



OSSERVAZIONI

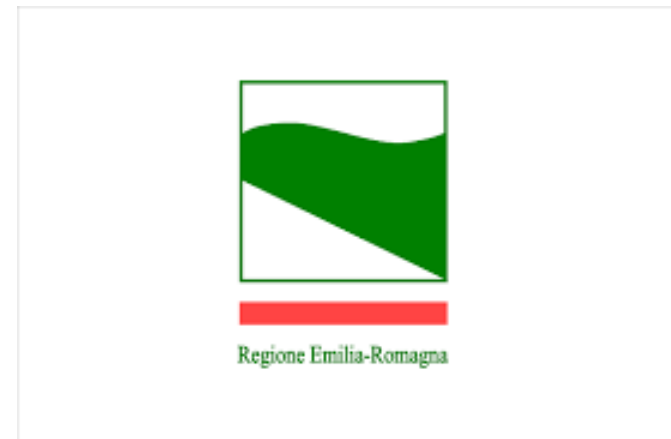
AL PIANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
DEL COMUNE DI MODENA

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Linee guida Europee
Linee guida Italiane
Piani Regionali



- PRIT 2025
- PAIR 2020
- Legge mobilità ciclistica



L'EUROPA HA CAPITO

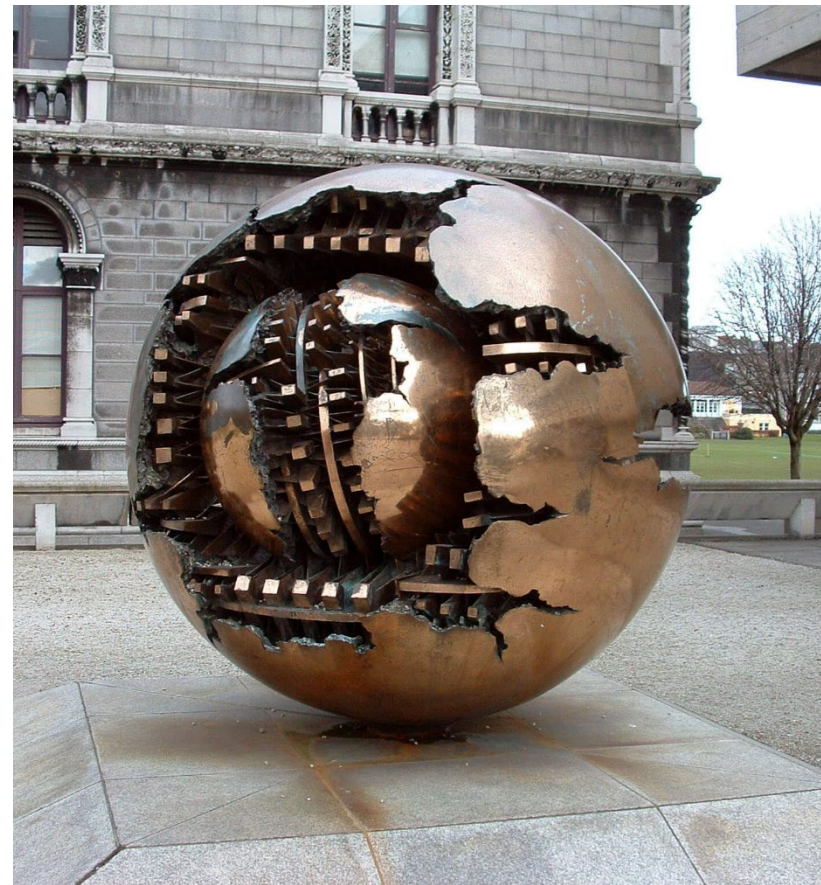
PUMS: PIANO STRATEGICO PER MIGLIORARE LA QUALITA'DELLA VITA

- ridurre del 40% delle emissioni del 2030/1990
- sicurezza stradale
- equilibrare l'utilizzo dei mezzi di trasporto
- vincolare i fondi europei all'approvazione dei PUMS



L'ITALIA HA RECEPITO PUNTANDO SU:

- integrazione dei trasporti e mobilità collettiva
- mobilità pedonale e ciclistica
- mobilità condivisa
- rinnovo dei veicoli
- razionalizzazione della logistica urbana
- cultura della sicurezza della sostenibilità



IL P.A.I.R. HA STABILITO PER IL 2020

- **20%** dei centri storici pedonali
- **100%** dei centri storici ZTL
- **1,5 m** di piste ciclabili per abitante
- **20%** degli spostamenti in bicicletta
- **nuovi autobus** e più trasporto pubblico



**Piano
Aria
Integrato
Regionale
2020**

 Regione Emilia-Romagna

IL P.R.I.T. HA STABILITO PER IL 2025

- - **50%** dei morti sulle strade
- + **50%** dei passeggeri su ferrovia
- + **10%** dei passeggeri su bus
- + **30 %** di trasporto merci su ferrovia
- - **20 %** di consumo energetico per i trasporti
- **il 20%** di spostamenti in bicicletta



 Regione Emilia-Romagna

LA LEGGE SULLA MOBILITA' CICLISTICA HA STABILITO

- +100 % di spostamenti in bici e a piedi
- riduzione del tasso di motorizzazione
- nuovi collegamenti tra le piste esistenti
- maggiore integrazione treno-bici
- più servizi per i ciclisti



A MODENA

DATI CERTI

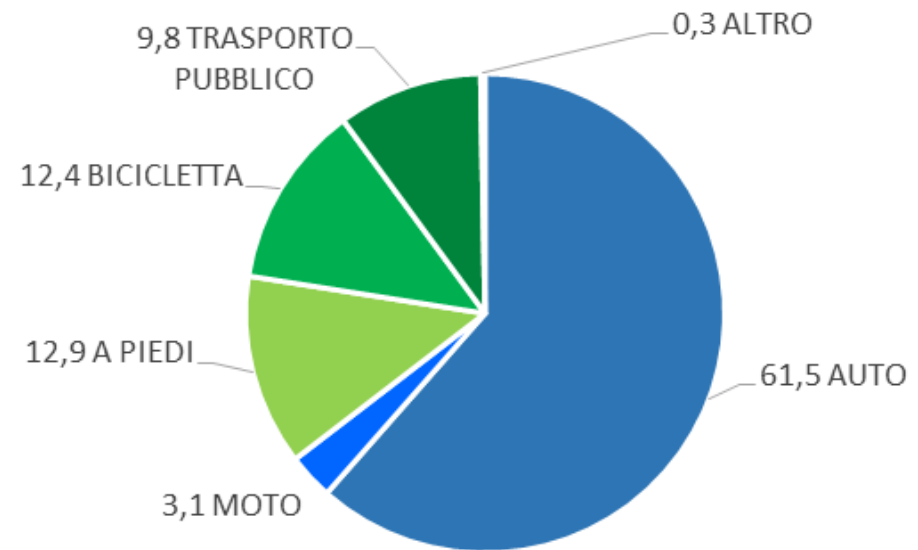


Le osservazioni si basano sulle informazioni del PUMS

DUBBI SU:

- i dati sulle ciclabili
- le zone 30 che non lo sono
- le quote degli spostamenti che non sono aggiornate
- le proposte senza risorse e tempi certi
- futuri piani sulla manutenzione dei marciapiedi e di abbattimento barriere.

Modalità di spostamento



MODENA IN AUTO



12% spostamenti < **1 km**

32% spostamenti < **2 km**

45% spostamenti < **2,5 km**

MODENA IN AUTO

- **83%** spostamenti con O/D a Modena
- **17%** spostamenti verso altri Comuni
- **95%** auto non supera i 30' di percorrenza



PERCHE' IN AUTO

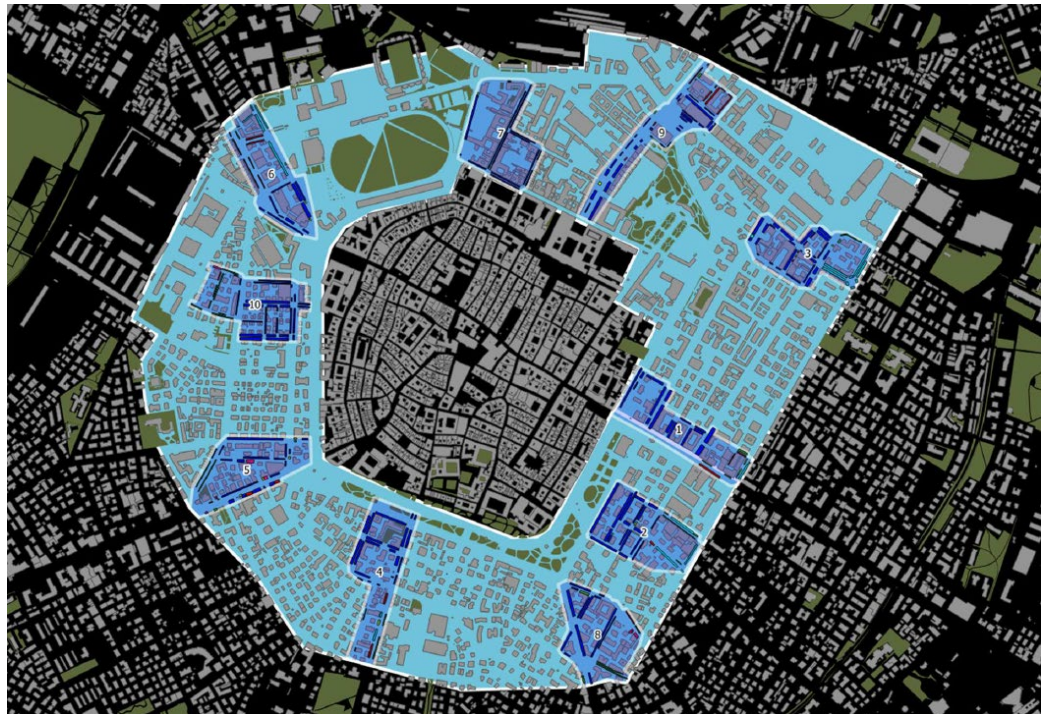


SOSTA DIURNA

- scarsa rotazione
- zone di cintura non sature
- irregolarità diffusa

SOSTA NOTTURNA

- saturazione inferiore al 20%
- irregolarità diffusa



PERCHE' IN AUTO



ZONA TRAFFICO LIMITATO

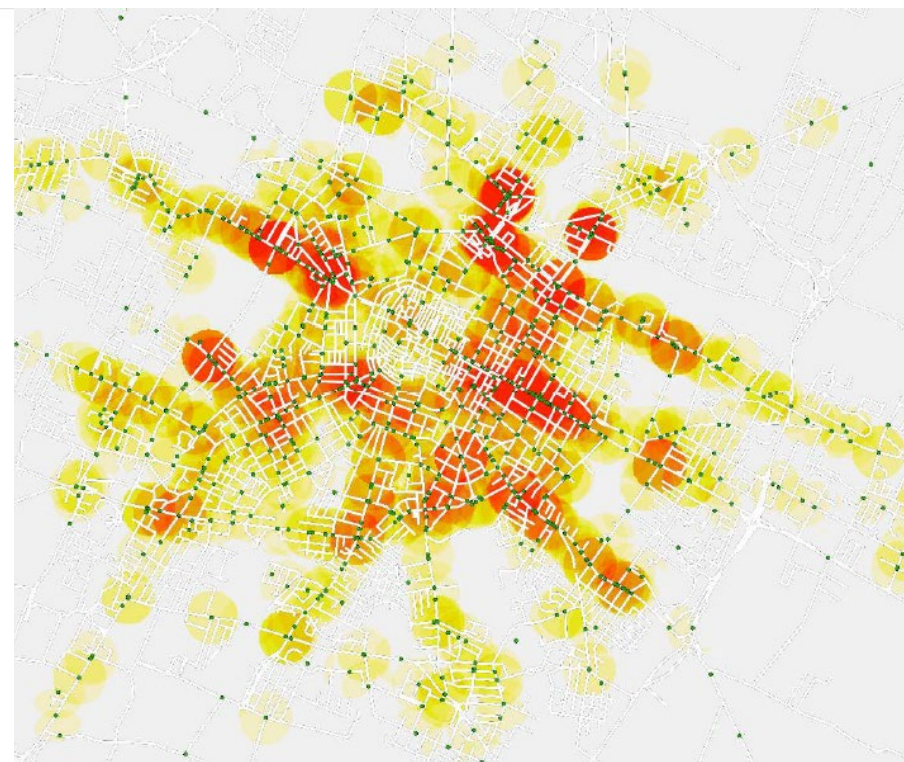
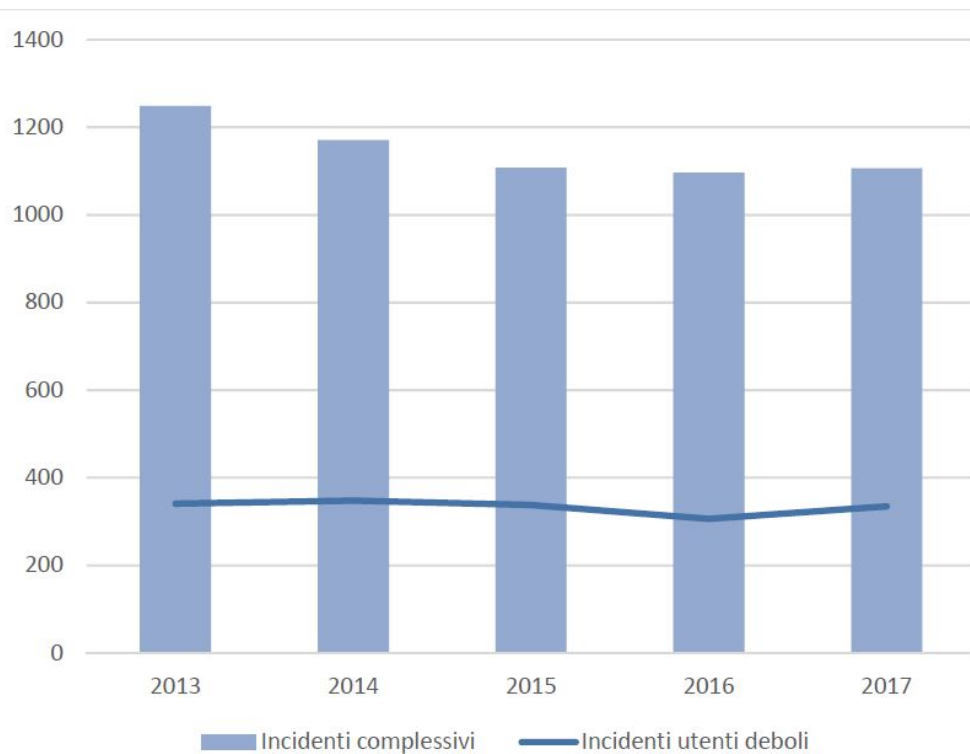
- **6.800** residenti
- **14.900** permessi
- abbonamenti agevolati per operatori ZTL **230 €/anno**



- di 1€/giorno lavorativo



PERCHE' **NON** A PIEDI O IN BICICLETTA



SICUREZZA STRADALE

PERCHE' NON A PIEDI



USO DELLO SPAZIO PUBBLICO PREGIATO

PERCHE' NON A PIEDI



CURA E GESTIONE DEI PEDONALI

PERCHE' NON IN BICICLETTA



SEGNALETICA



784 su **2.400** da eliminare o sostituire

ATTRAVERSAMENTI



solo **30** ciclabili su **765**

PERCHE' NON IN BICICLETTA



ACCESSIBILITA'

SERVIZI E GESTIONE

PERCHE' **NON** IN AUTOBUS



ETA' DELLA FLOTTA BUS
(65% più di 10 anni)



SODDISFAZIONE UTENZA
(Costante 7,3 dal 2006)

PERCHE' **NON** IN AUTOBUS



VELOCITA' DEL SERVIZIO IN CALO
(da 18,9 Km/h nel 2014 a 18,18 nel 2018)

SERVIZI A TERRA SCADENTI

LE PRIORITA' DEI MODENESI

1. la qualità dell'aria

2. le strade e le piazze per tutti
3. diminuire i morti e feriti
4. sicurezza per pedoni, ciclisti, bambini e anziani
5. migliorare il trasporto Pubblico
6. più qualità urbana e meno consumo di suolo
7. riequilibrio modale della mobilità
8. riduzione del consumo di carburanti



I MODENESI E L'EUROPA



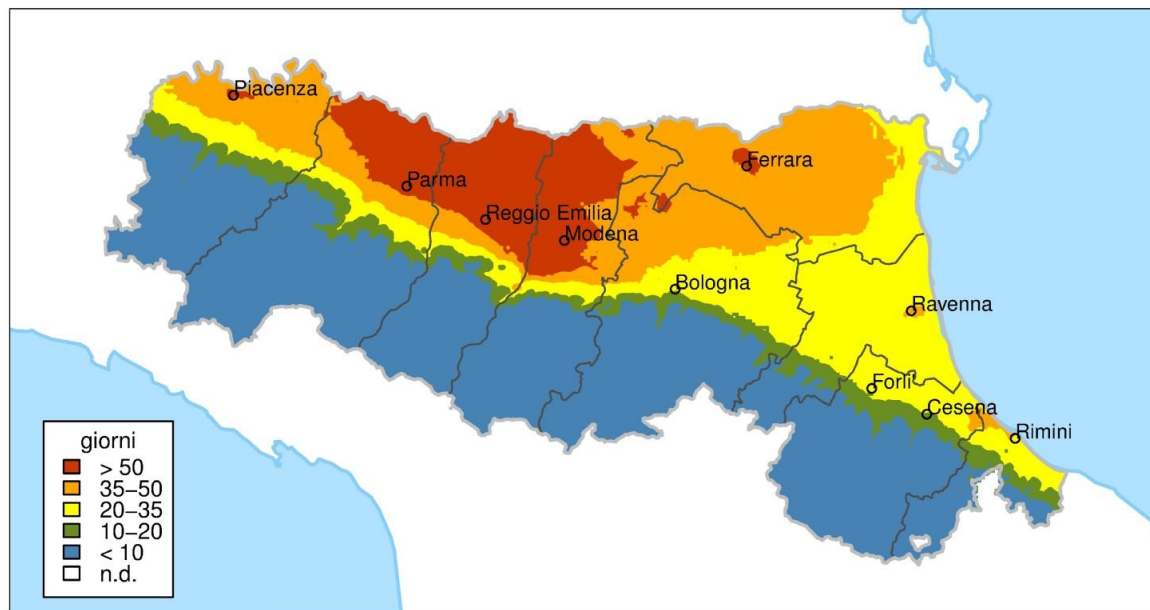
1. la qualità dell'aria
2. le strade e le piazze per tutti
3. diminuire i morti e feriti

PM10 di fondo

numero di giorni in cui la media giornaliera supera i $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
anno: 2017



1. ridurre del 40% delle emissioni del 2030 rispetto al 1990
2. sicurezza stradale
3. equilibrare l'utilizzo dei mezzi di trasporto



SINTESI DEL COMUNE



EFFICIENZA E INNOVAZIONE

Per arrivare subito dopo a:

- capacità di traffico
- mobilità efficiente
- riduzione di congestione
- equilibrio economico della mobilità
- efficientamento della spesa x infrastrutture
- efficientamento della mobilità delle merci



VOLO PINDARICO DEL COMUNE(*)

Altro che *«abbandonare gli obiettivi principali della Pianificazione tradizionale dei trasporti che ricercava la capacità di flusso di traffico e la velocità»* come raccomanda l'Unione Europea

(*) un passaggio rapido, senza espressa connessione logica, da un argomento a un altro, o un'ardita digressione dall'argomento principale.

DAGLI OBIETTIVI ALLE STRATEGIE



DALLE STRATEGIE ALLE AZIONI

Incentivare la ciclabilità e la pedonalità

- Infrastrutture: ciclovie, collegamenti con le frazioni, gerarchizzazione della rete
- Ciclabili in carreggiata
- Parcheggi di interscambio auto/bici
- Servizi alla ciclabilità
- Risoluzione punti critici
- Potenziamento zone



DALLE STRATEGIE ALLE AZIONI

Migliorare il trasporto pubblico

- Revisione delle linee
- Intermodalità auto/bus/treno/bici
- Regolarizzazione della velocità commerciale
- Miglioramento delle fermate
- Rinnovo veicoli e linea ferroviaria



DALLE STRATEGIE ALLE AZIONI

Intervenire sulla rete viaria

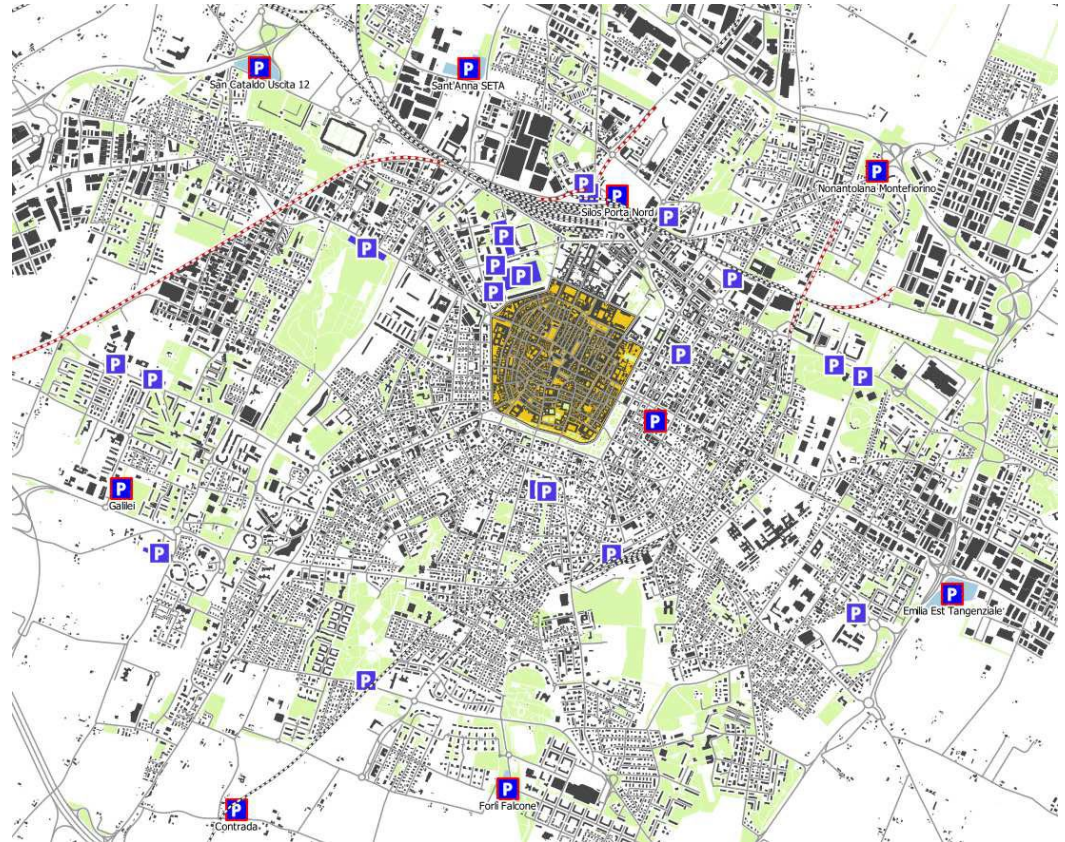
- Nuove infrastrutture (tangenziale e radiali) ○
- Nuove performance delle intersezioni (42 rotatorie) ●
- Regolarizzazione delle velocità
- Revisione della circolazione merci e persone



DALLE STRATEGIE ALLE AZIONI

Ripensare la sosta

- Grandi parcheggi scambiatori gratuiti
- Nuovi parcheggi silos per accesso e residenti C S
- Innovazione per pagamento sosta e permessi ZTL



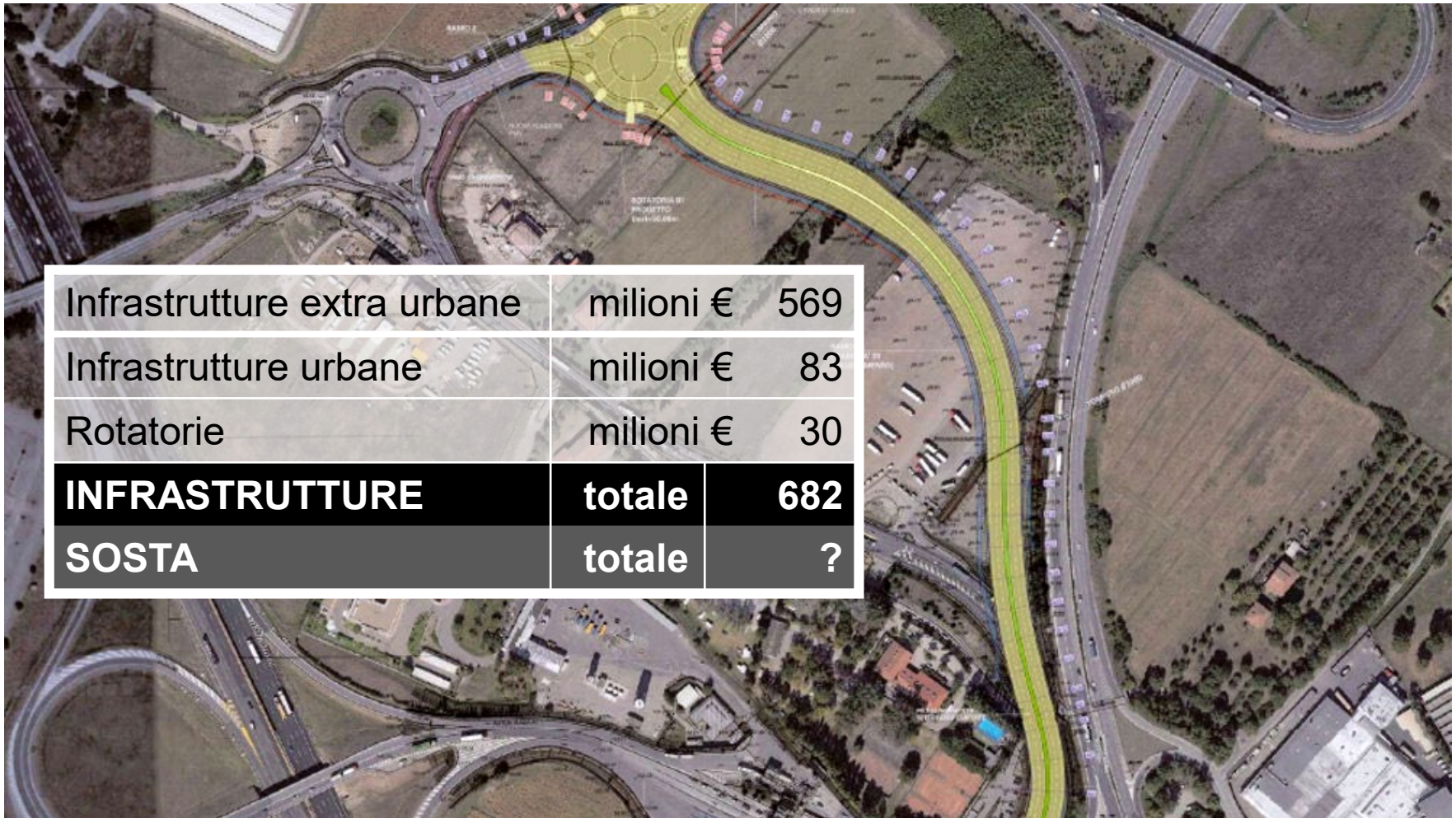
DALLE STRATEGIE ALLE AZIONI

Diffondere la cultura della sostenibilità

- Azioni di Mobility manager
- Promozione nelle scuole
- Consapevolezza del cittadino
- Sensibilizzazione per la riduzione e rinnovo delle auto



INVESTIMENTI

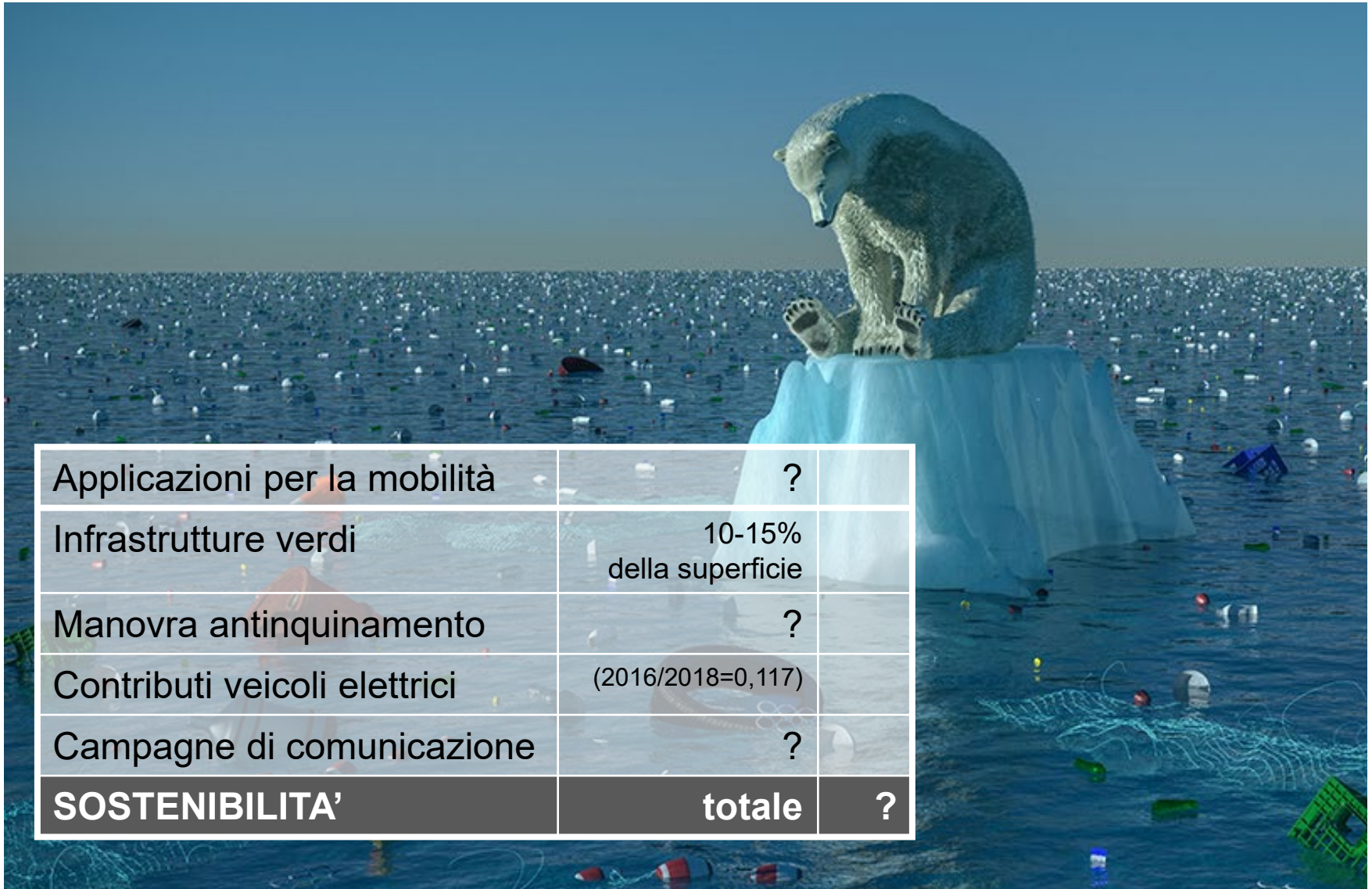


Infrastrutture extra urbane	milioni €	569
Infrastrutture urbane	milioni €	83
Rotatorie	milioni €	30
INFRASTRUTTURE	totale	682
SOSTA	totale	?

INVESTIMENTI

Marciapiedi	2,65	
Zone pedonali	0,15	
PEDONALITA'	totale	2,80
dorsali e punti critici	45,20	
rete secondaria	40,00	
servizi	1,00	
CICLABILITA'	totale	86,20
TRASPORTO PUBBLICO	totale	?
CITTA' 30	totale	6,00

INVESTIMENTI



Applicazioni per la mobilità	?	
Infrastrutture verdi	10-15% della superficie	
Manovra antinquinamento	?	
Contributi veicoli elettrici	(2016/2018=0,117)	
Campagne di comunicazione	?	
SOSTENIBILITA'	totale	?

ASSIEME: UN CONTRIBUTO AL PUM S

Per migliorare la qualità dell'aria

Per una maggiore sicurezza

Per una mobilità più responsabile

OSSERVAZIONI FIAB

1 CULTURA DELLA SOSTENIBILITA'

E' ingenuo contrastare l'abuso dell'auto con sole iniziative culturali senza:

1. Riorganizzare lo spazio pubblico
2. Restringere le corsie stradali
3. Ridurre la velocità
4. Recuperare spazi per i pedoni ed i ciclisti
5. Adeguare gli attraversamenti
6. Ridurre e disincentivare la sosta
7. Facilitare il transito dei mezzi pubblici

OSSERVAZIONI FIAB

2 INCENTIVARE LA PEDONALITA'

Si promette di fare iniziative culturali, di promuovere, creare, incrementare

Per le azioni si rimanda a:

1. Piano di manutenzione marciapiedi (non c'è?)
2. Disability Manager e del PEBA (non c'è?)
3. Zone a protezione per le scuole e si tollera la sosta abusiva
4. Future «ricognizioni» per l'incremento del 40% delle zone pedonali

OSSERVAZIONI FIAB

3 INCENTIVARE LA CICLABILITÀ

Si propongono:

la gerarchizzazione dei percorsi e altri ciclopedonali precisando che *«saranno condizionati al recupero di spazi, alla possibilità di ridurre la capacità stradale e la sosta da preservare»*

Mentre:

Non ci sono programmi e investimenti certi per :

1. rimuovere la segnaletica errata
2. adeguare gli attraversamenti non ciclabili rilevati nel 2016
3. facilitare l'accesso al centro in bicicletta
4. collegare la città a nord della ferrovia

OSSERVAZIONI FIAB

4 MIGLIORARE IL TRASPORTO PUBBLICO

Il Comune propone:

1. la riorganizzazione delle linee in primarie e secondarie di vecchia concezione
2. futuri investimenti di altri Enti

Mentre:

- cala la velocità commerciale dei mezzi
- la soddisfazione dell'utenza è stabile
- non si fanno investimenti per corsie e tecnologie di preferenziamento
- non sono previsti nuovi servizi a terra

GRAVI EFFETTI COLLATERALI

Dimenticare le diverse esigenze di mobilità penalizza:

- bambini e anziani
- portatori di handicap anche temporanei
- meno abbienti
- le donne

Differenze di genere:

Mezzi utilizzati	uomini	donne
auto	57 %	46 %
trasporti	18 %	23 %
bicicletta	8 %	9 %
a piedi	10 %	19 %

Eurobarometro su 27 paesi



OSSERVAZIONI FIAB

5 INTERVENIRE SULLA RETE VIARIA

Si dimentica che:

- l' 83% del traffico ha origine e destinazione in città
- il 95% delle auto fa un percorso $\leq 30'$
- il 45% spostamenti $< 2,5$ km

Si propongono:

1. Ingenti investimenti sulle tangenziali e radiali che faciliteranno l'allontanamento della residenza dal lavoro
2. Un aumento della velocità media delle auto nel centro abitato del 10% (32,3 km/h ?)

Contemporaneamente si stima un ottimistico aumento degli spostamenti in bici tra il 5 e il 13%

OSSERVAZIONI FIAB

6 RIPENSARE LA SOSTA

Dopo il Novi Park non si modificano le tariffe e gli spazi di sosta per disincentivare l'uso dell'auto e ricavare spazio per pedoni, ciclisti e mezzi pubblici

Anzi il PUMS prevede:

1. nuovi parcheggi di attestazione al centro
2. grandi parcheggi scambiatori gratuiti
3. agevolazioni per l'accesso e la sosta delle auto elettriche

7 INNOVAZIONE E LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

Si sprecano:

- Verbi come incentivare, promuovere, aderire, ottimizzare (spesso coniugati al condizionale e al futuro)
- Avverbi come eventualmente, gradualmente, progressivamente, ulteriormente

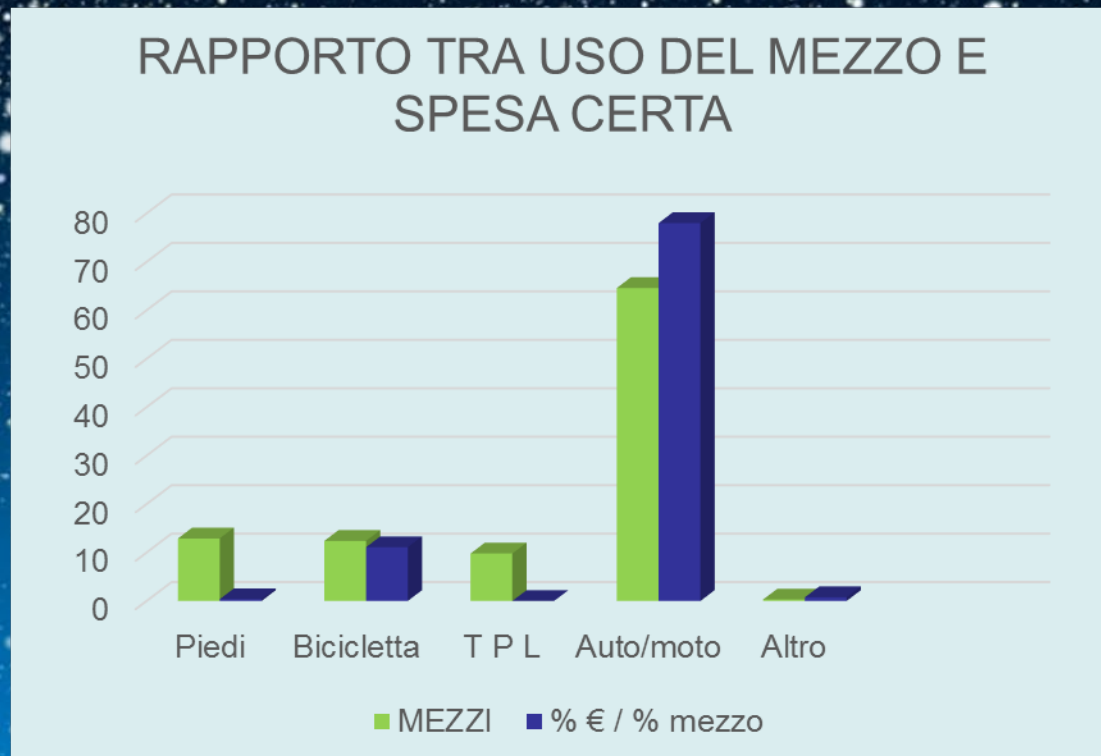
Per le risorse si troveranno con partner pubblico-privati, sponsorizzazioni, generici fondi pubblici

Per le decisioni ci saranno gruppi pubblico-privati (Freight Quality Partnership)

Per la logistica urbana fino a 200 kg si auspica l'uso di cargo bike

OSSERVAZIONI FIAB

8 INVESTIMENTI



OSSERVAZIONI FIAB

9 RISULTATI PREVISTI

Le nuove opere infrastrutturali dovrebbero:

- raddoppiare i ciclisti fino al 20,4%
- aumentare la velocità del traffico del mattino del 10% (portandolo a 43 e 32 km/h) e calarla alla sera del 4% e del 20%
- ridurre i tempi del 6,5% al mattino, stabili alla sera
- nel centro abitato ridurre la congestione > 75% sulla rete stradale del 24,5% mattino e del 16,7 alla sera
- chi va a piedi e TPL non sono considerati

OSSERVAZIONI FIAB

10 CONSIDERAZIONI FINALI

E' un Piano Pubblico «fuori tema» perché:

1. le azioni proposte non sono in linea con le indicazioni europee, nazionali e regionali
2. non vi è un legame logico tra le finalità dichiarate e le azioni proposte
3. le azioni sulla mobilità sostenibile sono vaghe, incerte e da definire, mentre quelle sulla mobilità automobilistica sono determinate e finanziate
4. tutte le azioni più utili sono rimandate a nuovi piani, figure professionali e futuri partnership



NON HA I CONTENUTI E LE FINALITÀ DEL PUMS