



Comune di Modena
Assessorato all'Ambiente, Agricoltura e Mobilità Sostenibile

Modena, 25 marzo 2021

Prot n. 87825 / 2021

**RISPOSTA A INTERROGAZIONE DEL GRUPPO CONSILIARE FORZA ITALIA,
CONSIGLIERE FIRMATARIO GIACOBAZZI PIERGIULIO, AVENTE PER OGGETTO
“PERICOLOSITA' INCROCIO STRADA MORANE-VIA BRESCIA” (IT RISP. SCR. 36358
2021)**

OGGETTO: Interrogazione a Risposta scritta Giacobazzi (F.I.) - pericolosità incrocio Strada
Morane – via Brescia (IT risp. Scritta 36358 2021)

- **“Se sia debitamente al corrente degli ultimi due incidenti stradali avvenuti in data 05 e 08 Febbraio 2021”**
- **“Quanti sinistri si sono verificati su strada Morane dal 01/01/2020 alla data della presente autorizzazione”**

In merito ai primi due punti dell'interrogazione si informa che nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Modena (PUMS 2030), adottato con deliberazione di Giunta Comunale n.151 del 26/03/2019 e approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 16/07/2020, è presente anche l'aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclabile del dicembre 2016, rappresentato dal capitolo 3 “Pedonalità e Ciclabilità”.

Il PUMS mira a privilegiare ed incentivare la mobilità ciclistica e pedonale all'interno della città attraverso macro-azioni che comprendono lo sviluppo della rete ciclo-pedonale per aumentare la copertura territoriale e garantire la massima riconnessione dei percorsi, il potenziamento dei servizi alla ciclabilità (bike-sharing, depositi protetti, applicazioni smart per i ciclisti ecc.), l'estensione delle aree ad elevata fruibilità ciclabile e pedonale con potenziamento delle “Zone 30” e il miglioramento delle condizioni di sicurezza per ciclisti e pedoni con risoluzione

dei punti critici e loro continuo monitoraggio attraverso una progettazione specifica e aggiornata per perseguire sempre le migliori condizioni di fruibilità ciclo-pedonale.

Tra i “Super-obiettivi” fondamentali, recepiti dalle politiche europee e nazionali di Settore vi è la sicurezza stradale e il PUMS mira ad una riduzione significativa dell’incidentalità stradale con particolare attenzione alle componenti deboli (bambini, anziani, pedoni, ciclisti) e all’adozione di una “Visione Zero Morti” nel medio-lungo periodo.

Lo studio dell’incidentalità, ed in particolare quella che interessa le utenze deboli, è una premessa fondamentale per il monitoraggio delle criticità presenti sul territorio e l’individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione. Come già fatto nel Piano della Mobilità Ciclabile del 2016, anche nel PUMS si è ritenuto di procedere ad una analisi puntuale dei dati di incidentalità che coinvolge gli utenti deboli per consentire di identificare le aree stradali maggiormente interessate dai sinistri e creare un valido strumento per la pianificazione degli interventi di messa in sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

L’analisi spaziale dell’incidentalità, in ambiente GIS, ha consentito di ottenere la mappa di concentrazione degli incidenti e in seguito un elenco di “punti critici” per la mobilità ciclabile e un elenco per quella pedonale, ovvero quelle intersezioni o quei tratti stradali su cui è deducibile una maggiore pericolosità per gli utenti deboli considerato il reiterarsi degli eventi incidentali. A partire dagli incidenti con coinvolgimento di pedoni e velocipedi, geo-referenziati, è stata creata una mappa di concentrazione degli incidenti che già graficamente è in grado di restituire le sovrapposizioni dei punti rilevati. Una volta individuate le macro-aree di concentrazione degli incidenti, sono state analizzate le intersezioni ed i tratti stradali in loro corrispondenza, calcolando per ciascuna di queste il numero complessivo di incidenti verificatisi nel periodo 2013-2017. Tali punti critici sono stati ordinati in funzione del numero di incidenti riscontrati, costruendo così uno strumento per l’individuazione delle nuove priorità di intervento e per successiva fase di progettazione di interventi volti alla risoluzione delle problematiche individuate. Successivamente le banche dati sono state aggiornate fino all’anno 2019 e annualmente si procede ad acquisire i dati ultimi disponibili.

Nel periodo temporale analizzato in fase di redazione del PUMS il dato dell’incidentalità pedonale e ciclabile presso l’incrocio Morane-Brescia-Arquà è risultato non significativo (3 incidenti) rispetto all’elenco dei punti critici stilato, dove sono stati rilevati, sempre nel quinquennio in esame, fino a 25 incidenti stradali con coinvolgimento di utenza debole.

Per il successivo periodo temporale (2018-2021) il Settore Polizia Locale, Sicurezza Urbana e Protezione Civile ci ha fornito il dato aggiornato dell'incidentalità pedonale e ciclabile dell'area di intersezione Morane-Brescia-Arquà, presso la quale si sono verificati 8 sinistri; di questi 8 incidenti, 6 sono avvenuti nel lasso di tempo 01/01/2020 – 09/02/2021, compreso l'incidente con esito fatale occorso in data 08/01/2020.

Questo anomalo incremento del tasso di incidentalità ha portato l'Amministrazione ad intervenire prioritariamente presso l'attraversamento del percorso ciclo-pedonale.

In data 15/01/2021, presso l'attraversamento del percorso ciclo-pedonale in Strada Morane all'incrocio con via Brescia-Arquà, è stato realizzato un intervento puntuale a favore della mobilità dolce pedonale e ciclabile atto ad evidenziare la presenza dell'attraversamento con il potenziamento della segnaletica stradale di localizzazione e di preavviso, l'installazione di dispositivi catarifrangenti e di doppi lampeggianti. Tale intervento, peraltro, è stato realizzato in concomitanza con la realizzazione di corsie ciclabili su carreggiata sull'asse Morane.

L'aggiornamento periodico dei dati relativi all'incidentalità potrà convalidare l'efficacia dei provvedimenti dopo la loro attuazione, nonché confermare le criticità di alcuni punti già individuati nelle analisi riportate nel PUMS 2020 o rivelarne altre da affrontare nelle fasi di revisione successiva del Piano stesso.

- **“Quali interventi sono stati posti in essere per la sicurezza di strada Morane dal 01/01/2020 alla data della presente interrogazione”**
- **“Quali siano gli interventi futuri già deliberati per la sicurezza di strada Morane dal 01/01/2020 alla data della presente interrogazione”**

Gli interventi per la ciclabilità recentemente realizzati lungo Strada Morane si inseriscono all'interno di un quadro di interventi urgenti sulla rete ciclabile in relazione all'emergenza sanitaria da Covid-19, atti a delineare una vera e propria *Rete di mobilità d'emergenza*. Tali interventi sono stati approvati dal Consiglio Comunale nel luglio scorso (all'interno del più ampio *Piano di Mobilità Emergenziale 2020*), simultaneamente al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile-PUMS 2030, risultando perfettamente coerenti con i principi e gli obiettivi del PUMS stesso e, in certi casi, anticipando addirittura l'attuazione di alcune sue previsioni.

Ad oggi è stato completato l'intervento su Strada Morane nel tratto compreso tra Viale Sigonio e Viale Gobetti e più recentemente sono iniziati i lavori per lo stralcio Viale Gobetti - Via S. d'Acquisto (in corso di completamento al 22.03.2021).

La progettazione e realizzazione di una Rete di mobilità ciclabile d'emergenza che implementi nuovi collegamenti ciclabili in tempi brevi e con una spesa di realizzazione limitata, è stata fortemente incentivata a livello nazionale e regionale all'interno delle disposizioni sulla pianificazione della mobilità emergenziale post-Covid (si notino in particolare il D.L. 23 febbraio 2020 n.6, il D.P.C.M. 26 aprile 2020 e la D.G.R. n.484/2020 della Regione Emilia-Romagna): la realizzazione di tale Rete ha infatti l'obiettivo di incentivare ulteriormente la mobilità ciclabile e pedonale e far fronte tempestivamente al rischio di un uso insostenibile dell'auto privata in relazione alle infrastrutture esistenti, dovuto, in primis, al calo dell'utilizzo dei trasporti pubblici (dettato sia dalla contrazione dell'offerta di trasporto per l'applicazione delle misure di distanziamento sociale, sia dalla diffusa percezione di minor sicurezza sanitaria nell'utilizzo dei mezzi collettivi).

La Rete di mobilità ciclabile d'emergenza di Modena, di cui fa parte anche l'intervento di Strada Morane, individuato dal Piano di Mobilità Emergenziale come importante riconnessione funzionale tra la zona sud e il centro di Modena, è in corso di realizzazione grazie all'utilizzo prevalente dei finanziamenti regionali derivanti dal Progetto "*Bike to Work per la III Fase del Covid-19*" della Regione Emilia-Romagna. Tale intervento prevede l'implementazione di alcune delle nuove tipologie infrastrutturali introdotte dall'art. 229 del "Decreto Rilancio" (Decreto-legge n. 34 del 19/05/2020, poi modificato ed integrato dall'art. 49 del testo coordinato con la legge di conversione del "Decreto Semplificazioni" - DL 16 luglio 2020, n. 76) e inserite a tutti gli effetti nel Codice della Strada: le corsie ciclabili (ai sensi dell'art. 3, comma 12-bis, del Codice della Strada) e le case avanzate per velocipedi (ai sensi dell'art. 3, comma 7-bis, del Codice della Strada).

In generale, si specifica che nella progettazione dei nuovi percorsi ciclabili emergenziali si è prediletta la realizzazione di percorsi di tipo monodirezionale ricavati dagli spazi stradali già a disposizione, nell'ottica di disporre nel più breve tempo possibile di percorsi efficienti e più sicuri per i ciclisti che già percorrevano l'infrastruttura sulla carreggiata.

Laddove le geometrie stradali e le condizioni al contorno lo consentono, si è proceduto infatti alla realizzazione di piste ciclabili su corsia riservata ricavata da carreggiata (ai sensi dell'art. 6, comma 2b, del D.M. 557/99) al fine di individuare spazi completamente riservati alla circolazione dei velocipedi; limitatamente ai tratti in cui gli spazi e le caratteristiche della strada non

sono risultati idonei alla realizzazione di tale tipologia di pista ciclabile, si è ricorso alla realizzazione della corsia ciclabile sopracitata.

Le corsie ciclabili ivi realizzate sono delimitate da striscia bianca discontinua e poste sul lato destro delle corsie veicolari, con ampiezza di 1,50m a partire dal limite del marciapiede, ove presente, o dal limite esterno della corsia veicolare. Esse sono contraddistinte dal simbolo di velocipede a terra e sono destinate alla circolazione dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli. Si noti, inoltre, che la corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi, purché sia sempre garantita la precedenza ai velocipedi che transitano sulle corsie ciclabili: è il caso, infatti, di alcuni tratti di Strada Morane, in cui la corsia riservata ai veicoli a motore viene notevolmente ridotta dall'inserimento delle corsie ciclabili; in questi casi la striscia bianca tratteggiata di delimitazione delle corsie ciclabili può dunque essere valicata dai veicoli motorizzati in transito.

La corsia ciclabile, quindi, individua una parte della corsia veicolare sulla quale deve essere garantita la precedenza agli eventuali utenti in bicicletta presenti, senza rappresentare una rimodulazione della corsia veicolare stessa.

La delimitazione/condivisione dello spazio, opportunamente e adeguatamente segnalato, implica una maggiore attenzione degli utenti della strada e, di conseguenza, maggiore sicurezza.

Oltre all'intervento presso l'incrocio con Via Brescia-Arquà, sono stati ristretti i raggi di curvatura degli incroci con Via Vedriani e con Via Prampolini tramite la risagomatura e l'ampliamento dei marciapiedi esistenti. Tali restringimenti consentono di rallentare i veicoli in svolta con conseguente aumento della sicurezza dell'incrocio stradale, con particolar riferimento all'utenza debole.

Presso l'intersezione semaforizzata tra Strada Morane e Via Salvo D'Acquisto è stata inoltre prevista la realizzazione della cosiddetta "casa avanzata", ossia di uno strumento finalizzato a dare la priorità alle biciclette nell'attesa del segnale luminoso verde, sia in termini di comfort sia di visibilità e di sicurezza dei ciclisti al momento della ripresa della circolazione.

Si tratta, in concreto, di un'area delimitata posta ad una distanza di almeno tre metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare alla quale si accede tramite una corsia ciclabile posta sul lato destro della carreggiata.

Si comunica in ultimo che, al fine di diffondere il più possibile le informazioni circa il corretto utilizzo delle nuove tipologie infrastrutturali introdotte dalla legislazione nazionale, e implementate a Modena dagli interventi della Rete di Mobilità Emergenziale, si prevede nel corso del 2021 la diffusione di campagne informative gestite dalla Polizia Locale con il supporto degli uffici tecnici comunali, anche con lo scopo di incrementare ulteriormente la cultura della ciclabilità in città.

- **“Se vi siano ulteriori interventi in merito ancora in fase di studio/valutazione e loro eventuale tempistica di realizzazione”**

La costruzione degli scenari del PUMS in tema di rete viaria risulta dalla combinazione di diverse tipologie di interventi sulla rete stradale: interventi infrastrutturali (comprendono nuovi assi stradali o interventi di riqualificazione fisica delle strade esistenti); interventi di ridisegno dei nodi (sono relativi alla trasformazione in rotatoria di intersezioni esistenti); interventi gestionali (sono legati ad un uso differente di infrastrutture esistenti, variandone le caratteristiche funzionali a fine di sicurezza e deflusso, anche attraverso sistemi innovativi di controllo).

Il Quadro Infrastrutturale previsto dal PUMS riporta tutte le tipologie di interventi sulla rete viaria (infrastrutturali, ridisegno dei nodi, gestionali) e ogni intervento è stato collocato in un diverso orizzonte/scenario temporale (2, 5 e 10 anni) sulla base di diversi criteri: • maturità progettuale/realizzativa • complessità realizzativa • propedeuticità progettuali/pianificatorie (interventi subordinati alla realizzazione di altri interventi) • Urgenza/priorità (ad es. per ragioni di sicurezza).

Le 43 nuove rotatorie proposte dal PUMS sul territorio di Modena sono sinteticamente raggruppabili in 4 macro-categorie: a) ambiti di riqualificazione b) nuove urbanizzazioni c) nuovi sistemi infrastrutturali d) interventi puntuali a favore di sicurezza.

Per quanto riguarda l'incrocio Morane-Brescia-Arquà, il PUMS la inserisce tra le previsioni di nuove rotatorie a favore di sicurezza nello scenario di medio-lungo termine (5-10 anni).

Cordiali saluti

Alessandra Filippi
Assessora all'Ambiente, Agricoltura e
Mobilità sostenibile del Comune di Modena