



Commenti al documento preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS

Item	Tema	Osservazioni Fiab Modena
1	Resoconto del processo partecipativo dei due tavoli del 2018.	<p>Le osservazioni qui presentate si attengono a quanto risulta <u>scritto</u> nel "181228_ModenaPUMS_DocumentoPreliminarePiano_Giunta.pdf" a tutt'oggi il documento illustrativo del PUMS Modena, che è stato sottoposto preliminary ai tavoli di consultazione del 21, 29 Gennaio e 7 febbraio 2019.</p> <p>Il documento presentato è ancora troppo generico rispetto alle linee guida presentate da oltre un anno. Le affermazioni di principio, gli obiettivi del Piano, pur se condivisibili, sono ancora senza indicazioni di luogo, tempi, priorità, dati, azioni riconoscibili e quantificabili.</p> <p>Attendiamo quindi una versione del Piano che riporti in modo circostanziale le azioni per il raggiungimento degli obiettivi, con priorità, riferimenti temporali e impegni di spesa.</p> <p>In particolare, data la criticità che l'inquinamento atmosferico rappresenta oggi per il nostro territorio, peraltro sottolineata unanimemente da tutti i partecipanti al tavolo, riteniamo necessario un focus sulle azioni preventivate a breve termine e che immediatamente potrebbero accelerare il cambiamento nelle modalità di spostamento auspicato dal PUMS. Senza attendere la realizzazione delle opere infrastrutturali di grande portata ipotizzate, crediamo sia utile l'operare incisivamente e da subito su tutte quelle azioni di immediata attuazione che migliorerebbero di molto la situazione modenese (zone 30, percorsi preferenziali per TPL e bici, riduzione della sosta a bordo strada, parcheggi scambiatori, ridisegno e riduzione della sezione stradale, adeguamento della segnaletica, controlli sulla velocità e sul rispetto delle norme del codice).</p> <p>In particolare si auspica che si prevedano soprattutto azioni incisive e a favore della mobilità sostenibile</p> <p>E' prassi normale che si prenda nota scritta dei momenti di partecipazione (verbale) e che quanto affermato, richiesto ed anche risposto dagli estensori/responsabili del PUMS sia poi reso noto a tutti gli stakeholders, possibilmente prima di un successivo incontro. Di tali momenti deve essere redatto un documento da allegarsi sia al/ai documenti preliminari che a quello finale.</p> <p>Ci rammarichiamo che sino ad ora non siano state rese note le proposte, osservazioni e posizioni dei singoli stakeholder. A tal fine riteniamo completamente insufficiente l'allegato al Rapporto Preliminare denominato "<i>Report di 1°Fase della Partecipazione: Le Priorità tra gli obiettivi del PUMS</i>" che riporta solo quanto proposto dagli estensori nei tavoli di partecipazione e l'elenco dei partecipanti senza le proposte ed indicazioni di quest'ultimi. Le strategie rimangono quelle presentate</p>

		dall'Amministrazione nelle Linee Guida, agli stakeholder è stato solo chiesto di farne una valutazione in termini di priorità (non nel contenuto). Ed inoltre che degli stakeholder ne sia indicato solo l'associazione di riferimento, ma il nome ed il ruolo del rappresentante che ha partecipato all'incontro né tantomeno quello che ha detto. Invitiamo pertanto a fornire al più presto tale materiale che deve essere reso pubblico.
2	Incentivare la ciclabilità e la pedonalità	<p>a) Non è condivisibile l'affermazione (anche se molto generica) (pag 37/45)...."<i>che verrà posta particolare attenzione agli ambiti residenziali, scolastico e di elevato pregio urbanistico..</i>". Tutta la città ed a maggior ragione le parti più popolari anche se non di pregio urbanistico devono essere interessate, con attenzione anche alle zone produttive (quartieri commerciali e industriali); da non sottovalutare la necessità di assicurarvi pedonalità/ciclabilità per incentivare il Bike To Work. Certo, le aree scolastiche sono prioritarie così come i percorsi casa scuola.</p> <p>b) In base all'indagine conoscitiva e allo stato di fatto, volendo perseguire i condivisibili obiettivi del PUMS, ribadiamo ancora che le zone a Km 30 sono la soluzione prioritaria. Devono interessare tutti i quartieri e all'interno di questi avrebbero dovuto già essere individuate le priorità, l'estensione in mq, il tipo di intervento che di primo acchito dovrebbero contenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ampliamento o l'inserimento di aree completamente pedonali, • la riduzione dei parcheggi a bordo strada, • l'abbattimento delle barriere architettoniche introducendo già da subito in zone ed aree strategiche elementi del PEBA (Piano Eliminazione Barriere architettoniche). • graduale ma progressiva abolizione dei percorsi ciclopedonali (per legge vietati), • l'introduzione di "case o stanze" per bici, • l'introduzione del "senso unico eccetto bici", • la rimozione della segnaletica incongrua e l'introduzione di segnaletica specifica per le biciclette e la pedonalità, • il riordino della semaforizzazione, <p>L'istituzione delle zone 30 di fatto toglie la necessità di realizzare le ciclabili di quartiere, liberando risorse per la manutenzione delle ciclabili esistenti.</p> <p>Per incentivare la ciclabilità riteniamo azioni prioritari (breve e medio periodo):</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'istituzione dell'Ufficio Biciclette con un funzionario incaricato a tempo pieno con orari di ricevimento, funzioni e attribuzioni, sito e pagina FB. • Servizi smart che forniscono piante delle ciclabili cittadine, scaricabili e consultabili su smart phone con indicazione dei percorsi. • Inoltre, a più di un anno di distanza ancora non sono state identificate le aree o percorsi casa scuola da mettere in sicurezza in ogni quartiere per grado di priorità. • Migliorare la visibilità in prossimità delle strisce pedonali, togliere i parcheggi a fianco delle strisce

		<p>Ancora troppo generiche anche se condivisibili gli obiettivi macro.</p> <p>c) Ci paiono non prioritari gli interventi sulla cosiddetta diagonale, ma fondamentali quelli invece di inizio e completamento delle infrastrutture ciclabili su tutte le radiali e il collegamento fra quelle esistenti,</p> <p>d) Insufficienti anzi totalmente assenti le indicazioni generali e specifiche sull'allargamento dei marciapiedi, loro manutenzione straordinaria, modalità di intervento.</p> <p>e) In sintesi ribadiamo che ogni PUMS deve contenere l'analisi delle criticità e specificità dei problemi locali e non essere generico tale da andar bene per tutte le città. I marciapiedi a Modena ad esempio, sono una criticità evidente, innegabile ed essendo la prima infrastruttura di mobilità, siamo sopresi che non sia fra le priorità di analisi ed intervento così come pure dei percorsi ciclabili misti, incongrui e fuori norma e una evidente quanto necessaria proposta di superamento indicandone i luoghi, le quantità le caratteristiche di intervento.</p>
3.	Ripensare la sosta in ambito urbano.	<p>a) Le macro-azioni, anche se condivisibili dopo oltre un anno di attesa appaiono ancora troppo generiche ed inconsistenti rispetto alle criticità che la sosta su strada oramai rappresenta per pedoni, ciclisti e per lo stesso traffico veicolare specialmente in alcuni quartieri e settori.</p> <p>b) Proponiamo che sia chiaramente indicato nel documento un obiettivo di riduzione della sosta su strada di almeno dell'1% all'anno nell'arco di durata del piano con l'obiettivo specifico di destinare gli spazi pubblici così ripristinati alla realizzazione di marciapiedi, alberature, collocazione di panchine e realizzazione di micro isole ambientali per la sosta pedonale, al trasporto pubblico ed altre destinazioni compatibili con la mobilità urbana sostenibile.</p> <p>c) Manca ancora effettiva una policy su parcheggi lato strada e di pricing il cui costo dovrebbe essere calibrato in funzione della distanza dal centro storico e di specifiche ulteriori indici e parametri di rotazione e che i proventi della sosta dovrebbero andare alla riqualificazione e beneficio delle aree e dei quartieri interessati piuttosto che all'ammortamento del costo di costruzione e gestione dei parcheggi fuori o sotterranei;</p> <p>d) Si ritiene fondamentale un ridisegno e riduzione della sezione stradale di molte arterie. Riduzione che dovrebbe poter essere contenuta tra i 2,25 ed i 2,5 metri e di 2,75 in presenza di linee di trasporto pubblico. Ciò sia la fine di evitare la possibilità di parcheggio lato strada che a quello di limitare la velocità agevolando così l'introduzione sistematica di zone a Km.30/h</p> <p>e) Si ritiene di inserire già fin d'ora (e siamo meravigliati non sia stata contemplata), la completa pedonalizzazione dell'area di Piazza Sant'Agostino potendo contare già da anni sul più grande parcheggio interrato di Italia a poco meno di un centinaio di metri.</p> <p>f) Per quanto attiene il parcheggio fuori terra Ferrari su Viale Trento Trieste si ritiene che questo dovrebbe essere utilizzato prevalentemente per colmare il gap di aree e posti auto nella vicina area dei "musicisti" piuttosto che per essere utilizzato come parcheggio scambiatore essendo troppo vicino al centro storico; ciò al</p>

		<p style="text-align: center;">fine di evitare una ulteriore negativa attrazione di traffico veicolare già oggi eccessivo e con punte di congestione importanti durante l'arco dell'intera giornata.</p> <p>g) Manca un deciso orientamento di revisione degli standard di parcheggio sia da inserire nel PUG (in corso di elaborazione) che nel regolamento edilizio che potrebbe già fin d'ora essere prospettato;</p> <p>h) Insufficienti i riferimenti generali e specifici al PUG in corso.</p> <p>i) Non è previsto il pagamento per la sosta nel parcheggio dell'Area dell'ex AMCM che dovrebbe almeno essere pari se non superiore al costo di una corsa di un biglietto di autobus, i cui proventi sino a quando l'area non sarà pedonalizzata, potrebbero andare alla qualificazione urbana in generale e stradale in particolare di Via Carlo Sionio, Via Morane, Via Peretti, Viale Buon Pastore;</p> <p>j) Mancano indicazioni ed orientamenti precisi circa la collocazione di stalli per bici in tutta la città costruita, di riferimenti normativi, standard e priorità di collocazione.</p> <p>k) In conclusione ci pare di capire che l'enorme spreco di suolo del parcheggio a lato strada non sia ancora stato completamente compreso e che la politica dello standard</p>
4.	Migliorare l'attrattività del TPL	<p>a) il piano di riassetto del TPL presentato da AMO in sede d'incontro (non compare sul documento preliminare) risponde all'obiettivo di efficientare il TPL (linee ad alta frequenza e capacità con altre secondarie calibrate in funzione della densità di utenza). Giudichiamo positivo l'obiettivo di potenziare la linea ferroviaria Carpi-Modena-Sassuolo-Vignola come asse del trasporto pubblico sul territorio provinciale. E' un piano ambizioso, che presuppone interventi complessi che necessitano tempi lunghi di attuazione. Ci riserviamo comunque ulteriori valutazioni nel momento in cui avremo maggiori dettagli in merito.</p> <p>Ci chiediamo però quali azioni possano essere messe in atto nel breve termine (ad esempio si potrebbe già intervenire sulla realizzazione delle corsie preferenziali e preferenziazione semafori per le 3 linee forti individuate dal piano, sulle politiche di tariffazione).</p> <p>b) Per quanto attiene i parcheggi scambiatori, definiti nel piano come Mobility Point, che rappresentano uno dei pilastri del TPL, riteniamo che siano prioritari e che la definizione di tali parcheggi sia indipendente dal fatto che ci sarà un bando per il TPL per un nuovo gestore entro il 2019. Troppo generiche le modalità di funzionamento. In assenza di ulteriori informazioni pensiamo che luoghi come i parcheggi già esistenti o in aderenza a centri commerciali il Pianeta, Ipercoop, Portali Porta Nord dovrebbero essere già oggi sede di "parcheggi scambiatori". Evitando così il più possibile che questi siano troppo vicini al centro storico riservando per quanto possibile ed equilibrato quelli esistenti nelle vicinanze del Centro storico e ZTL ai residenti.</p> <p>c) Riteniamo già fin d'ora necessario indicare dei principi circa le modalità di pagamento per la sosta in tali centri scambiatori: ad esempio ticket di ingresso che comprende anche un biglietto di AR sul TPL in funzione anche del tempo di sosta. Purtroppo ancora generiche le indicazioni d'uso, scarse le indicazioni di luogo, merito, quantità, obiettivi riconoscibili, misurabili e quantificabili.</p> <p>d) Nessun cenno ad un ripristino del servizio serale e notturno almeno alternativo al TPL come i taxi la cui tariffa nelle ore serali dovrebbe</p>

		<p>essere calmierata ed in convenzione anche con abbonamenti anche mensili.</p> <p>e) Non è chiaro come ed in che termini e quando il TPL sulla diagonale sarà attivato. E comunque in assenza di informazioni non pare prioritario.</p> <p>f) Nessuna indicazione circa migliori mezzi del TPL. Facciamo notare che sono passati oltre 5 anni da quando sono state richiesti portabici sui BUS, pedane di sollevamento per anziani e disabili che né il Gestore, né AMO né l'amministrazione comunale in questi anni hanno non solo attuato, ma neanche programmato in fase sperimentale. La possibilità di trasportare le bici sui bus urbani consentirebbe di risparmiare investimenti sul bike sharing a flusso libero (ad oggi tutto da fare a Modena) e ridurrebbe la necessità di copertura con linee deboli di TPL nelle aree non servite dalle linee forti. Segnaliamo che ad oggi il trasporto bici sui bus extraurbani è inutilizzabile perché non è garantito in tutte le fermate.</p>
5	Intervenire sulla rete viaria.	<p>a) Non paiono sufficientemente illustrate le priorità verso la costruzione di nuove rotonde (messa in sicurezza di punti neri o fluidificazione del traffico?). Essendo opere molto costose e che non trovano più finanziamenti europei se ne dovrebbe valutare la necessità in relazione alle stime di riduzione del traffico privato conseguente all'attuazione del PUMS. Si dovrebbe altresì prioritariamente mettere mano alle rotonde esistenti per permettere il transito in sicurezza di bici e pedoni;</p> <p>b) Rimarchiamo un'altra volta la mancanza di un minimo di analisi dei flussi di traffico, quantità e tipologia di merci trasportati nell'ambito urbano e nel centro storico e ZTL. Si ritiene necessario prevedere maggiori aree regolamentate di sosta per il carico e scarico delle merci in tutte le aree residenziali;</p> <p>c) Necessità prioritaria di provvedere contestualmente alla predisposizione di aree a Km 30 alla risagomatura stradale anche in vista di nuove alberature che in alcune strade o sono insufficienti o mancano del tutto così come la predisposizione di aree di sosta per pedoni dotate di panchine, tali da rendere maggiormente attrattiva, facile e sostenibile la pedalalità per anziani, utenze deboli e protette oltre che per una più complessiva opera di beautification degli spazi pubblici fra cui vanno intese anche quelli stradali;</p> <p>d) Manca contestualmente una revisione in diminuzione delle aree di sosta per automobili a favore di parcheggi per bici nei luoghi e nelle aree densamente popolate o dotate di strutture di piccolo e medio commercio al dettaglio in sede fissa.</p> <p>e) Riteniamo necessario abbattere il cavalcavia della Madonnina al fine di rigenerare lo spazio pubblico alla Madonnina riportando l'allineamento con la via Emilia, agevolando così la pedalalità e ciclabilità da e per il centro storico e la riqualificazione della parte storica della "Porta della Madonnina". Intervenendo anche qui con operazioni di beautification che comprendono anche il ridisegno delle sezioni stradali, degli incroci e dell'attraversamento della ferrovia dismessa sia in senso longitudinale che perpendicolare.</p> <p>f) Riteniamo che il PUMS dichiari da subito che l'accesso alle zone pedonali e ZTL non sia consentito alle automobili a trazione elettrica considerando non solo la questione ambientale ma anche quella della occupazione di suolo pubblico che è la stessa indipendentemente dal</p>

		<p>tipo di trazione utilizzata;</p> <p>g) Nella riorganizzazione del sistema semaforico (nuova centrale del traffico) si tenga conto prioritariamente della tempistica favorevole alla chiamata ciclo-pedonale. Invitiamo anche ad attuare le case avanzate per le biciclette.</p> <p>h) I sottopassi indicati non ci paiono sufficientemente illustrati per scopi e priorità. Essendo opere molto costose chiediamo una maggiore descrizione di tali interventi. Per quanto attiene il sottopasso Minutara ci pare che questo abbia giustificazione principale per la mobilità automobilistica, a meno che non sia previsto un parcheggio scambiatore ai portali che possa intercettare il traffico da e per Nonantola.</p> <p>i) La Campogalliano-Sassuolo, cioè la Bretella e la Complanarina sono state inserite nel PUMS quali invarianti, che svolgeranno una funzione di “scarico” del traffico veicolare privato di transito fuori dalle strade cittadine. Tuttavia sottolineiamo la necessità di prevedere uno scenario alternativo, soprattutto per quel che riguarda la Bretella, che come Fiab Modena ci auguriamo proprio non venga realizzata anche perché deturparebbe irrimediabilmente il percorso ciclo turistico sul fiume Secchia e l’area parco.</p>
6	Diffondere la cultura della mobilità	<p>Le indicazioni contenute sono molto generiche e non danno il senso dell’importanza delle azioni, mezzi e strumenti necessari per la diffusione della “cultura della mobilità”;</p> <p>a) Mancano indicazioni e linee guida per l’approccio alla mobilità sostenibile nelle scuole attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. formazione dei mobility manager ; ii. corsi per ragazzi per imparare ad andare correttamente in bici <p>b) manca l’indicazione di fissare un budget annuale /triennale per la comunicazione che deve essere continua ed indirizzata sia agli alunni, che ai genitori che insegnanti ed in genere a tutta i cittadini</p> <p>c) il pedibus è stato importante ma si potrebbe andare oltre per esempio attraverso la dotazione alle scuole elementari di cargo bike per 8 e più alunni coinvolgendo i genitori nel portarli a scuola a turni alterni</p> <p>d) se incentivi devono essere previsti anche da fondi regionali è preferibile che questi siano prioritari per le bici normali, poi per quelle a pedalata assistita anche per tricicli per anziani e porta bimbi e poi per bike cargo e per ultimo per le automobili in base al loro ingombro.</p> <p>e) Fare conoscere attraverso focus e dimostrazioni group ed incontri vari le opportunità di lavoro che la progettazione, costruzione e manutenzione di bici anche elettriche possano contribuire ad un buon e ben retribuito lavoro sia individuale che di impresa</p> <p>f) Continuare nella formazione di extracomunitari anche uomini e non solo donne ad andare in bici.</p> <p>g) Promuovere il cicloturismo a livello provinciale, Modena non più Motor Valley ma Comune Ciclabile Fiab, città inserita nel circuito Eurovelo7, tappa del percorso Bicitalia Verona-Firenze.</p>

Nell'immagine una proposta di sperimentazione "eccetto bici" per l'accesso al Centro.

SICURI DI ANDARE IN CENTRO



**Con solo 10 cartelli
possiamo farlo
con diritto e sicurezza**