

SALVA CASA (4) UN NUOVO OSTACOLO ALLE POLITICHE PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE: PIU' SPAZIO A PEDONI, BICI E BUS

Nelle città media l'auto è un bene ancora (e purtroppo) necessario. Realizzare alloggi senza posto auto privato porta inevitabilmente ad utilizzare maggiormente lo spazio pubblico.

Un posto auto per alloggio è poco (ma non nulla).

Occorre considerare che nei comuni medi il tpl è uno strumento (purtroppo) residuale perché non è competitivo rispetto all'auto; la ciclabilità è ancora fortemente penalizzata dalla promiscuità con i pedoni. Per le bici girare in strada è pericoloso stante l'alta velocità delle auto private; procede lentamente, con il Ministero peraltro contrario, il processo verso un'estensione delle zone 30, processo che potrà aiutare a inquinare meno e a rendere più sicuro l'uso della bicicletta.

Ancora oggi l'auto è la risposta all'autonomia delle persone, strumento di auto-determinazione incondizionata nelle scelte personali: nella scelta della scuola, dei luoghi di svago o per lo sport.

Da decenni la scelta non è il servizio di prossimità, ma le occasioni reputate soggettivamente migliori, quindi (per orari, tempi e localizzazione) difficili da raggiungere in tpl o bici.

Si portano in auto i figli a scuola, a danza, a musica. Oltre il 40% degli spostamenti è inferiore ai 3 km.

Per migliorare la **mobilità pedonale** si dovrebbe cambiare la sezione stradale, espropriare piccole porzioni di cortili, per realizzare pedonali di almeno 2 metri, alberati e attrezzati con arredi e panchine.

Per migliorare la **mobilità ciclabile** bisognerebbe eliminare la promiscuità con i pedoni, estendere le zone 30, creare percorsi ciclabili dedicati nei tessuti misti produttivi o nelle strade a velocità sostenuta; lo si può fare solo rivedendo le sezioni stradali e certamente sacrificando posti auto. Creare un'infrastruttura di servizi alla ciclabilità al pari di quelle pensate per le auto: dai depositi, alle zone di riparazione e manutenzione. Creare servizi per l'intermodalità con il tpl.

Per **migliorare il TPL** ed essere competitivo con l'auto deve poter avere percorsi dedicati, una rete molto strutturata e che raggiunga le frazioni. Il progetto per solo tre linee di BUS a Modena da promiscuo a dedicato (corsie ad uso esclusivo del Tpl) e in alcuni tratti solo preferenziato, prevede di eliminare oltre 4000 posti auto su strade pubbliche. Per contemperare il PUMS prevede la

realizzazione di parcheggi di interscambio che possono fungere da parcheggi sostitutivi di quelli oggi presenti ai margini delle strade.

Non esistono parcheggi privati a pagamento come in altre città, forse perché tutto sommato si parcheggia con pochi euro o girando due volte l'isolato. Ad oggi quindi non è remunerativo realizzare parcheggi privati a pagamento. Per la morfologia della città costruita, non è comunque facile trovare aree in cui realizzare parcheggi a pagamento, dando così sollievo alla riduzione dei posti auto su suolo pubblico.

Nella terra della Motor Valley, la maggioranza dei maggiorenni ha di fatto un'auto (si registra un significativo calo nelle nuove generazioni). La maggioranza delle famiglie ha più di un'auto. Le seconde o terze auto finiscono con l'utilizzare lo spazio pubblico, di fatto considerato alla stregua di una pertinenza di fatto dell'alloggio. Si è perso il significato di parcheggio pubblico: parcheggiare è diventato un diritto che l'ente locale deve garantire.

Aumentano le auto, ma le città si sono espanse a partire dagli anni 50, quando le abitazioni venivano realizzate senza garage, ma con qualche posto auto nel cortile di casa; poi piccoli box, poiché le auto erano "utilitarie", piccole anche se famigliari. Le autorimesse realizzate sino alla fine degli anni 60/70 sono diventate dei depositi di ricordi.

Ebbene, col "salva casa", esonerando dal reperimento del Pr, le auto private occuperanno lo spazio pubblico. Salvo non sperare in un completo flop del "salva casa", questo porterà a rendere ancora più complessa la revisione del TPL nelle città medie come Modena, rallentando l'attuazione delle politiche della mobilità collettiva. Con il "salva casa" avremo una maggiore pressione del privato, per mera utilità personale, sullo spazio pubblico. Il tutto senza cessione/monetizzazione della previsione (che avrebbero potuto finanziare piano TPL, parcheggi pubblici in struttura...).

La soluzione proposta dal "salva casa" sposa il modello Milano, alloggi frazionati senza reperire i parcheggi privati, ma Milano è una metropoli di milioni di abitanti e con una metropolitana molto estesa e quindi vivere senza un'auto è (quasi) possibile.

In altre parole nelle città medie, per dare più forza alle politiche della mobilità, prodromiche al miglioramento ambientale, si dovrebbe ridurre il numero delle auto che occupano lo spazio pubblico, contenere le auto all'interno delle proprietà private, per destinare la sezione stradale al Tpl.

I nuovi Piani puntano a ridurre lo spazio dedicato alle auto, desigillando le aree oggi dedicate alla sosta, promuovendo parcheggi in struttura diffusi.

Si potrà verificare agilmente se chi abiterà gli alloggi senza Pr sarà anche senza auto di proprietà; magari sarà un inizio. Magari...

Giugno 2025