

Il sotto riportato Ordine del giorno, così come emendato in corso di seduta, è stato approvato dal Consiglio comunale con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 31

Consiglieri votanti: 31

Favorevoli 30: i consiglieri Aime, Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, De Maio, Forghieri, Franchini, Giacobazzi, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Prampolini, Reggiani, Santoro, Scarpa, Silingardi, Stella, Trianni, Tripi, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli

Contrari 1: il consigliere Rossini

Risultano assenti i consiglieri Cirelli, Fasano.

“““ Premesso che:

- la ripresa delle attività dopo la situazione emergenziale determinata dal Covid-19, anche con riguardo al prossimo periodo successivo all'estate, è (e sarà) contrassegnato da complesse difficoltà nell'utilizzo del trasporto pubblico locale (che andrà ricalibrato in ragione delle norme di distanziamento, che presuppongono una capienza ridotta dei mezzi, e di una articolata differenziazione degli orari);
- nel frattempo (ma anche nell'ottica di una prospettiva di valorizzazione effettiva e duratura, quale forma primaria di mobilità sostenibile) la ciclabilità assume un ruolo determinante negli spostamenti cittadini;
- sono noti i dati che indicano come il 12% degli spostamenti cittadini con mezzo privato riguardi tragitti di lunghezza inferiore a 1 km, il 32% tragitti inferiori ai 2 km e il 45% tragitti inferiori a 2,5 km, tutti quanti tranquillamente percorribili a piedi o in bicicletta, a condizione che siano garantite condizioni di efficienza e sicurezza della rete ciclabile;
- numerosi urbanisti, architetti, progettisti, ma anche associazioni e forze sociali e politiche, hanno evidenziato la necessità di istituire una Rete di Mobilità d'Emergenza (RME) nell'area urbana, che consenta di riorientare la scelta di mobilità dei cittadini in modo tale da agevolare, in termini di efficacia, fruibilità e sicurezza, la mobilità ciclabile (e, più in generale, la micromobilità sostenibile) per tutti quegli spostamenti che rientrano in uno spazio temporale di 10/15 minuti (praticamente tutti quelli che insistono all'interno del perimetro contrassegnato dalle tangenziali);
- diventa, pertanto, primario realizzare una adeguata rete ciclabile che permetta agli utenti della mobilità sostenibile di evitare, in sicurezza, la congestione delle strade e la paralisi della città, garantendo nel contempo soluzioni che agiscano anche sul controllo e la riduzione dei livelli di inquinamento;
- tale operazione, già avviata con successo in numerose città, parte dalla necessità di intervenire direttamente sulle carreggiate, riducendo lo spazio destinato al traffico veicolare, aumentando considerevolmente le zone 30 e realizzando sulle carreggiate stradali stesse una rete di corsie di marcia per la mobilità sostenibile, in grado di almeno connettere i principali punti attrattori della città e di ospitare tutte le forme di mobilità leggera;
- tecnici del settore hanno presentato le linee guida da seguire, tra le quali si segnalano le seguenti indicazioni:
 - in presenza di assi stradali ampi, dotati di corsie di larghezza superiore ai 3 metri, ridurre la larghezza delle corsie dedicate al traffico veicolare (eventualmente, ove

possibile, eliminandone una), per destinare spazio a corsie dedicate alla mobilità smart di larghezza non inferiore a metri 2,5;

- ridurre le corsie veicolari, spesso sovradimensionate in modo tale da incentivare le alte velocità ed il parcheggio in doppia fila, alla misura massima di 2,75 metri di larghezza, ricavando, così, spazi per la micromobilità;
- ampliare le corsie ciclabili già esistenti (anche a discapito dello spazio attualmente destinato al traffico veicolare), per portarle alla larghezza almeno di 2,5 metri;
- in caso di infrastrutture ciclabili promiscue con l'uso pedonale, lasciare le stesse all'uso esclusivamente pedonale, ricavando spazio per la ciclabile nei modi indicati nelle altre voci;
- sfruttare le corsie preferenziali del TPL, ridefinendole anche come corsie RME;
- ampliare considerevolmente le zone con limite di velocità fissato a 30 km/h (zone 30) e/o inserendo elementi rallentatori come i c.d. "cuscini berlinesi";
- alla stregua degli strumenti normativi forniti dagli artt. 31 e 32 del Regolamento del Codice della Strada, effettuare gli adeguati interventi con segnaletica di cantiere (colore giallo), utilizzando anche delimitatori di carreggiata (coni, new jersey, dissuasori flessibili, ect.) ed elementi di arredo (es. fioriere);
- insediare pinch point (strette artificiali realizzate sulla carreggiata, in modo da costringere il passaggio del traffico a senso unico alternato), alla stregua della previsione di cui al comma 3 lett. a) dell'art. 42 del Regolamento attuativo del CdS che prevede la possibilità di istituire il "Transito alternato a vista";
- in contesti residenziali ad alta densità, istituire strade a precedenza pedonale, con limite orario a 20 km/h, dove la strada viene condivisa tra tutti gli utenti;

ritenuto che:

- lo stesso PUMS adottato dalla Giunta afferma di voler mettere "al centro la valorizzazione dello spazio pubblico e della strada come "spazio condiviso e non più conteso" per garantire qualità, vivibilità e sicurezza, avendo come riferimento fondamentale le legittime aspettative di fruizione e spostamento di ciclisti e pedoni che in varia forma si interfacciano con lo spazio stradale e pubblico" (pag. 32);
- il costo degli interventi per realizzare una RME sono estremamente bassi e sono stati stimati, da studi realizzati dai più importanti e stimati professionisti del settore a livello nazionale, in 8 euro al metro (€ 8.000,00 a km);
- in tante città questo lavoro è già stato iniziato, con evidenti e chiari successi;
- si possono richiamare i casi (a mero titolo esemplificativo e certamente non esaustivi) di:
 - Parigi: l'attuale sindaca Hidalgo si presenta alle elezioni con lo slogan "Parigi in 15 minuti", ed ha iniziato a realizzare il piano che prevede che ogni cittadino possa raggiungere in 15 minuti (a piedi, in bicicletta o con dispositivi di micromobilità) tutti i servizi necessari per mangiare, divertirsi, socializzare e lavorare;
 - Lisbona: limite di velocità a 30 km/orari in tutta la città e 7.750 posti auto convertiti in postazioni custodite per biciclette;
 - Genova e Firenze: realizzazione di ciclabili di emergenza sulla carreggiata, sottraendo spazio al traffico veicolare, riducendo la larghezza della corsia ad esso destinata;
 - Bruxelles: limite di velocità a 20 km/h in tutto il centro e realizzazione di dorsali ciclabili per entrare / uscire dalla città;
 - Milano: nuove aree pedonali, nuove ciclabili (realizzate nello spazio di una notte: es Viale Buenos Aires) su sede stradale, nuove zone 30, progetti – pilota di alcuni "quartieri in 15 minuti";
 - Londra: realizzazione della zona car – free più grande al mondo, con alcune delle strade più trafficate (ad esempio: London Bridge, Euston, Waterloo, Old Street, ect.) dedicate a pedoni e ciclisti ed interdette alle auto;
 - Cuneo: cancellazione di parcheggi, realizzazione di numerose zone 30 e di aree dove bici e pedoni hanno la precedenza sui mezzi a motore, incentivi

economici per chi usa la bici per andare al lavoro o a scuola, nuovi parcheggi interscambio;

- Verona: ampliamento in numerosi quartieri delle zone 30;
 - Torino: trasformazione dei controviai (70 km) in zone 20 dedicati al traffico ciclo – pedonale, che ha la precedenza sui mezzi a motore, e riconversione del precedente piano, che prevedeva l’ampliamento delle strisce blu, nella creazione di aree di sosta dedicate alla mobilità sostenibile;
 - Reggio Emilia: avvio della Rete Ciclabile di Emergenza (in un contesto dove, nel Centro Storico, vige già il “senso unico eccetto bici”), nuovi spazi urbani dedicati ai pedoni, ampliamento della flotta di un bike sharing efficace;
 - New York: realizzazione di una rete di ciclabili di emergenza;
 - Roma: ampliamento della rete ciclabile e realizzazione di ciclabili d’emergenza;
 - Amburgo: raddoppio della larghezza delle ciclabili;
- anche le ultime ciclabili cittadine (si veda, ad esempio, quella di Via Emilia est) sono inspiegabilmente bidirezionali, promiscue bici – pedoni, con attraversamenti solo pedonali (che obbligano il ciclista a scendere dalla bici) e piene di paletti, panettoni e segnaletica in corsia;
 - grazie, soprattutto, al bonus mobilità (art. 205 D.L n. 34/2020 – “Decreto rilancio”), si è assistito ad un clamoroso aumento dell’acquisto di biciclette e di altri dispositivi per la micromobilità sostenibile;
 - il Governo ha stanziato 20 milioni per la realizzazione di ciclabili (art. 2 D.L. n. 111/2019 – “Decreto clima”, come modificato dall’art. 205 D.L. n. 34/2020) e, nel medesimo articolo, ha ridisegnato la definizione di “corsia ciclabile”, prevedendone l’insediamento in carreggiata;
 - il Consiglio Comunale ha già condiviso ed approvato proposte che vanno nel senso di un sostegno ed una valorizzazione della mobilità smart (es.: odg pedonalizzazione, odg micromobilità, odg ciclabilità, mozione allegata al bilancio sul cavalcaferrovia / sottopasso Mazzoni, ect);
 - l’ISDE – Associazione Medici per l’Ambiente ha definito la “mobilità attiva ciclo – pedonale un vero e proprio farmaco” ed ha segnalato l’importanza fondamentale, in chiave di tutela della salute, di scelte amministrative disincentivanti nei riguardi del traffico veicolare e, viceversa, che agevolino la mobilità sostenibile;

considerato che

- Via Fratelli Rosselli e Viale Buon Pastore sono una delle direttrici cittadine fondamentali, rappresentando una delle principali assi sud – nord, ma le ciclabili (promiscue e bidirezionali) che vi insistono sono inefficaci ed insicure;
- allo stesso modo, anche Via Morane rappresenta un asse fondamentale, questa del tutto priva di ciclabile;
- pertanto, appare fondamentale intervenire, su tutti i precedenti assi viari, in via emergenziale (ma con un’opera che può eventualmente assumere caratteristiche permanenti), recuperando spazio ciclabile in sede stradale, contemporaneamente riducendo la larghezza della corsia destinata al traffico veicolare;
- Via Emilia ovest, nel tratto tra il parco Ferrari e la Fiera, tocca punti attrattivi, sia dal punto di vista dei poli industriali che commerciali, ma è priva di una tratta ciclabile, per cui – in via emergenziale – appare impellente e necessario realizzare una corsia ciclabile in sede stradale, riducendo la larghezza delle corsie destinate al traffico veicolare;
- una delle misure che molte città hanno adottato, per le ragioni sopra esposte, è costituita dall’ampliamento delle zone 30, per cui appare fondamentale, soprattutto nelle zone a più alta densità abitativa (ad esempio tutta la “zona musicisti”), prevedere numerose Zone 30, in aggiunta a quelle già esistenti;
- come già sperimentato in diverse città, la spinta verso una mobilità ciclabile può essere agevolata dall’introduzione del “senso unico eccetto bici” in centro storico (eventualmente e possibilmente all’interno di un’area complessivamente a precedenza per biciclette e pedoni,

con limite di velocità posto a 20 km/h), nonché consentendo alle biciclette l'utilizzo delle corsie preferenziali del TPL;

- anche la direttrice viale Amendola – Viale Don Manzoni – Via Gobetti rappresenta un asse importante per la viabilità cittadina, tuttavia priva di ciclabili adeguate (del tutto assenti lungo Viale Don Manzoni e Via Gobetti e assolutamente insufficiente ed insicura, in alcuni punti larga non più di 50 cm, lungo Viale Amendola);
- l'asse est – ovest che va dal quartiere artigianale dei Torrazzi al quartiere Sant'Anna tocca punti attrattivi di primaria importanza, sia sotto il punto di vista commerciale che industriale, oltre che scolastico, ma è privo di ciclabili e, laddove vi sono, presenta tratti non collegati tra di loro e comunque insicuri ed inefficienti;
- pertanto, appare fondamentale creare una tratta ciclabile di emergenza su sede stradale, lungo Via Nonantolana, Via Manfredo Fanti e, poi, Via delle Suore;
- la Giunta con propria deliberazione del 10/07/2020 ha già affrontato questo importante tema indicando una serie di interventi da farsi su note strade che sono anche importanti direttrici, accogliendo lo spirito del rilancio della mobilità sostenibile in questa fase emergenziale;

SI IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA AFFINCHÉ PROVVEDANO:

- alla realizzazione immediata di quanto già previsto nella predetta deliberazione della Giunta;
- altresì, per quanto non previsto dalla deliberazione della Giunta del 10/07 u.s., previo verifica di fattibilità, prioritariamente alla realizzazione, attraverso i criteri della RME (anche riducendo la larghezza della carreggiata destinata al traffico veicolare), di una corsia ciclabile, destinata alla mobilità sostenibile su sede stradale delle seguenti strade: v.le Amendola, via don Manzoni, Via Gobetti (sino alla intersezione con via Vignolese), Via F.lli Rosselli, Via M. Fanti, Via delle Suore;
- alla predisposizione di nuove zone 30 nelle aree a più alta densità abitativa;
- previa verifica di fattibilità, ad introdurre nel centro storico il “senso unico eccetto bici” ed a consentire l'utilizzo delle corsie preferenziali per la mobilità sostenibile. ””