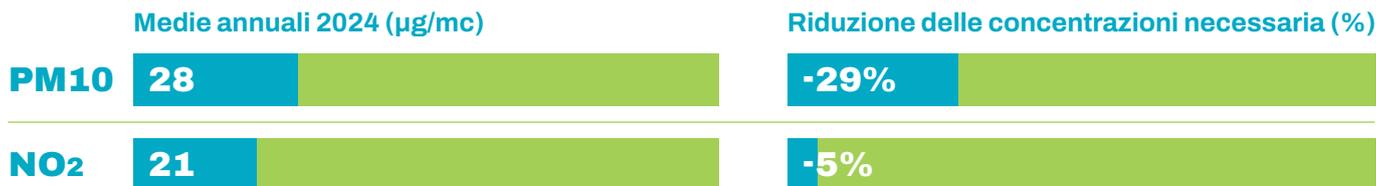


MODENA 2030

ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Come rilevato nel dossier Mal'Aria 2025 di Legambiente, nel 2024 Modena ha raggiunto i livelli di concentrazione di PM10 più alti tra le città capoluogo di provincia dell'Emilia-Romagna. Questi picchi di concentrazione si riflettono anche a livello nazionale, dove Modena si è posizionata tra le 19 città più inquinate da polveri sottili. Una delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria della città (Giardini) ha infatti registrato ben 52 sforamenti del limite giornaliero. La città di Modena ha un impegno gravoso davanti a sé, poiché nei prossimi cinque anni dovrà impegnarsi nel ridurre del 29% i livelli di PM10 e del 5% quelli di NO₂, così da poter rientrare nei limiti previsti a partire dal 2030 dalla nuova AAQD.

Fonte: Agenzie Regionali, elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2025

TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)



Resta alto il tasso di motorizzazione della città, con un lieve aumento rispetto al 2023, passando da 67 auto/100 abitanti a 68 auto/100 abitanti. Modena si colloca dunque nella parte alta della classifica nazionale per il rapporto tra mezzi circolanti e abitanti con un parco veicolare che conta oltre 125.000 veicoli, di cui il 32% a gasolio e il 42% a benzina. La sfida è molteplice. Non soltanto perché Modena dovrà impegnarsi nel rimodulare lo share modale al fine di ridurre l'inquinamento, rendendo meno attraente l'auto privata, ma anche perché questo impegno dovrà fare il paio con una politica integrata per una maggiore sicurezza stradale. Infatti, sono ancora alti i sinistri gravi, cioè quelli che coinvolgono morti e feriti, Ben 6,9 ogni 1000 abitanti. Un numero che dovrà necessariamente essere dimezzato entro il 2030, secondo gli obiettivi del PNSS. Un traguardo che richiede un serio impegno nel calmieramento della velocità e nella trasformazione dello spazio urbano in funzione della tutela delle utenze deboli, come previsto dal PUMS, che ha infatti assunto l'obiettivo "zero morti" al 2030.

*67 nel 2023 / **6,8 nel 2023

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



TRASPORTO PUBBLICO

DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Continua la trasformazione della flotta di bus al servizio del TPL cittadino. Entro la fine del 2024 il servizio urbano di Modena ha messo in campo l'impiego esclusivamente di mezzi a basso impatto ambientale, in quanto ad alimentazione a metano mild hybrid CNG e metano LNG - con una quota rilevante di biometano-, full electric filoviario e idrogeno (3 mezzi non ancora in esercizio).

La strategia di investimenti a medio periodo prevede per il periodo 2024-2028, l'arrivo di ulteriori 21 mezzi urbani con l'obiettivo di incrementare la quota dei mezzi urbani a trazione elettrica: sono previsti, ad esempio, 6 nuovi filobus da 18 metri full electric e 9 bus a idrogeno. Per quanto riguarda l'orizzonte temporale di lungo periodo 2028-2033 il piano aziendale di investimenti prevede l'acquisto di ulteriori 54 mezzi urbani (7 filobus da 18 metri; 13 bus da 18 metri a metano CNG; 34 bus da 12 metri metano CNG Mild Hybrid). Auspicabile, comunque la sostituzione della flotta a metano puro e, soprattutto, la sostituzione di tutti i mezzi diesel dell'extraurbano. Una scelta, quella dei veicoli a idrogeno, che convince poco. Infatti, seppur in grado di garantire zero emissioni sul posto, l'idrogeno sembra essere una soluzione meno efficiente rispetto ai bus elettrici. Secondo Motus-E, dall'analisi svolta in ambiente reale emerge un'efficienza estremamente più elevata dei mezzi a batteria rispetto a quelli a celle di combustibile, che nel processo di conversione dall'idrogeno all'energia elettrica hanno un utilizzo dell'energia originaria che va dal 32% al 70%. In pratica, l'efficienza tank-to-wheel dei veicoli a idrogeno è inferiore rispetto a quelli a batteria di 2-2,45 volte. La maggiore efficienza dei mezzi elettrici si tradurrebbe quindi in costi operativi più competitivi.

Per sua conformazione, Modena ben si presta alla diffusione della sharing mobility. La dotazione potrebbe essere decisamente migliorata. Ad oggi si contano 750 monopattini elettrici gestiti da quattro operatori in regime di free floating. Solo 324 le bici, tutte muscolari e operative in station-based. Certamente un'ulteriore flotta di e-bike potrebbe rappresentare una maggiore attrattiva in una città incline all'uso della bici. Il car sharing è piuttosto ridotto, considerando le sole 13 auto full electric station based operative in città.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024

CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



I percorsi ciclabili contano ben 193 chilometri e si prevede un ulteriore incremento così come previsto dal PUMS trsguardato al 2030, con impegni che puntano a creare una rete sempre più interconnessa e ampia di circa oltre 248 chilometri di percorsi ciclabili.



Molto importante sarà curare, oltre alla realizzazione di nuove dorsali ciclabili, rifunzionalizzare quelle esistenti eliminando la promiscuità pedone ciclista. Così come la trasformazione in strade F-bis, in particolare nei contesti rurali, così da consentire interventi a basso costo e la limitazione del traffico parassita delle auto.

Modena annovera il progetto "Bike to work", che eroga incentivi ai cittadini lavoratori partecipanti che effettuano gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, quindi a piedi, in bicicletta o monopattino (elettrici o non) e con mezzi di trasporto pubblico. A quanto risulta la progettualità è stata prorogata anche per il 2025 e un successivo nuovo progetto, sempre finalizzato a incentivare la mobilità casa-lavoro in bicicletta.

A proposito di obiettivi previsti per i prossimi cinque anni, il 2030 è l'anno entro cui Modena diventerà una "Città 30" sulla base di quanto previsto nel Pums adottato dall'amministrazione. Quasi 120 i chilometri di strade in cui vige il limite dei 30km/h in città. Entro la fine dell'anno dovrebbero diventare 132 i tratti di strade comunali su cui vige il limite 30 km/h.

Secondo la visione espressa nel PUMS, il progressivo incremento e diffusione capillare delle strade e delle zone 30 in città dovrebbe riuscire a definire Modena come "città 30" entro il 2030. Indubbia la valenza strategica, anche dal punto di vista economico, della progressività nella diffusione del limite a 30 km/h e nella trasformazione dello spazio; ad ogni modo un'accelerazione del processo sarebbe auspicabile, magari ricorrendo ad una più rapida definizione di trasformazioni come le strade scolastiche o le zone30, puntando a ribadire l'urgenza determinata dal numero di vittime di violenza stradale.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024, Comune di Modena

Modena a 30km/h?

Il Tom Tom traffic index ci aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Modena non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 40 km/h, con picchi mattutini intorno ai 32 km/h, dunque velocità prossime al limite suggerito da città30.

Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 15 min

Velocità media: 40 km/h

TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

A Modena è operativa una ZTL che prevede limitazioni di entrata e circolazione su parametri residenziali o legati alle attività commerciali e lavorative, dunque non è basata su esclusivi criteri ambientali. A differenza di altre città, è tuttavia consentito il transito, con richiesta di permesso, ai soli veicoli elettrici, mentre non è consentito per i veicoli ibridi. Nella Zona Traffico Limitato di Modena è attivo un sistema di controllo automatico degli accessi al centro storico. Le telecamere sono attive 24 ore su 24 e registrano il numero di targa di ogni veicolo in transito in ingresso e in uscita e lo inviano a un sistema di controllo automatico, che verificherà se i mezzi sono autorizzati. I veicoli che non risultano autorizzati al transito vengono sanzionati.

Nella ZTL possono accedere senza specifica autorizzazione i seguenti veicoli: velocipedi, ciclomotori e motocicli e mezzi utilizzati per servizi di pubblico interesse (es. trasporto pubblico, ambulanze, Polizia, Carabinieri, Vigili del Fuoco).

E' auspicabile, come previsto dal PUMS, la prima parte dell'ampliamento a nord del perimetro della ZTL non ancora attuato.

INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ATTIVE

182

Appena 182 le colonnine di ricarica attive nella città emiliana di cui 51 pubbliche. Un'infrastruttura embrionale che serve un parco elettrico circolante altrettanto esiguo. Secondo Aci, infatti, al 2023 erano soltanto 841 le auto full electric su 125.242 autoveicoli in circolazione, dunque solo lo 0,6% circolante, con 1,4 colonnine ogni 100 veicoli. Gli accordi ad oggi sottoscritti con diversi operatori prevedono l'installazione di ulteriori 175 colonnine, arrivando a un totale di 357 colonnine. La capillare diffusione delle colonnine di ricarica è senza ombra di dubbio un "game changer" rispetto al possibile aumento dei veicoli elettrici nei capoluoghi italiani. Un aumento necessario non soltanto a favorire l'aumento delle auto private a zero emissioni, ma anche di flotte in sharing e aziendali.

Fonte dati: Piattaforma Unica Nazionale





LEGAMBIENTE



LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

È NECESSARIO MUOVERSI "LEGGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH₄) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O₃).

DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025

Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città: occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO₂. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.



LEGAMBIENTE

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

