco ad ascoltare qualcosa d'interessante lo riconosco, quando non lo sento interessante non lo riconosco.

Per fortuna in quest'Assemblea che periodicamente viene convocata diverse volte l'anno e nel rapporto diretto con i Sindaci dei territori, c'è una lealtà di relazioni, d'informazioni, di esigenze, abbiamo deciso cose estremamente importanti come un giudizio sul piano degli investimenti al 2027: 4,4 miliardi d'investimenti.

Capisco che i servizi di qualità, per qualcuno sono un po' più complicati, perché, naturalmente, si guarda alla pagliuzza e non si guarda al resto, ma, invito tutti a fare un approfondimento. L'obiettivo che avevamo dato a rafforzare le infrastrutture e potenziare la digitalizzazione sta avvenendo. Dare un taglio di sostenibilità fortissimo sta avvenendo. Produrre energia da fonti rinnovabili, sta avvenendo, in modo forte.

Capisco che noi contiamo sempre poco, però, vorrei evidenziare – lo dico con orgoglio di appartenenza – che quello che non conta niente ha portato a casa 20 milioni di euro per il Piano Strategico dell'Idrogeno dell'Emilia Romagna. Non serve a niente per qualcuno, figuriamoci, però, è un taglio che il sistema dell'Automotive del nostro territorio ama molto, perché vuol dire intraprendere un altro filone di strategia come il progetto nella zona di Modena Nord per il nuovo impianto, per la raccolta della plastica, quindi, per andare nella direzione di valorizzare il recupero e, quindi, andare in quella direzione.

Lo dico anche per il problema della raccolta: se avessimo avuto un Ente esterno non avremmo potuto modificare, eccetera, perché gli altri ci vengono a chiedere altro, in termini contrattuali, quindi, abbiamo provato, invece, a ragionare in termini più complessivi, per ragionare non solo sull'energia elettrica, per ragionare sul gas, per ragionare sull'acqua per i servizi ambientali, per tutti i servizi idrici.

Vedete, mi ripeto un'altra volta, ma se vogliamo essere competitivi, come territorio, dobbiamo avere i servizi fondamentali come elemento di garanzia e oggi il nostro territorio, le nostre imprese, le nostre famiglie, sull'acqua, sul gas, eccetera, hanno la garanzia di avere i servizi e credo che questo sia la base fondamentale di competitività di un territorio.

Dopodiché, ci sono dei territori della nostra parte che le acque non le avevano, adesso ce l'hanno, penso dell'Asse di Castelvetro, penso a Sestola, penso ad altre realtà che non riuscivano ad avere l'acqua e adesso la rete è garantita attraverso la compensazione, quindi, credo che facciamo un servizio, come credo, serio, e il Comune di Modena, per la dignità che ha, possa concedere, su 90 milioni, 150 mila azioni a due Comuni che sono in difficoltà e che hanno bisogno di una soluzione, un atto solidarietà territoriale che credo vada riconosciuto al nostro impegno, quindi, per il mio punto di vista, non solo riconfermo la strategia e l'impegno, non solo riconfermo che gli investimenti che abbiamo messo in campo consentiranno di aumentare i livelli di competitività del nostro territorio, ma andremo nella direzione di sostenibilità aggiuntiva e d'innovazione tecnologica e di produzione di energia che daranno la possibilità di aumentare le performance universitarie, di ricerca, di formazione da un lato e dall'altro di produzione per settori strategici della nostra economia, quindi, penso che abbiamo facendo gli interessi della nostra comunità".

Il PRESIDENTE: "Invito ad iscriversi per dichiarazione di voto. Prego consigliere Cugusi".

Il consigliere CUGUSI: "Grazie Presidente. Nel dire che di questa delibera ne siamo estremamente contenti, perché riacquistare azioni di Hera è una cosa che ritengo fondamentale. Qui ricordava, precedentemente, il consigliere Forghieri, anni prima, nella precedente Legislatura, in solitaria votai contro la vendita delle azioni di Hera, facevo parte di questa Maggioranza, perché ritengo che sia strategico, invece, avere una governance, però, questo non esclude i problemi perché i problemi sollevati dal collega Silingardi vanno tenuti in considerazione, come va tenuto in considerazione un fatto accaduto nel 2011 dove con un quorum del 54 per cento e un 95 per cento di voti a favore, oltre 27 milioni di italiani votarono a favore del mantenimento dell'acqua pubblica e ancora, in tutta Italia, sono rari i Comuni che abbiano applicato questo voto popolare democratico, quindi, auspico che in futuro si vada sempre, maggiormente, in una direzione di avere le società di gestione dei servizi fondamentali in mano pubblica, con un controllo totale del pubblico. So che è un'utopia, ma questo è il mio auspicio. Grazie".

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione 5324, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 30
Consiglieri votanti: 30

Favorevoli	20:	i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.
Contrari	10:	i consiglieri Baldini, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Giordani, Manenti, Moretti, Prampolini, Rossini e Silingardi.

Risultano assenti i consiglieri Bertoldi, Carriero e Santoro.

Infine il PRESIDENTE, al fine di permettere una celere sottoscrizione del Patto e il rispetto delle tempistiche previste per gli adempimenti a ciò conseguenti e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 30
Consiglieri votanti: 30

Favorevoli 20:	i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.
Contrari 10:	i consiglieri Baldini, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Giordani, Manenti, Moretti, Prampolini, Rossini e Silingardi.

Risultano assenti i consiglieri Bertoldi, Carriero e Santoro.

PROPOSTA N. 5335/2023 APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE-QUADRO PER L'ESERCIZIO DEL CONTROLLO ANALOGO CONGIUNTO SU LEPIDA

Il PRESIDENTE: "Mettiamo in trattazione la proposta di delibera n. 5335/2023: "Approvazione della convenzione quadro per l'esercizio del controllo analogo congiunto su Lepida".

La proposta di delibera è stata licenziata nella Seduta della Commissione Consiliare del 15 gennaio. Se approvata metteremo in votazione anche l'immediata eseguibilità. La presenta l'assessora Ferrari. Prego Assessora per la presentazione".

L'assessora FERRARI: "Grazie. Buon pomeriggio a tutte e a tutti. Grazie Presidente. Questa delibera si occupa di lepida, come sapete, Lepida SCPA è una società in house della Regione Emilia Romagna, a capitale interamente pubblico, so che in Commissione, appunto, avete approfondito diversi aspetti che riguardano il funzionamento di questa società e com'è cambiata anche nel corso del tempo lo storico che ha vissuto. In particolare, però, questa delibera tratta della riapprovazione della convenzione quadro che è in scadenza al 31 gennaio di quest'anno, con l'obiettivo di riapprovarne una per la durata anch'essa quinquennale che, ci porti fino al 2029, naturalmente, di dare mandato al Sindaco o ad un suo delegato, di sottoscrivere la convenzione in seno, poi, al Comitato.

La convenzione quadro è allegata a questa delibera e sostanzialmente riconferma tutta una serie d'impegni, disciplina il funzionamento dell'esercizio congiunto che, come sapete, è demandato al Comitato Permanente d'Indirizzo e di Coordinamento, che svolge tutta una serie di funzioni. Il precedente Comitato CPI (Comitato Permanente d'Indirizzo e di Coordinamento) era ed è tuttora in previsione composto da 31 membri, alla Provincia di Modena spetta un membro che viene designato attraverso una procedura che è delegata, appunto, alla Provincia stessa.

Nell'ambito di un lavoro di riconferma e revisione parziale della convenzione quadro che proponiamo alla vostra approvazione sono state fatte alcune modifiche, sono stati riconfermati alcuni aspetti caratteristici per assicurare l'opportuna governance di Lepida che, come sapete, come società in house, si occupa di tutti i servizi che riguardano la MAN (Metropolitan Area Network), quindi, legati alla connettività in fibra ottica, ma non soltanto, più tutta una serie di servizi dalla formazione dei dipendenti ai supporti in caso di problemi, all'aggiornamento attraverso la community network per favorire servizi sempre più smart e sempre più digitali, insomma, svolge tutta una serie di servizi ed è Provider, diciamo, di queste attività e di queste funzioni a 360 gradi nell'ambito, naturalmente, di quanto è previsto.

Il CPI si occupa anche di eseguire e di richiedere di eseguire, attraverso la richiesta di report, il monitoraggio, verso tutta una serie di obiettivi strategici come l'individuazione degli obiettivi principali, valevoli per il mandato dei rappresentanti degli Enti soci nominati nell'Organo di Amministrazione, con l'obiettivo di assicurare la coerenza tra le competenze esercitate, le funzioni d'indirizzo e controllo spettanti ai soci stessi, gli indirizzi e gli obiettivi strategici per lo sviluppo delle attività della società, il Piano Industriale, i meccanismi per il reperimento e l'utilizzo delle risorse, il budget economico e patrimoniale, il Piano degli Investimenti Finanziari, il Piano delle Alienazioni o delle Acquisizioni di Beni Immobili, le modifiche relative all'organigramma delle società qualora queste comportino un incremento delle posizioni dirigenziali o una diversa strutturazione delle macrodivisioni aziendali, la relazione semestrale, il conguaglio consortile, il Bilancio di Esercizio, la modifica dello Statuto, il programma di reclutamento del personale, il programma di acquisizione di beni e servizi di affidamento dei lavori, i criteri omogenei di remunerazione delle attività svolte a favore dei soci, i listini dei servizi offerti dalla società, i criteri di controllo sulla qualità, sull'efficacia, l'efficienza, la congruità dei servizi stessi, i livelli dei servizi offerti dalla società e per tutti gli Enti e ogni ulteriore atto necessario, come si legge nella delibera, per corrispondere alle esigenze informative dei soci e in relazione agli adempimenti imposti dalla normativa vigente che, come sapete, è quella relativa all'In House Providing.

Il Comitato stesso si occupa della verifica dello stato di attuazione degli obiettivi, anche sotto il profilo dell'efficacia, della qualità dei servizi erogati e dell'efficienza dell'economicità della gestione, ovviamente a favore dei propri soci e in conclusione, qualora, infatti, venisse oggi approvata – lo auspico naturalmente – questa delibera con la relativa convenzione quadro viene poi svolta una successiva fase che vede la Provincia al centro per individuare il delegato o la delegata e, quindi, comunicarlo entro la fine di febbraio al Comitato stesso. Grazie".

Non ricevendo richieste di intervento, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione 5335, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 25

Consiglieri votanti: 20

Favorevoli 20: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Connola, Cugusi Di Padova, Fabbri, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi e Stella.

Astenuti 5: i consiglieri Baldini, Bosi, Giacobazzi, Prampolini e Rossini.

Risultano assenti i consiglieri Bertoldi, Bignardi, Carriero, De Maio, Parisi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Infine il PRESIDENTE, al fine di permettere una celere sottoscrizione della convenzione e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 25

Consiglieri votanti: 20

Favorevoli 20: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Connola, Cugusi, Di Padova, Fabbri, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi e Stella.

Astenuti 5: i consiglieri Baldini, Bosi, Giacobazzi, Prampolini e Rossini.

Risultano assenti i consiglieri Bertoldi, Bignardi, Carriero, De Maio, Parisi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

IL PRESIDENTE: "Come comunicato con la Conferenza dei Capigruppo, la proposta n. 124 non la mettiamo in discussione, è stata licenziata dalla Commissione, ma con modifiche che verranno apportate nei prossimi giorni, quindi, completato l'iter questa sarà messa in discussione nella prossima Seduta."

PROPOSTA N. 160/2023 PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA B) DELLA L.R. 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DI AMPLIAMENTO DELLA SEDE AZIENDALE CON EFFETTO DI VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI, SITO IN MODENA, VIA DELL'INDUSTRIA N. 81, IDENTIFICATO CATASTALMENTE AL FOGLIO 129, MAPPALE 348. PRATICA EDILIZIA N. 6736/2022 BITEM SRL. PRESA D'ATTO DELLA DETERMINAZIONE CONCLUSIVA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI E RATIFICA DELLA VARIANTE ALLO STRUMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI MODENA

Il PRESIDENTE: "Passiamo alla delibera proposta n. 160/2024: "Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53, comma 1, lettera b) della l.r. 24/2017 per l'approvazione del Progetto definitivo di ampliamento della sede aziendale con effetto di variante agli strumenti urbanistici vigenti, sito in Modena, via dell'Industria n. 81, identificato catastalmente al foglio 129, mappale 348. pratica edilizia n. 6736/2022 Bitem Srl. Presa d'atto della determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi e ratifica della variante allo strumento urbanistico del Comune di Modena".

La proposta di delibera è stata licenziata nella Seduta della Commissione Consiliare del 24 gennaio scorso, la presenta l'assessore Vandelli. Prego Assessore per la presentazione".

L'assessore VANDELLI: "Innanzitutto chiedo scusa, ma ero via senza il cellulare e pensavo che le delibere precedenti prendessero più tempo al Consiglio comunale.

Oggi ci troviamo a discutere di un articolo 53, uno strumento che ormai conosciamo, credo, abbastanza, bene, qua in Consiglio. Si tratta di procedure che riguardano, in prevalenza, il settore produttivo, quindi, poi, anche le opere pubbliche, ma, diciamo che viene utilizzato molto per il produttivo, per consentire, quindi, che all'interno di questa procedura, con il procedimento unico, quindi, che riguarda sia l'edilizia sia tutte le autorizzazioni per l'esercizio dell'attività, possano, quindi, avere una valutazione complessiva e consentire, quindi, una valutazione puntuale e specifica degli impatti che il progetto ha sul territorio.

Questa è un'azienda insediata a Modena da molto tempo, diversi decenni, che ha avuto delle vicende anche finanziarie e amministrative complicate, come abbiamo già visto, ha una storia, anche dal punto di vista edilizio, molto complessa, con più di 40 titoli presentati negli ultimi 30 anni e solo negli ultimi (meno di 6 anni) abbiamo oltre 12 titoli edilizi d'interventi che nel tempo sono stati eseguiti e alcuni ancora non completati, quindi, il progetto, lo abbiamo visto, è un ampliamento in variante allo strumento, agli strumenti urbanistici, sia quello precedente sia quello attuale e riguarda la distanza dal confine della strada, quindi, alla possibilità di realizzare, in questo caso, a confine, un ampliamento per realizzare degli uffici, degli spazi per i lavoratori e riorganizzare il layout all'interno dell'azienda. Il 53 parte, appunto, da un progetto di sviluppo ordinario, imprenditoriale, che deve essere presentato in modo da poter valutare, complessivamente, il progetto di sviluppo in modo unitario e in modo anche di prospettiva, quindi, non solo legato all'esigenza immediata, per dare delle risposte non solo all'oggi, ma anche di medio periodo. Si chiede, quindi, sempre una riorganizzazione delle funzioni, delle attività in una strategia, appunto, che non è quella del singolo e puntuale intervento.

Da qui la necessità di un'istruttoria che mettesse in fila anche tutti i vecchi titoli edilizi rilasciati e spesso, appunto, nel riordino dei titoli e delle procedure, a talune ancora aperte, spesso, come nel caso specifico, è quello di definire, appunto, qual è lo stato di fatto e lo stato legittimato, che quando ci sono dei lavori in corso non coincidono.

Il lavoro paziente dei tecnici privati e pubblici ha messo insieme il tutto e, quindi, si è arrivati, alla fine, anche ad un'istruttoria e ad una conclusione istruttoria positiva con pareri favorevoli anche di tutti gli Enti che si sono espressi.

Il Progetto è considerato, quindi, dall'Amministrazione, dalla Giunta, che propone questa delibera, meritevole di essere approvato, considerando, appunto, che la minor distanza dal confine, in questo caso, lo zero, perché è la costruzione con confine, non sia di compromissione all'interesse pubblico, stante, appunto, l'assetto della viabilità in quel contesto e l'impossibilità che questa scelta possa compromettere futuri sviluppi.

Come abbiamo anche evidenziato in Conferenza e in Commissione, come tutti i progetti hanno anche un'istruttoria rispetto alle strategie e agli obiettivi che ci poniamo, quindi, in questo caso, la Riqualificazione Ecologica Ambientale, seppure anche in minima, come in taluni casi che le norme chiedono semplicemente che il RIE post intervento sia maggiore del RIE ante intervento, viene realizzato attraverso una desigillazione di circa 100 metri quadrati di area e l'altro elemento che abbiamo messo sul piatto e che mettiamo sul piatto tutti è la riqualificazione delle opere di urbanizzazione già esistenti e questo viene fatto così come la sistemazione delle alberature e vengono, in questo caso, anche piantati ulteriori alberi nell'area pubblica vicino al lotto d'intervento.

Tutti questi elementi hanno portato l'Amministrazione a valutare positivamente la proposta e, quindi, a dare parere favorevole al rilascio del Titolo Unico per Bitem Srl".

Il PRESIDENTE: "Invito ad iscriversi per il dibattito. Chiedo se ci sono dichiarazioni di voto. Prego consigliera Manenti".

La consigliera MANENTI: "Questa delibera della Bitem assomiglia, in qualche modo, a quella che abbiamo già discusso diverso tempo fa che riguardava l'azienda Maserati, nel senso che si trattava, se ricordo bene, sempre di ampliamento aziendale, considerato necessario dall'azienda e che andava, diciamo, ad impattare le regole urbanistiche perché si arrivava con l'edificazione, dovendo ampliare fino, esattamente, al confine della proprietà, tra l'altro, confinante con strade, quindi con il rischio che, poi, si crei un vincolo anche sulla parte pubblica, costituita dalle strade, a non potersi più modificare perché nel momento in cui fai costruire fino al ridosso, fai fatica, insomma, non è che poi devi aggiungere degli abbattimenti per allargare una strada, insomma, sarebbe un controsenso nei termini, quindi, anche nel caso Maserati, ancora di più in questo caso, non è che queste operazioni ci entusiasmino, nel senso che è legittima la richiesta dell'azienda, è, comunque, lodevole il fatto che si cerchi di fare, con lo spazio che è già occupato, che c'è già, c'è un minimo di sforzo perché si chiede di desigillare un'area, seppur piccola, quindi questo è un segno, chiamiamolo così, di attenzione e di buona volontà, però, devo dire francamente che queste operazioni mi sembrano un po' di necessità e farle diventare virtù per noi è un po' troppo, però, anche per quello che riguardava la Maserati, che torno a dire, poi stiamo parlando di Bitem, sono dovuta andare a vedere cosa fanno non essendo del settore, Maserati, invece, lo sapevo. Siccome in precedenza abbiamo votato a favore per l'ampliamento della Maserati che, torno a dire, mutatis mutandis, è abbastanza simile, abbiamo, appunto, deciso di approvare, pur con queste riserve che ho cercato di spiegare, non ci entusiasmano queste cose, le compensazioni spesso sono veramente molto ridotte, quasi simboliche, però, ci sentiamo, fino a questo punto, forse, di poterci arrivare. Grazie".

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

Il consigliere PRAMPOLINI: "Nell'esprimere il voto favorevole, come sempre quando si tratta di dare possibilità alle imprese di fare il loro lavoro e di farlo al meglio, trovo già che sia una compensazione sufficiente per il nostro territorio avere delle imprese che hanno voglia d'investire ancora, nonostante le situazioni imprenditoriali non siano del tutto rosee, che abbiano voglia d'investire, quindi, vuol dire anche di aumentare l'occupazione, aumentare il valore aggiunto che viene creato all'interno del nostro Comune e che serve al Comune per elargire tutti i servizi che

elargisce la cittadinanza, quindi, come sempre quando si parla d'imprese, come abbiamo fatto per la Maserati e per altre situazioni, il nostro voto sarà favorevole".

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la proposta di deliberazione 160, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 29

Consiglieri votanti: 29

Favorevoli 29: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bignardi, Bosi, Connola, Cugusi, De Maio, Di Padova, Fabbri, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Rossini, Santoro, Scarpa, Silingardi, Stella, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Bertoldi, Carpentieri, Carriero e Manicardi.

**PROPOSTA N. 260/2024 COMUNICAZIONE SINDACO SU PROP.823 E INCONTRO
SUL MONASTERO DEI BENEDETTINI**

Il PRESIDENTE: "La parola al Sindaco per due comunicazioni".

Il Sindaco MUZZARELLI: "La prima per dare riscontro ad un ordine del giorno che il Consiglio comunale ha fatto e in collaborazione con il Presidente Poggi abbiamo provato a dare risposta alla mozione 823 del Consiglio comunale rispetto al tema della sfilata della bandiera di diverse iniziative. Abbiamo concordato con il comandante Scalabrin, l'11, che è domenica, perché il 12 ho lezione, poi credo che sia corretto farlo la domenica, abbiamo spostato dall'8 all'11, l'altra bandiera che abbiamo in piazza, quindi, faremo la cerimonia a Piazza Roma per ricordare (*omissis*). Dal punto di vista dell'impegno che a stato chiesto abbiamo provato a fare questo segnale di attenzione. Credo che rispondesse alla volontà del Consiglio comunale.

La seconda questione: la settimana scorsa vi avevo detto che avevo programmato di andare a Roma perché avevamo concordato, con il dottor Giglioli, di attivare un incontro per una serie di preoccupazioni che avevamo preso insieme, quindi, volevo, semplicemente, informarvi dell'esito. Abbiamo visto sulla stampa, era solo per informare il Consiglio comunale, abbiamo condiviso la necessità, anche con il Ministro, non solo con il dottor Giglioli, di attivare l'incontro per rilanciare una visione d'insieme di un patrimonio storico, religioso, straordinario che da sempre è il valore della nostra comunità.

L'impegno che avevamo e che avevo chiesto era quello di rivalorizzare, di valutare che attrattività poteva, in qualche modo, avere dentro la città storica e sito Unesco, valorizzando le esigenze della Chiesa. Abbiamo deciso di chiamare tutti, diversi livelli, per provare a fare un coordinamento unico e, quindi, gli impegni di valorizzare la storia benedettina della città sono stati assicurati.

Avevo espresso anche una preoccupazione perché tra 15 giorni il gruppo benedettini va via, quindi, l'idea di rilasciare un patrimonio così, chiuso con una porta (*omissis*), la situazione è complicata.

Abbiamo presentato il pacchetto completo di valorizzazione del quadrilatero della città, visitato dal Ministro, il Palazzo dei Musei, l'Ex Ospedale Estense, il Sant'Agostino, abbiamo condiviso il lancio delle valutazioni su Piazza Sant'Agostino, abbiamo concordato una nuova visita anche del Ministro in città.

Abbiamo ragionato di utilizzarlo per attività, quindi, l'idea solo del pezzo demaniale (*omissis*) per una seconda parte che è già passata alla Curia, alla Chiesa, è nelle intenzioni di andare avanti, c'è una parte dell'Amministrazione che è occupata, in parte, dal Giudice di Pace, al servizio di giustizia e, naturalmente, abbiamo ragionato lì anche con una vecchia conoscenza che ho ritrovato dai tempi del terremoto, che adesso è responsabile dell'Agenzia del Demanio, abbiamo ragionato anche del tema del Tribunale. Avremo anche un momento di verifica, per provare a sbloccare definitivamente anche il tema del Tribunale. Sono confermati i 76 milioni precedenti, poi, mancano delle altre risorse, mi sembra che ci siano le condizioni per andare avanti anche su questo.

Abbiamo provato a lavorare, c'è un'idea, abbiamo provato e credo che sia intenzione della città sapere che si prenderà in carico il pezzo del Demanio per agganciarlo a progettualità che dobbiamo elaborare per una serie d'incontri di carattere tecnico per valorizzare, come galleria nazionale, anche il Monastero dei Benedettini.

Ci tenevo a puntualizzare, ve lo avevo detto l'altra volta".

Il PRESIDENTE: "Grazie Sindaco. Passiamo alla trattazione delle interrogazioni. Come comunicato ieri, la proposta n. 4049, interrogazione del consigliere Bertoldi, alla quale doveva rispondere il Sindaco, è rimandata alla prossima Seduta.

**PROPOSTA N. 5259/2023 INTERROGAZIONE DELLA CONSIGLIERA MANENTI (M5S)
AVENTE PER OGGETTO: CORSE SETA SALTATE, RIDUZIONE FREQUENZA
CORSE, QUALITÀ ED EFFICIENZA, TUTELA LAVORATORI DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE**

Il PRESIDENTE: "Mettiamo, quindi, in trattazione l'interrogazione proposta n. 5259/2023: "Interrogazione della consigliera manenti (M5S) avente per oggetto: Corse SETA saltate, riduzione frequenza corse, qualità ed efficienza, tutela lavoratori del trasporto pubblico locale".

L'istanza è stata depositata il 4 dicembre scorso, risponde l'assessora Filippi. Prego consigliera Manenti per la presentazione".

La consigliera MANENTI: "Grazie Presidente. Leggo perché non è particolarmente lunga.

Oggetto: "Corse SETA saltate, riduzione frequenza corse, qualità ed efficienza, tutela lavoratori del Trasporto pubblico locale".

Considerato che:

il TPL è un servizio essenziale per la cittadinanza e che dalla sua efficienza, affidabilità ed economicità dipendono in parte consistente la possibilità di sostituire la mobilità autovettura privata con l'utilizzo del servizio pubblico con il miglioramento della qualità dell'aria, diminuzione del rumore e del numero degli incidenti stradali;

sono stati di recente presentate al Consiglio Comunale gli esiti di studi che dovrebbero "riformare", ovviamente migliorandolo, il TPL;

SETA ha comunicato che a partire dal 4 dicembre verranno ridotte le corse per diverse linee, a partire dalla 1, 4, 5, 7 e 8;

le cause sarebbero dovute a detta del Presidente SETA Alberto Cirelli soprattutto alla difficoltà di reperire autisti, mentre è previsto il rinnovo dei mezzi nei prossimi anni. Sottolineato che:

nelle more di interventi che si sperano risolutivi per questo problema il servizio deve essere comunque efficiente e affidabile sia per salvaguardare una utenza - anziani, minori, cittadini extracomunitari - che non hanno comunque a disposizione altri mezzi per le proprie necessità di spostamento sia per non scoraggiare ulteriormente l'utilizzo del TPL che viceversa deve essere incrementato il più possibile.

Viste:

le numerose segnalazioni di disservizi che ci sono giunte da parte di cittadini come ad esempio da elenco seguente:

corse saltate:

mercoledì 25 ottobre linea 4 delle 20.07 da Garibaldi in direzione Galilei (ultima corsa prevista da orario);

mercoledì 1 novembre linea 4 delle 10.32;

22 novembre linea 4 delle 20.04 da Garibaldi in direzione Galilei (ultima corsa prevista da orario);

sabato 25 novembre linea 4 delle 20.15 sempre da Garibaldi in direzione Galilei;

29 novembre linea 4 ultima corsa per Galilei.

Queste sono solo le segnalazioni che abbiamo avuto, sospettiamo che questi disservizi, ovviamente, non impattino sempre le stesse linee, ma temiamo siano un discorso più generalizzato. Poi c'è anche un caso di corsa in ritardo di una mezz'oretta.

Si interrogano il sindaco e l'assessore competente per sapere:

per quanto riguarda salto corse e ritardi:

se quanto indicato risulta alla società SETA;

se ci sono stati nel periodo gennaio-novembre 2023 segnalazioni di disservizi simili;

se sono stati effettuati controlli e in caso di riscontro di disservizi che provvedimenti sono stati presi;

se i ritardi/salti corse possano essere causati anche dall'organizzazione e condizioni di lavoro per gli autisti (pause, soste per usufruire dei servizi igienici, ecc.) come denunciato in data odierna dai Sindacati USB;

cosa intenda fare l'Amministrazione per evitare disservizi gravi come quelli esemplificati sopra anche nell'ottica di riuscire a realizzare quantomeno gli obiettivi già previsti dal PUMS 2030 approvato;

Per quanto riguarda tagli delle corse e la situazione del personale e della flotta:

come mai la situazione autisti che si è venuta a creare non è stata prevista;

se sono stati messi in campo azioni per la tutela, la incolumità degli autisti e la qualità delle condizioni generali di lavoro;

se sono previsti da parte di SETA incentivi nei confronti degli autisti quali ad esempio l'accesso alla patente apposita a titolo gratuito;

quali sono i tempi reali per la sostituzione dei vecchi mezzi, con che finanziamenti e da parte di chi ed infine: come e quando si pensa di rendere finalmente il TPL un servizio efficiente con frequenze e tempi di percorrenza accettabili. Grazie".

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

L'assessora FILIPPI: "Grazie Presidente. Buonasera a tutte e a tutti, grazie, come sempre, per tenere vivo quest'argomento e questo tema che è estremamente importante, ma anche estremamente complesso Concordo che tutti, com'è come affermato nell'ultimo quesito, siamo interessati affinché questo trasporto pubblico-locale possa, in qualche modo, essere migliorato e attrattivo, insomma, costituire davvero un'alternativa alla mobilità privata e singola, individuale o, comunque, di poche persone, diciamo che tutto questo si colloca, poi, nella realtà e nel contesto che, purtroppo, è complicato e complesso, in particolare, in questo momento. Diciamo che la particolarità della complessità non è propriamente dell'ultimo momento, diciamo che il Covid ha dato, come ci siamo già detti più di una volta, una botta importante, adesso, oltre a questo, insomma, altre Regioni, le cose non stanno andando molto bene da questo punto di vista. La risposta non è possibile darla in 5 minuti, perché è vero che l'interrogazione è breve, ma le risposte sono abbastanza articolate e complesse, quindi, portate pazienza, perché è proprio per rappresentare al meglio questa situazione, rinnovo, come sempre, l'appello a far sì che questi argomenti vengano affrontati con trasversalità d'interessi, quindi, anche di parti, nella consapevolezza che non scuse, sono veramente delle situazioni importanti che devono essere affrontate con la giusta serietà e il giusto impegno a provare a trovare una soluzione insieme.

Per quanto riguarda: salto corse e ritardi le 4 corse indicate come saltate sulla linea 4 nei giorni 25 ottobre e 22, 25 e 29 novembre, non sono, effettivamente, state effettuate a causa d'indisponibilità del personale.

Per la corsa in ritardo della linea 8, indicata nella giornata di sabato 11 novembre, per la corsa saltata della linea 4 indicata nella giornata del 1 novembre, non è stato possibile verificare la corrispondenza con il programma d'esercizio delle due linee in mancanza dell'indicazione della fermata di riferimento, quindi, bisogna circostanziare meglio, ma non credo che sia questo il punto su cui ci dobbiamo, in qualche modo, focalizzare.

Sui disservizi nel periodo gennaio-novembre 2023 riporto l'analisi di aMo. Non ho premesso che queste risposte sono il frutto, comunque, di quesiti rivolti sia all'Agenzia della Mobilità sia a SETA, quindi, ringrazio anche davvero per il lavoro fatto, molto preciso e molto puntuale per, appunto, rappresentare al meglio quelle che sono le problematiche esposte.

Il programma di esercizio base del 2023 prevede che nel servizio di trasporto pubblico urbano di Modena siano effettuate 341 mila 836 corse automobilistiche e 114 mila 609 corse filoviarie, per un numero complessivo pari a 446 mila 445 corse.

Nel periodo di analisi il numero totale di corse programmate era di 418 mila 770 e risulta che non siano state effettuate 3 mila 077 corse pari allo 0,7 per cento del totale.

Considerando il periodo gennaio-ottobre, invece, le corse non effettuate risultano essere mille 458, pari allo 0,4 per cento del totale.

Il contratto di servizio tra aMo e SETA stabilisce, tra gli standard di servizio, un grado di affidabilità mensile pari al 99,7 per cento, quindi, le corse saltate, che superano la soglia di scostamento mensile dello 0,3 per cento, diciamo, questo 0,3 per cento prevede una decurtazione proporzionale del corrispettivo chilometrico e l'applicazione della penale di 100 euro per ciascuna corsa non effettuata per cause non di forza maggiore o sciopero.

Lo scostamento dello 0,3, lì è ammesso, oltre scattano, quindi nei casi precedenti, che ho detto le percentuali, sì.

Il Bilancio complessivo, circa le eventuali decurtazioni di corrispettivo e applicazione di penali è in corso in quanto il mese di gennaio è quello previsto dal contratto di servizio vigente per fare i calcoli.

aMo svolge costantemente controlli con sopralluoghi diretti e attraverso il sistema AVM di monitoraggio satellitare del bus e da tali controlli risulta che nel 2023, il mese più critico relativamente al numero di corse saltate è quello di novembre con un totale superiore alla somma dei 10 mesi precedenti, seguito da gennaio che, però, risentiva ancora dell'emergenza epidemiologica del 2022, quindi, diciamo che c'è stato un peggioramento, un'emergenza molto critica, man mano che passava il tempo.

Nel corso del mese di novembre SETA ha evidenziato criticità emergenziali ancora più consistenti di quelle già presentatesi nel 2022, legate ad un nuovo picco influenzale invernale e aggravate, in modo significativo, dalla nota problematica nazionale, che non è solo nazionale – aggiungo – della carenza di personale di guida.

Per fronteggiare tale situazione è stato predisposto un Piano di Emergenza, concordato anche con il Comune di Modena e con gli altri Comuni, perché, naturalmente, il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, quindi, queste decisioni vengono prese collettivamente, ha previsto una riduzione temporanea e selettiva di alcune corse urbane, è introdotta, a partire da lunedì 4 dicembre 2023.

La riduzione è stata pari a 102 corse giornaliere pari al 6,2 per cento del totale, quindi, è un numero effettivamente consistente.

A seguito di quest'intervento di modifica, ma che ha, in qualche modo, provato a dare una regolarità, comunque, del servizio, quindi, a ragionare sul mantenimento di quelle che sono le corse nei momenti di punta, quindi, a ragionare nel diminuire la frequenza in quelle cosiddette ore di morbida, quindi, quelle meno frequentate, non sono giunte ad aMo segnalazioni di ulteriore disservizio o di particolari criticità dovute alla diminuzione del servizio e dare rendicontazione uffiosa, ancora, fornita da SETA, risulta che dal 4 dicembre la situazione sia migliorata dal punto di vista della regolarità del servizio.

SETA fa presente che è tenuta dal contratto di servizio a rendicontare periodicamente l'attività svolta che viene, quindi, regolarmente controllata sia mediante l'ausilio di strumenti informatici e tecnologici sia mediante verifiche puntuali sul campo da parte di personale a ciò preposto.

Le risultanze di tale attività di controllo confluiscano nei report che vengono inviati, poi, ad aMo costantemente.

I disservizi verificatesi a partire dal periodo annuale sul servizio urbano di Modena sono stati originati esclusivamente da un repentino incremento dell'assenza del personale viaggiante, legato soprattutto all'avvento delle malattie stagionali con conseguente riduzione anche della disponibilità dell'effettuazione delle prestazioni straordinarie da parte del personale di servizio.

Da febbraio, fino a quasi tutto il mese di ottobre infatti SETA è riuscita a gestire turni di lavoro del personale viaggiante senza dare luogo a riduzione del servizio, né a disagi significativi per l'utenza, organizzando il lavoro in gruppi di rotazione a scelta del personale viaggiante o gruppi speciali incentivati economicamente prevedendo maggiorazioni ulteriori per le prestazioni straordinarie fino al 270 per cento in più rispetto a quelle ordinarie.

Nel corso del mese di novembre, tuttavia, SETA, oltre a registrare un repentino aumento dell'assenza dei propri autisti, si è trovata nell'inedita necessità di dover coprire anche i turni di lavoro che per i medesimi motivi diversi subaffidatari delle linee extraurbane non riuscivano più ad effettuare.

Questa situazione, a cascata, ha comportato, per Seta, un'ulteriore diminuzione del personale viaggiante disponibile per il servizio urbano di Modena che è stato parzialmente adibito a turni su linee extraurbane.

Avrete letto sul giornale di quei casi, appunto, anche ai ragazzi che segnalavano rispetto alle tratte extraurbane e i percorsi proprio perché in emergenza, insomma, in qualche modo, si è dovuto anche fare questo tipo di operazione.

Per quanto riguarda i tagli delle corse, la situazione del personale della flotta. Seta fa presente che quanto verificatosi nel Bacino provinciale di Modena non ha colto di sorpresa l'azienda che, infatti, già a partire dal 2022, ha individuato e attuato alcune azioni strategiche finalizzate a contrastare la difficoltà del reperimento di personale di guida, è il forte turnover che caratterizza il settore del trasporto pubblico locale già da alcuni anni.

Va inoltre precisato come tale carenza strutturale di aspiranti autisti di autobus costituisca, perlomeno per quanto riguarda SETA, una condizione relativamente recente.

Fino al 2019, infatti, l'azienda poteva garantire la corretta gestione del turnover poiché riceveva, ogni anno, in media, circa 400-500 autocandidature, prevalentemente da parte di cittadini residenti nelle Regioni del Centro Sud Italia, grazie alle quali venivano condotte apposite selezioni periodiche che davano luogo a specifiche graduatorie dalle quali, in caso di bisogno, venivano attinti i nominativi da assumere.

Dal 2020 in poi la situazione è radicalmente mutata, le autocandidature si sono notevolmente ridotte e le aziende di trasporto pubblico del Nord Italia hanno dovuto ricorrere a pratiche incentivanti sempre più articolate e consistenti.

Il contesto locale in cui opera SETA va, infatti, inquadrato in un quadro nazionale di particolare sofferenza per il settore del trasporto pubblico, come ampiamente riportato dalle cronache giornalistiche e come più volte dichiarato da parte delle associazioni di categoria e delle organizzazioni sindacali, la carenza di autisti è un problema ormai strutturale ed estremamente diffuso, di questo penso che ci dobbiamo davvero preoccupare e cominciare a metterci la testa tutti. Già da diversi anni le aziende di trasporto pubblico riscontrano crescenti difficoltà nel reperire e fidelizzare i conducenti di autobus, in quanto la professione non è più attrattiva come un tempo, in particolare per le nuove generazioni e il fisiologico turnover ha assunto ritmi e dimensioni sensibilmente più marcate. In Italia sarebbero 10 mila le posizioni che non si riescono a coprire ed in Europa, secondo il rapporto IRU e Unione Internazionale Trasporto su Strada, senza un'inversione di tendenza, nel 2023 si stimano quasi 105 mila posizioni rimaste scoperte che diventeranno circa 275 mila nel 2028.

Il fenomeno è diffuso principalmente nelle aziende del Nord Italia, dove pesano criticità di carattere locale quali: il corso della vita sempre crescente, la difficoltà nel reperire alloggi ad un costo compatibile con il livello degli stipendi. A ciò si aggiunge un complessivo e comprensibile mutamento sociale che induce a preferire impieghi che consentano un ampio spazio di tempo extra lavorativo durante la settimana e libertà nel fruire dei giorni di sabato e festivi, caratteristiche che difficilmente il trasporto pubblico locale può offrire.

Va inoltre considerato che i limiti anagrafici posti per il conseguimento della patente professionale e del suo costo elevato, oltre 3 mila o 3 mila 500 euro, costituiscono ulteriori difficoltà che scoraggiano i giovani a candidarsi per queste posizioni lavorative.

In questo contesto – lo ripeto ancora una volta, nazionale, non certamente circoscritto solo a SETA a livello locale – va inoltre considerato un elemento ulteriore di criticità, dato dalla forte crescita registrata negli ultimi anni, nel comparto del trasporto merci della logistica, settore che è in grado di offrire contratti più vantaggiosi in termini di retribuzione, unitamente ad orari di lavoro più concentrati, ciò sta originando un sensibile aumento della richiesta di autisti in possesso di

qualifiche professionali comparabili a quelle di chi opera o potrebbe operare nelle aziende di trasporto pubblico.

La situazione, quindi, è molto problematica come testimoniato dai tanti casi di aziende costrette a ridurre sensibilmente il servizio, solo per citare i più recenti, ciò è avvenuto o sta avvenendo a: Milano, Torino, Verona, Lodi, Belluno, Monza, Pavia, Bolzano, in Romagna, dal mese di settembre l'azienda Start sopprime giornalmente svariate decine di corse.

SETA si è, quindi, attivata con diverse azioni già da tempo, la prima iniziativa strategica individuata e concretamente attuata consiste nella fidelizzazione dei lavoratori già presenti.

SETA garantisce l'applicazione del contratto collettivo nazionale di categoria, che prevede 14 mensilità, a cui si aggiungono i benefici economici derivanti dagli accordi di contrattazione integrativa aziendali, come ad esempio: il premio di produzione annuale, i buoni pasto, il rimborso dei costi sostenuti per i rinnovi periodici della patente e altre importanti misure.

Il contratto integrativo aziendale, inoltre, presenta importanti elementi migliorativi rispetto al contratto nazionale, anche in termini di qualità dei turni e dell'orario di lavoro. È inoltre disponibile, per circa mille 020 dipendenti, un pacchetto di servizi di welfare e altri benefit, ad esempio, convenzione assicurativa e sanitaria, palestre aziendali gratuite e altri, che si traducono in un valore economico concreto oltre ad un Piano Sanitario su misura che attraverso il Fondo TPL e salute, garantisce, a tutti i lavoratori del settore del trasporto pubblico locale, i servizi di prevenzione assistenziali, di prevenzione assistenziale e di cura della salute, integrando le prestazioni fornite dal servizio sanitario nazionale.

Seta ha, inoltre, adottato azioni per favorire l'inserimento di nuovi conducenti agevolando sia i giovani che non sono ancora in possesso delle necessarie abilitazioni sia alle persone che hanno perso un precedente lavoro e che sono motivate a cimentarsi in un mestiere altamente professionalizzante e in un contesto di stabilità occupazionale.

L'azienda garantisce, dal 2022, a tutti i nuovi assunti, un contratto di lavoro a tempo indeterminato e fornisce, a chi proviene da fuori regione, una soluzione per sistemazioni abitative temporanee: a gennaio 2023 è stata avviata una scuola di formazione per aspiranti autisti, denominata SETA Academy ai quali l'azienda garantisce la copertura integrale dei costi connessi all'acquisizione della patente D e delle abilitazioni professionali necessarie che hanno, appunto, valore medio, come dicevo prima, di: 3 mila, 3 mila 500 e 4 mila euro.

Questo percorso formativo ha già abilitato, complessivamente, circa 39 conducenti, tutti già entrati in servizio, di cui circa la metà assegnati al Bacino Provinciale di Modena.

Una seconda classe di aspiranti autisti è attualmente in corso di ristrutturazione e SETA ha già ricevuto diverse candidature e sta procedendo alla preselezione dei soggetti idonei e si prevede che le lezioni teoriche potranno avere inizio entro la primavera del 2024 e che l'intero percorso tecnico-pratico potrà essere completato entro la fine del corrente anno.

Segnaliamo inoltre che SETA ha aderito al progetto d'inclusione di emigranti stranieri avviato dalle prefetture di Modena, Reggio Emilia e Piacenza che presiedono i rispettivi Consigli territoriali per l'emigrazione. Nell'ambito di questo progetto è stato avviato un percorso di reclutamento di aspiranti autisti di autobus tra coloro che si rivolgono ai centri di prima e seconda accoglienza per migranti richiedenti asilo presenti sui territori.

SETA, inoltre, ha preso contatti con l'associazione d'istituzioni che si occupano dell'inserimento lavorativo dei cittadini stranieri per valutare la possibilità data dal DPCM 27 settembre 2023 di assumere lavoratori presso il loro paese d'origine nell'ambito della programmazione dei flussi d'ingresso e dei lavoratori non comunitari.

Quanto sopra a testimonianza della ferma volontà dell'azienda di valutare e attuare ogni possibile azione migliorativa sottolineando, altresì, come la questione della carenza di autisti di mezzi pubblici costituisca un'emergenza nazionale, che richiede le misure nazionali, urgenti e consistenti. A tal proposito si ricorda, anche in questa sede ne abbiamo parlato varie volte, insomma, negli incontri che abbiamo fatto, appunto, anche con l'Agenzia e con l'azienda, che nel mese di settembre 2023, le associazioni: Asstra, Agens e Anav, che rappresentano il complesso delle aziende italiane

esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, hanno assunto, congiuntamente, un'importante iniziativa, dopo essere stati ricevuti in audizione presso l'VIII e IX Commissione del Senato della Repubblica, i rappresentanti di dette associazioni hanno presentato un Documento Congiunto in cui si evidenzia, con numeri puntuali e circostanziati, le forti criticità in cui si trova attualmente il trasporto pubblico e si sollecita l'adozione di idonei provvedimenti a tutela e sostegno del settore identificati in: rifinanziamento d'indicizzazione all'inflazione del Fondo Nazionale dei Trasporti, cosa che non è stata fatta; ristoro delle perdite tariffarie legate all'emergenza Covid, anche qua siamo indietro; ristoro per i maggiori costi sostenuti con il caro energia, non si sa; stanziamento di risorse per accompagnare gli investimenti delle aziende.

In merito al punto se sono state messe in campo azioni per la tutela, l'incolumità degli autisti e la qualità delle azioni generali di lavoro, SETA fa presente che nel Bacino Provinciale di Modena, circa 300 mezzi su un totale di 380 sono dotati d'impianti di videosorveglianza. Inoltre, dal mese di novembre 2022, SETA, Agenzia per la Mobilità di Modena, Prefettura e Forze dell'Ordine, hanno siglato un protocollo d'intesa per l'uso dei sistemi di videosorveglianza presenti al bordo degli autobus.

SETA, in servizio sulle reti urbane ed extraurbane del territorio modenese.

L'accordo prevede che in caso di evento rilevante, significativo, in termini di sicurezza e/o incolumità pubblica, il conducente del bus possa contattare la sala operativa di SETA attraverso un pulsante di allarme e gli operatori della sala operativa di SETA, dopo aver effettuato una preventiva verifica della reale consistenza dell'evento, qualora necessario, possano fornire alle Forze dell'Ordine tutti gli elementi utili per valutare la necessità di un immediato intervento, consentendo loro anche l'eventuale possibilità di accedere alle immagini del sistema di videosorveglianza del mezzo in tempo reale. Anche questo è un tema sensibile, sappiamo degli ultimi episodi che si sono verificati sul bus, quindi, è estremamente importante vigilare per la salvaguardia degli utenti, ma anche degli autisti, con tutti coloro che sono a bordo.

Con riferimento al punto: quali sono i tempi reali per la sostituzione dei vecchi mezzi, con che finanziamento e da parte di chi? Il Piano industriale di SETA sta dando concretezza ad un deciso e profondo rinnovamento della flotta veicolare che ne costituisce l'azione prioritaria ed economicamente più rilevante allo scopo di rendere più competitivo ed attrattivo il servizio del trasporto pubblico fatto di utenti, elevandone gli standard qualitativi ambientali e di sicurezza.

Nel periodo 2021-2026 saranno realizzati, nei 3 bacini provinciali serviti, investimenti e nuovi mezzi per oltre 142 milioni di euro, dei quali circa un terzo saranno a carico direttamente dell'azienda. Per sostenere questo consistente piano d'investimenti, che comporterà la sostituzione di oltre 420 mezzi, pari a circa il 50 per cento della quota circolante nei 3 bacini provinciali di: Modena, Reggio Emilia e Piacenza, SETA attingerà a diverse fonti di finanziamento nazionali ed europei, quali: fondi PNRR, POR-FESR 2021-2027, Piano di Sviluppo Nazionale della Mobilità Sostenibile 2020-2021, Fondo Investimenti 2018-2019 oltre a risorse messe direttamente a disposizione dagli Enti Locali soci e dalla Regione Emilia Romagna.

Per quanto riguarda il Bacino Provinciale di Modena, lo sforzo economico complessivo sarà di circa 43,5 milioni di euro, 11 milioni a carico di SETA, 20 milioni saranno garantiti dal Comune di Modena e 12 milioni dalla Regione Emilia Romagna.

Nel triennio 2021-2023 sono stati immessi a servizio, complessivamente 131 nuovi autobus, tra mezzi urbani, sovra-urbani ed extraurbani, tutti caratterizzati da motorizzazioni a basso o nullo impatto ambientale: metano CNG, metano LNG, ibrido metano elettrico e full elettrico.

Al 31 dicembre 2023 SETA del Bacino Provinciale di Modena risultava essere costituita da 380 mezzi, nell'80 per cento, 310 mezzi di categoria Euro 5 superiori e con soli 70 mezzi di categoria Euro 3 o Euro 4, non esistono più per le Euro 0, Euro 1 e Euro 2, insomma, li abbiamo avuti per un bel po' di tempo.

Entro il 2026 è previsto l'arrivo di ulteriori 118 nuovi mezzi, grazie a questo complesso Piano d'investimenti, nel giro di meno di due anni, a partire da oggi, SETA del Bacino Provinciale

Modenese sarà rinnovata per oltre il 50 per cento, mentre quella di Modena città sarà rinnovata al cento per cento, pressocché totalmente.

Ricordo, inoltre, che SETA ha un ruolo di primo piano nel Progetto di Hydrogen Valley promosso dal Comune di Modena, grazie al quale nel 2026 circoleranno in città 12 bus a idrogeno che Seta ha acquistato con Fondi PNRR e che saranno riforniti grazie al distributore aziendale di idrogeno che verrà realizzato all'interno della sede stradale di Sant'Anna. Ringrazio per la pazienza e non aver fatto suonare il cicalino. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego consigliera Rossini".

La consigliera ROSSINI: "Chiedo la trasformazione in interpellanza".

Il PRESIDENTE: "Prego".

La consigliera ROSSINI: "Dunque, un paio di considerazioni: innanzitutto, in relazione a quanto ha affermato l'Assessore e richiamando, appunto, anche quanto si sta o non si sta ancora facendo a livello nazionale, è un problema di cui si è consapevoli, che non si nega, nel senso che il problema del trasporto pubblico locale c'è, né in tutto il Paese, quindi, sicuramente, la cosa è sotto la lente d'ingrandimento, diciamo".

(Intervento fuori microfono)

La consigliera ROSSINI: "Assessore, mi faccia finire, io e lei siamo sempre in lotta. Mi faccia finire Assessore. Il punto è questo: il problema non è recente, è un problema che abbiamo da tempo, tanto è vero che ho fatto un accenso agli atti nel 2022, per sapere quante corse erano saltate l'ho rifatto nel 2023, poi arrivo su questo e vediamo alcuni punti di quelle risposte, ma dico anche, per quanto riguarda il personale era stato rinnovato il contratto collettivo nazionale nel 2021, con scadenza 31 dicembre 2023, il contratto collettivo nazionale prevedeva un aumento economico di 90 euro, quindi, diciamo, veramente molto contenuto e 30 euro a luglio 2022, 30 euro a giugno 2023, 30 euro a settembre 2023, quindi, diciamo che anche i governi precedenti, sgombriamo il campo da questo fermo restando la premessa che ho fatto, cioè, si riconosce il problema, tanto è vero che in audizioni in Senato sono state sentite le associazioni, eccetera.

Andiamo alla questione dell'accesso agli atti del 2022 dove chiedevo quante corse erano saltate nel periodo gennaio-novembre 2022. Più o meno le corse saltate sono quelle che sono state saltate anche nel 2023, che lei ha citato e che risultano dall'accesso agli atti che avevo fatto in dicembre 2023.

La cosa che a me ha colpito, anche qui, secondo me, abbiamo proprio un problema di governance ancora, ritorniamo allo stesso problema. Nella prima risposta all'accesso agli atti che avevo citato, si fa riferimento al fatto delle sanzioni, 100 euro a corsa saltata e nel 2022 era stata applicata la sanzione per 475 corse, perché erano state saltate, quindi, il contratto di servizio prevede 100 euro di penale.

Magicamente, e per me questo è incredibile, poi me lo spiegherà Assessore, ci sarà una spiegazione, perché non capisco, nell'accesso agli atti, nella risposta all'accesso agli atti del 2023, che riguarda lo stesso periodo, gennaio-ottobre, mi si dice che sono 506 le corse non effettuate limitate al mese di gennaio 2023, le corse non effettuate sono mille 458, nel mese di gennaio 2023 ce ne sono 506 e cosa fa Amo? Lo leggo: sono state considerate non svolte per causa di forza maggiore, come conseguenza di una forte epidemia influenzale che ha colpito il personale viaggiante Seta.

Assessore, causa di forza maggiore? Le cause di forza maggiore sono le alluvioni, i terremoti, ma non una normale epidemia influenzale che c'è sempre, in tutti gli anni, in particolare gennaio 2023 quando ormai il Covid ce lo siamo lasciati alle spalle. C'è un'epidemia influenzale, come se un'azienda privata che ha preso l'impegno di una fornitura continuativa, un fornitore, con delle

scadenze, gli dicesse: per causa di forza maggiore, avevi i dipendenti ammalati e non ti ho erogato la fornitura, però non mi applichi la penale da contratto, perché è una causa di forza maggiore. Lei potrebbe sentire una pernacchia, perché non esiste questa cosa.

Siete amici di infanzia che vi scusate a vicenda o affrontate il problema? Qui, bisogna capire se Amo verifica e controlla queste cose, perché non esiste la forza maggiore. Siete compagne di merende in un disastro.

Premesse le responsabilità del Governo, che ce le assumiamo tutte, almeno abbiate la decenza di non scriverle in una risposta di accesso agli atti, almeno, abbiate la decenza di non scrivere che un'influenza è una causa di forza maggiore, almeno, abbiate quella decenza lì, perché significa che il problema non lo affrontiamo.

Seta potrebbe rinnovare l'integrativo aziendale, c'è anche questa possibilità. Amo la verifica questa cosa? C'è la possibilità per Seta di aumentare l'integrativa aziendale, anziché andare a fare gli accordi con le Filippine? Va benissimo, però la prima cosa da fare è guardare se abbiamo da rinnovare l'integrativa aziendale, per vedere se possiamo dare una mano ai lavoratori. Proviamoci. Siete fautori del salario minimo, la contrattazione collettiva in Seta non funziona e Amo cosa fa? Dice che è una causa di forza maggiore. Veramente, vi fate ridere dietro. Cerchiamo di fare le cose seriamente, iniziare a fare le cose seriamente, partiamo da questo, almeno come Ente Locale, dopodiché andremo al Governo nazionale, se volete ci andiamo contemporaneamente, perfettamente d'accordo, ma la nostra parte la dobbiamo fare e non scrivere queste cose".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Bignardi".

Il consigliere BIGNARDI: "Questa modalità delle grida in Consiglio continuo a trovarla eccessiva. Indipendentemente da questo, volevo semplicemente ricordare ai Consiglieri presenti che per quanto riguarda il trasporto pubblico, il numero dei dati tecnici, il numero di persone che utilizzano il mezzo si è ridotto per il Covid, e non è ancora ritornato al modello precedente.

Siamo nell'ordine del fatto che i biglietti pagano meno del 30 per cento del costo del servizio. A fronte di questo, c'è stato l'incremento, quasi il raddoppio del costo dei carburanti. Anche questo è un elemento che in un Bilancio ha un impatto notevole, a fronte di tutto questo c'è un'inflazione crescente che ha un impatto anch'essa. Nei luoghi dove questi tipi di servizi, si chiama trasporto pubblico, vanno a prendere del denaro, in questi fondi, spesso c'è una cifra più piccola, quando va bene, del 10 per cento. Descritta così, sembra una tempesta perfetta, perché se avessi un'azienda dove mi si riducono il numero dei clienti, aumenta il costo del materiale che uso per fare il prodotto e tutto quello che può essere un incentivo o la tassazione che aumenta, è il modo migliore per farla chiudere. A questo punto, l'analisi che va condotta è se vogliamo un servizio di trasporto pubblico locale e noi, come PD il dubbio in merito non ce l'abbiamo.

È chiaro che ci sono delle difficoltà, ma sono difficoltà che vanno risolte a livello politico e anche a livello dei soldi sul tavolo, sennò non si riescono a raggiungere certi obiettivi. È facile aggredire il trasporto pubblico locale o chi lo gestisce, ma ci sono delle contingenze reali, spero che qui dentro tutti, destra e sinistra, siamo d'accordo che non possiamo rinunciare al trasporto pubblico locale, quindi, bisogna riuscire a trovare una soluzione a queste problematiche.

È ovvio che l'adeguamento dei salari è un elemento importante, specie per la sinistra, al tempo stesso, a volte bisogna analizzare se vogliamo avere il servizio oppure no, quindi, bisogna mettere in sicurezza l'azienda prima di aumentare la possibilità di pagare i propri lavoratori. In questo caso è fondamentale, perché è un settore che non si sostiene da solo, quindi, la devo sapere questa cosa, non posso far finta di niente, devo essere lapalissiano in quest'analisi. Bisogna focalizzarsi con attenzione affinché tutti questi meno diventino dei più, se n'è parlato, abbiamo avuto un consenso sabato scorso, come Partito Democratico, si è parlato anche di queste cose. Indipendentemente dal nostro singolo Partito, è un servizio che guarda al futuro, se Modena vuole rimanere in Europa e nel mondo, deve aumentare questi servizi, è assolutamente una necessità fondamentale.

Volevo semplicemente ricordare i numeri, per capire la difficoltà del problema di cui parliamo. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Moretti".

La consigliera MORETTI: "Grazie Presidente. Prendiamo atto di quanto detto dall'Assessore, degli interventi che sinceramente a me erano ignoti, messi in atto per creare una situazione di fidelizzazione degli autisti, anche dei nuovi entrati. Diciamo che a quanto mi era stato riferito attualmente dalle rappresentanze sindacali e dagli autisti stessi, persistono condizioni di lavoro veramente proibitive, turni di lavoro che sfiorano, considerati anche i tempi di riposo, le 13 ore e mezzo. Poi, c'è tutto un discorso della disponibilità e anche condizioni proibitive per la permanenza in città, perché comunque sappiamo che il costo della vita non è comparabile neanche lontanamente ad altre zone d'Italia.

Ripeto, penso che la verità stia nel mezzo, penso che la *governance* del trasporto pubblico locale sia stata deficitaria, che il problema è emergenziale e ormai rischia di divenire strutturale. Penso che sia importante condividere il più possibile la situazione, sia con la direzione di Seta con Amo, cercare di creare i presupposti per una valorizzazione del capitale umano che, soprattutto per un servizio di pubblica utilità, credo che sia fondamentale. Credo che da Canicattì a Trieste, passando per Modena, si debba proprio cambiare filosofia, mentalità, cercare di trovare le strategie per motivare, per fidelizzare chi comunque si trova attualmente in condizioni lavorative veramente pesanti, anche proprio per agevolare quella transizione che tutti auspiciamo. Dobbiamo ammettere che il trasporto pubblico locale, a Modena, rischia di perdere, di svuotarsi completamente anche per coloro che non hanno alternativa, ma anche per coloro che se l'alternativa ce l'hanno, cioè di volare in alto perché magari non lavorano fuori Modena, e avvicinarsi al trasporto pubblico locale, attualmente, non ci sono le condizioni.

Esorterei a condividere e lavorare insieme per cercare di migliorare il servizio".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Scarpa".

La consigliera SCARPA: "Grazie Presidente. Anche noi, alcune parole su questo tema, è un tema che abbiamo trattato diverse volte, abbiamo posto anche documenti su questi argomenti del Tpl in questi anni, per cui, ci teniamo, e perché è un tema importante, come abbiamo detto tante volte, sia dal punto di vista ambientale, della riduzione delle emissioni e degli obiettivi che ci siamo dati anche con il PUMS, sulla riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, ma anche rispetto alla vivibilità della città. È la garanzia di un servizio importante anche per cittadini e cittadine, penso agli studenti fuori sede universitari, ma penso anche a fasce di popolazione che non hanno la possibilità di utilizzare l'auto privata o scelgono di non utilizzare l'auto privata, che hanno diritto gli venga garantito un servizio adeguato.

Come sappiamo, purtroppo, la situazione in città è quella di un servizio che è cronicamente non adeguato alle esigenze, sia rispetto alla frequenza delle tratte, sia rispetto alla copertura della città, delle varie zone della città, sia rispetto alla copertura degli orari, perché sappiamo che non siamo dotati di un servizio notturno. Questi problemi, a fronte di costi importanti, sia per i biglietti che per gli abbonamenti, anche se è un tema su cui la Regione Emilia Romagna ha lavorato molto in questi anni, con una gratuità per alcune fasce e una riduzione, una progressività, maggiore progressività su altre.

Questi ultimi mesi, come ci diceva l'Assessora, che ringraziamo per le informazioni che ci ha dato oggi, sono chiaramente stati ancora più critici, nel senso che dapprima alcune corse saltavano e poi c'è stata la decisione di Seta di ridurre le fasce. Sappiamo che queste situazioni dipendono da due cose che sono state citate anche dall'Assessore, da un lato il tema dei finanziamenti pubblici, dal punto di vista regionale e purtroppo, mi sento di dire, ad oggi soprattutto dal punto di vista del Governo nazionale, consigliera Rossini. Sappiamo che i tagli sono stati importantissimi, lo dite

anche voi, e questo chiaramente impatta sul servizio, impatta anche sul tema del lavoro; dall'altro, per la condizione che è stata sottolineata, che è un problema non solo di Modena, ma diffuso a livello nazionale, a livello europeo, di difficoltà a reperire personale in questo settore.

La scelta di Seta, la risposta di Seta, in questo frangente, è stata di tagliare le corse del trasporto pubblico con una riduzione del 6 per cento del totale. Troviamo che questo sia un segnale negativo nei confronti dei cittadini, lo condividiamo, nel senso che si tratta di un ridimensionamento della qualità e della quantità del servizio pubblico, che non va nella direzione degli obiettivi che ci siamo dati come Amministrazione pubblica, né del garantire un servizio realmente competitivo rispetto all'auto privata.

Peraltro, rispetto a questo tema del personale, quello che hanno detto anche altri colleghi, che condividiamo, è che c'è da interrogarsi realmente sulle condizioni di lavoro, non solo dal punto di vista della retribuzione, ma anche dal punto di vista degli orari di lavoro, delle condizioni di lavoro. Tra l'altro, quest'argomento è chiaramente collegato al tema dei finanziamenti, e cito, ad esempio, un comunicato stampa della Filt Cgil uscito qualche settimana fa, in cui viene affermato che nel corso degli anni i gestori dei servizi hanno dovuto limare i costi, tanto che gli effetti si sono scaricati sulla qualità del lavoro, su affidamenti, su certezze, personale ridotto ai minimi termini, retribuzioni non più adeguate rispetto all'impegno sui turni più disagiati. Ecco, in questo quadro va inserita la difficoltà a trovare il personale. Credo che su questo tema bisogna riflettere assolutamente, attività molto impegnative, con molta responsabilità, con retribuzioni non adeguate e il settore è diventato non più professionalmente attrattivo.

Per questo, crediamo che una riflessione in questo senso serva, ma che soprattutto serva chiedere, a tutti i livelli, un finanziamento importante e senza precedenti del trasporto pubblico locale, ne abbiamo bisogno in questa fase più di sempre, con la crisi climatica e soprattutto per fare fede anche alle progettualità, agli obiettivi che ci diamo sul piano locale, servono risorse".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Baldini".

Il consigliere BALDINI: "Grazie Presidente. Buonasera a tutti. Personalmente, ritengo che le domande che sono state poste nell'interrogazione richiedano una più ampia riflessione, anche alla luce di quello che è accaduto nel corso degli ultimi mesi, le domande che sono state poste, principalmente riguardano se i ritardi costanti delle corse siano dovuti alle condizioni di lavoro che sono presenti all'interno dell'azienda; cosa intenda fare l'Amministrazione comunale per evitare tali disservizi, anche nell'ottica di realizzare gli obiettivi del PUMS; e come mai la situazione degli autisti che si è venuta a creare non è stata prevista.

Credo che sia stata data risposta solo parziale a queste domande, in effetti, anche alla luce di quello che è accaduto negli ultimi mesi, ritengo che debba essere fatta una riflessione di tipo ampio e, in effetti, bisogna constatare che l'argomento che è stato portato all'attenzione oggi, non è la prima volta che viene portato all'interno di questo Consiglio comunale, perché vi è stata già, nel 2021, un'interrogazione del Gruppo Movimento 5 Stelle, sempre nel 2021 vi fu un'interrogazione da parte del Gruppo Fratelli d'Italia, di cui facevo parte in quel periodo, pertanto, quest'argomento non è nuovo.

Le problematiche, seppur non evidenziate allora, con quest'interrogazione, non credo siano state risolte. Ricordo a chi ci ascolta, che guarda le Sedute in *streaming* che il Comune ha l'11 per cento del capitale sociale di Seta e che l'attuale Presidente di Seta è stato eletto sulla base delle proposte del Sindaco, è stato eletto, appunto, da parte dell'Assemblea dei Sindaci.

Il problema principale: carenza degli autisti, a cos'è dovuto? Da quello che riferiscono i sindacati di base, nel 2021 avevamo un'interrogazione proprio per portare all'attenzione quelle che erano le problematiche all'interno dell'azienda, un problema di mancata rappresentatività dei sindacati di base che in quel periodo e attualmente hanno un forte numero di iscritti all'interno dell'azienda, i problemi che erano stati da noi rappresentati nel 2021 erano quelli di un mancato adeguamento delle remunerazioni, alla luce di quello che era il costo della vita. In particolare, si diceva, riferivano

i sindacati e tutt'ora lo lamentano, il contratto integrativo aziendale non sia soddisfacente, quindi, non è solo un problema, com'è stato sostenuto da parte della dirigenza di Seta in questi giorni, del contratto nazionale, ma è anche un problema del contratto integrativo aziendale.

Per di più, diversi lavoratori lamentano una discriminazione tra coloro che sono stati assunti prima del 2012, quindi, con Atcm, e coloro che sono stati assunti successivamente, cioè dopo il 2012. Pertanto, alla luce di questo, i buchi delle corse, i salti delle corse, non sono dovuti esclusivamente, come mi è parso di comprendere dalla risposta dell'Assessora, al picco dell'influenza, a problemi di salute, ma vi è proprio un problema strutturale, di carenza di organico all'interno di Seta.

Essendoci un problema di attrattività e essendo un'azienda pubblica, accade che vi sia una carenza, ormai strutturale, da parte di coloro che non ritengono più attrattivo venire a lavorare a Modena, anche alla luce della crescita del costo della vita, che rende difficile, sempre più difficile, abitare nella nostra città.

Pare di non dire nulla di scontato se prendo atto che l'azienda ha posto in essere dei corposi investimenti, anche alla luce di quelli che sono i finanziamenti regionali, i finanziamenti degli Enti Locali, ma sta di fatto che se vi è stato o comunque vi sono dei finanziamenti nel capitale fisico, altrettanto non si può dire per il capitale umano che viene trascurato.

Mi fa un po' specie che si parli di una sorta di necessità di scegliere, se ho ben capito dall'intervento del consigliere Bignardi, tra l'insistenza dell'azienda e i diritti dei lavoratori, per cui, alla luce di quelle che sono le crescite dei costi dell'energia non si possa tutelare maggiormente gli interessi dei lavoratori. Lo dico da uomo di destra.

Ripeto, nel 2021, e qui chiudo il mio intervento, ci venne detto sostanzialmente, in risposta all'interrogazione in cui rappresentavo il problema di conflittualità sindacale all'interno dell'azienda, rappresento che c'è un sindacato che attualmente è in causa nei confronti dell'azienda, per il problema del riconoscimento della propria rappresentanza all'interno dell'azienda. Ripeto, ci viene risposto, non da lei, ma dall'assessore Bosi, che il Comune doveva mantenere una sorta di posizione di terzietà, in quanto non poteva entrare nelle dinamiche sindacali. Ora, se d'altro canto si vuole mantenere la *governance* pubblica e si ribadisce a gran voce che questo è un servizio pubblico e che il Comune vuole mantenere comunque il proprio peso, bisogna mettersi d'accordo con se stessi cosa si vuole fare, se è un servizio pubblico o se, viceversa, è un'azienda privata che risponde solamente a logiche private.

Ritengo che la risposta all'interrogazione della Consigliera del Gruppo 5 Stelle trovi implicita risposta, nel senso che gli obiettivi del PUMS 2030, di medio, breve e lungo periodo non siano stati raggiunti. Grazie, ho terminato".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Carpentieri".

Il consigliere CARPENTIERI: "Grazie Presidente. Ringrazio i colleghi del Gruppo 5 Stelle per aver acceso di nuovo una luce su quest'argomento del trasporto pubblico locale.

È evidente che quanto hanno scritto, nel fatto corrisponde al vero, sappiamo, chi abita e segue la città. Anche le domande sono importanti, però, almeno per quanto mi riguarda, devono aprire un ventaglio un po' più largo. Quando parliamo di trasporto pubblico, dobbiamo ricordarci che anche le aziende di trasporto pubblico più competitive avevano intorno al 30-35 per cento di autofinanziamento da biglietti, abbonamenti o cose varie, e questo è pacifico, in tutt'Europa, ma questo è un punto che porta al secondo passaggio, vuol dire che intorno al 70 per cento, il trasporto, essendo pubblico, deve essere sostenuto dal pubblico, con risorse pubbliche, se non è il 70, è il 65 o quello che è.

È evidente che questo tipo di servizio, come altri, non tutti, ha la necessità enorme di un sostegno pubblico. Se partiamo da qui, non possiamo far finta di niente per vedere anche dei servizi che ci sono stati a Modena, e non si possono negare, e non li nego io, ma per capire come uscirne. La fuga degli autisti, l'ha detto anche l'Assessore, non è modenese, se mancano 10 mila autisti in Italia, ci sarà un motivo, non sono tutte aziende forsennate e squilibrate, c'è un tema di remunerazione e di

salario, purtroppo non è solo per questi lavoratori, ma anche e soprattutto per questi, che trovano, con la loro professionalità, altri lidi molto più remunerativi. Lo sappiamo, vanno a fare giustamente gli autisti per altre filiere, dove ci sono altri contratti collettivi. C'è una trattativa aperta con le aziende di autotrasporto, i lavoratori, con i loro sindacati, chiedono l'aumento del 18 per cento, la risposta è: non ci sono i soldi per avere un aumento del 18 per cento e torniamo a quello che dicevo prima.

Confindustria, non dei pericolosi comunisti, credo, ha fatto uno studio delle Associazioni che raggruppano l'autotrasporto, datoriali ovviamente, in cui ha messo nero su bianco, lo studio è facilmente reperibile, dove mancano all'appello almeno 5 miliardi per coprire il triennio 2021-2023, di cui la metà sono stati accumulati nell'ultimo anno e mezzo. Perché è successo questo? Per quello che ha detto in parte già Bignardi. Oltre al Covid, e non è sempre colpa del Covid, l'aumento dei carburanti ha inciso per alcuni miliardi nelle aziende, l'inflazione che ora è al 2,4 ha inciso, nell'anno precedente, in quello prima, per altri miliardi, e ci aggiungiamo la contrattazione collettiva che giustamente chiede qualcosa in più.

Allora, se il 65-70 per cento del finanziamento di tutte le aziende, anche quella di Modena, viene dall'alto, Roma, Bologna per noi, è evidente che se dall'alto il rubinetto non solo non si apre, ma negli ultimi anni si sta chiudendo, nel 2022, 6 miliardi il fondo nazionale di trasporto, che vengono ridistribuiti; nel 2022, taglio del 20 per cento; nel 2023 è stato rimpinguato leggermente. C'è stato un taglio, è evidente. Se il portavoce delle Regioni, a cui purtroppo non abbiamo la maggioranza da tempo, che è il signor Frediga, stimatissimo da me, dice che c'è un problema – andatevi a leggere il comunicato – di riequilibrio, di stanziamento delle risorse, sennò il sistema del trasporto pubblico – lo dice Frediga – non può reggere. Possiamo parlare delle corse saltate, possiamo parlare perché scappano gli autisti di Seta, però scappano anche quelli di Milano, scappano anche quelli governati da aziende in cui la *governance* è di destra, perché è un dato oggettivo. Possiamo parlare che c'è una contrattazione aziendale di secondo livello che non è all'altezza, benissimo, ma è agganciata a una contrattazione nazionale che è ancora meno all'altezza, perché non ci sono le risorse per poter andare incontro alle richieste economiche, salariali e non solo, di diritti più in senso lato.

Senza fare destra brutta e sinistra bella, o viceversa, proviamo a essere tutti, a partire dai 5 Stelle che non si capisce bene se sono di sinistra o sono sempre terza specie".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere CARPENTIERI: "C'è un problema nazionale che è indispensabile risolvere per far funzionare anche l'azienda di Modena o, per lo meno, per mettere in condizioni di essere più efficiente.

Possiamo criticare e esaminare se l'azienda di Modena, a noi interessa quella di Modena, è a condizione data abbastanza efficiente, poco efficiente o per nulla efficiente".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere CARPENTIERI: "Purtroppo è peggiorata nei tempi recenti, ho anche detto i motivi e le fonti, è peggiorata in termini quantitativi e di attenzione al trasporto pubblico, perché credo, e non lo dico sempre io, lo dice la Corte dei Conti che l'attenzione pare più spostata su altri obiettivi strategici del trasporto, lo dice la Corte dei Conti, in audizione a novembre, dicendo com'è la situazione finanziaria dello Stato italiano in merito al trasporto, dice chiaramente che è troppo concentrata su questo ed è chiaro che mettere miliardi lì, la coperta è quella, vuol dire che non li può mettere da altre parti. Bene, su questo, dobbiamo fare una riflessione.

Non va bene che le corse saltino, siamo tutti d'accordo, però come in altri momenti, la chiamata alle armi è: facciamo un'azione di territorio su cosa vuol dire Tpl oggi e cosa può fare il Governo nazionale e regionale, ma non vi sto sgredendo, so che su questo lo faremo insieme.

Infine, Presidente, in modo non ortodosso faccio una proposta, perché so che non si può fare nelle interrogazioni, che però rimane agli atti, a te Presidente del Consiglio e al Presidente della Commissione Seta, chiamiamo in audizione il Presidente Seta, perché forse ci può dare alcune delucidazioni. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Cugusi".

Il consigliere CUGUSI: "Concordo con l'ultima richiesta del collega Carpentieri, indubbiamente il Presidente di Seta dovrebbe venire in Aula e riferire la situazione. Sentiamo dalla sua viva voce quali sono i problemi.

Dalle informazioni che ho, ho parlato recentemente con una persona che fa l'autista di Seta da tantissimi anni, vi rammento anche che nella precedente Legislatura, grazie al Presidente di allora, dell'azienda e soprattutto all'amministratore delegato di allora, il tema di Seta era, se non tutte le settimane, quasi sui banchi del Consiglio comunale, perché c'era un'altissima conflittualità alimentata spesso dalla dirigenza, tra i sindacati, c'erano scioperi a ripetizione con conseguente disagio per i cittadini modenesi. È un problema annoso quello di Seta.

Sicuramente avete letto tutti dei tagli al trasporto pubblico, che sono da lungo tempo, come sono i tagli alla sanità pubblica, insomma, tutto ciò che è pubblico, in questo Paese, viene ridimensionato a favore delle politiche private di trasporto. Questo è il dato più negativo in assoluto. Da lì, a cascata, ci sono i bassi salari, i turni di lavoro massacranti. Le stesse differenze salariali tra una città e l'altra, che non invogliano chi fa questo mestiere a venire a guidare gli autobus di Seta. Questo è uno dei dati.

L'altro tema fondamentale, di cui si parla molto poco, è il tema della competitività del trasporto pubblico. L'ho detto e ripetuto e lo continuo a dire e a ripetere finché non la spunto che il trasporto pubblico si può rendere competitivo solo con le corsie preferenziali. Una città, soprattutto con alcune arterie stradali, non è che servono corsie preferenziali in tutte le strade, però come ho già detto altre volte, su vie come la Via Giardini, su vie come la Via Emilia o si fa la corsia preferenziale, dal rendere competitivo che il trasporto pubblico possa procedere veloce, così forse si salta qualche corsa in meno, anche se mancano gli autisti, perché scappano, perché c'è un'epidemia di influenza, per qualsiasi motivo, non mi interessa, indubbiamente è un tema che va assolutamente affrontato, quindi, qui ci riportiamo e sarebbe importante sentire dall'eventuale Presidente, ma inviterei anche il Presidente di Amo, perché nella precedente Legislatura, la presidenza di Amo spesso avanzata delle proposte innovative estremamente interessanti e sistematicamente venivano ignorate dalla dirigenza di Seta.

Il rapporto tra Amo e l'azienda Seta è un altro tema da affrontare in un eventuale dibattito, in un'eventuale Commissione, con la dirigenza di Seta, per quanto mi riguarda. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Silingardi".

Il consigliere SILINGARDI: "Grazie Presidente. In parte, a dire il vero, il collega Cugusi ha già detto cose che volevo dire, quindi, mi semplifica un po' il lavoro.

Ci sono alcuni livelli da affrontare, è verissimo quello che diceva il consigliere Bignardi, lo leggiamo in qualsiasi documento, il servizio non si sostiene da solo, in nessuna parte del mondo, non solo in nessuna parte dell'Italia. Poi, un'analisi sui dati bisogna farla, i dati di chi utilizza il trasporto pubblico locale a Modena sono particolarmente indicativi, perché sono particolarmente bassi. Presentammo svariate volte ordini del giorno dove abbiamo riportato questi dati, parametrati ad altre realtà, Brescia, Padova, Bergamo, dove erano state fatte scelte diverse sul trasporto pubblico locale.

Non voglio tornare sul tema, tram, corsie preferenziali, quello che diceva Cugusi, ma è così. Cosa stiamo progettando da questo punto di vista? Quello studio di fattibilità, le corsie preferenziali sono le stesse che ci sono adesso? Rinnovo l'invito per continuare con la Commissione, per capire se

quello è il progetto del futuro oppure si può ipotizzare una cosa diversa, perché se vogliamo rendere competitivo il trasporto pubblico locale, che è la precondizione, non per farlo diventare autosufficiente, che non lo sarà mai, ma per migliorare quel gap, quindi, ridurre le risorse pubbliche che dovevano essere messe lì, bisogna che chiariamo su questo quale piano c'è.

Poi, c'è un livello nazionale, ed è verissimo, questo Governo taglia il fondo nazionale sul trasporto pubblico locale, e mancano 750 milioni. È un problema serio. Se non si sostiene, si taglia, ovviamente il gap aumenta.

Poi, ci sono le condizioni di lavoro, anche io non sono d'accordo che prima si mette in sicurezza l'azienda, va bene, si mette in sicurezza l'azienda, ma a discapito dei lavoratori non ci sto, ma credo che non ci debba stare nessuno, e le condizioni dei lavoratori le abbiamo viste più volte in questo Consiglio comunale, perché abbiamo portato più volte le questioni da questi banchi e altri a un tema di fondo, e arrivo a: dove stanno i 5 Stelle? Con la domanda evocata dal consigliere Carpentieri.

C'è un tema di fondo che continuiamo a confondere le infrastrutture, gli investimenti, non si punta solo sul ponte sullo stretto, anche sulla bretella, che è un'altra cosa inutile. Poi, c'è il tema della spesa, perché quando parliamo di condizioni dei lavoratori, non c'entrano gli investimenti, c'entra il tema della spesa corrente e c'entra una filosofia di fondo, che è quella che per decenni, anche e non solo dalle destre, ma da chi ha governato, da pseudo centrosinistra, ha portato avanti, cioè l'austerity, il vincolo di Bilancio. Attenzione, quando si fanno queste scelte, si fanno scelte di austerity, quindi, i tagli salariali, quindi, i tagli alla spesa pubblica, si fanno scelte che rispondono alle richieste dei grandi investitori, ma poi si fa macelleria sociale, si crea disagio sociale. Questo si crea, si crea il fatto che il trasporto pubblico, che è un servizio pubblico, non funziona. Così sta succedendo per la Sanità, così succede per altre funzioni pubbliche, come la scuola, le università e quant'altro.

Allora, o si cambia il paradigma, magari alzare ogni tanto la voce su questo forse può servire, oppure quando giustamente il consigliere Carpentieri dice di capire come uscirne, lui cita Confindustria, io cito Gramsci, che a differenza di Confindustria è un comunista, non pericoloso, ma lo era, con una controazione spinta dalla volontà collettiva politica.

Si vuole costruire un percorso dove si dica basta con il tema dell'austerity e iniziamo a ragionare su cos'è servizio pubblico, cosa deve essere il servizio pubblico, cosa la spesa pubblica deve coprire, oppure ci troveremo l'anno prossimo, tra cinque anni, 10 anni, 20 anni, qui a dire che non funziona perché i lavoratori prendono poco. Certo, è spesa corrente, o si investe sulla spesa corrente, sul servizio pubblico e si cambia il paradigma di visione della società che si vuole costruire e del modello economico sociale oppure tra 10, 15, 20 o 50 anni saremo ancora qua a fare gli stessi ragionamenti".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliere Lenzini".

Il consigliere LENZINI: "Grazie Presidente. Abbiamo spaziato in un'ampiezza di temi infiniti, quindi, è difficile poter concentrare un ragionamento che riesca a toccare tutto in soli cinque minuti, però alcune cose credo sia importante dirle.

Il tema del trasporto pubblico lo condividiamo tutti, condivisioni molto diverse, perché stiamo passando da corsie preferenziali a chi dice di togliere le corsie preferenziali, e c'è un ordine del giorno che è stato presentato che dice di togliere le corsie preferenziali. Alla fine, non la pensiamo tutti uguale, ma tutti pensiamo che il trasporto pubblico sia fondamentale e vada riformato, e lo dico con un po' di delusione, credo che vada affrontato, se si vuole veramente risolvere il problema, con un po' di praticità e con un po' di coraggio.

Sicuramente a questa Maggioranza è mancato un po' di coraggio, ma tutte le volte che abbiamo dovuto fare una scelta difficile, ci voltavamo indietro ed eravamo da soli anche su scelte che sulla carta erano condivise. Il porta a porta, per fare un esempio, il Movimento 5 Stelle a favore, ma alla fine andava criticato, non c'era la volontà di spingere, di portare un risultato, ed è così sul trasporto pubblico, sarà così sul trasporto pubblico, sarà così sui parcheggi e sarà così su tante altre politiche.

Lo dico con un po' di scoramento, nel senso che se vogliamo ragionare di trasporto pubblico in maniera seria, dobbiamo dirci che non si può avere tutto e dovremmo fare delle scelte. Il Partito Democratico è stato l'unico che ha fatto le battaglie da ormai almeno 8 anni, per aumentare i contributi regionali, e quindi nazionali, per il trasporto pubblico. A Roma, del trasporto pubblico, di componenti politici diversi di quelli della Maggioranza, non si ricorda nessun intervento per aumentare i finanziamenti di trasporto pubblico, in particolare per quelli che riguarda quelli che arrivano direttamente a Modena, che sappiamo essere la metà di Parma e la metà di Bologna. Se uno dice queste cose in Consiglio comunale e poi chiude il computer, chiude il faldone, vado a casa e faccio finta che tutto questo si risolve da solo, non funziona così.

Ci sono dei problemi di finanziamento, Modena prende la metà di Parma e la metà di Bologna. Vogliamo partire da questo dato? Questo Consiglio comunale si prende l'impegno di lavorare, tutti i Gruppi politici che sono qui dentro, per fare una battaglia in Regione e a Roma per risolvere questo problema?

Dite di sì, almeno fate sì con la testa, così capiamo che vi prendete l'impegno. Perfetto, in Regione la battaglia l'abbiamo fatta, pubblica, non ci siamo riusciti, è aumentato solo di 1 milione. Sapete cosa ci vuole per fare la modifica del trasporto pubblico che abbiamo discusso in Commissione consiliare? Ci vogliono altri 3 milioni e mezzo, e faremo la battaglia per averli. Il problema è che da quello che si percepisce, alla fine, siamo sempre noi che prendiamo, perché non facciamo abbastanza, ma quando c'è da fare, non c'è nessun che spinge.

La revisione del trasporto pubblico è fondamentale, i progetti che abbiamo visto parlano di linee, quattro linee fondamentali in corsie preferenziali. Ovunque è possibile, è chiaro, se c'è una strada di quattro metri, non posso buttare giù delle case in centro storico, è complicato arrivare a fare una linea propria. Buttiamo giù delle case in centro storico per fare una corsia preferenziale? Bisogna cercare di capire, però la volontà è netta, è chiara, ovunque è possibile e non stiamo parlando che un parcheggio impedisce di fare la corsia preferenziale, dove sarà necessario si faranno le corsie preferenziali e intersezioni semaforiche privilegiate per il trasporto pubblico e velocità commerciale ridotta al minimo, cioè, aumentata al minimo, riducendo i tempi di percorrenza. È questo l'obiettivo.

Se si torna a parlare di un impianto del 1990, adesso è di una città che non esiste più, pensato per una Modena futura che non è all'ordine del giorno, con costi e implicazioni che sono fuori da ogni grazia di Dio, e si dice: perché non abbiamo presentato quello come progetto PNRR? A me, sembra di sognare. Se volete, diteci: non avete fatto i progetti che avete presentato qualche mese fa, in tempo, per il PNRR. E io dirò: mea culpa, dovevamo presentarli prima, ma non tirar fuori un progetto di 20 anni fa dicendo che va ancora bene, perché è surreale, è poco serio.

Il tempo è finito e volevo dire ancora un milione di cose, siamo davanti a una campagna elettorale, possiamo affrontare il tema del trasporto pubblico con serietà e unità di intenti? Lato Partito Democratico, lo dico da responsabile della Mobilità e ivi segretario, l'impegno ce lo prendiamo. Aspettiamo che ci dicate qualcosa da parte vostra".

Il PRESIDENTE: "Prego, consigliera Aime".

La consigliera AIME: "Grazie Presidente. Viviamo in un Paese dove basta poco per capire che l'attenzione al trasporto pubblico è molto residuale. È chiaro che tutto il tema dei trasporti legato alle infrastrutture e tutto quanto. Ricordo che il Prit in Regione non è stato votato da Europa Verde, giusto per passaggio veloce, e basta dire Cis padana, Bretella, Ponte sullo stretto, che si capisce già da che parte tirano le politiche prevalenti di questo Paese. Basta dire quanto auto ci sono a Modena rispetto ai cittadini per capire qual è la direzione nella quale ci piace o c'è piaciuto andare fino ad oggi.

Il tema che è stato sollevato, del welfare aziendale, ne abbiamo parlato anche ieri di welfare aziendale in Commissione Seta, che è quello di una tutela dei lavoratori e una tutela dei lavoratori,

delle loro qualità di lavoro, dei contratti e di tutto quanto, significano soldi e spese, con risorse che non ci sono, che non vengono date perché le politiche di questo Paese vanno in un'altra direzione. In più, Modena, soffre anche di un problema, dal nostro di punto di vista è un problema, che in macchina ci si muove molto bene, in due minuti sei da qualsiasi parte, quindi, non c'è neanche il deterrente che ci può essere in città molto grandi e molto trafficate, come può essere Roma, come può essere Milano, come può essere Napoli, dove davvero muoversi con l'auto propria è disastroso e diventa qualcosa di molto difficile e di poco agevole, qui, attraversi la città da un capo all'altro in dieci minuti.

È chiaro, è vero, ce lo siamo detti tante volte che questo malcostume o chiamiamola abitudine di usare l'auto per dei tragitti anche molto brevi, inferiori a 2 chilometri e mezzo, sicuramente è da correggere e da contrastare, perché sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico e anche del rumore, quindi, anche dell'inquinamento acustico, genera dei gravi problemi e la qualità dell'aria di Modena, è inutile che ricordo io il tipo di qualità dell'aria che abbiamo.

Credo che quello del miglioramento del trasporto pubblico sia una battaglia epocale, temo che sia davvero una battaglia contro i mulini a vento perché chi rema contro, dal signor cittadino che non vuole usare il mezzo pubblico, che non lo usa volentieri, dopo il Covid credo ancora più meno volentieri, perché ci si muove ancora di più in macchina, se possibile, alla Regione e allo Stato, non c'è a nessun livello una volontà chiara e anche azioni dove si è disposti anche a rischiare a vestire a nessun livello, a partire da quello comunitario ad arrivare fino al Governo. L'Italia è un Paese che purtroppo è fatto così. Se vogliamo dare un cambio di rotta, veramente dobbiamo fare uno sforzo molto grande e molto significativo, ci vuole una volontà davvero di ferro per poter cambiare le cose. Grazie".

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

La consigliera MANENTI: "Grazie Presidente. Ringrazio l'Assessora, perché effettivamente ci ha fornito puntualmente, rispetto alle domande che abbiamo formulato, dati e informazioni e, come sempre, chiediamo la risposta scritta perché anche solo i numeri non si riescono a scrivere mentre si ascolta.

Voglio sgombrare subito il campo, perché nell'andamento del dibattito è molto interessante, ci tengo a chiarire alcune cose. L'interrogazione era partita da disservizi puntuali, uno può anche dire 20 o 100 corse su 150 mila all'anno, e intanto è vero che parte da una segnalazione puntuale, come capita spesso, però è chiaro che si gira dietro un discorso, infatti, moltissimi interventi hanno fatto dei discorsi molto ampi.

C'è da dire che il disagio procurato da corse saltate o da ritardi nei mezzi pubblici, hanno un impatto sulla vita delle persone che è consistente, specialmente delle persone che non è che possono telefonare a casa, alla moglie o al marito: vienimi a prendere che sono le otto di sera, è buio e l'autobus non passa più. Per essere chiari.

Il trasporto pubblico locale è un servizio essenziale, perché ci sono persone, e con l'invecchiamento della popolazione sarà sempre di più, che comunque non hanno alternativa, e siamo ancora alla base della base. Questo è il primo discorso.

Il secondo discorso, le condizioni, l'attrattività del mestiere dell'autista è chiaro che è dovuto a tante componenti, è un problema nazionale, internazionale, mi va benissimo, però ricordo che abbiamo portato delle istanze di lavoratori perché non c'era neanche il bagno. Non so se vi ricordate, all'inizio della Legislatura. C'era stato segnalato, siamo andati a controllare. Abbiamo dovuto portare in Consiglio regionale il problema che ci fossero i servizi igienici.

Ricordo che ieri c'è stato uno sciopero nazionale del trasporto pubblico locale, non ho tempo di ricordarvi le principali richieste e rivendicazioni, ma ne faccio solo una, cioè quella dell'abrogazione dello straordinario obbligatorio che è chiaro che impatta con l'organizzazione, nel momento in cui hai un malato, prendi quello che malato non è e gli chiedi di fare un turno in più. Sono ben consapevole che non stiamo parlando di cose semplici, però questo è il livello di

rivendicazione, quindi, come possono essere attrattive queste professioni, con mille e uno condizionamenti, abbiamo parlato tanto di quest'aspetto, appunto, non possono essere attrattivi. Anche questo è un problema che non è direttamente del Consiglio comunale, però impatta moltissimo e noi ne abbiamo comunque una quota di responsabilità.

Il discorso *governance*, se queste aziende, che è stato deciso di creare, non è che sono di responsabilità solo del Comune di Modena, eccetera, hanno mano libera del ragionare, nel fare, nell'organizzare, salvo poi ricevere comunque finanziamenti, anche pochi, tagliati, ma finanziamenti, bisogna capire queste dinamiche. Sono aziende che non andranno mai in pareggio, sono aziende che a questo non devono mirare, però sono aziende a cui deve essere dato, se vogliamo mantenere uno sforzo continuo di controllo, di integrazione, di integrazione proprio di volontà politica tale per raggiungere gli obiettivi che ci si dà.

Concludo, perché abbiamo allargato il discorso all'infinito, da qualche parte bisogna cominciare, non che non si sia fatto niente, voglio essere chiara, anche per quello che diceva Lenzini.

La volontà c'è da parte di tutti, però sta all'Amministrazione comunale, capofila di questo servizio essenziale per la città, è il Comune che deve partire dal bandolo e a questo punto trovare un bandolo perché è vero che tutto è complesso, è vero che non dipende tutto da noi, ma tutto quello che possiamo fare per questo che non è un settore di attività, è una struttura portante della vita quotidiana, della vita economica e della vita sociale della città e ambientale. Dobbiamo tirare il bandolo, che potrebbe essere insistere per completare i mezzi nuovi, per cominciare da una cosa pseudo facile, ma in tempi che evitino che possa ricapitare che si bruci qualche auto. Sto parlando del fatto che la responsabilità di questo Consesso e della Giunta, e dell'Amministrazione, è molto ampia, in realtà, in questo settore.

Vedremo cosa si riuscirà a ottenere, ma il trasporto pubblico locale, con tutto il lavoro che è stato fatto, anche di progettazione e di modifica, deve essere preso come punto prioritario perché, torno a dire, è un'infrastruttura come l'acqua, il gas, cioè muoversi nel mondo contemporaneo è qualcosa di fondamentale e deve essere fatto in modo sostenibile in senso serio, a proposito di serietà, ma da ogni punto di vista, compresa la tenuta sociale e la possibilità di muoversi, che è un diritto semplicemente elementare".

Il PRESIDENTE: "Prego Assessora, l'invito è, per quanto possibile, attenersi a quanto previsto dall'interrogazione, sennò stiamo qua sei ore e mezza".

L'assessora FILIPPI: "È impossibile. Intanto, prendo atto di una cosa importante, intanto dell'utilità di continuare effettivamente a parlare del tema e del fatto che, come tutti avete detto, il trasporto pubblico lo ritenete una questione fondamentale. E dagli interventi che sono stati fatti praticamente da tutti, al di là del trovare le responsabilità, c'è comunque una volontà di affrontare il problema e di investire su questa modalità di spostamento. Dopodiché, da questo, all'applicazione, arriva il problema vero.

È chiaro che il problema del trasporto pubblico locale, come avete evidenziato, non si può affrontare da soli, i livelli con i quali bisogna intervenire sono dal nazionale al locale o viceversa, prendetela per il verso che volete, ma da soli non è possibile affrontarlo, le questioni sono complesse. Possiamo provare a capire, a fare un bilancio, volendo, sono assolutamente d'accordo con voi nel parlarne ancora, anche in Commissione, per cui, non so se la richiesta deve essere fatta dai Consiglieri o la posso fare io direttamente, non è un problema da questo punto di vista. Continuare ad approfondire il tema anche a livello di Commissione perché credo davvero che nel momento in cui si parla e si entra nel merito della complessità di quest'argomento, forse riusciamo a capire anche le implicazioni, le tempistiche e le modalità con cui portarlo avanti.

Provo ad entrare nel concreto e dare quella risposta che giustamente, diceva Baldini, non avevo dato, proprio perché ero rimasta lunga e sapevo che avrei avuto una replica. Abbiamo fatto un PUMS, è stato fatto un PUMS, è stato fatto un capitolo specifico sul trasporto pubblico locale e in accordo con l'agenzia della mobilità che, ricordo, è il soggetto che controlla. Il soggetto che

controlla, che programma, è l'agenzia della mobilità di Modena, i cui soci sono completamente pubblici.

Adesso, c'è Seta che è attualmente il gestore del servizio, un domani qualcun altro, dopodiché si può guardare se è corretto avere *l'in house*, però ad oggi non è che c'è un soggetto privato che fa quello che vuole, questo per sgombrare il campo, c'è un contratto di servizio con delle regole rispettate, c'è un soggetto che programma e che fa rispettare quel tipo di programmazione ed eventualmente sanziona. Sanziona per le cause che la consigliera Rossini non ritiene corrette, faccio un esposto, non so cosa dire, non entro nel merito se le motivazioni che sono state indicate siano effettivamente corrette, ognuno ha gli strumenti, li metta in campo, a quel punto, vedremo di dare una valutazione oggettiva, non all'interno di questo Consesso. Questo, per correttezza e serietà.

Dopodiché ritorno, cosa può fare il livello locale? Il livello locale ha suggerito un piano, una strategia in accordo con l'agenzia, ha sicuramente detto, anche il Consiglio comunale, che il trasporto pubblico locale è fondamentale, che va cambiato, e ha fatto una proposta. La proposta dice, è stata riportata anche qui: lavoriamo su quattro linee, alta frequenza, alta capacità principali con delle linee secondarie di adduzione con delle frequenze diverse.

Si fa domani? No. Si fa candidando questa roba al PNRR? No, non si fa così, si fa che, come si è detto e come era già un percorso iniziato, ci sarà una gara, una gara che doveva essere fatta il 2024, anzi, molto prima del 2024, già c'è la proroga del contratto di servizio, quindi, era stato avviato il percorso per fare la gara, quando abbiamo capito, nel 2018 e 2019 che la gara era sostanzialmente quello che c'era, abbiamo detto: non facciamo una gara con la roba che c'è adesso, a noi non interessa questo tipo di servizio pubblico, vogliamo quello che abbiamo proposto nel PUMS. Quando lo metteremo a gara? Entro il 2026, perché è stato prorogato con il Covid.

Abbiamo l'occasione, lo dico, magari non ci saremo, però se vogliamo e ci teniamo tanto al trasporto pubblico locale, chiediamo questa cosa, un'occasione ci sarà. Lavoriamoci, lavoriamoci insieme, l'avete detto tutti, siete favorevoli a questo.

Quali saranno le conseguenze? Per fare quel tipo di trasporto pubblico locale bisogna cambiare le modalità di spostamento, bisogna cambiare l'infrastruttura dello spazio pubblico, bisogna cominciare a mettere dei paletti, dei paletti che ti dicono: la sosta lì non c'è. Nello studio c'è quanta sosta viene via per creare le preferenziali, dopodiché, dobbiamo approfondire, lo approfondiamo ancora, c'è scritto.

C'è bisogno di quelle risorse per poterlo fare, perché aumentare la frequenza, aumentare la capacità, abbiamo bisogno di risorse. Ce la fa la gara da sola? No. Bisogna fare quel lavoro locale, regionale, nazionale e viceversa, bisogna spingerlo, se vogliamo, quelle risorse lì il Comune di Modena non le ha, è impossibile. Non è neanche giusto, se si crede al trasporto pubblico locale, si crede a una mobilità e a un servizio che ha una valenza nazionale, non è che ha una valenza locale, quindi, gli investimenti vanno fatti.

Cosa può fare il livello locale? Può provare a proporre o a portare una pianificazione, una proposta e un progetto, cosa che ha fatto. Non siamo arrivati a concretizzare questa cosa perché il PUMS lo dice, l'ho sempre detto, è quello strumento che ti dice: obiettivo 2030, azioni 2, 5, 10 anni, monitoraggio intermedio, in modo tale che cerca di capire come va, perché se cambiano le condizioni al contorno, forse è meglio rivederle, il che non vuol dire che cambiano le strategie.

Può essere che effettivamente succedono delle cose, vedi il Covid o vedi altro, e ti dice: purtroppo, questa cosa non si è riusciti a farla. Valuteremo anche questa cosa. Il monitoraggio è in corso, anche qua la metto avanti, probabilmente, una Commissione anche su questo punto per fare il bilancio del PUMS, che ha approvato questo Consiglio, vada fatto.

Il ringraziamento per la condivisione della necessità di lavorare su questo tema, la cosa che mi preme sottolineare è che c'è tutta la disponibilità a riprendere in mano, a continuare ad approfondire quest'argomento, che è estremamente complesso, per arrivare anche a quei famosi distinguo, perché se vogliamo davvero arrivare a quel tipo di progetto, a qualcosa dobbiamo rinunciare e così come abbiamo rinunciato ai cassonetti, la dico così, o ad alcuni cassonetti, facendo altre cose".

(Intervento fuori microfono)

L'assessora FILIPPI: "Lo dico perché è un cambiamento importante, l'avete detto, è epocale. Cambia lo stile di vita. Bisogna essere coerenti, avere il coraggio della coerenza. Vogliamo il trasporto pubblico locale efficiente fatto così? Bene, lo dobbiamo dire ai cittadini e dobbiamo metterli in condizione di poterlo fare e per poterlo fare bisogna lavorare su un'infrastruttura che quella è e a qualche altra cosa bisogna rinunciare o, meglio, bisogna dare un'alternativa più appetibile, più concorrenziale. È questo il tema e non è banale e non è scontato. Lo dicevate prima, questa città non è una città che ha un problema di sosta o di congestione, ce l'ha mediamente troppo bassa per poter consentire di provare a spingere su una proposta alternativa. Purtroppo, è così, perché succede che negli orari di punta c'è un problema, ma questo è un problema che danneggia il trasporto pubblico locale, danneggia le altre forme di spostamento. Lavoriamoci su questa cosa. La Consiliatura è finita, l'intervento pure, l'unica cosa che posso fare è lavorarci su, riconfermare la disponibilità ad approfondirlo, magari non con le interrogazioni, che sono complicate, ma anche in Commissioni apposite. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Grazie. Passiamo alla trattazione delle mozioni, come concordato in Conferenza dei Capigruppo, la proposta 2561 del Movimento 5 Stelle sul tema del porta a porta è rimandata alla prossima settimana e verrà trattata congiuntamente all'interrogazione della consigliera Rossini, alla quale l'assessora Filippi ha dato disponibilità a rispondere.

**PROPOSTA N. 3849/2023 MOZIONE DELLA CONSIGLIERA ROSSINI (F.D.I.) AVENTE
PER OGGETTO: SOSTA IN ZONA EX AMCM. GARANTIRE I PARCHEGGI AI
RESIDENTI E AI LAVORATORI GRATUITI O CON FORME DI ABBONAMENTO A
PREZZO CALMIERATO**

Il PRESIDENTE: "Mettiamo in trattazione la mozione proposta 3849 della consigliera Rossini, avente per oggetto: "Sosta in zona ex AMCM. Garantire i parcheggi ai residenti e ai lavoratori gratuiti o con forme di abbonamento a prezzo calmierato".

La proposta è stata depositata il 18 ottobre scorso. Prego, consigliera Rossini, per la presentazione".

La consigliera ROSSINI: "Grazie Presidente. Do lettura dei punti essenziali, anche perché la mozione, come diceva il Presidente, è del 18 ottobre, sto riconfrontando questa vicenda già da mesi e ogni volta che presento un'interrogazione o una mozione, viene fatta una delibera di Giunta. Sono contentissima, però a questo punto la mozione la metto in discussione anche se a metà dicembre è stata di nuovo modificata la tariffa della zona ex AMCM, in modo che non ci soddisfa, per cui, manteniamo le richieste fatte nella mozione.

Ricordiamo brevemente i fatti, con la delibera di Giunta del 25 luglio 2023, non specifico tutta la riqualificazione ex AMCM che è nella premessa, perché la conosciamo, la Giunta ha inteso disciplinare le modalità con cui garantire l'uso pubblico di tutti i parcheggi del comparto, quindi, gli stalli a raso e nel seminterrato;

la delibera prevedeva – prevedeva perché le cose sono cambiate – per la sosta a raso una tariffazione oraria equivalente a quella applicata alla limitrofa zona tariffaria "Margini esterni", con la possibilità di accedere agli abbonamenti per i residenti della stessa zona "ex AMCM" con le medesime modalità e tariffe delle altre zone tariffarie, e l'esclusione del diritto alla sosta nella zona ex AMCM per i sottoscrittori dell'abbonamento "Operatori", il cui diritto alla sosta in deroga rimane circoscritto alle zone tariffarie "Margini interni" e "Margini esterni";

la medesima delibera prevede per la sosta in struttura seminterrata una tariffa con valore assimilato al regime tariffario applicato nel Parcheggio del Centro e l'esclusione di possibilità di forme di abbonamento.

Poi, c'è stata un'altra delibera, nel mese di ottobre, nel frattempo avevo presentata un'interrogazione a cui mi è stata data risposta dopo che è stata fatta la delibera, una cosa fantastica. Poi, il consigliere Bignardi mi sgrida perché alzo la voce, ma uno un po' si arrabbia.

Con successiva delibera del 12 ottobre la Giunta ha stabilito, in attesa del completamento della riqualificazione ex AMCM, per un termine di 18 mesi, di modificare la previsione di assetto di disciplina dei nuovi stalli a raso del comparto ex AMCM riconducendoli nella zona tariffaria "Margini esterni" prevedendo conseguentemente la possibilità di accesso a forme di abbonamento per residenti e lavoratori del centro.

La delibera non stabiliva nulla sulla zona seminterrata. In dicembre, un'ulteriore modifica, dopo che avevamo presentato la mozione, per cui, c'è stato un ulteriore ampliamento delle agevolazioni, anche se la gratuità è limitata a determinate fasce orarie.

A nostro parere, siccome quella zona è caratterizzata da edifici residenziali risalenti agli anni 1960, molti dei quali sono privi di garage utilizzabili per la sosta. Inoltre, il centro storico ha necessità di parcheggi per essere reso accessibile, in particolare dai commercianti che vi lavorano e alla loro clientela. Lo ricordiamo, nella zona ex AMCM il parcheggio, dal 2017 in poi, era totalmente gratuito, fino alla chiusura per i lavori, poi, antecedentemente, si spendevano 2 euro per tutta la giornata.

La trasformazione a pagamento con le tariffe, anche quelle ultime, ripeto, anche quelle dell'ultima delibera di dicembre, rende il parcheggio dell'ex AMCM di fatto inaccessibile per i residenti della zona e per chi in centro storico vive e lavora.

Chiediamo di garantire, nel comparto ex AMCM, in maniera stabile, quindi, non per 18 mesi, poi lo dirò, perché non possiamo farlo per 18 mesi, perché stiamo facendo una cosa che non si può fare, proprio non si può fare. Garantire, quindi, nel comparto ex AMCM una quota di parcheggi gratuiti, sia a caso che in seminterrato e, in subordine, prevedere immediatamente, in via definitiva, l'accesso a forme di abbonamento con prezzi calmierati per i residenti e per i lavoratori, sia nel parcheggio a raso che nel parcheggio seminterrato della zona ex AMCM.

Tra l'altro, ho visto che il consigliere Bignardi ha depositato un'interrogazione che solleva lo stesso problema della mia mozione, quindi, mi auguro che voti a favore. Grazie".

Il PRESIDENTE: "Invito a iscriversi per il dibattito".

Il consigliere BIGNARDI: "Ho fatto un'interrogazione e contemporaneamente, in realtà, c'è stato, e questo non capita solo alla Rossini, capita a tutti, perché ci sono meccanismi del Comune che si muovono a velocità differenti".

(Intervento fuori microfono)

Il consigliere BIGNARDI: "Non sono telecomandato, ho parlato con dei cittadini, c'era un problema legato alla presenza di soggetti che sostavano e di un problema di un costo elevato di notte, ho interrogato, poi, pensavo fossero trattate una dietro l'altra.

In realtà, vedendo l'operazione che è stata fatta, avevo scritto un testo, per quanto riguarda la mia posizione di merito, quello che è successo subito dopo anche la mia interrogazione, ormai io e Rossini siamo comuni in un sacco di cose, desidero esprimere il mio sostegno alle decisioni e all'essere intrapreso dall'Amministrazione riguardo la gestione della sosta dell'area ex AMCM, del Parco della Creatività a Modena. È evidente che si stiano compiendo sforzi significativi per garantire un equilibrio tra le esigenze dei cittadini, dei commercianti e degli investitori, nonché per rispettare le disposizioni delle normative vigenti.

In particolare, ritengo che la disciplina transitoria di 18 mesi per la gestione della sosta nell'area del Parco della Creatività, con l'obiettivo di valutare flussi di mezzi e l'utilizzo dei parcheggi una volta completato tutto il comparto, sia una scelta saggia. Questo periodo consentirà di prendere decisioni basate su dati reali, dimostrando un impegno a lungo termine per garantire un utilizzo ottimale delle risorse.

La decisione di includere temporaneamente i parcheggi a raso, tra la nuova palestra e Via Signorio, in una zona a margine esterna, con una tariffa diurna a 0,70 centesimi, rappresenta un passo concreto verso un'accessibilità più equa.

Inoltre, l'opzione di abbonamento per i residenti della zona e i lavoratori del centro storico ad un costo di 23 euro al mese o 230 euro all'anno, offre – sembra – un vantaggio significativo per chi vive e lavora in quella zona. Tenete presente che un garage costa cinque volte questa cifra in quella zona lì.

Per quanto riguarda il parcheggio seminterrato, è stato deciso di non prevedere la sosta con abbonamento, per evitare un uso privatizzato come garage, se non ho capito male, ma per garantire una rotazione adeguata. Questo promuove sicuramente la fruizione dei vari servizi disponibili nella zona e favorisce l'accessibilità pubblica.

Infine, l'attenzione dell'articolo 7 del Codice della Strada, che stabilisce le condizioni e le tariffe per le aree di parcheggio subordinato al pagamento dimostra il rispetto delle Leggi e delle normative vigenti, quindi, c'è anche una componente legata alla normativa.

Trovo che il passaggio che è stato fatto subito dopo la presentazione della mia interrogazione, in questo caso anche della mozione, sia da congratularsi, perché gli sforzi sono stati e sono volti a soluzioni e compromessi equi per la gestione della sosta dell'area dell'ex AMCM. Le tariffe e le decisioni prese, sembra che riflettano un impegno concreto per il benessere di quella comunità che si è manifestata, perché è un comparto che si sta sistemandando. Grazie".

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

La consigliera ROSSINI A: "Grazie Presidente. Si accontenta di poco, consigliere Bignardi. Oltretutto, verrà anche sgredito dall'assessora Filippi.

Non c'è da essere soddisfatti, torno ad essere seria, anche perché per i cittadini il problema c'è sul serio. Facciamo il punto, nella zona ex AMCM esistevano 589 posti auto pubblici a servizio delle poche attività presenti nel contorno, ma soprattutto quasi esclusivamente destinate a lavoratori, studenti e persone che accedevano al centro storico per fare la spesa, fare un giro, acquistare dagli esercizi commerciali che stanno chiudendo. È normale, non c'è nessuna agevolazione di accesso al centro storico, per cui, i negozi chiudono.

Secondo il progetto presentato dal raggruppamento temporaneo di imprese, verranno collocate nell'ex AMCM una quantità consistente di nuove costruzioni e funzioni, quindi, un supermercato da mille 600 metri quadrati, 60 abitazioni, una palestra, uffici, laboratori, eccetera che esigeranno parcheggi riservati a queste attività.

Il progetto del raggruppamento temporaneo di imprese comprende la realizzazione di parcheggi in maggioranza nel seminterrato che sappiamo cos'è, perché ormai ne parliamo da tempo, con l'ingresso da Via Peretti.

I 134 parcheggi ad uso privato sono autorimesse e parcheggi di pertinenza delle abitazioni che, quindi, non possiamo considerarli pubblici, perché sono di pertinenza dei privati, ad uso dei proprietari; 350 sono definiti ad "uso pubblico", bisogna di andare a vedere di quale uso pubblico si tratta, perché l'aggettivo pubblico non calza molto. La risposta a questi 350 parcheggi ad uso pubblico la si trova nelle norme che fanno parte del progetto presentato dalla rete temporanea di imprese, 102 posti auto servono al supermercato, 166 sono per uffici, laboratori e ristorazione, 50 la palestra e, nelle ore notturne, è prevista la disposizione dei parcheggi per il teatro.

Sono 318 i parcheggi che vanno riservati a queste funzioni e che, quindi, non sono disponibili per uso generale, quindi, sono finti pubblici. Sostanzialmente, sono parcheggi a servizio delle attività commerciali, perché come ben sappiamo, non è un parco della creatività in senso stretto, aperto della cittadinanza, è un'operazione commerciale, chiamiamola con il suo nome e siamo tutti più tranquilli. Non è niente di pubblico quell'operazione lì. Non sono affatto disponibili per uso generale.

Diciamo che in realtà i parcheggi a disposizione del pubblico, diretto al centro storico, perché quello era un parcheggio che veniva usato soprattutto dai lavoratori del centro storico e da coloro che venivano da fuori Modena, parcheggiavano lì la macchina per andare in centro storico. Quanti sono veramente i parcheggi a disposizione di queste persone? Rimangono i parcheggi a raso e una cinquantina di posti su Via Carlo Sigonio e una quarantina su Via Peretti. Quelli sono i parcheggi che possiamo veramente definire ad uso pubblico, gli altri sono ad uso della Coop, del teatro, della palestra, dei residenti nella zona, che abiteranno quelle palazzine. Diciamo che una zona che aveva uso pubblico è diventata una zona che ha parcheggi ad uso privato e che serve attività commerciali e attività residenziali. È questa la verità.

A maggior ragione, almeno, cerchiamo di garantire la gratuità dei parcheggi più che si può, quella che è possibile, e di agevolare i residenti e i commercianti, anche qui nella misura massima possibile e non sicuramente con provvedimenti transitori di 18 mesi che ti fanno stare in sospeso, perché stiamo ledendo dei diritti e stiamo usando uno spazio che era ad uso pubblico per darlo a privati".

Concluso il dibattito, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la sotto riportata Mozione, che il Consiglio comunale respinge con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 20

Consiglieri votanti: 17

Favorevoli 3: i consiglieri Baldini, Rossini e Santoro.

Contrari 14: i consiglieri Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Cugusi, Di Padova, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Poggi, Reggiani, Scarpa e Venturelli.

Astenuti 3: i consiglieri Giordani, Moretti e Silingardi.

Risultano assenti i consiglieri Aime, Bertoldi, Bosi, Carriero, Connola, De Maio, Fabbri, Giacobazzi, Manenti, Parisi, Prampolini, Stella, ed il Sindaco Muzzarelli.

Il PRESIDENTE: "Due informazioni, prima di chiudere il Consiglio: la prima, chi fosse interessato, ma non l'ho ancora fatto, presso la mia segreteria può ritirare il coupon per la visita a Palazzo Ducale; come concordato con la Capigruppo, ma soprattutto per forza di causa maggiore, giovedì 8 non ci sarà Consiglio, quindi, giovedì prossimo, primo febbraio sì, l'8 no, perché è giovedì grasso. La presenza della Famiglia Pavironica".

(Intervento fuori microfono)

Il PRESIDENTE: "Ci inchiniamo tutti. Buona serata a tutti".

La Seduta termina alle ore 18.41.

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio
POGGI FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA