



OSSERVAZIONI alla Delibera n. 151 del 26-3-2019

Obiettivi PUMS

Il Comune, già nella scelta del logo, sembra voler dichiarare apertamente gli obiettivi del PUMS.

Del resto, sia le Linee Guida Europee, che il Decreto Legislativo 4 agosto 2017, definiscono gli obiettivi, finalizzati alla ricerca di sistemi urbani di trasporto in grado di:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

La Regione E.R. è ancora più categorica:

- nel PRIT pone l'obiettivo del 20% degli spostamenti in bicicletta entro il 2025, concentrando le priorità di investimento sulla mobilità sostenibile.
- nel PAIR, entro il 2020 (domani), stabilisce: centri storici tutti a traffico limitato con almeno il 20% pedonale, 1,5 metri di pista ciclabile per abitante, potenziamento del Trasporto Pubblico e sostituzione degli autobus obsoleti.
- nella L.R. sulla Mobilità Ciclistica prescrive reti urbane che garantiscano: continuità negli spostamenti, attraversamenti agevoli dei centri storici e connessione con i poli attrattori, i siti di interesse e con i territori extraurbani e regionali.

Nella relazione di Piano, dopo aver richiamato ampiamente tutti questi riferimenti normativi, vengono definiti i Super Obiettivi del PUMS:

- miglioramento della qualità ambientale, con riduzione delle emissioni inquinanti da traffico del 40% entro il 2030;
- sicurezza stradale, con riduzione del 50% della incidentalità, con particolare riguardo ai bambini e anziani, pedoni e ciclisti.

Anche i processi partecipativi, previsti dalla normativa e sviluppati nei mesi scorsi, hanno fornito indicazioni chiare e condivisibili, che in ordine di priorità sono:

- qualità dell'aria
- una riorganizzazione della città e dello spazio pubblico per pedoni, ciclisti e trasporto pubblico
- riduzione dell'incidentalità
- priorità agli utenti deboli
- maggiore integrazione tra sviluppo del territorio e sistemi di mobilità

Tuttavia, a pag. 62 della relazione di Piano, vengono definiti i seguenti **Obiettivi di sintesi del PUMS di Modena:**

1. Aria pulita
2. Sicurezza e inclusione sociale
3. Efficienza (?)
4. Vivibilità
5. Innovazione

Nella tabella di confronto, tra i macro obiettivi europei e nazionali, le priorità dei cittadini e dei portatori di interesse intervistati e gli **obiettivi del Comune di Modena**, appare improvvisamente la parola *efficienza*, che nelle pagine seguenti viene declinata nella *riduzione della congestione, equilibrio economico del sistema di mobilità, rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità, efficientamento della mobilità e dell'accessibilità delle merci*.

Sono temi che ricordano immediatamente i concetti tipici della "pianificazione tradizionale dei trasporti e dalle modalità di gestione dello spazio pubblico degli ingegneri trasportistici". Proprio quell'approccio superato, che mette al centro la "capacità di flusso di traffico" e che le Linee Guida Europee citano in negativo, per precisare di quanto il PUMS debba differenziarsi.

Il Comune, per evitare fraintendimenti, a pag. 69, esplicita il proprio programma:

- nuove opere infrastrutturali per *efficientare la rete viaria, soprattutto extraurbana (tangenziale e radiali), al fine di garantire la necessaria accessibilità (in auto) alla città,*
- *regolarizzazione e calmierazione delle velocità veicolari,*
- *miglioramento delle performance delle intersezioni,*
- *revisione della disciplina circolatoria.*

Subito dopo, per garantire l'approdo al centro urbano in auto, propone di realizzare grandi aree a parcheggio gratuito ai margini dell'area urbana, serviti da TPL, bike sharing e depositi protetti e di individuare contenitori urbani per migliorare l'offerta di sosta ai residenti e ai fruitori del centro.

Cultura della sostenibilità

Dopo questo programma infrastrutturale, si inizia ad affrontare il tema della cultura della sostenibilità.

Per diffonderla si propongono *azioni di mobility management, promozione della mobilità sostenibile nelle scuole, miglioramento della consapevolezza del cittadino e sensibilizzazione alle manovre antinquinamento, riduzione ed ammodernamento del parco veicolare.*

OSSERVAZIONE 1

E' ingenuo pensare di contrastare l'abitudine ad usare, ed abusare dell'automobile, solo con iniziative culturali di facciata, quasi terapie di gruppo che certamente non incidono sulla organizzazione strutturale degli spazi urbani, sulle infrastrutture e sull'impegno delle ingenti risorse.

Tali iniziative sono infatti utili solo se accompagnano processi strutturali di riorganizzazione degli spazi pubblici e di ampliamento dei servizi di mobilità sostenibile.

Pedonalità

Con un'ampia dissertazione, che si spinge fino alla previsione della "città 30", si propone di: promuovere l'accessibilità, creare un ambiente pedonale sicuro, incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale, favorire la creazione di aree dedicate alla pedonalità, promuovere iniziative di educazione.

A pag. 143 si parla della prossima redazione di un Piano di manutenzione dei marciapiedi, e della possibile nomina del Disability Manager che potrebbe portare alla stesura del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA).

Sui percorsi sicuri casa-scuola, il PUMS promuove il potenziamento di progetti con l'obiettivo di incoraggiare l'uso della bicicletta tra gli studenti e intende attivare interventi sulla segnaletica o sull'infrastruttura stradale, per la messa in sicurezza dei percorsi che promuova un reale cambiamento delle abitudini delle famiglie.

Si propone la realizzazione di zone quiete di 250/300 m attorno alle scuole, con la pedonalizzazione o ZTL della viabilità circostante, almeno temporanea.

Vi è un'altra dissertazione tra i concetti di pedonalità e pedonalizzazione, quest'ultima intesa come la più "estrema" tra le possibili linee di intervento. Per evitare equivoci, si precisa subito che il PUMS contempla queste ipotesi come "la più remota per evitare (dannose?) aree di *"aggregazione statica"* dei pedoni".

OSSERVAZIONE 2

Anche per la pedonalità si sprecano promesse di promuovere, creare, incrementare, iniziative culturali, ma quando si passa alle proposte si rimanda a "moderni strumenti di conoscenza, a nuove figure professionali a nuovi piani", senza dire cosa, quando, come, con quali tempi e con quali soldi.

Le zone pedonali, che dovrebbero aumentare del 40%, non sono definite e si parla di "ricognizione".

Ciò vale anche per le zone quiete vicino alle scuole, che Fiab condivide appieno, ma di cui il Piano non definisce con certezza la realizzazione e non programma il contrasto e la repressione dei comportamenti incongrui.

Si parla inoltre di un futuro Piano di manutenzione dei marciapiedi che dovrebbe essere attivo da sempre. Non si fa cenno al Regolamento di Polizia urbana che prevede la vigilanza sulla manutenzione dei marciapiedi privati di uso pubblico. Si rimanda al futuro Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche, che è obbligatorio dal 1986 e dovrebbe essere già attivo da anni.

Non si specificano i prossimi interventi e le risorse disponibili.

Ciclabilità e Città a 30 km/h

Vengono illustrati i requisiti dei percorsi ciclabili che sono tutti condivisibili: linearità, continuità, senso di sicurezza, tempi ridotti di percorrenza, velocità competitiva, confort, praticità di guida.

Ma appena si passa alla maglia delle dorsali ciclabili, cominciano ad emergere i problemi:

- recupero degli spazi,
- riduzione della capacità stradale,
- spazi di sosta e preservare - per quanto possibile - la separazione tra pedoni e ciclisti, limitando l'inserimento dei dissuasori di velocità.

Ancora una volta si parla di ciclopedonali (espressamente vietati sulle strade urbane) e di tutta una serie di problemi progettuali che dovranno “tener conto di fattori come i vincoli geometrici, le caratteristiche dei flussi veicolari e della loro composizione, la natura delle intersezioni, la potenziale utenza e il valore trasportistico dell'itinerario di progetto”, ipotizzando anche la definizione di itinerari lungo strade non più di “importanza strategica per la mobilità dei mezzi a motore”.

Si rimanda alla revisione del piano della mobilità ciclabile. Quando poi si scende nella descrizione delle dorsali, cominciano i distinguo legati al reperimento degli spazi, alla rimodulazione della sosta.

Riappare per l'ennesima volta la promessa di intervento sul sottopasso Razzaboni, precisando che il suo adeguamento dipende dalla disponibilità di aree di RFI. Si rinuncia alla realizzazione di una ciclabile sul cavalcavia Cialdini, più volte richiesta, e se va bene se ne riparlerà tra 5 anni.

Altrettanto vale per il cavalcavia Mazzoni, che non si intende declassare dal traffico automobilistico per destinarlo ai pedoni, ciclisti e TPL. Ovviamente l'intervento su un ipotetico sottopasso (non ancora studiato) è previsto tra 10 anni.

Si prefigurano passerelle a Ponte Alto, di dubbia utilità, e si citano le case avanzate per i ciclisti agli incroci, condizionandole alla revisione del Codice della strada.

Sulla città a 30 km/h si parla dei 24 km di strade che si trovano già classificate all'interno del centro storico, tuttavia non vi è ancora la segnaletica né vi è alcun dato sui controlli di traffico effettuati, né sulle relative sanzioni comminate.

Nelle proposte concrete si ipotizzano nuove aree in contesti già moderati per conformazione, rimandando quelli critici a lungo termine.

Si parla poi di incremento dell'offerta di sosta per biciclette con nuovi portabiciclette, di cui non si stabiliscono le caratteristiche e le localizzazioni.

Nel frattempo si continuano ad installare portabiciclette costosi e inefficienti, come le così dette “molle” alla Manifattura, in Piazza Roma, alle scuole Marconi e nei centri commerciali. Dopo una lunga elencazione dei dati già presenti nel Piano della mobilità ciclabile del 2016, si propongono:

- a breve termine, nuovi tratti di ciclopedonali (inutili ed illegali) per completare gli assi portanti della rete
- a medio termine, altri ciclopedonali non ancora in programmazione.

OSSERVAZIONE 3

Aver riportato quasi integralmente il Piano precedente conferma l'intenzione di non cambiarne i contenuti, di perseverare nelle precedenti abitudini progettuali sbagliate (attraversamenti falsati, caratteristiche dimensionali, costruzione di ciclopedonali) più volte criticati. Non vi è traccia di programmi stringenti di riorganizzazione delle piste esistenti, della segnaletica in gran parte errata, di sperimentazioni di viabilità nei due sensi in centro storico, di facilitazioni ai ciclisti.

Si riportano programmi passati e si elencano i vecchi problemi da risolvere.

Emerge un contrasto stridente tra lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali per il traffico motorizzato (progetti esecutivi fatti, accordi con gli altri Enti fatti, risorse reperite) e la vacuità e l'incertezza per ciò che riguarda le opere per coloro che si muovono a piedi ed in bicicletta.

Parlare di gerarchizzare le ciclabili, che sono indicate negli strumenti di pianificazione dal lontano 1990, senza definirne le caratteristiche, significa perseverare nella costruzione di tronconi e spezzoni residuali, rimandandone il completamento a futuri approfondimenti.

Non vi è traccia di un programma operativo che adegui la segnaletica e gli incroci irregolari, già censiti nel piano del 2016.

“Modena città 30”, deve essere portata ad obiettivo di medio/breve termine se si vuole perseguire la messa in sicurezza della città a favore della mobilità ciclo-pedonale: le zone 30 sono prioritarie anche rispetto alla realizzazione delle infrastrutture ciclabili.

Trasporto pubblico

Purtroppo il TPL registra un calo significativo della velocità commerciale dal 2014 al 2018, evidentemente dovuto alla scarsa attenzione nella gestione della viabilità urbana e all'assenza di corsie preferenziate o di altri strumenti che facilitino le corse.

Le analisi svolte sul trasporto pubblico riportano dati che di per sé non dicono poco o nulla dello stato reale del trasporto pubblico urbano a Modena. Dati asettici che senza nessun raffronto con altre città emiliane, Italiane ed Europee di simile condizione socioeconomica non danno agli stakeholder nemmeno a quelli più esperti e rappresentativi nessuna percezione di cosa è il trasporto pubblico, chi lo usa e perché, del come è stato gestito ed interpretato specialmente negli ultimi 15 anni e come ha influito ed influisce sulla generalità della mobilità urbana.

Nessun accenno sui mezzi andati a fuoco negli ultimi anni, sugli scioperi che hanno funestato per anni e per stagioni consecutive l'affidabilità dei mezzi, sulle contestazioni da parte del Ministero del Lavoro, nessuna analisi e dati sui ritardi, le corse saltate, lo stato generale dei mezzi. Solo qualche dato sulla loro vetustà peraltro nota a tutti i cittadini indipendentemente che siano utilizzatori o meno del mezzo pubblico.

Risulta insufficiente anche la dotazione e la gestione delle fermate, che sono di competenza comunale, e che “non sono ottimali nel 50% dei casi”.

Per i futuri interventi si parla di un eventuale budget pluriennale dedicato, “dipendente da opportunità di finanziamento con bandi europei o nazionali”.

OSSERVAZIONE 4

Anche in questo caso i dati sono scoraggianti e denunciano l'inerzia ed il disinteresse del Comune nella gestione degli spazi per il trasporto pubblico delle infrastrutture stradali.

Non vi sono programmi ed investimenti per il miglioramento delle velocità commerciali e dei servizi a terra e si prefigura una prospettiva di medio e lungo termine per la progressiva transizione a mezzi elettrici o ibridi ad alta efficienza, senza definirne i programmi, i costi, i tempi ed i finanziamenti. Aumentare la competitività del TPL, in particolare di quello extra-urbano (ferrovia Modena-Sassuolo-Carpi), la vera alternativa per disincentivare l'accesso a Modena dai comuni limitrofi e decongestionare il traffico automobilistico, non è messo come obiettivo prioritario.

Non si arriva ad una conclusione sul ruolo della ferrovia Modena-Sassuolo-Carpi, è una risorsa su cui focalizzare gli investimenti o è un'infrastruttura scomoda?

Rete viaria

Il modal split del Comune di Modena, secondo i dati del censimento 2011 e stime sommarie, vede l'utilizzo dei seguenti mezzi:

61,5% automobili

3,1% motocicli

25% piedi e bicicletta

10% TPL

Questa stima sommaria, non è supportata da indagini aggiornate.

A parere di Fiab i pedoni ed i ciclisti sono sovrastimati e sono in calo, come confermano i rilevamenti ultradecennali che la Fiab compie nei luoghi concordati col Comune.

Sono invece aggiornati e certi i dati sull'utilizzo e sui percorsi delle auto da parte dei cittadini modenesi:

12% compie percorsi ≤ 1 km

32% compie percorsi ≤ 2 km

45% compie percorsi ≤ 2.5 km

Con queste premesse e con questo esagerato utilizzo dell'automobile, si affronta il tema della congestione stradale, precisando che deriva dal rapporto tra flussi veicolari e capacità della rete e in alcuni casi anche *dall'uso delle strade da parte dei pedoni e dei ciclisti*, quasi fosse questo il vero problema.

Per evitare che con la congestione venga degerarchizzata la rete, spingendo gli automobilisti ad utilizzare itinerari di viabilità locale lenta e svantaggiosa, invece di limitare l'abuso dell'automobile, si propongono alcuni scenari già coordinati col PUG:

- redistribuzione del traffico di attraversamento dal centro alle tangenziali;
- massimo efficientamento delle tangenziali e delle radiali;
- vincolo alla costruzione di nuove infrastrutture dopo quelle già decise e inserite negli strumenti di pianificazione;
- nuovi assi stradali e riqualificazione "fisica" di quelle esistenti;
- ridisegno dei nodi (42 nuove rotatorie);
- interventi gestionali variando capacità e velocità per una "sicurezza di deflusso".

Segue una lunga serie di opere che vanno dalla Campogalliano – Sassuolo alla Bretellina, dalla Complanarina alla rifunionalizzazione della rete esistente, per massimizzare l'efficienza della rete esterna alla città per *allontanare il traffico dalle aree urbane*.

Queste opere, dal suffisso diminutivo, nascondono grandi infrastrutture che sono già state programmate ed in parte progettate e appaltate. In altri casi sono stati già assegnati incarichi e raggiunti accordi con gli altri Enti interessati.

Oltre a queste opere, vi sono tutta un'altra serie di interventi sulle radiali che aggiungono investimenti per altri 60 milioni di euro.

Si prevede anche il ridisegno degli assi urbani per renderli "più attrattivi" ed incentivare il "cambio di cultura".

Si propone quindi di orientarsi verso un complessivo ridisegno di via Emilia Ovest, precisando che tutti gli *"interventi di riassetto degli assi urbani...verranno operati*

congiuntamente alla realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali oppure di rotatorie, in un contesto di generale riordino funzionale degli spazi e delle pertinenze stradali”.

OSSERVAZIONE 5

FIAB non condivide queste proposte che perseguono la logica di facilitare l'uso dell'auto per raggiungere la città dai paesi vicini, incentivando l'allontanamento del luogo di residenza dal luogo di lavoro.

Così si aggrava l'assalto quotidiano al centro urbano, che non può essere certamente fermato alle porte dai parcheggi scambiatori proposti.

Infatti le dimensioni modeste della città e la grande disponibilità di spazi sosta nel centro urbano, che si intendono ampliare ulteriormente, consentono di penetrare in città e trovare parcheggio. L'ampia letteratura tecnica e la stessa esperienza modenese senza dubbio lo dimostrano.

Per esprimere meglio l'osservazione sugli interventi sulla rete viaria si riporta il dato più significativo che descrive l'uso indiscriminato consentito dall'attuale organizzazione delle nostre strade e degli spazi urbani.

A fronte di una città di pianura, purtroppo organizzata per consentire al 45% dei cittadini di abusare dell'auto con spostamenti inferiori ai 2,5 km e dove l'83% degli spostamenti hanno origine e destinazione a Modena ed il 95% delle auto non supera i 30' di percorrenza, il PUMS propone ulteriori 682 Milioni di € di investimenti per “efficientare” gli spostamenti dei mezzi a motore.

Il tutto in barba al logo propagandistico scelto per il PUMS stesso, agli obiettivi europei, nazionali, regionali, e soprattutto al buon senso.

Ne risulta un piano che le Linee guida europee definiscono secondo la più arretrata “*pianificazione dei trasporti e dalle modalità di gestione dello spazio pubblico degli ingegneri trasportistici tradizionali*”.

Le motivazioni addotte sono sempre le solite: facilitare il traffico di attraversamento, (che tuttavia solo per il 17% effettua spostamenti di scambio verso altri comuni contermini), far risparmiare tempo e soldi ai cittadini che hanno deciso di abitare fuori Modena e tutti i giorni vengono a lavorare in città. Con questi spostamenti e queste condizioni si pensa di fermarli alle porte della città e, con i parcheggi scambiatori, far loro cambiare mezzo.

Questi obiettivi già provati e già falliti, paiono rimandare a vecchi piani del traffico degli anni '80, ben prima della ormai consolidata cultura dei piani della Mobilità.

Stride particolarmente la proposta di inserire nello scenario a 5 anni il raddoppio di corsia in entrambe le direzioni della SP 255 per Nonantola, spostando il problema di congestione dal ponte sul Panaro alla tangenziale di Modena. Si rimanda invece la realizzazione della ciclabile Modena-Nonantola, fortemente richiesto dal Comune di Nonantola, per la quale è prevista solo l'acquisizione delle aree in occasione del raddoppio stradale.

I risultati complessivi attesi e dichiarati sono:

- **l'aumento delle velocità medie delle auto del 10% nell'intero comune e nel centro abitato, che raggiungono rispettivamente i 42,9 e i 32,3 km/h.**
- **il conseguente compreso tra il 24,49 ed il 6,45 %calo della congestione stradale.**
- **aumento degli spostamenti in bici tra il 5 e il 13%.**

Non si comprende come a fronte di un aumento della velocità degli autoveicoli si possa stimare un aumento dei ciclisti di tale portata.

Sosta

Dalle analisi presentate emerge che nelle ore diurne vi è la mancata saturazione dei posti di sosta disponibili di circa il 30% e un sottoutilizzo del parcheggio interrato al Novi Sad.

A questo va aggiunta l'occupazione quotidiana dell'anello attorno al centro da parte degli addetti alle diverse attività del centro, che monopolizza di fatto i posti più vicini. Se si aggiungono poi le facilitazioni tariffarie per i commercianti, gli studenti e altre categorie, si capiscono le ragioni di questa occupazione stabile. Si rileva inoltre un fenomeno diffuso di sosta irregolare che deriva dalla "non competenza" degli ausiliari della sosta ed ai mancati controlli dei VV.UU.

Vengono invece registrate evidenti difficoltà dei residenti dei C.S. nel trovare posto parcheggio nelle ore notturne.

Le proposte del PUMS rimandano alla revisione del Piano Sosta parlando di: rimodulazione, incentivi ad un uso più efficiente dello spazio, misure per favorire la rotazione, eventuale estensione temporale della sosta a pagamento, esenzione per i veicoli elettrici, eventuale sperimentazione di settori ridotti per residenti, politiche di tariffazione agevolata per l'utilizzo di parcheggi di interscambio col TPL.

OSSERVAZIONE 6

A corredo delle nuove infrastrutture e dopo l'errata scelta di realizzare un enorme parcheggio sotto utilizzato dentro al perimetro del centro storico (che prosciugherà quotidianamente per altri decenni risorse comunali impiegabili negli altri servizi per i cittadini), il Pums propone di recuperare ulteriori "contenitori per potenziare il sistema di parcheggi concentrati a ridosso della città compatta per sosta di attestamento e di intercambio". In questo caso viene addirittura riproposta la vecchia logica della legge Tognoli degli anni '80.

Se non si trattasse di un Piano pubblico adottato, si potrebbe pensare che le centinaia di pagine di relazione precedenti abbiano fatto dimenticare gli obiettivi del PUMS indicati all'inizio.

E' infatti ben chiaro a tutti che facilitare la sosta attorno al centro città è l'azione più efficace per attirare il traffico veicolare.

Innovazione e cultura della sostenibilità

L'ultimo capitolo è dedicato alla mobilità elettrica ed alle sue incentivazioni e infrastrutture, con particolare riguardo alla logistica urbana del centro storico.

Sono programmi molto "graduali e distribuiti nel tempo che richiedono studi, investimenti strutturali ed edilizi, revisioni normative lente e complesse".

OSSERVAZIONE 7

Tutta questa parte è punteggiata di verbi come "incentivare, aderire, promuovere, ottimizzare", spesso coniugati al condizionale e al futuro.

Anche gli avverbi sono "eventualmente, gradualmente, progressivamente, ulteriormente".

Per le risorse si rimanda a “forme di partenariato pubblico-privato, sponsorizzazioni o fondi regionali, nazionali ed europei”, mentre per le decisioni si rimanda ai Freight Quality Partnership.

Per la distribuzione delle merci nell’ultimo miglio fino a 200 kg, si propone anche l’uso di cargo-bike che la nostra associazione chiede di sostenere e finanziare.

Ci si chiede però se dovrebbero girare sui ciclopedonali esistenti e purtroppo anche di progetto, in strada o nelle future “dorsali” che si intende ancora realizzare a due sensi e su di un solo lato della strada.

Si sottolinea che l’auspicata diffusione di auto elettriche, che riduce solo in parte il problema dell’inquinamento localizzato, non risolve certo il problema della congestione e dell’occupazione massiccia dello spazio pubblico.

Facilitare l’accesso di questi veicoli alla Ztl è una scelta di facciata che provocherà più danni che benefici e, nel caso di una rapida diffusione dei veicoli elettrici, dovrà essere eliminata.

Azioni di Mobility management e risultati attesi

I Piani per gli spostamenti casa lavoro, progetto Bike to work, Bimbinbici, Walk to school, campagne di sensibilizzazione, bike sharing, car sharing, strumenti comunicativi e tecnologici sono tutti supporti utili solo in presenza di una città organizzata e strutturata per disincentivare l’uso dell’auto e per facilitare l’uso del trasporto pubblico e della bicicletta. Non sono sostitutivi degli interventi strutturali e infrastrutturali, soprattutto se non sono inseriti in un programma certo stringente.

OSSERVAZIONE 8

Le previsioni di cambiamento previsto nell’uso dell’auto e della bicicletta (che peraltro partono da dati dichiarati non aggiornati e certi e sui quali abbiamo supportate riserve) non sono in linea con gli obiettivi del PAIR.

In ogni caso si esplicita che sono state elaborate “in funzione della competizione tra auto e bicicletta” senza fornire alcun elemento scientifico di riferimento.

Costi del PUMS

La tabella che riepiloga i costi previsti dal Piano offre uno spaccato inequivocabile delle intenzioni del Comune nei confronti della mobilità.

Si prevedono complessivamente 95 milioni di euro per gli interventi in favore dei cittadini che si muovono a piedi e in bicicletta e 682 milioni di euro per chi si muove in auto, per un totale di 777 milioni di euro.

OSSERVAZIONE 9

I dati sulle modalità di spostamento forniti dal Piano, (che a Fiab appaiono sovrastimati sui pedoni e ciclisti) possono dare alcune indicazioni sulle strategie proposte.

Attualmente le quote modali indicate sono le seguenti:

- **61,5% in auto**
- **3,1% in moto**
- **12,4 in bicicletta**

- 12,9% a piedi
- 10,1% con mezzi pubblici

Se rapportiamo gli investimenti previsti a queste categorie si ottiene che per:

- il 64,6% dei cittadini che si muovono in auto e moto si spende l'88% delle risorse
- per 25,3 che si muove a piedi ed in bicicletta si spende il 12%

Per chi si muove con i mezzi pubblici non si sa e si vedrà, perché dipenderà da "opportunità di cofinanziamento legati a bandi europei o nazionali".

Questo chiarisce, senza equivoci, con quale determinazione il Comune di Modena voglia perseguire, promuovere, incentivare e supportare la mobilità sostenibile.

OSSERVAZIONI FINALI

Se si trattasse di un testo e non di un Piano Pubblico si potrebbe dichiarare il documento "fuori tema", perché non vi è corrispondenza tra le finalità proprie del PUMS e la trattazione presentata sui singoli argomenti.

Ma l'aspetto più grave riguarda la distanza che intercorre tra le azioni proposte e gli obiettivi cogenti che le normative europea, nazionale e regionale impongono.

Vi è una evidente sproporzione tra ciò che all'inizio si dichiara negli intenti e ciò che si propone nei fatti. La allocazione delle risorse ne dà una inequivocabile conferma. Colpisce anche la differenza tra il grado di determinazione e di approfondimento dei progetti infrastrutturali legati ai mezzi motorizzati (progetti avanzati, in alcuni casi già esecutivi, accordi già raggiunti, finanziamenti già identificati) e la vacuità di quelli relativi alla mobilità sostenibile.

Per questi ultimi non vi sono ancora programmi o progetti definiti e si rimanda ripetutamente ad una infinità di piani futuri, Freight Quality Partnership, figure da trovare, oppure a tecnologie innovative da sviluppare.

Tali scelte hanno numerosi effetti collaterali che incidono soprattutto sui cittadini che si trovano in condizioni di mobilità penalizzata, come i bambini e gli anziani, i portatori di handicap anche temporanei, i meno abbienti e le donne.

Infatti vi sono esigenze diverse anche di genere, come risulta da studi dell'Unione Europea, perché vi sono evidenti differenze nelle modalità di spostamento, nei tempi, orari e nelle tipologie degli spostamenti quotidiani nel contesto sociale di cui è necessario tener conto e che invece sono stati completamente e gravemente omessi anche nella descrizione del trasporto pubblico.

Per ulteriori approfondimenti si può fare riferimento agli esiti degli studi commissionati dal Parlamento Europeo nel 2012.

La valutazione finale si potrebbe riassumere così: per le auto strutture, infrastrutture e denari certi, per la mobilità sostenibile solo ipotesi vaghe da verificare.

Per tutte queste argomentazioni, FIAB ritiene che l'elaborato non "pianifichi per le persone" e non risponda agli obiettivi di legge. Non sono rispettate nemmeno le esigenze espresse dagli stakeholder e dai cittadini.

Il piano è quindi da ritenere largamente insufficiente e privo di una visione coerente per un futuro sostenibile.

La FIAB rimane come sempre disponibile, con le proprie idee e suggerimenti, a partecipare ad un confronto per la revisione del Piano, che riteniamo indispensabile, per renderlo coerente con gli obiettivi dichiarati e richiesti dai cittadini modenesi.

Il Direttivo di Fiab - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Modena

Eugenio Carretti
Presidente Fiab Modena