

Il sotto riportato Ordine del Giorno presentato dai Consiglieri Lenzini, Venturelli, Forghieri, Carriero, Reggiani, Franchini, Tripi, Connola, Carpentieri, Bergonzoni (PD), Scarpa, Stella, Trianni (Sinistra per Modena), Aime (Verdi) e Parisi (Modena Solidale), così come emendato in corso di seduta, è stato APPROVATO in Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 22

Favorevoli 22: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Cirelli, Connola, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli

Astenuti 9: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, De Maio, Giacobazzi, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Risultano assenti il consigliere Giordani e il Sindaco Gian Carlo Muzzarelli

“““Premesso che:

Modena è una delle città che, negli ultimi anni, ha più investito in piste ciclabili e nella mobilità dolce in generale, al fine di portare sempre più cittadini a considerare l'utilizzo della bicicletta come alternativo all'automobile negli spostamenti quotidiani;

Modena con 159,70 km di piste ciclabili è la terza città italiana;

a Modena è attivo un servizio di bike sharing, i suoi 16 abitanti abbonati ogni 1.000 cittadini colloca Modena al decimo posto nella classifica italiana. Modena è poi al nono posto come numero di bici su abitanti, con le sue 17.1 bici ogni 10.000 abitanti;

una buona rete ciclabile e la sua buona fruibilità è componente fondamentale per una città e un territorio sostenibile sia da un punto di vista ambientale sia da un punto di vista della vivibilità della città stessa.

Gli utilizzatori della bicicletta si possono suddividere tra coloro che necessitano di una ciclabilità che gli permetta di muoversi rapidamente in città e coloro che usano la bici per spostarsi senza vincoli di tempo stringenti o percorsi obbligati, come anziani, famiglie, bambini o più semplicemente persone che non devono percorrere lunghi tragitti o hanno problemi di orario. Per questi ultimi utilizzatori le ciclabili in sede propria con barriere materiali che le separano dal traffico veicolare e con tragitti che ne rallentino la velocità e che ne allontanano il percorso dai punti più pericolosi degli incroci sono sicuramente appropriate. Per i primi, per i quali la bicicletta è un mezzo di trasporto valido nel momento in cui permetta di spostarsi rapidamente dai vari punti della città, le ciclabili più indicate sono quelle in sede stradale con precedenza sulle immissioni laterali.

A Modena in diversi punti ritenuti pericolosi si sono inseriti dissuasori di velocità sulle ciclabili che rendono la marcia lenta e difficoltosa.

Il Comune di Modena, ha adottato, con deliberazione di Giunta Comunale n. 151 del 26/03/2019, il

“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030)”, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e che probabilmente andrà in adozione entro al fine del 2019;

Considerato che:

- Storicamente a Modena vi si ritrovano una gran numero di ciclabili in sede propria, mentre di quelle in sede stradale la città è molto meno dotata.
- Al posto dei dissuasori per le ciclabili, si possono utilizzare alternative come specchi, carreggiate rialzate o altri strumenti per rallentare le auto al posto delle biciclette e rendere sicure alcune situazioni senza penalizzare la marcia ciclabile.
- I costi di realizzazione e manutenzione delle piste ciclabile in carreggiata stradale sono enormemente inferiori a quelli in sede propria.
- Nell’area in fase di rigenerazione dell’Ex AMCM è prevista la sistemazione di un tratto di Buon Pastore (futura direttrice ciclabile)

Ritenuto che:

- Per incentivare l’uso della bicicletta in sostituzione dello spostamento veicolare è necessario realizzare una grande rete di ciclabili che permetta di muoversi più velocemente in città. Tale rete dovrà essere organizzata su percorsi con diversi livelli di gerarchia, a partire da direttrici principali, che dovranno garantire la possibilità di spostamenti ciclabili molto veloci, e che saranno con ogni probabilità ciclabili in sede stradale.
- Nella rete viaria Modenese vi siano numerose strade con la larghezza tale da permettere di inserire anche una corsia ciclabile senza elevati costi o penalizzare il traffico veicolare.

Valutato positivamente:

- gli investimenti del Comune in questi anni in ciclabili e nella loro manutenzione

IL CONSIGLIO COMUNALE DI MODENA

Impegna il Sindaco e la Giunta:

- Ad analizzare tutte quelle direttrici di spostamento considerate strategiche nel PUMS e a prevedere lungo questi assi piste ciclabili ad elevato scorrimento, con precedenza sulle intersezioni laterali e, ove possibile in sede stradale, realizzandone di nuove o modificando le esistenti. A prevedere inoltre questi interventi, con una elevata priorità rispetto ad altri.
- A eliminare tutti i dissuasori presenti sulle ciclabili del territorio, sostituendoli con sistemi alternativi che, se necessario, penalizzino la mobilità veicolare e che assolvano allo stesso compito senza penalizzare il percorso ciclabile a rivedere le intersezioni stradali delle principali arterie ciclabili al fine di renderle meno frammentate e interrotte

- A non prevedere, a meno di casi specifici, nel PUMS e nel PUG, le ciclabili nella progettazione dalle zone 30 e inserire opportune segnaletiche che rendano evidente che in tali zone il traffico ciclabile è sulla stessa carreggiata di quello veicolare.
- Ad analizzare tutte quelle strade, che per larghezza di carreggiata permetterebbero di ospitare una corsia ciclabile sulla carreggiata stessa.
- A prevedere nel progetto definitivo dell'Ex AMCM la modifica del tratto di ciclabile interessato trasformandola da sede propria a sede stradale.
- A continuare con la fondamentale opera di ricucitura dei vari tratti di ciclabili ora non sempre connessi tra loro e a impegnare immediatamente adeguate risorse per la manutenzione a partire dai percorsi più dissestati.
- A scorporare, per quanto possibile, i percorsi pedonali da quelli ciclabili.
- A stabilire, nel PUMS, un cronoprogramma definito che preveda la priorità ai suddetti interventi”.
- A realizzare nuovi depositi protetti in zone di potenziale alto utilizzo come, ad esempio, il Campus Universitario e gli Uffici Cialdini”.
- Negli incroci, al fine di garantire l'attraversamento prioritario e in sicurezza dei ciclisti, dove non possibile intervenire con altre misure adeguate, a prevedere la possibilità del doppio rosso ai semafori.”