

Il sotto riportato Ordine del Giorno presentato dai Consiglieri Lenzini, Venturelli, Carpentieri, Forghieri, Carriero, Reggiani, Franchini, Tripi, Connola, Bergonzoni (PD), Scarpa, Trianni, Stella (Sinistra per Modena), Aime (Verdi) e Parisi (Modena Solidale), così come emendato in corso di seduta, è stato APPROVATO in Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 32

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli 23: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Cirelli, Connola, Fasano, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli

Astenuti 9: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Risulta assente il Sindaco Gian Carlo Muzzarelli

#### “““Premesso che:

- L'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna ha approvato con delibera 115 dell'11/4/2017 e, successivamente, la Giunta Regionale ha approvato con DGR n°1412 del 25/9/2017 le Misure per il miglioramento della qualità dell'aria in attuazione del PAIR 2020 e del Nuovo Accordo di bacino padano 2017, il quale prevede tra gli obiettivi un potenziamento del TPL del 10%
- Il Trasporto Pubblico Locale e il suo buon funzionamento è componente fondamentale per una città e un territorio sostenibile sia da un punto di vista ambientale sia da un punto di vista della vivibilità della città stessa.
- Il Trasporto Pubblico Locale è inoltre un'articolazione fondamentale nella pianificazione futura della città e di tutta la provincia e che come tale necessita di un continuo e costante ripensamento al fine di saper cogliere i mutamenti e sapersi adattare agli stessi incarnando quel principio di resilienza che deve necessariamente caratterizzare la città del futuro.
- la qualità dell'aria della Pianura Padana, per cause antropiche e geografiche, presenta forti criticità che interessano tutte le regioni più economicamente avanzate dal paese (Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Piemonte) e tutti i loro comuni (tra cui Modena) e che il TPL è una delle componenti che possono contribuire concretamente al miglioramento di questa situazione.
- l'infrastruttura di riferimento che collega Modena a Sassuolo, passando da Baggiovara, Casinalbo, Formigine e Fiorano, è una tratta di ferrovia di proprietà di TPER su cui 'corre' un treno simpaticamente rinominato dai modenesi 'Gigetto'

**Preso atto:**

- del documento PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE IN EMILIA-ROMAGNA PER IL TRIENNIO 2018-2020,
- del documento commissionato dalla camera di commercio ‘Advisory per la predisposizione di uno studio di fattibilità relativo alla riorganizzazione della linea ferroviaria Modena-Sassuolo’, in cui viene fatta un’analisi dei flussi, della linea attuale e vengono prospettate alcune diverse alternative.
- Del documento redatto da AMO in previsione del PUMS: ‘Il PUMS e il sistema metropolitano modenese’

**Considerato che:**

- tale linea ha 9 fermate (di cui solo 3 in città) e 26 passaggi a livello di cui 12 su strade ad elevato carico veicolare e 9 nella città di Modena;
- al momento tale linea è fortemente sottoutilizzata sia in senso assoluto, sia rispetto al totale degli spostamenti lungo l'asse della linea, effettuati sia con mezzi privati che pubblici, ma soprattutto in confronto alla reale potenzialità che potrebbe avere;
- esiste un servizio su gomma che per lunghi tratti corre parallelo alla ferrovia;
- di fatto la copertura sia in termini di orari, sia in termini di frequenza di fermate risulta oggettivamente inadeguato e disincentivante;
- al momento non è possibile caricare biciclette sui treni rendendo di fatto meno appetibile il servizio per tutti coloro che avrebbero bisogno della bicicletta prima o dopo la tratta;
- che le fermate in città risultano poche e completamente assenti nella zona più popolosa della città, pur essendo attraversata dalla linea. In particolare dalla stazione piccola alla fermata Fornaci nei pressi di Villa Igea, di fatto non vi sono fermate, saltando completamente tutta Modena Sud pur attraversandola in diagonale; allo stesso modo, pur attraversando il popoloso quartiere “Musicisti”, tra la Stazione FS e la fermata del Policlinico, la Linea non presenta alcuna fermata intermedia”;
- i passaggi a livello, sia in città che lungo via Giardini, in particolar modo nei pressi di via Morane e delle altre strade a flusso veicolare attraversate da Gigetto a Modena e Formigine, causano code e blocchi alla circolazione anche prolungati;
- tali blocchi sono fonti di inquinamento atmosferico e disagi per la viabilità;
- stante le nuove normative sul trasporto passeggeri su rotaia di mezzi come quelli attuali e al numero di utilizzatori del servizio la possibilità di apertura di nuove fermate è improbabile;
- la necessità di velocizzare nuove linee per come è concepita ora può passare solo dalla diminuzione dei passaggi a livello, creando sottopassi ove possibile e chiudendo strade, dirottando il traffico con bypass ove non possibile e limitando le fermate;
- chiudere strade e dirottare il traffico su altri attraversamenti della linea è da considerarsi quantomeno critico, considerato che già ora tutti i passaggi a livello della città negli orari di punta sono soggetti ad un carico veicolare troppo elevato;
- tale linea di fatto unisce poli attrattori come la stazione dei treni”centrale”, il Policlinico, l'Ospedale di Baggiovara, Villa Igea, la Stazione Piccola e che con nuove fermate potrebbe

unire anche scuole come le Ferraris, le Buon Pastore, le Lanfranco, parchi come quello di Divisione Acqui e il parco Amendola, centri sportivi come le piscine Pergolesi, la Polisportiva Saliceta, il campo da Baseball o il Palapanini. La stessa linea, come già detto, potrebbe, con altre fermate, raccogliere passeggeri dalla più grande area residenziale di Modena (Modena Sud) e da importanti centri della provincia come Casinalbo, Formigine, Fiorano e Sassuolo e infine connettere importanti aree industriali come quelle di Modena Nord, quella di Fiorano e quella di Sassuolo;

- l'Assessore Donini si è reso disponibile in commissione consigliare a Modena ad affrontare il tema della linea Modena Sassuolo, cercando di individuare la via per renderla realmente funzionale e attrattiva per il territorio;
- unendola alla ferrovia che arriva a Carpi si potrebbe di fatto collegare anche tutta la zona Nord della Città;
- utilizzando il tracciato della linea ferroviaria storica dismessa Modena – Reggio Emilia, il percorso potrebbe essere prolungato sino al Polo Fieristico e al Polo scolastico Leonardo;
- considerando anche i comuni a nord della città, la linea attraverserebbe 6 comuni che rappresentano il 50% della popolazione e il 60% dei posti di lavoro della Provincia di Modena e che generano ogni giorno 110.000 spostamenti con origine e destinazione all'interno di questo territorio (il 25% di questi avviene tra due comuni differenti);
- con lo spostamento della Stazione delle Corriere a ridosso della Stazione dei Treni tale linea vi arriverà automaticamente favorendo notevolmente l'intermodalità;
- il Comune di Modena ha adottato, con deliberazione di Giunta comunale n. 151 del 26.3.2019, il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030)”, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e che probabilmente andrà in adozione entro la fine del 2019;

#### **Ritenuto che:**

- Tale direttrice ha le caratteristiche per essere la spina dorsale del sistema integrato della mobilità della provincia ma anche della città diventando valida alternativa all'auto
- Il buon funzionamento di tale direttrice e un suo massimo utilizzo sia la base per la stesura di piano della modalità integrato della provincia e condizione necessaria per raggiungere gli obiettivi previsti nel PAIR e nel PUMS in fase di stesura a Modena
- che prima di ogni ulteriore investimento sulla linea si debba fare un profondo ragionamento su come renderla più funzionale e attrattiva da un lato e meno impattante per le altre mobilità, dall'altra.
- Si debba incentrare la discussione politica non sul mezzo di trasporto materiale utilizzato o su come è strutturata l'infrastruttura ora, ma sulle caratteristiche che il servizio debba avere e che sulla base di quanto definito si dia mandato ai tecnici di trovare la soluzione più idonea.
- Che la linea dovrebbe avere le seguenti caratteristiche:
  - elevata frequenza delle fermate, in particolare nelle zone residenziali di Modena e coprendo quelli che vengono identificati come punti di aggregazione.
  - elevata frequenza delle corse, possibilmente in maniera flessibile, coprendo meglio gli orari che tipicamente sono maggiormente caratterizzati da spostamenti elevati da parte dei potenziali utilizzatori.
  - interferenza minima con le infrastrutture viarie esistenti rendendo possibile

l'apertura di nuovi attraversamenti (pari livello dei diversi piani delle due infrastrutture intersecanti)

- interferenza minima in termini di tempi di attesa, con interconnessioni regolate da dispositivi che permettano fermate molto brevi per le auto e attivate solo quando i mezzi della direttrice sono nella prossimità dell'incrocio, il tutto sempre nella massima e assoluta sicurezza.
- Intermodalità intesa come interconnessione con tutte le altre forme di mobilità, pubblica e privata, rendendo accessibile quanto più possibile il servizio della linea stessa (capolinea condivisi, parcheggi scambiatori, collegamenti con altre direttrici).
- Intermodalità intesa anche come possibilità dalla linea di essere anche di supporto a mobilità ciclabile con moduli o comparti destinati in maniera esclusiva ai ciclisti che devono poter entrare ed uscire con estrema semplicità ed essere utilizzati da tutti gli utenti (sia bambini che anziani)
- Intermodalità alternativa, nel senso di essere linea parallela e alternativa ad una linea ciclabile che deve permettere agli utenti di poter scegliere sempre tra le due tipologie di mobilità.
- capacità e prerogativa di essere spina dorsale del trasporto pubblico nella zona sud senza che ci sia la necessità di mantenere linee di TPL parallele con inutili doppioni, con la conseguenza di avere diverse linee a seguire la stessa tratta dividendo l'utenza, aumentando il carico di traffico e aumentando l'inquinamento.
- Eventuale modularità dei mezzi in grado dimensionare i trasporti sulla base dell'effettiva necessità.
- Possibilità di vedere questa linea con particolari caratteristiche (lunghezza, sede propria) come possibile progetto pilota per mezzi a guida autonoma.

#### **Valutato positivamente:**

- gli investimenti di TPER per riammodernare la linea
- la volontà da parte di TPER per migliorare e modernizzare la linea

### **IL CONSIGLIO COMUNALE DI MODENA**

#### **Chiede**

a tutte le forze politiche e alle amministrazioni interessate dalla linea in oggetto di sottoscrivere tale posizione al fine avere una posizione unica e condivisa di un territorio su di un tema così importante

#### **Impegna il Sindaco e la Giunta:**

- a mettere la riprogettazione della linea Modena-Sassuolo al centro della discussione sulla mobilità della città e della provincia al fine di velocizzare una sua evoluzione verso un servizio che permetta di raggiungere gli obiettivi sopra descritti e ritenuti debbano essere caratterizzanti per il servizio del futuro di quella tratta.
- a sostenere la necessità davanti a TPER e alla regione di una profonda e moderna analisi su come può cambiare tale linea per diventare davvero funzionale e alternativa conveniente rispetto alle altre opzioni di mobilità.
- a chiedere alla regione di valutare tutte le diverse possibilità e i relativi costi e a presentarli a tutte le amministrazioni interessate.
- a inserire nel PUMS soluzioni per tale direttrice coerenti con quanto presente in questo documento.
- a valutare l'avvio di uno studio di fattibilità della prosecuzione della linea,

garantendo il collegamento tra Stazione FS, nuovo Hub intermodale, Anagrafe, Polo Fieristico e Polo scolastico Leonardo.

- a prevedere un incremento di fermate e di frequenza delle corse, soprattutto nella tratta cittadina;
- una volta individuata la soluzione progettuale del futuro della linea, ad affrontare contestualmente il problema dei passaggi a livello, soprattutto di via Morane, via F.lli Rosselli, via Panni e via Contrada.

