



COMUNE DI MODENA

N. 18/2023 Registro Mozioni

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 30/03/2023

L'anno duemilaventitre in Modena il giorno trenta del mese di marzo (30/03/2023) alle ore 14:15, 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	SI
PRAMPOLINI STEFANO	Vice-Presidente	SI	LENZINI DIEGO	SI
AIME PAOLA		SI	MANENTI ENRICA	SI
BALDINI ANTONIO		SI	MANICARDI STEFANO	SI
BERGONZONI MARA		SI	MORETTI BARBARA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	PARISI KATIA	SI
BIGNARDI ALBERTO		SI	REGGIANI VITTORIO	SI
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		SI		
GIACOBAZZI PIERGIULIO		SI		

E gli Assessori:

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

Ha partecipato il Segretario Generale del Comune DI MATTEO MARIA.

Il Presidente POGGI FABIO pone in trattazione la seguente

MOZIONE n. 18

MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI SCARPA, STELLA, TRIANNI (SINISTRA PER MODENA), AIME (EUROPA VERDE-VERDI) AVENTE PER OGGETTO: MODENA CITTA' 30: ZONE 30, SICUREZZA STRADALE E VIVIBILITA' URBANA NEL BILANCIO PREVISIONALE 2023-2025

OMISSIS

Concluso il dibattito, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la sotto riportata Mozione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 32

Consiglieri votanti: 32

Favorevoli 24: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 8: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, Giacobazzi, Moretti, Prampolini, Rossini, Santoro

Risulta assente la consigliera De Maio.

““ Premesso che:

- Nel Documento Unico di Programmazione 2023-2025 sezione operativa, all'indirizzo strategico 19205 - La città in movimento, nell'obiettivo strategico e operativo 19.2.05.01 "Proseguire le azioni di pianificazione strategica della mobilità di persone e merci, nella direzione di una sempre maggiore sostenibilità, agendo su tutti gli specifici ambiti tematici" viene indicato: "Individuare e programmare nuove "Zone 30", provvedendo alle prime realizzazioni sfruttando le linee di cofinanziamento regionali e ministeriali".

Premesso altresì che:

- Nel PUMS di Modena la macroazione A4 relativa alla strategia A. incentivare la ciclabilità e la pedonalità recita: "estensione delle aree ad elevata fruibilità ciclabile e pedonale: potenziamento delle «zone 30», estensione ZTL e revisione delle relative regole di accesso, realizzazione di nuove aree pedonali."
- Ridurre al minimo gli incidenti causati dalla mobilità è uno degli obiettivi del PUMS di Modena. La sicurezza stradale è inoltre una delle condizioni necessarie per favorire gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ridurre l'uso di auto e moto e favorire una maggiore fruibilità dello spazio urbano per i pedoni.

Ritenuto che:

- La governance della sicurezza stradale è tema complesso e di assoluta rilevanza tanto da essere oggetto del PNSS 2030. Con riferimento al PNSS 2030, il controllo della velocità è una delle azioni a cui è riconosciuta un'elevata efficacia sia nella limitazione del numero di incidenti sia nella riduzione dei loro effetti negativi.
- L'analisi dell'incidentalità stradale grave identifica nell'alta velocità e nella distrazione alla guida le principali cause di incidenti. Il problema appare particolarmente grave negli ambiti urbani in cui la maggior parte dei pedoni sono bambini, anziani e persone con disabilità, ma anche in generale pedoni e ciclisti.
- L'Unione Europea ha fissato come obiettivo "zero morti sulle strade" entro il 2050. Inoltre in moltissime città fra cui Bruxelles, Parigi e Bologna, sono state adottate azioni e interventi

con obiettivo "Città 30" ma anche la decisione del governo spagnolo che dall'11 maggio 2021 ha ridotto a 30 km/h il limite di velocità su tutte le strade urbane con una corsia per senso di marcia.

Considerato che:

- Nel caso specifico del Comune di Modena, esistono già oltre 100 km di strade con velocità massima consentita di 30 km/h. Di questi, 24 km si trovano nella parte centrale della città, in quanto a partire dal 2011 il Centro Storico è stato reso Zona 30 nella sua totalità, considerando come perimetro le vecchie mura.
- Una delle azioni di PUMS prevede la realizzazione estesa di nuove Zone 30. Per le strade in ambito urbano che fungono da direttrici di attraversamento dei singoli comparti, è previsto il mantenimento del limite di 50 km/h.
- Nel breve termine, è prevista la realizzazione di oltre 30 km di Zone 30 (che rappresenta un aumento del 28% rispetto allo scenario attuale). Per quanto riguarda il medio-lungo termine (5-10 anni), lo scenario di Piano prevede la realizzazione della cosiddetta "Città 30": la limitazione delle velocità consentite a 30 km/h verrà estesa gradualmente a tutte le strade locali (tipo F), ad esclusione delle aree industriali. La consistenza di tale intervento è pari ad ulteriori 174 km di strade rispetto allo scenario di breve termine (+125%) per un totale di 314,5 km di strade con limite a 30 km/h istituito nello scenario di lungo termine.

Tutto ciò ritenuto,

Il Consiglio comunale
Impegna il Sindaco e la Giunta:

- Proseguire con la revisione generale dei limiti massimi di velocità in ambito urbano configurando progressivamente l'intera rete locale e residenziale come "zona 30", rispetto alla quale il limite di velocità di 50 km/h costituisce una eccezione per alcune direttrici stradali, e integrando anche con specifiche "zone residenziali" sulla base di particolari contesti in cui sia data precedenza a pedoni e ciclisti su tutta la sede stradale.
- Dove non sussistano condizioni spaziali per realizzare piste ciclabili in sede esclusiva, prevedere un ridisegno delle strade creando piste ciclabili monodirezionali direttamente sulla carreggiata separata dal traffico da segnaletica orizzontale.
- Proseguire con il ridisegno delle strade, attraverso la progressiva diffusione di interventi fisici di moderazione del traffico e della velocità (come attraversamenti rialzati, segnaletica integrativa) e ottimizzazione della sosta veicolare;
- proseguire, di concerto con la Polizia Locale, controlli per la prevenzione dei comportamenti pericolosi e il rispetto del codice della strada;
- proseguire le azioni di comunicazione, promozione ed educazione stradale, per sensibilizzare e coinvolgere la comunità;
- Proseguire con il reperimento di finanziamenti anche in cofinanziamento per la realizzazione delle zone 30.
- elaborare un piano di consultazione della cittadinanza e delle categorie economiche e sociali, e di comunicazione al fine di condividere e accompagnare queste trasformazioni e sensibilizzare gli utenti della strada sul tema della velocità e degli stili di guida pericolosi.
- Prevedere anche nella fase di pianificazione di rapportarsi con i consigli di quartiere per raccogliere segnalazioni e suggerimenti sulle necessità specifiche del territorio.
- aggiornare periodicamente il Consiglio Comunale sullo stato di avanzamento dell'estensione delle zone 30 rispetto agli obiettivi previsti nel PUMS. ””