



COMUNE DI MODENA

N. 66/2022 Registro Ordini del Giorno

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 17/11/2022

L'anno duemilaventidue in Modena il giorno diciassette del mese di novembre (17/11/2022) alle ore 15:15, regolarmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta pubblica per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno (1° convocazione)

Hanno partecipato alla seduta:

MUZZARELLI GIAN CARLO	Sindaco	SI	GIORDANI ANDREA	SI
POGGI FABIO	Presidente	SI	GUADAGNINI IRENE	NO
PRAMPOLINI STEFANO	Vice-Presidente	SI	LENZINI DIEGO	SI
AIME PAOLA		SI	MANENTI ENRICA	SI
BALDINI ANTONIO		NO	MANICARDI STEFANO	SI
BERGONZONI MARA		SI	MORETTI BARBARA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	PARISI KATIA	SI
BIGNARDI ALBERTO		SI	REGGIANI VITTORIO	NO
BOSI ALBERTO		SI	ROSSINI ELISA	SI
CARPENTIERI ANTONIO		SI	SANTORO LUIGIA	SI
CARRIERO VINCENZA		SI	SCARPA CAMILLA	SI
CONNOLA LUCIA		SI	SILINGARDI GIOVANNI	SI
DE MAIO BEATRICE		SI	STELLA VINCENZO WALTER	SI
DI PADOVA FEDERICA		SI	TRIANNI FEDERICO	SI
FASANO TOMMASO		SI	VENTURELLI FEDERICA	SI
FORGHIERI MARCO		SI		
FRANCHINI ILARIA		NO		
GIACOBACCI PIERGIULIO		SI		

E gli Assessori:

CAVAZZA GIANPIETRO	SI	FILIPPI ALESSANDRA	NO
BARACCHI GRAZIA	SI	LUCA' MORANDI ANNA MARIA	NO
BORTOLAMASI ANDREA	NO	PINELLI ROBERTA	SI
BOSI ANDREA	NO	VANDELLI ANNA MARIA	SI
FERRARI LUDOVICA CARLA	NO		

Ha partecipato il Segretario Generale del Comune DI MATTEO MARIA.

Il Presidente POGGI FABIO pone in trattazione il seguente

ORDINE DEL GIORNO n. 66

ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DALLA CONSIGLIERA AIME (EUROPA VERDE-VERDI) AVENTE PER OGGETTO: PUMS E MISURE PER MIGLIORARE LA SICUREZZA DEI PEDONI E DEI CICLISTI E INCENTIVARE LA MOBILITA' SOSTENIBILE

OMISSIS

Infine il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, il sotto riportato Ordine del giorno, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 24

Consiglieri votanti: 21

Favorevoli 16: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Lenzini, Manicardi, Parisi, Poggi, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli

Contrari 5: i consiglieri Bertoldi, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Astenuti 3: i consiglieri Giordani, Manenti, Silingardi

Risultano assenti i consiglieri Baldini, Bignardi, Bosi, De Maio, Franchini, Giacobazzi, Guadagnini, Reggiani ed il Sindaco Muzzarelli.

“““ CONSIDERATO CHE

- Il sistema della mobilità urbana è una delle sfide più importanti per le Amministrazioni locali che vogliono cogliere gli obiettivi di sostenibilità e qualità della vita al 2030 e 2050
- I Comuni possono attuare la loro attività amministrativa in tre modi: con strumenti di pianificazione, con azioni concrete di investimento e con le attività di controllo tramite la Polizia Locale
- La circolazione in bicicletta è uno degli strumenti meno costosi e di più rapida attuazione per favorire nella città maggiore vivibilità, più sicurezza, minore inquinamento e riqualificazione ambientale.
- La ciclabilità tra le diverse forme di mobilità urbana, è la più compatibile e integrabile con altri mezzi di trasporto pubblico e con il sistema dei parcheggi di interscambio.
- L'Italia, soffre della più alta densità in Europa, nel rapporto auto/abitanti che è pari a 60 auto per 100 abitanti, a Modena sale a 65,8 auto per 100 abitanti per un numero di veicoli pari a 123.600.
- L'alta consistenza del parco auto, una delle fonti che concorre alle emissioni inquinanti, pone anche un altro problema di congestione spaziale degli spazi urbani che si aggiunge, ampliandone l'effetto, al fondamentale problema della qualità dell'aria (che ha rilevanti profili di salute pubblica) che, dopo un lungo periodo di infrazione, è diventato dal 2021 oggetto di sanzione reale da parte della UE all'Italia (con particolare riferimento a tutto il bacino padano e alle regioni Lombardia, Veneto, Piemonte ed Emilia Romagna)
- La diffusione di itinerari ciclabili anche verso i territori confinanti può avere una importante valenza anche per la valorizzazione turistica e la cultura locale.

DATO ATTO CHE

- A seguito dell'emergenza climatica e ambientale in corso è aumentata la coscienza e la sensibilità dell'opinione pubblica rispetto ai temi della sostenibilità.
- E' altresì oggi condivisa diffusamente l'istanza di valorizzare lo spazio pubblico a disposizione dei cittadini e utile alla vivibilità della città, alla socialità e alla bellezza,

invertendo il senso degli interventi (favorendo quindi la rigenerazione urbana) sul territorio urbano che vanno ad impattare sul modo di vivere e di muoversi delle persone.

- L'attenzione all'utenza debole, pedonale e ciclabile, così come indicato nel PUMS, è un obiettivo primario dell'Amministrazione che intende così attivare precise strategie e proseguire negli interventi volti a incentivare concretamente ogni forma di mobilità alternativa all'auto in condizioni di sicurezza.
- L'Unione Europea chiede a tutti gli Stati Membri di rendere le strade urbane più sicure attraverso azioni di moderazione del traffico e riduzione della velocità veicolare ai 30 Km/h o minore nella gran parte del territorio urbano. L'esperienza consolidata e documentata in ambito nord-europeo ne è chiara dimostrazione di efficacia.
- Il Consiglio comunale, nella seduta di giovedì 16 luglio 2020 ha approvato il Pums 2030, un piano strategico flessibile che pianifica quella che sarà la mobilità cittadina dei prossimi 10 anni individuando obiettivi per il breve, medio e lungo periodo, rispettivamente a due (2022), cinque (2025) e dieci anni (2030).
- Il Piano, sviluppato in sinergia con il Piano urbanistico generale (il Pug in fase di confronto, assunzione e approvazione), si pone l'obiettivo di migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, ma anche di ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico, nonché ottenere un maggior risparmio energetico, favorendo il passaggio dall'uso generalizzato dell'auto privata alla mobilità dolce, ciclabile e pedonale, valorizzando le aree pubbliche come spazio condiviso e non più conteso tra auto, pedoni, ciclisti e trasporto pubblico. Con la piena attuazione delle politiche di piano, entro il 2030, potrà essere raggiunto il 20 per cento degli spostamenti quotidiani in bicicletta (+ 8 per cento rispetto a oggi), ottenendo, tra gli altri vantaggi, un risparmio di anidride carbonica che potrà arrivare fino a 8 mila tonnellate all'anno.
- Il PUMS, a seguito di valutazioni tecniche e di fattibilità progettuale, introduce l'idea di estendere il limite di velocità del 30 km/h a diverse zone residenziali cittadine
- Il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) prevede una strategia di reinfrastrutturazione della città basata su una griglia di Dorsali ciclabili, che si propongono di fornire un'alternativa praticabile all'automobile nei percorsi casa-lavoro e casa-scuola. Tali Dorsali – già recepite nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile collegano le aree industriali, artigianali e i grandi attrattori di mobilità (come ospedali, università, plessi scolastici e centri direzionali) con i principali quartieri residenziali e si estendono fino alle frazioni. Percorsi rettilinei e prioritari prevedono corsie dedicate e mono-direzionali, con linee di arresto avanzate per le biciclette ai semafori, e sono realizzate nella carreggiata stradale e non più sul marciapiede

VALUTATO CHE

1) Il sistema della ciclabilità diffusa va sviluppato secondo i seguenti indirizzi primari:

- aumentare la sicurezza dei percorsi ciclabili;
- dare riconoscibilità ed uniformità ai percorsi ciclabili;
- dare continuità ai percorsi ciclabili;
- privilegiare i collegamenti rapidi e preferenziali;
- programmare annualmente la realizzazione, il monitoraggio e la manutenzione dei percorsi ciclabili prevedendo i necessari finanziamenti;

2) che il DL 34/2020 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19” fra le misure per incentivare la mobilità sostenibile ha integrato il Codice della Strada introducendo nuovi dispositivi come la corsia ciclabile e la casa avanzata;

3) La riduzione della velocità veicolare è una condizione fondamentale per garantire maggiore sicurezza sia ai ciclisti che ai pedoni.

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA COMUNALE A:

1. Calendarizzare la realizzazione di nuove piste ciclabili cittadine e di collegamento con le frazioni, in un arco temporale più stretto di quanto previsto dagli attuali strumenti di programmazione in considerazione dell'emergenza/urgenza imposta dai cambiamenti climatici e dalla preoccupante qualità dell'aria, il tutto chiedendo al Governo e alla Regione maggiori risorse per finanziare la mobilità dolce e l'attuazione del PUMS
2. Rafforzare gli interventi di manutenzione delle piste ciclabili esistenti, coprendo la maggior spesa con le entrate delle sanzioni al codice della strada
3. In coerenza con gli indirizzi del PUMS, tutelare maggiormente la sicurezza dei ciclisti con interventi urgenti che aumentino la visibilità delle piste, soprattutto quelle realizzate su carreggiata stradale, incrementando la segnaletica verticale e soprattutto orizzontale con pittogrammi molto visibili e ricorrenti (bicicletta bianca su fondo rettangolare azzurro) e nei punti critici come gli attraversamenti, le intersezioni, le case avanzate, l'inizio e la fine dei percorsi, prevedere la colorazione del fondo della pista di colore rosso rubino (RAL 3003);
4. realizzare una serie di interventi urgenti per rendere più sicura l'uscita delle vetture dai parcheggi che affiancano le piste o corsie ciclabili.
5. In caso di neve prevedere (o se già esiste consolidare) un piano di pulizia delle ciclabili per renderle più sicure e percorribili
6. verificare dati e statistiche in merito a quante persone usino mezzi alternativi all'auto privata o al TPL per recarsi a scuola o al lavoro;
7. incentivare l'uso della bicicletta e altri mezzi non inquinanti in particolare nei tragitti casa-lavoro e casa-scuola, destinando i contributi alle persone con minori capacità economiche e richiedere maggiori risorse al Governo nazionale e alla Regione per questi obiettivi
8. promuovere campagne di informazione specifiche per le scuole per incentivare l'uso delle biciclette, del tpl e della pedonalità;
9. promuovere azioni urgenti per lo stallo in sicurezza di biciclette e monopattini, sia nei luoghi pubblici che privati, in considerazione dell'elevatissimo numero di furti.
10. dare priorità all'attuazione delle zone 30km/h nell'area urbana, dentro l'anello delle tangenziali, così come previsto dal Pums, questo per la sicurezza di tutti e soprattutto dei ciclisti e dei pedoni; in questo modo ottenendo una disincentivazione del trasporto veicolare nei percorsi brevi o brevissimi.
11. parallelamente al punto precedente, a proseguire il lavoro (sperimentale e strutturale) delle aree quiete intorno alle scuole e all'attuazione delle pedonalizzazioni in centro storico previste dal PUMS negli obiettivi di breve e medio lasso temporale
12. consolidare i controlli della Polizia Locale in merito ai temi della sicurezza stradale, del contrasto all'alta velocità sulle strade urbane e del rispetto delle zone 30 anche con l'installazione di apparecchiature di telecontrollo e sanzioni in differita
13. a lavorare a campagne informative e di sensibilizzazione verso i cittadini adulti visto che la consapevolezza delle persone è elemento fondamentale della sicurezza stradale; affiancando sempre alla attività di formazione anche interventi concreti previsti dalla legge (es. dissuasori, segnaletica adeguata ecc...) ”””

Del che si è redatto il presente verbale, letto e sottoscritto con firma digitale

Il Presidente
POGGI FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA