

Verbale n. 31 del 29/04/2025

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO DEL CONSIGLIERE RIGHI RICCARDO DI INSIEME PER UNA NUOVA PROVINCIA AD OGGETTO: UNA MOBILITA' PUBBLICA INTEGRATA, SOSTENIBILE E COMPETITIVA PER LA PROVINCIA DI MODENA. VERSO UNA NUOVA STRATEGIA TERRITORIALE CONDIVISA.

Pagina 1 di 11

CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 29 aprile 2025 alle ore 10:30, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito nella sala delle proprie sedute per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

La presente seduta si è svolta in modalità mista, come previsto dal Capo VII bis, art. 31 bis e ss., del Regolamento del Consiglio provinciale approvato con delibera n. 60 del 22 giugno 2022.

Presiede BRAGLIA FABIO, Presidente, con l'assistenza del Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 15 membri su 17, assenti n. 2.

In particolare risultano:

BRAGLIA FABIO	Presente
CALZOLARI LORENZO	Presente in videocollegamento
CAROLI GERMANO	Presente in videocollegamento
GARGANO GIOVANNI	Presente
GIACOBAZZI PIERGIULIO	Presente
MEZZETTI MASSIMO	Assente
MUCCINI ROBERTA	Presente
PARADISI MASSIMO	Presente in videocollegamento
POGGI FABIO	Presente in videocollegamento
RIGHI RICCARDO	Presente
ROSSINI ELISA	Presente
SARRACINO SIMONA	Assente
SPATAFORA FRANCESCO	Presente
VANDELLI GIUSEPPE	Presente in videocollegamento
VENTURINI STEFANO	Presente
ZANIBONI MONJA	Presente
ZIRONI LUIGI	Presente

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 31

ORDINE DEL GIORNO DEL CONSIGLIERE RIGHI RICCARDO DI INSIEME PER UNA NUOVA PROVINCIA AD OGGETTO: UNA MOBILITA' PUBBLICA INTEGRATA, SOSTENIBILE E COMPETITIVA PER LA PROVINCIA DI MODENA. VERSO UNA NUOVA STRATEGIA TERRITORIALE CONDIVISA.

Oggetto:

ORDINE DEL GIORNO DEL CONSIGLIERE RIGHI RICCARDO DI INSIEME PER UNA NUOVA PROVINCIA AD OGGETTO: UNA MOBILITA' PUBBLICA INTEGRATA, SOSTENIBILE E COMPETITIVA PER LA PROVINCIA DI MODENA. VERSO UNA NUOVA STRATEGIA TERRITORIALE CONDIVISA.

PREMESSO CHE:

- La **mobilità pubblica costituisce un fattore strategico essenziale** per lo sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio provinciale, incidendo direttamente sulla qualità della vita dei cittadini, sull'accessibilità ai servizi, sulle opportunità di crescita socio-economica il benessere e l'attrattività.
- La Provincia di Modena, con la sua peculiare conformazione geografica e urbana, si presta particolarmente a uno sviluppo efficiente della **mobilità collettiva intermodale**, in grado di integrare trasporto su gomma e su ferro, facilitando così gli spostamenti dei cittadini e garantendo maggiore coesione territoriale.
- **Le linee ferroviarie Modena-Carpi e Modena-Sassuolo (in sinergia con la linea Sassuolo-Reggio Emilia/ stazione mediopadana) costituiscono assi strategici per la mobilità provinciale** (essendo anche sedi di poli scolastici e sanitari di livello sovraprovinciale), attualmente basato su infrastrutture ferroviarie che presentano criticità, ovvero un binario unico sulla Modena-Carpi che impedisce una adeguata frequenza di servizio e l'attraversamento della città sulla Modena-Sassuolo, ripensate e ottimizzate potrebbero consentire di progettare un servizio efficiente e ad alta tecnologia applicata al trasporto pubblico di massa, competitivo con la mobilità privata.
- **Il servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna - Modena, che costituisce un asse fondamentale della mobilità regionale**, necessita di ulteriori connessioni intermodali gomma/ferro in corrispondenza degli hub principali fra i quali la stazione FS di Castelfranco Emilia.
- Una gestione efficace e condivisa del trasporto pubblico locale è **condizione essenziale per garantire equità sociale e territoriale**, con particolare riferimento alle zone periferiche, montane o rurali, che rischiano altrimenti fenomeni di isolamento e marginalità socio-economica.
- Rendere competitivo il trasporto pubblico rispetto alla mobilità privata rappresenta una leva fondamentale per **ridurre significativamente i livelli di inquinamento atmosferico nella pianura padana**, una delle zone più critiche d'Europa in termini di qualità dell'aria, aggravata da fattori orografici e dalla presenza sul nostro territorio provinciale di importanti poli industriali, arterie autostradali strategiche e un'alta concentrazione di allevamenti zootecnici.
- Il potenziamento del trasporto pubblico può contribuire in maniera decisiva a ridurre le emissioni inquinanti e migliorare la qualità della vita.
- I principali comuni della Provincia presentano **forte tensione abitativa e necessità di mobilità quotidiana**, sia per motivi di lavoro che di studio. Un sistema di trasporto pubblico integrato tra scala provinciale e locale può favorire gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, rispondendo alle esigenze di cittadini, lavoratori e studenti.
- Le politiche europee sulla mobilità sostenibile, esplicitate anche nel Green Deal Europeo, invitano le amministrazioni locali e regionali ad assumere un ruolo più attivo nella

programmazione di **sistemi integrati di trasporto pubblico** per raggiungere una sostanziale riduzione delle emissioni inquinanti e favorire la transizione ecologica.

CONSIDERATO CHE:

- L'attuale servizio provinciale di trasporto pubblico è gestito da **SETA S.p.A.** e la gara d'affidamento è in scadenza con proroga prevista al **31 dicembre 2026**, pertanto si rende necessaria una nuova procedura d'affidamento.
- La prossima gara per il trasporto pubblico rappresenta un'**opportunità strategica per incrementare qualità, efficienza e sostenibilità ambientale del servizio**, rispondendo pienamente ai criteri di trasparenza, competitività e innovazione tecnologica richiesti dalle normative nazionali ed europee in materia di appalti pubblici e mobilità sostenibile.
- Alcuni comuni della Provincia, tra cui Modena, Carpi e quelli del Distretto Ceramico, hanno già approvato **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)** con obiettivi coerenti con quelli del **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)**, che mira ad aumentare la quota di utilizzo del trasporto pubblico del 20% rispetto ai livelli pre-pandemici entro il 2025.
- La Provincia di Modena, in virtù delle proprie funzioni di coordinamento territoriale, rappresenta l'ente ideale per favorire una **governance multilivello del sistema di mobilità provinciale e per sviluppare nuove progettualità interprovinciali**, garantendo una migliore integrazione fra politiche locali, esigenze della cittadinanza e obiettivi ambientali.
- A tal proposito è fondamentale il ruolo operativo svolto dall'**Agenzia per la Mobilità di Modena (aMo)** e dal **Tavolo permanente provinciale della Mobilità**, luoghi deputati alla concertazione, al monitoraggio e alla programmazione strategica dei servizi di trasporto pubblico.
- Risulta fondamentale potenziale il confronto fra i Comuni e Enti sovraordinati, a partire da Regione Emilia-Romagna e Provincia di Modena, per affrontare le principali problematiche della viabilità e di mobilità di area vasta anche con riferimento a TPL su gomma. Ne sono esempi notevoli le criticità relative: via Emilia (con la necessità di adeguamento/potenziamento di vari tratti della via Emilia e la realizzazione di tratti di *via Emilia bis*); al collegamento dell'area produttiva della Graziosa nel comune di San Cesario s.P. con Modena Sud; alla Via Nonantolana in direzione Modena; alla tangenziale Rabin - tratto raccordo SP 255- SP2; alla variante SP1 Sorbarese.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

- La Legge n. 56/2014 (Legge Delrio) ha attribuito alle Regioni competenze fondamentali nella programmazione e gestione del trasporto pubblico locale. In Emilia-Romagna, la **Legge Regionale 30/1998** disciplina il settore, attribuendo la gestione diretta del servizio ferroviario alla Regione e demandando agli enti locali la gestione del trasporto pubblico su gomma, attraverso le Agenzie per la Mobilità.
- Il **PRIT 2025**, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23/12/2021, individua obiettivi di riequilibrio verso la mobilità collettiva e di innovazione del trasporto pubblico, promuovendo il potenziamento dei servizi e l'integrazione tra diversi mezzi di trasporto; inoltre auspica interventi di raddoppio selettivo delle linee per incrementare la frequenza dei treni e migliorare l'affidabilità del servizio.
- Nei prossimi anni sarà avviato il processo di redazione del **nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**, che costituirà il riferimento strategico per la mobilità della nostra regione nel medio-lungo periodo.

PRESO ATTO CHE:

- Le risorse economiche attualmente destinate al trasporto pubblico locale risultano **insufficienti per garantire il necessario potenziamento del servizio**. È pertanto indispensabile un aumento degli stanziamenti per investire in politiche di mobilità sostenibile e nella transizione ecologica del settore.
- Il bacino territoriale della Provincia di Modena soffre storicamente di un **sottofinanziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, derivante dalla modalità di distribuzione delle risorse basata sulla cosiddetta “**spesa storica**”.
- Questa situazione si è ulteriormente aggravata negli anni 2010-2011, quando il Governo Nazionale ha imposto significativi **tagli pari a circa il 17% dei trasferimenti destinati al TPL**, generando difficoltà strutturali ancora oggi non risolte, acuite ulteriormente dalla drastica riduzione delle entrate tariffarie legata alla pandemia da Covid-19 e ai costi dell’inflazione.
- La carenza cronica di risorse economiche ha costretto negli anni i gestori locali ad organizzare il servizio di trasporto pubblico prevalentemente sulle esigenze degli studenti, penalizzando fortemente altri segmenti della popolazione, come lavoratori e famiglie, e limitando così la possibilità di sviluppare una mobilità più inclusiva e integrata a livello provinciale.
- L’Autorità nazionale di Regolazione dei Trasporti (ART) ha elaborato un nuovo modello tecnico-amministrativo volto a superare il criterio della “spesa storica”, comportando **aumenti medi dei corrispettivi contrattuali stimabili intorno al 30%**, rendendo **indispensabile un parallelo adeguamento del Fondo Nazionale Trasporti**, senza il quale i territori rischierebbero il collasso della mobilità urbana ed extraurbana o un inaccettabile aumento delle tariffe.
- **Il Fondo Nazionale Trasporti (FNT)** è stato finanziato dal Governo con uno stanziamento pari a 5,35 miliardi di euro per il 2025, somma che **rappresenta appena il 2,56%** del totale degli stanziamenti previsti **dalla Legge di Bilancio** per lo stesso anno, **a fronte di una crescente domanda di mobilità pubblica e di un evidente bisogno di investimenti** più consistenti per garantire una mobilità sostenibile, efficiente e competitiva rispetto al trasporto privato.
- Secondo il rapporto Pendolaria 2025 di Legambiente, questi **finanziamenti risultano inferiori alle necessità del settore**, rappresentando una **diminuzione del 36% in termini reali rispetto al 2009**, se si considera l’inflazione degli ultimi 15 anni.
- È urgente che il Governo nazionale incrementi sensibilmente le risorse destinate al trasporto pubblico locale, assicurando agli enti locali e regionali le condizioni economiche necessarie per realizzare concretamente strategie di mobilità sostenibile coerenti con gli obiettivi europei.

RICORDATO INOLTRE CHE:

- L’**Agenzia per la Mobilità di Modena (aMo)** ha avviato, nel 2021, due studi di fattibilità finalizzati al riassetto del TPL nel bacino modenese, con particolare attenzione alla **linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Modena-Carpi**, oltre ad altri studi effettuati da altri soggetti del territorio inerenti l’ottimizzazione di tale sistema del ferro.
- Il Comune di Castelfranco Emilia/Unione del Sorbara ha richiesto all’Agenzia per la Mobilità di Modena la valutazione della sostenibilità di un nuovo assetto delle fermate e della mobilità gomma-ferro nel territorio dell’Unione del Sorbara e sulla tratta ferroviaria Bologna-Modena.

- L'obiettivo principale è valutare **scenari evolutivi per le attuali linee ferroviarie**, che possono rendere più moderno, efficiente e competitivo il trasporto pubblico, anche con il ricorso ad innovative soluzioni inerenti la mobilità su ferro.
- Questi scenari se messi a sistema con strategie intermodali e di trasporto locale possono rendere più moderno, efficiente e competitivo il trasporto pubblico.
- L'esito **dell'incarico commissionato dalla Regione Emilia-Romagna** ha portato all'elaborazione dello Studio di fattibilità: "Valutazioni sulla domanda potenziale di un sistema di trasporto pubblico nella relazioni Mirandola-Carpi e Mirandola-Modena".
- Il programma di mandato della nuova Giunta regionale introduce anche l'obiettivo di *"realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica per la creazione di una "Ferrovia Cispadana". Questa linea ferroviaria avrebbe il compito di collegare diverse città, tra cui Sassuolo, Reggio Emilia, Carpi, San Felice sul Panaro, Ferrara e Ravenna/Faenza fino a Rimini, supportando anche le esigenze della Zona Logistica Semplificata (ZLS), con l'obiettivo di potenziare la mobilità ferroviaria, migliorare l'integrazione tra i principali poli industriali e ridurre i tempi di spostamento per persone e merci"*.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE DI MODENA IMPEGNA

il Presidente e suoi consiglieri delegati a:

1. Attivare, tramite gli organismi preposti (in particolare Agenzia per la Mobilità e Tavolo Provinciale Permanente della Mobilità), un **percorso di reale e concreto coinvolgimento delle amministrazioni locali nella definizione delle linee strategiche della nuova gara** per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.
2. Impegnare la Provincia e l'Agenzia della Mobilità, **nell'ambito del consolidamento e in vista dell'approvazione, del Piano di Bacino Provinciale, a:**
 - **Definire, in collaborazione con i Comuni coinvolti dai tracciati ferroviari, una progettualità concreta e di sintesi (Progetto di ottimizzazione delle ferrovie locali)** degli studi esistenti per il potenziamento delle linee ferroviarie provinciali (in particolare Modena-Carpi e Modena-Sassuolo e sue sinergie con la Sassuolo-Reggio Emilia/Stazione Mediopadana) verso modelli di mobilità integrata, prevedendo l'eventuale realizzazione di una metropolitana di superficie con maggiori punti di accessibilità (ad esempio con l'apertura della fermata di Soliera) anche attraverso l'uso di diverse tecnologie ferro/gomma e il raddoppio delle tratte più critiche, rispondendo così alla crescente domanda di mobilità casa-lavoro e casa-scuola.
 - **Definire un nuovo assetto delle fermate e della mobilità gomma-ferro nel territorio dell'Unione del Sorbara e sulla tratta ferroviaria Bologna – Modena con particolare riferimento:**
 - alla possibilità di istituire due nuove fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano Bologna – Modena nelle località di Cavazzona e di Gaggio in Piano nel comune di Castelfranco Emilia (MO);
 - alla possibilità di ridisegnare la mobilità su gomma prevedendo il potenziamento delle linee di autobus extraurbani sulla direttrice nord – sud del territorio dell'Unione del Sorbara.
 - **Approfondire possibili scenari di ulteriore sviluppo del sistema metropolitano ferroviario**, o attraverso sistemi alternativi, che guardino ad integrare aree oggi

maggiormente scoperte come la montagna e i comuni dell'area nord, come emerso dallo studio di fattibilità della Regione Emilia-Romagna in relazione ad una soluzione trasportistica Bus Rapid Transit Bassa Modenese-Modena;

- **Sollecitare la Giunta Regionale a dar corso alla prevista “realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica per la creazione di una “Ferroviana Cispadana”**, linea ferroviaria avrebbe il compito di collegare diverse città, tra cui Sassuolo, Reggio Emilia, Carpi, San Felice sul Panaro, Ferrara e Ravenna/Faenza fino a Rimini, supportando anche le esigenze della Zona Logistica Semplificata (ZLS), con l'obiettivo di potenziare la mobilità ferroviaria, migliorare l'integrazione tra i principali poli industriali e ridurre i tempi di spostamento per persone e merci”;
3. Impegnare la Provincia e l'Agenzia della Mobilità a garantire che il prossimo piano industriale strategico, anche in vista del nuovo affidamento, contenga obiettivi ambiziosi e innovativi oltre che dare gli strumenti utili per condurre le opportune riflessioni e richieste ai livelli di governo superiori, tra cui:
- **Incrementare significativamente il livello dei servizi minimi**, coerentemente con quanto previsto dai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) dei principali comuni della provincia e dal Piano di Bacino provinciale, con interventi mirati ad incrementare la capillarità e la qualità del servizio nelle aree più esterne, con specifico riferimento alla zona montana e ai comuni dell'area nord, sia nei territori in cui un'alta densità urbana non è supportata da un'adeguata linea extraurbana di collegamento tra i Comuni, ad esempio nel Distretto ceramico, al fine di favorire una piena integrazione territoriale e una migliore risposta alle esigenze quotidiane dei cittadini residenti in queste zone.
 - **Effettuare**, in collaborazione con l'Agenzia per la Mobilità (aMo) e con il Tavolo permanente provinciale della Mobilità, una **valutazione puntuale del fabbisogno economico** necessario per colmare il divario tra le risorse attualmente stanziare per il trasporto pubblico locale e quelle effettivamente necessarie a **garantire il potenziamento e lo sviluppo integrato dei servizi** minimi individuati dai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) locali e dal Piano di Bacino Provinciale, affinché questa quantificazione costituisca un elemento concreto per le richieste economiche da rivolgere alla Regione Emilia-Romagna e al Governo nazionale.
4. **Promuovere** con la Regione Emilia-Romagna, nella fase di elaborazione del nuovo PRIT, il **rafforzamento del sistema modenese intermodale** (ferro-gomma), evidenziando la necessità del raddoppio delle linee ferroviarie esistenti e lo sviluppo di un sistema metropolitano di superficie a servizio della mobilità casa-lavoro e casa-scuola, a seguito anche delle risultanze dei progetti e studi sopra previsti.
5. Assumere un ruolo attivo e propositivo nella fase di elaborazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), portando il punto di vista e le esigenze del territorio modenese, al fine di **ottenere un incremento significativo dei finanziamenti al bacino modenese per risolvere le criticità storiche e costruire un sistema di trasporto pubblico competitivo, sostenibile e socialmente equo**.
6. **Rafforzare l'azione congiunta con la Regione Emilia-Romagna presso il Governo Nazionale**, per sollecitare con forza un sostanziale incremento delle risorse destinate al Fondo Nazionale Trasporti, indispensabile per attuare politiche strategiche di mobilità sostenibile, competitiva e integrata nel territorio provinciale così come definito nel

percorso di definizione delle strategie e costruzione di un modello di gara per l'affidamento del nuovo servizio.

Il Presidente dichiara aperta la trattazione del presente oggetto:

Il Consigliere Riccardo Righi da lettura dell'Ordine del Giorno presentato.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Grazie. Un ordine del giorno bello nutrito e ben elaborato. Apro la discussione se ci sono interventi in merito? Prego Consigliera Rossini.

ELISA ROSSINI - Consigliera

Grazie Presidente. L'ordine del giorno è interessante e tratta temi che indubbiamente sono di grande rilevanza per il nostro territorio. In particolare, ci sono alcuni punti del dispositivo che sono condivisibili, che quindi anche come minoranze non possiamo ignorare, nel senso che il tema e il problema del trasporto pubblico locale, sia con riferimento a SETA, sia con riferimento al nodo ferroviario è importante e quindi diciamo che siamo sensibili molto a questo tema. Ci sono però alcuni elementi nel contenuto della mozione che non ci convincono e non ci convincono perché non aiutano a focalizzare l'attenzione sui punti importanti e soprattutto dai territori arriva una buona dose di sfiducia nei confronti di chi oggi si troverà a gestire le innovazioni, e ci riferiamo in particolare alla Regione con l'orientamento politico attuale e anche ai territori, in particolare Modena e Carpi. Entro un po' più nel dettaglio di questi aspetti. Innanzitutto abbiamo la menzione dei PUMS, che sono stati approvati in particolare nei Comuni di Carpi e di Modena, io mi riferisco in particolare a Modena perché ho vissuto, nei cinque anni precedenti l'approvazione del piano urbano della mobilità sostenibile, e ne abbiamo vissuto il travaglio iniziale, lo abbiamo approvato nel 2020 in piena epoca Covid, ricorderà il Consigliere Giacobazzi eravamo alla Fondazione San Carlo con il distanziamento e le mascherine; noi all'epoca esprimemmo voto contrario al piano presentato, ma diciamo che ne abbiamo vista un'attuazione praticamente nulla; praticamente nulla perché le uniche due realizzazioni che abbiamo visto conseguire a quel piano sono state le ciclabili su carreggiata che hanno suscitato svariate critiche e che ancora adesso sono pesantemente criticate anche per la loro pericolosità, per il fatto che vanno a interagire con il trasporto pubblico, in particolare con gli autobus, quindi veramente non utili allo scopo, ma abbiamo visto soprattutto, e mi riferisco a Modena, la realizzazione del sottopasso di Via Panni, con una spesa di 7 milioni di euro a carico dei cittadini e un'utilità veramente molto scarsa, anche perché le interazioni con la linea ferroviaria Modena-Sassuolo permangono in parecchi tratti della città, e quindi è una spesa veramente imponente per una realizzazione, sia nell'opera in sé, che nell'utilità dell'opera, veramente modesta. Quindi c'è una schizofrenia totale nella gestione della realizzazione dei piani urbani della mobilità sostenibile che non erano condivisibili nelle loro linee generali, ma nella loro stessa attuazione lo sono stati ancora meno. Quindi quando nella mozione si citano i piani urbani della mobilità sostenibile come fossero qualcosa di positivo, né da Modena, né da Carpi, arrivano questi segnali. Poi c'è il grande tema dell'Azienda della Mobilità, di AMO, che anche su questo dobbiamo dire ha impiegato qualche anno a elaborare il piano di fattibilità, che è attualmente rimasto anche quello sulla carta. Noi a Modena, dopo anni che lo aspettavamo, l'abbiamo aspettato per tutto il corso della Consigliatura; è arrivato nel luglio del 2023 con una presentazione estremamente sommaria ed è ancora fermo lì, siamo ancora fermi lì. La parte politica che governa Modena, così come la parte politica che governa Carpi è la

medesima, e i Bus Rapid Transit restano una cosa scritta in un documento sommario presentato da AMO e totalmente inattuato. Mentre c'è un punto che sarebbe fondamentale da sollecitare alla Regione, che è invece il documento che viene citato anche nella mozione, che è di competenza della Regione e quindi il piano regionale integrato dei trasporti a cui sarebbe urgente che la Regione mettesse mano e che invece attualmente, è tra l'altro un documento piuttosto imponente, è allo stallo. Per cui quello andrebbe sollecitato alla Regione in modo particolare e su questo noi saremmo perfettamente concordi. Quindi diciamo che il documento presenta sicuramente un tema importante, un tema su cui anche come minoranza ci troviamo ad essere particolarmente sensibili, ma contiene anche una serie di contraddizioni che invece ci lasciano parecchio perplessi. Grazie.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Grazie. Chiedo se ci sono altri interventi? Vicepresidente Paradisi, prego.

MASSIMO PARADISI - Consigliere

Io volevo solo fare un accenno brevissimo, ringraziando anche il collega Riccardo Righi, il Sindaco Righi, per l'ordine del giorno nel senso che il tema è sicuramente un tema estremamente importante, attraversa tutta la Provincia, quindi dalla bassa alla montagna, passando per la città e la fascia pedecollinare, il Comune che io rappresento. Credo che serva pensare, o meglio ripensare, di investire su un sistema che accorci le distanze, anche laddove queste distanze non sono così rilevanti. È evidente che serve un sistema realmente competitivo con l'auto, un sistema di trasporto pubblico effettivamente e concretamente competitivo con l'auto. Sottolineo anche, anche se non è prettamente l'oggetto dell'ordine del giorno, trasporto pubblico assolutamente ma anche mobilità ciclistica il più possibile in sicurezza, laddove le distanze lo consentano. Faccio un esempio concreto, Montale, che è una frazione del Comune che amministro, è a pochi chilometri da Modena, servirebbe sicuramente anche in questo caso un collegamento oltre che potenziamento del trasporto pubblico e anche un sistema ciclopedonale sicuro che possa fare questi pochi chilometri che separano questa frazione dal capoluogo. Quindi benissimo il trasporto pubblico ma anche un'attenzione alla mobilità ciclistica. Il tutto quindi con tutte le proposte e le suggestioni che sono contenute nell'ordine del giorno, anche dal mio punto di vista non distoglie nessun tipo di energia, quindi bene il trasporto pubblico, bene la mobilità ciclistica, bene tutto questo, senza distogliere nessuna energia dalle opere che comunque interessano i grandi assi viari che abbiamo, nel senso che è importante pensare secondo me a un sistema integrato della mobilità che coniughi lo sviluppo dei territori e la sostenibilità, grandi assi viari; anche in questo caso viene citata la Via Emilia, la Strada Statale 9, che è sicuramente un punto importante. Aggiungo anche la Strada Statale 12, la Via Vandelli; sapete che in questo Consesso più volte abbiamo parlato anche della cosiddetta tangenziale di Montale che è un'altra opera di cui il territorio ha bisogno. Quindi pur correttamente concentrandosi sul trasporto pubblico locale, aggiungerei anche la mobilità ciclistica, laddove è possibile. Credo che questa attenzione non tolga nulla rispetto anche alle energie che possiamo mettere per completare un'idea di mobilità integrata che serve al nostro territorio. Grazie.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Grazie. Prego Consigliere Venturini.

STEFANO VENTURINI - Consigliere

Solo un inciso perché sicuramente ha già detto tutto la collega Rossini, però vedo che non è considerato un passaggio sul trasporto pubblico che per la nostra area è fondamentale, che è la Bologna-Brennero, che riguarda la mobilità di gran parte delle persone che abitano nell'Area Nord della Provincia e che per l'ennesima volta si coglie anche l'opportunità che nel 2028 termina il traforo ferroviario del Brennero, 2029, comunque siamo oramai agli sgoccioli e, oltre alle persone, anche le merci non potranno più transitare, se non con un transit ferroviario del famoso trasporto gomma-ferro. Considerando che anche in quell'area abbiamo uno dei poli biomedicali più importanti d'Europa, non considerare quest'asse secondo me è una mancanza da matita rossa, non solo per le conseguenze che ha la Bologna-Brennero sull'economia dell'Area Nord, ma anche da un punto di vista di trasporto pubblico, perché comunque la Bologna-Brennero comprende i trasporti di quasi tutti gli abitanti del territorio dell'Area Nord, sia verso Bologna, dove la maggior parte va a lavorare, o anche lo spostamento all'interno di questi stessi territori, poiché questa ferrovia lambisce i Comuni più grandi, dell'Area Nord e su questa mozione non se ne trova menzione.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Altri? Prego Consigliere Righi.

RICCARDO RIGHI - Consigliere

Grazie. Anzitutto ci tenevo a ringraziare i colleghi del gruppo per il lavoro che è stato fatto a più mani, visto quanto è stato corposo nella lettura, immaginate anche il tempo che si è dedicato nella sua costruzione, tra l'altro di rimando a diversi colleghi Sindaci in rappresentanza delle diverse Unioni. Questo è un documento che vuole un po' fare una fotografia rispetto a quella che è una situazione tra un servizio esistente e problematiche che ci sono rispetto a delle risposte che chiedono i cittadini e che chiede anche una dinamica di visione complessiva rispetto ad una politica capace di ascoltare e costruire futuro in maniera partecipata ma soprattutto attenta a tematiche come appunto quella della mobilità pubblica, che non è solo uno strumento per affrontare una crisi climatica, ma è anche soprattutto una leva di equità sociale e coesione in tutto quello che è il territorio. Un ordine del giorno che non definisce strategie di dettaglio, che non dice "C'è da fare questo o quello", ma dice di lavorare insieme alle Amministrazioni dei territori, attraverso la Provincia come principale attore di coesione tra Enti Locali e l'Agenzia della Mobilità, per arrivare a definire una nuova strategia complessiva e unitaria della Provincia, e quindi da questo ordine del giorno non si arriva a un traguardo, ma si parte per un percorso che vuole coinvolgere tutti. Questo è lo spirito rispetto agli obiettivi che qui ci fissiamo. Ragione per la quale mi trovo un po' spaesato rispetto agli interventi della stessa Rossini, che cercano di dare un approccio di elementi di non chiarezza, o di contrarietà o di contraddizione che lei ha citato, ma poi non dice quali sono. Quindi è un po' retorica l'azione nel dire "Mi trovo sensibilmente vicino a questi temi, però ci sono elementi di contrarietà". Non ho capito quali, e quindi evidentemente non è poi così facile trovare degli elementi in cui non trovarsi d'accordo rispetto a queste situazioni. Tra l'altro sostenendo che c'è sfiducia nei Comuni di Carpi e Modena e nei confronti della Regione da parte dei cittadini, quando Carpi, Modena e Regione hanno recentemente vinto le elezioni con una media del 60%. Quindi evidentemente non penso che in dieci mesi o un anno siano cambiate significativamente le cose, e credo che ci sia fiducia nei confronti degli stessi amministratori. Dopodiché non vedo come il fatto che vengano citati i PUMS, che sono documenti approvati e comunque rappresentativi di Comuni, possono più o meno influire sulla definizione di un percorso che è da co-

struire perché, ripeto, non è un ordine del giorno che dice “Prendete i PUMS, prendete i documenti presenti, consegnate il pacchetto e questa è la strategia del futuro”. No, si parte da ciò che c'è per costruirla. Quindi prendo atto che voi non siete favorevoli a fare un percorso condiviso su un territorio che guardi alla definizione di una strategia per il futuro della nostra Provincia, perché di questo si sta parlando. Poi, solo per precisare rispetto a quanto sostenuto da Venturini, non manca il tema della Bologna-Brennero - è uscito Venturini, mi dispiace – anzi, è citato qui il tema della Cispadana. E' chiaro che questo è un documento che non guarda infrastrutture stradali, cioè la creazione di nuove tangenziali o superstrade; è incentrato sulla mobilità sostenibile, quindi alle modalità di trasporto di interscambi modali, delle tratte su ferro, e in questo caso viene citato il tratto Bologna-Brennero come ferrovia legata alla Cispadana, in un'ottica non solo di investimento su tratte stradali per i mezzi privati, ma anche e soprattutto su elementi di infrastrutture strategiche quali il ferro, che possono dare sponda su più elementi. Per quanto concerne gli esempi fatti su Modena, anche qui non capisco come interventi singoli fatti dall'Ente rispetto a scelte infrastrutturali possano interessare o riguardare un documento che parla di strategie di trasporto pubblico e quindi il modo in cui muoversi e non di infrastrutture. Poi da persona che conosce molto bene la città di Modena, ci sono nato, ci ho vissuto per tanti anni, non vedo come questi interventi possano peggiorare la città, anzi sono contento che il Comune stia andando in una direzione dinamica e di investimento sullo stesso. Grazie.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Grazie. Ci sono altri interventi? Ricordo che il Regolamento non lo prevede, ma do sempre la possibilità di dialogare. Quindi prego Consigliera Rossini.

ELISA ROSSINI - Consigliera

Solo per chiarire che il voto nostro sarà un voto di astensione su questo ordine del giorno, proprio per l'interessamento che il gruppo ha sul tema. Le perplessità nascevano proprio dalle basi su cui è fondato il documento, che sono i piani urbani della mobilità sostenibile e gli studi di fattibilità di AMO che sono due degli elementi inseriti nella mozione, su cui noi abbiamo forti perplessità e abbiamo visto alcuni aspetti negativi sia su Modena che su Carpi, quindi questo era il quadro della situazione. E comunque annuncio il voto di astensione del gruppo Uniamoci, almeno nella sua maggioranza dei componenti. Grazie.

FABIO BRAGLIA - Presidente della Provincia di Modena

Prima di mettere ai voti, ci tengo anch'io a commentare e a complimentarmi con il proponente dell'ordine del giorno perché è stato fatto un lavoro veramente importante. Io da Sindaco, e penso tutti i presenti amministratori, hanno potuto partecipare rispetto agli interventi delle proprie Unioni nell'elaborare le necessità dei propri territori e poter mettere dentro questo documento che, come veniva ricordato, è un punto di partenza rispetto a una prospettiva e un obiettivo che ci diamo per il futuro. Quindi la modalità del lavoro è una modalità condivisibile e soprattutto apprezzabile proprio perché c'è stato un coinvolgimento generale da parte di tutti i territori. Quindi credo che, al di là del fatto che siamo chiamati in causa come Provincia proprio per un lavoro importante, perché i punti sono molti, però di portare questo documento agli Organi superiori, alla Regione in particolare, per collaborare e costruire questa proposta. Quindi grazie per il lavoro e per l'esempio di condivisione territoriale.

Non avendo nessun altro Consigliere chiesto la parola, il Presidente pone ai voti, per appello nominale, il presente ordine del giorno, che viene approvato dai presenti con il seguente risultato:

PRESENTI	n. 15	
FAVOREVOLI	n. 10	(Presidente Braglia, Consiglieri/e Calzolari, Gargano, Muccini, Paradisi, Poggi, Righi, Zaniboni e Zironi; Consigliere Caroli)
CONTRARI	n. 5	(Consiglieri/a Giacobazzi, Rossini, Spatafora, Vandelli e Venturini)

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
BRAGLIA FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA