



Comune di Modena
Consiglio Comunale

Gruppi consiliari Partito Democratico, Alleanza Verdi Sinistra, Movimento 5 Stelle, PRI Azione Socialisti Liberali,

Modena, 19/3/2026

- Alla presidente del consiglio comunale
- Al sindaco e alla giunta

Mozione: 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

Premesso che:

1. il Trasporto Pubblico Locale (TPL), comprensivo anche dei servizi ferroviari territoriali, costituisce una componente essenziale per una città sostenibile, competitiva e inclusiva, sia dal punto di vista ambientale sia in termini di qualità della vita dei cittadini;
2. la linea ferroviaria Modena–Sassuolo, comunemente denominata “Gigetto”, rappresenta uno degli assi strategici della mobilità provinciale, collegando il capoluogo al distretto ceramico — uno dei principali poli produttivi europei — e attraversando uno dei corridoi di spostamento più rilevanti dell’area urbana modenese, con passaggio nelle due stazioni ferroviarie cittadine attraversando l’area urbana più popolosa della città;
3. la tratta Modena–Sassuolo costituisce la principale dorsale di connessione tra il capoluogo e il distretto ceramico, sistema territoriale integrato composto dai Comuni di Sassuolo, Fiorano Modenese, Maranello e 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 le altre forme di mobilità sostenibile;
4. 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 di Piazza Manzoni — oggetto di riqualificazione per l’insediamento della nuova sede della Fondazione ITS Maker — nonché importanti presidi sanitari (Policlinico, Villa Igea, Baggiovara, ospedale di Sassuolo), plessi scolastici, aree sportive, parchi urbani e rilevanti insediamenti produttivi;
5. l’attuale configurazione della linea, coerente con le caratteristiche di un servizio ferroviario locale e con il relativo quadro normativo, è caratterizzata 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 circa 9 nel territorio comunale di Modena, che determinano interferenze con la viabilità locale e criticità per la fluidità del traffico urbano;

6. nel 2025 l'aggiornamento obbligatorio del sistema di sicurezza sulla linea Modena–Sassuolo ha comportato un aumento dei tempi di attesa ai passaggi a livello lungo la tratta; tale 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 in collaborazione con i Comuni interessati;
7. 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 climalteranti previsti dalle politiche europee, nazionali e regionali;
8. 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 (tram-treno o metropolitane di superficie), capaci di valorizzare corridoi e sedimi ferroviari esistenti e di operare sia su sede ferroviaria sia in ambito urbano, garantendo maggiore frequenza del servizio, fermate più ravvicinate e piena integrazione con le reti urbane di trasporto pubblico;
9. nel corso degli anni sono stati elaborati studi e analisi tecniche sulla tratta Modena–Sassuolo, anche con riferimento a scenari di evoluzione del servizio, che costituiscono una base conoscitiva già disponibile da valorizzare per orientare le scelte future

Considerato che:

1. il trasporto su gomma, pur rappresentando una componente necessaria della mobilità, costituisce — a causa delle emissioni dei motori endotermici — una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e acustico nelle aree urbane e metropolitane, come evidenziato dalle analisi di ARPAE e dai dati contenuti nel PAIR regionale vigente, che indicano la necessità di rafforzare le alternative di mobilità sostenibile;
2. l'evoluzione della linea Modena–Sassuolo verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza (quale, ad esempio, tram, tram-treno o metropolitana di superficie) consentirebbe di incrementarne significativamente l'attrattività, aumentando la frequenza delle corse e il numero delle fermate, 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;
3. una simile infrastruttura potrebbe costituire la spina dorsale di un sistema di trasporto pubblico di area vasta, capace di connettere il capoluogo con il distretto ceramico e con altri poli territoriali strategici, con possibili estensioni verso Reggio Emilia e la stazione AV Mediopadana, Carpi, Maranello e Rubiera, utilizzando in larga parte infrastrutture ferroviarie esistenti o già predisposte;
4. 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 strutturale i problemi di congestione del traffico e di qualità dell'aria, rischiando anzi di aumentare la pressione veicolare sulle principali direttrici di spostamento;
5. il trasporto su ferro rappresenta, al contrario, una scelta infrastrutturale di lungo periodo: un investimento pubblico strategico, sostenibile e difficilmente sostituibile, la cui riduzione o dismissione comporterebbe la perdita di un patrimonio infrastrutturale costruito in decenni e difficilmente ricostruibile;
6. il mantenimento e l'evoluzione delle linee ferroviarie locali costituiscono un investimento coerente con le politiche europee e nazionali di decarbonizzazione e transizione ecologica e con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti, che richiedono un rafforzamento strutturale del trasporto pubblico su ferro;
7. il persistente 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:

1. la linea ferroviaria Modena–Sassuolo rappresenta un’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, valorizzando gli studi comparativi già elaborati da AMO, verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, 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;
2. 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 sedime ferroviario ma superando le criticità legate ai passaggi a livello e alla cesura urbana che oggi interessa la parte sud della città, migliorando l’accessibilità alle fermate, i nodi di interscambio e l’integrazione con autobus, mobilità ciclabile, pedonale e sistemi di mobilità condivisa;
3. una tale evoluzione consentirebbe di superare l’attuale marginalità del servizio, trasformandolo in un’infrastruttura strategica capace di connettere in modo più efficiente Modena, il distretto ceramico e, in prospettiva, altri poli territoriali rilevanti come Reggio Emilia, Carpi e Maranello;
4. la dismissione o il ridimensionamento della linea rappresenterebbe un arretramento rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale, oltre alla perdita di un’importante opportunità di sviluppo economico, urbanistico e sociale per l’intero territorio modenese;
5. la trasformazione dell’attuale “Gigetto” in un moderno sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza consentirebbe di ridurre traffico e inquinamento, valorizzare il ferro come infrastruttura pubblica strategica e rafforzare il posizionamento di Modena tra le città europee più avanzate in materia di mobilità sostenibile e integrata;
6. il dibattito pubblico e istituzionale emerso nelle ultime settimane ha messo in luce criticità reali, ma anche una convergenza diffusa sulla necessità di non dismettere la linea, bensì di accompagnarne un’evoluzione strutturale;
7. risulta necessario superare una logica emergenziale e frammentata, adottando una visione di medio-lungo periodo capace di tenere insieme la scala urbana e quella di area vasta, in coerenza con gli strumenti di pianificazione della mobilità e del territorio;
8. l’utilizzo e l’aggiornamento degli studi già disponibili costituiscono una base solida e responsabile per orientare le scelte future, evitando duplicazioni e valorizzando il patrimonio di analisi e conoscenze già maturato nel corso degli anni;

Richiamato che:

- il Comune di Modena e FER (Ferrovie Emilia-Romagna) hanno sottoscritto negli anni passati protocolli d’intesa finalizzati al potenziamento e alla riqualificazione della linea ferroviaria Modena–Sassuolo, coerenti con gli obiettivi del PUMS 2030 e contenenti già ipotesi di interventi strutturali e di evoluzione del servizio;

Evidenziato che:

- nel mese di febbraio 2026, con una nota congiunta, la Regione Emilia-Romagna, i sindaci, i presidenti delle 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;

Il Consiglio comunale di Modena impegna il Sindaco e la Giunta:

Impegna il Sindaco e la Giunta:

1. a confermare politicamente che la linea ferroviaria Modena–Sassuolo non debba essere chiusa né dismessa, ma orientata a una sua evoluzione verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, individuando – sulla base di studi e analisi comparative – la soluzione trasportistica più idonea a rafforzarne il ruolo di dorsale della mobilità urbana e di area vasta;
2. a valorizzare e aggiornare gli studi e le analisi già elaborati sulla tratta Modena–Sassuolo, utilizzandoli come base per definire uno scenario di evoluzione del servizio verso un sistema di trasporto su ferro ad alta frequenza, coordinato in un quadro unitario di area vasta e valutando, in una fase successiva, possibili integrazioni con nuove tratte o connessioni strategiche;
3. a inserire tra le priorità del confronto in corso tra territori, Comuni e Regione sul futuro del TPL emiliano-romagnolo l'evoluzione della linea Modena–Sassuolo “Gigetto” e, in questo contesto, a promuovere presso la Regione Emilia-Romagna, FER e i Comuni interessati l'avvio di uno studio di fattibilità tecnico-economica per l'evoluzione della linea verso un sistema di trasporto pubblico su ferro ad alta frequenza, comprensivo della valutazione dei costi di gestione del servizio e del relativo inquadramento normativo;
4. a sostenere la progressiva riduzione e superamento dei passaggi a livello, attraverso soluzioni tecnologiche e infrastrutturali compatibili con il contesto urbano,
5. a inserire esplicitamente nel PUMS e nei futuri strumenti di pianificazione della mobilità e del territorio l'obiettivo di evoluzione della linea Modena–Sassuolo, prevedendo nuove fermate urbane e una piena integrazione con il trasporto pubblico su gomma, la mobilità ciclabile e pedonale, in un'ottica di complementarità e intermodalità;
6. a valorizzare il trasporto ferroviario come elemento strategico del Trasporto Pubblico Locale, evitando ipotesi di riduzione o sostituzione del servizio su ferro con soluzioni di trasporto su gomma lungo il medesimo asse;
7. a valutare, in una prospettiva di medio-lungo periodo, le possibili estensioni della linea verso Carpi, Maranello e Reggio Emilia, fino al collegamento con la stazione AV Mediopadana, nell'ottica di una rete ferroviaria di trasporto pubblico di area vasta;

8. a coinvolgere FER, TPER, SETA (o l'eventuale soggetto gestore del TPL), la Regione e le amministrazioni 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;

I consiglieri firmatari: Alberto Bignardi, Diego Lenzini, Martino Abrate, Giovanni Silingardi, Paolo Ballestrazzi, Fabio Poggi, Mattia Gualdi, Luca Barbari, Vincenza Carriero, Lucia Connola, Francesca Cavazzuti, Anna De Lillo, Federica Di Padova, Francesco Antonio Fidanza, Gianluca Fanti, Fabia Giordano, Stefano Manicardi, Ugolini Giulia, Laura Ferrari.