

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

Laboratorio MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE
27 maggio 2026



L'incontro si apre delineando la necessità di passare da una fase di pura analisi teorica a una programmazione operativa per il territorio sul tema strategico della mobilità e delle infrastrutture. Filippo Ozzola introduce i lavori e passa la parola al Sindaco di Fiorano, Marco Biagini il quale afferma che con questo percorso di partecipazione si vuole dare una veste più operativa a parte del lavoro fatto anni fa dai comuni sui temi della mobilità e delle infrastrutture. Con il Patto per il Lavoro e per il Clima si erano scelte delle priorità tematiche ed ora si sta cercando di svilupparle. Anche il Sindaco di Sassuolo Matteo Mesini saluta i presenti e ringrazia gli ospiti in collegamento. Mesini afferma che lavorare su questi temi consente al Distretto di essere pronto per intercettare finanziamenti, coniugando obiettivi di sostenibilità e di tenuta del territorio. L'Assessore del Comune di Maranello Chiara Ferrari a seguire, evidenzia come la scala di distretto sia l'unica dimensione corretta per governare flussi giornalieri imponenti, ricordando ad esempio i 5.000 spostamenti quotidiani in ingresso verso alcuni poli aziendali, di cui l'80% avviene tramite auto privata.

L'Assessore di Sassuolo, David Zilioli, infine, definisce la cornice metodologica degli amministratori locali illustrando come pianificazione avvenga su tre livelli integrati: la rete stradale (su gomma), il potenziamento delle dorsali ferroviarie (come la linea Sassuolo-Reggio e la connessione Dinazzano-Marzaglia) e il trasporto pubblico locale. La grande sfida dell'Area Vasta è disegnare una rete di mobilità competitiva che copra in particolare la direttrice est-ovest, attualmente satura di traffico privato. La parola passa quindi agli ospiti collegati da remoto.

La visione della Regione Emilia-Romagna

Alessandro Meggiato, Responsabile del settore trasporti della Regione Emilia-Romagna, illustra i capisaldi del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) con orizzonte 2040. L'azione si muove su principi cardine:

- Integrazione e sussidiarietà: Il piano affronta le fragilità demografiche potenziando le infrastrutture ferroviarie (come il primo stralcio dell'Alta Velocità Adriatica) ma ricordando che le reti devono basarsi su flussi di traffico reali e sostenibilità economica.
- Gestione della Domanda e Integrazione: Aumentare costantemente l'offerta dei mezzi pubblici è economicamente insostenibile. La competitività del trasporto collettivo non passa per l'aggiunta infinita di corse, ma per l'integrazione tariffaria, fisica (orari coincidenti) e informativa (es. tramite la piattaforma Mobility as a Service - MaaS) e dati in tempo reale.

L'esperienza pratica: Agenzia della Mobilità di Ferrara

L'ing. Oscar Formaggi di AMI riporta le metodologie adottate nel ferrarese per ridurre l'utilizzo dell'auto privata:

- Mobility Manager di distretto: Definito il "pivot del cambiamento", è la figura che gestisce la complessa transizione culturale dei dipendenti, formando e raccordando aziende eterogenee (dal chimico al pubblico) sulla base dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).
- Carpooling e incentivi: Utilizzo di piattaforme open-source ad accesso riservato per le aziende, che hanno generato un impatto positivo pari al 5% di riduzione dei viaggiatori singoli, liberando preziosi spazi nei parcheggi aziendali.

A seguire la parola passa al pubblico in sala al fine di raccogliere riflessioni, punti di vista e proposte che vengono di seguito restituiti organizzati in macro temi:

Criticità per le imprese, sicurezza e infrastrutture

Il tema delle inefficienze infrastrutturali e della logistica è centrale:

Paulina Wietrzykowska (System Logistics): Descrive la complessa realtà di un'azienda in zona industriale da 500 dipendenti, ma con soli 300 parcheggi, sprovvista di fermate dei mezzi pubblici. Pur investendo in rimborsi (1,50 euro al giorno per il carpooling) e smart working, solleva il problema della sicurezza per chi sceglie il "bike-to-work", a causa dell'assenza di percorsi ciclabili protetti tra i mezzi pesanti.

Saverio Marmo (CNA) e Ferrarini (Lapam): Ribadiscono che per il comparto ceramico lo smart working non è applicabile ai lavoratori della produzione. Sollecitano l'urgenza di nuove infrastrutture stradali (es. bretella e versante Dragone) per decongestionare i poli artigianali, ritenendo indecoroso l'attuale sistema per un distretto di importanza mondiale.

Giuseppe Gervasi (Lapam): Sottolinea innanzitutto come il distretto subisca in modo eccessivo il traffico pesante. Sposta poi il focus sulla mobilità leggera, evidenziando un profondo mutamento demografico e sociale: se 20 o 30 anni fa i dipendenti risiedevano a ridosso delle aziende (es. Castellarano o Maranello), oggi arrivano quotidianamente da Reggio Emilia, Bologna, Ferrara e dalla Bassa Modenese. Questa trasformazione, esemplificata dal caso emblematico di Ferrari (che attira migliaia di lavoratori costretti a fare i pendolari da fuori), è causata dalla totale assenza di offerta residenziale, anche transitoria, sul territorio. Gervasi avverte che, senza alloggi, l'enorme flusso veicolare feriale non potrà che peggiorare e lancia una

provocazione operativa: di fronte all'emergenza, le imprese stesse dovranno forse tornare a farsi carico di ospitare i propri lavoratori, come avveniva cinquant'anni fa, per non rischiare di rimanere senza manodopera.

Ambiente, traffico pesante e cambiamento culturale

Sindaco Biagini: Mette in luce un effetto inatteso sulla logistica: l'innovazione delle "grandi lastre" ceramiche impegna molto più volume sui camion rispetto alle piastrelle tradizionali, mantenendo il numero di mezzi pesanti in circolazione su livelli critici (fino a 10.000 camion al giorno). Lancia la provocazione di eliminare i "fringe benefit" sulla benzina, trasformandoli in buoni spesa, affitto o bollette per ridurre l'incentivo all'uso dell'auto privata.

Valentina Montorsi (CGIL): Raccoglie la proposta del Sindaco sui "fringe benefit" e ribadisce l'urgenza di un cambiamento culturale per far rinunciare all'auto singola. Pone l'accento sulla necessità di dialogare per compattare e armonizzare gli orari aziendali e quelli dei treni regionali, oggi incompatibili.

Francesco Bini (CISL): Cita gli allarmanti studi sulle malattie neurodegenerative in una delle valli più inquinate d'Europa e invita a replicare il "metodo Ponte Veggia": un tavolo di concertazione concreto per regolare flessibilità in entrata e uscita e incentivare uno scaglionamento dei traffici pesanti e leggeri.

Università, dati e prospettive future

Duccio Cosimini (FIAB) e Cristina Siligardi (Unimore): FIAB chiede un approccio basato puramente sui dati e sulle evidenze per indirizzare le risorse progettuali senza disperderle. L'Università interviene confermando il suo possibile doppio ruolo: sia per lo sviluppo informatico di software di mobilità (come già fatto con Unife), sia per indirizzare migliaia di studenti verso il trasporto collettivo.

Lapam lancia un'idea ambiziosa per traguardare il 2040: sfruttare i fondi europei e le aziende automotive all'avanguardia presenti in zona per fare del Distretto Ceramico un polo pilota per la mobilità a guida autonoma.

Chiusura

Nella parte finale dell'incontro, gli interventi di Meggiato e Formaggi hanno spostato il focus dalle singole problematiche a una visione di sistema, delineando soluzioni basate sull'integrazione urbanistica e sulle partnership pubblico-private.

Meggiato ha allargato la prospettiva, sottolineando che la pianificazione della mobilità non può prescindere dal governo dell'assetto insediativo e dall'urbanistica. Nell'ambito del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), ha evidenziato che per gestire gli spostamenti a lungo termine occorre tenere conto di dove si localizzano le case e il lavoro. Questo è particolarmente cruciale nel Distretto Ceramico, che rappresenta una realtà di circa 150.000 abitanti caratterizzata da una struttura urbana molto dispersa, per la quale serve una "ricetta" di sostenibilità specifica.

Meggiato ha inoltre affrontato lo specifico nodo infrastrutturale della ferrovia Modena-Sassuolo (il "Gigetto") e dei passaggi a livello. Ha spiegato che i recenti problemi di puntualità sono stati causati dall'introduzione di un nuovo e rigoroso sistema di sicurezza automatizzato (il Sistema di Controllo Marcia Treno), ma ha ribadito l'impegno regionale a ridurre i passaggi a livello. Tuttavia, poiché ogni singola opera sostitutiva (come un sovrappasso o sottopasso) ha costi altissimi che sfiorano i 10-16 milioni di euro, ha lanciato un forte appello alla collaborazione tra gli enti locali per riorganizzare la viabilità minore. L'obiettivo strategico deve essere quello di chiudere più passaggi a livello contemporaneamente realizzando un'unica infrastruttura sostitutiva, ottimizzando così l'impatto economico.

A livello di strumenti, ha ricordato la promozione della piattaforma regionale EMA, pensata affinché i Mobility Manager d'area possano condividere dati e buone pratiche, concludendo che la sfida della mobilità unisce "dalla cultura all'urbanistica, passando per la tecnica ferroviaria".

Formaggi ha chiuso i lavori rispondendo con favore all'idea, emersa dal pubblico, di creare sistemi di "autobus condiviso" (bus sharing) tra le aziende del distretto. Ha posto però un principio fondamentale per la realizzazione di queste iniziative: la compartecipazione della spesa tra pubblico e privato. Essendo



impossibile per l'ente pubblico farsi carico di soluzioni ad hoc per le specifiche aree industriali, è vitale che le aziende mettano a disposizione risorse proprie per co-finanziare navette dedicate.

A supporto di questa necessità, Formaggi ha illustrato il progetto "Agribus" sviluppato a Ferrara: un'iniziativa nata originariamente in ambito sociale per combattere il fenomeno del caporalato, ma che dal punto di vista dei trasporti ha funzionato proprio perché è riuscita a legare diverse aziende del territorio vincolandole alla compartecipazione economica per i mezzi dedicati ai loro lavoratori.

In ultima analisi, Formaggi ha invitato a rifuggire dalle soluzioni uniche: la vera sostenibilità si ottiene solo attraverso un "mix" di soluzioni integrate. Nessun intervento si esclude a vicenda (ad esempio, le nuove infrastrutture stradali non escludono lo smart working per chi può farlo, né il potenziamento delle ciclabili), ma devono convivere in un percorso a tappe disegnato congiuntamente da tutti gli attori del territorio.

I facilitatori ed i referenti istituzionali hanno chiuso la seduta indicando i passi operativi del Laboratorio: verrà inviato a tutti gli stakeholder un questionario per raccogliere puntualmente stimoli e proposte progettuali, e si procederà con la costituzione di un panel di cittadino (atteso per settembre-ottobre) volto a trasformare questo grande sforzo teorico in atti pratici e cantierabili.