Modena
Volta
Pagina

Programma elettorale
Elezioni comunali 2019

Allegati

Allegato A: Programma quinquennale di rigenerazione urbana

(Relativo al punto A1.1 Un piano di rigenerazione urbana per Modena)

Tempi

Il periodo di attuazione del programma corrisponde ad una intera legislatura prorogabile per un'altra, sì da assicurare certezza dei finanziamenti e quindi continuità operativa.

Primo anno. Individuazione aree e interventi.

Attraverso un percorso partecipativo organizzato si individueranno di massima le aree e i tipi di intervento. Sarà costituito un panel di esperti (urbanisti, architetti, ingegneri, sociologhi, idro-geologici, botanici, paesaggisti ed altre professionalità che si rendessero necessarie) che avranno il compito di individuare su sollecitazione degli abitanti dei quartieri, le aree, le priorità ed i tipi di intervento, ovvero fornire gli studi di prefattibilità. Su questa base saranno creati dei veri e propri progetti di fattibilità.

I tecnici ed i dirigenti comunali avranno il compito di organizzare ed allineare i vari progetti alle procedure di appalto da eseguirsi nel minor tempo possibile oltre che delle valutazioni proprie di congruità che spettano alla stazione appaltante.

Anni 2-5. Progettazione, Preparazione dei bandi, affidamento e Realizzazione.

La progettazione sarà aperta a tutti gli esperti e tecnici sia in forma singola che associata. Tramite bando pubblico saranno individuati per ogni quartiere almeno due raggruppamenti/studi professionali/società di progettazione/atelier che abbiano a loro interno le expertise professionali sopra citate.

Anni 5-6. Monitoraggio

Tutti i progetti una volta completati saranno sottoposti a monitoraggio da completarsi nell'arco di un anno. Criteri e modalità del monitoraggio saranno definiti dal Panel di Esperti al primo anno ed il costo del monitoraggio sarà adeguatamente calcolato e accantonato

Dove

Tutti i quartieri della città

Interventi

Lista non esaustiva e contenuti degli investimenti prioritari per lo studio di fattibilità ed i progetti esecutivi per singola categoria di intervento.

Aree Pubbliche: spazi aperti, landscaping di aree verdi, piantumazione;
abbellimento (collocamento di statue, fontane, sculture, opere d'arte, illuminazione paesaggistica e/o di oggetti e edifici);
attrezzature per la ginnastica ed il movimento nei parchi e nei giardini.

Mobilità: marciapiedi e panchine;
passaggi pedonali e ciclabili;
sistemi di controllo e sicurezza del traffico hardware e software
dintorni delle fermate di trasporto pubblico (fermate sono nel budget di AMO);
segnaletica orizzontale e verticale (da reperirsi nel budget delle opere pubbliche);
parcheggi e stalli per bici;
incroci, rialzamenti stradali e misure di riduzione delle velocità per agevolare e favorire la mobilità pedonale e ciclabile e la realizzazione qualificata di aree a Km 30;
pavimentazione permeabile;

Energia: illuminazione pubblica ad energia solare e led su tutte le ciclabili.

Storm water: sistemi di drenaggio delle acque meteoriche violente.

Mercati Rionali: aree mercatali attrezzate all'aperto per il commercio ambulante bio ed a km zero per prodotti tipici e stagionali.

Beni storici e culturali: manutenzione ordinaria e straordinaria e valorizzazione di beni storici e culturali ivi compresi lapidi commemorative, cappelle votive, ex voto.

Altre e varie: centri e sale di riunione da attrezzare, rinnovare, migliorare.

Valori in gioco

Per avere un impatto significativo si stima al momento come necessario un ammontare complessivo a disposizione nel periodo 2019-2023 corrispondente a circa € 50 Milioni, da suddividere nei quartieri in rapporto ai risultati delle richieste/necessità e degli studi di fattibilità.

Per ogni quartiere si potrebbero in linea di massima prevedere:

- Almeno un progetto da € 1 milione
- Almeno tre da € 500.000
- Altri progetti compresi da € 50.000 a 400.000

Progettazione a forfait nella misura di €5.000.000, di cui:

Progetti di Fattibilità: 25%

Progettazione esecutiva, di dettaglio e sicurezza:70%

Monitoraggio: 5%: durante ed ex post.

Allegato B: Mobilità integrata per migliorare la qualità della vita

(Relativo al punto 2 del programma)

Il termine sostenibile è talmente inflazionato che lo si usa anche per indicare azioni ed attività che sostenibili non sono e purtroppo viene utilizzato anche ad arte per nascondere l'insostenibilità di progetti, programmi ed azioni che non solo non sono sostenibili, ma sono dannatamente pericolosi per la salute, la vita delle persone, lo sviluppo economico e sociale.

La Bretella Modena-Sassuolo non è sostenibile non solo perché non serve ma perché distruggerebbe migliaia di ettari di suolo, metterebbe a rischio le falde freatiche di alimentazione dell'acqua potabile di buona parte della provincia di Modena, costringerebbe nonostante si dica il contrario a finanziarla con soldi pubblici pur se formalmente prevista in Project Finance. Una nuova arteria inutile anzi un doppione di quella oltretutto gratis già esistente che collega le due località. Invece di ragionare su di una nuova modalità di trasporto delle mattonelle ceramiche a partire dal franco fabbrica verso il destino che mette a dura prova la catena logistica e la continua richiesta di ulteriore suolo di aree per magazzini e stoccaggio delle fabbriche si è preferito inventare una nuova infrastruttura che pare più utile per chi la deve costruire che per gli utenti della strada e lo stesso sistema produttivo.

Alternativa alla Bretella Modena-Sassuolo

MPV concorda pienamente sulla proposta alternativa alla Modena Sassuolo stradale promossa dal Comitato No Bretella e da Lega ambiente che vede in una bretella ferroviaria peraltro di limitata estensione in grado di collegare lo scalo di Dinazzano (il Distretto Ceramico) con quello dello scalo ferroviario di Marzaglia e quindi di servire meglio, con meno della metà dei costi ed un impatto ambientale limitatissimo la movimentazione delle ceramiche e delle terre. Prodotti questi che essendo prevalentemente merci di esportazione e importazione ben si addicono a percorrenze superiori ai 300 km, consentendo una diminuzione dei costi di trasporto oltre che dell'impatto ambientale che il trasporto su gomma produce. Tale ipotesi consente anche il collegamento tra la tangenziale di Modena e Campogalliano di fatto un'alternativa Nord della Via Emilia sulla quale confrontare il progetto della Bretella Autostradale in un confronto Costo/Benefici di cui al momento non esiste traccia.

Il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

È da oltre un anno che l'amministrazione ci sta lavorando quando è dal 2014 che si sarebbe dovuto almeno impostarlo. Le prime linee guida rese pubbliche quasi un anno fa erano talmente inconsistenti e fumose che avrebbero potuto essere applicate in una qualsiasi città o centro urbano dalle Alpi alla Sicilia nonostante rappresenti uno degli atti di pianificazione più importanti per la mobilità sollecitato dalla Unione Europea e dalla Regione. Purtroppo ha avuto una incerta partenza e un altrettanto labile riscontro nei documenti che sono stati adottati e presentati dalla Giunta poche settimane fa in vista di una approvazione che probabilmente slitterà a fine d'anno. Peccato perché a fronte di una urgente necessità di rivedere tutto il sistema delle mobilità, nel frattempo si continuerà a produrre congestione, inquinamento, alta incidentalità, scollature vistose tra urbanistica e trasporti e edilizia rimandando ancora nel tempo quello che già avrebbe potuto essere fatto. Il tema della mobilità oggi implica scelte decise ed univoche che la Giunta, forse per paura di perdere consensi, ben si è guardata dal dover assumere durante questa campagna elettorale. L'unica posizione precisa ed univoca è stata sino ad ora quella di ribadire di essere a favore di una mobilità appunto sostenibile! Un aggettivo che non nega nulla e nessuno, neanche in riferimento al blocco del traffico da inquinamento atmosferico che è per sua natura l'unica azione decisa della giunta comunale e regionale. Si noti che il Comune di Moodena ha già raggiunto il limite annuale massimo di giornate con sforamento dei valori di inquinamento nel 2109. In effetti il PUMS presentato oltre ai soliti principi condivisibili ed applicabili appunto ovunque, degli impegni non si sa quanto inderogabili, degli effetti speciali ed altre generiche quanto impegnative indicazioni come quella del rifacimento dell'intera rete del trasporto pubblico con l'introduzione del BRT – Bus Rapid Transit non offre. Non solo, ma procedendo con questa lentezza ed inconsistenza si rischia di vedere il nostro PUMS superato dalle nuove linee guida per i PUMS che si stanno elaborando già da oggi a Bruxelles e che fra alcune settimane saranno pronte. Purtroppo, dobbiamo ancora una volta accontentarci di poche indicazioni precise, pochi o nessun obiettivo quantificabile e misurabile, nessun impegno finanziario da inserire in un piano triennale delle opere pubbliche, ma solo di generici programmi di intervento. Al contrario su alcuni punti caldi il PUMS presentato rimane silente e senza impegni, anche solo nelle indicazioni, come sui percorsi casa -scuola, senza contare che da quasi due anni si sta indugiando senza decidere su di un progetto già finanziato casa -lavoro.

Trasporto Privato

A Modena il trasporto privato in auto è la modalità di spostamento prevalente, arriva a quasi al 70 % del trasporto nelle ore di punta e, purtroppo, per spostamenti che non superano i 3 chilometri. Il rapporto automobili/abitanti è di 653 auto per mille abitanti. Pertanto, escludendo gli ultraottantenni ed i minori di 18 anni, ciò significa oltre 1000 auto per mille abitanti. È necessario ed urgente che tale rapporto nell'arco di poco tempo sia fortemente ridimensionato, per diminuire sia i livelli di inquinamento, sia l'incidentalità ma, soprattutto, l'occupazione di spazio pubblico che è arrivato a livelli di prevaricazione non più tollerabili. Se gli obiettivi comunitari indicano al 2030 un dimezzamento dell'inquinamento ed al 2050 il divieto di auto con motore endotermico all'interno delle aree urbane è necessario mettere in pratica, da subito e con tutti i mezzi, politiche che pur garantendo la mobilità collettiva diminuiscano l'abnorme quantità di mezzi privati in circolazione. Mezzi che non potranno essere semplicemente sostituiti con quelli elettrici, poiché il tema dello smaltimento delle batterie esauste (inquinamento) e dell'occupazione di spazio pubblico (congestione) rimarrebbe inalterato. Al momento ed in attesa di un Piano della Mobilità Sostenibile meno ambiguo ed inconsistente, bisogna puntare sull'applicazione decisa e meticolosa delle prescrizioni del Piano dell'Aria dell'Emilia-Romagna -PAIR che tra l'altro prevede:

- il raddoppio delle isole pedonali e delle ZTL (Zone a Traffico Limitato),
- il 20 % del trasporto pubblico (che per Modena equivarrebbe ad un raddoppio)
- 20% della ciclabilità (quando il piano appena approvato dalla giunta di Modena ne prevede in 10 anni solo il 12%)
- una dotazione di 1,5 km di pista ciclabili per abitante (un dato già acquisito se non fosse che le piste, non essendo interconnesse, equivalgono ad uno sviluppo complessivo molto inferiore)
- l'istituzione di zone a Km 30.

Dopo tutto ciò e nell'arco di pochi anni sarà necessario ampliare ulteriormente sia le aree ZTL, sia quelle completamente pedonali con ulteriori interventi sulla flotta del trasporto pubblico e sulla viabilità ordinaria, al fine di raggiungere maggiore equilibrio fra le diverse modalità di trasporto.

La pedonalità

È all'interno di una visione urbanistica viva e nuova che si colloca la questione centrale della pedonalità. La modalità di trasporto per eccellenza, la regina della socialità, dell'efficienza e dell'efficacia dei movimenti urbani e di quartiere. Pedonalità che in tutto il mondo occidentale si tenta in tutti i modi di recuperare poiché la ***walkability*** è la prima delle modalità di trasporto in assoluto a cui dovrebbe riferirsi sia un Piano Regolatore, sia un Piano della Mobilità, nella convinzione che un buon piano urbanistico rappresenta già di per sé un buon piano di trasporto e mobilità sostenibile. Nella realtà modenese, purtroppo questa relazione costituisce una pagina nera per quello che non è stato fatto nell'ultimo quarto di secolo, salvo rarissime eccezioni. Ammetterlo però vuol dire riconoscere l'ignavia di tutte le amministrazioni che si sono sin qui succedute che non hanno mai voluto puntare sulla pedonalità se non dopo tantissimi anni, innumerevoli insistenze e titubanze come è avvenuto per Piazza Roma, con oltre 30 anni di ritardo rispetto alle esigenze. Nella nostra città tutte le amministrazioni hanno lasciato che l'automobile contagiasse le politiche urbane sia insediative sia di trasporto. MPV ricorda però che prima che automobilisti, ciclisti, motociclisti siamo tutti pedoni di cui tanti anche con difficoltà motorie e disabilità, al quali non si può inibire il piacere di una vita o possibilità di movimento in aree urbane, di relazione. Eppure, oltre il 70 % dei marciapiedi della nostra città è negletto ed ostile al pedone. Sia esso giovane sia anziano, in salute o con problemi motori.

Marciapiedi sottodimensionati, volutamente micragnosi per non scontentare gli automobilisti e incrementare lo spazio dedicato alle sedi stradali, molte volte costruiti male per minimizzare i costi di costruzione, altre per obbedire a standard assurdi valevoli sia per strade commerciali che per strade residenziali o solo di transito o in aree artigianali ed industriali. Marciapiedi infine che paiono fatti apposta per scoraggiarne l'uso: quasi che l'obiettivo politico di fondo fosse limitare il godimento dello spazio pubblico della pedonalità e delle ciclabilità in favore solamente dell'auto e del trasporto privato. Una lasca gestione della pedonalità, affidata fondamentalmente al buon cuore dei cittadini e non ad una pianificazione tesa a promuovere e a programmare gli interventi sulla pedonalità. Una attitudine generalizzata relativa alla manutenzione ed all'adeguamento dei marciapiedi esistenti oltre che alla costruzione e ricostruzione di quelli che non sono mai stati costruiti o costruiti male e di scarsa qualità e larghezza che permea quasi tutte le città italiane.

Standard tecnici ed urbanistici pensati oltre trenta o quarant'anni orsono ancora vigenti che le linee di pianificazione appena presentate non hanno minimamente sfiorato e che invece vanno riprese ed inseriti almeno nei principi.

Le indicazioni sin qui fornite dal PUG e dal PUMS ancora sono troppo evanescenti circa la necessità di individuare azioni finalizzate ad un nuovo urbanismo in cui le relazioni interpersonali all'interno di quartieri siano fortemente dirette alla promozione della mobilità lenta, dolce e di prossimità. MPV vuole dare priorità alle relazioni che legano gli insediamenti residenziali, i servizi primari e quotidiani, la crescita ed il consolidamento qualitativo della città compatta. In questo senso allora è il marciapiede l'elemento infrastrutturale primario ed attualissimo che ci può aiutare verso una nuova qualità urbana. La competenza degli interventi sui marciapiedi è quasi sempre e tuttora di competenza esclusiva dei frontisti proprietari ed è regolata quasi esclusivamente dal Regolamento di Polizia Urbana che si limita a sancire la competenza di intervento. In tale contesto i marciapiedi di competenza dell'Amministrazione Comunale sono di fatto quelli realizzati dopo l'entrata in vigore della Legge 10/1977.

Purtroppo, gli interventi eseguiti in questi anni si sono limitati tutt'al più a riasfaltare la sezione riservata ai veicoli ma quasi mai ci sono stati programmati interventi sistematici di manutenzione. In assenza di iniziative di pianificazione di attività specifiche sulla pedonalità, gli unici strumenti legislativi che al momento disciplinano l'iniziativa privata sono quindi i Regolamenti di Polizia Urbana di impianto novecentesco tuttora vigenti a volte supportati da uno stringato articolo del Regolamento Urbanistico Edilizio dove vengono indicate solo le dimensioni che devono avere i marciapiedi di nuova costruzione e poco altro. Nessun indirizzo volto a qualificare la progettazione degli interventi in modo da garantire dimensioni in relazioni alla specificità dell'insediamento residenziale, nulla si dice sulla continuità di percorso, sulla regolarità altimetrica, sui materiali o tecniche adeguate di costruzione; e non solo per garantire gli standard per eliminare le barriere architettoniche ma anche per realizzare degli spazi gradevoli anche dal punto di vista estetico (*streetscape*).

L'assenza quindi di nutrite e ricche linee guida per la costruzione, manutenzione, agibilità, livello qualitativo dei marciapiedi ed indice di rugosità almeno paragonabili a quelli in uso per le strade è il dato comune della scarsissima sensibilità su questo tema di tutte le amministrazioni che si sono succedute.

Da qui la sottovalutazione della pedonalità sino ad arrivare alla assenza di addetti e di tecnicalità specifiche sia per quantità che per qualità professionale in grado di monitorarne

lo stato della manutenzione ed intervenire per tempo sulla effettiva agibilità e immagine. Di fatto ci ritroviamo con la mancanza di una squadra di tecnici esperti in grado di sorvegliare l'agibilità di questi spazi privati ad uso pubblico e con una "governance" affidata all'intervento (e solo su chiamata) dei vigili urbani che intervengono quasi unicamente per cadute gravi, su chiamate di infortunati, su richiesta di invalidi residenti nell'area e di qualche persona attenta e di buon senso civico.

Lo sconforto peggiora nel vedere poi ammesso l'uso di tutti i materiali possibili; cosicché i marciapiedi appaiono come un campionario, un catalogo minerario e lapideo dell'universo geologico, dal laterizio, sino al peggiore asfalto. Eccezione fatta per qualche tratto del centro storico, nessun disegno, nessuna qualità architettonica, nessun virtuosismo almeno di relazione fra edificio e strada. Modena purtroppo può vantare marciapiedi brutti e non funzionali da sperduta periferia anche in zone di buon livello architettonico a volte finanche nel centro storico.

Va da sé che, nonostante una legge sul superamento delle barriere architettoniche (PEBA), la stragrande maggioranza dei marciapiedi è ostico ai disabili anche in carrozzina: dislivelli tra quota stradale e marciapiede diventano così muri invalicabili a cui si sommano materiali inadeguati delle più strane tipologie, dal porfido ai cubetti alle lastre di arenaria, giusto per sollecitare vibrazioni insopportabili. E quindi marciapiedi ingombri di cartelli stradali, alberi, cespugli, cestini per la spazzatura e poi pali elettrici e semaforici ovviamente giusto nel mezzo ed ultimatamente anche ingombri delle nuove centraline telefoniche e della banda larga e fibra ottica buttate lì, a caso. E poi ancora assenza di manutenzione, buche, pozzanghere, lastre di porfido e cordoli spesso divelti purtroppo in ogni parte, in ogni quartiere, dai più nuovi a quelli storici a quelli di prima fascia di espansione ai più recenti PEEP. Solo la larghezza cambia, il resto è di una qualità innegabilmente penosa. Per non parlare della scelta dei tombini quasi sempre deludente. MPV vuole quindi inserire tra le sue azioni un completo ed accurato inventario dei marciapiedi in tutti i quartier a partire da quelli periferici per stabilirne insieme ai cittadini ed alle associazioni di tutela dei disabili programmi di rigenerazione urbana, di una manutenzione ordinaria sino dove occorra ad una completa ricostruzione. Sappiamo bene che i marciapiedi assommano a diverse centinaia di chilometri. Una loro programmata ricostruzione con ampliamento e, laddove necessario, anche di parziale e totale rifacimento delle condotte a rete sotterranee (in primis le condotte di acqua in asbesto) sono potenzialmente una delle poche leve che ha in mano una amministrazione attenta, concreta e consapevole per incentivare la rigenerazione, il recupero edilizio, la

riqualificazione ed anche promuovere la densificazione urbanistica di parti della città costruita. Tutte azioni che rappresentano al contempo una fonte di lavoro per tutte quelle imprese che ancora credono nella capacità creativa e nella qualità costruttiva delle loro maestranze; tanto anche per segnalare che non è solo con la Cispadana e la Bretella Modena Sassuolo che il settore delle costruzioni può prosperare. Tutt'altro.

Non sono moltissime le ricerche e gli studi relativi al rapporto tra riqualificazione degli spazi pedonali e ciclabili e commercio, ma tutti quelli esistenti soprattutto eseguiti in Inghilterra, Olanda, Stati Uniti, ed altri ancora dimostrano un aumento medio della spesa commerciale consistente là dove la riqualificazione è stata portata a termine.

Si stima infatti che un pedone spenda in media a settimana il 40% in più dell'automobilista contro il 30% di un ciclista. Di fatto un automobilista è quello che spende meno, oberato dalla ricerca del parcheggio, dal disco orario che scade, dalla sensazione del poco tempo a disposizione che contraddistingue l'automobilista in aeree urbane, dalla nevrosi dello scadere del tempo del disco orario e della multa potenziale.

Altri studi dimostrano che a seguito di rinnovo dei marciapiedi in ambiti urbani anche degradati, il valore medio degli affitti dei negozi sale nell'arco di un paio di anni del 17% (Hong Kong), così come il valore della proprietà da uno 0,5% ad 1% (Inghilterra) il che conferma che una riqualificazione ed ampliamento dei marciapiedi, oltre ad aumentare e qualificare la *walkability* aumenta la voglia e l'esigenza di passeggiare, induce quella necessaria serenità di compiere quel minimo di esercizio fisico necessario per contrastare l'indolenza urbana soprattutto dei meno giovani, degli anziani ed anche delle neo mamme con neonato in carrozzina. E questo crea anche maggiore valore per il commercio locale, la rendita e la valorizzazione immobiliare. Attraendo così nuovi investitori, clienti e turisti anche da altri quartieri della stessa o di altre città limitrofe.

Quel che MPV vuole stimolare è una seria riflessione su nuove modalità di gestione e governance degli spazi pubblici e para pubblici che non possono essere più affidate alla mera iniziativa personale dei proprietari dei marciapiedi ma ad iniziative di partenariato tra pubblico e privato prevedendo anche sostanziosi contributi finanziari da parte della municipalità ai frontisti per la riqualificazione degli spazi comuni. Ovvero un fondo rotativo in grado di intervenire nel caso di inadempienze che traguardi un periodo almeno ventennale, sì da poter programmare in accordo con la proprietà privata tutte le necessarie riqualificazioni degli spazi pubblici urbani. Da ultimo ma non per importanza l'istituzione/promozione di staff di tecnici interni ma anche esterni all'amministrazione,

professionalmente validi ed esperti in grado non solo di mantenere ma anche di progettare marciapiedi di qualità, strade urbane e sotto servizi moderni e sicuri, realizzare marciapiedi ben disegnati con motivi e materiali visivamente piacevoli in grado di valorizzare lo spazio pubblico che per definizione deve essere bello, sicuro, piacevole al tocco della scarpa, anche di quella col tacco e di gomma, di cuoio e di para, di tela e di sughero.

Ciclabilità: una modalità di trasporto evoluta in ambito urbano.

Esiste un rapporto strettissimo tra l'uso dei mezzi di trasporto e la fruizione della città e dei suoi spazi pubblici.

La bicicletta come mezzo sportivo e per il tempo libero sta attraversando un periodo particolarmente felice. Ma sono ancora pochi i cittadini italiani ed anche modenesi (rispetto alle potenzialità e di altre città emiliano romagnole) che la usano per gli spostamenti urbani e per raggiungere il luogo di studio e di lavoro. Le cause principali discendono da motivazioni culturali e dalle attuali condizioni delle infrastrutture per la ciclabilità. Ma ve ne sono sicuramente molte altre: quali la gestione del traffico, la mancanza di luoghi di sosta sicuri, l'assenza di idonei pacchetti assicurativi, il mancato rispetto delle precedenze, l'alta incidentalità, i ripetuti furti, sino all'assenza totale di segnaletica e supporti alla ciclabilità.

Negli ultimi decenni alcune città italiane, sfruttando una tradizione ciclistica popolare e osservando le altre esperienze europee (Amsterdam, Copenaghen, Groningen, Friburgo, ecc.) hanno elaborato bici-plan e progetti per la mobilità dolce ed hanno soprattutto iniziato a far valere il principio della parità dei diritti allo spazio pubblico fra differenti utenti della strada.

Si sono ampliate ed estese le isole pedonali e le Zone a Traffico Limitato (ZTL), sono stati introdotti i sensi unici" eccetto bici", sono state installate rastrelliere più comode e sicure, si sono create reti ciclabili in grado di servire con continuità ampie zone del tessuto urbano sino alla promozione di relazioni tra la rete ciclabile urbana e quella extraurbana per unire le frazioni, le emergenze storico-ambientali e le reti transnazionali ciclabili ed i "cammini" europei. Senza contare un nuovo legame che si è instaurato tra urbanistica e mobilità con un accento particolare al ruolo centrale della mobilità nella definizione dei progetti di rinnovamento urbano e riprogettazione stradale compresa la predisposizione di "case avanzate" per i ciclisti nei principali incroci e passaggi sicuri nelle rotonde.

Da tempo Modena è pronta per progetti mirati alla riduzione della sezione stradale, specialmente lungo le radiali, a cui riservare modi di trasporto senz'altro più sostenibili che

l'auto, in grado di ospitare trasporto pubblico, ciclabilità, bike cargo e pedonalità, sino a pensare di creare vere e proprie ciclabili in sede propria anche di nuova costruzione, di ampie dimensioni, illuminate fra il capoluogo e Formigine-Maranello, Sassuolo, Campogalliano, Bastiglia e San Possidonio, Nonantola, Castelfranco ovvero nuovi assi moderni di ciclabilità, vere e proprie bretelle della mobilità nuova altro che quella oramai superata della Bretella Modena- Sassuolo, vero insulto allo spreco di territorio e danaro, inno alla concezione più retriva della mobilità di merci e persone.

Mobilità e comunicazione

Per affrontare e raggiungere mobilità nuova sono necessari anche strumenti per comunicare, promuovere e sostenere una mobilità più compatibile con l'ambiente urbano. Ai mezzi tradizionali di comunicazione pubblica si dovranno affiancare sistemi integrati di divulgazione atti a premiare i comportamenti positivi e sostenere l'economia locale. Si tratta di introdurre strumenti di comunicazione e motivazione, che in modo divertente, ma anche premiante possano aiutarci a rivedere scale di valori personali, cambiare abitudini consolidate e sperimentare nuovi comportamenti. La promozione della mobilità dolce, in particolare pedonale e ciclabile ma anche del trasporto pubblico e di nuove politiche della sosta sono gli elementi nodali sui quali promuovere nuovi metodi di comunicazione e coinvolgimento dei cittadini per una mobilità sostenibile.

La chiave di volta sta nel collegare interessi collettivi, dei singoli cittadini e gli interessi di alcune categorie del commercio e dei servizi. MPV vuole prestare particolare attenzione ai commercianti per impostare con loro anche un sistema di marketing non convenzionale che superi l'approccio tradizionale dell'ipermercato che ha purtroppo marginalizzato il commercio tradizionale e non solo per la quantità abnorme di centri commerciali ma anche attraverso l'uso diabolico di astrazioni tipo "più spendi più ti premio". Si è arrivati ad un nuovo paradigma che vede l'esercente tradizionale pronto a gratificare il suo cliente per il modo in cui è venuto a fare shopping ovvero, "meglio ti comporti più ti premio". E quale miglior comportamento urbano di quello di apprestarsi allo shopping a piedi, o in bici o con il mezzo pubblico? Tutto ciò contare le ricadute dei propri comportamenti sui vantaggi personali e collettivi di una comunità meno auto-centrica. Basti pensare alle ricadute positive sulla salute di soli 20 minuti di passeggiata 4 volte alla settimana, per contrastare obesità, cardiopatie e diabete, le tre principali malattie che abbassano la qualità della vita e generano ingenti costi sanitari.

Mobilità, Europa e partnership

In tale contesto una giunta a guida MPV non potrà esimersi dal ricercare collaborazione, cooperazione e finanziamento tra le città d'Europa più innovative verso la mobilità e l'Unione Europea.

In effetti Il contributo dell'Unione Europea per una mobilità sostenibile si è articolato in diversi programmi di finanziamento, incentrandosi anche sulla divulgazione della cultura delle mobilità, sul sostegno al trasporto pubblico, alla ciclabilità e alla pedonalità, sino al recupero dove possibile della navigabilità delle reti fluviali.

Ma è sulla mobilità dolce che l'UE si è maggiormente impegnata sopratutto con la divulgazione delle migliori prassi ed esperienze, con la messa a confronto di tesi ed ipotesi innovative, di sperimentazioni di tecnici ed esperti, sino alla preparazione di veri e propri programmi specifici di finanziamento. Programmi per la riduzione dei gas serra, per la sicurezza stradale, per le utenze deboli e la tutela della salute, ma anche centrate sulla ricerca di una migliore qualità dello spazio pubblico sino appunto al lancio dei PUMS:

I confronti promossi e finanziati dalla UE, le ricerche, gli studi, i manuali tecnici, sono in termini assoluti i più rilevanti a livello mondiale, sia per quantità che per qualità.

Vi sono città dove la mobilità ciclabile urbana è passata in pochi anni dal 10% al 25% e sino al 50% grazie alla volontà e alla determinazione politica, ma anche grazie alle "Lesson learned" di tante altre città e comunità dell'Europa e del Mondo intero.

Trasporto Pubblico

La nostra società deve porsi oggi con urgenza (non domani!) il tema della mobilità nelle aree urbane insieme ad un efficiente, tempestivo, sicuro, pulito trasporto pubblico che è uno dei quattro pilastri fondamentali insieme alla pedonalità, alla ciclabilità ed infine della inter-modalità. Ciò vuol dire perseguire attraverso politiche virtuose la riduzione sostanziale e progressiva del mezzo privato nelle aree urbane e metropolitane soprattutto se a combustione interna fino ed anche meno la soglia dei 400 automezzi per mille abitanti. Riducendo così l'inquinamento, lo spreco di suolo, il costo della mobilità sino ad una sensibile diminuzione delle opere di manutenzione e nuova costruzione stradale eccezion fatta per ciclabilità, pedonalità e trasporto pubblico. Non va sottaciuto che un'auto in meno in famiglia vuol dire un risparmio stimabile tra i 3000€ ed i 5000€/ anno. Parte di questo "risparmio" potrebbe ragionevolmente essere indirizzato al trasporto pubblico in tutte le sue forme (abbonamenti, ticket, mezzi, officine e manutenzione, personale di controllo, Information

Technologies, qualità dei mezzi) di fatto dotando ogni cittadino di un titolo a viaggiare bene ed in sicurezza in ambito urbano in cambio di meno della metà di quello che avrebbe speso per viaggiare in auto per fare poi 3 chilometri se non due e mezzo. Non solo, ma con un significativo vantaggio in termini di salute e spese medico ospedaliere per incidenti stradali che, nella nostra realtà (dati Comune di Modena, 2016) ha inciso per almeno 300 € per abitante/anno. Risorse che sarebbero senz'altro meglio investite nella qualità dello spazio pubblico, del welfare comunitario, dell'attrattività urbana che, insieme alle opportunità di buon lavoro e di impresa, sono gli unici elementi in grado di catalizzare nuova impresa e professionalità e quindi popolazione in età fertile in grado di temperare un invecchiamento continuo sino ad invertirne la direzione. Ovvero città attrattiva perché facile da vivere, meno costosa e dove il TPL in tutte le sue declinazioni è in grado di offrire buona mobilità, buon lavoro e ben pagato.

Questo è quel che MPV propone alla città: una visione olistica del trasporto pubblico che non sia solo avere mezzi più nuovi (l'ovvietà degli imbonitori senza idee), ma visione urbanistica, di mobilità sostenibile, di gestione del traffico per avere da qui a pochissimi anni, considerevoli spazi comuni sottratti ad auto e mezzi privati da restituire ai cittadini, ai bambini, agli anziani.

E poi di aria pulita, di buon e ben retribuito lavoro femminile e maschile come può e deve essere considerata la professione di autista anche part time, di tempi urbani di spostamento non superiori ai 25 minuti per ogni destinazione. E se per avere tutto questo bisogna rinunciare alle finte società per azioni che in realtà sono sempre pubbliche (SETA), allora dobbiamo tornare alla municipalizzata del trasporto pubblico. Sotto la diretta responsabilità di un consiglio comunale consapevole del grande valore che il bene comune "mobilità" ha e sempre più avrà nelle nostre aree metropolitane.

Percorsi casa-scuola

Per nove mesi all'anno, ogni scuola è un attrattore – forte – di mobilità urbana; infatti ogni giorno lavorativo, per almeno due volte al giorno, migliaia di studenti, genitori, insegnanti e ausiliari si recano a scuola.

Anche a Modena un'alta percentuale degli studenti delle scuole dell'obbligo si reca quotidianamente a scuola in automobile. Purtroppo, il PUMS recentemente presentato dalla giunta e reso noto non solo non ha fornito nessun dato sul tema, ma ne ha minimizzato completamente le azioni da svolgere circa la messa sicurezza di tali percorsi che

rappresentano uno dei temi fondamentali sia della congestione stradale che della sicurezza reale e percepita che di una cultura della mobilità che negli anni di fatto ha prevaricato tutti i tipi di spostamento in favore solo della modalità automobilistica.

MPV riconosce la mobilità casa-scuola come una priorità a livello urbano e quindi crede che il tema vada indagato all'interno del PUMS prevedendo interventi di mitigazione su tali percorsi e adeguate risorse finanziarie almeno quinquennali.

A tal fine MPV propone fin da subito:

- individuazione di tutti i percorsi "casa-scuola";
- interventi immediatamente cantierabili di sicurezza più o meno leggeri sulle infrastrutture stradali di connessione alle scuole oggetto di studio;
- messa a disposizione di un modello tecnico – organizzativo e gestionale ripetibile, aggiornabile, di facile utilizzo, adatto alla maggioranza delle scuole primarie e secondarie, sia pubbliche che private e parificate e, dove necessario, anche alle piccole comunità di insegnamento localizzate in contesti urbani o rurali problematici dal punto di vista dell'accessibilità in sicurezza.
- potenziamento dei progetti di accompagnamento come pedibus e ciclobus, ampliandone le potenzialità anche attraverso la dotazione di bici a più posti da mettere a disposizioni delle associazioni di volontariato e dei genitori;
- mitigazione dell'insicurezza sia reale che percepita, incrementando così la quantità di alunni che potranno raggiungere la loro scuola a piedi, in bici o con il trasporto pubblico diminuendo di converso sensibilmente l'uso dell'auto e l'incidentalità.

Più pedoni e ciclisti (e trasporto pubblico) nei percorsi casa – scuola significa, da un lato aumentare la sicurezza stradale in maniera più che proporzionale, dall'altro rasserenare i genitori, rendere più autonomi i ragazzi e le ragazze, contribuire enormemente al loro benessere psicofisico, diminuire i gas climalteranti nelle aeree urbane.

La proposta di MPV riguarda le scuole pubbliche e private, parificate e/o comunque quelle che saranno individuate dall'A.C.

Il risultato finale di questa azione consentirà in sintesi di avere:

- una descrizione puntuale dei diversi interventi necessari per ogni scuola (proposte di limitazione di velocità, condizioni esistenti e future di parcheggio per la discesa/salita dalle auto e dai bus di accompagnamento, suggerimenti sul miglioramento della segnalazione verticale ed orizzontale, impianti acustici e di illuminazione,

temporizzatori semaforici, isole e sopraelevazioni stradali, pavimentazioni, posteggi sicuri per bici..) ovvero tutte quelle misure atte alla prevenzione e sostanziale mitigazione di incidenti stradali che possano occorrere agli alunni, ai loro genitori, insegnanti ed operatori scolastici;

- una lista delle scuole che prioritariamente necessitano di interventi di sicurezza stradale;
- il coinvolgimento e la partecipazione strutturata degli insegnanti, dei genitori e delle associazioni/onlus di volontariato nell'ambito della mobilità sostenibile in grado di dare continuità all'azione intrapresa.

Aree a Km 30

L'obiettivo di una giunta guidata da MPV non sarà allora solo quello della riqualificazione dei marciapiedi e quindi della salvaguardia e sicurezza del pedone in quanto cittadino che ha diritto ad una accessibilità e mobilità dignitosa e sicura, ma quella in generale della qualificazione dell'intera comunità urbana, della sua attrattività anche in funzione di una riqualificazione del commercio al dettaglio in sede fissa. Sì da promuovere l'uso creativo degli spazi pubblici e delle strade, l'ampliamento esteso delle zone 30 e delle ZTL, la predisposizione di park rest in alcuni punti strategici della rete stradale, l'individuazione di tutte le aree con più o meno profondi gap nella dotazione di ulteriori spazi pubblici non destinati alla motorizzazione ma alla pedonalità, al gioco/svago ed alla ciclabilità. Ci proponiamo di avviare da subito lo studio, l'analisi e la progettazione di un esteso network di aree in tutte le zone residenziali da promuovere a Km 30 con l'indicazione precisa di una rete pedonabile ed anche ciclabile a partire dalle scuole, dei centri commerciali di vicinato a proseguire lungo le shopping roads storiche, potenziali e di progetto, delle aree a verde pubblico, dei centri di ritrovo, fossero anche bar, ristoranti e/o trattorie e polisportive. Pensando anche ad un uso alternativo anche temporaneo delle strade per favorire mercati ambulanti, piccole manifestazioni e ritrovi. Insomma, un uso creativo dello spazio pubblico anche stradale in grado di supportare creatività urbana, iniziativa imprenditoriale e commerciale. Nuovi spazi e piazze (sono poche le piazze nella nostra città, specialmente in periferia) per lo svago, il gioco e l'incontro. Non più solo strade per veicoli a motore, ma strade, piazze e spazi pubblici per le persone.

In un tempo di crisi del settore edile e con la fine di un ciclo espansivo delle grandi infrastrutture stradali e ferroviarie che durerà a lungo, la riconsiderazione dei marciapiedi,

strade e piazze come pilastri della riqualificazione urbana (compresa quella edilizia) sono evidentemente delle ottime potenzialità di lavoro, sia per le piccole e medie imprese che per quelle medio grandi. Di certo maggiori di quelle derivanti dalla costruzione di grandi infrastrutture stradali dalla dubbia redditività anche in Project Finance. Ecco allora l'opportunità di estendere le aree a Km.30 come occasione di investire sulla città in un rapporto virtuoso tra pubblico e privato che a partire da una questione di primo acchito semplice e banale come sono i marciapiedi, le ciclabili e gli spazi pubblici in genere si allarga invece al rinnovo urbano, alla riqualificazione edilizia, alla salute e sicurezza dei cittadini con un ritorno economico e finanziario interessante per la piccola e media impresa. Un rinnovo che può coinvolgere là dove necessario anche le reti in sottosuolo ed intere parti di città.

Si rende necessario quindi un nuovo equilibrio tra piano urbanistico e piano della mobilità che non sono stati ancora colti appieno dal PUG e dal PUMS appena presentati, e le cui finalità consentano di arrivare:

- al 2030 ad almeno il 50% degli spostamenti urbani attraverso la pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico e
- al 2040 ad almeno i 2 terzi di tutta la mobilità urbana coperta da queste modalità di trasporto.
- al 2050 stop all'uso di auto con motore a scoppio in tutte le aree urbane.
- a vedere diminuire il rapporto attuale auto/abitanti a non più di 400 auto per ogni mille abitanti riducendo così anche l'alta incidenza della mortalità e dei feriti tra i pedoni, un dato oramai non più giustificabile da nessun punto di vista.

Tutto ciò significa contribuire a costruire un piano dei trasporti che veda le principali policy relative attinenti alla mobilità secondo le seguenti linee di intervento:

- uso del suolo in grado di supportare e privilegiare gli spostamenti brevi e l'uso del trasporto pubblico;
- pedonalità sicura, conveniente, confortevole, piacevole con ampi marciapiedi, in grado di promuovere ed incoraggiare uno stile di vita sano, una socialità urbana di qualità, una cultura della passeggiata a piedi per apprezzare la città e renderla più "vibrante" e ricca di opportunità ed incontri;

- ciclabilità diffusa, anch'essa salutare, sicura e divertente in grado di sostenere gli spostamenti casa lavoro e utile a tutte le età:
- trasporto pubblico migliore, con più frequenze, confortevole ed accessibile ai disabili e soprattutto affidabile in tutti gli orari del giorno e della notte, dotato di fermate coperte e sicure;
- trasporto privato in grado di essere più efficiente, meno pericoloso, ma molto meno necessario per gli spostamenti urbani e che ne veda una graduale e progressiva riduzione sino alla sostituzione dei vecchi verso quelli a bassissima emissione ed elettrici;
- introduzione di sistemi di applicazioni anche informatiche di car sharing e car pooling.

L'obiettivo finale è la ri-nascita di una città multimodale molto diversa da quella attuale che veda il riequilibrio delle diverse modalità di trasporto in favore di strade e spazi pubblici riservati alla pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblici. Di fatto stiamo parlando di preparare una nuova città dove mobilità ed uso del suolo siano più congeniali alla vita sociale e dove l'urbanità sia sinonimo di prosperità per tutti anche e soprattutto per quelli che hanno deciso e decideranno di optare per una mobilità dolce.

Una delle azioni prioritarie in tale senso allora potrebbe essere quello della costruzione di uno o più ponti (previo studio di fattibilità) pedonali/ciclabili per l'attraversamento Nord Sud e quindi della ferrovia in corrispondenza della Nonantolana con Ciro Menotti e dell'area del Canaletto ex Consorzio Agrario con Piazzale Natale Bruni o area dell'ex scalo ferroviario/ ex manifattura Tabacchi sul modello dello "snake" di Amsterdam.

Parcheggi lato strada

Al fine di riequilibrare lo spazio pubblico, favorire tutti gli altri tipi di mobilità in molte città d'Europa ed anche negli Stati Uniti si è partiti in primis nel limitare il numero dei parcheggi nella città costruita attraverso l'introduzione di standard massimi e non minimi (a ciò il PUG appena illustrato non ha ancora nemmeno fatto cenno), poi attraverso l'eliminazione graduale ma costante nel tempo dei parcheggi a lato strada nella misura di almeno l'1% l'anno. Questa misura dovrebbe iniziare dalle zone prossime ai monumenti, alle scuole, alle biblioteche ed ai musei, insomma a tutti quei luoghi pubblici o di interesse pubblico raggiunti da TPL ed anche a quelli localizzati in prossimità di punti pericolosi, paesaggisticamente sensibili. Lungo alcune arterie di passeggio e di shopping si potrebbero utilizzare alcuni posti auto per la creazione di piccole isole di riposo attrezzate con panchine (una panchina ogni

400 mt) comode e verde di contorno e, in alcune aree si potrebbero creare stalli per biciclette sino ad arrivare ad operazioni di vera e propria riappropriazione di spazio pubblico per fini ambientali, urbanistici, ricreativi, compresa la riprogettazione di intere sezioni stradali. Su questo tema MPV vuole utilizzare e mettere a valore da subito tutte quelle esperienze che hanno contribuito ad un riequilibrio graduale ma continuativo degli spazi collettivi adottate sia in Italia che all'estero

Ovviamente costo della sosta (il "pricing") in funzione della vicinanza alle aree centrali, del tempo di sosta, dei livelli di emissione e dimensione dell'auto può contribuire a ridurre il numero dei parcheggi necessari incentivando viceversa l'uso di modalità di spostamento alternative come l'autobus, la pedonalità, la ciclabilità, il car pooling.

Accesso alle Zone a traffico limitato ZTL, distribuzione delle merci

Nella Zona a traffico limitato in poco più di sette anni (2008-2015) i permessi sono più che raddoppiati, raggiugendo nel 2015 attraverso i 10 varchi esistenti, circa 3,3 milioni di passaggi. Si pone la necessità sia di rivedere i criteri di concessione dei permessi di accesso e parcheggio per i residenti ed i commercianti che quelli relativi agli operatori dei trasporti ed ai vari artigiani ed imprese che qui vi operano. La problematica non è affatto semplice e si ritiene che debba esse il frutto di azioni multilivello e fra loro combinate tali da costituire delle politiche, il cui fine deve essere quello di arrivare ad una consistete riduzione del numero di passaggi e quindi di permessi. Ci pare evidente che bisognerà agire sul numero dei permessi per famiglia, per impresa commerciale, sulle dimensioni dei veicoli, sul costo della sosta lato strada abbinato alla quantità di gas climalteranti. Per quanto attiene alla consegna e ritiro delle merci bisognerà raggiungere entro breve tempo ad un accordo condiviso tra i diversi corrieri ed operatori che veda l'assegnazione ad uno ma se necessario anche a più operatori fra loro consorziati di una concessione del trasporto delle merci per l'ultimo miglio attraverso una o più piattaforme logistiche ed in cui il tipo di mezzi (elettrici, cargo bike) l'uso intensivo di IT, costi/prezzi ed orari di accesso possano portare ad una diminuzione della enorme mole di passaggi. Tanto più visto l'affermarsi, sempre più consistente, di acquisti on line che riducono di molto peso e volume delle merci trasportate che incrementa notevolmente il numero dei passaggi. Va detto che alcuni operatori hanno già iniziato a impostare piccole piattaforme di consegna/ritiro nell'ambito urbano (UNES/AMAZON) che potrebbero dare indicazioni utili. Purtroppo, gli studi e analisi fin qui condotte nell'ambito del PUMS non offrono dati analitici sui quali impostare razionalmente

ipotesi efficaci e certe di intervento, cionondimeno MVP propone di avviare una concertazione, una "entente cordiale" con tutti gli stakeholder interessati al fine di arrivare entro 12 mesi a delle soluzioni operative che riguardino prioritariamente il Centro Storico e la ZTL e immediatamente dopo, tutta la città compresa entro la cerchia delle tangenziali. Purtroppo tale compito fu assegnato ad AMO che mise a punto una società "City Porto", definita sperimentale. Esperienza poi fallita miseramente senza che ne siano mai state discusse pubblicamente ed approfonditamente le ragioni. MPV crede inoltre che il livello di inquinamento dell'aria, nel breve periodo, difficilmente possa subire sensibili riduzioni per cui sarebbe già da oggi necessario predisporre misure che di fatto facciano, quando possibile, quasi coincidere le aree ZTL con la zona pedonale. Di fatto ammettendo in tali aree solo i più efficienti e non inquinanti veicoli a motore che la tecnologia nel frattempo potrà mettere a disposizione. Per Modena come per tutte le città dell'Emilia Romagna sarebbe ottimale potere attuare un PIANO A come avviene a Madrid, o di un Piano ULEZ come a Londra dove, ad esempio dall'8 Aprile 2019 potranno circolare solo mezzi Euro 4 per i motori benzina ed Euro 6 per quelli diesel con previsione di ampliamento delle aree protette dal traffico a partire dal 26 Ottobre 2021.

Il Novi Park

La costruzione del Novi Park è stata per il tema sosta-mobilità a Modena una delle peggiori sciagure come le cavallette in Sudan. Un vulnus che difficilmente sarà dimenticato. Un progetto che in cambio di nulla ha impedito e forse ancora per lungo tempo impedirà all'amministrazione comunale di praticare una politica della sosta. Infatti, il pagamento del parcheggio nelle aree blu va direttamente nelle casse della società che ha realizzato il parcheggio con un Project Finance dove il rischio per il privato è stato praticamente inesistente. Ma il peggio è che il parcheggio di ben 1700 posti auto (pubblicizzato a suo tempo come il secondo più grande di Italia) è quasi sempre per metà vuoto e la concessione è stata assegnata sino oltre il 2043.Cionondomeno, tutto viale Berengario e Via Fontanelli, Piazza Sant'Agostino e tutti i viali intorno sono pieni di auto in sosta a bordo strada. Oramai il danno è fatto e forse, ma con molti dubbi in un futuro più o meno prossimo, si potrà riacquisire il parcheggio alla disponibilità del Comune. Nel frattempo è necessario che il parcheggio si riempia completamente e, per fare questo, bisognerà aumentare sensibilmente il costo della sosta nelle aree limitrofe e diminuirlo per l'uso del Novi Park. Non è possibile infatti che con il parcheggio appunto fra i più grandi di Italia le strade

nell'intorno del centro storico e del Foro Boario siano letteralmente piene di auto in sosta occupando uno spazio pubblico che sarebbe meglio fosse stato usato per la pedonalità e la ciclabilità, evitando altresì di essere di intralcio al trasporto pubblico. Una scelta quella del Novi Park che ha inibito all'uso pubblico un'area bellissima, verde, nel centro città, rendendola illeggibile e sconvolto resti archeologici che sono poi stati sistemati ed organizzati in superfice.

Parcheggi scambiatori/ Piattaforme di scambio intermodali

A Modena gli unici parcheggi scambiatori sicuri e decenti sono rappresentati dal funesto Novi Park e dall'improvvida area ancora, per poco tempo sgombra, dell'ex AMCM. Oltretutto entrambi tali parcheggi sembrano fatti apposta per attirare traffico e inquinamento rispettivamente sul margine della città murata e in una delle aree più popolate e dense della città. Quest'ultima è un'area che già da oltre vent'anni, vista la conformazione urbanistica degli insediamenti intorno, è deficitaria di spazi in strutture per la sosta. In entrambi questi parcheggi sono a disposizione una manciata di biciclette che solo per questo si possono definire scambiatori, quando in realtà sono esclusivamente parcheggi attrattori. Purtroppo anche le Giunte degli ultimi 20 anni hanno sottovalutato, a volte ignorato il tema mobilità-sosta ma, nel caso del Novi Park, invece, hanno sbagliato grossolanamente.

MPV propone di valutare la possibilità, lungo tutte le radiali e poi a lato del sistema delle tangenziali, di individuare piccole e grandi aree dove costruire parcheggi anche multipiano collegati a non più di 200 mt. dalla rete del trasporto pubblico. Parcheggi dotati di bici anche elettriche dove possa essere possibile parcheggiare in sicurezza. MPV propone che almeno per i primi anni il biglietto di ingresso al parcheggio possa anche dare il diritto ad una corsa di andata e ritorno sulla rete del trasporto pubblico cittadino, sì da agevolare un cambio di costume ed una modalità di accesso all'area urbana.

SETA

È l'azienda di TPL – Trasporto Pubblico Locale - in parte a capitale pubblico dove i soci sono gli enti locali di Piacenza, Modena e Reggio Emilia, e poi, attraverso una ragnatela di incroci azionari anche del comune di Bologna, della regione Emilia Romagna. Inoltre, come trame di un intreccio di Sudoku e scatole cinesi insieme, SETA vede fra i soci un consorzio toscano trasporti e poi Herm srl che sta per Holding Emilia Romagna Mobilità a sua volta partecipata da TPER – T*rasporto Passeggeri Emilia Romagna* che fa riferimento alla regione, che a sua

volta gestisce anche il trasporto passeggeri di Bologna, Ferrara e con Trenitalia pure il trasporto passeggeri su rotaia della regione, l'emergente ***Nuova Mobilità Consorzio di Cooperative*** (Saca, Cosepuri, Cap prato, Modena bus ed infine Coerbus). È grazie a questa incredibile governance, a questo intrico societario che si è sviluppato a Modena il trasporto pubblico locale! Il risultato, sotto gli occhi di tutti è una flotta veicoli ed un parco rottami che un giorno sì ed uno no prendono fuoco, dove si son visti di recente addirittura bus in servizio con porte legate con lo spago, rapporti sindacali che nel 2017 e nel 2018 hanno procurato decine di giornate di sciopero ed agitazioni grazie anche ad una politica salariale che si differenzia fra Modena, Reggio e Piacenza. Un vero guazzabuglio dove la cosa che salta all'occhio è lo stipendio ridotto del personale, con obblighi di straordinari assurdi, esternalizzazione di molti servizi come la pulizia dei mezzi ed il controllo dei biglietti.

Volendo essere maliziosi si potrebbe affermare che queste criticità siano "volute" al fine di indebolire l'azienda per poi invocare un cavaliere bianco, un "grande socio" che acquisisca in tempi rapidi SETA con qualche aggiustamento di ambito territoriale. Un piano che, però, pare sia escluso tanto che si parla apertamente dell'uscita di Reggio Emila dalla compagine sociale che avrebbe (e noi concordiamo) intenzione di ritornare ad una gestione in house ovvero ad un trasporto pubblico nella componente urbana interamente gestito dalla municipalità piuttosto che cedere la governance ad entità nazionali come BUS ITALIA se non sovranazionali.

Tale ipotesi è in relazione al fatto che entro il 2019 dovrà essere espletata una nuova gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico nei due bacini di Reggio e Modena. Di fatto in nome della liberalizzazione e del "ce lo chiede l'Europa" il trasporto pubblico dovrebbe diventare una sorta di *commodity* in cui alla fine quel che conta sono le azioni detenute e non la qualità del servizio, come è successo con HERA.

Una gara nella quale non si vede alcun vantaggio per la nostra comunità, tanto meno per i lavoratori che vedrebbero, more solito, diminuire i loro diritti. Abbiamo invece bisogno di un prevalente, generalizzato e buon trasporto pubblico con lavoratori professionalizzati**,** fidelizzati all'azienda ed alla loro comunità ed un sistema di imprese queste sì, anche private e cooperative, che per gemmazione e complementarietà supportino la mobilità, ivi comprese officine di riparazione, imprese di trasporto passeggeri per tempo libero ed il turismo, per il trasporto scolastico, per i disabili e gli anziani sino a quello del trasporto merci dell'ultimo miglio, bike cargo e perché no anche di droni che nel prossimo futuro potranno probabilmente consegnare merci senza creare inquinamento e congestione stradale.

Occorre un'azienda dei trasporti e della mobilità del terzo millennio. Con una diretta governance pubblica, competente. C'è necessità di supervisori della mobilità finalmente indipendenti che non siano compiacenti, che facciano sentire la loro voce in tutti i momenti dove si parla di TPL (e di Mobilità), che siano in grado di sanzionare il mancato rispetto degli obblighi di connessione quali il salto delle corse, il lasciare studenti e lavoratori a piedi troppo spesso perché gli autobus son strapieni o perché sporchi. E poi che non tollerino pensiline sfasciate da anni, autobus non in grado di accogliere passeggeri con handicap, carrozzine, di trasportare bici. La nostra comunità ha le risorse per dotarsene. Perché ancora ci sono professionalità a Modena come altrove per gestire una municipalizzata del trasporto pubblico.

Il modello di governance di privatizzazione attuato in SETA e, molto diversamente, anche in HERA appare superato e pare avere stancato alcuni fra coloro che lo avevano proposto e sostenuto. Esistono, infatti, aziende Municipalizzate nel campo delle utilities che funzionano egregiamente come AIMAG seppure sottoposte ad attacchi durissimi per ricondurle nel modello dominante. Si tratta di "aziende municipalizzate" di non grandi dimensioni, nelle quali i Comuni conservano un forte ruolo di indirizzo. Aziende spesso efficienti, delle quali i consigli comunali controllano l'operato per renderlo in sintonia con le esigenze del territorio. Il TPL, in tutto il mondo, è ampiamente supportato da contributi pubblici. Anche a Modena poco più di un terzo è finanziato con la vendita di biglietti e abbonamenti. È quindi tempo di una profonda riflessione su che cosa rappresenti oggi il TPL, su cosa vogliamo da questo, su quanto siamo disposti a pagare sia in risorse o in minore salute fisica ad una idea della motorizzazione privata che copre oltre il 70% del totale della mobilità mentre il restante 30% è svolto da quella ciclistica, pedonale e pubblica. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, presentato recentemente, prevede come già accennato per il TPL delle proposte inconsistenti. AMO propone di rivoluzionare la rete urbana portando all'istituzione di 3 linee principali denominate BRT (Bus Rapid Transit) "caratterizzate da alta frequenza ed alta capacità" e linee secondarie per una distribuzione territoriale calibrata sulla densità urbanistica e sulla collocazione di poli attrattori. A tale ipotesi si affianca lo "sviluppo della intermodalità, la regolarizzazione della velocità commerciale attraverso corsie riservate a preferenziamento semaforico oltre che miglioramento delle condizioni strutturali delle fermate e delle relative barriere architettoniche che ne impediscono una normale accessibilità, ed infine al rinnovo del parco veicolare e dell'infrastruttura filoviaria sino all'introduzione di bus elettrici". Se nel futuro

del TPL senz'altro è apprezzabile l'idea di un grande hub intermodale presso la stazione ferroviaria, dall'altra però a meno di tre mesi dalle elezioni e dopo un'ignavia ultradecennale con una drammatica crisi degli ultimi 5 anni (ben rappresentata dalla cadenza settimanale di bus che prendono fuoco, scioperi sacrosanti, annullamenti di corse…) salta improvvisamente fuori un piano traguardabile in almeno 10-15 anni buttato all'interno del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) privo di un minimo di fattibilità giusto per far vedere che il futuro sarà diverso. Senza un reale confronto con la realtà e nemmeno con il Piano Urbanistico Generale (PUG ancora in corso) si sparano in poche righe una rivoluzione del trasporto pubblico. Ci chiediamo: le proposte trasportistiche enunciate si conciliano con una citta di poco più di 180 mila abitanti e con le risorse prevedibili? Al di là delle enunciazioni altisonanti non sarebbe il caso di riflettere sul possibile ritorno (come pare accadere per Reggio Emilia) ad una più sana gestione municipale del trasporto pubblico (che noi come MVP auspichiamo almeno per la componente del trasporto urbano per Modena) al quale ovviamente si potranno aggregare se lo desiderano anche le due realtà di Sassuolo e Carpi.

Allegato C: Per strutture, cura ed assistenza che garantiscano una vecchiaia serena e dignitosa

(Relativo al punto A5.3 Welfare: le Case di Residenza per Anziani)

Gli anziani, i portatori di Handicap le così definite "categorie protette" rappresentano un mondo non abbastanza al centro dell'attenzione, anzi, talvolta dimenticato, accantonato nella sua specificità e nelle sue peculiari e delicatissime esigenze. Le Case di Riposo Comunali possono svolgere un ruolo sociale fondamentale per la comunità provvedendo a tutte le esigenze degli anziani ma, se date in gestione a soggetti privati o cooperative sociali prive dei requisiti fondamentali per il mantenimento e la cura alla persona, possono rapidamente trasformarsi in luoghi non luoghi che avviliscono la dignità degli anziani stessi.
La mancanza di ausili, la mancanza di personale specializzato, la mancanza di cure mirate, di strutture fisiche adeguate ha fatto sì che talune CRA stiano degenerando.

Le proposte

MVP è particolarmente sensibile a questa realtà e propone un miglioramento qualitativo del servizio e intende dare indicazioni precise sulla stesura della nuova Normativa Regionale con un protocollo congiunto al fine di aumentare il minutaggio e il numero degli operatori, le ore dei medici, inserire specialisti, aumentare le prestazioni dei fisioterapisti sia in termini di ore che di numero.
La figura dell'animatore deve avere necessariamente i requisiti necessari per stimolare sia a livello cognitivo che fisico l'anziano in attività creative.
Per fare questo serve una visione nuova della vecchiaia, una visione in cui l'elemento fondamentale sia il riconoscimento della stessa concependola come percorso e non come una malattia.
È invece imperante una tendenza a pensare che un vecchio non più produttivo, rappresenti solo un peso, un ostacolo e un costo per la collettività.
Da esperienze fatte in altri Paesi europei in cui le CRA sono concepite come comunità di persone anziane attraverso le quali, oltre alla cura, si sono creati presupposti per una vecchiaia serena attraverso attività anche utili per la società: coltivazione di orti, pensione per animali da compagnia, pasta fresca fatta in modo artigianale per la stessa comunità, manufatti da vendere, lettura e stesura di racconti, pittura, musicoterapia.

Differenziare i nuclei secondo le patologie è importante per avere un buon servizio sanitario. Spesso a causa dell'inserimento di patologie complesse come Alzheimer, Parkinson, demenza vascolare e senile, problemi cardiocircolatori, SLA, pazienti psichiatrici, si crea una promiscuità patologica difficilmente gestibile se non attraverso interventi mirati e non omologati ad un sistema che per fare prima li "vede" tutti uguali quando uguali non lo sono. MVP ritiene necessario prevedere nuclei Alzheimer permanenti in tutte le CRA per 20 ospiti, sale comuni e stanze con gli arredi funzionali a questo tipo di patologia: finzioni sceniche, spazi in cui l'ospite affetto da Alzheimer vive la propria differenza nel rispetto della stessa e nel mantenimento delle restanti risorse. Le esperienze maturate in Olanda e Svezia a questo riguardo dovrebbero fare scuola anche nella nostra realtà.

L'accompagnamento alla morte

Altro punto importante è l'accompagnamento alla morte. La conclusione di un ciclo vitale non può essere omologata ad un sistema in cui si aspetta la fine in stanze semi buie da soli. L'accompagnamento con i parenti o con volontari fa parte del diritto alla dignità. La morte è ancora un tabù dal quale si fugge per paura, per transfert, ma la morte rappresenta un momento di alta carica emotiva che non si può trascurare o minimizzare. La mancanza di uno psicologo per la famiglia o per l'ospite rappresenta una grave lacuna culturale e sanitaria.

Le cure per il fine vita con lo scopo di togliere il dolore fisico, altro elemento fondamentale, come la presenza costante di infermieri e medico per evitare ricoveri ospedalieri che creano disequilibrio cognitivo in termini di tempo e spazio oltre che ad essere un doppio costo.

MVP vuole riportare il Servizio delle CRA alla sua natura originaria quella dell'assistenza, cura diretta e mantenimento delle restanti risorse nell'anziano. Garantendo l'efficacia del servizio e un continuo studio e verifica per il miglioramento dello stesso.

Per raggiungere gli obiettivi descritti le strutture devono essere soggette a verifiche continue molto più accurate di quanto avvenga attualmente.

Allegato D: Recupero del controllo sul Servizio Farmacie Comunale quale presidio sanitario diffuso

Le Farmacie Comunali rappresentano un importante presidio sanitario diffuso su tutto il territorio, particolarmente prossimo ai cittadini. Su tale presidio, inoltre, è stato possibile imperniare ulteriori servizi per la cittadinanza. I 14 punti vendita, infatti, furono voluti dai nostri amministratori comunali per attuare un baluardo avanzato del sistema sanitario locale. L'inopinata alienazione della quota di maggioranza di questo servizio a Coop Alleanza 3 fu una delle tante errate privatizzazioni volute e perseguite dall'attuale Giunta e, nonostante le assicurazioni fornite solo tre anni fa che le farmacie avrebbero mantenuto il loro storico ruolo di servizio, ora dobbiamo scongiurare il rischio che con la vendita del pacchetto di controllo del Servizio si perda un ulteriore pezzo di welfare, previdentemente, costruito nei decenni scorsi.

La proposta

Proponiamo che il Comune stanzi almeno una quota iniziale delle risorse necessarie al riacquisto e, soprattutto, lanci una campagna di azionariato popolare fra tutti i modenesi per raggiungere la cifra necessaria a mantenere in mani comunali il controllo di questo servizio. Si tratta di un investimento non solo nell'interesse del welfare cittadino ma anche conveniente sul piano economico, poiché le Farmacie Comunali, nonostante la generale contrazione della spesa sanitaria, hanno un attivo di oltre un milione di euro annuo che remunera il capitale investito. In tal modo si garantirebbero anche i diritti ed il futuro professionale degli oltre 70 dipendenti che vi lavorano.

In un periodo in cui tutta la sanità modenese, così come quello nazionale, è sottoposta a continui tagli e ad una evidente privatizzazione generale, recuperare il controllo di questo servizio sarebbe non solo doveroso ma anche un segnale positivo e in controtendenza per la città.

Allegato E: Fonderie di via Zarlati, controllo continuo dei miasmi per garantire tutela della salute dei cittadini fino al trasferimento garantendo il posto dei lavoratori

Negli ultimi due decenni la vicenda delle fonderie cooperative di via Zarlati è stata caratterizzata da **una azione del Comune punteggiata da incredibili errori, colpevoli omissioni e ripetuti fallimenti che hanno portato all'attuale insostenibile situazione**. Una vicenda che ha nuociuto sia ai residenti sia ai lavoratori della Fonderia.
La situazione che da sempre era stata di disagio divenne ingestibile quando la Giunta Pighi-Sitta decise di autorizzare l'intensa urbanizzazione residenziale dell'area prossima alla Fonderia. Una decisione assunta nonostante l'esplicito parere discorde dell'Agenzia Regionale per l'ambiente-ARPA e della stessa ASL. Questa scelta ha determinato, in tutti questi anni, le giuste, crescenti proteste dei residenti in quanto i miasmi emessi dalle lavorazioni della Fonderia hanno reso difficilmente tollerabile risiedere nelle immediate vicinanze, con in più pericoli difficilmente valutabili per la salute.

L'attuale Giunta, purtroppo, ha tergiversato a lungo poi, di fronte alla continua protesta ha incontrato la proprietà della Fonderia e le rappresentanze sindacali, concordando la chiusura delle lavorazioni entro il gennaio del 2022 ed il trasferimento dell'attività. Un accordo che andava nella direzione giusta **troppo carente in quanto non abbastanza vincolante circa le nuove tecnologie da adottare per contenere e controllare l'emissione dei fumi maleodoranti, fino alla data di definitiva chiusura. Questo accordo, alla prova dei fatti, è subito apparso anche miope in quanto non rassicurante per le garanzie dell'occupazione futura dei lavoratori e nemmeno per la bonifica totale del sito che dovrebbe avvenire entro un anno dal trasferimento dell'azienda.** Per arginare questa colpevole situazione Modena Volta Pagina ritiene comunque indispensabile procedere al più presto all'installazione di una centralina fissa di rilevamento dei fumi e degli odori prodotti dalle lavorazioni. MVP ritiene inspiegabile che l'Amministrazione Comunale abbia opposto un rifiuto a questa ovvia richiesta dei cittadini e grave che la maggioranza PD l'abbia bocciata in Consiglio Comunale e ripropone la sua immediata e non procrastinabile installazione. Fra tutte le inaugurazioni fatte dal sindaco in queste settimane preelettorali, questa sarebbe una delle più urgenti e necessarie! MVP propone inoltre, e con forza, che:

- Arpa e ASL rendano subito pubblici i dati della recente campagna di rilevamento con una assemblea pubblica in quartiere così che i cittadini possano valutare e proporre eventuali ulteriori provvedimenti per tutelare la loro salute quali la sostituzione dei filtri carbone dei camini installati un anno fa.

- la Giunta segua con attenzione il percorso dei lavoratori della Fonderia ai quali deve essere garantito non solo di mantenere il posto di lavoro ma anche di poterlo svolgere in luogo non lontano dalla città.

- la Giunta si faccia garante della bonifica del sito entro un anno dalla fine delle lavorazioni così che il luogo non rimanga inutilmente abbandonato a se stesso ma appetibile per eventuali nuove funzioni finalmente compatibili con la residenza.