

Il sotto riportato Ordine del giorno presentato dai Consiglieri Silingardi, Giordani, Manenti (M5S), Bosi, Baldini, Bertoldi, De Maio, Moretti, Prampolini, Santoro (Lega Modena), Giacobazzi (Forza Italia), Rossini (FDI-PDF) è stato RESPINTO in Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti al voto: 33

Consiglieri votanti: 29

Favorevoli 12: I consiglieri Giordani, Manenti, Silingardi, Bertoldi, Bosi, De Maio, Moretti, Prampolini, Santoro, Giacobazzi, Baldini, Rossini

Contrari 17: il Sindaco Muzzarelli e i consiglieri Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Cirelli, Connola, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Poggi, Reggiani, Tripi, Venturelli, Parisi

Astenuti 4: I consiglieri Scarpa, Stella, Trianni, Aime

Premesso che:

- la situazione del nostro Comune, in termini di qualità dell'aria e di mobilità pubblica (TPL), è notoriamente grave e richiede interventi mirati, urgenti e importanti;
- la nostra città presenta uno tra i più alti valori di automobili circolanti (6,7 automobili ogni 10 abitanti, per cui si rende necessario invertire la tendenza e ridurre la circolazione dei mezzi privati sulla rete viaria del comune di Modena);
- per avviare azioni che perseguano questa finalità occorre puntare decisamente sul trasporto pubblico locale, costruendo una rete molto più efficace ed appetibile, in grado di determinare uno shift modale sensibile verso quest'ultimo;
- ad oggi e da lungo tempo, i dati sul trasporto pubblico locale nel comune di Modena sono decisamente negativi, soprattutto se rapportati a città similari che, negli anni, hanno fatto scelte diverse;
- come già ricordato in occasione della presentazione di una mozione di emendamento al PUMS, tra Modena ed altre città di pari dimensione nelle quali il numero di viaggi annui con il TPL è clamorosamente imparagonabile (si vedano, ad esempio, i casi di Brescia, Bergamo o Padova) con quelli della nostra città, in quelle città le scelte di valorizzazione del TPL sono state decise,

chiare ed efficaci;

- in questi comuni che presentano dati imparagonabili con quelli di Modena (la quota di movimenti col trasporto pubblico è sempre almeno più del doppio di quello di Modena) esiste, infatti, una linea di metropolitana o una linea metrotranviaria di superficie, segno evidente che tale soluzione rappresenta un requisito indefettibile per la valorizzazione del trasporto pubblico locale e la realizzazione di uno shift modale che abbassi sensibilmente i numeri di viaggi con mezzo privato automobilistico a vantaggio di quelli con mezzo pubblico;
- d'altronde, lo sviluppo di una rete metrotranviaria rappresenta uno strumento fondamentale ed imprescindibile per la valorizzazione del sistema di trasporto pubblico locale cittadino, che diventerebbe, solo così, altamente competitivo in quanto consentirebbe di collegare i punti aggregatori della città con frequenze adeguate, velocità importanti e fermate ravvicinate;
- la proposta di impegnarsi a fondo per la realizzazione di una linea metrotranviaria è già stata sottoposta al consiglio comunale con una mozione presentata dal Movimento 5 Stelle e ampiamente discussa unitamente al PUMS nella seduta consiliare del 16 luglio 2020, nel corso della quale la stessa proposta ha ricevuto consensi e plausi, ma ne venne rilevato il problema dei costi di realizzazione;
- negli scorsi mesi l'Associazione Modena Volta Pagina ha presentato all'Amministrazione un progetto di metropolitane leggera di superficie, già sviluppato a livello definitivo, nonché cantierabile in tempi brevi, riprendendo il "Progetto Modena Metropolitana - Sistema di trasporto a guida vincolata" del 2003;
- il progetto, predisposto da ATCM nell'ambito della Legge Obiettivo, prevede la realizzazione di due linee di metropolitana (con eventuale, ma non necessario, interrimento di una parte della linea), che sarebbe certamente in grado di risolvere in misura sostanziale e decisiva i problemi di mobilità cittadina;
- il Gruppo del M5S ha proposto un'interrogazione per sapere dall'Amministrazione se vi era l'intenzione di candidare, *ai finanziamenti del Recovery Fund (NGEU) o ad altri finanziamenti il progetto di Linea Metropolitana / Metrotranviaria di superficie*", il progetto, già definitivo, che poteva eventualmente e possibilmente essere *"integrato con il progetto di valorizzazione della linea Modena – Sassuolo"*;
- alla seduta del 01.12.2020 l'Assessora alla Mobilità, pur rilevando come sia *"necessario un cambio di passo"* sul TPL, ha liquidato il predetto progetto come datato, risalendo al 2003, e inquadrato in un contesto non paragonabile all'attuale, senza contestare dati e motivazioni che,

- invece, erano state proposte dalla citata interrogazione a sostegno del progetto metrotranvia;
- peraltro non si comprende a cosa ci si riferisca quando si parla di “*contesto diverso*”, se è vero che la popolazione residente non è sostanzialmente mutata, ma soprattutto pesi e distribuzione dei luoghi di residenza, lavoro, studio, posizione delle stazioni ferroviarie, assetto della viabilità non sono significativamente cambiati da allora, né è superata (anzi!) la tecnologia tranviaria;
 - i progetti che l’Assessora alla Mobilità, nel rispondere alla citata interrogazione, ha dichiarato di voler candidare per i finanziamenti europei sono di impatto irrilevante sullo sviluppo della mobilità sostenibile e di nullo effetto per il trasporto pubblico locale, non avendo alcuna possibilità di determinare alcun spostamento di utenza verso sistemi di trasporto pubblico;
 - viceversa – come ampiamente dimostrato con i dati più volte portati all’attenzione del Consiglio Comunale - un efficace servizio di metrotranvia avrebbe un impatto decisivo in tal senso e darebbe un impulso finalmente importante al trasporto pubblico locale, rendendolo altamente competitivo, sia per gli spostamenti interni, che per quelli di chi entra in città dalle direttrici principali provenienti dalla provincia;
 - a seguito della crisi emergenziale determinata dall’espandersi del coronavirus in numerosi Paesi europei (e non solo), il Consiglio Europeo, dopo intense trattative tra i capi di governo degli stati membri, ha predisposto un piano straordinario, denominato “Next Generation EU”, da 750 miliardi di euro da distribuire, in parte in forma di sovvenzioni a fondo perduto (grants) ed in parte in forma di prestiti (loans), tra i Paesi più colpiti dal Covid-19;
 - l’Italia ha ottenuto una cospicua fetta di tali finanziamenti (209 miliardi di euro), condizionati - come per tutti gli altri Paesi beneficiari - alla presentazione di un piano di ripresa che deve rispondere ad una serie di requisiti;
 - le Linee Guida per la definizione del c.d. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito PNRR), pubblicate lo scorso 15 settembre 2020 individuano una serie di obiettivi e missioni che devono rispettare parametri ben precisi;
 - tra questi, con riguardo alla scheda sintetica allegata, si segnalano i seguenti aspetti:
 - pag. 3 (obiettivi): “*un Paese con infrastrutture più sicure ed efficienti*”;
 - pag. 11 (cluster di intervento): “*Rivoluzione verde e transizione ecologica ... Infrastrutture per la mobilità*”;
 - pag. 14 (Missioni: rivoluzione verde e transizione ecologica): “*Investimenti finalizzati a conseguire obiettivi European Green Deal ... Infrastrutture per la graduale de-*

carbonizzazione dei trasporti e mobilità di nuova generazione ...Adozione di piani urbani per il miglioramento della qualità dell'aria";

- pag. 15 (Missioni: Infrastrutture per la mobilità): *“Mobilità pubblica e privata a impatto ambientale sostenibile”;*
- pag. 20 (Progetti: criteri di valutazione positiva): *“Progetti che riguardano principalmente beni pubblici (infrastrutture ...) ... Rapida attuabilità / cantierabilità ... Monitorabilità del progetto in termini di traguardi intermedi e finali, nonché del collegamento tra tali realizzazioni e gli obiettivi strategici del PNRR ... Progetti con effetti positivi rapidi su numerosi beneficiari, finora scartati per mancanza di fondi ...”;*
- la bozza di Recovery Plan votata e licenziata nel Consiglio dei Ministri del 12 gennaio scorso ha espressamente previsto che *“una specifica linea di azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa”* (pag. 19);
- nello specifico il punto 3.3.6 della bozza approvata dal CdM il 12 gennaio così prevede (pagina 84): *“Trasporto pubblico di massa. La misura prevede la realizzazione di 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa. Tra gli interventi già individuati vi sono quelli che coinvolgono Genova, Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo. Inoltre, si prevede la realizzazione di ulteriori 97 km di rete attrezzata per sistemi di trasporto rapido di massa. Gli interventi oggetto di questo secondo gruppo saranno individuati tramite una nuova manifestazione di interesse nei primi mesi del 2021”;*
- è espressamente previsto un ruolo centrale, proprio per questa specifica missione, per gli Enti Locali, tant'è che la bozza indica che *“Enti locali e regioni saranno un attore fondamentale nella definizione e implementazione di questa linea di azione”* (pagina 19);
- altre città vicine (sia Bologna che Reggio Emilia) hanno tra i propri progetti di mobilità sostenibile lo sviluppo e/o la realizzazione di una o più linee metrotranviarie;

considerato che:

- il progetto di metrotranvia presenta tutti i requisiti per essere ammesso tra quelli oggetto dei finanziamenti europei in questione. Infatti, richiamando l'estratto sopra riportato delle Linee guida per la definizione del PNRR è di tutta evidenza come esso:
 - contempli la realizzazione di una *“infrastruttura più sicura ed efficiente”* (pag. 3 Linee

- Guida);
- rientri a pieno titolo tra gli interventi riconducibili alle idee di rivoluzione verde e transizione ecologica, in quanto garantirebbe un deciso e rilevante shift modale nella mobilità urbana, spostando un imponente numero di trasferimenti dal mezzo privato ad un più efficiente e rapido trasporto pubblico (pag. 11 Linee Guida);
 - preveda la realizzazione di un'infrastruttura di nuova generazione e ad alto impatto ecologico, che consente – attraverso il predetto shift modale – di ottenere elevatissimi risultati in termini di de-carbonizzazione dei trasporti, costituendo, peraltro, un efficace strumento, sia di pianificazione che operativo, per il miglioramento della qualità dell'aria (pag. 14 Linee Guida);
 - sia perfettamente conforme ai criteri che impongono di affrontare il tema della mobilità pubblica attraverso un impatto ambientale sostenibile, ponendosi in linea con quanto viene realizzato nelle più avanzate città europee: gli esempi potrebbero essere innumerevoli, a titolo esemplificativo si ricordano i casi di Friburgo, Grenoble, Lille, Rouen, Linz, Innsbruck, Ostenda, Charleroi, ect. (pag. 15 Linee Guida);
 - riguardi un bene pubblico, che - essendovi già un progetto definitivo che può in tempi brevi essere reso esecutivo - è di rapida e certa attuabilità e cantierabilità, nonché monitorabile con riguardo ai traguardi ed agli obiettivi che si pone, il quale è in grado di determinare indubbiamente effetti positivi su tutta la cittadinanza, che potrà finalmente beneficiare di un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle aspettative (pag. 20 Linee Guida);
 - sia sempre stato ritenuto irrealizzabile per mancanza di fondi, che oggi – invece – possono esserci (pag. 20 Linee Guida);
- quella che si presenta in questi mesi è, quindi, un'occasione storica, quasi certamente irripetibile, per beneficiare di investimenti e finanziamenti importanti, per cui la città di Modena non dovrebbe farsi trovare impreparata a questo appuntamento;
 - avere a disposizione un progetto definitivo, cantierabile in tempi brevi, al caso anche con gli aggiornamenti opportuni, da affiancare magari al progetto di valorizzazione e trasformazione della linea Modena - Sassuolo, rappresenta un incomparabile vantaggio anche in termini temporali, che l'amministrazione può sfruttare per consegnare al governo un'idea ed una

proposta totalmente in linea con le linee guida, i requisiti e gli indirizzi del Next Generation EU e le missioni indicate dalla bozza del piano approvata il 12 gennaio;

- il progetto in questione è perfettamente in linea con l'indicazione fornita dal piano di riservare agli enti locali il ruolo di attore fondamentale nella definizione delle azioni da intraprendere con riguardo al tema della mobilità sostenibile e consente al comune di Modena di rispondere alla manifestazione di interesse prevista per i prossimi mesi;
- viceversa, le ipotesi paventate di *bus rapid transit* (BRT), i cui costi di gestione sono addirittura superiori a quelli di una rete metrotranviaria, non paiono, da sole, in grado di determinare efficaci risultati nella valorizzazione del trasporto pubblico locale e di produrre benefici consistenti in termini di spostamento di utenti a favore di questo, come dimostra anche il fatto che le città italiane che vi hanno fatto ricorso sono pochissime e gli interventi rappresentano per lo più un'integrazione di un già efficace servizio di metrotranvia o di metropolitana (Cagliari o Perugia); tra l'altro, considerando che l'affidamento e lo sviluppo di un tale progetto comporterebbero tempi lunghi, si determinerebbe la perdita del vantaggio della rapida cantierabilità, che pone Modena in posizione fortemente competitiva rispetto ad altre città prive di progetti già sviluppati e pronti;

SI INVITANO IL SINDACO E LA GIUNTA AFFINCHE'

attivino immediatamente ogni iniziativa politica ed amministrativa per manifestare l'interesse del Comune di Modena al finanziamento delle linee di trasporto pubblico locale di massa previsto dal piano approvato dal Consiglio dei ministri il 12 gennaio scorso e ottenere, anche per il tramite della Regione, che il progetto di metrotranvia richiamato in premessa sia candidato ai finanziamenti previsti dal Recovery Plan che il Governo presenterà all'UE;

in alternativa vengano cercati altri finanziamenti per realizzare l'opera in questione;

coinvolgano nel progetto cittadinanza, organizzazioni di categoria, imprese del territorio, affinché si apra un dibattito sul tema e si creino le condizioni per sensibilizzare le Autorità regionali e nazionali sulla necessità di realizzare questa opera a grande vantaggio di Modena, ma anche di larga parte del territorio provinciale.