



# COMUNE DI MODENA

## CONSIGLIO COMUNALE

Seduta del 30 MARZO 2026

Resoconto della seduta n. 13/2026

*L'anno DUEMILAVENTISEI (2026) addì TRENTA (30) del mese di MARZO, alle ore 15:30, si è riunito in seduta pubblica il Consiglio Comunale.*

*Hanno partecipato alla seduta:*

MEZZETTI MASSIMO	Sindaco	SI	FIDANZA FRANCESCO ANTONIO	SI
CARPENTIERI ANTONIO	Presidente	SI	FRANCO DARIO	SI
GIACOBAZZI PIERGIULIO	Vice-Presidente	SI	GIORDANO FABIA	SI
ABRATE MARTINO		SI	GUALDI MATTIA	SI
BALLESTRAZZI PAOLO		SI	LENZINI DIEGO	SI
BARACCHI GRAZIA		SI	MANICARDI STEFANO	SI
BARANI PAOLO		SI	MAZZI ANDREA	SI
BARBARI LUCA		SI	MODENA MARIA GRAZIA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	NEGRINI LUCA	SI
BIGNARDI ALBERTO		SI	PARISI KATIA	SI
CARRIERO VINCENZA		NO	POGGI FABIO	SI
CAVAZZUTI FRANCESCA		SI	PULITANO FERDINANDO	SI
CONNOLA LUCIA		SI	ROSSINI ELISA	SI
DE LILLO ANNA		SI	SILINGARDI GIOVANNI	SI
DI PADOVA FEDERICA		SI	UGOLINI GIULIA	SI
DONDI DANIELA		SI		
FANTI GIANLUCA		SI		
FERRARI LAURA		SI		

E gli Assessori:

MALETTI FRANCESCA	SI	GUERZONI GIULIO	SI
MOLINARI VITTORIO	NO	BORTOLAMASI ANDREA	NO
ZANCA PAOLO	SI	FERRARESI VITTORIO	SI
FERRARI CARLA	SI	VENTURELLI FEDERICA	SI
CAMPOROTA ALESSANDRA	NO		

*Presiede la seduta il Presidente del Consiglio Comunale, CARPENTIERI ANTONIO*

*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. 20/2026  
Proposta n. 1212/2026

Oggetto: APPELLO

---

2 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 40/2026  
Proposta n. 840/2026

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA MODENA (MOXMO) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA ABUSIVA DI VIA CANALETTO (LOCALITÀ SAN MATTEO) E INTERVENTI DELL'AMMINISTRAZIONE PER LA SICUREZZA, LA LEGALITÀ E LE CONDIZIONI SOCIO-SANITARIE

Data Presentazione Istanza: 03/03/2026

Relatore: MALETTI FRANCESCA

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

---

3 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 41/2026  
Proposta n. 927/2026

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI CONNOLA, BIGNARDI E FANTI (PD), AVENTE PER OGGETTO: TRASFERIMENTO DEGLI OCCUPANTI DELL'INSEDIAMENTO ABUSIVO DI SAN MATTEO PRESSO UN'AREA IN PROSSIMITÀ DELLA PARROCCHIA DI SAN PANCRAZIO. AGGIORNAMENTI SULLE MODALITÀ DI GESTIONE, SULLE PROCEDURE ADOTTATE E SULLE PROSPETTIVE

Data Presentazione Istanza:

Relatore: MALETTI FRANCESCA

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

---

4 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 42/2026  
Proposta n. 1018/2026

Oggetto: INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE NEGRINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA DEL CAMPO NOMADI DI SAN MATTEO, COSTI DELLE UTENZE, BONIFICA DELL'AREA E SUCCESSIVO SPOSTAMENTO A SAN PANCRAZIO

Data Presentazione Istanza: 11/03/2026

Relatore: MALETTI FRANCESCA

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

---

5 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 43/2026  
Proposta n. 1036/2026

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DAL CONSIGLIERE GIACOBAZZI (FI) AVENTE OGGETTO "CAMPO NOMADI ABUSIVO TRASFERITO DA SAN MATTEO AD AREA SAN PANCRAZIO. TUTELA MINORI, OBBLIGO SCOLASTICO, ILLEGALITÀ, GARANZIE, DECORO URBANO E SCELTE AMMINISTRATIVE"

Data Presentazione Istanza: 16/03/2026

Relatore: MALETTI FRANCESCA

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

---

6 - CONSIGLIO - Interrogazione N. 44/2026  
Proposta n. 2988/2025

Oggetto: INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE OGGETTO "LAVORI SULLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO"

Data Presentazione Istanza: 07/08/2025

Relatore: GUERZONI GIULIO

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

---

7 - CONSIGLIO - Mozione N. 15/2026  
Proposta n. 91/2025

Oggetto: MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI ROSSINI, NEGRINI, DONDI, FRANCO, PULITANO', BARANI (FDI), GIACOBAZZI (FI), BERTOLDI (LEGA MO), MAZZI (MODENA IN ASCOLTO) AVENTE PER OGGETTO: "REVISIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO"

Data Presentazione Istanza: 13/01/2025

Primo Firmatario: ROSSINI

Discussa con esito **RESPINTA**

---

8 - CONSIGLIO - Mozione N. 16/2026  
Proposta n. 702/2026

Oggetto: MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO: RICHIESTA DI STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA MODERNIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO MANTENENDO IL TRACCIATO STORICO SU FERRO

Data Presentazione Istanza: 30/03/2026

Primo Firmatario: PARISI

Discussa con esito **APPROVATA**

---

9 - CONSIGLIO - Mozione N. 17/2026

Proposta n. 1064/2026

Oggetto: MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI BIGNARDI, LENZINI, POGGI, GUALDI, BARBARI, CARRIERO, CONNOLA, CAVAZZUTI, DE LILLO, DI PADOVA, FIDANZA, FANTI, GIORDANO, MANICARDI, UGOLINI (PD), ABRATE, FERRARI (AVS), SILINGARDI (M5S), BALLESTRAZZI (PRI-AZIONE), AVENTE PER OGGETTO: EVOLUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO IN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO AD ALTA FREQUENZA FUNZIONALE AL CAPOLUOGO E DI COLLEGAMENTO AL TERRITORIO PROVINCIALE

Data Presentazione Istanza: 19/03/2026

Primo Firmatario: BIGNARDI

Discussa con esito **APPROVATA**

---

## **INDICE DEGLI ARGOMENTI DISCUSSI:**

<b>PROPOSTA N. 1212/2026 APPELLO.....</b>	<b>6</b>
<b>PROPOSTA N. 840/2026 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA MODENA (MOXMO) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA ABUSIVA DI VIA CANALETTO (LOCALITÀ SAN MATTEO) E INTERVENTI DELL'AMMINISTRAZIONE PER LA SICUREZZA, LA LEGALITÀ E LE CONDIZIONI SOCIO-SANITARIE.....</b>	<b>7</b>
<b>PROPOSTA N. 927/2026 INTERROGAZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI CONNOLA, BIGNARDI E FANTI (PD), AVENTE PER OGGETTO: TRASFERIMENTO DEGLI OCCUPANTI DELL'INSEDIAMENTO ABUSIVO DI SAN MATTEO PRESSO UN'AREA IN PROSSIMITÀ DELLA PARROCCHIA DI SAN PANCRAZIO. AGGIORNAMENTI SULLE MODALITÀ DI GESTIONE, SULLE PROCEDURE ADOTTATE E SULLE PROSPETTIVE.....</b>	<b>7</b>
<b>PROPOSTA N. 1018/2026 INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE NEGRINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA DEL CAMPO NOMADI DI SAN MATTEO, COSTI DELLE UTENZE, BONIFICA DELL'AREA E SUCCESSIVO SPOSTAMENTO A SAN PANCRAZIO.....</b>	<b>7</b>
<b>PROPOSTA N. 1036/2026 INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE GIACOBAZZI (FI) AVENTE PER OGGETTO: "CAMPO NOMADI ABUSIVO TRASFERITO DA SAN MATTEO AD AREA SAN PANCRAZIO. TUTELA MINORI, OBBLIGO SCOLASTICO, ILLEGALITÀ, GARANZIE, DECORO URBANO E SCELTE AMMINISTRATIVE.....</b>	<b>7</b>
<b>PROPOSTA N. 2988/2025 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE OGGETTO: "LAVORI SULLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO".....</b>	<b>24</b>
<b>PROPOSTA N. 91/2025 MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI ROSSINI, NEGRINI, DONDI, FRANCO, PULITANO', BARANI (FDI), GIACOBAZZI (FI), BERTOLDI (LEGA MO), MAZZI (MODENA IN ASCOLTO) AVENTE PER OGGETTO: "REVISIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO".....</b>	<b>24</b>
<b>PROPOSTA N. 702/2026 MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO: RICHIESTA DI STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA MODERNIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO MANTENENDO IL TRACCIATO STORICO SU FERRO.....</b>	<b>24</b>
<b>PROPOSTA N. 1064/2026 MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI BIGNARDI, LENZINI, POGGI, GUALDI, BARBARI, CARRIERO, CONNOLA, CAVAZZUTI, DE LILLO, DI PADOVA, FIDANZA, FANTI, GIORDANO, MANICARDI, UGOLINI (PD), ABRATE, FERRARI (AVS), SILINGARDI (M5S), BALLESTRAZZI (PRI-AZIONE), AVENTE PER OGGETTO: EVOLUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO IN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO AD ALTA FREQUENZA FUNZIONALE AL CAPOLUOGO E DI COLLEGAMENTO AL TERRITORIO PROVINCIALE.....</b>	<b>24</b>

## PROPOSTA N. 1212/2026 APPELLO

Il PRESIDENTE: “Buon pomeriggio a tutti, invito i Consiglieri a mettere dentro la tessera e prendere posto che iniziamo. Siamo pronti per iniziare, scusate il ritardo. Iniziamo questo Consiglio comunale del 30 marzo direttamente con l’appello, do la parola al Segretario”.

*Il Presidente invita la Segretaria Generale a procedere alla chiama dell’appello per la verifica del numero legale*

Risultano presenti in aula i seguenti consiglieri: Abrate, Ballestrazzi, Baracchi, Barani, Bertoldi, Bignardi, Carpentieri, Cavazzuti, Connola, De Lillo, Di Padova, Fanti, Ferrari, Franco, Giacobazzi, Giordano, Lenzini, Manicardi, Mazzi, Modena, Negrini, Parisi, Poggi, Pulitanò, Rossini, Silingardi, Ugolini.

Il PRESIDENTE: “Chiudiamo la verifica del numero legale. Siamo presenti in Aula in 27, abbiamo il numero legale, possiamo iniziare. Come anticipato in Capigruppo, oggi ci muoveremo così: le interrogazioni, come avete visto da convocazione, verranno trattate congiuntamente, quindi i quattro interroganti, come da ordine di convocazione, illustreranno la propria espletiva interrogazione e l’assessora Maletti darà una risposta unica. Immagino dunque, lo diciamo già, che avrà bisogno di più tempo, al termine del quale poi farete le vostre considerazioni”.

**PROPOSTA N. 840/2026 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA MODENA (MOXMO) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA ABUSIVA DI VIA CANALETTO (LOCALITÀ SAN MATTEO) E INTERVENTI DELL'AMMINISTRAZIONE PER LA SICUREZZA, LA LEGALITÀ E LE CONDIZIONI SOCIO-SANITARIE**

**PROPOSTA N. 927/2026 INTERROGAZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI CONNOLA, BIGNARDI E FANTI (PD), AVENTE PER OGGETTO: TRASFERIMENTO DEGLI OCCUPANTI DELL'INSEDIAMENTO ABUSIVO DI SAN MATTEO PRESSO UN'AREA IN PROSSIMITÀ DELLA PARROCCHIA DI SAN PANCRAZIO. AGGIORNAMENTI SULLE MODALITÀ DI GESTIONE, SULLE PROCEDURE ADOTTATE E SULLE PROSPETTIVE**

**PROPOSTA N. 1018/2026 INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE NEGRINI (FDI) AVENTE PER OGGETTO: SITUAZIONE DELL'AREA DEL CAMPO NOMADI DI SAN MATTEO, COSTI DELLE UTENZE, BONIFICA DELL'AREA E SUCCESSIVO SPOSTAMENTO A SAN PANCRAZIO**

**PROPOSTA N. 1036/2026 INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE GIACOBAZZI (FI) AVENTE PER OGGETTO: "CAMPO NOMADI ABUSIVO TRASFERITO DA SAN MATTEO AD AREA SAN PANCRAZIO. TUTELA MINORI, OBBLIGO SCOLASTICO, ILLEGALITÀ, GARANZIE, DECORO URBANO E SCELTE AMMINISTRATIVE**

Il PRESIDENTE: “Quindi iniziamo con la proposta n. 840/2026, è un’interrogazione della consigliera Modena avente ad oggetto: «Situazione dell'area abusiva di Via Canaletto (località San Matteo) e interventi dell'Amministrazione per la sicurezza, la legalità e le condizioni socio-sanitarie». Prego, consigliera Modena, per la presentazione”.

La consigliera MODENA: “Colleghe e colleghi, interrogazione in merito alla situazione delle aree abusive di Via Canaletto in località San Matteo e interventi dell'Amministrazione per la sicurezza, la legalità e le condizioni sociosanitarie, presentata il 3 marzo. Premesso che è nota da anni la presenza di un'area non autorizzata in località San Matteo lungo Via Canaletto, utilizzata come campo abusivo da persone di etnia nomade, in assenza di autorizzazioni o di qualsivoglia forma di regolamentazione urbanistica e amministrativa. L'area si trova su un territorio classificato a vocazione ambientale e non è censito come microarea regolare. Il fenomeno si protrae da almeno 15 anni, senza che sia stata trovata una situazione strutturale al problema. Recenti fatti di cronaca, di cui tutti parliamo in queste interrogazioni, ovvero il gravissimo omicidio stradale avvenuto a Modena in data 28 febbraio in cui quattro occupanti dell'auto responsabile della tragedia risiedevano nell'area di Via Canaletto, hanno riportato all'attenzione pubblica la questione della pericolosità sociale e della totale mancanza di regole all'interno dell'accampamento. Negli ultimi mesi, spariti i politici, i cittadini hanno sollevato dubbi e preoccupazioni circa la situazione di illegalità nel campo abusivo, chiedendo pubblicamente interventi immediati di sgombero e chiusura permanente dell'area con misure di impedimento di nuove occupazioni e di controllo rafforzato dalle forze di Polizia Locale e Statale. Considerato che la presenza di un'area occupata abusivamente crea rischi per la sicurezza pubblica, la salute, l'igiene, l'ambiente e la vivibilità, le istituzioni locali hanno il dovere di garantire il rispetto delle norme urbanistiche, ambientali, di sicurezza e igienico-sanitarie, nonché la tutela dei diritti di tutte le persone coinvolte a vario titolo. Si interroga pertanto il Sindaco e la Giunta comunale per sapere:

- qual è la situazione attuale di Via Canaletto, località San Matteo, in termini di status giuridico, del terreno, eventuali atti autorizzativi o pendenze amministrative o giudiziarie relative all'occupazione in essere.
- Quali controlli formali e operativi sono stati svolti dai centri delle autorità comunali – Polizia Locale, Servizi Sociali, tecnici ed Urbanistica – sull'area e quali sono stati gli esiti di tali controlli, segnalazioni, sanzioni, allontanamenti, ordinanze eccetera.
- Se e quali iniziative di bonifica, sgombero e rimozione dei mezzi e delle strutture abusive siano state adottate e programmate a breve termine per ripristinare legalità e ordine nell'area.
- Quali misure concrete e integrate, sia a livello di pubblica sicurezza sia di politiche sociali, il Comune intende adottare per garantire una gestione dignitosa delle persone coinvolte, tutelando al contempo la sicurezza dei cittadini e il rispetto delle norme.
- Se l'Amministrazione comunale abbia attivato tavole di confronto con le forze dell'ordine, la Prefettura, la Procura e gli altri competenti per coordinare un piano di intervento definitivo e sostenibile sulla questione.
- Infine, quali risorse finanziarie o progetti sono stati stanziati o ipotizzati per affrontare l'emergenza dell'area abusiva di Via Canaletto, eventualmente prevedendo soluzioni alternative per le famiglie presenti, in accordo con le politiche regionali e nazionali sui campi nomadi e l'inclusione sociale.

Grazie.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliera. Passiamo alla seconda proposta avente il medesimo oggetto, la 927, presentata dalla consigliera Connola, avente ad oggetto: «Trasferimento degli occupanti dell'insediamento abusivo di San Matteo presso l'area in prossimità della parrocchia di San Pancrazio e aggiornamenti sulla modalità di gestione, sulle procedure adottate e sulle prospettive». Prego, consigliera Connola.

La consigliera CONNOLA: “Grazie, Presidente. L'interrogazione è stata presentata da me ma anche da Alberto Bignardi e Gianluca Fanti. Oggetto: «Trasferimento degli occupanti dell'insediamento abusivo di San Matteo presso l'area in prossimità della parrocchia di San Pancrazio. Aggiornamenti sulle modalità di gestione, sulle procedure adottate e sulle prospettive». Premesso che nel territorio comunale di Modena, in località San Matteo, nei pressi della linea ferroviaria ad Alta velocità, era presente un insediamento abusivo oggetto di intervento di sgombero dopo l'autorizzazione della Prefettura di Modena. L'insediamento abusivo è stato oggetto di un intervento congiunto della Polizia Locale e dei Servizi Sociali del Comune di Modena nella mattinata di venerdì 6 marzo. Il nucleo familiare, composto da due adulti e cinque minori, tutti nati a Modena, è stato trasferito temporaneamente in un'area privata nella frazione di San Pancrazio. Tale situazione è stato oggetto di attenzione da parte della cittadinanza e degli organi di informazione, anche in relazione ai recenti fatti di cronaca che hanno riportato al centro del dibattito pubblico il tema della gestione degli insediamenti abusivi. La gestione degli insediamenti abusivi rappresenta una questione complessa, che richiede interventi coordinati tra istituzioni, autorità di pubblica sicurezza e servizi territoriali. L'Amministrazione comunale è chiamata a coniugare il rispetto della legalità, della sicurezza urbana e della convivenza civile con l'esigenza di individuare soluzioni sociali che consentano di coniugare diritti e doveri e il progressivo superamento degli insediamenti irregolari. Si sottolinea la celerità della Prefettura nell'autorizzare lo spostamento e il lavoro del Comune di Modena, in particolare degli operatori della Polizia Locale e dei Servizi Sociali, i quali in pochissimo tempo si sono attivati per gestire una situazione complessa che da tempo era attenzionata dall'Amministrazione comunale. È ora necessario un impegno che coinvolga più fronti a livello istituzionale, affinché non si verifichi il semplice spostamento di un problema da un'area della città all'altra, ma che lo spostamento vicino alla parrocchia di San Pancrazio sia una soluzione di emergenza temporanea per permettere di arrivare in tempi brevi ad una soluzione definitiva, la quale contempra il rispetto della legalità, dell'ordine pubblico e la tutela dei minori dal

momento che 5 dei 7 occupanti dell'area abusiva non hanno la maggiore età. Per fare questo sarà necessario il coinvolgimento e un'efficace presa in carico da parte dei Servizi Sociali, che ringraziamo ancora per il lavoro svolto. Ribadita la massima fiducia nei confronti di tutti gli operatori e le istituzioni coinvolte, si interrogano il Sindaco della Giunta per sapere:

- quale sia stato l'approccio organizzativo adottato per la gestione del superamento dell'insediamento abusivo di San Matteo e per la successiva collocazione temporanea delle persone coinvolte.
- Quali sono le istituzioni che sono state coinvolte.
- Se la collocazione presso l'area della parrocchia di San Pancrazio debba considerarsi una soluzione temporanea o emergenziale e quali siano le tempistiche previste.
- Quanti siano i soggetti attualmente presenti nell'area indicata e quale sia, in termini generali, la composizione dei nuclei familiari e la presenza dei minori.
- Se le persone trasferite siano state prese in carico dai Servizi Sociali comunali e da soggetti del terzo settore e, in caso affermativo, con quale modalità di accompagnamento e quali eventuali percorsi di inclusione siano state attivate.
- Quali misure di monitoraggio e presidio del territorio e controllo siano state attivate nell'area interessata, al fine di garantire sicurezza, rispetto delle norme e convivenza con il contesto circostante.
- Quali eventuali costi, diretti o indiretti, siano sostenuti o previsti da parte del Comune o di altri enti pubblici per la gestione della sistemazione temporanea e se possa essere confermato che tali oneri organizzativi ed economici restano a carico delle istituzioni pubbliche competenti, senza gravare sulla parrocchia di San Pancrazio, alla quale si riconosce la disponibilità e lo spirito di collaborazione dimostrato nell'affrontare una situazione di carattere emergenziale.
- Si richiede infine che la Commissione Consiliare Comunale possa essere aggiornata sugli sviluppi della situazione e sulle eventuali ulteriori iniziative che l'Amministrazione riterrà opportuno adottare.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliera. Terza interrogazione sul punto, proposta 1018, interrogazione del consigliere Negrini che ha ad oggetto: «Situazione dell'area del campo nomadi di San Matteo, costi delle utenze, bonifica dell'area e successivo spostamento a San Pancrazio». Prego, Consigliere, per l'illustrazione.

Il consigliere NEGRINI: “Grazie, Presidente. Buongiorno a tutti, buongiorno ai colleghi: «Situazione dell'area del campo nomadi a San Matteo, costi delle utenze, bonifica dell'area e successivo spostamento a San Pancrazio». Premesso che negli ultimi anni l'area comunale situata nella località di San Matteo, utilizzata come Campo nomadi totalmente abusivo, è stato oggetto di numerose segnalazioni da parte dei cittadini per condizioni di degrado ambientale e accumulo di rifiuti, oltre che numerosi episodi di illegalità. Nella giornata di venerdì 7 marzo la Polizia Locale è intervenuta per sgombrare l'area, optando per lo spostamento degli occupanti nella zona di San Pancrazio. A seguito dell'intervento, una delegazione del gruppo consiliare di Fratelli d'Italia si è recata nell'area dove sorgeva il campo abusivo. Durante il sopralluogo è stata rilevata la presenza di fusi di rifiuti di ogni tipologia, tra cui carcassi di veicoli bruciati, cumuli di spazzatura, materiali abbandonati e vere e proprie discariche abusive formate nel tempo. Rilevato che nell'area è stata inoltre rilevata la presenza di un allacciamento idrico che sembrerebbe essere stato utilizzato per lungo tempo, tutt'ora attivo – anche oggi siamo tornati a San Matteo e tutt'ora è attivo, nel senso che lo è anche in questo momento perché perde l'acqua – ma non risulta chiaro chi sia il titolare dell'utenza e chi abbia sostenuto negli anni i costi relativi al consumo dell'acqua utilizzata nell'area. L'attuale stato della zona in cui vi era l'accampamento rende necessaria una bonifica ambientale

dell'area con l'impiego di mezzi e personale specializzato. Tali interventi potrebbero comportare costi rilevanti per la collettività.

Tutto ciò premesso, considerato e rilevato, si interrogano il Sindaco e la Giunta per sapere:

- se l'Amministrazione fosse al corrente della situazione sopra descritta;
- quali siano i costi stimati della pulizia o della bonifica dell'area;
- se tali costi saranno posti a carico della collettività, o se si intende individuare eventuali responsabili sui quali rivalersi;
- quali siano stati e a quanto ammontano i costi dell'operazione di sgombero e di spostamento verso l'area di San Pancrazio e a carico di quali Enti ricadano.
- Se il Comune intenda avviare azioni di verifica e accertamento delle responsabilità per quanto riguarda l'utilizzo improprio dell'area di proprietà dello stesso ente, l'accumulo dei rifiuti e l'eventuale utilizzo abusivo dell'utenza idrica.
- Per quale motivo si è optato per lo spostamento degli abitanti abusivi nel campo di San Matteo a San Pancrazio.
- A chi saranno attribuite le spese di gestione dello spostamento in località San Pancrazio, tra le quali utenze, gestione dei rifiuti, pulizia dell'area.
- Per quale motivo si è optato per non informare o non coinvolgere i residenti della località di San Pancrazio, compreso il parroco che risulta essere stato ignaro dell'operazione, nonostante l'area sia confinante con quella di pertinenza parrocchiale.
- Per quanto tempo è prevista la sosta a San Pancrazio e come si intende procedere, qualora non risulti essere la soluzione definitiva quella adottata ad oggi.

Grazie mille”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. Proseguiamo con l'ultima interrogazione sul tema, quella del consigliere Giacobazzi, la proposta 1036 avente ad oggetto: «Campo nomadi abusivo trasferito da San Matteo ad area San Pancrazio. Tutela minori, obbligo scolastico, illegalità, garanzie, decoro urbano e scelte amministrative».

Prego, Consigliere, per l'illustrazione.

Il consigliere GIACOBAZZI: “Grazie Presidente. Dato che il tema è stato già abbastanza delineato dai miei colleghi, non starei a leggere tutta l'interrogazione, ma andrei direttamente alla risposta dell'Assessore. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Benissimo. Prego, assessora Maletti, per le risposte”.

L'assessora MALETTI: “Grazie, Presidente. Le chiedo un po' di tempo, visto le quattro interrogazioni e le numerose domande. Grazie ai Consiglieri interroganti. Premetto che cercherò di rispondere a tutti i quesiti delle quattro interrogazioni relative all'area di San Matteo e spostamento del nucleo a San Pancrazio, assemblandoli in base all'ordine cronologico dei fatti, partendo dalla situazione iniziale a San Matteo, al trasferimento nell'area di San Pancrazio, alla situazione attuale e alle progettazioni future. L'area di San Matteo risulta essere di proprietà del Comune di Modena, classificata come ad alta vocazione agricola di interesse ambientale, ed è stata attivata dall'Amministrazione comunale come luogo in cui potevano sostare famiglie Rom a novembre del 2014, in seguito a un provvedimento di arresti domiciliari del capo famiglia. Pertanto il collocamento presso tale area, pur non essendoci atti formali – anche perché parliamo di persone adulte prive di permessi soggiorno per cui non si poteva fare degli atti formali – risulta essere stato autorizzato dall'Amministrazione non solo per poter adempiere al provvedimento di arresti domiciliari, ma anche per individuare un luogo al di fuori del centro cittadino in cui poter far sostare questa famiglia allargata. Parliamo di una famiglia formata dal capo stipite e di 13 figli, il che vuol dire altre 13 famiglie, che con le loro famiglie imperversavano su Modena stando presso i parcheggi dei centri commerciali e del Parco Ferrari. Come già anticipato, la famiglia è stata

collocata presso l'area di San Matteo dall'Amministrazione comunale, pertanto diventa difficile configurare un utilizzo improprio dell'area. Per quanto riguarda l'utilizzo abusivo della rete idrica, per un'analisi più approfondita rispetto alla precedente interrogazione a risposta scritta presentata dal consigliere Negrini, in cui avevo in modo impreciso comunicato che non vi era nessun tipo di allacciamento idrico – e chiedo scusa – mi preme evidenziare che l'Amministrazione comunale aveva disposto l'allacciamento alla rete idrica nel 2016 per rispondere a esigenze igienico-sanitarie e di tutela della dignità umana, anche alla luce di principi normativi e precedenti interventi emergenziali. Si fa presente che negli ultimi anni il costo annuo è stato di circa 800 euro all'anno. Per quanto concerne i rifiuti, utilizzavano un bidone posto all'inizio dell'area e si è venuti a conoscenza pienamente del problema dell'accumulo solo negli ultimi mesi, quando sono stati fatti diversi sopralluoghi, anche ad opera dei tecnici di Hera. Sul tema dei rifiuti tornerò in un passaggio successivo. Il costo degli 800 euro sono stati a carico del Comune di Modena, Settore Ambiente. La situazione di San Matteo era conosciuta e attenzionata dal Servizio Sociale e Territoriale del Comune di Modena, che ha attivato negli anni una vasta rete di soggetti istituzionali e non, realtà del Terzo Settore, del volontariato, della Caritas e delle parrocchie, tra le quali l'Azienda Socialis dell'Unione dei Comuni della Bassa Mantovana per i minori, figli di una componente della famiglia, soggetti a provvedimenti al Tribunale dei Minorenni. Vi sono stati anche rapporti con istituti scolastici, Cooperativa Sociale Giravolta, Cooperativa Sociale Aliante, Croce Rosso Italiana, Migrantes Interdiocesana Modena Nonantola Carpi, Porta Aperta, oltre che diversi singoli volontari afferenti ad altrettante parrocchie site nei Comuni di Fiorano, Bomporto e Modena, che svolgevano attività prioritariamente a supporto dei minori. Come già dato atto con una precedente risposta a un'interrogazione comunale del consigliere Negrini, si informa che nell'area di San Matteo, oltre a capostipite, vivevano stabilmente, all'interno dell'area di Via Canaletto, due nuclei familiari. Tutti i presenti nell'area sita in strada Canaletto sono quindi uniti da legami di parentela diretta e indiretta, con la coppia capostipite che, come ho detto prima, ha avuto 13 figli. Il Servizio Sociale territoriale si è occupato di alcuni di essi, in ottemperanza del mandato dell'autorità giudiziaria minorile. Il primo è composto dalla nuora del capostipite e sei figli, di cui il primo appena maggiorenne e altri cinque minorenni, mentre il marito, figlio del capostipite, risulta detenuto. Il secondo è composto dalla figlia del capostipite e tre figli, mentre il marito, appunto anch'esso, risulta detenuto. La coppia ha avuto altri quattro figli che sono collocati in contesto etero-familiare. Seppur tutti i minori presenti nell'area sono nati a Modena, è stato molto complesso sia il percorso di regolarizzazione in termini di permessi di soggiorno, che il percorso di acquisizione della residenza anagrafica. Questi due dati si sottolinea che siano indispensabili per ottemperare a quanto disposto dai provvedimenti del Tribunale per i Minorenni e quindi dall'autorità giudiziaria a cui si deve necessariamente rispondere. Nell'area di San Matteo, negli ultimi mesi, erano rimasti, oltre al capostipite, un solo nucleo composto dalla nuora e da sei figli, di cui solo uno maggiorenne attualmente in carcere. Il percorso di regolarizzazione della mamma non risulta ancora pienamente completato. Per quanto concerne il primo nucleo, quello trasferito a San Pancrazio, la presa in carico è avvenuta nel 2018 con l'emanazione di un decreto del Tribunale per i Minorenni, a seguito della segnalazione da parte dell'ospedale policlinico circa il decesso avvenuto il 25 febbraio 2018 di uno dei figli minori della coppia, in seguito al soffocamento da ingestione di una pastiglia di tachipirina. Il suddetto decreto ha previsto l'affidamento di tutti i minori allora presenti – per cui tutti quelli presenti adesso tranne quello nato successivamente, cioè quello nato nell'ottobre del 2020 – al Servizio Sociale del Comune di Modena, con anche la prescrizione di collocazione degli stessi minori, possibilmente con la madre, in una comunità. Da quel periodo in avanti il Servizio Sociale ha agito sui figli minori diversi interventi. In attesa di reperire un contesto comunitario sufficientemente adeguato, sia dal punto di vista degli interventi educativi e di sostegno alla genitorialità, sia dal punto di vista dell'accoglienza numerica del nucleo, i minori con la madre da luglio 2018 a inizio dicembre 2018 sono stati collocati in contesti ricettivi alberghieri con intensi supporti educativi. Dall'11 dicembre 2018 sono stati collocati, in ottemperanza il decreto del Tribunale dei Minorenni presso comunità madre e bambino, prima a San Giorgio in Piano e poi a Carpi, fino al 12 giugno 2019. Il periodo

trascorso presso le comunità aveva messo in luce criticità sulle competenze genitoriali e, durante il periodo trascorso in comunità, è stato possibile attivare interventi di sostegno alla signora nella gestione dei figli e iniziare percorsi di prescolarizzazione dei figli, che all'epoca erano in età di obbligo scolastico fino ad arrivare all'inserimento scolastico. I minori hanno iniziato a frequentare le scuole elementari con una frequenza oraria, seppur ridotta, a fronte dell'assoluta mancanza di scolarizzazione pregressa, con un monte ore maggiore della copertura educativa individuale garantita dal Comune di Modena. Inoltre si è lavorato con diversi interlocutori del Terzo Settore non solo per il sostegno scolastico, ma anche per la tutela della salute, per percorsi di socializzazione e di regolarizzazione. Con l'avvallo del Tribunale per i Minorenni, la signora con i minori si è poi trasferita dalla sua famiglia di origine presso il Comune di Castagnaro nel Veneto, seppur sarebbero rimasti in carico al Comune di Modena gli oneri assistenziali relativi alle prescrizioni dell'autorità giudiziaria. Il periodo presso il nucleo di origine, coincidente anche con la pandemia Covid-19, ha visto un affievolimento dei rapporti con i nostri servizi. Nei primi mesi del 2021, la signora con i minori ha fatto rientro a Modena e sono proseguiti, fino ad oggi, interventi sui minori tesi alla frequenza scolastica, alla salute, alla socializzazione e alla regolarizzazione dei documenti. Fino al decreto definitivo è stato regolarmente informato il Tribunale per i Minorenni che non ha disposto la revoca della tutela in capo alla madre. Il decreto definitivo prescrive di mantenere attivi tutti gli interventi per i minori. In questi anni sono stati raggiunti alcuni obiettivi minimi: vaccinazioni e controlli sanitari, frequenza scolastica ed extra scolastica, laboratoriale e di socializzazione. Per quanto concerne il secondo nucleo, attualmente non presente a Modena, in quanto si ha conoscenza che questo si è trasferito in un Comune della Provincia, dove ha acquistato una porzione di fabbricato ad uso abitativo. Si precisa che l'immobile in questione è stato individuato dalla famiglia stessa, senza alcuna interferenza o mediazione del Servizio. Da quanto è noto, è stato già sottoscritto un preliminare di compravendita, la cui somma versata è stata sostenuta dalla famiglia. Anche per questo nucleo sono stati garantiti tutti gli interventi educativi di sostegno scolastico ai minori, in ottemperanza a quanto prescritto dal decreto del Tribunale dei Minorenni. Per entrambi i nuclei, negli anni, consapevoli delle difficoltà di agire interventi di sostegno alle madri e di tutela dei minori in un contesto assolutamente inadeguato, sia dal punto di vista delle relazioni che dal punto di vista strutturale, sono stati intrapresi i seguenti tentativi per trovare una collocazione alternativa:

- Tentativo di instaurare un progetto di collaborazione con un campeggio, dove trasferire il nucleo con i minori.
- Tentativo di individuare con la collaborazione delle parrocchie un luogo dove trasferire il nucleo madre e bambini.
- Tentativo di progettare, anche attraverso il reperimento di donne in roulotte, il trasferimento di soli due nuclei di madri con bambini in area di proprietà di un privato.
- Ipotesi di collaborazione con altre cooperative, al fine di reperire abitazioni in contesti rurali, adatti a trasferire le roulotte dei nuclei madre e bambini.

I tentativi di individuare luoghi alternativi all'area sono stati molteplici e tutti nell'ambito sociale parrocchiale, ma tutti infruttuosi. Autonomamente un nucleo è riuscito a trovare una collocazione alternativa, come appena descritto. La necessità di dare ai minori un contesto di vita confacente a standard di dignità accettabili non è solo motivata da un significato etico e normativo, ma soprattutto legata alla consapevolezza che tutti gli interventi messi in campo dall'Amministrazione comunale, anche in seguito ai provvedimenti dell'autorità giudiziaria e con ingenti spese economiche per il Comune, hanno un'efficacia molto ridotta se non sostenuti da condizioni oggettive adeguate. Infatti, se questi minori non hanno un luogo di vita dove possono avere acqua calda per lavarsi, luce per fare i compiti, servizi igienici, non possiamo sperare che i nostri interventi legati all'educazione e alla formazione siano pienamente efficaci. Rispetto a queste situazioni è necessaria una grande riflessione che porti alla scelta di come si vuole agire, in quanto non affrontando o spostando il problema si rischia solamente di alimentare i costi, non solo di natura economica, ma anche personale e sociale. Le persone comunque esistono, sono determinate a

rimanere sul nostro territorio dove sono nate e, non avendo strumenti per allontanarli, bisogna capire come garantire quelle condizioni minime che ci definiscono come una società civile, soprattutto rispetto ai più deboli. Siamo tutti consapevoli che abbiamo più possibilità di ridurre i comportamenti devianti se siamo capaci di dimostrare cura nei confronti di chi vive sul nostro territorio, i comportamenti di esclusione o di allontanamento producono solo l'effetto contrario. Pur prendendo atto che è estremamente difficile ottenere dei cambiamenti culturali, soprattutto da parte di alcune etnie, ritengo sia utile interrogarci su quali possono essere le azioni più efficaci per provare a gestire queste situazioni che comunque sono presenti sul nostro territorio. Ricordo inoltre che le responsabilità penali sono personali e vanno perseguite dai canali giudiziari, ma che nessuno di noi può rispondere o può pagare per agiti altrui. Soprattutto non possono pagare i minori, non direttamente responsabili delle azioni commesse da altri. Della situazione dell'area di San Matteo se ne è discusso al Comitato Prefettizio Ordine e Sicurezza Pubblica nel mese di marzo. Negli anni precedenti non ne sono a conoscenza. L'Amministrazione comunale ha agito su richiesta della Prefettura di Modena che, con lettera del prefetto protocollo 89.989 del 4 marzo 2026, avente per oggetto «Insediamenti abusivi», chiedeva di sgomberare l'area di San Matteo in Via Canaletto nel più breve tempo possibile, ritenendo condivisibile tale richiesta per ragioni anche di tutela dei minori ivi presenti, visto il clima di tensione e di attenzione mediatica che si era venuta a creare. In altre aree erano state lanciate delle bottiglie incendiate, lì c'era stato lancio di sassi, sapevamo che ci sarebbe stato un raduno di diverse persone e lì si dovevano tutelare i minori presenti. A seguito dello spostamento concordato delle famiglie dimoranti nell'area di sosta San Matteo, posti in Via Canaletto all'area privata della chiesa di San Pancrazio, in data 6 marzo 2026 il personale della Polizia Locale ha proceduto a coadiuvare personale del Servizio Sociale per operazioni di viabilità e supporto, comunicando la chiusura dell'area di sosta di Via Canaletto sia alla Prefettura di Modena, che aveva sollecitato l'intervento, che alle forze di Polizia del territorio, e lo spostamento è avvenuto senza problematicità. In data 6 marzo è stata liberata l'area di San Matteo e pertanto sono stati rimossi i mezzi ivi presenti, cioè le roulotte e i camper, in quanto unico riparo del nucleo composto dalla madre, 5 minori e il nonno. È stato richiesto al gestore dei rifiuti, HERA, di attivare un intervento di polizia dell'area con rimozione delle strutture e dei rifiuti presenti. Sono stati impiegati mezzi personali specializzato, in quanto gran parte degli elementi da rimuovere rientravano nella categoria di materiali speciali. Al termine dell'attività l'area è stata delimitata con l'installazione di new jersey al fine di preservare lo spazio da possibili nuovi sversamenti. La collocazione presso la parrocchia di San Pancrazio è stata individuata quale collocazione temporanea in accordo con il Vicario Generale dell'Archidiocesi di Modena Nonantola e con l'Associazione Arca, che gestisce gli spazi della struttura di San Pancrazio, occupandosi di accoglienza e sostegno delle persone fragili. Si fa presente che, come già illustrato, negli anni ci sono stati diversi tentativi del Servizio Sociale di reperire diverse situazioni alloggiative senza alcun tipo di esito, pertanto la collocazione a San Pancrazio è stata l'unica possibile. Ad oggi le spese affrontate per lo spostamento hanno riguardato soprattutto le spese per il trasferimento delle roulotte – cioè il costo dei carri attrezzi – le spese di bonifica dell'area e le spese per la dotazione del bagno chimico nell'area di San Pancrazio. In particolare sono stati sostenuti dal Servizio Sociale 1.500 euro per la fattura per i carri attrezzi e verranno sostenuti 160 euro al mese per il noleggio del bagno chimico. Per la bonifica dell'area i costi si aggirano circa a 11.000 euro più IVA e sono comprensivi della fornitura e noleggio di escavatore, camion-gru, camion per il trasporto e impianto specializzato, smaltimento e personale per operazioni manuali di raccolta e pinzettatura. L'importo economico non è ancora stato trasmesso ufficialmente in quanto in corso di chiusura di rendicontazione. Dalle verifiche svolte sul posto è emerso che una piccola parte del materiale oggetto di bonifica è riconducibile a sversamenti ad opera di terzi. In relazione a questi abbandoni non è stato possibile risalire all'individuazione di persona fisica o giuridica per mancanza di elementi oggettivi e documentabili. Per gli altri materiali ritirati, non sono al momento state avviate procedure di identificazione dei responsabili né avviate azioni di rivalsa. Sono stati raccolti anche tutti i rifiuti urbani non pericolosi ed è stata eseguita dalla cooperativa incaricata un intervento di pinzettatura su tutta l'area. Rispetto all'attuale collocazione

presso la parrocchia di San Pancrazio, abbiamo assicurato che non graveranno sulla parrocchia nessun tipo di onere economici derivanti dal consumo di utenze o dalla necessità di effettuare lavori di pulizia o di ripristino presso l'area, sia per mantenere il decoro durante la loro permanenza, sia per riconsegnare l'area nello stato in cui è stata assunta. Tali spese saranno assunte direttamente dall'Amministrazione comunale o dall'Associazione Arca di Misericordia o da altri soggetti del terzo settore. Si precisa inoltre che l'Amministrazione si farà carico anche di eventuali danni che possono derivare a persone o cose all'interno della parrocchia causate dal nucleo collocato. Ad oggi non sono stati finanziati fondi né regionali né comunali per tale progetto. Come già detto, attualmente a San Pancrazio è presente la mamma con cinque figli minori e il nonno paterno. Le persone sono conosciute e in carico al Servizio Sociale e territoriale da diversi anni, come già detto, con interventi volti all'asse dell'istruzione, della salute e dell'integrazione. Con ciò si intende percorsi di accompagnamento e sostegno alla frequenza scolastica, laboratoriali, cantiere scuola, sportiva, frequenza in estate, ad esempio, di piscine comunali. Mentre per le bimbe più piccole si riesce ad assicurare una frequenza regolare, per i due ragazzi più grandi – su cui però non è mai giunto una segnalazione di inadempienza dell'obbligo – si sta tentando di sostenerli in percorsi formativi alternativi alla scuola, cantiere scuola al Polo 2. Nell'area di San Pancrazio è attiva l'associazione Arca di Misericordia che opera presso la parrocchia di San Pancrazio per l'accoglienza delle persone fragili, e sono stati mantenuti e consolidati gli interventi e le attività svolte da diverse associazioni e cooperative precedentemente attivati a sostegno dei minori del nucleo, soprattutto Croce Rossa, Aliante e Giravolta. È previsto un regolare passaggio, al fine di garantire gli interventi educativi e l'accompagnamento a scuola, ma anche la buona tenuta degli spazi dove sono state ubicate le roulotte. È stata cioè creata una rete di raccordo tra Servizio Sociale, educatori, Croce Rossa e Arca ma anche Polizia Locale, al fine di monitorare e governare la temporanea permanenza in loco dal punto di vista abitativo, educativo e del rispetto delle regole di convivenza e di buon vicinato. Sarà cura dai Servizi Sociali, supportati dalle associazioni e dalle cooperative sociali, oltre a mettere in atto tutti gli interventi di sostegno nei confronti dei minori, vigilare e verificare che le persone ivi presenti mantengono comportamenti consoni con il vivere civile, auspicando che per il periodo in cui li permarranno si possano creare collaborazioni e cooperazioni. Si segnala che ad oggi non sono prevenuti al momento alla sala operativa della Polizia Locale richieste di intervento o segnalazioni relative a comportamenti inadeguati o dissidi con i residenti da parte dei componenti del nucleo familiare che sta vivendo a San Pancrazio. Non sono state raccolte dagli uffici denunce della Polizia Locale, querele o denunce relative all'area di San Pancrazio. La Polizia Locale, comunque, mantiene a costante il presidio di vigilanza, come peraltro accede nelle altre zone della città. Anche la verifica del sistema di gestione delle segnalazioni non urgenti, Rilfedeur, evidenzia che non sono state inserite richieste di verifica di situazioni disagiate per la cittadinanza. È infatti presente una sola segnalazione dove viene richiesto meramente lo spostamento dei nuclei familiari in un'area privata di abitazione delle vicinanze, senza alcuna motivazione ad argomentare l'istanza. Sono invece arrivate segnalazioni e richieste di accesso agli atti da residenti che temono la svalutazione dei loro immobili nella zona di Ponte Alto e San Pancrazio. Volevo precisare che, a seguito della lettera della Prefettura che richiedeva il trasferimento del nucleo nel più breve tempo possibile arrivata in data 4 marzo, mi sono attivata personalmente, come ho detto prima, con il Vicario Generale per chiedere disponibilità di luoghi dove poter spostare temporaneamente il nucleo. Lo stesso mi ha indicato la parrocchia di San Pancrazio, vista anche la presenza dell'Associazione Arca, che poteva svolgere un'attività di supporto e vigilanza. In data 5 marzo abbiamo fatto il sopralluogo con i referenti dell'Associazione e il 6 marzo si è provveduto al trasferimento. Ho ritenuto erroneamente che l'indicazione della Diocesi ricomprendesse anche la comunicazione al parroco: ciò non è avvenuto e c'è stato un cortocircuito. Rispetto alla mancata condivisione con la cittadinanza, non si è proceduto al coinvolgimento – come invece avevo fatto nell'anno 2007, in occasione della chiusura del campo di Via Baccelliera e la creazione di aree pubbliche – in quanto oggi non c'è la creazione di un'area pubblica, ma lo spostamento temporaneo presso un'area privata. Lo spostamento è avvenuto in due

giorni, in 48 ore, e non si sono potuti attivare dei confronti con i cittadini del luogo. Essendo la collocazione presso la parrocchia di San Pancrazio temporanea, l'Amministrazione si sta adoperando per individuare una collocazione stabile e dignitosa per poter garantire ai minori e alle persone un ambiente di vita adeguato e la possibilità di avere anche soddisfacimento dei bisogni primari. Non sfuggirà a questo Consiglio e tale obiettivo non è facilmente realizzabile, anche qualora ci sia il requisito della regolarità del soggiorno della madre dei minori, che dovrebbe essere rilasciato a breve. L'individuazione di un immobile o di un'area idonea avverrà in base ai requisiti indicate dalla Legge regionale 11/2015 e delle delibere approvate da questo Consiglio comunale nel luglio del 2025. Per quanto concerne i due minori coinvolti nel tragico incidente citato nell'interrogazione, ci rappresenta che gli stessi erano censiti quali appartenenti a nuclei familiari domiciliati nell'area di sosta San Matteo, ma non risultano atti a loro carico presso la Polizia Locale di Modena. Dal punto di vista del percorso scolastico si precisa che uno di loro, di 16 anni, è iscritto alla Città dei Ragazzi al secondo anno, ma che quest'anno non ha mai frequentato. Non essendo in obbligo scolastico, non è giunta nessuna segnalazione. L'altro è iscritto alle medie Ferraris, ma di fatto non sta frequentando, quindi è stato condiviso con la scuola un percorso di preparazione, già in essere da tre mesi, con l'educatrice della cooperativa giravolta presso il Polo sociale 2, con ritiro da scuola a marzo e preparazione da privatista all'esame di terza media. Le altre due minori con obbligo scolastico stanno frequentando regolarmente la scuola. Il minore alla guida dell'auto si trova presso la casa circondariale di Modena e per gli altri minori coinvolti non è arrivata nessuna indicazione specifica dal Tribunale per i Minorenni. Si ricorda che la responsabilità penale è personale e che, come per le altre situazioni che purtroppo accadono di minori coinvolti in eventi analoghi, anche di nazionalità italiana, ciò non ha mai fatto pensare che potesse avere dei risvolti come fatto di per sé sulla genitorialità. Come Servizio Sociale abbiamo intensificato gli interventi di supporto e di educazione dei due minori presso la sede del Polo 2. Infine, il nucleo familiare di nonno, nuore e cinque minori sono sostenuti indirettamente attraverso le attività erogate dalle Cooperative Aliante e Giravolta, a carico appunto del Comune di Modena, come definito dal Tribunale dei Minorenni. Sono pertanto stati acquistati i servizi e pagate quote di frequenza ai centri estivi o costi per il collocamento in comunità disposto dal Tribunale. Per quanto concerne gli interventi economici diretti, questi sono tutti tesi al soddisfacimento dei bisogni primari e non sono mai stati erogati soldi direttamente al nucleo, ma acquistato materiale quale bombola del gas, abbonamenti all'autobus, acquisto di vestiario usato, spese legate al materiale scolastico, ingressi in piscina, spese legate ai documenti di soggiorno. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Assessora, per le risposte. Da regolamento, comincio a dare la parola agli interroganti, non vedo altre richieste. Prego, consigliere Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Grazie, Presidente. Ci tengo innanzitutto a dire che, a fronte di così tante interrogazioni, ho pensato che fossero sufficienti e non sono intervenuto anch'io con una mia, perché credo che ci fossero già tutti gli estremi per ricevere le informazioni di cui avevamo bisogno. Però è chiaro che anch'io, come gruppo consiliare, sono molto interessato a quelle che sono le conseguenze di questa vicenda. Parliamo di famiglie problematiche, che tutti sappiamo come vivono, in quali condizioni anche igienico-sanitarie e che vivono sempre ai margini della legalità. Tanto più che è stato interessante vedere una recente intervista che hanno fatto su RETE 4, se non sbaglio, interrogando alcuni di questi abitanti di quest'area, dove si diceva che per loro è assolutamente normale non fermarsi all'alt dei carabinieri, di fuggire appena vedono la faccia di Polizia. Insomma, si è capito quale cultura li muova. La soluzione proposta dall'Assessore qual è? Regolarizzarli. È gente che non ha un permesso di soggiorno, quindi che ha vissuto anni e anni nella totale illegalità, quindi cosa facciamo? Beh, li premiamo. Gli diamo il permesso di soggiorno, gli diamo tutti i supporti di questo mondo. Abbiamo un mare di associazioni, un mare di operatori che si devono affare, che spendono risorse di tutti noi, ma con quali risultati? Con il risultato che abbiamo un'area degradata, dove ci sono rifiuti ovunque, dove i ragazzi non seguono il percorso

scolastico, dove buona parte degli uomini di sesso maschile sono in carcere. Il degrado più totale. Quindi c'è da chiedersi perché dobbiamo sobbarcarci i costi dell'utenza, i costi di supporto, quando sappiamo che è tutto inutile? È tutto inutile perché anche questi ragazzi sono permeati da una cultura criminale, perché la loro cultura è questa. Tu puoi anche farli seguire dagli operatori, ma i risultati sono questi: dei minori sono stati complici di una situazione in cui è morta una cittadina incolpevole. Quando sento l'Assessora che fa riferimento a queste persone deboli, mi spiace, mi preoccupa perché a mio avviso le persone veramente deboli sono le vittime, coloro che hanno subito i furti, a volte le violenze, la signora deceduta, la figlia che ha visto la madre morire a fianco a sé. Credo che stiamo scegliendo delle strade diverse. Penso che in questa Regione delle volte vengano giustificate delle sottrazioni di minori in famiglie molto relativamente problematiche, perché magari hanno trovato uno yogurt scaduto in frigorifero o delle cose veramente banali, ma poi si lasciano crescere dei ragazzi in un clima criminale – perché qui c'è un clima criminale – che sappiamo porterà alla creazione di nuovi criminali, perché questa è la loro cultura. Forse qui bisogna intervenire più seriamente, perché io non vedo delle prospettive diverse. Quando il contesto è quello li puoi anche mandare qualche ora di qua, qualche ora di là, ma se la loro cultura è una cultura basata sulla sopraffazione, è legata alla violenza, è legata a cercare il rame e bruciare i fili per recuperarlo e rivenderlo, furti nelle abitazioni eccetera, capite bene che i problemi siano talmente grossi che non credo siano facilmente risolvibili. Dunque chiedo, se questi non sono cittadini italiani e non hanno il permesso di soggiorno, che vengano rimandati a casa loro. Dobbiamo smetterla di spendere risorse comunitarie, risorse nostre, risorse del Comune per queste persone che, a mio parere, sono irrecuperabili. L'approccio deve essere diverso ed è giusto che San Pancrazio venga liberata il prima possibile. Quando ho saputo che era stata liberata l'area di San Matteo ne ero contento, perché era dal 2014 che questa gente viveva in quest'area e finalmente l'abbiamo liberata. Capite che, se sono stati spostati di qualche centinaio di metri, il problema non è stato risolto e adesso giustamente i cittadini di San Pancrazio si lamentano, sono preoccupati perché sanno benissimo che magari qualcuno è in carcere, poi tornerà indietro, ma non credo che queste persone abbiano intenzione di cambiare. Quindi dobbiamo tornare a fare le vittime noi? Credo non sia giusto”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Bertoldi. Invito i Consiglieri a prenotarsi perché il pomeriggio è lungo. Barani, grazie”.

Il consigliere BARANI: “Le colpe dei padri non devono ricadere sui figli, e questo è sacrosanto. Un bambino è un bambino, da qualsiasi contesto e qualsiasi famiglia provenga. L'assunto secondo il quale le colpe dei padri non devono ricadere sui figli, per similitudine potrebbe valere anche un pochino per questa Amministrazione, che si è insediata due anni fa, parzialmente, perché l'Assessore ci ha detto che il problema nasce nel 2014 nel momento in cui viene concessa di fatto in comodato d'uso gratuito, un'area agricola ad interesse ambientale che poi si è rivelata un'area fortemente inquinata dai soggetti che gratuitamente e – diciamo così – sovvenzionati dal Comune l'hanno abitata. Questo ha creato non solo problemi alla cittadinanza e le situazioni che sono note a tutte le cronache, comprese decessi e l'ultimo incidente mortale, ma ha creato, per di più, costi diretti nel frattempo per il Comune di Modena, per, mal contati a mio avviso, qualche decina di migliaia di euro. 11.000 euro per la bonifica, 1.500 per i bagni chimici e poi 10 anni – e questa Amministrazione è responsabile soltanto per gli ultimi due – di acqua pagata, 800 euro l'anno, quindi 8.000 euro di acqua. Per far cosa? Per garantire una dimora a un criminale di un'area agricola a interesse ambientale. Sappiamo benissimo che questa gente non spicca per igiene, per decoro del bene altrui e di sé stessi. Poi cosa abbiamo fatto? Poiché questo signore era ai domiciliari, abbiamo mantenuto lì anche 13 famiglie, ha detto l'Assessore, di cui molti dei maschi addirittura oggi sono in galera. Io spero che le mogli, maggiorenni, madri di questi minori, invece, siano di tutt'altro profilo, di tutt'altro stampo, che si vogliono integrare, che stiano educando i propri figli per integrarsi e per ringraziare il Comune di Modena per tutto quello che ha fatto per loro. Ma

io mi chiedo: se il Prefetto nel 2026 non avesse imposto lo sgombero, visto che il precedente Prefetto non l'aveva fatto – e andiamo indietro di 10 anni ormai per questo fenomeno – dove saremmo arrivati? Quanto avremmo dovuto ancora pagare? Non solo in termini economici, in termini anche di tranquillità, di benessere della collettività data da questa gente. Ripeto, tolti i bambini, ci mancherebbe altro. Vedete, io ho ancora fresco molto il bilancio. Ditemi, per chi allora non abbiamo i soldi? O per che cosa? Non abbiamo i soldi per un fondo assistenziale per i cittadini modenesi per i padri separati? Per incrementare il trasporto disabili? Per chi non abbiamo i soldi se ci prendiamo carico di tutto questo, e dopo 10 anni, per un provvedimento imposto da terzi – perché giustamente non bisogna confondere quali sono le competenze – ci svegliamo? Toh, tanti problemi, tanti uffici impegnati. Ci mancherebbe, ripeto, c'è la parte dei minori e nessuno dice nulla su questo. Area agricola di interesse ambientale, 11 mila euro i costi di bonifica. Vi ricordo che nell'ultima fase del porta a porta, se un cittadino modenese sbagliava la consegna a terra di un sacco, gli arrivava la lettera dell'Hera. Ricordiamocelo questo. Costa mandare una lettera: ci vuole qualcuno che la scriva e la posta che la manda. Costa. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. Se alcuni Consiglieri intendono proseguire con il dibattito, vi invito a prenotarvi adesso, altrimenti per me il dibattito è finito e cominciamo con gli interroganti e infine l'intervento conclusivo. Lo prendo come un sì. Il dibattito è concluso, prego consigliera Modena per le sue dichiarazioni”.

La consigliera MODENA: “Argomento molto delicato, non ho visto molte persone lanciarsi in difesa di questa comunità. L'Assessora ha fatto un'esposizione dettagliatissima riportando la realtà di Modena. Sono d'accordo con Bertoldi e Barani, sono veramente più protetti e mantenuti di tante altre realtà, perlopiù sapendo che si allacciano a contatori elettrici ed idrici che non si sa di chi siano. Io ho voluto fare una considerazione alla Bignardi, chiedendomi: chi sono i Rom? Sappiamo che non hanno il permesso di soggiorno, sappiamo che rubano, l'altro giorno hanno strozzato una mia amica per rubarle la borsa. Il problema contingente impone almeno tre considerazioni di carattere generale, culturale, sociale e legislativo. Culturale: poco sappiamo dei Rom, della loro origine religiosa, probabilmente lo zoroastrismo, travolto dalla religione islamica, pressoché scomparso nel Medio Oriente, sopravvissuto nelle regioni induiste dell'India Nord-Occidentale, o mescolatosi al cristianesimo ortodosso e cattolico in Europa. Anche da un punto di vista linguistico, il sanscrito loro, si arricchisce di idiomi indoeuropeo e slavi, da dove le popolazioni rom nel loro vagabondare si diffondono in territori del centro e sud Europa, quindi emigrano verso l'Europa. Pur esercitando fascinazione culturale per magia e musica, sono da sempre osteggiati nei paesi percorsi dei loro spostamenti per scarsa attitudine all'integrazione e condanna alla marginalità sociale. Storicamente i tentativi di assimilazione sono sempre falliti, messi in alto specie dal cattolicesimo spagnolo del 600, sono sfociati in aperte persecuzioni. Basti pensare a mezzo milione di vittime nei lager nazisti. Sociali. Nonostante la loro diffusione, i rom restano – anche se a volte eventualmente si moltiplicano in modo esponenziale, come ha illustrato l'assessore Maletti – restano dovunque a margini sociali, malvisti non solo per le loro attività illecite – furti, lo sappiamo tutto – ma anche per la resistenza ad attività lavorative e continuative – chiedono l'elemosina – che li condannano al disprezzo e all'esclusione, specie nei Paesi protestanti. Quindi non noi, che siamo molto più caritatevoli, come hanno dimostrato le associazioni riportate dall'Assessora. Nei Paesi protestanti sono tacciati di inutilità e ozio. Attualmente in Italia, dalla mia analisi, la presenza dei Rom, benché in percentuale bassissima rispetto alla popolazione autoctona e immigrata, pare che non raggiunga l'1 per cento – ma si moltiplicano, ripeto, come i conigli – si notano per la concentrazione nei campi e per la cosiddetta invisibilità che caratterizza i loro stanziamenti in luoghi abbandonati, come nel caso specifico di San Matteo. In questo divergono dai Sinti, che si sono stabilizzati in strutture fisse e non disdegnano l'inserimento sociale ed anche lavorativo. Ma noi non li distinguiamo. Altro punto, legislativo. Storicamente la tendenza allo spostamento è stata potenziata da provvedimenti di assimilazione forzata, esclusione e persecuzione. In Europa sono stati oggetti di frequenti bandi di

espulsione, la maggioranza dei quali, come dicevo, a partire dalle grida spagnole del Seicento. Tentativi di costringere i Rom alla sedentarietà sono stati fallimentari, anche se economicamente inclusivi e organizzati su larga scala. Basti pensare che Maria Teresa d'Austria prevede la distribuzione di terre coltivabili in piccole proprietà riservate ai Rom, ma non ne fecero nessuna coltivazione. Dopo la persecuzione del Novecento sono stati riconosciuti ai Rom i loro diritti fondamentali, ma la stessa risoluzione che il Parlamento Europeo – di cui accennava anche l'Assessore – del 2014, risulta generica e irrisolta. Valgono comunque le legislazioni nazionali ed europee che spesso dimostrano inevitabili limiti. Un esempio è l'applicazione dell'articolo 284 con cui il Tribunale di Modena ha disposto gli arresti domiciliari per un imputato Rom in uno stanziamento abusivo, aggravando la questione di San Matteo, contribuendo a rendere una sporadica e piccola occupazione di solo pubblico un vero e proprio campo nomadi che si andava ad allargare a familiari stretti e altri gruppi Rom. Vi è poi il recentissimo episodio delinquenziale con l'assassinio di quella signora. Sintetizzando e concludendo: i Rom non sono nomadi nel senso stretto, né tantomeno immigrati. Non possono essere confusi neanche con i Sinti che, pur appartenendo alla stessa etnia, i Romani, si differenziano per atteggiamento sociale, sono guardati ancor oggi con un po' di sospetto, anche se non più temuti come maghi e spie – così li considerava la Repubblica di Venezia – e riconoscono solo legami familiari e tribali. Quindi risultano riottosi conviventi marginali, avulsi da legami statuali. La loro evidente esiguità demografica, molto meno dei Rom almeno in Italia, li rende politicamente e culturalmente più accettabile in loco, ma hanno comunque bisogno di una considerazione che, non limitandosi all'espulsione, li induca al rispetto, sia ai Rom che ai Sinti, della legislazione vigente pur rispettando la loro cultura. È un'operazione non facile, ma inevitabile per evitare gravi problemi di convivenza e rispetto di diritti e doveri in loco. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Consigliera, lo ribadisco: il dibattito è chiuso. Era la replica, poteva e doveva dire anche se è soddisfatta. Se vuole glielo faccio aggiungere”.

La consigliera MODENA: “Sono soddisfatta”.

Il PRESIDENTE: “Benissimo. Consigliera Connola, siamo in sede di replica. Prego”.

La consigliera CONNOLA: “Grazie, Presidente. Ringrazio l'Assessora per la risposta che consente di chiarire un passaggio delicato e complesso per la nostra comunità. Credo che il superamento dell'insediamento di San Matteo rappresentasse un obiettivo necessario e non più rinviabile, sia sotto il profilo della legalità, sia sotto quello della sicurezza e della tutela delle persone coinvolte. In questo senso, riteniamo importante sottolineare il lavoro coordinato che è stato svolto tra Prefettura, Amministrazione Comunale, Polizia Locale e Servizi Sociali, che hanno operato con tempestività e senso di responsabilità. Dalla risposta emerge con chiarezza come l'Amministrazione abbia agito su richiesta della Prefettura di Modena, che sollecitava uno sgombero in tempi rapidi dell'area San Matteo, anche in considerazione del clima di tensione e della particolare attenzione mediatica, nonché per la necessità di tutelare i minori presenti. La scelta di procedere con uno sgombero autorizzato e contestualmente prevedere una soluzione alternativa, seppur temporanea, dimostra un approccio equilibrato: da un lato il rispetto delle regole, dall'altro l'attenzione alla dimensione sociale, in particolare alla presenza di minori che impone interventi accompagnati. È importante inoltre evidenziare che la collaborazione presso l'area in prossimità della parrocchia di San Pancrazio è stata individuata come soluzione temporanea, condivisa con Monsignor Giuliano Gazzetti e con l'Associazione ARCA, realtà impegnata nell'accoglienza e nel sostegno alle persone fragili. Un passaggio che testimonia la capacità del territorio di attivarsi in modo solidale, in sinergia con l'istituzione. Riteniamo altrettanto rilevante aver chiarito in modo puntuale che tale soluzione non comporterà alcun onere economico per la parrocchia. Tutte le spese relative all'utenza, alla pulizia, al mantenimento del decoro e ad eventuali ripristini, saranno

sostenute dall'Amministrazione comunale o rimborsate ai soggetti coinvolti. Allo stesso modo è stato precisato che l'Amministrazione si farà carico anche di eventuali danni a persone o cose. Si tratta di elementi fondamentali per garantire correttezza istituzionale e rispetto verso chi ha dato la disponibilità in una situazione emergenziale. È altrettanto chiaro, e lo ribadiamo con forza, che questa collocazione non può essere e non deve rappresentare una soluzione definitiva. Deve essere considerata a tutti gli effetti una risposta emergenziale, funzionale a costruire un percorso di uscita strutturato e sostenibile. Proprio per questo riteniamo fondamentale che prosegua e si rafforzi la presa in carico da parte dei Servizi Sociali che, come è stato evidenziato, saranno supportati da associazioni e cooperativi sociali, sia per attivare altri percorsi di inclusione, sia per garantire un costante monitoraggio dei comportamenti nel rispetto delle regole e della convivenza civile. Allo stesso tempo è indispensabile garantire un adeguato presidio e monitoraggio dell'area interessata, sia per assicurare il rispetto delle norme, sia per tutelare la convivenza con il contesto circostante, dando risposte anche alle legittime preoccupazioni dei cittadini. Come maggioranza ribadiamo la nostra piena fiducia nell'operato dell'Amministrazione e degli operatori coinvolti, consapevoli che situazioni di questo tipo richiedono equilibrio, continuità e capacità di tenere insieme legalità e coesione sociale. Accogliamo positivamente anche l'impegno a mantenere alta l'attenzione sui minori e a favorire, durante il periodo di permanenza, forme di collaborazione e integrazione con la comunità parrocchiale, nella convinzione che il coinvolgimento del territorio sia parte della soluzione. Infine, riteniamo importante proseguire nel percorso di aggiornamento della Commissione consiliare sugli sviluppi della situazione, perché trasparenza e condivisione restano elementi essenziali. Continueremo a seguire con attenzione l'evoluzione della vicenda, nella convinzione che l'obiettivo debba essere non solo lo spostamento del problema, ma il suo progressivo e definitivo superamento. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, consigliera Connola. Andiamo avanti e diamo la parola al consigliere Negrini per la sua replica”.

Il consigliere NEGRINI: “Grazie, Presidente. Trasparenza, diceva la collega Connola. Esatto, quello che non c'è stato almeno negli ultimi 10 anni da quando c'è la questione di San Matteo. Mi dispiace che non ci siano stati interventi dalla maggioranza, pensiamo che non siano intervenuti perché non vogliamo pensare che non stessero comprendendo che stava terminando il dibattito, quindi credo che sia stata proprio una scelta quella di non fare nessun intervento da parte di Alleanza Verdi e Sinistra, da parte del MoVimento 5 Stelle e da parte di tutta la componente del Partito Democratico, che non fosse l'interrogante. Vedete, questo però è abbastanza significativo, perché arrivando alla risposta dell'Assessore – chiaramente accettiamo le sue scuse per la risposta, tutti sbagliamo, chi fa può sbagliare – quello che però evidenziamo, al netto di quella che è una risposta, è che dichiara un punto o due significativi. Ovvero, come primo punto, la realtà dei fatti vuole che l'Amministrazione passata abbia deciso, senza formale atto – quello che dice la parte della risposta dell'assessore è proprio questo – di parcheggiare – utilizziamo un termine improprio, ma neanche troppo – quella famiglia, quelle famiglie, in quella zona, perché preoccupati che potessero andare da altre parti, soprattutto a seguito di quella che è stata la sentenza, come spiegava bene prima l'Assessore. Ora, da quel momento lì, si è scelto di dare un sostegno di un certo tipo, tra cui l'acqua. Perché dico l'acqua? Perché, a differenza di tutti gli altri, a San Matteo ci siamo stati più volte, prima quando era abusivamente occupato. Vi garantisco per esperienza personale, che era molto difficile entrare perché quello era un campo pericoloso, non per la presenza dei minori – su cui dopo faremo un passaggio – ma era pericoloso perché si sapeva che c'erano una serie di soggetti che erano dediti a determinate attività criminali. Addirittura vi fu un regolamento tra varie famiglie, proprio perché c'erano delle problematiche relative ad attività criminali. Furono trovati anche tutta quella componente di bancomat e di carte di credito clonate, c'era proprio un'attività criminale, motivo per il quale era zona franca. L'acqua. Perché cito l'acqua? Perché se voi parlate con i residenti, chi aveva gli stabili, chi aveva le attività nella stessa zona – proprio perché a San Matteo

noi siamo stati – ti dicono con grande tranquillità che l'acqua prima veniva rubata. Rubata, a tal punto che l'Amministrazione che cosa dice? Mettiamo anche l'acqua. Trasparenza, consigliera Connola? È proprio per quello, perché loro mettono l'acqua, ma non è che dicono: “Signori, stiamo pagando l'acqua”. Nessuno dice niente. L'acqua c'è? Boh, non si sa. In realtà c'è perché, proprio perché noi siamo andati a San Matteo, abbiamo trovato anche il contatore che ho più volte fotografato. Ho più volte detto che c'era un contatore dell'Hera e che abbiamo scoperto sia stato per anni, per una scelta voluta dall'Amministrazione e anche dall'ex Prefetto – perché ha ragione il collega Barani quando dice che in passato non è stato riscontrato nessun problema – sono stati parcheggiati lì. Attenzione sulla questione rifiuti. È stato fatto uno smaltimento di determinati rifiuti ma – lo dico perché magari l'Assessore non lo sa – questa mattina siamo tornati a San Matteo e siamo stati anche a San Pancrazio e la situazione dei rifiuti è sistemata per metà, tanto che ci sono tutte le carcasse delle auto bruciate che sono ancora lì. Ci sono i New Jersey che bloccano l'accesso per una parte, ma pedonalmente è possibile accedere, tanto che abbiamo fatto l'accesso. C'è una sbarra che è stata messa e tutte le auto sono lì. Una componente di rifiuti è stata portata via per il costo di 11 mila euro, l'altra componente è ancora lì. Noi siamo stati a San Matteo proprio subito dopo lo sgombero e la situazione era agghiacciante, vergognosa, pericolosa per il numero di rifiuti che c'erano, molti dei quali speciali. Questo perché si è scelto di non vedere pere più di 10 anni, perché si è scelto di far finta di non sapere che quella era una zona franca, a tal punto che non si poteva accedere nella normalità. Non si poteva accedere! Pensate che io sono stato a San Matteo con la Questura, proprio perché c'era la paura di poter accedere lì. Punto primo. Punto secondo, la questione relativa ai minori. Dividiamo i minori, ci mancherebbe, per carità. C'è un tema però, la domanda è: come è possibile che noi facciamo un'attività ingente, addirittura arriviamo a prendere il materiale scolastico, a pagare gli accessi in piscina, a pagare la parte relativa ai centri estivi, a pagare la formazione, a mettere del personale, e non si arrivi a una conclusione? La conclusione – mi dispiace dirlo, soprattutto da genitore – è innanzitutto comprendere che tipologia di attenzione c'è nel voler far sì che si arrivi a una quotidianità naturale. È stato detto che le minori lavorano in maniera più significativa, però è stato detto anche che gli altri, quando arrivano al punto che non sono più obbligati ad andare a scuola, non ci vanno più. Allora la domanda è se le relazioni che facciamo al Tribunale dei minori in tema di Servizi Sociali, che tipologie di relazioni sono? Soprattutto, non possiamo lavorare in maniera che il Tribunale prenda atto del reale problema che hanno questi minori e che si può arrivare a un problema tale per il quale non si arrivi a una soluzione? Questo è. Così non può andare avanti, perché quei minori vanno tolti da lì. Vanno tolti da lì, da tutte le tipologie di insediamenti, abusivi o meno, dove non è garantito minimamente lo standard. Non è stato garantito per garantire il minimo, ma è stato garantito come sull'acqua per garantire che non andasse rubata, tanto che non c'era elettricità. La prima risposta che l'Assessore mi ha dato, proprio perché questo è un tema che noi trattiamo da un po', è stato detto che non c'era elettricità. Tanto che venivano accesi dei fuochi, tanto che ci sono stati più volte degli incendi. Davanti a questa situazione bisogna battere sul Tribunale dei Minori affinché i minori lì non ci stiano, perché è evidente che hanno un progetto di vita che non è detto che venga garantito in un minimo di dignità. Tanto che chi arriva poi al non obbligo, non ci va più. Sulla questione dei soggetti, senza fare politica becera che non ci appartiene, ma noi cerchiamo di arrivare proprio al merito delle questioni, noi auspichiamo che ci sia un'indagine vera e propria per comprendere come sia possibile che una componente di questa famiglia, che è stata di fatto sostenuta dall'attività del Comune, pagata con i soldi dei cittadini, arrivi un giorno a comprarsi un capannone. Con che soldi? Allora lì auspichiamo che parta un'indagine per capire come sia possibile che gli stessi che sosteniamo noi, poi si spostino un giorno e comprino con i soldi loro un capannone per andarci a vivere. Evidentemente la possibilità di autosostenersi e di andare a vivere in maniera diversa in un capannone pagato con i soldi loro, senza stare sulla testa dei cittadini modenesi, c'è! Perché questo è l'altro dato, questo è l'altro dato! Allora noi diciamo: togliamo i minori da lì. Conosciamo le competenze, sappiamo che non è competenza del Comune di Modena togliere i minori, ma lavoriamo affinché sia chiaro al Tribunale che nonostante tutti questi impegni che abbiamo

elencato, nonostante le decine di migliaia di euro spese – io ho fatto un conto, siamo a più di 30 mila euro spese tra tutto, più ci sarebbe anche il costo della bonifica, più c'è il costo di San Pancrazio che ancora non è quantificabile – però davanti a tutto questo non funziona! Allora il Tribunale dei Minori deve procedere togliendo purtroppo quei bambini da lì, perché noi dobbiamo garantire il futuro a quei bambini prima di tutto. Non possiamo dire che dobbiamo garantire il minimo di dignità, attacchiamo l'acqua e poi non attacchiamo la luce perché in realtà noi stiamo facendo altro, cioè cercare di far sì che quel campo non impatti drasticamente sulla città. Questo è stato fatto negli ultimi dieci anni, questa è la realtà dei fatti. Davanti a tutto questo San Pancrazio – e vado verso la chiusura – è un problema innanzitutto perché, dal nostro punto di vista, andavano informati i cittadini, al netto del luogo che non è di pertinenza della parrocchia. Dovrebbe essere della curia, ma non della parrocchia, tanto che il parroco non è stato informato, ma quel terreno tecnicamente non è della parrocchia. Noi abbiamo parlato del parroco perché è stato il primo a preoccuparsene, tanto che c'è stata un'attenzione da parte di tutti i cittadini proprio perché erano arrivati lì. Stamattina sono stato anche a San Pancrazio e vi garantisco che la situazione di quel piccolo terreno sta già iniziando a essere una situazione di un certo tipo. Ci sono i resti del cibo, c'è la roba per terra. Perché? Perché deve essere attenzionato in maniera differente, e comunque abbiamo capito ad oggi che ancora non si sa quanto stiano lì. Andando a chiudere il cerchio, non è facile sistemarli anche perché le altre comunità che sono nelle microaree, non li vogliono. Diciamo, non li vogliono, perché non fanno parte delle famiglie che sono introdotte in un certo tipo, su cui va fatta tutta un'altra analisi e su cui va fatto comunque un calcolo di comprensione di quanto questi soggetti vogliono realmente integrarsi, dato che costituiscono un costo vivo quotidiano sul Comune. In ogni caso questi soggetti non possono essere introdotti nelle altre microaree, questa è la verità. Davanti a tutto questo i dati sono due: per più di dieci anni se hai scelto di pagare la qualunque a questi soggetti, al netto dei bambini, che vanno gestiti in maniera differente. Ovvero, va sollecitato il Tribunale alla comprensione del fatto che non si può procedere così, perché non stiamo dando un futuro a quei cittadini e soprattutto arriviamo al grande paradosso che non sappiamo dove metterli, rischiando che San Pancrazio sia la nuova San Matteo. Davanti a tutto questo è sconvolgente che proprio per tutti questi anni, collega Connola, non ci sia stata quella trasparenza di cui lei è tanto orgogliosa. Se c'è una cosa chiara è che se non ci fosse stata l'attività, se non ci fosse stato il caso di quella signora che purtroppo è deceduta, non si sarebbe fatto niente, niente come tutti questi anni. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. La parola al consigliere Giacobazzi per la sua replica”.

Il consigliere GIACOBAZZI: “Grazie, Presidente. Grazie all'assessora Maletti per la risposta: 27 minuti e 31 secondi di risposta. Le domande erano tante, però anche il tema, come è stato detto da molti colleghi, è estremamente importante. È stato centro di dibattito di tante altre interrogazioni in passato, di tanti altri interventi e soprattutto è stato spalmato in un periodo che va al di là del 2014, cioè quando lei ha citato il momento in cui è stato dato quello spazio alla famiglia. Io credo molto, purtroppo, nel principio delle sliding door: se nel 2012-2013 il Ministro dell'Inclusione Cécile Kyenge non si fosse fatta in quattro per liberare dal CIE i capifamiglia che allora dovevano essere espulsi da questo territorio, da questo Stato, creando un problema per i successivi 14 anni relativamente a tutti i crimini che sono stati indicati prima. Vi sono stati morti, ad esempio quel bambino o quella bambina, adesso non mi ricordo, fu oggetto di un'interrogazione anche quella – morta per la Tachipirina perché aveva febbre alte e hanno cercato di curarla in autonomia proprio perché, come dissi in altre occasioni, c'è il terrore di chiamare i soccorsi, far arrivare un'ambulanza o un pediatra all'interno del campo perché c'erano tante altre problematiche. Abbiamo inoltre la signora è deceduta purtroppo nel tragico incidente/omicidio del mese scorso. Tante cose non sarebbero capitate, non ci sarebbero stati 14 anni di lanci di sassi sulle auto che passavano lungo la Canaletto. Lei prima ha citato le aggressioni o presunte tali subite dal campo, io le cito anche che, passando su quella strada una volta alla settimana, anch'io schivo i sassi quando

passo sulla Canaletto ai 90 all'ora perché in quel tratto è autorizzato quel tipo di traffico. Le problematiche dell'acqua e altre, partendo dalla gravità di queste ultime cose, vanno in secondo piano, però è ovvio che data la tipologia del campo, anche il fatto di pensare di dare in mano a chi ha più precedenti penali per furti di determinati materiali un luogo al di sotto dell'alta velocità, dove i treni passano di sopra ai 280/300 km/h è un'altra cosa che mi chiedo come mai non vi sia mai pensato. Mi sono tornate alla memoria tutte le battaglie a livello nazionale che sono state fatte su quel campo in quegli anni dal senatore Giovanardi, per citarne uno, e altri politici locali. Pare dunque un paradosso che a distanza di così tanto tempo si sia intervenuti così efficacemente perché quello che voi avete fatto – e io ve ne do atto e merito – nel giro di 48 ore, probabilmente potrebbe essere fatto anche 6, 7, 8, 9, 10 anni fa. Voi l'avete fatto in 48 ore adesso, avete spontaneamente o su sprono della Prefettura o di qualche ufficio statale risolto momentaneamente la situazione. Come dissi durante la risposta all'altra interrogazione sulle microaree regolari, occorre evitare che le situazioni degenerino un'altra volta. Sentendo quello che ha detto adesso il collega Negrini, credo che anche lì i tempi per la degenerazione siano brevi. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “La parola all’Assessora per l’intervento conclusivo”.

L’Assessora MALETTI: “Grazie, Presidente. Grazie ai Consiglieri che sono intervenuti in questo dibattito. Darò alcune risposte. Il consigliere Bertoldi diceva che non vanno regolarizzati, vanno rimandati a casa loro. Qui ci sono dei bambini nati a Modena e la legge italiana prevede che al compimento del diciottesimo anno d’età possono fare domanda e, senza valutazione alcuna, gli può essere riconosciuta la cittadinanza italiana, anche se sono figli di genitori extracomunitari. Dunque, in merito all’essere rimandati a casa loro, posso fare questa valutazione rispetto al capostipite. Non spetta solo a me, ma né io né il Sindaco siamo in grado di dare dei fogli di via, comunque questi minori sono nati a Modena. Rispetto al tema di persone deboli, condivido che i soggetti fragili siano le vittime di tutti i reati, indipendentemente da chi li compie. Come ho detto prima, è responsabilità personale il compiere dei reati. Questi bambini hanno degli adulti di riferimento positivi? Alcuni sicuramente no. quello che si è tentato in questi anni è di dargli la possibilità, con la scuola e partecipando a tutta una serie di attività, di avere al fianco degli esempi positivi in modo da poter dare loro l’opportunità di compiere una scelta. Viviamo secondo la mentalità rom? Abbiamo una scelta di vivere in un modo diverso? A volte, anche se anche a me non piace e lo vivo male, la cosa che si può fare è limitare i danni. Nessuno ha la possibilità con una bacchetta magica di farli sparire, di rimandarli a casa loro. C’è un tema di rispetto delle regole, c’è un tema di formazione e di educazione. Nel nucleo familiare di 13 famiglie, perché il capostipite ha 13 figli, non tutti si sono fermati a Modena, per fortuna. A Modena se ne sono fermati due e su quello ha agito il Comune di Modena, anche con tutto un insieme di prescrizioni da parte del Tribunale. Il Tribunale ha lasciato in un caso a entrambi i genitori, nell’altro solo alla mamma la tutela, per cui la maggior parte di scelte che loro possono fare. Il Servizio Sociale tante volte ha compiti di vigilanza – nel primo caso, come ho detto prima, di mettere i bambini con la mamma in una comunità mamma-bambino – ma poi è il Tribunale che decide. Gli allacciamenti abusivi non sono stati fatti neanche per la corrente elettrica, sono stati fatti in altri campi, lì no. Negrini diceva: “Parcheggiare quella famiglia senza atto formale”. Sì, non poteva essere fatto un atto formale verso persone che non hanno un documento, per cui oggettivamente era impossibile formalizzare un atto formale. Cosa è cambiato da allora ad oggi? È una situazione diversa, nel corso degli anni si è riusciti a ricostruire tutto un insieme di storie, soprattutto della mamma, per poter arrivare ad un’emissione di un permesso di soggiorno nel mese di aprile o maggio prossimi. Questo vuol dire poter formalizzare anche tutto un insieme di percorsi. Un’assegnazione di un’area? Un appartamento? Soldi buttati via? Credo di no perché, come ho detto prima, noi non possiamo mandare via queste persone da questo territorio. La cosa che possiamo fare è cercare che loro diventino dei bravi cittadini e delle brave cittadine. È automatico? No, ma sicuramente, in contesti come quello dove erano, è quasi impossibile. Allontanare i bambini è una scelta del tribunale. Per

mia esperienza, allontanare i bambini molto piccoli, togliendo la potestà genitoriale ai genitori, può dare loro delle alternative. Allontanare bambini di questa età fanno sì che spacchino le comunità, il che vuol dire a carico della collettività ripagare tutto un insieme di danni e dopo un po' tornano a casa loro perché scappano. Anche su questo occorre fare delle valutazioni perché le dinamiche sono molto complesse. Metterli in altre microaree? Nelle altre 17 microaree autorizzate, quelle pubbliche, ci sono delle persone di origine nomade di cultura Sinta, mentre questi sono di cultura Rom. Per questo motivo non è possibile inserirli in altre microaree. I Sinti sono italiani e i Rom non provengono dall'Italia. San Pancrazio è la nuova San Matteo? No. Da un lato c'è un tema di tempistica molto diverso, non sono in grado di dire se ad aprile o maggio, ma prima dell'estate comunque quel nucleo viene via da lì. Se c'è una situazione come quella che ha detto il Consigliere, oggi andrò a vedere, visto che finiamo questo dibattito presto, e interverrò. Devo dire due cose rispetto al 5 marzo. Da un lato, non lo so, forse io sono incosciente, però io non ho avuto paura il 5 marzo ad andare in quell'area ed ero solo con Annalisa, non ho chiamato forza e l'ordine. Il 5 marzo, quando sono andata lì, erano preoccupati rispetto ad una situazione che si era creata. Secondo me bisogna cogliere anche queste riflessioni, che spero sia i minori che la mamma abbiano fatto, rispetto alla situazione che si era creata, proprio per cercare di cambiare e migliorare questa dinamica. Come è stato detto anche prima, occorre che noi lavoriamo per la loro sicurezza da un lato e per la sicurezza degli altri cittadini dall'altro, qui o vinciamo tutti o perdiamo tutti. Non credo che sia una dinamica di maggioranza o di minoranza. Sono persone che sono nate a Modena, abbiamo il nostro compito di rendere queste bambine e questi bambini con un determinato futuro, ma le risorse che noi spendiamo, sia economiche ma anche umane, queste producono effetto. Su questo noi stiamo cercando, come detto prima, di mettere al loro fianco degli adulti di riferimento che possano essere un esempio chiaro. Mandarli a scuola non solo perché imparino delle nozioni, ma anche perché imparino a stare in contesti collettivi, in un tema di vivere la nostra città come tutti gli altri bambini che sono nati in altri contesti. Sono illusa? Può darsi, però io finché continuo a crederci, continuo a mettere delle energie perché questo possa cercare di realizzarsi”.

Il PRESIDENTE: “Bene, grazie”.

**PROPOSTA N. 2988/2025 INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ROSSINI (FDI) AVENTE OGGETTO: “LAVORI SULLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO”**

**PROPOSTA N. 91/2025 MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI ROSSINI, NEGRINI, DONDI, FRANCO, PULITANO', BARANI (FDI), GIACOBAZZI (FI), BERTOLDI (LEGA MO), MAZZI (MODENA IN ASCOLTO) AVENTE PER OGGETTO: "REVISIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO"**

**PROPOSTA N. 702/2026 MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA PARISI (MODENA CIVICA) AVENTE PER OGGETTO: RICHIESTA DI STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA MODERNIZZAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO MODENA-SASSUOLO MANTENENDO IL TRACCIATO STORICO SU FERRO**

**PROPOSTA N. 1064/2026 MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI BIGNARDI, LENZINI, POGGI, GUALDI, BARBARI, CARRIERO, CONNOLA, CAVAZZUTI, DE LILLO, DI PADOVA, FIDANZA, FANTI, GIORDANO, MANICARDI, UGOLINI (PD), ABRATE, FERRARI (AVS), SILINGARDI (M5S), BALLESTRAZZI (PRI-AZIONE), AVENTE PER OGGETTO: EVOLUZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA MODENA-SASSUOLO IN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO AD ALTA FREQUENZA FUNZIONALE AL CAPOLUOGO E DI COLLEGAMENTO AL TERRITORIO PROVINCIALE**

Il PRESIDENTE: “Come anticipato all'inizio del Consiglio, passiamo ora all'altro tema, ovvero la ferrovia Modena-Sassuolo. Ci sarà l'interrogazione della consigliera Rossini e poi la presentazione delle tre mozioni. Iniziamo quindi con l'interrogazione e la presentazione, a proseguire la presentazione delle altre mozioni e infine l'Assessore risponderà all'interrogazione e verrà aperto in automatico il dibattito trattandosi di mozioni a cui è collegata questa interrogazione. Ci occupiamo dunque della proposta n. 2988/2025, interrogazione della consigliera Rossini avente ad oggetto: «Lavori sulla linea ferrovia Modena-Sassuolo». Prego, Consigliera.

La consigliera ROSSINI: “Grazie Presidente, buonasera a tutti i colleghi. È un'interrogazione che risale al 7 agosto 2025, quindi mi aspetto che l'assessore Guerzoni mi dica anche perché risponde all'interrogazione il 30 marzo del 2026. Premesso che la ditta Costruzioni Linee Ferroviarie SPA sta eseguendo una serie di interventi sulla linea ferroviaria – ovviamente parliamo di agosto, Modena-Sassuolo – che si concretizzavano in cantieri fissi ubicati presso le stazioni ferroviarie di Formigine, Modena, Manzoni e cantieri mobili lungo l'intera linea. Le attività del cantiere – da quello che risultava nel mese di agosto, quando è stata appunto depositata l'interrogazione tempestivamente rispetto alle segnalazioni dei cittadini e ai fatti che stavano accadendo, assai meno tempestivamente mi viene data risposta all'interrogazione – saranno attive dal 21 maggio 2025 fino al, almeno da quello che risultava, 31 dicembre 2025. Il 26 luglio 2025 sui social il Sindaco dava notizia dei lavori su Via Fratelli Rosselli a seguito di disagi segnalati dai cittadini scrivendo quanto segue: «I lavori di FER, Ferrovie Emilia Romagna, sulla linea Gigetto sono di grande importanza perché riguardano la sicurezza ferroviaria e l'installazione del sistema di controllo di Marcia-treno. Al termine anche dispositivi acustici sui passaggi a livello saranno rinnovati con una diminuzione del rumore». Rilevato che nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato nel 2020, alla pagina 217 si legge: «Il sistema di controllo della Marcia-treno è un sistema di controllo ferroviario che mantiene sotto vigilanza elettronica il comportamento del personale di macchina in base all'aspetto dei segnali ferroviari, alla velocità massima consentita, alla velocità massima ammessa per il treno stesso e ad altri parametri, come grado di frenatura della linea o la capacità. Se da un lato il completamento del sistema di sicurezza e controllo della

circolazione potrà consentire l'interoperabilità del materiale rotabile regionale su tutta la rete e migliorare la sicurezza del servizio, è inevitabile sottolineare l'importante risvolto negativo sulla tratta urbana modenese della linea Modena-Sassuolo derivante da un ulteriore consistente allungamento dei tempi di abbassamento delle sbarre agli otto passaggi a livello, con riverberi rilevanti sui collegamenti veicolari e ciclopedonali dell'area urbana sud della linea». Il PUMS approvato nel 2020 ipotizza «la sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, eventualmente conservando parte o tutto dell'infrastruttura esistente». Negli indirizzi di governo 2024-2029 si legge: «Revisione del servizio ferroviario Modena-Sassuolo trasformando l'attuale mezzo in uno moderno in grado di servire la città aumentando le fermate lungo tutta la linea, in particolar modo nella zona sud della città, con una più elevata frequenza delle corse e al contempo la garanzia di una minore interferenza con la rete viaria, eliminando i passaggi a livello in favore di passaggi semaforici sincronizzati e permettendo l'intermodalità con il caricamento della bicicletta». Quindi premesso tutto questo, tre scarnissime domande a cui poteva essere data risposta molto prima, a mio avviso, consentendo al Consiglio Comunale di parlare prima del tema della linea ferroviaria Modena-Sassuolo. Si interrogano il Sindaco e la Giunta per sapere:

- Il costo complessivo degli interventi programmati da FER nel periodo 21 maggio/31 dicembre 2025 e la finalità degli interventi.
- Se il Comune si è confrontato con i soggetti competenti prima dell'avvio del cantiere oggetto della presente interrogazione e, in caso affermativo, qual è stato il contenuto del confronto.
- Come l'avvio del cantiere si concilia con la volontà espressa negli indirizzi di governo di revisione del servizio ferroviario Modena-Sassuolo e con i rilievi contenuti nel PUMS e richiamati nella presente interrogazione.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie Consigliera, procediamo con le presentazioni. Passiamo alla proposta numero 91/2025, sempre a prima firma della consigliera Rossini e avente ad oggetto: «Revisione del servizio ferroviario Modena-Sassuolo». Prego, per l'illustrazione della mozione adesso”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie, Presidente. Anche questa mozione risale al gennaio 2025, la nostra forza politica ha avuto non solamente nel programma elettorale ma immediatamente interesse per questo tema, quindi la mozione è stata depositata pochi mesi dopo il voto. Nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato dal Comune di Modena si legge quanto segue: «Il tracciato della linea ferroviaria Modena-Sassuolo proveniente da sud interessa all'area urbana di Modena in un primo tratto compreso tra Via Panni e la stazione piccola di Piazza Manzoni. La seconda tratta non presenta rilevanti interferenze con la viabilità in quanto è strutturata con un'ampia porzione di tracciato interrato e, nell'approssimarsi alla stazione centrale, con un tratto in viadotto che consente l'interconnessione con il fascio di binario della sezione stessa. Con riferimento alla prima tratta, già oggi la linea rappresenta una rilevante cesura del territorio che condiziona la permeabilità dell'area sud per la presenza degli otto passaggi a livello che, specie negli orari di punta, creano significativi fenomeni di congestione sulla viabilità principale». Ricordo che il PUMS l'abbiamo approvato nel 2020, eravamo alla Fondazione Collegio San Carlo, lo ricordo bene, durante l'epoca Covid. «Durante le fasi di chiusura dei passaggi a livello inoltre alcune porzioni dell'abitato risultano completamente isolate per tutte le componenti di mobilità compresi ciclisti e pedoni. E ancora, si può dunque prefigurare anche uno scenario che preveda un cambio di tecnologia sull'intera linea a favore di un mezzo più flessibile che sia in grado di sostenere maggiori frequenze e una capillarità territoriale paragonabile a quella delle linee urbane portanti. Sotto questa ipotesi si potrebbero gestire le interferenze con la rete viaria in modo assolutamente meno impattante, mediante intersezioni semaforizzate preferenzialmente con mezzo pubblico. La contestuale realizzazione di nuove fermate e distanze paragonabili al TPL urbano nella tratta Panni/stazione Piccola, avrebbe l'effetto di ampliare certamente il bacino di domanda della

linea». Sin qui il virgolettato del PUMS. Il PUMS evidenziava quindi due scenari di base: mantenimento della tecnologia ferroviaria con la improcrastinabile necessità di individuare e attuare interventi efficaci per la risoluzione degli impatti sull'accessibilità del quadrante sud ovest della città; sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, eventualmente conservando parte o tutto dell'infrastruttura esistente, con evoluzione della parte urbana del tracciato in una delle linee portanti del nuovo TPL urbano della città. Concludendo, sempre il Piano Urbano: «Tra le azioni del PUMS che devono essere applicate fin dal breve periodo, vi è l'attivazione di un tavolo di confronto con i soggetti competenti al fine di individuare una soluzione di rifunzionalizzazione del prezioso corridoio infrastrutturale tra Modena e Sassuolo». Successivamente all'approvazione del PUMS sono stati avviati i lavori per la realizzazione di un sottopasso in Via Panni. I lavori realizzati da FER hanno avuto un costo inizialmente stimato in circa 5 milioni di euro poi incrementato raggiungendo 7 milioni e recentemente, a tale rilevante investimento, il Comune è stato costretto ad aggiungere altri 60 mila euro per la sopravvenuta necessità conseguente alla costruzione del sottopasso di realizzare un nuovo accesso carraio al parcheggio interno al Centro Sociale Anziani Orti, al fine di risolvere le criticità dovute alla conflittualità con il flusso di Via Panni, limitato nella visibilità a causa della presenza, dell'ingresso e dell'uscita del sottopasso. Un errore progettuale, macroscopico, molto evidente, di cui il Comune si è dovuto fare carico. Nel mese di luglio 2023 è stato presentato al Consiglio Comunale da parte dell'Agenzia per la Mobilità uno studio di fattibilità tecnica ed economica lungamente atteso – i finanziamenti MIT risalgono nel 2019 e il bando al 2020/2021 – e volto a proporre un nuovo schema di rete del trasporto pubblico urbano e valutare alternative al treno lungo il corridoio della linea ferroviaria. Facciamo una serie di considerazioni sul sottopasso di Via Panni che ha comportato ingenti costi senza risolvere le problematiche della linea ferroviaria Modena-Sassuolo, tra l'altro contrastando anche con quelle che erano le indicazioni del PUMS. È quindi necessario andare nella direzione della sostituzione della tecnologia ferroviaria con mezzi diversi, e a tale scopo deve essere senza indugio – senza indugio, oggi stesso – recuperato lo studio di fattibilità presentato dall'Agenzia per la Mobilità che è costato non ai modenesi ma all'Italia, perché sono finanziamenti del MIT, 114 mila euro che al momento è nei cassetti di qualcuno senza essere utilizzato. Tutto ciò premesso, rilevato e valutato, il Consiglio comunale impegna il Sindaco e la Giunta a recuperare lo studio di fattibilità dell'Agenzia per la Mobilità al fine di verificare le soluzioni approntate per la linea ferroviaria Modena-Sassuolo anche in termini di oneri economici, ad avviare le procedure finalizzate all'eliminazione dei passaggi a livello della linea ferroviaria e impegna il Presidente della Commissione competente a convocare periodicamente una Commissione dedicata al fine di informare i Consiglieri commissari sull'andamento delle valutazioni tecniche e il sullo stato delle stesse. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. Passiamo alla proposta 702/2026 per la sua illustrazione a prima firma consigliera Parisi, che ha ad oggetto: «Richiesta di studio di fattibilità per la modernizzazione del servizio ferroviario Modena-Sassuolo mantenendo il tracciato storico su ferro». Prego, Consigliera”.

La consigliera PARISI: “Grazie, Presidente. Premesso che la ferroviaria Modena-Sassuolo costituisce un'infrastruttura storica e strategica per la mobilità della città e dei cittadini del distretto ceramico e dell'intero territorio modenese, rappresentando un collegamento fondamentale tra il capoluogo e un'area ad alta vocazione produttiva. La Regione Emilia Romagna, attraverso la Regione e la gestione di Ferrovie Emilia Romagna ha già effettuato nel tempo significativi interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati a migliorare la sicurezza, affidabilità ed efficienza del servizio, tra cui l'installazione del sistema di controllo Marcia-treno e lavori di potenziamento della rete. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti individua nel rafforzamento del sistema ferroviario regionale uno degli assi strategici della mobilità sostenibile, promuovendo il potenziamento della linea esistente, l'incremento delle offerte di servizio, l'integrazione modale e la coerenza tra pianificazione regionale e pianificazione territoriale locale. Le politiche regionali in

materia di mobilità sono orientate alla riduzione dell'utilizzo del mezzo privato, alla diminuzione delle emissioni di inquinamento e al miglioramento della qualità della vita nei centri urbani attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico su ferro. La ripresa della circolazione a pieno regime dopo l'intervento infrastrutturale conferma la volontà istituzionale di valorizzare la linea quale asse strategico del trasporto pubblico locale. Considerato che la funzione sociale ambientale ed economica del collegamento ferroviario tra Modena e Sassuolo è riconosciuto come elemento di coesione territoriale e garanzia del diritto alla mobilità per lavoratori, studenti e famiglie. Le criticità connesse alla presenza di passaggi a livello nel quadrante sud della città richiede soluzioni tecniche e infrastrutturali adeguate, orientate alla riduzione dell'impatto sulla viabilità urbana. Appare necessario integrare la visione regionale con un approfondimento tecnico che valorizza il tracciato ferroviario storico, evitando ipotesi di soppressione o sostituzione infrastrutturali che ne comporterebbero la funzione strategica e l'investimento pubblico già realizzato. Ogni scelta strutturale sul futuro della linea deve essere supportata da un'analisi tecnologico-economica rigorosa, capace di valutare costi, benefici, sostenibilità ambientale e impatto sul sistema complessivo del trasporto pubblico, in coerenza con la pianificazione regionale vigente.

Il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta a richiedere formalmente alla Regione Emilia Romagna e agli enti competenti l'avvio di uno studio di fattibilità tecnico-economico finalizzato alla modernizzazione della linea ferroviaria Modena-Sassuolo, mantenendo il tracciato storico su ferro.

A prevedere che lo studio analizzi in particolare:

- ulteriori interventi infrastrutturali e tecnologici per migliorare l'efficienza, la sicurezza, l'affidabilità e il comfort del servizio;
- soluzioni rivolte alla riduzione dei tempi di attesa dei passaggi a livello e alla mitigazione dell'impatto sulla viabilità urbana, senza modificare il tracciato ferroviario esistente;
- l'integrazione del sistema all'interno di una visione complessiva del trasporto pubblico regionale e cittadino, favorendo l'intermodalità, il coordinamento con il trasporto pubblico locale su gomma e l'incremento delle frequenze.

A richiedere che, nell'ambito della predisposizione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, la linea Modena-Sassuolo e gli esiti dello studio di fattibilità siano oggetto di specifica valutazione in coerenza con gli indirizzi strategici regionali in materia di protezione delle linee ferroviarie esistenti, integrazioni modali, sostenibilità ambientale e miglioramento dell'accessibilità territoriale. A promuovere un percorso di trasparenza e partecipazione, coinvolgendo i territori interessati, le categorie economiche e le associazioni dei cittadini nei processi decisionali relativi al futuro della linea. A garantire un monitoraggio continuo nell'evoluzione dello studio di fattibilità con aggiornamenti periodici alle Commissioni consiliari competenti”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consiglieria. Passiamo alla presentazione dell'ultima mozione sul tema che è la 1064/2026 a prima firma del consigliere Bignardi e ha ad oggetto: «Evoluzione della linea ferroviaria Modena-Sassuolo in sistema di trasporto pubblico sul ferro ad alta frequenza funzionale al capoluogo e di collegamento al territorio provinciale». Prego, Consigliere.

Il consigliere BIGNARDI: “Grazie, Presidente. Leggo tutto lo strumento. Premesso che il trasporto pubblico locale, TPL e comprensivo anche dei servizi ferroviari territoriali costituiscono un componente essenziale per una città sostenibile, competitiva e inclusiva, sia dal punto di vista ambientale sia in termini di qualità della vita dei cittadini. Che la linea ferroviaria Modena-Sassuolo, comunemente denominata Giletto, rappresenta uno degli assi strategici della mobilità provinciale, collegando il capoluogo al distretto ceramico – uno dei principali poli produttivi europei – attraversando uno dei corridoi spostamenti più rilevanti dell'area modenese, con passaggio in due stazioni ferroviarie e svariati ospedali, attraversando l'area urbana più popolosa della città. La tratta Modena-Sassuolo costituisce la principale dorsale di connessione tra il capoluogo e il distretto ceramico, sistema territoriale integrato composto dai Comuni Sassuolo, Fiorano Modenese,

Maranello, Formigine, caratterizzato da forti relazioni economiche produttive e occupazionali con la città di Modena. Il rafforzamento di tale asse rappresenta pertanto un interesse strategico per l'intero territorio provinciale e per il distretto stesso, anche in un'ottica di integrazione intermodale tra il sistema ferroviario e altre forme di mobilità sostenibile. Tale infrastruttura, oltre al collegamento con il distretto ceramico, connette direttamente o indirettamente numerosi poli strategici della città di Modena, tra cui la stazione ferroviaria centrale, la stazione Piazza Manzoni, oggetto di riqualificazione per l'insediamento della nuova sede della fondazione ITS Maker, per esempio, nonché importanti presidi sanitari – Policlinico, Villa Igea, Baggiovara, Ospedale Sassuolo – plessi scolastici, aree sportive, parchi urbani e rilevanti insediamenti produttivi. L'attuale configurazione della linea, coerente con le caratteristiche di un servizio ferroviario locale e con relativo quadro normativo, è caratterizzato da un numero limitato di fermate in ambito urbano, attualmente tre nel territorio comunale di Modena. La linea presenta inoltre 26 passaggi a livello complessivi, di cui 9 nel nostro territorio comunale di Modena, che determinano interferenze con la viabilità locale e criticità per la fluidità del traffico urbano, che tutti conosciamo. Nel 2025 l'aggiornamento obbligatorio del sistema di sicurezza della linea Modena-Sassuolo ha comportato un aumento dei tempi di attesa ai passaggi a livello lungo la tratta. La situazione ha evidenziato ulteriormente i limiti dell'attuale configurazione infrastrutturale della linea, pur essendo stata in parte mitigata da interventi tecnologici e gestionali realizzati da FER e dalla Regione Emilia Romagna. Il trasporto pubblico locale rappresenta una leva strategica per la sostenibilità ambientale, per la competitività del territorio e per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di clima alteranti previste da politiche europee, nazionali e regionali. In numerose città europee infrastrutture ferroviarie analoghe sono state riconvertite o evolute attraverso interventi tecnologici e infrastrutturali in sistemi di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, ad esempio il tram-treno, per dirne una, o metropolitane di superficie, capaci di valorizzare i corridoi, i sedimi ferroviari esistenti – che molto costò installarli – e di operare sia su sede ferroviaria che in ambito urbano. In questo modo si garantirebbe maggiore frequenza del servizio, fermate più ravvicinate, piena integrazione con le reti urbane di trasporto pubblico. Nel corso degli anni sono stati elaborati studi e analisi tecniche sulla tratta Modena-Sassuolo, anche con riferimento a scenari di rivoluzione del principio che costituiscono una base conoscitiva già disponibile da valorizzare per orientare le scelte future. Considerato che il trasporto su gomma, pur rappresentando una componente necessaria della mobilità, costituisce, a causa dell'emissione dei motori endotermici – e pure delle ruote, aggiungerei – una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e acustico nell'area urbana e metropolitana, come evidenziato nell'analisi di ARPA e dai dati contenuti nel PER regionale vigente, che indicano la necessità di rafforzare l'alternatività di mobilità sostenibile. L'evoluzione della linea Modena-Sassuolo verso un sistema di trasporto pubblico su ferro di alta frequenza, quale per esempio di nuovo il tram-treno o la metropolitana di superficie, consentirebbe di incrementare significativamente l'attrattività, aumentando la frequenza delle corse e il numero di fermate soprattutto – quindi con più utenti – mantenendo una adeguata velocità commerciale e riducendo l'impatto sulla viabilità, con l'obiettivo di rendere il servizio realmente competitivo con l'auto privata sugli spostamenti quotidiani. Una simile infrastruttura potrebbe costituire una spina dorsale sul sistema di trasporto pubblico di area vasta, capace di connettere il nostro capoluogo con il distretto ceramico e con altri poli territoriali, come possibili estensioni verso Reggio Emilia, stazione ad alta velocità Mediopadana – che adesso è molto difficile da raggiungere – Carpi, Maranello, Rubiera, utilizzando in larga parte infrastrutture ferroviarie già esistenti o a disposizione. Il ricorso esclusivo alla realizzazione di nuove corsie o al potenziamento dei servizi su gomma, pur rappresentando un utile complemento al sistema di mobilità, non risolve in modo strutturare i problemi di congestione del traffico e di qualità dell'aria, rischiando anzi di aumentare la pressione veicolare sui principali direttivi di spostamento. Abbiamo visto ad esempio Parigi. Il trasporto su ferro rappresenta al contrario una scelta infrastrutturale di lungo periodo, un investimento pubblico strategico altamente sostenibile, la cui riduzione o dismissione comporterebbe la perdita di un patrimonio infrastrutturale costruito in decenni e difficilmente ricostruibile. Il mantenimento e

l'evoluzione delle linee ferroviarie locali costituiscono un investimento coerente con le politiche europee e nazionali di decarbonizzazione, la transizione ecologica con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti, che richiedono un rafforzamento strutturale del trasporto pubblico su ferro. Il preesistente sottofinanziamento del trasporto pubblico e da ultimo il taglio di 70 milioni di euro disposto dal governo nell'ultima manovra di bilancio, rappresentano un elemento di criticità per lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico efficiente e competitivo nel nostro Paese. Ritenuto che la linea ferroviaria Modena-Sassuolo rappresenta una infrastruttura strategica che può evolvere attraverso un percorso di verifica della fattibilità tecnico-economica, volto a valutare i costi di investimento e di gestione dell'infrastruttura in una configurazione evoluta, quindi valorizzando gli studi comparativi già elaborati da AMO verso un sistema di trasporto pubblico in grado di aumentare il numero delle fermate urbane, ridurre l'interferenza con i passaggi a livello e integrarsi pienamente con le altre forme di mobilità sostenibile. Sicuramente nell'individuare la soluzione infrastrutturale più idonea per l'evoluzione della linea Modena-Sassuolo si dovrà ricercare l'opzione più efficace e sostenibile per il territorio, prevedendo il mantenimento del sistema ferroviario, ma superando le criticità legate ai passaggi a livello. Una tale evoluzione consentirebbe di superare l'attuale marginalità del servizio, trasformandola in un'infrastruttura strategica capace di connettere in modo efficiente Modena, il distretto ceramico e altri poli. La dismissione o il ridimensionamento della linea rappresenterebbe un arretramento rispetto ad altri obiettivi della sostenibilità ambientale. La trasformazione dell'attuale Gigetto in un moderno sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza consentirebbe di ridurre il traffico e l'inquinamento, valorizzare il ferro come infrastruttura pubblica. Il dibattito pubblico e istituzionale verso le ultime settimane ha messo in luce criticità reali e manca una convergenza diffusa sulla necessità di non dismettere le linee, bensì di accompagnarle in un'evoluzione strutturale. Evidenziato che nel mese febbraio 2026 con una nota congiunta la Regione Emilia Romagna, i Sindaci presenti alle province e il Sindaco Metropolitano di Bologna hanno avviato il percorso per la creazione di un'azienda unica di trasporto pubblico locale TPL estesa all'intero territorio regionale da Piacenza a Rimini, ad eccezione di Parma. Tale indirizzo politico mira alla costituzione di una solida azienda pubblica, capace di integrare i servizi, valorizzare le esperienze territoriali e rafforzare l'efficienza complessiva del sistema di mobilità regionale. Quindi il Consiglio comunale di Modena impegna il Sindaco e la Giunta a confermare politicamente che la linea ferroviaria Modena-Sassuolo non debba essere chiusa né dismessa, ma orientata alla sua evoluzione verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, individuando sulla base di studi e analisi comparative la soluzione trasportatrice più idonea a rafforzare il ruolo di dorsale della mobilità urbana. A valorizzare, aggiornare gli studi e le analisi già elaborate sulla tratta Modena-Sassuolo, utilizzandoli come base per definire uno scenario di evoluzione del servizio verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, coordinati in un quadro unitario di aree vaste, valutando in una fase successiva possibili integrazioni con nuove tratte e connessioni strategiche. A inserire tra le priorità del confronto in corso tra i territori, Comune e Regione, sul futuro TPL Emiliano Romagnolo l'evoluzione della linea Modena-Sassuolo, detto Gigetto, e in questo contesto a promuovere presso la Regione Emiliano Romagna, FER e i Comuni interessati all'avvio di uno studio tecnico-economico per l'evoluzione della linea verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza. A sostenere la progressiva riduzione e superamento dei passaggi a livello attraverso soluzioni tecnologiche e infrastrutturali compatibili. A inserire nel PUMS e nei futuri strumenti di pianificazione della mobilità del territorio l'obiettivo di evoluzione della linea Modena-Sassuolo, prevedendo nuove fermate urbane e una piena integrazione con il trasporto pubblico. A valorizzare il trasporto ferroviario come elemento strategico di trasporto pubblico, evitando ipotesi di riduzione o sostituzione del servizio sul ferro. A valutare, in una prospettiva di medio-lungo periodo, le possibili estensioni della linea verso Carpi, Maranello, Reggio Emilia fino al collegamento con la stazione AV Medio Padana, nell'ottica di una rete ferroviaria di trasporto su area vasta. A coinvolgere FER, TPER, SETA o l'eventuale soggetto gestore del TPL al suo tempo, la Regione e l'Amministrazione del distretto nella definizione di un progetto condiviso, garantendo una governance territoriale unitaria e riferendo periodicamente alle

Commissioni consiliari competenti in merito allo stato di avanzamento del percorso. Grazie, scusate la lungaggine”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. Ora abbiamo presentato tutti i documenti, la parola all’assessore Guerzoni per la risposta all’interrogazione”.

L’assessore GUERZONI: “Grazie, Presidente. Rispondo alla consigliera Rossini, come da mio dovere rispondo alle interrogazioni secondo l’ordine dei lavori deciso dal Consiglio e dalla Capigruppo. Lo faccio insieme a tutti i miei colleghi e dall’inizio della Consiliatura ho risposto a 54 interrogazioni, quindi questa è la risposta che mi ha chiesto, ora vado alla risposta dell’interrogazione. Per fornire risposta ai quesiti abbiamo chiesto informazioni ai dati FER, che ringrazio per la collaborazione. Il costo complessivo degli interventi programmato da FER nel periodo 21 maggio/31 dicembre 2025 e le finalità degli interventi. Sulla Ferrovia Modena Sassuolo il focus principale dei lavori è stato l’attrezzaggio della linea SCMT, Sistema di Controllo Marcia-treno, dispositivo obbligatorio secondo la legislazione europea che assicura al traffico ferroviario uno standard più elevato in termini di sicurezza. Il costo dell’introduzione della SCMT è quantificabile in 5,7 milioni di euro. Visto l’inserimento del nuovo sistema, FER ha provveduto al rifacimento del piano dei binari alla stazione di Modena Piazza Manzoni per velocizzare l’ingresso e l’uscita dei convogli e al rinnovo degli impianti di segnalamento, ma anche all’eliminazione delle interferenze in Via Fratelli Rosselli tra le linee di contatto della Ferrovia e quelle del filobus cittadino. Infine, un successivo rifacimento del mando stradale, la montata del complesso delle attività soprelencate è molto simile, ma superiore, cioè 5,8 milioni di euro a quelle che citavo prima. A quest’ultima cifra, solo per Modena, vanno aggiunti 500 mila euro come corrispettivo per l’attività di regolazione termica dei binari di Modena Piazza Manzoni. Il Sistema di Controllo Marcia-treno è un elemento di sicurezza obbligatorio a tutela innanzitutto dei viaggiatori e del personale ferroviario in servizio. La sua installazione non è in contrasto né con il PUMS né con i futuri, auspicabili, sviluppi della linea Treno Modena-Sassuolo che la Regione, sia in merito alle infrastrutture sia in merito alle tecnologie, vorrà attuare di concerto con i Comuni interessati. Sottolineo due parole, al di là delle demagogie: infrastrutture e tecnologie, questo è il punto focale della discussione. Tutte le attività di cantiere condotte da FER sul territorio del Comune di Modena si sono svolte regolarmente e con il corretto coinvolgimento di tutti gli enti proposti. Inevitabilmente, durante il periodo di attività di cantiere di Via Fratelli Rosselli, si sono registrate delle criticità di sosta e traffico, ma i tecnici del Comune di FER, insieme alle imprese e alle maestranze – che ringrazio – hanno compresso al massimo possibile i tempi di esecuzione. Aggiungo che, pur rispettando puntualmente le norme di sicurezza ferroviaria e stradale, su nostra esplicita richiesta del Comune, è stata sempre garantita la possibilità di passaggio ciclabile o pedonale durante i tempi e i giorni di esecuzione. A seguito dell’entrata in funzione del sistema SCMT, si sono verificati alcuni episodi critici sull’esercizio della linea, che hanno inciso sia sulla funzionalità del trasporto ferroviario, sia sui tempi di attesa ai semafori. Come Amministrazione comunale di Modena, ma anche i colleghi del distretto ceramico, ci siamo subito attivati nei confronti di Fer e, non dimentichiamo, Trenitalia e Tper, per porre dei correttivi o delle migliorie. Per il nostro territorio c’è stata anche la sospensione e poi il ripristino della fermata Fornaci, che da sempre era utilizzata dall’utenza fragile e dai lavoratori di Villa Igea e del Centro il Nespolo, centro che, come è noto, fa parte del servizio di neuropsichiatria per l’infanzia e l’adolescenza. Abbiamo ascoltato subito quell’istanza, proveniente dai cittadini e dalle strutture sociosanitarie. Abbiamo letto le firme e, portandole al tavolo con la Regione e gli altri Comuni, abbiamo cercato di trovare una soluzione. Infatti, dallo scorso novembre 2025, FER e gli altri enti responsabili del servizio hanno preso provvedimenti tecnici per limitare i tempi di chiusura dei passaggi a livello della tratta tra Baggiovara Ospedale e Formigine. Tali provvedimenti, pur dando benefici oggettivi ai tempi di attesa delle auto ai PL, hanno provocato perturbazione alla circolazione dei treni, la cui puntualità infatti lungo tutta l’asse è scesa a percentuali tra il 75 per cento e l’80 per cento, che ovviamente non vanno bene. Per ovviare

a questi inconvenienti, da febbraio 2026 sono stati ritoccati di qualche minuto i tempi di percorrenza di alcune tratte della linea. I dati di puntualità della linea da febbraio/marzo 2026 sono molto migliorati, posizionandosi intorno al 95 per cento di puntualità. Su questo fronte è fondamentale continuare a monitorare il lavoro degli enti gestori e del servizio della linea, a tutela dei cittadini, pochi o tanti che siano, che utilizzano quotidianamente quella linea. Nel percorso di confronto che ho appena sintetizzato, mi permetto di richiamare un momento molto significativo, significativo perché è stato un momento politico, di indirizzo, l'incontro tra la Regione, i Comuni, FER, Trenitalia e Tper del 22 gennaio 2026 a Suolo. Sono andato personalmente, con l'assessora Priolo, prendendo il treno, a fare un confronto con i colleghi, al seguito del quale è stata decisa definitivamente la rimodulazione che ha portato ai miglioramenti dell'utilizzo della tratta. Lo sottolineo questo perché in quell'occasione ci si è ritrovati per assumere un indirizzo politico su un problema e si è usciti con un avanzamento positivo, lontano dalle demagogie o dagli interessi dei singoli Comuni su un'infrastruttura più ampia. Ritengo, anche per le discussioni di oggi e del futuro, che quel metodo della discussione ampia tra territori, Regione e, perché no, anche il Governo nazionale, sia l'unico modo possibile per rinnovare e proporre nuove soluzioni utili al trasporto pubblico. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Assessore. Come detto, apriamo il dibattito unico sull'interrogazione e sulle tre mozioni, al termine del quale l'interrogante potrà e dovrà avere il diritto di replica e l'Assessore farà l'intervento conclusivo prima del voto. Quindi è aperto il dibattito e invito i Consiglieri a prenotarsi. Prego, consigliera Ferrari”.

La consigliera FERRARI: “Grazie Presidente. Modena, insieme ai Comuni limitrofi, Sassuolo, Fiorano, Formigine e Maranello, e ai rispettivi sistemi produttivi, formano oggi un sistema territoriale integrato caratterizzato da forti interdipendenze economiche, sociali e ambientali. All'interno di questo sistema sappiamo che Modena è fortemente legata al distretto ceramico di Sassuolo, che è uno dei motori principali di tutto il territorio e che spesso dà lavoro a moltissimi modenesi e viceversa. La mozione che abbiamo portato che verrà portata negli altri 5 Consigli comunali di questi territori interessati dalla linea ferroviaria Modena-Sassuolo, parte proprio da questa consapevolezza: che i cittadini si spostano continuamente da un luogo all'altro di questi territori così interconnessi, quindi vogliamo e dobbiamo trovare delle soluzioni coordinate e dire di no ad interventi frazionati, no alla mancata cooperazione, no a mancare l'opportunità di migliorare davvero la qualità di vita e di spostamento dei cittadini. Servono soluzioni moderne, efficienti e sostenibili che permettano di muoversi meglio tra poli produttivi, città e grandi nodi ferroviari. Il trasporto pubblico oggi è uno degli strumenti più importanti che abbiamo per migliorare la qualità di vita, ridurre il traffico, migliorare l'aria e rendere il territorio più attrattivo per chi ci vive, studia e lavora. Per questo dobbiamo essere onesti su quello che funziona e non funziona, e oggi l'attuale linea Modena-Sassuolo presenta criticità notevoli, ben note a tutti e soprattutto nella zona sud, dove i passaggi a livello creano rallentamenti e disagi, in particolare nelle ore di punta. Non è un caso, lungo la linea ci sono 26 passaggi a livello, di più 9 dentro il territorio del Comune di Modena. Non è un problema da poco. I treni sono vuoti o semivuoti e le corse troppo lente rispetto allo stesso tratto percorso in auto. Allo stesso tempo non abbiamo un collegamento diretto ed efficiente con la stazione AV Mediopadana e questo ci penalizza, ci rende meno competitivi e complica i collegamenti con il resto del Paese. Se guardiamo la situazione, continuare così non sembra la soluzione migliore. Queste sono priorità da risolvere. La cosa positiva però è che non partiamo da zero e già molti passi sono stati compiuti in questa direzione. Finalmente è arrivata una legge a livello nazionale che da settembre 2025 ci dà il perimetro in cui è possibile questa trasformazione di Gigetto. Inoltre il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del 2020 apre già alla possibilità di trasformare la linea Modena-Sassuolo anche con tecnologie diverse, e di renderla una delle direttrici principali del trasporto pubblico cittadino. Soprattutto abbiamo i quattro studi di fattibilità dell'Agenzia per la mobilità del 2023, che hanno identificato quattro

possibili scenari che ci danno una base concreta su cui ragionare forse senza dover ricorrere a nuovi ulteriori studi, ma potendo contare su quelli risparmiando anche tempo e risorse. Infine è appena nato il progetto per la creazione di un'azienda unica di trasporto pubblico locale estesa all'intero territorio regionale da Piacenza a Rimini. Iniziativa che ha preso avvio proprio a febbraio 2026 con una nota congiunta tra Regione e Sindaci, Presidenti delle Province e Sindaco di Bologna. Date tutte queste condizioni, l'iniziativa che chiede la mozione è di recuperare in un tavolo insieme ai territori interessati dalla Modena e Sassuolo i quattro studi di fattibilità dell'Agenzia per la Mobilità che capire quale può essere il migliore, tenendo conto delle esigenze della città da cui a mio parere discendono alcuni indirizzi e priorità che devono guidare la scelta di un progetto anziché un altro. Quali sono queste priorità e questi indirizzi? Sicuramente che Giletto deve diventare anche un servizio interurbano aumentando le fermate, in modo che a fianco al lento trasporto degli autobus – che però fanno tutto il giro e hanno la possibilità di fare tutte le fermate – alcune zone strategiche siano invece collegate direttamente in un modo veloce da un tram che dia la possibilità di passare da una parte all'altra della città in un modo comodo, veloce ed ecologico. Questa può essere la nostra chance di avvicinarci a qualcosa di simile a quello che avviene in molte altre città di dimensioni simili a Modena che hanno già un tram. L'indirizzo numero 1 è che la soluzione prescelta deve guardare allo spostamento interurbano. Numero 2, la soluzione prescelta dovrà contemplare la sostituzione dei passaggi livello con più veloci impianti semaforici con altre tecnologie per evitare il blocco del traffico. Di conseguenza, già da ora, bloccare nuovi sottopassi e sovrappassi che per il momento non si stanno dimostrando risolutivi. Numero 3, la possibilità di estensione fino alla provincia andando oltre al tratto attuale e andando fino a Maranello e Vignola. Numero 4, e dico quello che secondo me è fondamentale dal mio punto di vista, è trovare una soluzione che sia competitiva con l'utilizzo dell'auto. Se questo non avviene rischiamo un treno vuoto, perché attualmente prendere l'auto, anche in un orario di punta, conviene sempre rispetto a Giletto. Adesso non so chi di voi fa questo tratto, negli orari di punta ci si mette 35-40 minuti, con il treno ce ne vogliono 42-43 minuti. Rischiamo un treno vuoto se non garantiamo un trasporto più veloce, perché poi dobbiamo anche ricordarci che bisogna andare a prendere il treno e dal treno bisogna andare alla destinazione successiva. Ecco, il mio suggerimento non è quello di prevedere dei mezzi supersonici che magari non sono disponibili, non sono negli scenari previsti anche da questi quattro studi di fattibilità. Si potrebbe invece provare, avendo la possibilità di aumentare la frequenza delle corse, prevederne alcune dirette che si fermino soltanto in due o tre stazioni principali, non facendo 11 fermate. Questo confido che possa ridurre di moltissimo le tempistiche. Chiaramente non ho delle conoscenze tecniche approfondite, quindi questa è una proposta, un suggerimento e chiedo che venga valutato. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, consigliera Ferrari. Prego, consigliere Mazzi”.

Il consigliere MAZZI: “Grazie Presidente, buonasera a tutte e a tutti. Parliamo del tema della tratta Modena – Sassuolo, ma intanto chiariamo perché a volte girano delle notizie, parlando con la gente, un po' fuorvianti. Leggendo chiaramente le mozioni che sono state presentate oggi, è chiaro che nessuna di queste prevede la dismissione della linea Modena-Sassuolo, perché avere una linea percorribile solo da mezzi dedicati che corre all'interno della città è una risorsa preziosa che va valorizzata per Modena. Avere un corridoio infrastrutturale dedicato dove non circolano mezzi privati è un valore che va assolutamente tenuto, quindi stiamo parlando – e qui invece emergono delle differenze molto significative – su come migliorare e potenziare un valore che c'è già per Modena. Non stiamo dunque parlando del se ma del come. Le problematiche sono state accennate anche prima dalla consigliera Ferrari: numero di passeggeri modesti al di fuori degli orari di punta per questa linea, la quale oggi, per com'è, garantisce soprattutto un flusso di lavoratori da e verso Sassuolo. Sostanzialmente per la città questa linea rappresenta soprattutto – per chi vive solo a Modena o comunque non è interessato andare a Sassuolo – un disagio e nessun beneficio. Infine troviamo il problema dei passaggi a livello che, tra l'altro, in alcuni casi si manifesta in maniera

eclatante: pochi giorni fa mi segnalavo una persona 16 minuti che ha dovuto aspettare in Via Contrada, a fronte della presenza di un'ambulanza che dovrà passare, che rischiano davvero di essere qualcosa di estremamente disagiata, su cui dopo se riesco volevo ritornare un attimo. A fronte di questo è stato citato questo studio di AMO – non fatto da AMO ma alcune società specializzate – nel 2023, il quale dà già delle indicazioni chiare. Questo mi sorprende perché non viene riportato, ovvero dice che ci sono due strade preferibili per cambiare la situazione, per migliorarla, per potenziarla e che danno una migliore efficacia in termini di maggior utilizzo della linea a fronte di minori costi sostenuti per una trasformazione che comunque ci deve essere. Sono il BRT, Bus Rapid Transit, oppure il NEXT, sistema modulare a guida autonoma umana. È un sistema, tra l'altro, che ha meno problemi di altri a interconnettersi e ampliarsi ad altri tratti, per cui ad esempio ha meno problemi rispetto a una linea chiaramente su rotaie ad estendersi anche fino a Maranello, in modo tale da servire tutta l'area Pedemontana, Sassuolo e Fiorano in parte limitate come attualmente. Il bus ha la possibilità di aumentare il numero delle fermate e quindi inizia a diventare una proposta interessante anche per i modenesi. Faccio fatica in questo a vedere, rispetto alle proposte sia del Modena Civica sia di quelle della maggioranza dove si esalta il discorso del ferro, a fronte di uno studio del genere perché dobbiamo intestardirci ad andare verso una soluzione basata appunto sull'utilizzo di rotaie. Bignardi parlava prima della negatività del trasporto su gomma, ma oggi nel 2026 il trasporto su gomma può essere fatto anche con linea filoviaria, può essere fatto con mezzi elettrici, quindi l'inquinamento che è causato dai mezzi a motori endotermici può essere ridotto, può essere ovviato anche con questi sistemi qui. Oggi invece arriviamo con una mozione – faccio riferimento a quella della maggioranza – che propone di riprendere in mano la situazione, rifare nuovi studi partendo da quello di AMO e vediamo dove andare. AMO però ci dà già un'indicazione, nel frattempo sono passati due anni e mezzo da quello studio, siamo ancora fermi e dobbiamo tornare a parlarne. Perché si vogliono dire queste cose? Tra l'altro, nel frattempo, a Rimini hanno fatto fare il Metro-Mare basato sul BRT, quindi non è una soluzione così impensabile, da questo punto di vista. Richiede investimenti senz'altro, ma lo studio AMO dice che anche la ferrovia ha bisogno di potenziamenti perché ha bisogno di più stazioni di interscambio ad esempio, quindi ha altrettanto degli investimenti importanti se si vuole modificare in alta frequenza. Sinceramente spero di essere smentito, sono contento che fino a poco fa c'era il Sindaco presente, ma ciò che leggo in questo è che rispetto agli indirizzi di governo che si è voluta dare questa maggioranza si sta facendo un passo indietro. Difatti gli indirizzi di governo parlano esplicitamente di trasformare l'attuale mezzo, cioè il treno, in uno moderno con varie soluzioni, quindi abbandonando appunto il treno, in grado di servire la città aumentando le fermate ed eliminando i passaggi a livello in favore di passaggi semaforici sincronizzati, cosa che chiaramente col treno non è possibile. La mozione di oggi non chiude le porte alla soluzione treno, si lascia aperte tante strade sulla soluzione ferro, che può essere il treno, può essere il tram e così via, perché dice: «Evoluzione verso un sistema di trasporto finito su ferro ad alta frequenza». Addirittura rimanda a dire non più eliminazione dei passaggi a livello, ma progressiva riduzione e superamento dei passaggi a livello. Quindi ancora una volta abbiamo detto che volevamo lasciare la ferrovia, scegliamo invece una mozione dove la ferrovia non l'abbandoniamo, la teniamo tra le varie opzioni disponibili. I modenesi hanno dunque sostenuto una maggioranza che vuole andare verso soluzioni che consentono finalmente di abbandonare i passaggi a livello, ma oggi si trovano delle emozioni che dicono una cosa diversa. Ci si vuole lasciare aperte tutte le porte, anche perché si capisce un po' dalle righe che probabilmente non decide Modena ma Bologna. È un modo di smentire il programma senza dirlo, quindi rispetto a questo l'impressione è che alla fine è Tper che ha il pallino in mano, si vuole andare verso una direzione e Modena non riesce a far cambiare la direzione che da altre parti è stata data a maggior ragione. Volevo citare, ma non c'è tempo, che in realtà la Regione e Tper hanno già scritto questo nei comunicati, hanno speso 7 milioni per il cantiere di Via Panni e l'hanno fatto perché la ferrovia vuole rimanere. Si è concluso un cantiere, c'è scritto, per la messa in sicurezza del passaggio a livello in funzione del fatto che deve rimanere questa soluzione qui. Sarebbe bello invece che Modena, nel momento in cui si apre il cantiere invece SETA Tper – in

teoria non si può andare in altre strade, ma il realismo ci fa dire che probabilmente si andrà in quella direzione – pongono sul piatto il tema della Modena – Sassuolo. Nel momento in cui si va a ragionare di direzione e dare al trasporto pubblico e locale nei prossimi anni, deve porre sul piatto la trasformazione della Modena Sassuolo, perché o si fa adesso questo ragionamento o non si può fare più. Concludo con un'ultimissima cosa, scusate ma penso sia importante: ragioniamo anche che c'è un problema di sicurezza e di salute dei cittadini non indifferente. Non lo sento richiamare, ma purtroppo oggi ci sono a Modena tre vie che sono Via Treviso, Via Ferrini, Via Vicenza, nonché un'intera area che è quella di Via Mantegna e alcune laterali che sono Via Simonazzi, Via Valli, Via Modigliani, Via Carpaccio, Via Martini, che contengono nel loro interno una scuola dell'infanzia, una primaria, una secondaria di primo grado, nonché numerosi condomini molto grandi, che sono tutte intercluse, hanno un'unica via di accesso che guarda caso attraverso Modena-Sassuolo. Quindi, in caso di chiusura dei passaggi a livello, come avviene adesso, per diversi minuti, si possono creare problemi di sicurezza importanti. Pensiamo a un'ambulanza che deve intervenire in quei luoghi, pensiamo ai vigili del fuoco. Non vogliamo arrivare a questioni che arrivano sul giornale o meno, ma noi abbiamo la necessità di andare verso un sistema diverso da quello della ferrovia anche per ragioni di sicurezza dei cittadini, perché tra l'altro – guarda caso è fatta male la città in questo senso – abbiamo creato delle aree problematiche come punti di accesso. Rispetto a questo, il mio auspicio davvero sarebbe che la maggioranza riconsiderasse la propria mozione rispetto al fatto che probabilmente in questo momento l'andare verso la ripresa dello studio di AMO ci farebbe guadagnare soldi, tempo, salute e sicurezza. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. Prego, consigliere Ballestrazzi”.

Il consigliere BALLESTRAZZI: “Signor Presidente, questa sera mi sembra strano perché mi sento d'accordo in parte con una cosa che ha detto il consigliere Mazzi. È vero che siamo diventati amici su Facebook, ma c'è una cosa diversa subito: riguardo il fatto che la maggioranza cambi idea, vorrei ricordare a Mazzi quello che diceva il grande giornalista Mario Missiroli, ovvero che solo i matti hanno le idee fisse. Sa, consigliere Mazzi, questo dibattito va avanti da un po', non è cominciato ieri. Lenzini ha detto che dura da vent'anni, ma no: dura da settant'anni, perché la decisione della soppressione della rete ferroviaria ha un nome e un cognome: si chiama Lenzotti che era un Assessore provinciale che decise che ci volevano gli autobus. Addirittura Lenzotti non voleva i filobus a Modena perché i fili davano fastidio e non poteva vedere il cielo. Quindi, come vede, va molto lontano, tant'è che sono state soppresse la linea di Mirandola e la linea di Vignola che io ho fatto in tempo a frequentare. Mi ricordo un lunedì di Pasqua con gli amici andammo a fare una scampagnata a vedere la fioritura, prendendo il trenino. Poi il nome Giletto, perché sul busillis di tutta la questione, cari amici, bisogna che siamo seri. È inutile che noi ci spertichiamo lanciandoci sulla strada della sostituzione tecnologica, come ha detto la consigliera Rossini. Noi non siamo dei tecnici e non siamo neanche dei pirla. Ho sentito, sa? Malgrado l'età, le orecchie ce le ho buone. Il nome Giletto nasce perché in una seduta del Consiglio comunale notturna – perché allora la gente lavorava e i Consigli comunali si facevano dalle 9 in avanti – alle 4:30 della mattina c'era una spaccatura come quella di oggi, trasversale, completa nel Consiglio comunale. C'era infatti chi voleva, come ha detto lei, la sostituzione tecnologica – eravamo noi repubblicani che volevamo la metropolitana leggera che girasse su una pista di cemento e in gomma – e altri invece che sostenevano il falso ideologico. Secondo questi ultimi la linea doveva rimanere treno perché doveva essere adibita a trasporto di persone e merci. Questo è un falso ideologico che dobbiamo risolvere. Allora c'era un significato, consigliere Mazzi, vedo che lei dice di sì. Fu trasversale perché c'era un signore che si chiamava Pio Generali che seguiva la logistica della Fiat, aveva tutti i trattori a Casinalbo per cui non gli potevano tirare via la ferrovia che passava di fianco al suo campo. Questo ci ha bloccato. Alle 4:30 non eravamo d'accordo, chi diceva treno, chi diceva metropolitana leggera. Il Sindaco Rinaldi, che aveva una marcia in più di tutti gli altri, ha detto: “Diamogli un nome: Giletto”. Il nome è salto fuori da lì, il 1991, quindi è un po' che ne discutiamo.

Torniamo al discorso precedente. Cosa vogliamo fare noi di questo? A cosa deve servire? Servire alle merci è assurdo, ci sono stati degli investimenti che sono stati fatti a Dinazzano e nel nostro nuovo scalo merci. Soprattutto purtroppo – e ripeto, purtroppo – considerando che la delocalizzazione dei processi produttivi porterà sicuramente una contrattura del traffico, io non vedo che sulla ferrovia viaggino dei pallet di ceramiche. Li vedete voi? Io no, e questo è il primo assunto. Il secondo assunto è quello di decidere se vogliamo privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato. Se vogliamo privilegiare il trasporto pubblico, dobbiamo usare delle misure non dico coercitive, ma molto rigorose nel regolamentare, perché altrimenti il trasporto pubblico non sarà mai concorrenziale. Quello che deve trasportare la linea, perché vogliamo difendere la funzione indipendentemente dalla scelta tecnologica, è il trasporto di persone in modo rapido. Rapido, altrimenti noi perderemo qualsiasi possibilità. Sul piano immediato è possibile ottenere delle migliorie? Mi veniva in mente proprio adesso, ascoltando il consigliere Mazzi che parlava della zona Treviso, Via Ferrini, Vicenza, Padova. Se il problema è quello, con un investimento modesto si potrebbe fare una fermata a fianco della Via Fratelli Rosselli, soprattutto in considerazione del fatto che alla mattina la linea serve per gli studenti, poi fare da lì un trasporto. Vedete, fantasticare che questa linea possa raggiungere la stazione Mediopadana, non lo so, la Gare de Lyon, questi sono tutti sogni. Ha ragione Mazzi, noi facciamo i conti senza l'oste: purtroppo la partita impegnativa è quella che si gioca non qui, ma a Bologna, sull'assetto societario, sulle partecipanti, che sono un altro cancro di questa riforma democratica che il Titolo V ci ha regalato. La partita grossa si gioca lì. È chiaro che tutti vorremmo la linea perfetta, ma purtroppo non è possibile. Se passa il concetto sostenuto dalla consigliera Rossini, che potrebbe anche essere interessante, della sostituzione tecnologica – mi piace questa cosa qui – allora sì che si potrebbe pensare a un allungamento della linea sul tessuto urbano, perché che serva solo il modesto urbano è una follia da un punto di vista economico e di produttività. Un prolungamento urbano che vada oltre la stazione grande, la stazione dei treni e che arrivi utilizzando il percorso della vecchia ferrovia storica fino a Cittanova, dove ci sono i centri commerciali, in un processo di integrazione totale. Sarebbe interessante, perché la storia è impegnativa, consigliere Mazzi. Quando cercammo di fare il cambiamento nel 1991 era impossibile perché avevamo il treno che andava a 600 volt, l'avevamo in concessione, non eravamo proprietari. C'era una ditta che si chiamava Casalalta, che poi è finita in Fierè, ci sono stati ostacoli anche a livello ministeriale di altra natura. Il problema è di ragionare concretamente su quello che si vuole fare. Una grande occasione di cui io mi assumo una parte non dico di responsabilità perché non contavamo niente, però di scelta sbagliata degli anni '70 fu di avere contrastato un'ipotesi pensata da Germano Bulgarelli, al quale chiedo scusa con 50 anni di ritardo. Quest'ultimo aveva ipotizzato una scelta fondamentale per Modena che era il famoso asse attrezzato e che doveva risolvere i problemi di Casinalbo. Doveva essere una grande strada che seguiva grosso modo nel tessuto urbano il percorso di Viale Italia con un asse ferroviario in mezzo in collegamento – l'aveva pensato negli anni '70 – Sassuolo, Modena, Carpi. Noi opposizioni ci lanciammo contro, sostenuti anche dalla stampa, facendo un pessimo servizio alla città. Se avessimo avuto più intelligenza, più attenzione allora, forse non saremmo qui oggi a discutere di queste cose. Il problema è molto complesso. Visto che abbiamo passato una settimana di grande festa, noi della maggioranza, per la vittoria del referendum, volevo regalarvi dei magoni – poi mi hanno detto che non si conservano, perché a Modena si mangiano i magoni nei pacchettini, con un bel nastro – ai tre capigruppo della minoranza, ma mi hanno detto che non si può fare e non lo faccio. Però ecco, su un tema del genere, in ossequio alla serietà del tema stesso, ai costi e alle prospettive, forse sarebbe bene a fare un sondaggio e un referendum grande per capire cosa vuole la gente, sgombrando il campo dai falsi miti. Quando si dice: «Togliamo le macchine e l'inquinamento», dobbiamo ricordarci che l'inquinamento d'automobile è il 12 per cento. Questi sono dati scientifici, non sono chiacchiere, però il problema è della circolazione, perché ci sono delle zone di Modena che, nelle ore faticose, sono completamente imbottigliate. Su questo tema così serio, così impegnativo, così oneroso, sentire la voce dei cittadini forse non sarebbe male”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Ballestrazzi. Prego, consigliere Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Grazie Presidente. Io parto innanzitutto dando risposta all'assessore Guerzoni per quanto riguarda il ritardo con cui è intervenuto su questo argomento. Assessore, le interrogazioni e le mozioni vengono messi all'ordine del giorno quando gli uffici e gli Assessori sono pronti. Io sono sicuro di non essere smentito, partecipo alle Conferenze dei Capigruppo e normalmente chiediamo: «Quell'interrogazione perché non ha ancora avuto risposta?», «Perché gli uffici non sono ancora pronti». È lei che deve darsi una mossa, come si dice. Le ricordo che lei ha anche l'obbligo di rispondere alle interrogazioni che vengono predisposte dai Consiglieri, quindi qui c'è una carenza da parte del suo Assessorato. Ne prenda atto. Poi ci sono delle cose che bisogna mettere in chiaro. Nel suo intervento lei ha detto che fa poca differenza se Gigetto è pieno o è vuoto, se c'è molta gente o c'è poca gente. Come non fa differenza? Fa differenza eccome, perché la sostenibilità di una linea è legata al fatto se è utilizzato oppure no. Se una linea ferroviaria porta 3-4 persone, capite che nulla è sostenibile: i costi, i problemi che provoca la presenza di una linea di questo genere. Facciamo dei ragionamenti che valutino bene anche quelli che sono i vantaggi che porta una cosa di questo genere qui, altrimenti non andiamo da nessuna parte. Una cosa che invece secondo me è molto importante di questa linea, è che fondamentale collega tre strutture sanitarie importanti. Consideriamo che molte delle persone fragili che vanno in una struttura sanitaria, spesso non hanno la possibilità di utilizzare dei mezzi propri. Quando parlo delle strutture sanitarie mi riferisco a Policlinico, Villa Igea, Nespolo e chiaramente Baggiovara. In particolare, per quanto riguarda Villa Igea e Nespolo, dove ci sono persone che spesso devono utilizzare dei farmaci che non gli consentono di guidare le auto, avere un mezzo a disposizione... Scusate però, voi del PD, se mi volete ascoltare mi ascoltate, perché state parlando. Se non vi interessa, potete anche uscire. È da tre ore che state parlando a voce alta. Se ascoltate va bene, altrimenti fate qualcos'altro, andate a fare un giro, scusatemi. Vale per tutti, certo”.

Il PRESIDENTE: “Continui, per piacere”.

Il consigliere BERTOLDI: “Sento questo brusio che dà fastidio”.

Il PRESIDENTE: “Va bene, però vale per tutti. Vai avanti e recuperi il tempo”.

Il consigliere BERTOLDI: “Un'altra questione importante è legata a quello che ha detto prima il consigliere Bignardi, il quale effettivamente ha messo insieme due cose che secondo me sono inconciliabili. Da una parte c'è lo studio di AMO che, leggendolo, enfatizza il vantaggio di avere un percorso su gomma e non su ferrovia. Dall'altra parte lui promuove la ferrovia, quindi c'è una contraddizione leggendo questo studio e guardando i grafici dove ci sono i vantaggi di una soluzione rispetto a ciò che propone. A mio avviso anche su questo occorre chiarirsi. L'altra questione che volevo sottolineare è in merito a ciò che ha detto l'Assessore ovvero che adesso i treni sono più puntuali. Grazie, hanno ridotto i tempi di percorrenza e quindi è più facile che i tempi vengano mantenuti, ma ridurre i tempi di percorrenza non è una cosa positiva. Noi dobbiamo guardare verso l'alto, se abbiamo obiettivi di un servizio che funzioni e sia efficiente, abbiamo bisogno che il trasporto che sia veloce. Se paragoniamo l'utilizzo del mezzo privato a quello di un servizio pubblico, a quel punto uno sceglie più facilmente di utilizzare la macchina. Sono stati fatti gli errori gravi in passato, perché effettivamente abbiamo speso dei soldi per fare il sottopassaggio di Via Panni quando non era lì il grosso del problema, il quale era invece legato al passaggio di Via Morane e Via Contrada. I problemi non solo sono rimasti, si sono acuiti perché adesso i tempi di attraversamento del passaggio a livello si sono allungati moltissimo, creando grossi problemi. In particolare per Via Contrada, ne ha fatto cenno prima il consigliere Mazzi, ci sono dei problemi perché lì vicino c'è una scuola, e la chiusura del passaggio crea problemi a tutti i genitori che portano i figli a scuola, che spesso devono stare un quarto d'ora fermi in auto, tra l'altro quasi tutti

con i motori accesi, con i bambini che si respirano lo scarico delle auto. Questo crea problemi anche per i mezzi di soccorso, spesso le ambulanze che devono andare a Baggiovara devono fare inversione e scelgono una strada alternativa per poter arrivare all'Ospedale. Capite che questo problema va risolto. Credo che oggi si sia arrivati ad un momento in cui bisogna fare delle scelte: o il trasporto su gomma utilizzando questo percorso, o la strada del ferro, però una scelta va fatta. Sicuramente deve essere una scelta che vada nella direzione dell'agilità, di qualcosa che sia più veloce e che possa essere, se vogliamo usare il ferro, qualcosa più simile ad una metropolitana leggera oppure a una specie di tram, altrimenti pensare ad un trasporto via gomma. Qualcosa dobbiamo farla perché così non va, non è sostenibile la situazione. Io non ho capito, e questo lo dovete dire voi, se ancora non riuscite a decidere, perché non ne avete ancora definito nulla. Ci troviamo in una situazione molto poco chiara, quindi siete voi che non volete decidere o non sapete decidere, oppure il problema è che chi decide è qualcun altro che non è a Modena. Il problema, dunque, è che Tper vuole imporre qualche cosa, e noi dobbiamo fare gli spettatori, e in realtà non possiamo fare in modo che Modena prenda le proprie decisioni sul proprio territorio.

Il PRESIDENTE: “Grazie Bertoldi, ero già avanti. Bignardi, toccherebbe a te, prego”.

Il consigliere BIGNARDI: “Grazie Presidente. Volevo solo dire al Consigliere che anche mentre parlavo io è capitato che mi parlassero sopra, gli stessi del mio partito, può capitare. Parliamo anche delle cose che ci diciamo qua. L'Assessore alla scuola si vede, si inizia a vedere. Va bene, vado avanti. Un'altra cosa interessante, va bene facciamo Hyperloop, facciamo Modena Hyperloop. Chi ce li mette i soldi? Cerchiamo di essere realistici. È chiaro che il fatto che ci sia del ferro è un elemento che non possiamo non considerare, perché l'installazione del ferro ha un costo altissimo. Quindi nel momento in cui c'è del ferro ci dobbiamo domandare: lo vogliamo proprio togliere? Se la risposta è sì, ci ridomandiamo: lo vogliamo proprio togliere? In due giri va fatta questa analisi, perché quando abbiamo studiato i documenti, non è proprio vero che da quel documento esce che consigliano la gomma. Si dice che ci sono delle positività anche legate alla gomma, ma non è quello che ne esce in maniera diretta. Perché io personalmente non mi trovo d'accordo con la gomma? Perché, al contrario di quello che ha detto il nostro collega prima, che ha dato dei dati sbagliati, il 25 per cento dell'inquinamento deriva dal trasporto, e non il 10 o il 15, ma il 25. Di questo 25 per cento, quindi un quarto di tutte le porcherie che ci risparmiamo, il 50 per cento è dato dal motore a combustione, l'altro 50 per cento dopo tutto ciò che non è combustione, quindi i freni, le gomme e tutto il resto. Quindi dobbiamo porci il problema se lo strumento su cui il nostro bagianino va in giro ha le ruote oppure no, perché se mi fa respirare del ferro non mi succede niente, altro discorso è se mi fa respirare della gomma. Per fare un esempio, la gomma – tiro fuori le mie competenze da bravo fermino in chimica – ci sono gli idrocarburi policiclici aromatici, che non sono proprio simpatici, cioè quello che veniamo volgarmente definito nerofumo, c'è il cadmio che ci fa tanta paura ma è molto peggio lo zinco, che ci sta più simpatico perché è un oggetto che consideriamo più vicino a noi, ma inquina le acque. C'è un prodotto che si chiama GPD equinone che è molto tossico perché inquina le acque, c'è lo zolfo dentro le gomme che serve per vulcanizzare. Le gomme sono un po' una porcheria, bisogna che ce lo diciamo, inquinano anche i terreni in cui vado a fare queste cose. La parte sulla gomma è sicuramente discutibile da questo punto di vista. Perché il tram è un oggetto comodo? Innanzitutto a Milano c'è e c'è in sede propria, funziona abbastanza bene, ma al tempo stesso la parte che viene detta legata al tempo, nel momento in cui su sede propria non ho più i passaggi a livello, riesco a fare più fermate, ho un oggetto che accelera e rallenta più velocemente di un treno perché ha una massa molto più bassa, e il numero di cittadini che posso servire è molto più alta. Una delle criticità che nei dialoghi a volte trovo è legata appunto al numero di cittadini che ne farebbe uso, ma è legato al fatto che adesso ho pochissime fermate. Nel momento in cui ho tante fermate, diventa uno strumento più facilmente utilizzabile. Questo è un elemento che con la gomma non funzionerebbe proprio nello stesso modo. Per quanto riguarda l'agilità, è chiaro che in questo momento abbiamo un treno che comporta alcuni vagoni,

che deve fermare il traffico veicolare con una normativa che rallenta tutto il resto, quindi è chiaro che in questo momento ne soffriamo. Sicuramente spostarci verso un altro oggetto che può interfacciarsi anche con l'interscambio, quindi con la possibilità di modificare le sue capacità rotabili, per come è fatto sotto andando anche su altre sedi, è sicuramente l'occasione perché permetterebbe di connettere aree che in questo momento non lo sono. I vignolesi in questo momento sono più comodi ad andare a Bologna che a Modena, per fare l'esempio. Per raggiungere la stazione ad alta velocità ad oggi verosimilmente ci si va su gomma, sono tutti elementi che anche se ci vai con un'auto elettrica, su gomma intanto rilasci la gomma. Poi quell'energia elettrica da qualche parte deve essere fatta, ahimè purtroppo spesso viene prodotta con metodi che sono molto meno inquinanti rispetto a bruciare la benzina, ma comunque non sono positivi. Se invece salgo su una roba che va a elettricità e poi magari riusciamo a produrre elettricità pulita con tutti i metodi che sono previsti, è un elemento molto importante. Secondo me bisogna essere concreti: il ferro c'è già e quindi non devo né spendere dei soldi a toglierlo né a metterlo. Al tempo stesso riesco ad avere uno strumento molto più veloce come il tram-treno che si riesce a fermare frequentemente, quindi immagino ragazzini di Sassuolo che vengono al liceo di Modena o viceversa che riescono ad utilizzare uno strumento che verosimilmente, all'aumentare nel numero di fermate, in realtà il tempo di percorrenza rimane simile o addirittura scende un pochino. Mi sembra assolutamente uno strumento molto interessante e ci deve essere la possibilità di far sì che i cittadini lo usino aumentando il numero di fermate. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. La parola al consigliere Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie Presidente e grazie a tutti i colleghi per questo dibattito su un tema che, secondo me, è centrale per uno dei problemi più seri della nostra città, cioè rivedere il sistema di trasporto pubblico locale. È un tema che chi era nella scorsa consiliatura sa che è già stato affrontato dal mio gruppo in particolare, ma anche da tutta l'Assemblea. Ci sono, a mio avviso, alcune questioni da puntualizzare anche sui già citati studi di fattibilità, alcune cose le ha dette anche Bignardi sulla cosiddetta preferenza per il BRT che paragona, in quegli studi di fattibilità, due situazioni molto diverse, ma ci arrivo dopo. Quello che mi preme adesso sottolineare è che noi oggi abbiamo una linea ferroviaria ad unico binario con 24 passaggi a livello, 4 stazioni con possibilità di incrocio, 7 fermate oltre alle 4 stazioni e una capacità di 2 treni all'ora per direzione, un cadenzamento vicino ai 40 minuti, una percorrenza di circa 40 minuti e una capacità di 2.500 persone al giorno, un carico massimo di 171 persone all'ora. È una infrastruttura che, con questi dati, fa fatica ad essere sostenuta, questo io l'ho sempre detto, a meno che non venisse interamente interrata con costi spropositati che non possiamo ovviamente sostenere o pensare di reperire. Allora la soluzione qual è? Per dare una risposta a questa domanda, secondo me, però non si può prescindere da una visione di fondo, a partire però da una considerazione. Lo ha accennato l'Assessore e nessuno lo ha ripreso: hanno fatto un incontro a Sassuolo con la presenza della Regione. L'infrastruttura è della Regione, non possiamo prescindere da questo ragionamento e questo non è irrilevante perché significa che, se si vuole intervenire su quella infrastruttura, occorre intervenire con una visione chiara di cosa vogliamo fare. Io credo che la visione debba essere quella innanzitutto di valorizzare l'intera tratta, la tratta urbana in particolare, come architrave. Lo ricordava Bertoldi: la linea raccolta due ospedali e una terza importante struttura sanitaria con la stazione e quindi col centro, passa da una delle zone più densificate in città, la zona Musicisti, dove però non c'è alcuna fermata. C'è questo tema dell'interferenza, cioè dei passaggi a livello, che può essere risolto in tre modi: o come dicevo prima interrando la linea con costi insostenibili e, in parte ci è stato detto, anche impossibili, per Via Fratelli Rosselli in particolare. Altrimenti si può smantellare la linea e noi non lo vogliamo, come gruppo consiliare ma direi come maggioranza, ma mi pare di capire anche come Consiglio comunale. Oppure studiando, con uno studio di fattibilità tecnico economica, la riconversione della linea. Quando il consigliere Mazzi diceva che si va contro il programma, me lo sono andato a rileggere perché mi ero preoccupato perché non voglio sostenere

un programma in contrasto con ciò che è scritto. Leggo: «Revisione del servizio ferroviario Modena-Sassuolo, stop alla realizzazione di nuovi sottopassi trasformando l'attuale mezzo – che è il treno – in uno moderno, in grado di servire la città aumentando le fermate lungo tutta la linea con una più elevata frequenza delle corse e, al contempo, la garanzia di una minore interferenza con la rete viaria eliminando i passaggi a livello in favore di passaggi semaforici sincronizzati, permettendo l'intermodalità. Un'infrastruttura che nel futuro possa arrivare a collegare Rubiera, Carpi, Mirandola, Maranello, Reggio Emilia». Quindi con i binari e con una diversa soluzione che non abbia più una cadenza di 40 minuti ma di 3, 5, 10, 15. Quando il consigliere Ballestrazzi parla di sogni, lui ha ragione su un punto: la partita si gioca anche a Bologna ovviamente, come dicevo prima, perché l'infrastruttura è della Regione. Abbiamo però degli esempi virtuosi nel nostro Paese che hanno realizzato quello che noi proponiamo, cioè di riconvertire questa linea in una linea su ferro che consenta maggiore frequenza e una maggiore capacità di portare delle persone. Potrei citare svariati esempi, quale quello di Bergamo che aveva una situazione simile alla nostra. Una linea ferroviaria dismessa da Val Seriana alla Val Brembana e hanno fatto un tram, una metropolitana di superficie. Lì c'è una società che oggi produce utili con treni che hanno una frequenza tra i 3 e i 10 minuti, una capacità di 3.000 persone all'ora, 3.270.000 passeggeri all'anno che dopo il calo per il Covid diventano 3.825.000 in attesa della seconda linea. Poi ci sono altri esempi: c'è Firenze, c'è Bologna dove stanno lavorando con molte critiche e contestazioni all'inizio, poi vedremo i risultati che avranno. Proprio su Bologna c'è un documento interessantissimo tra gli elaborati di gara della prima linea ferroviaria, che è l'analisi delle alternative progettuali, dove vengono dati i costi le valutazioni tecniche che danno un parametro incomparabilmente migliore alla soluzione tram in rapporto al sistema bus o filobus. Vi invito a leggerlo, non c'è il tempo, ma i dati sono importanti in termini di tanti fattori. Non ultimo, ne leggo uno, quello del costo per milioni di persone/chilometro all'anno – perché poi bisogna anche considerare che un tram ha una durata di vita che è quasi il doppio di un autobus – di 6.800 euro per il tram contro i 34.000 di un autobus diesel e i 22.000 di un elettrobus. Ci sarebbe molto da dire e molto altro da aggiungere, ma io dico che mantenere il treno sicuramente è un problema perché difficilmente i numeri non potranno migliorare. Smantellare senza riconvertire sarebbe una sconfitta anche peggiore, quindi c'è una soluzione che è virtuosa, non è la soluzione da adottare perché è l'ultima che rimane. No, è quella che realmente darebbe un plusvalore alla nostra città, ed è quella di riconvertire un sistema tramviario che dia la possibilità di avere quei numeri che vi ho detto. Come si ricordava prima, avrebbe tre vantaggi ulteriori perché intanto lo studio di fattibilità paragona due linee con le stesse fermate – BRT e tram – ma se noi mettiamo le fermate, vediamo che i numeri del tram sono leggermente migliori: 55.247 persone rispetto alle 51.000 del BRT, poi sono dati ovviamente molto complicati da analizzare, ma non è vero che quello studio indica una unica soluzione e deve essere quella. Tornando ai due ulteriori vantaggi, troviamo quello di costruire, con una visione, un sistema di trasporto pubblico locale molto più funzionale ai bisogni della città, rendendo quell'asse centrale e che vada ad interagire con gli altri assi della città, per rendere l'evoluzione della mobilità di Modena davvero sostenibile. Infine costruire un sistema di mobilità pubblica di area vasta che vada oltre la Modena-Sassuolo, possa arrivare a Maranello. Ha l'utilizzo, come si ricordava – era oggetto di una mozione, tra l'altro, della scorsa consiliatura, Lenzini se lo ricorda perché ne abbiamo discusso a lungo – della diagonale come un prolungamento dalla stazione verso il quartiere Fieristico e passerebbe da tanti altri punti centrali e a nord verso Carpi. In prospettiva di Nonantola si avrebbe un collegamento pedemontano Sassuolo-Maranello-Vignola, inoltre l'idea della cispadana ferroviaria. Il sistema di mobilità su ferro è un valore, secondo chi parla, e questa struttura è un punto centrale di questo sistema. Per questo ritengo che la nostra mozione abbia un significato molto importante e ovviamente avrà il nostro voto favorevole”.

IL PRESIDENTE: “Grazie, Silingardi. La parola al consigliere Barani”.

Il consigliere BARANI: “Grazie Presidente. Io dico che non possiamo più aspettare, Modena e i modenesi non possono più aspettare. Se ce ne siamo resi conto, a Modena tra il cavalcavia della Maserati da un lato, il cavalcavia di Natale Bruni dall'altro, un sottopasso mancato della Via Vignolese sotto la rotatoria del Grappolone rispetto a quello di Via Emilia Est, poi ci mettiamo Giletto dall'altra parte, a Modena non si gira più. Il consigliere Ballestrazzi prima diceva che bisogna ascoltare e sentire i cittadini, ma io nel mio piccolo, molto umilmente, se volete vi do un piccolissimo sondaggio. Ho una decina di amici di cui la minoranza di essi sono miei elettori – gli altri ovviamente voteranno la vostra parte – che tra vocali e scritti lanciano degli strali, una mattina sì e una no su Via Fratelli Rosselli e su Via Morane. Qui sento dire che dobbiamo fare degli studi, dobbiamo ancora parlarne, dobbiamo guardare, dobbiamo vedere. Io non sono un tecnico, ho preso in mano gli studi di AMO fatti nel 2023 i quali sostanzialmente indicano strumenti tecnici più o meno vantaggiosi. In rapporto costi/benefici il BRT pare essere quello di maggior impatto, il tram-treno a 15 minuti. Riportano dati e AMO nel 2023 ci dice che le alternative ci sono, vanno messe a terra. La competenza è della Regione per quello che riguarda l'opera, noi come Consiglio dovremmo darne impulso, ma le alternative e le soluzioni ci sono. Semplicemente non vengono messe a terra e nel frattempo i cittadini o chi transita per Modena non gira più, per buona colpa di Giletto che paralizza una certa parte della città. La mia paura è che, quando sento dire che volete fare degli altri studi eccetera, al prossimo anno siamo ancora qua magari a convocare una Commissione di Pari Opportunità per discutere del sesso degli angeli, quando invece, signori, a Modena bisognerà trovare delle soluzioni tecniche ma anche pratiche e metterle a terra. L'Assessore ride, però io rido meno perché i suoi papà o i suoi nonni, quelli del PCI, negli anni '50 e '60 si opposero alla costruzione dell'Autostrada del Sole perché dicevano che era inutile. Allora io non rido davanti all'esigenza di poter circolare con un po' più di efficienza a Modena. Mi vengono dei dubbi, posso averli? Sarà legittimo. Quindi riprendiamo in mano quegli studi di AMO che sono costati fior di decine di migliaia di euro, troviamo una soluzione, mettiamola a terra e condividiamola. Siamo d'accordo tutti, perché quando uno rimane bloccato in una città, rimane bloccato uno di Fratelli d'Italia, uno del PD, uno di Movimento 5 Stelle, uno di AVS. Soprattutto del PD, esatto. Il mio piccolo sondaggio mi dice – quanti amici che ho, eh? – soprattutto del PD. Quindi agire anziché fare delle chiacchiere. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, consigliere Barani. Abrate, prego”.

Il consigliere ABRATE: “Grazie Presidente. Intervengo e mi trovo sostanzialmente concorde con Giovanni Silingardi, non è una novità, ma in fondo anche con quello che dice Barani. Nel senso che mi sembra che siamo tutti sostanzialmente d'accordo sul fatto che dobbiamo affrontare con forza e con rapidità il più possibile il tema del trasporto pubblico locale. Le decisioni su quali modifiche possiamo apportare sono complesse evidentemente, sono venute fuori idee diverse, abbiamo studi che sono già stati fatti e dobbiamo riprenderli nel più breve tempo possibile per approfondirli e trovare una visione il più possibile comune. Certamente oggi mi sento di sostenere la mozione che abbiamo condiviso che parte proprio dal presupposto che il trasporto pubblico locale, comprensivo anche dei servizi ferroviari territoriali, è una componente essenziale per una città più vivibile, più competitiva, più inclusiva. Sono d'accordo che il trasporto su gomma è un problema e quindi, dal mio punto di vista, non dovrebbe essere la scelta prioritaria, quale è stata proposta per esempio da Mazzi, perché certamente tutto quello che è su gomma di fatto, al di là della tipologia del motore, ha effetti di inquinamento significativi. Credo che la città di Modena insieme ai Comuni della cintura e ai distretti produttivi costituiscano un unico sistema urbano, policentrico, con forti connessioni economiche, ambientali, sociali e che tale distretto nel futuro possa essere ampliato in una visione di area vasta in cui anche Reggio Emilia e Carpi, in una progressiva migliore integrazione possano diventare poli importanti tra loro interconnessi. Quindi l'evoluzione della linea Modena-Sassuolo verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, come abbiamo scritto, potrebbe essere tram, tram-treno, metropolitana leggera di

superficie. Soluzioni diverse tra loro ma tutte avrebbero il ruolo di incrementare la frequenza delle corse e il numero delle fermate, mantenendo un'adeguata velocità commerciale riducendo l'impatto sulla viabilità, con l'obiettivo di rendere il servizio realmente competitivo con l'auto privata sugli spostamenti quotidiani. Una struttura che dovrebbe costituire la spina dorsale di un sistema di trasporto pubblico di area vasta, come diceva già Giovanni Silingardi, capace di connettere il nostro capoluogo sia con il distretto ceramico che con altri poli territoriali strategici. Dobbiamo quindi riprendere rapidamente gli studi avviati nella precedente consiliatura. Ci sono soluzioni che possono, utilizzando il percorso attuale di Giletto, connettere direttamente i centri cittadini con l'hinterland senza cambio offrendo alta frequenza in città e maggiore velocità. Il tram-treno, per esempio, o il tram, abbinano la flessibilità in ambito urbano alla velocità e alla capacità di tratti interurbani più veloci, appare ideale per i pendolari, evita il cambio di mezzo tra periferia e centro, offre veicoli a pianale ribassato, accessibili e confortevoli. Dobbiamo quindi riprendere in mano certamente gli studi, avere l'idea che quella linea non va dismessa ma va modificata, utilizzandone e ampliandone il percorso. Questo in modo tale da cercare di appoggiare con una decisione politica chiara il nostro Sindaco e il nostro Comune nel percorso verso la creazione di un'unica azienda di trasporto pubblico locale e regionale in cui, nel rafforzare il sistema complessivo del sistema pubblico di mobilità, le esigenze della nostra città e della nostra provincia vengano tenute nella giusta considerazione. Il tema della Regione evidentemente è assolutamente centrale, quindi credo che l'azione che abbiamo sentito più volte definire dal nostro Sindaco vada assolutamente appoggiata. Certamente quindi appare urgente confermare politicamente che la linea ferroviaria Modena-Sassuolo non debba essere chiusa né dismessa ma modificata, che vadano valorizzati gli studi comparativi già elaborati, che vada inserito tra le priorità regionali l'avvio di uno studio di fattibilità tecnico-economica indispensabile – non è perdere altro tempo ma è entrare nella concretezza – per l'evoluzione della linea Modena-Sassuolo e per le possibili estensioni della linea verso un'area vasta che possa comprendere nel futuro Carpi, Reggio Emilia e la stazione Mediopadana. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prima di dare la parola alla consigliera Rossini, devo dare notizia di una cosa di cui forse vi siete già accorti: la consigliera Paresi ha ritirato la propria mozione e presentato una versione con un piccolo cambiamento. Quindi do la parola alla consigliera Parisi chiedendole di concentrarsi sulle novità, non c'è bisogno che ce la ripresenti tutta. Dopodiché ridò la parola alla Rossini e tutti quelli che vorranno presentarsi. Dovrebbe essere arrivata, adesso la faccio stampare, almeno una per gruppo. Dopodiché resta inteso che sulle novità della mozione, anche chi eventualmente ha parlato può, nel rispetto di questo gentleman agreement, richiedere la parola. Consigliera Parisi, puoi ripresentare la mozione e soprattutto le novità”.

La consigliera PARISI: “Grazie, Presidente. Sono state apposte delle piccole modifiche, appunto vado a leggere soltanto le modifiche apportate. Considerato che, al terzo punto: «Appare necessario integrare la visione regionale con un approfondimento tecnico che valorizzi il tracciato ferroviario storico, evitando ipotesi di soppressione che ne comprometta la funzione strategica e l'investimento pubblico già realizzato». Quindi abbiamo tolto «sostituzioni infrastrutturali». L'altro punto invece che è stato modificato è una parte del dispositivo. Il secondo punto del secondo punto, scusatemi ma è così: «Soluzioni volte alla riduzione dei tempi di attesa nelle intersezioni e alla mitigazione dell'impatto sulla viabilità urbana senza modificare il tracciato esistente». Queste sono le modifiche apportate. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. Spero che sia stata consegnata a ogni gruppo una versione cartacea, altrimenti lo facciamo fare. Vada a verificare, grazie. Riprendiamo con la consigliera Rossini se vuole intervenire. Prego, Consigliera”.

La consigliera ROSSINI: “Intervengo sulle mozioni, Presidente. Innanzitutto vorrei dire che proprio in una trattoria modenese ho mangiato i magoni, buonissimi, quindi oggi sono di nuovo carica per affrontare il Consiglio Comunale. Questo per riprendere il consigliere Ballestrazzi che voleva portarci i magoni qua in Consiglio. Gli interventi della maggioranza mi hanno sinceramente molto preoccupata, perché sono la dimostrazione che nella maggioranza regna su questo tema la confusione totale. Ci sono stati infatti alcuni interventi che vanno in direzione diversa rispetto a quello che è contenuto nella mozione firmata da tutta la maggioranza e sposano un po' la nostra linea, anche se sinceramente da AVS e Movimento 5 Stelle io non ho capito ancora come la pensano al riguardo. Quando però sento dire da AVS che non bisogna di fare nuovi studi di fattibilità, quando sento dire da Azione che non bisogna pensare al collegamento con la Mediopadana, siamo d'accordo sul fatto che nuovi studi di fattibilità non vanno fatti perché li abbiamo già e il collegamento con la Mediopadana è un sogno che in questo momento non possiamo permetterci. Azione ha firmato la mozione, infatti mi sto chiedendo come mai. No, noi non abbiamo firmato, noi abbiamo chiesto altre cose. Comunque, la confusione regna sovrana sicuramente dal 2019, perché il 17 gennaio 2019 la Giunta modenese ha approvato un protocollo d'intesa con Ferrovie Emilia Romagna, finalizzato a individuare soluzioni adeguate a migliorare la sicurezza della linea ferroviaria e minimizzare le interferenze col traffico. Questo protocollo d'intesa prevedeva la chiusura definitiva dei passaggi a livello di Via Panni, Via Mantegna, Via Morania, Via Treviso, Via Ferrini, Via Vicenza e Via Verona. Unica opera realizzata: il sottopasso di Via Panni, il resto non è più in programma, non è più all'orizzonte. Il sottopasso di Via Panni è stato realizzato, lo ricordiamo, con 7 milioni di euro, erano 4 milioni e sono diventati 7 milioni, oltre 60 mila euro che ha dovuto aggiungere il Comune per l'errore di progettazione. Il risultato è assolutamente inesistente, visto che i sottopassi che erano in programma e l'eliminazione dei passaggi a livello, così come prospettato in quel protocollo d'intesa, è già stato abbandonato. Era il 2019. Andiamo avanti. Sempre nel 2019 il Comune di Modena ha usufruito di un finanziamento del Ministero dei Trasporti per complessivi 500 mila euro, di cui 114 mila euro vanno per lo studio di fattibilità. Quindi viene individuata come stazione appaltante l'Agenzia per la Mobilità, a cui vengono destinati 114 mila euro. L'Agenzia per la Mobilità fa un bando e individua una rete temporanea di imprese che produce, a distanza di anni – perché il finanziamento era del 2019, lo studio di fattibilità è stato commissionato nel 2020 – finalmente nel 2023 viene presentato dall'allora assessore Alessandra Filippi, con una presentazione in pompa magna in Consiglio comunale. Il consigliere Silingardi lo ricorderà perché abbiamo fatto una battaglia insieme su questo, quando ancora erano i bei tempi in cui il Movimento 5 Stelle era all'opposizione. Lo studio di fattibilità è stato presentato prima alla stampa e poi al Consiglio comunale, il che la dice lunga sulla visione della partecipazione della Giunta di allora, ma anche dell'attuale direi. Gli studi individuavano le soluzioni che sappiamo, perché gli studi di fattibilità li conosciamo tutti. Negli studi di fattibilità non si parla di sottopassaggi, quindi abbiamo accantonato il protocollo d'intesa con la Regione Emilia Romagna, abbiamo scacciato via 7 milioni di euro perché evidentemente i sottopassaggi non sono un progetto fattibile, quindi abbiamo gli studi di fattibilità. Nel frattempo l'assessore Filippi fa un sondaggio tra i cittadini per vedere se preferiscono in Via Panni il sottopasso o il sovrappasso, vince il sottopasso e si fa il sottopasso di Via Panni, inaugurato in pompa magna – in tutta fretta e con tutti gli errori progettuali che poi abbiamo visto – a fine marzo 2024 nelle tipiche inaugurazioni preelettorali che hanno contraddistinto la passata legislatura. Gli studi di fattibilità sono stati pagati dai modenesi e oggi la maggioranza nella mozione chiede altri studi di fattibilità, con un evidente e chiaro allungamento dei tempi, perché così sarà se passerà la mozione della maggioranza, e con un'inevitabile mancata soluzione del problema delle intersezioni del traffico cittadino con la linea ferroviaria Modena-Sassuolo e la permanenza dei passaggi a livello probabilmente per i prossimi dieci anni. Nel frattempo abbiamo perso i fondi PNRR che potevano servire per fare una metrotranvia, su cui era stato chiesto di pronunciarsi in Consiglio Comunale con una mozione condivisa anche con il Movimento 5 Stelle, buttata dalla maggioranza. Veramente qua navighiamo nella confusione totale, nel buio totale, probabilmente determinato dal

fatto che Modena non decide niente, ma decide Ferrovie Emilia Romagna e la Regione Emilia Romagna che adesso è nella nebulosità totale perché deve rivedere tutto il sistema di governance del TPL. Quindi noi adesso dobbiamo aspettare che altri risolvano altri problemi. Questa è la verità e questo è il senso della mozione della maggioranza. Facciamo degli altri studi di fattibilità, così andiamo avanti altri cinque anni, spendiamo altri soldi, tanto non rispondiamo a nessuno di tutto ciò. Tra l'altro i 114 mila euro non sono nemmeno soldi dei modenesi, sono soldi degli italiani perché vengono dal Ministero, però noi quello studio di fattibilità lo mettiamo nel cassetto, non lo consideriamo più. Dobbiamo solo un po' approfondirlo e farne altro. È una cosa assolutamente insensata. Ritengo che veramente questa posizione e soprattutto il contenuto della mozione della maggioranza sia decisamente preoccupante e che quindi non possa trovare il nostro sostegno”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. Prego, consigliera Parisi”.

La consigliera PARISI: “Grazie Presidente. La linea Modena-Sassuolo è un'infrastruttura strategica per il nostro territorio e non può essere oggetto di scelte affrettate o ideologiche. Stiamo parlando di un collegamento che serve quotidianamente lavoratori, studenti, famiglie, un'asse che unisce il capoluogo al distretto ceramico, una delle aree produttive più importanti dell'Emilia Romagna. Non è una linea marginale, è una linea strutturale. Negli ultimi anni su queste infrastrutture sono stati fatti diversi investimenti importanti. La Regione ha investito nel rinnovamento della flotta dei treni, nel miglioramento tecnologico della linea, nei sistemi di sicurezza e sono stati effettuati interventi infrastrutturali significativi. Anche a Modena si è intervenuti con opere rilevanti, come il sottopasso di Via Panni, un intervento che ha comportato un investimento economico consistente e che dimostra come le istituzioni abbiano scelto di intervenire per migliorare l'integrazione tra ferrovia e viabilità urbana. Di fronte a tutto questo, la domanda che dobbiamo porci è se ha senso oggi ipotizzare la sospensione della linea ferroviaria con altro sistema. La nostra risposta è chiara: il servizio può e deve essere ammodernato, ma non sostituito. Modernizzare significa aumentare le frequenze, migliorare l'integrazione con il trasporto pubblico cittadino, ridurre i tempi di attesa ai passaggi a livello con soluzioni tecnologiche più evolute, rendere il servizio più competitivo rispetto all'auto privata. Sostituire invece significherebbe rinunciare a un'infrastruttura ferroviaria esistente, già oggetto di investimenti pubblici importanti, e aprire uno scenario di costi e di esiti tutt'altro che scontato. Noi crediamo che la direzione giusta sia un'altra: potenziare la linea Modena-Sassuolo. Il ferro è garanzia di stabilità, capacità di trasporto, sostenibilità ambientale, è coerente con gli indirizzi regionali e con la pianificazione dei trasporti ed è una scelta di lungo periodo. Questa mozione non è contro qualcuno, è una proposta di equilibrio e di responsabilità: investiamo per migliorare ciò che abbiamo, rafforziamo una linea che può diventare ancora più efficiente, rendiamo il servizio più moderno, più integrato, più funzionale, ma facciamolo mantenendo la linea esistente. Ammodernare significa migliorare, non cancellare”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliera. Ci sono altri interventi? Lenzini, prego”.

Il consigliere LENZINI: “Grazie, Presidente. Era giugno 2014, l'insediamento del Consiglio comunale 2014/2019, e parte del mio primo intervento sulle linee di mandato lo feci parlando di come sarebbe stato importante far evolvere la Modena-Sassuolo, perché potesse diventare realmente un'infrastruttura utile di beneficio, che fosse lo scheletro – come mi piace ripetere tante volte – del trasporto pubblico locale del nostro Comune, ma non solo. Al tempo in diversi la pensavamo così su come far evolvere la Modena-Sassuolo, ma non tutti all'interno del Partito Democratico avevano questa visione. Nel 2018/2019 invece riuscimmo ad arrivare a una mozione unitaria di tutto il Partito Democratico e anche di un bel pezzo della maggioranza, mozione che fu ripresentata qualche anno dopo, credo che la votarono anche Bertoldi e Rossini, fu votata quasi da tutti. Fu un momento in cui si ragionò anche con il Movimento 5 Stelle, Silingardi in particolare, in merito a come collegare questa infrastruttura anche alla sede riservata, in questo momento è inutilizzata,

dell'attuale diagonale della vecchia ferrovia storica per arrivare a Cittanova nonché a Rubiera. Ripercorro questi passaggi perché, da un punto di vista politico, purtroppo sì, ci abbiamo messo tanto tempo. Quando vanno costruite le convergenze per un cambio di visione, di prospettiva, di progetti così ampi e importanti, è importante avere un sostegno ampio da un punto di vista politico. Oggi è un altro di quei passaggi, perché da un punto di vista politico in questo Consiglio, dalle parti dell'opposizione credo che si sia molto sottovalutato il fatto che questa mozione è stata presentata, identica, in altri cinque Consigli comunali della Provincia, in Comuni che hanno storicamente visioni non completamente allineate. Sassuolo vive questa infrastruttura come lato, come capolinea terminale, non ha interferenze di passaggio a livello, perché l'unica interferenza che aveva è stata risolta. Per loro i passaggi a livello non sono un problema, ma dal momento che sono l'altro estremo della linea, essere collegati con la città è molto importante. Formigine invece, che si trova esattamente a metà, non lo vive con estremo interesse l'essere collegata con Sassuolo e con la città, ma vive malissimo essere attraversata dalla linea, perché di fatto è divisa in due e ci sono numerosi passaggi a livello. Modena e in una via di mezzo, perché Modena Sud ha questa cicatrice con tanti passaggi a livello, ma i passaggi a livello non sono l'unico problema, perché anche tutto il resto della permeabilità urbanistica è compromessa da una ferrovia. Le ferrovie, infatti, oltre ad avere i problemi di passaggi a livello, non permettono alla mobilità pedonale e ciclabile di attraversare. Faccio sempre come esempio che abbiamo scoperto che il Villaggio Giardino e la Madonnina erano vicini quando abbiamo tolto la ferrovia storica, perché prima per andare da un all'altro ci volevano venti minuti, abbiamo scoperto che adesso sono uno attaccato all'altro. Oggi in realtà con questa mozione facciamo un passo in avanti molto importante, perché le maggioranze, non solo il Partito Democratico, di tutti questi Comuni hanno trovato un documento su cui riconoscersi, una posizione politica da sviluppare e da portare avanti. Non c'è nessuna controindicazione, non c'è nessuna confusione. L'unica confusione, consiglia Rossini, è quando sento parlare di uno studio che non è uno studio di fattibilità. Quattro minuti del suo intervento per parlare di uno studio di fattibilità che non è uno studio di fattibilità: è uno studio di mobilità, dove di fatto vengono paragonate diverse tipologie di infrastrutture per poi passare al passaggio successivo. Quindi quello che proponiamo noi oggi, di fatto, è il naturale passaggio successivo: andare a uno studio di fattibilità economica, che è quella cosa che serve da avere in mano nel momento in cui dovesse arrivare un finanziamento. È lo strumento che serve per poter partecipare ad un bando. Se leggete, nella nostra mozione c'è: studio-progetto di fattibilità tecnico-economica, è il termine che è stato utilizzato. Studio-progetto vuol dire che dobbiamo sviluppare un'analisi che ci permetta di capire stante il perimetro politico che oggi in questa mozione abbiamo delineato, cioè che vogliamo mantenere il ferro. Questa è la prima decisione, perché quegli studi non sono di fattibilità ma ci hanno permesso di confrontare diverse infrastrutture nel passato, confrontare un treno, confrontare un BRT e confrontare un tram nelle sue diverse declinazioni: tram-treno, tram 15 minuti, tram 12 minuti. Quegli studi ci hanno permesso di fare delle scelte e prendere delle decisioni, tutto in assoluta coerenza. La decisione è stata quella di tenere il ferro e, sul ferro, fare delle scelte però che superassero il treno, che ha dei limiti. Ha dei vantaggi, ma ha dei limiti: una velocità commerciale abbastanza bassa, ma pochissime fermate. Che cosa cambia? Su tutte quelle cose che abbiamo scritto – tram-treno, tram-metropolitana leggera – noi non ci vogliamo addentrare, perché non è compito della politica e perché non abbiamo neanche gli elementi in questa fase per poter fare questo tipo di ragionamenti e approfondimenti, ma tutte queste tecnologie vengono insieme a un'elevata frequenza, il potere ospitare numerose fermate, risolvere i passaggi a livello quantomeno nelle aree urbane. È scritto in quel senso, Mazzi, nella nostra mozione il superamento, perché superare non vuol dire saltare, vuol dire togliere i passaggi a livello in maniera progressiva. Non è infatti detto che l'infrastruttura che andiamo a mettere lì tolga tutti quanti contemporaneamente, ci può essere anche uno sviluppo progressivo di un'infrastruttura. Non mi voglio addentrare adesso dal punto di vista tecnico, ma è questa la volontà: dare una risposta a un territorio di questo tipo. Questo anche e soprattutto perché questa ferrovia sia non soltanto un'infrastruttura fine a sé stessa, ma che possa essere lo scheletro di qualcosa di sviluppabile, di implementabile, di collegabile anche con altre infrastrutture. Se questa

infrastruttura, dovessimo renderci conto che alla fine gli investimenti che hanno fatto funzionano, è utilizzata, l'alta frequenza porta a scegliere il trasporto pubblico piuttosto che l'auto, beh, immaginare una linea a Maranello non sarebbe un sogno, collegarsi alla stazione di Reggio non sarebbe stupido. Se ti colleghi alla stazione di Reggio, andare a Mediopadana diventa semplice, al netto del fatto che Reggio Emilia sta facendo esattamente gli stessi ragionamenti che stiamo facendo noi. Da un punto di vista politico, non tecnico, ma da un punto di vista politico, ci stiamo muovendo in maniera sincronizzata su questi temi proprio perché la visione è ampia. Oggi parliamo solo di questo tratto, ma la volontà politica è quella di sviluppare questa infrastruttura perché sia qualcosa di prospettiva e non fine a sé stessa. Credo che questo sia coerente con gli indirizzi di mandato, non foss'altro perché queste linee di mandato sono di fatto pari pari condivise nel programma del PD, nel programma del Movimento 5 Stelle, di AVS, di Azione e di tutti quanti, peraltro scritti a quattro mani. Io sono uno di quelli che li ha scritti, così come ho scritto la mozione della scorsa Consiliatura e ho partecipato alla stesura di questa mozione, che è stata condivisa in questa maggioranza e nelle altre maggioranze. La visione d'intenti è dunque assolutamente la medesima. Al di là delle letture che uno può dare, penso che oggi ci sia un altro passaggio importante in questo Consiglio comunale e, come tale, ritengo sia importante che venga letto. Se, come ho colto dagli interventi, in realtà il centrodestra vede questo tipo di visione non in maniera negativa ma anche loro sono auspicabili, sono molto contento perché avremo bisogno del loro sostegno, fintanto che governeranno a Roma, per poter indirizzare questa infrastruttura a finanziamenti che ci permettano di realizzarla. È altrettanto evidente che per questa è un'infrastruttura non possiamo pensare di svilupparla con fonti proprie, ma abbiamo bisogno di fonti nazionali, internazionali e quindi bandi europei”.

Il PRESIDENTE: “Grazie. Lenzini. Prego, consigliere Pulitanò”.

Il consigliere PULITANÒ: “Grazie, signor Presidente. Questa mattina mi sono svegliato, ho riletto le mozioni, non ho trovato nessun invasore ma ho trovato veramente molta curiosità nel leggere le mozioni di cui stiamo giustamente stiamo discutendo da qualche ora. Mi sono immaginato che un alieno, che non ha minimamente contezza di quello che avviene nei nostri territori, si collegasse con Synedrio e sentisse questo surreale dibattito che ci ha occupato. Questo perché dietro le parole che ha usato chi mi ha preceduto, e parto proprio da quelle, c'è tutto lo spettacolo surreale che, non questo Consiglio Comunale, ma i nostri territori vivono da tempo. È stato detto prima che nel 2014 parlavamo di Gigetto e tracciavamo una linea, i tempi non erano maturi e poi siamo arrivati al 2019. È stato detto anche prima dal consigliere Ballestrazzi: il dibattito su Gigetto e sull'incapacità che ha quell'infrastruttura di rispondere alle recenti esigenze che il mondo moderno ci mette davanti, non è un dibattito che nasce solo nel 2014, ma nasce molto tempo prima. Cosa è stato fatto in questi anni? Sono stati dati dei correttivi, è stata presa una posizione politica chiara, cioè quello di superare in qualche modo Gigetto, ma ancora qualcuno mi deve spiegare come. Il dibattito di oggi non risolve e non dà una risposta a questa domanda. Siamo arrivati al 2026. Oggettivamente in alcune delle emozioni che stiamo discutendo – e faccio riferimento a quella del centro-sinistra – ritengo sia una presa in giro nuovamente puntare ad obiettivi così incredibili, se dopo, come ha detto il consigliere Lenzini prima di me, sono passati 12 anni, lui era già in Consiglio, e siamo ancora in una fase quantomeno embrionale del procedimento. A questo punto ci si pone l'obiettivo incredibile di pensare un'infrastruttura – è anche positivo pensarla in questo modo – di un sassolese che prende non si sa ancora cosa e mi arriva veleggiando alla Mediopadana. Anche qui, la stazione Mediopadana non è stata inaugurata ieri o due anni fa: è stata inaugurata nel 2013 e siamo nel 2026. Mi risulta che è governate in tutti i livelli delle istituzioni di questa Regione, soprattutto della Provincia di Modena da 80 anni, ma ancora adesso siamo qui a parlare di studi di fattibilità. Ora, io leggo in uno dei vostri considerati il punto neuralgico della vostra straordinaria capacità di, in questo caso, tenere tutta la maggioranza non solo di Modena, di tutto il distretto ceramico della nostra provincia, di qualche reggiano, sia mai che

Bologna decida qualcosa. Quindi rimaniamo un attimo abbottonati, perché questo è il tema. Dal momento che non siete capaci di prendere un vero posizionamento politico – e lo comprendo perché il Movimento 5 Stelle pensa una cosa, AVS ne pensa un'altra, il PD non pensa pur di non decidere – al «considerato» numero 4 leggo che il trasporto sul ferro è straordinario e poi c'è il ricorso esclusivo alla realizzazione di nuove corsie e al potenziamento dei servizi su gomma da Campogalliano-Sassuolo, ve lo declino così, pur rappresentando inutile completamento al sistema della mobilità. Quindi va bene, spiegatele anche agli altri della vostra maggioranza: non risolverà i problemi di congestione del traffico e di qualità dell'aria, rischiando anzi di aumentare la pressione veicolare sulle principali direttrici di spostamento. Avete una contraddizione in un periodo e questa contraddizione, non solo in questo periodo ma che proprio trova un perfetto contraltare in tutto il documento. Tale contraddizione trova la sua straordinaria celebrazione nel momento in cui si fa riferimento a febbraio 2026: «Con la nota congiunta la Regione Emilia Romagna, i Sindaci presenti, le Province, il Sindaco Metropolitan di Bologna, Tizio, Caio e Sempronio hanno avviato il percorso per la creazione di un'azienda unica». Quindi cosa dobbiamo aspettare di nuovo per prendere un posizionamento serio su che cosa deve essere Gigetto? L'azienda unica locale del trasporto pubblico? Siamo sicuri? Siamo sicuri di aspettare davvero come finirà quella partita? Dunque cosa possiamo fare nel mentre? Ma nel mentre non è che non facciamo niente, no, nel mentre spendiamo – chiedo scusa signor Presidente, prenderò qualche minuto in più – qualcosa come 70 milioni di euro da quando Gigetto non è più gestito dallo Stato italiano, ma dalla Regione Emilia Romagna. 70 milioni. Mentre noi ancora discutiamo che cosa vogliamo fare di Gigetto – un tram, un bus, un treno che vola, perché non sappiamo ancora niente, però pensiamo a collegare alla Mediopadana e altre cose straordinarie che mi sono dimenticato – nel mentre spendiamo 70 milioni di euro e nell'ultimo anno ne spendiamo quasi 12 milioni, a cui vanno aggiunti, come ha fatto riferimento anche prima l'assessore Guerzoni, 500 mila euro come corrispettivo per l'attività di regolazione termica dei binari. Mentre spendiamo altri 12 milioni di euro di soldi pubblici – non mi guardi così che rischio di emozionarmi – e parliamo di democrazia, partecipazione, siamo vicino ai territori, la Regione Emilia Romagna scrive: «La Regione non si è confrontata con nessun soggetto in quanto non è tenuta a farlo». Quindi la Regione Emilia Romagna non è tenuta a fare nulla, neanche ad avviare un'interlocuzione con i territori. Lo sapete che è così, quindi di conseguenza cosa fate? L'unica cosa che vi riesce molto bene, pur di mantenervi tutti vicini, evitare problemi: decidete di prendere una posizione, in questo caso anche male, ma nessuno decide. Voi qui di nuovo chiedete uno studio di fattibilità, quando è stato detto dalla consigliera Rossini prima di me che uno studio di fattibilità c'è già. Ci è costato tanti soldi e, a differenza di quanto è stato detto prima, il comunicato stampa dell'Agenzia della Mobilità di Modena – direi all'epoca diretta da Stefano Reggianini – diceva che «La stazione appaltante AMO ha pubblicato oggi una manifestazione d'interesse per partecipare alla procedura negoziata per l'affidamento e la realizzazione di due studi di fattibilità sul trasporto pubblico modenese». Anche quelli sono costati soldi pubblici, anche quelli hanno dato un risultato, ma dal momento che voi non avete idea di cosa fare e non avete neanche – perché una volta ce l'avevate – la capacità di decidere finalmente cosa fare o cosa non fare, ancora una volta decidete di gettare la pallina, non decidere perché l'importante adesso è non prendere una posizione. Dunque capiamo perché il Sindaco di Modena dice che è una piaga, una cicatrice, il Sindaco di Formigine spera che questo Gigetto si concluda, il Sindaco di Sassuolo prende un'altra posizione. Qua cosa facciamo? Chiediamo per l'ennesima volta uno studio di fattibilità, «sostenere la progressiva riduzione e il superamento di passaggi di livello attraverso soluzioni tecnologiche e infrastrutturali compatibili con il contesto urbano». Quali? Magari ce lo potete spiegare? Ma non lo potete fare, non lo potete spiegare, perché non sapete neanche voi cosa potete fare voi, perché mamma Regione – dove noi purtroppo ormai abbiamo deciso di non dare più fastidio, e per noi intendo il Partito Democratico – ha già deciso e voi, per l'ennesima volta, fate calare come a San Gimignano, la nebbia. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Consigliere. Ci sono altre richieste di intervento, di partecipare al dibattito, prima di dare la parola all'interrogante e poi all'Assessore. Mi pare di no, quindi la parola all'interrogante, come avevamo detto. Prego, consiglia Rossini”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie, Presidente. Non mi ritengo soddisfatta della risposta, ma credo che l'assessore Guerzoni se lo aspettasse. Prima di passare a replicare a quella che è stata la sua risposta, voglio puntualizzare un fatto che ha già sottolineato il collega Bertoldi, ma lo voglio fare di nuovo perché è un punto importante. È la Giunta, è l'Assessore che deve dire quando è pronto a rispondere all'interrogazione. Quindi, chiariamo i ruoli e cosa si deve fare, perché se dopo alcuni controlli di garanzia in cui abbiamo anche preso dei documenti comuni, abbiamo ancora confusione su questo, credo che debba essere chiarita la situazione. Detto ciò, sono rimasta sconcertata dai costi della messa a terra del sistema controllo marcia-treno che ha citato l'assessore Guerzoni. Sono rimasta ancor più sconcertata quando l'assessore Guerzoni mi dice che gli interventi, che sono stati effettuati da Ferrovie Emilia Romagna nei mesi successivi al deposito dell'interrogazione e nel periodo leggermente precedente, non sono in contrasto né con il PUMS né con il rifacimento della linea ferroviaria Modena-Sassuolo. Questo veramente è negare l'evidenza e negare la realtà, perché è sufficiente leggere il PUMS per capire che è il PUMS stesso che dice: « l'installazione dei sistemi di controllo marcia-treno producono dei problemi di rallentamento, quindi è necessario il superamento della linea ferroviaria Modena-Sassuolo. Per questo faremo gli studi di fattibilità per superare la linea ferroviaria Modena-Sassuolo». Nel frattempo stiamo sperperando denaro pubblico per mettere a posto la linea ferroviaria Modena-Sassuolo che poi abbiamo in programma – non si sa quando a questo punto, perché dobbiamo aspettare che la Regione sistemi le sue cose – e resta tutto in sospenso. Questa è la follia. Stiamo buttando denaro dalla finestra. L'abbiamo fatto col sottopasso di Via Panni, lo facciamo mettendo a regime un sistema ferroviario che diciamo a parole di volere smantellare, quindi io non riesco a capire proprio come si faccia a dire che non c'è correlazione tra quello che propone il PUMS con il superamento dei passaggi a livello e che è contenuto anche negli studi di fattibilità – di cui non sappiamo bene cosa ne faremo – e il fatto che si intervenga con ingenti spese per ammodernare la linea. Quindi non posso ritenermi soddisfatta, non comprendo quale sia l'indirizzo che si vuole prendere. Il terzo punto dell'interrogazione poneva un punto politico importante che avrebbe dovuto essere trattato tempestivamente perché era un punto del programma elettorale del Sindaco Mezzetti, che a questo punto non so se arriverà ad essere attuato alla fine mandato, perché se dobbiamo mettere a terra altri studi di fattibilità non ci arriviamo in fondo. Ricordiamo che quelli dell'Agenzia per la Mobilità erano stati commissionati nel 2019 e ne siamo usciti con un documento nel 2023, quindi i tempi sono molto lenti. Nessuna delle tre domande mi soddisfa, a parte la prima che era un dato di costi. Il dato dei costi sopportati da FER per questi interventi mi soddisfa perché la risposta c'è stata, ma non mi soddisfa perché mi preoccupa sul denaro che è stato speso su una linea ferroviaria che Modena ha in programma di superare”.

Il PRESIDENTE: “Grazie consigliera, dunque chiudiamo con l'intervento conclusivo dell'Assessore prima dei voti. Prego, Assessore”.

L'assessore GUERZONI: “Grazie Presidente. Guardate, quando si svolgono questi dibattiti in Consiglio Comunale io credo che la parte amministrativa debba ascoltare e debba, per essere utile, provare a trarre qualche punto di avanzamento e poi lasciare al voto del Consiglio Comunale la parte dell'indirizzo. Non nascondo che però l'intervento del consigliere Pulitanò davvero due battute me le fa fare: stare uniti in politica è un merito, su questo siamo tutti d'accordo. La seconda è davvero una battuta, voglio ricordare che quando eravate a trazione berlusconiana, il collegamento con la Mediopadana veniva dalla legge obiettivo del 2001, fu una primissima proposta del governo del centro-destra. Quest'ultima, a mio avviso colpevolmente – tutti i livelli istituzionali erano da voi governati negli ultimi anni, tranne Sassuolo, ma dopo ci torno – doveva fare squadra per Modena e

non per i partiti e portarla a casa. 26 anni dopo e secondo me quello che è successo agli anni 2000, con il tempo della storia, come diceva il filosofo, dovrà essere riconosciuto. Anche perché in quei banchi, ora occupati sempre da Fratelli d'Italia, all'epoca c'erano altri importantissimi esponenti del centro-destra che teorizzavano quello e anche altre cose. Mi fermo a queste due battute. Ora però provo ad andare oltre perché ho sentito comunque al netto delle normali nostre differenze – tra l'altro ho sentito molta più serenità, abbiamo il referendum alle spalle, siamo entrati nel merito ed è stato un buon dibattito – mi permetto questa sintesi: secondo me ci sono dei punti in comune su questo dibattito. Non so come voterete le mozioni, ma ci sono dei punti in comune e partiamo dai fondamentali. Il primo è il fatto che nessuna forza politica, sempre ricordando la memoria, dica: «Nessuna dismissione», guardate che è un fatto nuovo. Ora lo si esplicita, lasciate stare quello che diciamo in campagna elettorale, ma nessuna dismissione, soprattutto da questa parte, è un fatto nuovo. Vuol dire che il riconoscimento sul trasporto pubblico complementare gomma e ferro in un'ottica di sistema riconosciuto da tutti, ci siamo evoluti. In qualunque altro Paese europeo, destra e sinistra, l'hanno presa questa cosa, noi siamo più indietro. Il secondo grande punto di connessione è questo: stiamo finalmente prendendo atto che dobbiamo discutere di un'evoluzione di un servizio extraurbano, utile ad almeno due territori, a un'unione dei Comuni, al capoluogo e perché no, lo diceva Silingardi, si va sulle visioni. Bisogna andare anche oltre perché per troppo tempo, per troppi anni, si è ragionato come se a Modena ci fosse un muro sulla tangenziale, a Formigine ci fossero dei problemi, come ricordava il consigliere Lenzini, e a Sassuolo, forse anche complice alla differenza delle maggioranze degli ultimi vent'anni, o si stava dietro al problema o non si stava dietro al problema. Poi però destra e sinistra erano a inaugurare il sovrappasso, tutte insieme. Quindi anche qua, se vogliamo andare nel merito delle cose, dovremmo un po' utilizzare il punto di vista storico. Il terzo grande punto di connessione che io vedo è che inevitabilmente c'è una forte consapevolezza non che decida qualcun altro, ma che su determinate cose mira una decisione di area vasta. La consapevolezza che su determinate infrastrutture nel 2026, in un mondo globalizzato, digitale e interconnesso, devono andare oltre. Altrimenti i nostri Stati nazionali – oggi governa la destra, domani spero di no – non prenderebbero determinate decisioni sui grandi trasporti infrastatali. Le direttive europee delle persone e delle merci, citavo prima il consigliere Ballestrazzi, senza dubbio è sulle persone, ma sulle merci il mondo è cambiato. Non so se ve ne siete accorti, ma sulle merci la nostra città con decisione per la guerra in Ucraina dal 2022 ha riaperto un pezzo dello scalo ferroviario delle merci. L'ha deciso lo Stato, non so se ve ne siete accorti. Quindi quando si prendono decisioni di larga scala ci deve essere la consapevolezza che certe cose si prendono altrove perché bisogna, come nella mappa di Google, alzarsi e guardare oltre. Poi ci sono tre punti su cui verte la riflessione di oggi e domani – l'ho detto nella risposta alle interrogazioni, infatti non mi avete ripreso perché ho la presunzione che forse ho ragione – tre parole: infrastrutture, tecnologie e gestione. Partiamo dall'infrastruttura: non tutte le infrastrutture ospitano tutte le tecnologie, è più facile che vi sia flessibilità sulle tecnologie rispetto alle infrastrutture. Quando vai a toccare un'infrastruttura, apri un file che ad oggi – perché le leggi si possono cambiare, questo Governo ne ha fatti pochissimi, ma anche il nostro, con Draghi c'erano un po' tutti – prevede che l'infrastruttura abbia delle norme rigide sul ferro. Sulla parte che invece va ad incardinarsi sul TPL, se fai una scelta sull'infrastruttura, hai voglia a rincorrerla con una tecnologia. È un equilibrio difficilissimo: BRT o tutte le altre sigle si portano dietro una decisione sulla terza parola che ho detto: chi paga? Chi gestisce e chi paga? Sull'autostrada è facile, è di qualcuno e lo do in gestione. Le strade sono di proprietà pubblica e qualcuno lo deve fare. Sul lato normativo, il TPL ha determinati perimetri: se è ferro, Stato e Regione, noi abbiamo un determinato inquadramento. Se non è ferro ed è TPL, bisogna trovare i soldi da un'altra parte. Per cui il punto decisivo su cui ci vogliono soldi infrastrutture e tecnologie legate al tema della gestione, è incardinato sulla parte normativa e legislativa. Questo è il punto da cui bisogna inevitabilmente fare dei passi in avanti, vale per il nostro treno ma vale per tutte le ferrovie regionali. La scelta della Romagna che è stata fatta è partita su una tecnologia che si basava su un concetto. Il consigliere Mazzia ha detto molte cose che secondo me non sono corrette, però di una gliene do atto: in merito la questione della

velocità, come diceva anche la consigliera Ferrari, il TPL regge se ha tempistiche concorrenziali, i costi – perché se pensate gli aerei, se costa di più Milano-Palermo che Milano-New York abbiamo un problema – e poi c'è il tema della preferenzialità delle infrastrutture in cui scorre una tecnologia. La Metro-Mare può andare anche su magneti alieni, ma ha una possibilità di scorrere e inevitabilmente infrastruttura, tecnologia e gestione vanno poi a miscelare il mix tra dove ho le interferenze, quante fermate voglio fare e i preferenziamenti urbani o extraurbani sono soggetti alla norma e alla decisione di cosa voglio che serva quel pezzo di trasporto collettivo. Questo è il punto dove siamo ad oggi ed è evidente che va affrontato con gli strumenti che abbiamo nel 2026, con visione storica, ma anche con un rilancio: ci vogliono risorse. È inutile non fare passi in avanti. Per cui oltre a questo do gli ultimi due elementi e spero di essere stato utile: ha ragione il Sindaco a portare questo tipo di discussione – infrastrutture, tecnologia, gestione e incardinamento legislativo – in una discussione regionale più ampia che è quella della nuova agenzia, in attesa che con legge nazionale ci dicano se le autorità di regolamentazione sul TPL devono continuare a essere le Regioni, le ex Province eccetera oppure si fa una determinata scelta diversa come è stato fatto su energia, rifiuti e acqua, dove lo Stato ha fatto l'ARERA. Sui trasporti cosa facciamo, oltre a non metterci soldi? Quindi è giusto quello che ha detto il nostro Sindaco condiviso dagli altri, ovvero che bisogna portarlo su un tavolo di discussione più ampia, perché solo in quel tavolo infrastrutture, tecnologia, gestione e norme possono essere affrontate. Il resto è campagna elettorale per noi, voi, è uguale, non importa. Il secondo fatto nuovo che veniva ricordato, a mio avviso, è che se i nostri territori in questo caso interessati dal passaggio della linea ferroviaria Modena-Sassuolo escono con un indirizzo comune, siamo più forti è un tavolo sovraordinato. Siamo più forti. Io spererei che lo votassero tutti, al di là di maggioranza e opposizione, perché poi devi andare a sgomitare per prendere soldi a qualcun altro. Le ferrovie regionali non sono solo a Modena: la Romagna ha le sue, Reggio ha le sue, per non parlare dell'asse di Via Emilia che guarda alla Lombardia. Se ci fossero dei Comuni montani qua ci direbbero delle altre cose e non possiamo fare solo le ferrovie dove abbiamo fatto le Olimpiadi, nuove tra l'altro, sembra. Quindi è bene che ci sia un indirizzo, un fatto nuovo politico, ma una nostra presa di posizione ci può aiutare oggi. Davvero da ultimo – non so se Bertoldi mi ha compreso prima – non ho detto che non mi interessa se una linea è poco servita. Ho detto che i diritti dei viaggiatori – e questo lo direi anche al Ministro Salvini – pochi o tanti che siano su una linea, vanno rispettati perché il diritto alla mobilità è un diritto. Se sono pochi o tanti, devono arrivare da un punto all'altro nel modo migliore possibile secondo i loro diritti. Quindi che siano pochi o tanti non mi interessa di irritarli, è sbagliato come approccio. L'ho detto nella mia risposta all'interrogazione, anche qua nessuno ha replicato e quindi forse ho l'ambizione di dire che ci ho preso. Con questa consapevolezza spero che il dibattito di oggi si dia più forza per andare a discutere non qualcosa che accade tra vent'anni, il tema della discussione dell'azienda unica a cui collegare questo e l'altro va fatto adesso. Va fatto adesso, anche perché ci sono scadenze, come dire, amministrative che ci porteranno a dover prendere determinate decisioni. Quindi grazie per il dibattito, credo che ci sia ancora molto da lavorare, ma se riusciamo come è avvenuto oggi, ad andare oltre le appartenenze partitiche, portiamo a caso il risultato per Modena, che è la cosa più importante”.

Concluso il dibattito, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la Mozione Prop. N. 91/2025, che il Consiglio comunale respinge con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 26

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 7: i consiglieri Barani, Bertoldi, Dondi, Mazzi, Negrini, Pulitanò, Rossini.

Contrari 19: i consiglieri Abrate, Ballestrazzi, Bignardi, Carpentieri, Cavazzuti, Connola, De Lillo, Di Padova, Fanti, Ferrari, Fidanza, Giordano, Gualdi, Lenzini, Manicardi,

Parisi, Poggi, Silingardi, Ugolini.

Risultano assenti i consiglieri Baracchi, Barbari, Carriero, Franco, Giacobazzi, Modena ed il Sindaco Mezzetti.

Successivamente, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la Mozione Prop. N. 702/2025 ritirata e ripresentata con Prot. Gen. N. 125343/2026, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 26

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 19: i consiglieri Abrate, Ballestrazzi, Bignardi, Carpentieri, Cavazzuti, Connola, De Lillo, Di Padova, Fanti, Ferrari, Fianza, Giordano, Gualdi, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Silingardi, Ugolini.

Contrari 7: i consiglieri Barani, Bertoldi, Dondi, Mazzi, Negrini, Pulitanò, Rossini.

Risultano assenti i consiglieri Baracchi, Barbari, Carriero, Franco, Giacobazzi, Modena ed il Sindaco Mezzetti.

Infine, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la Mozione Prop. N. 1064/2026, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 26

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 19: i consiglieri Abrate, Ballestrazzi, Bignardi, Carpentieri, Cavazzuti, Connola, De Lillo, Di Padova, Fanti, Ferrari, Fianza, Giordano, Gualdi, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Silingardi, Ugolini.

Contrari 7: i consiglieri Barani, Bertoldi, Dondi, Mazzi, Negrini, Pulitanò, Rossini.

Risultano assenti i consiglieri Baracchi, Barbari, Carriero, Franco, Giacobazzi, Modena ed il Sindaco Mezzetti.

Il PRESIDENTE: “Come concordato in Capigruppo, il Consiglio termina qui anche perché ci rivediamo domani alle ore 15:00. Buona serata”.

Il presente resoconto viene sottoscritto digitalmente.

Il Presidente del Consiglio  
CARPENTIERI ANTONIO

Il Segretario Generale  
DI MATTEO MARIA