

inbici

numero monografico

Pubblicazione
edita da
FIAB Modena

Marzo 2019
anno 15 - n° 48
numero monografico



Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 1.757 del
25.10.2005

Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)
41121 Modena (MO)
tel: 338.3488082
www.modenainbici.it

LE BELLE CITTÀ

aria pulita, colore, mobilità dolce, socialità



The_Porch_Philadelphia_PA_Courtesy_GGLO_Design_Courtesy_ArtPlace
immagine @Curbed / Twitter



La scorsa primavera si è svolto un convegno dal titolo **"Mobilità in equilibrio - per una migliore qualità urbana e del territorio"**, organizzato da Fiab Modena e dall'ordine degli architetti di Modena, con il patrocinio del Comune di Modena e di vari altri enti. A distanza di quasi un anno, è utile riprendere alcuni dei temi trattati, anche per ricavarne una sorta di "promemoria per una buona mobilità urbana" per chi si candiderà alle prossime elezioni comunali



Per una mobilità in equilibrio

La mobilità diventerà sostenibile solo quando si troverà un giusto equilibrio tra le diverse esigenze di spostamento

Giorgio Castelli

Gli analisti economici più attenti hanno affiancato gli esperti del clima e dell'ambiente per prevedere gli effetti dei cambiamenti climatici sulla vita della popolazione mondiale ed il quadro risultante è assai triste: soffrirà il 60% della popolazione e ci saranno costi aggiuntivi pari al 5% del Pil. L'Italia si colloca tra gli ultimi posti nella graduatoria dei paesi europei più virtuosi e presenta preoccupanti tassi di motorizzazione ed alti livelli di inquinamento atmosferico e acustico.

I dati sull'inquinamento della nostra regio-

ne e della nostra provincia sono ancora più allarmanti a causa delle condizioni geografiche del territorio, degli alti tassi di industrializzazione e dello spropositato uso della motorizzazione privata.

La politica in questi anni ha cercato di realizzare nuove infrastrutture stradali per "fluidificare" il traffico ed ha dovuto parallelamente imporre provvedimenti stagionali o tampone per la riduzione dell'uso delle auto. Questa evidente contraddizione nasconde la profonda sfiducia degli amministratori che in fondo non ci si possa far nulla senza perdere il consenso e che tutto si risolverà con l'auto elettrica. Chi ci amministra cerca di resistere in attesa di tempi migliori, rinunciando a restituire democraticamente lo spazio ai cittadini per garantire un effettivo diritto alla mobilità. Infatti è evidente che la mobilità diventerà sostenibile

solo se si riorganizzano gli spazi urbani e se si ritrova il giusto equilibrio tra le diverse modalità di spostamento. Come ha ricordato la presidentessa nazionale di Fiab Onlus Giulietta Pagliaccio, se si cambia l'organizzazione delle città, facilitando i pedoni, i ciclisti ed i mezzi pubblici, si otterranno anche altri importanti risultati sulla qualità della vita degli abitanti: una più efficiente mobilità a breve raggio,

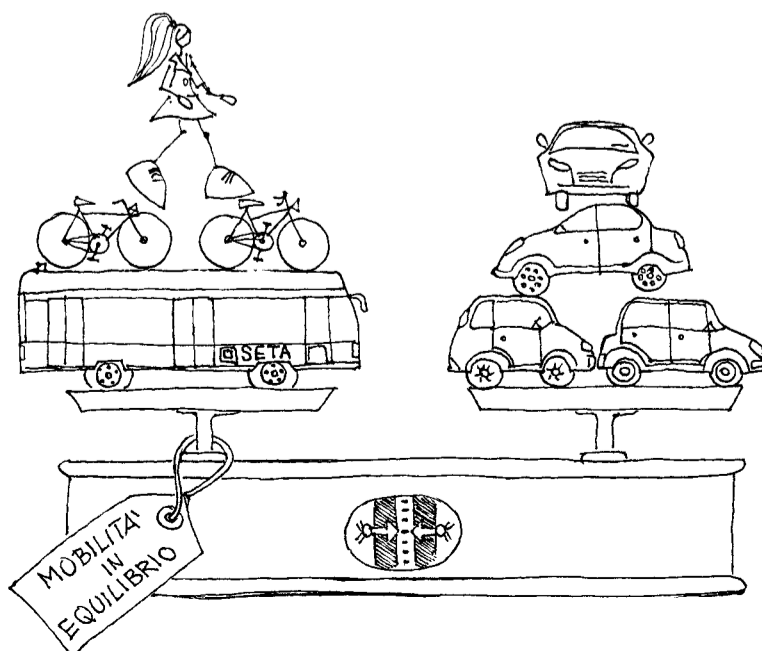
The buggy test, ovvero... la prova del passeggero

Un esperimento utile e divertente per capire quanto la tua città ti inviti a lasciare l'auto e scegliere modalità di spostamento alternative

Marina Beneventi

"Prendi un passeggero, metti un sacco di patate, perché un bambino è troppo prezioso, e vai in giro per la città con una cartina. Quando c'è una buca, un gradino troppo alto, un marciapiede che sparisce, prendi nota, segnalo e vai dal Sindaco; digli che la città ti sta invitando ad andare in macchina, non ti sta invitando ad andare a piedi. Se la tua città ti invita ad andare in macchina è quello che farai, e non c'è da sorprendersi che tutti vogliono andare in macchina o in motorino e che quelli che vanno in bicicletta o a piedi hanno qualcosa di strano".

È la prova del passeggero; l'architetto urbanista Riccardo Andrea Marini, collaboratore dello studio Gehl di Copenaghen, invita noi cittadini a fare questo semplice test nella nostra città, per definire il suo stato di vivibilità. Allora chiediamoci anche: quanto Modena ci invita ad andare a piedi, in bicicletta o in autobus, se lo spazio pubblico a nostra disposizione è sufficiente, se è sicuro per nostro figlio di otto anni ed accessibile per nostro nonno di ottant'anni. Quante panchine ci sono nelle piazze e nei parchi; com'è possibile che manchino marciapiedi e che spesso ci troviamo di fronte a ciclabili interrotte; abbiamo un buon motivo per camminare nei nostri quartieri, i percorsi sono confortevoli e ci fanno sentire sicuri, sono interessanti da vivere? Abito in un posto dove vivo soltanto, dove lavoro soltanto, dove vado solo a fare acquisti? E tutte quelle macchine inquinanti, che invadono marciapiedi e ciclabili, sono necessarie? E tutti quegli enormi parcheggi? Semplici domande che ognuno di noi si può porre, che ognuno di noi si deve porre, per provvedere attivamente al proprio benessere, per ritornare al centro nel processo di creazione delle nostre città e ripensare gli spazi esistenti. D'altra parte, quante volte vi è stato chiesto dall'amministrazione che tipo di città volete? E se non si conosce che tipo di città si vuole, come si fa a creare la città più giusta per noi?



segue a pag.4

Sveglia! Riprendiamoci la nostra aria

La salute dovrebbe essere un bene prezioso e l'aria è il primo dei beni comuni. Perché questa elementare verità è così spesso contraddetta dalle politiche di chi governa le città?

Chiara Marchiò

Matilde, 10 anni, davanti ad un vecchio film si stupisce: "Fumavano in casa? Si poteva?" Eccome! Anzi, si istigava a fumare con l'emulazione: persino Babbo Natale poteva esibire la sigaretta!

A lungo l'opinione pubblica non è stata debitamente informata sui veri danni del fumo, anche passivo.

Nella città che sogno, la figlia di Matilde sgraverà gli occhi: "Ma come, nel 2018 si poteva inquinare l'aria con tutte quelle macchine?"

Il paragone ci sta tutto. Cito la relazione del dottor Panizza (per gli inquietanti dati www.isde.it). È provata la relazione tra inquinamento ed aumento di patologie quali cancro, malattie respiratorie, cardiovascolari, neurologiche.

La pubblica opinione è sufficientemente sensibilizzata a ciò? O la persona comune tende a pensare: se i decisori politici non agiscono in modo netto, il problema non sarà così grave... non sarà il mio SUV a cambiare le cose.

Nella democrazia indiretta io, cittadina, eleggo qualcuno che si occupi dell'interesse comune ed abbia l'autorità di imporlo sugli interessi particolari senza tema di scontentare questo o quel soggetto.

Beh, non sta funzionando così.

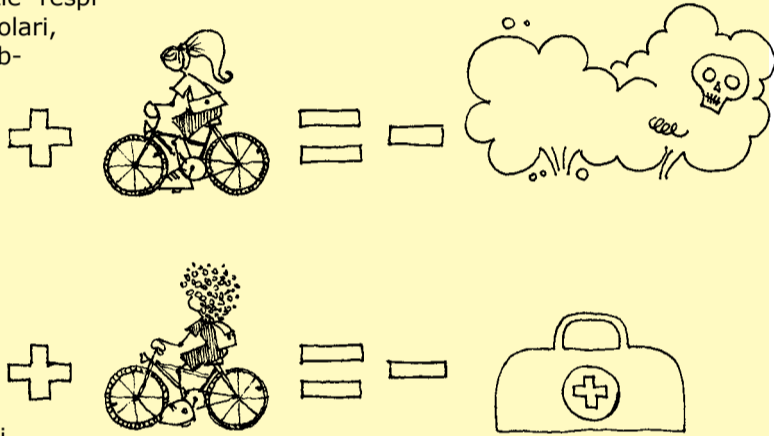
L'aria non è il primo dei beni comuni? Chi ci amministra non lo sa che è irrespirabile e patogena?

I bambini residenti presso strade di gran traffico hanno più probabilità di ammalarsi di leucemia linfatica. Non basta questo dato per azzerare ogni strategia elettorale e fare della drastica riduzione del traffico una priorità assoluta?

immagine:
@Rob Manders / Twitter



immagine youandmeandrains @ imgur



Modena, ridente "terra di motori", lucrosa attrazione turistica, è una camera a gas infestata da PM2,5, PM10, CO2 ed altri invisibili killer: cominciamo a dirlo forte. Ma a cosa servono rimedi locali? La Padania è tutta inquinata.

Obiezione falsa: è dimostrato che il miglioramento dell'aria anche in un solo quartiere ha effetti benefici immediati, e un aumento dell'aspettativa di vita a lungo termine.

Altra buona notizia: chi è passato dalla mobilità meccanica a quella attiva, piedi o bicicletta, ha avuto un rilevante guadagno in termini di salute.

Quindi, facciamoci sentire e diamoci da fare: perché la città siamo noi.

Una metropolitana... a piedi

Una soluzione creativa per muoversi, risparmiare, stare in salute

Mirella Tassoni

Se dico metropolitana, la prima cosa che viene in mente è un tunnel sotterraneo in cui sfreccia un bolide ad alta velocità: luce artificiale, persone per lo più distratte o indaffarate con i loro smartphone, qualcuno che ciondola sulle panchine...

E invece no.

La metropolitana di cui parliamo prevede: aria in faccia, gambe in movimento, socialità. Che cos'è dunque una "metropolitana pedonale"? È un gruppo di esseri umani che, percorrendo un itinerario prefissato con diverse "stazioni", cammina veloce per la città facendo "salire" lungo il percorso i compagni di viaggio che si trovano alle varie stazioni.

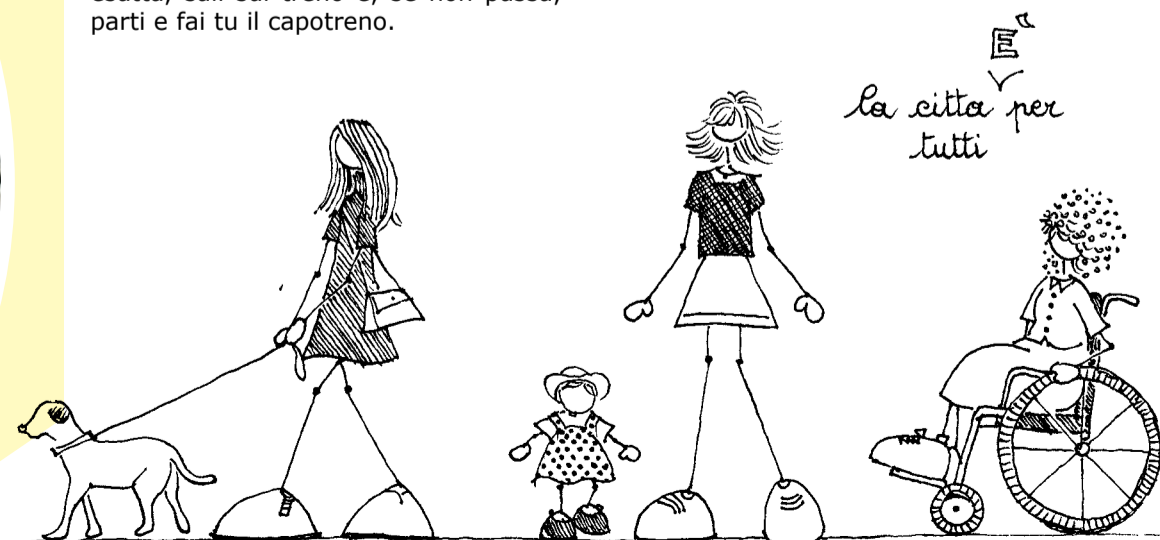
È stato questo uno degli spunti più interessanti nell'intervento di Alessandro Bettio, del Servizio Urbanistica del comune di Soliera, dedicato alla mobilità dolce e ai percorsi ciclo-pedonali: la presentazione appunto del progetto di metropolitana pedonale MuoviSOLIERA.

Un progetto in tutto simile c'è anche per i cittadini modenesi, il MuoviMo, e l'idea si sta diffondendo in numerosi comuni. Sulla pagina Facebook di MuoviMo tutte le info sul gruppo, i post e le foto di chi partecipa alle camminate, le regole del gruppo. Per giocare, scegli un treno, leggi il giorno e l'ora in cui passa dalla tua stazione, vieni in stazione all'ora esatta, sali sul treno e, se non passa, parti e fai tu il capotreno.

Il capotreno passa in orario da tutte le stazioni, ha il compito di mantenere la velocità costante e dichiarata lungo tutto il binario. Non deve controllare il gruppo, non deve aspettare chi ritarda né trattenerne chi vuole andare più veloce.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, la salute è "uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non la semplice assenza dello stato di malattia o di infermità". Il progetto della metropolitana urbana avvia le persone a camminare per la salute e per conoscersi, in tutte le ore di tutti i giorni dell'anno, a km 0 (sotto casa), a costo 0 (in autogestione) e a impatto 0 (nessun gas inquinante).

Non resta che salire sul prossimo treno.





I diversi colori della mobilità sostenibile

Insegnare ad andare in bici a donne straniere: un'esperienza importante e carica emozione

Diana Altiero

Quanto tempo è passato dal primo corso che come Fiab abbiamo realizzato per insegnare alle donne straniere ad andare in bicicletta? Non so, ma ho ancora in mente l'urlo "Diaaanaaaa!!!": mi volto nella direzione dell'urlo e vedo lei che pedala da sola: dopo tanti tentativi era riuscita ad andare in bici da sola e, mentre io ero impegnata con altre persone, dopo tutto lo sforzo fatto con lei per insegnarle a stare in equilibrio sulle due ruote, l'urlo di gioia per dirmi "Ce l'ho fatta, guarda!" Negli anni tanti sono stati i corsi a cui ho partecipato, prima come "prestatrice di manodopera" e in seguito nella loro organizzazione. Ma a me resta quello sguardo, quel grido di gioia di tante che ho visto, timide, prendere in mano una bicicletta mai vista e poi cimentarsi nel tentativo di stare in equilibrio affidandosi completamente a persone mai conosciute prima. Questo, a mio parere, dimostra il grande coraggio e la volontà di impadronirsi di un mezzo che serve per necessità degli spostamenti quotidiani di vita e di lavoro, e forse anche una strada

verso un'autonomia impagabile in un Paese straniero.

Di tutte le donne che sono passate nei nostri corsi, poche sono tornate, anche solo per un certo periodo, ad aiutare a loro volta, come volontarie; delle altre non sappiamo più niente. Usano la bicicletta? Il corso è stato loro utile? Hanno poi trovato il coraggio di non fermarsi e continuare per poi affrontare la strada con una certa tranquillità?

Il "dopo corso" resta un punto interrogativo, e proprio per questo mi piacerebbe che alle 6-7 lezioni si potesse aggiungere un percorso creato da una rete di altre persone che "adottassero" le nuove cicliste e le accompagnassero per un certo tempo nella fase successiva, quella di affrontare la strada con maggiore tranquillità e sicurezza.

Mi piace immaginare che la città intera si faccia carico di accogliere e promuovere l'uso della bicicletta mettendo a disposizione spazi e persone volenterose.

Sognare è sempre ammesso! Perché non farlo?

...A RUOTA LIBERA rubrica a cura di Luana Marangoni

Bici+Bus, ovvero: di intermodalità non ce n'è una sola

Quando si parla di intermodalità si fa spesso riferimento al binomio bici + treno.

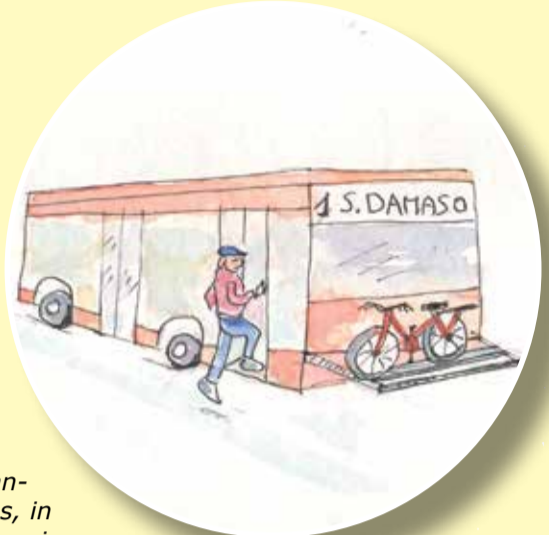
Ma per tutti coloro che vivono lontano dalle stazioni ferroviarie una soluzione potrebbe essere quella di associare il trasporto bici alle linee dei bus, soprattutto quando si vogliono evitare tratti di strada pericolosi o quando le distanze dal luogo da raggiungere sono troppo elevate.

In Europa solo le città di Berlino e Danzica accettano bici all'interno dei bus, in questo caso il mezzo a due ruote è equipaggiato ad una sedia a rotelle o ad un passeggino.

In Svizzera si è arrivati alla soluzione del trasporto bici

sul retro degli autobus, ma solamente su quelli da turismo, con carico e scarico del velocipede ai capolinea.

La vera rivoluzione questa volta viene dagli Stati Uniti e si chiama "Bus Bike Racks". Essa consiste nel trasportare le biciclette nella parte anteriore degli autobus, in modo da poter caricare fino a tre biciclette per bus. Attualmente esse viaggiano nei bus locali di Chicago, Philadelphia, Los Angeles, ma altri stati come il Giappone, la Nuova Zelanda, il Canada e Taiwan stanno acquistando il prodotto da Sportworks (azienda leader nella costruzione dei porta-bici), per un giro di affari che, per aziende lungimiranti, possiamo immaginare solo in crescita. Con buona pace del PIL.



PUMS mezzo pieno o mezzo vuoto?

Ci sarà nei nuovi Piani Regolatori una sintonia con le linee guida dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile? Solo valide e cogenti indicazioni in materia potranno avere efficacia sulla qualità della mobilità urbana.

Lorenzo Carapellese urbanista esperto di mobilità sostenibile

Diversi anni fa (rispetto a come son ridotte ora le città italiane) la mobilità faceva sempre scopa con infrastrutture, strade, ponti e tangenziali, parcheggi multipiano e a raso etc. E si parlava molto di trasporto pubblico e nuovi mezzi, sempre sperando in un "Nuovo Codice della Strada" che però è stato sempre vecchio, ottuso, a volte incomprensibile e contraddittorio. Tanto che ancora oggi, dopo diverse revisioni, si chiama ancora "nuovo". A parte le grandi infrastrutture autostradali, per quelle urbane il traffico non lo si prevedeva, semplicemente lo si accompagnava, se ne agevolava lo sviluppo: "mobility creates opportunity and opportunity creates money"! Per fortuna al concetto di prevedere unito al provvedere, è subentrato il concetto di prevedere per prevenire (il traffico).

ELTIS e PUMS

ELTIS (European Local Transport Information system) nel 2013 lancia le prime linee guida per i PUMS, **Piani Urbani della Mobilità sostenibile**, un nuovo strumento di pianificazione della mobilità urbana che pone al centro della questione non più la modalità di trasporto, il mezzo... ma la **persona**. Le linee guida per la redazione del PUMS furono tradotte in italiano solo nel 2014 e nel 2016 alcuni comuni ne iniziarono la redazione. Colpevolmente il Ministero delle Infrastrutture solo nel 2017 emanò delle sue linee guida (obbligatorie) per la redazione dei piani della mobilità. Risultato? Solo per la Regione Emilia-Romagna, a parte Piacenza, Parma e Ravenna che lo hanno adottato o approvato, tutti gli altri capoluoghi, Bologna con Imola, Rimini, Reggio Emilia e Modena, Ferrara e Forlì-Cesena ne hanno ancora in corso la redazione. E visti i ritardi (dovuti anche al fatto che i PUMS vanno accompagnati dalla **VAS - valutazione ambientale strategica** le cui linee guida da parte della Regione sono arrivate anch'esse in ritardo) vuol dire che difficilmente ne vedremo di adottati entro l'anno. Anzi probabilmente arriverà una deroga che li procrastina a fine 2019 con buona pace di chi, come FIAB, sperava che fossero pronti indegabilmente entro l'anno in corso. Giusto per vedere finalmente un piano della mobilità rivolto alle persone e non come sempre è stato, solo alle quattro ruote.

Come dato positivo però va notato che numerosi comuni hanno deciso di dotarsi di PUMS pur essendone esenti avendo meno di 50.000 abitanti. Quello di Carpi (70.000 abitanti) sta affrontando la VAS, Faenza e Imola stanno per arrivare, poi Cattolica e Misano (vedremo forse un PUMS del sistema balneare?) ed infine i comuni del distretto della Ceramica (Maranello, Formigine, Sassuolo e Fiorano) dove si spera di vedere un PUMS del sistema industriale del distretto ceramico più importante al mondo e non solo una somma di PUMS.

Non mancano le curiosità: nelle linee guida del PUMS di Maranello si afferma che ci sono più piste ciclabili che ciclisti, tanto per capire quanto è stato sino ad ora il raccordo fra questi comuni fra di loro indissolubilmente legati economicamente e spazialmente). Si è in ritardo? Certo che sì rispetto ad un inquinamento

ambientale fuori controllo anche se la mobilità urbana non è che una delle componenti responsabili. Per fortuna da questo punto di vista (ma non solo) il Piano dell'Aria, approvato l'anno scorso dalla Regione, anticipa alcune misure che dovranno essere contenute nei PUMS, fra le quali: più piste ciclabili ed aree a Km.30, ampliamento delle zone a traffico limitato- ZTL-, allargamento delle aree pedonali ed altre ancora.

PUG e PUMS

Speriamo che questo nuovo strumento di pianificazione entri in equilibrio dialogante con la pianificazione urbanistica (PUG, Piano Urbanistico Generale), a maggior ragione in un'area in cui l'inquinamento atmosferico è fra i più elevati del mondo. Ci chiediamo: ci sarà ancora spazio per iper e supermercati raggiungibili solo in auto? Ci saranno prescrizioni relative alla dotazione di stalli per le biciclette in tutte le aree urbane anche quelle di completamento e già costruite con una contestuale riduzione programmata dei parcheggi a lato strada per le auto? Si obbligherà un sostanzioso aumento della larghezza dei marciapiedi considerandoli le vere infrastrutture primarie della mobilità? Si aboliranno gli standard di minimi di parcheggio a favore di standard massimi? E le zone a Km 30 saranno estese almeno a tutte le aree residenziali e non come stabilito dalle linee guida del PUMS di Modena relegate quasi tutte in aree marginali e nelle frazioni tanto per non dare fastidio ad automobilisti frettolosi?

Ci sarà nei nuovi Piani Regolatori una sintonia con le linee guida dei PUMS? Valide e cogenti indicazioni sui percorsi casa -scuola, che in quelli sino ad ora da noi esaminati sono totalmente assenti!? Una dimenticanza grave a nostro parere che andrebbe colmata dalla Regione con indicazioni prescrittive tecniche e programmatiche decise ed univoche, semmai seguite da fondi specifici finalizzati in primis a mettere in sicurezza i percorsi casa scuola al fine di attuare il vero primo passo verso una diminuzione drastica della quantità di spostamenti non necessari in automobile di ragazze e ragazzi che potranno così raggiungere le scuole in totale serenità e sicurezza a piedi ed in bici!

Il bicchiere a mio parere è ancora mezzo vuoto e si ha l'impressione che ci sia scarsa consapevolezza della politica rispetto alla complessità che il tema della mobilità presuppone. E quindi un gap culturale se riferito alla maggioranza delle comunità urbane, ancora troppo tolleranti verso SUV da 3 tonnellate che scorrazzano liberamente nei centri storici che un pass non lo si nega a nessuno! Ed infine la consapevolezza che in molte città non ci siano competenze sulla mobilità. Con tutto il rispetto siamo ancora all'ingegnere delle opere pubbliche, dei lavori stradali, con poche ed ancora acerbe competenze sui temi della mobilità pedonale, ciclistica e del trasporto pubblico. A maggior ragione quando oggi un km di trasporto pubblico in autobus costa non meno di 2 € a fronte di 60 centesimi di entrata e che anche se si duplicassero gli autobus nelle strade la congestione ancora ne limiterebbe l'efficacia. In attesa del PUMS pieno, ... mobilità sostenibile per tutti



segue dalla prima l'articolo di Giorgio Castelli

maggiori relazioni tra i cittadini, una crescente sicurezza urbana e una popolazione generalmente più sana. Molte città europee, pensando al futuro dei propri cittadini, hanno già messo a punto provvedimenti seri per un vero cambiamento della mobilità urbana, ottenendo ottimi risultati.

Ora i tempi sono maturi anche in Italia: sono disponibili leggi adeguate, idonei strumenti urbanistici e numerose fonti di finanziamento. È per questo che la nostra associazione, attraverso il lavoro volontario di 17.600 soci, userà tutti gli strumenti disponibili per facilitare la costruzione di un'adeguata volontà politica.



A scuola in bici: quella piacevole sensazione di avventura urbana

Nei racconti dei bambini tutto l'entusiasmo di chi vede nella bici uno strumento di libertà e di divertimento

Ermes Spadoni

L'anno scorso abbiamo indetto un concorso letterario tra gli studenti modenesi per capire cosa provano quando usano la bici verso scuola insieme agli amici. In uno dei temi vincitori una teenager ci raccontava che "... un mio grande dispiacere è non poter andare a scuola in bici perché abito lontano, ma io andrei in bici tutti i giorni. Sarebbe divertentissimo, mi sentirei meglio e forse anche più sveglia e pronta per la lezione; inoltre la bici è pratica e veloce. Spero che quando frequenterò la seconda o la terza media la mamma mi lascerà più libera di muovermi da sola e andare dove voglio." Invece purtroppo nella realtà quotidiana vediamo un andirivieni ininterrotto di genitori che accompagnano i figli alle materne, alle elementari, alle medie e, da non credere, anche alle superiori.

Ed ogni giorno ci tocca assistere al teatrino assurdo di decine di vigili urbani occupati a dover far rispettare il codice della strada davanti alle scuole, con auto che si fermano a 20 metri dal cancello scolastico salva-tutti, entro il quale i ragazzi sono finalmente al sicuro... dall'assedio delle auto dei loro stessi genitori!

Queste cattive abitudini hanno importanti implicazioni sul traffico, sul senso di sicurezza e di vivibilità delle nostre città, ma soprattutto sul percorso di crescita ed autonomia dei nostri figli. Dai temi del concorso, infatti i ragazzi dimostrano di aver capito che in bici spesso si arriva prima, più svegli, divertendosi e provando ogni giorno quella piacevole sensazione di avventura urbana che li fa sentire più "grandi".

Quindi genitori non abbiate paura: preparatevi già dalle medie a lasciarli andare a scuola da soli, e scoprirete che i ragazzi non temono il freddo, il caldo, la strada, non useranno il telefono (devono tenere il manubrio e parlare con gli amici), faranno un po' di ginnastica dolce tutti i giorni... e voi guadagnerete una mezz'ora di libertà in più, senza l'obbligo di fare da "taxisti".

Ed infine noi cittadini esortiamo le amministrazioni a fare con decisione la loro parte per incentivare questa voglia di autonomia, sistemando i percorsi casa-scuola non sicuri e creando ampi spazi liberi dalle auto davanti alle scuole.

infobici

Pubblicazione edita da FIAB-Modena
Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)
41121 Modena
Telefono: 338.3488082
www.modenainbici.it

**Numero 48 - Anno XIV
Novembre 2018
numero monografico**

Direttore editoriale:
Mirella Tassoni

Direttore responsabile:
Giancarlo Barbieri

Redazione: Diana Altiero, Marina Beneventi, Paola Busani, Eugenio Carretti, Giorgio Castelli, Eugenia Coriani, Luana Marangoni, Mirella Tassoni

Disegni di Diana Altiero e Rossella Cadignani

Foto di Eugenio Carretti, Ermes Spadoni, Paolo Ruini

Progetto grafico: Paola Busani
Impaginazione: Mirella Rotolo

Stampa: MC OFFSET Scrl

L'aria inquinata non puzza!

Il PAIR (Piano Aria Integrato Regionale) della Regione Emilia Romagna prevede entro il 2020 una riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti. Per arrivare a questo obiettivo è fondamentale una rigorosa "dieta del traffico"

Paola Busani

Come sarebbe Modena senza inquinamento dell'aria?

Apparentemente la stessa, perché l'inquinamento atmosferico purtroppo non si sente, ma se il mix di sostanze inquinanti che lo compongono puzzasse – sostanze riconosciute cancerogene dall'OMS, prodotte al 70% dal traffico veicolare – allora busseremmo indignati alla porta del sindaco chiedendo immediate soluzioni, che ci permettano di continuare a vivere nel nostro bel territorio e non dover "migrare" in cerca di un luogo meno puzzolente, dove vivere senza maschere antigas per non sentire quell'insopportabile odore che, diffuso nell'aria, arriverebbe dappertutto, anche quando, chiusi ermeticamente nelle nostre automobili, giriamo per città producendo inevitabilmente altra fastidiosa puzza.

In Italia nel 2012 ci sono stati 84.000 decessi per inquinamento dell'aria da polveri sottili (PM10). Nel 2017 a Modena abbiamo superato i limiti tollerabili di questo inquinante per ben 83 giorni, 75 invece per l'ozono durante il periodo estivo (dati Arpa): 158 giorni di "puzza" oltre la normale tollerabilità. 158 giorni durante i quali senza accorgercene abbiamo offerto ai nostri polmoni una dose non tanto omeopatica di sostanze irritanti e cancerogene.

Per questo la Regione Emilia Romagna ha predisposto un Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), per "far scendere dal 64% all'1% la popolazione esposta a più di 35 superamenti l'anno per il PM10 e assicurare il rispetto dei valori limite degli inquinanti atmosferici sull'intero territorio emiliano-romagnolo". Il Piano prevede "entro il 2020 una riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti, rispetto al 2010, pari al 47% per il PM10, 36% per gli ossidi di azoto, 27% per ammoniaca e composti organici volatili, 7% per l'anidride solforosa".

Ma il 2020 è oggi, non è più il futuro.

Per l'attuazione del Piano, è fondamentale ridurre le emissioni inquinanti derivanti dal trasporto, da qui l'esigenza improrogabile di ripensare le modalità di spostamento: la dieta del traffico.

Con coraggio i nostri amministratori devono puntare ad abbassare drasticamente la percentuale delle auto private in circolazione (-20% entro il 2020 indicava la legge regionale dell'Emilia Romagna per le città con più di 30.000 abitanti), attraverso una serie di azioni che devono "ostacolare" il mezzo privato e puntare a sviluppare le modalità di MOBILITÀ ATTIVA, a piedi, in bici e con il potenziamento del trasporto pubblico.

Il raggiungimento al 2020 del 20% degli spostamenti urbani tramite mobilità ciclabile (oggi a Modena è intorno al 10%) è un obiettivo del Piano ormai inarrivabile. Abbiamo perso tempo e soldi pubblici a costruir rotonde per fluidificare il traffico, parcheggi per intasare le strade delle nostre città e poco, ma soprattutto disorganicamente e con poca fiducia, si è investito in ciclabilità, contrariamente a quanto scelto e perseguito in tante città europee e del mondo che, come la nostra, ambiscono ad essere riconosciute come città vivibili

...A RUOTA LIBERA

Città slow, il futuro è lento.



Le chiamano le città del buon vivere, l'immagine che le rappresenta è una lumaca alla cui sommità sono distribuite le case di un centro abitato, come fossero i petali di una rosa.

L'idea nasce da una iniziativa dei sindaci di Greve in Chianti, Orvieto, Positano e Bra, che hanno voluto porre le basi di un nuovo umanesimo, dove la vita non va fagocitata ma assaporata, dove il rispetto per l'ambiente pone le basi di una responsabilità condivisa.

Dal 1999 ad oggi tanti piccoli e grandi comuni si sono uniti a questa idea di futuro. Attualmente sono 252 e sono sparsi in 30 paesi nel mondo. Progettano nuovi stili di vita, impegnandosi in un futuro resiliente, applicando la lentezza positiva, non ultima quella legata alla mobilità.

Così il concetto di città slow si sposa con quello della riduzione della velocità. Le zone con il limite dei 30 km/h, ma anche quelle cosiddette "di incontro" a bassissima velocità (20 km/h), portano con sé come naturale conseguenza un aumento del verde e degli spazi pubblici, diventano più belle, più sane e, aumentando il valore degli immobili ed il reddito dei commercianti, più ricche.

