

Il sotto riportato Ordine del giorno è stato RESPINTO dal Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

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

Contrari 19: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

““ Premesso che:

- la situazione emergenziale sotto il profilo ambientale e climatico, soprattutto con riguardo alla nostra realtà, impone misure coraggiose ed efficaci per abbattere i livelli di inquinamento delle nostre città;
- in generale la decarbonizzazione rappresenta non più solamente una scelta, ma una necessità ed un’opportunità anche di investimenti sostenibili;
- il nostro paese (e Modena in particolare) presenta un numero incredibile di penetrazione di veicoli privati fossili (6 auto ogni 10 abitanti, per Modena addirittura 6,7): si tratta del valore più elevato in tutta Europa;

rilevato come

- per invertire la tendenza e ridurre la circolazione dei mezzi privati sulla rete viaria del Comune di Modena (si rammenta come il 45% degli spostamenti con autovettura privata riguardi tragitti al di sotto di 2.5 km ...) occorra puntare decisamente sul Trasporto Pubblico Locale, costruendo una rete molto più efficace ed appetibile, in grado di determinare uno shift modale sensibile a favore di quest’ultimo;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, secondo la definizione delle Linee Guida ELTIS, sia “un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città” e rappresenti lo strumento per assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l’esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità;
- tra gli obiettivi dichiarati del PUMS in approvazione vi sarebbe anche quello del “miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)”, attraverso misure che tendano a “migliorare l’efficacia e l’efficienza del TPL attraverso l’aumento dell’offerta di servizi, della puntualità e della velocità commerciale, il rinnovo dei mezzi, l’implementazione di sistemi di preferenziamento lungo gli assi strategici, ecc.” (pag. 53 Relazione di Piano);

considerato che

- è evidente come un PUMS che rispetti concretamente ed efficacemente gli obiettivi indicati dall’UE e necessari per assicurare ambienti di vita più sani debba puntare in modo deciso ed innovativo anche sul trasporto pubblico;

- in un periodo storico come questo, in cui si profila l'opportunità di attivare investimenti finanziati da trasferimenti statali e, soprattutto, europei importanti, diventa imprescindibile avere capacità innovativa e proporre e progettare opere che, sotto il profilo della sostenibilità ambientale e dell'utilità collettiva, possano consentire di intercettare detti finanziamenti;
- come giustamente evidenziato anche dal “Rapporto cittàMEZ 2020” di Legambiente, “i Piani della mobilità sostenibile delle città italiane devono diventare una delle priorità del Recovery plan che il Governo dovrà approvare nei prossimi mesi, per realizzare subito le nuove piste ciclabili ed aprire cantieri di linee metropolitane e di tram”;
- il PUMS adottato dal Comune di Modena è assolutamente carente per quanto riguarda il TPL, confinato in una trentina di pagine ed i cui sviluppi sono rimandati a quando eventi esterni consentiranno di poter progettare piani precisi (accordo con Ferrovie dello Stato per lo spostamento dell’hub intermodale nell’area dell’ex scalo merci ed esito della gara regionale per la concessione del servizio);
- tale prospettiva è troppo aleatoria e verosimilmente non consente di cogliere le opportunità che, in questo preciso periodo, si possono aprire con le ipotesi sottese al Recovery Fund o, più in generale, ai finanziamenti che l’UE sta mettendo in campo;

tenuto conto che

- comunque compito del Comune, attraverso il PUMS, è governare le scelte che ispirano il piano con cui una città vuole delineare le prospettive della propria mobilità, specie in presenza – come si è detto – di una situazione di emergenza ambientale e climatica;
- diventa imprescindibile, specie in un momento come questo, che il Comune svolga un ruolo forte e deciso nella pianificazione della mobilità del prossimo decennio, senza rimandare quelle scelte e quei progetti, che oggi potrebbero trovare adeguato finanziamento, i quali sono in grado di cambiare radicalmente, in senso sostenibile ed ecologico, il modo di muoversi in città;
- il Consiglio Comunale, in data 27 febbraio 2020, ha approvato un ordine del giorno, con il quale, con riguardo a “Gigetto” (linea ferroviaria Modena – Sassuolo) si impegnava la Giunta 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”, prevedendo su tutta la linea (compresa la tratta attuale) “un incremento di fermate e di frequenza delle corse, soprattutto nella tratta cittadina”;
- l’Amministrazione ha, in effetti, avviato due studi di fattibilità sulla Linea Modena – Sassuolo (“Gigetto”) e sul suo prolungamento lungo la vecchia linea storica della Ferrovia Modena – Reggio Emilia (ora dismessa), sino al Polo Fieristico ed al Polo scolastico Leonardo;

considerato, altresì, che

- lo sviluppo di una rete metrotranviaria (di superficie ed eventualmente con tratti sotterranei) rappresenta uno strumento fondamentale ed imprescindibile per la valorizzazione del sistema TPL 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;
- altre realtà similari (per numero di abitanti e dimensioni della città) a quella modenese dimostrano che una rete metrotranviaria garantisce risultati e performance incomparabili a quelle che oggi offre il sistema TPL a Modena; a titolo esemplificativo, a fronte di un TPL che, a Modena (186.000 abitanti), si riduce a 7.920.000 passeggeri / anno e che presenta un rapporto annuale di 87 passeggeri / abitanti, città dotate di un sistema metrotranviario possono offrire questi risultati:
 - a. Bergamo (121.640 abitanti): con una linea di Tram ed una seconda già accantierata, sposta 35.500.000 passeggeri / anno, di cui 3.750.000 con il tram e presenta un rapporto di 144 passeggeri / abitanti;

- b. Brescia (198.000 abitanti): con la linea di metropolitana (originariamente progettata per Modena) sposta col TPL 56.667.000 passeggeri / anno, di cui 18.087.000 con la metropolitana, e presenta un rapporto di 216 passeggeri / abitanti;
- c. Padova (210.900 abitanti): con una linea di Tram ed un progetto per il suo prolungamento ed una seconda linea, sposta 27.383.000 passeggeri / anno, di cui 7.767.000 con il tram e presenta un rapporto di 129 passeggeri / abitanti;
- tra le numerose osservazioni che lo scrivente Gruppo Consiliare ha proposto al PUMS ve ne erano diverse che sollecitavano una soluzione di questo tipo (metropolitana, metropolitana di superficie, metrotranvia di superficie e/o con tratti sotterranei);
- dagli Scenari dello stato calibrato allegati al PUMS si evince come la criticità della rete viaria in ingresso ed in uscita (con esclusione, quindi, delle Tangenziali) nelle ore di punta si concentri soprattutto nei seguenti assi:
 1. Strada Nonantolana;
 2. Strada Canaletto;
 3. Via Giardini;
 4. Via Emilia Est;

SI IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA AFFINCHE'

- venga predisposto un progetto, eventualmente previo studio di fattibilità, da sottoporre quanto prima al Governo (ed, eventualmente, alla Regione) in vista dell'annunciato Recovery Plan, che contempli (oltre alla già prevista riqualificazione come linea tranviaria della tratta ferroviaria Modena – Sassuolo ed alla sua prosecuzione lungo la linea storica dismessa Modena – Reggio Emilia) la realizzazione di una rete metrotranviaria di superficie, nel caso anche con tratti in sotterranea, ispirata, ad esempio, alle seguenti linee guida:
 - a. insediamento in tempi rapidi di parcheggi scambiatori in prossimità dei punti critici di ingresso / uscita da Modena (Nonantolana, Canaletto, Via Emilia Est);
 - b. collegamento Stazione Ferroviaria / Hub intermodale presso l'ex Scalo Merci – Nonantolana;
 - c. collegamento Stazione Ferroviaria / Hub intermodale presso l'ex Scalo Merci – Via Giardini, attraverso il passaggio per il Centro Storico (ad esempio Ma.Ta. – Via Cavour – Piazza Roma) ed i Viali del Parco;
 - d. numero elevato di fermate e frequenza di 4/5 minuti tra una corsa e l'altra. ""