

PROGETTO DI PARTECIPAZIONE
Dal Patto per il Clima a una governance
condivisa dell'Area Vasta Ceramica

Terzo incontro Mini Pubblico
7 ottobre 2026
Castello di Spezzano, Fiorano Modenese

Mercoledì 7 ottobre alle ore 18.00 presso il Castello di Spezzano a Fiorano Modenese, si è riunito per la terza volta il mini pubblico del percorso partecipativo "CReA – Comunità Reti e Abitare".

Il Sindaco di Fiorano Modenese Marco Biagini, la Vice Sindaco di Maranello Chiara Ferrari e l'Assessore di Sassuolo David Zilioli hanno aperto l'incontro con un saluto ed un ringraziamento ai partecipanti, ricordando quanto mobilità e infrastrutture siano per il territorio del Distretto temi al tempo stesso critici e strategici. Gli amministratori infine hanno sottolineato che questo processo rappresenta una grande opportunità per immaginare il futuro del territorio su un foglio bianco, anticipando l'importante novità dell'Ufficio Europa di Unione che sarà attivo da gennaio 2027 per intercettare i finanziamenti necessari a realizzare progettualità strategiche.

A seguire è intervenuto Oscar Formaggi di AMI con un approfondimento relativo al quadro conoscitivo, all'analisi della domanda e a possibili linee di indirizzo per soluzioni sostenibili, connesse e condivise sulla mobilità a livello di Distretto.



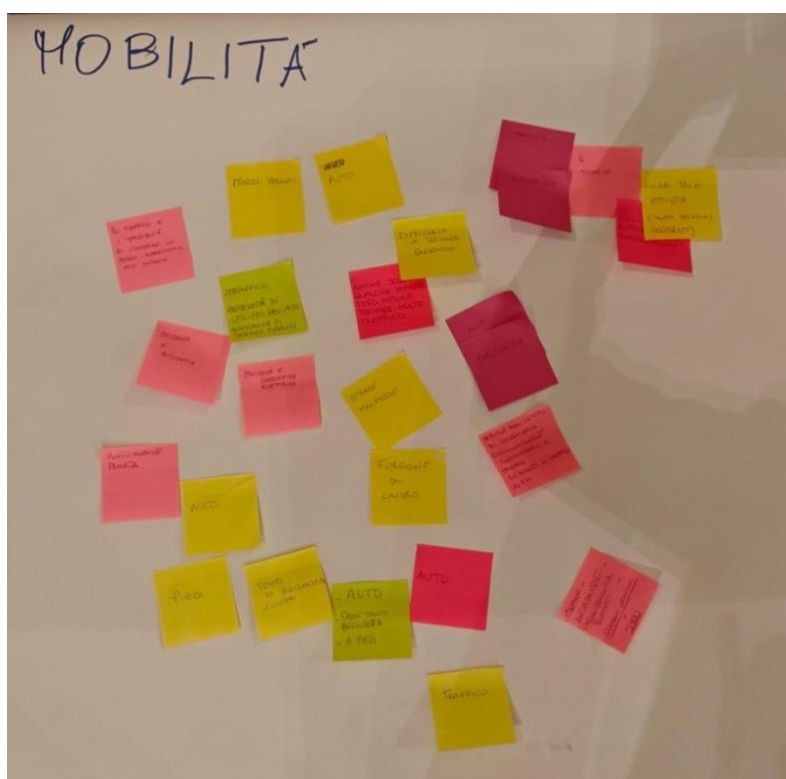
Analogamente a quanto avvenuto nel precedente incontro i partecipanti hanno avuto la possibilità di svolgere una attività laboratoriale relativa ai temi presentati. I partecipanti si sono divisi in tre sale, ciascuna gestita da un facilitatore ed allestita con un foglio bianco per la raccolta di temi, una cartografia del territorio con evidenziate le principali direttrici, e materiale di cancelleria.

L'attività è partita da una sessione individuale nella quale ciascuna persona ha segnalato, in base alla propria esperienza, la principale difficoltà che riscontra nello spostarsi sul territorio.

Partendo dal confronto su questi stimoli iniziali, la discussione ha approfondito l'ambito dei bisogni per portarsi poi sulla raccolta di idee e proposte.

Di seguito si riportano gli esiti dei tre tavoli di lavoro:

TAVOLO 1 – Facilitatrice Teresa



Il confronto è partito dalla constatazione che il traffico raggiunge livelli critici negli orari di ingresso e uscita dal lavoro. In alcuni tratti spostamenti di pochi chilometri richiedono tempi molto lunghi, soprattutto quando un incidente o un altro evento interrompe la circolazione. I punti più problematici indicati sono alcuni tratti della Pedemontana e gli snodi e le rotatorie nell'area di Sassuolo, Fiorano e del collegamento verso Modena, dove convergono nello stesso momento lavoratori dei vari Comuni, mezzi pesanti e altri veicoli. Una concentrazione dei flussi in intervalli così ristretti rende il sistema molto vulnerabile: un rallentamento in un punto strategico si ripercuote sull'intera rete.

Un elemento centrale è stato il peso del traffico pesante, legato alla forte presenza produttiva del Distretto. Automobili e mezzi che trasportano merci usano gli stessi assi viari e si concentrano spesso nelle stesse fasce orarie. Secondo i partecipanti, la sovrapposizione tra lavoratori diretti alle aziende e camion diretti alle attività produttive è una delle principali cause di congestione. Per questo è stato osservato che intervenire solo sugli orari dei lavoratori è difficile, per le esigenze organizzative delle aziende e la complessità dei turni, mentre c'è più margine per agire sulla movimentazione delle merci e sugli orari dei mezzi pesanti.

Alla congestione si accompagna una percezione diffusa di frenesia e scarsa attenzione alla guida: sorpassi rischiosi, distanze di sicurezza non rispettate, comportamenti scorretti nelle rotatorie e una maggiore aggressività. La necessità di rispettare gli orari di lavoro e di conciliare gli spostamenti con gli impegni familiari aumenta la pressione sugli automobilisti e, di conseguenza, i comportamenti poco sicuri.

Sul trasporto pubblico è emersa una disponibilità potenziale a usarlo di più, purché sia un'alternativa reale all'auto. Le criticità riguardano la frequenza delle corse, la difficoltà di raggiungere direttamente le aree produttive e la necessità, per chi ha esigenze familiari o spostamenti imprevisti, di collegamenti frequenti e flessibili. Gli autobus, inoltre, usano la stessa rete delle auto e subiscono la stessa congestione: aumentare i mezzi senza ridurre il traffico complessivo rischierebbe di non bastare.

Alcuni partecipanti hanno dichiarato che userebbero la bicicletta, anche elettrica, per gli spostamenti casa-lavoro di pochi chilometri, se i percorsi fossero continui e sicuri. La rete ciclabile è invece percepita come frammentata, e in alcuni casi la mancanza di collegamenti costringe i ciclisti a usare strade con traffico intenso e presenza di mezzi pesanti, scoraggiando l'uso quotidiano.

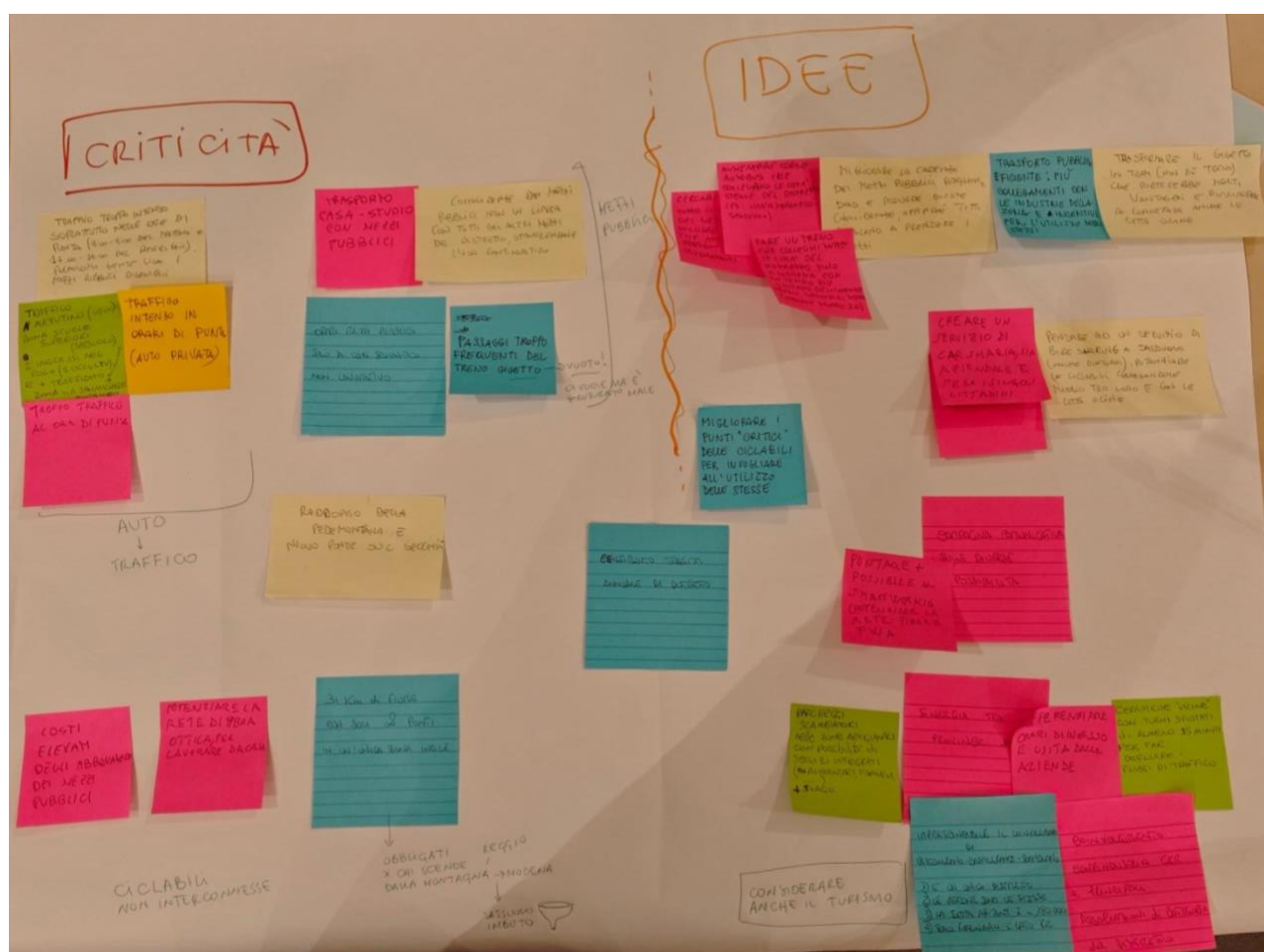
Nelle proposte è emerso il ruolo centrale delle aziende, per il numero di lavoratori che muovono ogni giorno e per la capacità di incidere sull'organizzazione degli spostamenti. Si è parlato di maggiore flessibilità negli orari, incentivi alla mobilità sostenibile, servizi di trasporto aziendale e car pooling, oltre allo smart working per le mansioni compatibili. Anche un uso limitato ma strutturato del lavoro da remoto potrebbe ridurre gli spostamenti, a patto di accompagnare le aziende verso una cultura organizzativa più orientata agli obiettivi che alla presenza fisica. Il gruppo ha inoltre sottolineato l'utilità di raccogliere dati puntuali sugli spostamenti dei lavoratori, così da dimensionare meglio navette, hub e collegamenti ciclabili a partire dai flussi reali.

Proposte

- Regolamentare il traffico pesante nelle fasce di punta, separando almeno in parte i flussi delle merci da quelli delle persone, con fasce orarie dedicate a carico e scarico definite con aziende e operatori del trasporto
- Individuare aree di sosta per i mezzi pesanti vicino alle principali zone produttive, dove attendere l'orario previsto
- Istituire un tavolo tra amministrazioni, aziende e operatori del trasporto per verificare la fattibilità di una diversa organizzazione dei flussi
- Introdurre navette ad alta frequenza (ogni 5-10 minuti) nelle fasce di ingresso e uscita dal lavoro, collegate ai principali poli produttivi

- Creare hub di interscambio collegati alle aziende con navette, car sharing, car pooling o biciclette elettriche, per lasciare l'auto fuori dalle aree più congestionate
- Progettare il trasporto pubblico insieme alle aziende, soprattutto quelle con molti dipendenti, conoscendo provenienza dei lavoratori, turni e orari
- Rendere continuo e sicuro il percorso ciclabile, collegando i tratti esistenti e raggiungendo le aree produttive
- Mettere biciclette elettriche a disposizione presso stazioni e hub, con la collaborazione delle aziende nella gestione e custodia
- Coinvolgere le aziende con orari flessibili, incentivi alla mobilità sostenibile, trasporto aziendale, car pooling e smart working
- Realizzare un'indagine coordinata con le aziende sulle abitudini di mobilità dei lavoratori (provenienza, destinazione, orari, mezzo e disponibilità ad alternative)

TAVOLO 2 – Facilitatrice Ilaria



Il confronto è partito da un'esperienza condivisa: il traffico, soprattutto nelle ore di punta, quando strade e rotonde del Distretto si intasano (tra le 8 e le 9 del mattino e poi di nuovo tra le 17 e le

18). I punti più citati sono il Polo scolastico di Sassuolo, con tre scuole superiori e la piscina serviti da un unico ingresso principale, la zona di San Michele e via Montanara, e la Pedemontana, appesantita dai camion. A questo si lega un problema strutturale: in 31 km di fiume ci sono solo due ponti, entrambi a Sassuolo. Chi arriva dal Reggiano o dalla montagna è quindi costretto a passare dallo stesso imbuto, con rotonde ravvicinate e restringimenti, e lo stesso vale per le merci dirette all'autostrada.

Il trasporto pubblico non riesce a offrire un'alternativa, e a più voci è stato descritto come poco conveniente. Le corse sono poche e concentrate negli orari scolastici; autobus e treni non dialogano tra loro: le coincidenze saltano, le attese si allungano anche tra extraurbano e urbano pur essendo gestiti dallo stesso soggetto. Per chi studia o lavora fuori dal Distretto bastano tre spostamenti da incastrare per arrivare a due ore a tratta (un pendolare verso Bologna o Parma ne ha raccontato diversi). Maranello è poco servita e il suo terminal bus, di fronte alla Ferrari, è sottoutilizzato, mentre a Sassuolo le fermate urbane risultano troppo fitte in alcune zone e assenti in altre. Anche per un turista, ad esempio chi arriva per la Ferrari, orientarsi è difficile.

Sul Gigetto le opinioni sono state più sfumate. C'è chi lo vede passare ogni quarto d'ora quasi vuoto, con le sbarre dei passaggi a livello abbassate per circa 4 minuti (un tempo imposto dalla normativa sulla sicurezza) e le code di auto ferme che inquinano. Chi invece lo usa lo apprezza, ma lo trova scomodo per orari e destinazioni. In generale il problema è stato letto come una questione di attrattività più che di numero di corse.

Le ciclabili ci sono, ma sono discontinue, spesso vecchie e a volte pericolose. Si usano per brevi spostamenti dentro il paese, molto meno tra un comune e l'altro. Chi si sposta durante la giornata per lavoro o deve accompagnare i figli dice di non poter fare a meno dell'auto.

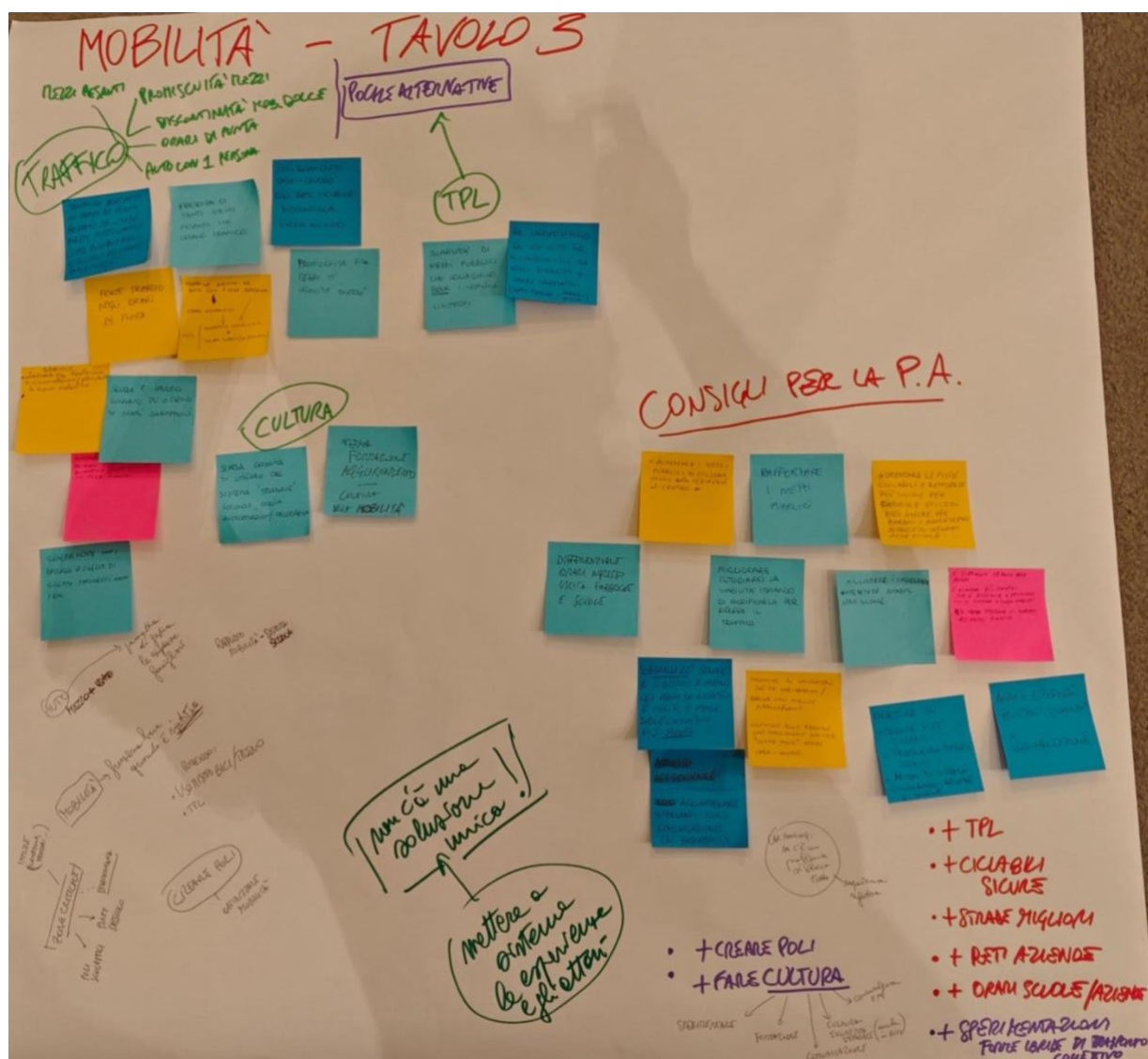
Le proposte sono tutte accomunate dall'idea di ragionare a scala di area vasta, includendo il Reggiano, dove molti lavoratori vivono perché le case costano meno. Questo darebbe più forza anche nel chiedere finanziamenti a Regione ed Europa. Si è parlato di migliorare le linee e le coincidenze, di coinvolgere le aziende private sugli orari e sul trasporto dei lavoratori, e soprattutto di trasformare il Gigetto in tram, con l'argomento che eliminerebbe le sbarre e abbasserebbe i costi di manutenzione. Sono emerse anche idee più pratiche, come i parcheggi scambiatori nelle zone industriali dotati di servizi, per far defluire il traffico di punta e ridurre i viaggi quotidiani.

Proposte

- Ragionare in ottica di area vasta con il Reggiano e rafforzare così anche le richieste di finanziamento
- Più corse extraurbane che colleghino tutto il Distretto, con coincidenze con l'urbano di Sassuolo e fermate ripensate
- Collegamenti con le zone industriali, incentivi all'uso del trasporto pubblico e un'offerta pensata anche per chi arriva da oltre il fiume
- Trasformare il Gigetto in tram: semafori al posto delle sbarre, niente capotreno, fermate ravvicinate, frequenze più alte e possibile estensione a Maranello e Vignola, con il nodo dei binari e delle banchine da adeguare
- Turni sfalsati anche di pochi minuti nelle aziende, con il coinvolgimento delle associazioni di categoria, e car pooling aziendale

- Parcheggi scambiatori nelle zone artigianali e industriali, con servizi come supermercato, farmacia, palestra e svago
- Car sharing e bike sharing, quest'ultimo già previsto a Sassuolo con i fondi del progetto di rigenerazione urbana

TAVOLO 2 – Facilitatore Filippo



Il tavolo ha scelto di leggere la mobilità come un sistema in cui molti fattori si sommano, con diversi elementi tematici di criticità e la necessità di pensare a soluzioni multiple e diffuse, mettendo a sistema le potenzialità di tutti gli attori del territorio e valorizzando esperienze di successo e sperimentazioni mirate.

Tra gli elementi di criticità di sistema viene evidenziato come primo aspetto quello del traffico, declinato però in molte sfumature. Da un lato la rete stradale è stressata per la presenza di molti

mezzi pesanti, dall'altro tante persone si muovono da sole - per studio o per lavoro - usando l'auto. Gli stessi partecipanti, interrogati, hanno in larghissima maggioranza confermato che il mezzo di trasporto più usato per loro è proprio l'auto, che consente una flessibilità maggiore per rispondere alle esigenze familiari, in assenza di un servizio di trasporto pubblico adeguato.

Altro elemento emerso è la discontinuità della mobilità dolce: dove le ciclabili esistono, sono interrotte, e questo scoraggia chi vorrebbe usarle. Risulta problematica anche la promiscuità dei mezzi sulle strade, che crea rallentamenti ed elementi di pericolo.

C'è poi il tema degli orari di punta, perché scuole e imprese iniziano e finiscono nelle stesse fasce e, con quasi tutti che si muovono in auto da soli, il traffico si blocca proprio in quei momenti.

Il trasporto pubblico locale è stato indicato come una criticità attuale (scarsità di corse, rete esigua, orari non consoni con le esigenze dei lavoratori), ma anche come l'ambito su cui intervenire, perché potrebbe diventare l'alternativa che oggi non è.

Il confronto ha toccato anche un aspetto più culturale: molte persone, è stato osservato, non conoscono più bene come si usano ciclabili, rotonde e mezzi pubblici, o ancora come stare in sicurezza in strada. Da qui è nata una riflessione centrale nel confronto, che ha messo in primo piano la necessità di accompagnare qualunque intervento sulla mobilità con azioni mirate di educazione e formazione, prevedendo interventi comunicativi per promuovere pratiche sostenibili di mobilità, mettendo a sistema sperimentazioni da condividere con la comunità, coinvolgendo attori in interventi dedicati, quali il personale della polizia municipale. Il cambiamento culturale è un elemento essenziale nella strategia ipotizzata dal tavolo.

Nella seconda parte della discussione, elaborando alcune indicazioni da consegnare alle amministrazioni, il gruppo ha elaborato riflessioni di principio e indirizzo, riconoscendo che le soluzioni andranno poi approfondite con esperti e tecnici, per calarle in una dimensione di fattibilità e sostenibilità. Un aspetto da valorizzare è quello della sistematizzazione delle ciclabili: la rete va completata e incrementata, ma soprattutto va messa in sicurezza su sedimi dedicati. Si suggerisce poi di intervenire sui nodi più critici della viabilità, dopo una mappatura mirata che aiuti a leggere le dinamiche di traffico. Tra gli interventi suggeriti, l'eliminazione di incroci semaforici sostituendoli con formule più scorrevoli, un intervento sui ponti visti come elementi di forte criticità, la sperimentazione di sensi unici nelle vie di traffico ad alto scorrimento.

Si è parlato, inoltre, di razionalizzare gli orari di ingresso e uscita di scuole e imprese con piccoli scaglionamenti, nonché di mettere in rete le aziende con formule innovative di mobilità condivisa o di incentivo alla mobilità sostenibile. Una indicazione è quella di ragionare sui poli, cioè punti di riferimento attorno ai quali costruire una mobilità più regolare e continuativa.

Altre riflessioni hanno riguardato il potenziamento del trasporto pubblico locale, visto positivamente da tutti i partecipanti, pensando anche a sperimentazioni e innovazioni, quali taxi condivisi, taxi senza conducente, altre forme di mobilità condivisa.

In conclusione, il tavolo si è trovato su un messaggio condiviso: non esiste una soluzione unica, servono tante azioni coordinate tra tutti gli attori, da provare anche in forma sperimentale, guardando a ciò che funziona altrove.

Proposte

- Migliorare il trasporto pubblico locale per renderlo una vera alternativa
- Più ciclabili e soprattutto sicure

- Interventi sulla viabilità, con una mappatura dei nodi critici e soluzioni mirate (come i sottopassi al posto di certi incroci semaforizzati, la risoluzione di criticità in prossimità dei ponti, la sperimentazione di sensi unici ad alto scorrimento)
- Mettere in rete le aziende con formule innovative di trasporto condiviso o sostenibile
- Scaglionare gli orari di ingresso e uscita di scuole e imprese, con slot di pochi minuti, creando tavoli collettivi di discussione a livello distrettuale
- Favorire la presenza di poli, per rendere gli spostamenti più regolari, continuativi, collettivi e sostenibili
- Cultura della mobilità: formazione, educazione stradale, comunicazione delle buone pratiche, sperimentazione collettiva
- Sperimentare soluzioni già adottate altrove, comprese forme ibride di trasporto collettivo come minibus anche non pubblici o taxi senza conducente

Conclusioni: elementi di continuità tra i tre tavoli

- **Il trasporto pubblico deve diventare un'alternativa reale.** Tutti e tre i tavoli lo indicano come leva centrale, ma con la stessa condizione: oggi non è competitivo e non basta aumentare i mezzi. Servono frequenze adeguate, coincidenze affidabili, collegamenti diretti con le aree produttive e un'offerta costruita sulle esigenze di chi si sposta davvero. Il Tavolo Teresa aggiunge che gli autobus restano bloccati nello stesso traffico delle auto, quindi il solo potenziamento rischia di non bastare, occorre ridisegnare le linee in modo più funzionale.
- **Il picco concentrato negli stessi orari.** La congestione nasce dalla sovrapposizione di scuole, aziende e flussi di lavoratori nelle stesse fasce. La risposta condivisa è scaglionare gli orari di ingresso e uscita, anche di pochi minuti.
- **Il ruolo delle aziende.** Ricorre in tutti: orari e turni, trasporto aziendale e navette, car pooling, incentivi alla mobilità sostenibile, collegamento con le associazioni di categoria. Le aziende sono viste come soggetti da coinvolgere nella progettazione, non solo come destinatari delle misure.
- **Ciclabili frammentate e poco sicure.** C'è propensione a usare la bici, anche elettrica, per brevi distanze, ma i percorsi sono discontinui, spesso vecchi o su strade con traffico intenso. Tutti chiedono continuità e sicurezza, non semplici tracciati.
- **Intermodalità e punti di interscambio.** Parcheggi scambiatori con servizi (Ilaria), poli di mobilità (Filippo) e hub di interscambio con navette, bici elettriche e car sharing (Teresa): sono tre declinazioni della stessa idea, ridurre l'uso dell'auto fuori dalle aree congestionate e semplificare l'ultimo tratto.
- **Nessuna soluzione unica.** Il messaggio comune è che servono più interventi coordinati tra amministrazioni, imprese, lavoratori e operatori del trasporto, con un orizzonte sia di medio-lungo periodo sia di soluzioni più rapide.

Elementi di innovazione

- **Separare i flussi di merci e persone.** Limitare i mezzi pesanti nelle fasce di punta, con aree di sosta vicino alle zone produttive e fasce orarie dedicate a carico e scarico, definite con

un tavolo tra enti, aziende e autotrasportatori (Tavolo Teresa). Gli altri tavoli non l'avevano affrontato.

- **Trasformare il Gigetto in tram.** Semafori al posto delle sbarre, costi di manutenzione più bassi, fermate ravvicinate, frequenze più alte e possibile estensione a Maranello e Vignola (Tavolo Ilaria).
- **Area vasta e Reggiano.** Ragionare insieme ai territori da cui arrivano molti lavoratori, anche per avere più peso nelle richieste di finanziamento (Tavolo Ilaria).
- **Parcheggi scambiatori come poli di servizi.** Supermercato, farmacia, palestra e svago vicino ai luoghi di lavoro, per ridurre gli spostamenti quotidiani e far defluire il traffico (Tavolo Ilaria).
- **Indagine sugli spostamenti dei lavoratori.** Dati su provenienza, destinazione, orari, mezzo usato e disponibilità ad alternative, raccolti insieme alle aziende, per dimensionare navette, hub e collegamenti (Tavolo Teresa).
- **Navette ad alta frequenza e a chiamata.** Corse ogni 5-10 minuti nelle fasce di punta, navette aziendali con percorsi prestabiliti e servizi a chiamata nelle ore meno frequentate (Tavolo Teresa).
- **Sperimentazione e forme ibride di trasporto.** Prove in piccolo di soluzioni adottate altrove, compresi minibuses anche non pubblici e taxi senza conducente (Tavolo Filippo).
- **Cultura della mobilità.** Formazione, educazione stradale con la polizia municipale e comunicazione delle buone pratiche (Tavolo Filippo). Il Tavolo Teresa lo conferma indirettamente con la guida aggressiva e i comportamenti scorretti nelle rotatorie.
- **Smart working strutturato.** Un uso anche limitato ma regolare del lavoro da remoto, con una valutazione per obiettivi più che per presenza (Tavolo Teresa).

Proposte da consegnare all'amministrazione

1. **Istituire un tavolo stabile** tra amministrazioni, aziende, associazioni di categoria, operatori del trasporto e lavoratori, con una prospettiva di area vasta che comprenda il Reggiano.
2. **Raccogliere i dati:** indagine sugli spostamenti dei lavoratori, mappatura dei nodi critici e monitoraggio dei flussi.
3. **Riorganizzare il trasporto pubblico:** più corse extraurbane, coincidenze con l'urbano, linee ripensate, collegamenti con le aree produttive e navette ad alta frequenza nelle fasce di punta.
4. **Valutare la trasformazione del Gigetto in tram,** con verifica di fattibilità tecnica ed economica.
5. **Regolamentare il traffico pesante nelle fasce di punta,** con aree di sosta dedicate e fasce orarie per carico e scarico.
6. **Creare hub e parcheggi scambiatori** nelle zone industriali e artigianali, collegati a navette, car sharing, car pooling e biciclette elettriche, e dotati di servizi.
7. **Rendere continua e sicura la rete ciclabile,** collegando i tratti esistenti, intervenendo sui nodi critici e privilegiando le zone con brevi distanze casa-lavoro.
8. **Coinvolgere le aziende** su orari e turni scaglionati, trasporto aziendale, car pooling, incentivi e smart working.
9. **Attivare car sharing e bike sharing,** a partire dal bike sharing già previsto a Sassuolo.



10. **Promuovere formazione e comunicazione** sulla sicurezza stradale e sull'uso dei mezzi.
11. **Sperimentare soluzioni innovative**, comprese forme ibride di trasporto collettivo, con progetti pilota prima di scalare.