



Comune di Modena

FRONTESPIZIO PROTOCOLLO

L'originale del presente documento redatto in formato elettronico è conservato dall'ENTE secondo normativa vigente. Ai sensi dell'art. 3 c4-bis D. Lgs 82/2005 e s.m.i., in assenza del domicilio digitale le amministrazioni possono predisporre le comunicazioni ai cittadini come documenti informatici sottoscritti con firma digitale o firma elettronica avanzata ad inviare ai cittadini stessi copia analogica di tali documenti sottoscritti con firma autografa sostituita a mezzo stampa predisposta secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D. Lgs 39/1993.

PROTOCOLLO N. 145987/2026 DEL 14/04/2026

CLASSIFICAZIONE 02.03 - 2024/11

OGGETTO: RISPOSTA SCRITTA DELL'ASSESSORE GIULIO GUERZONI AD INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE ALBERTO BIGNARDI (PD) AVENTE PER OGGETTO: SICUREZZA STRADALE IN VIA PANNI – EFFICACIA E SVILUPPO DELL'ATTRAVERSAMENTO RIALZATO (IT 349891 DEL 09/09/2025)

Allegati:

- 2065_001.pdf
EEB9D7E88DD9E9FEE96444DAB4174DAA2327441351D537325BAC5A225C847831C195FC09B93083B
0D6031275C0E53683E37F33CCE27022C9702719BCF9CC718B

Oggetto: Risposta a interrogazione scritta del Consigliere Bignardi (PD)- “SICUREZZA STRADALE IN VIA PANNI- efficacia e sviluppo dell’attraversamento rialzato” (prot. gen. 34981/2025)

Gentile consigliere,

con la presente, per quanto di competenza dell’Ufficio Mobilità e della mia delega politica inerente al tema, si vuole dare riscontro alla interrogazione riportata in oggetto.

Come noto, nel primo periodo del mandato amministrativo 2019-2024, il Comune di Modena e FER – Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. hanno firmato un protocollo d'intesa per la realizzazione di interventi infrastrutturali volti alla razionalizzazione e al miglioramento delle condizioni di sicurezza di punti di interferenza fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria regionale Modena-Sassuolo, presenti sul territorio comunale di Modena, nel quadro più generale di analisi dello sviluppo della linea come asse strategico della mobilità su ferro della Provincia di Modena, anche in vista dell'introduzione del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT).

Nell'accordo erano state individuate anche le priorità d'intervento, in particolare la realizzazione del sottopasso di Strada Panni per l'eliminazione del PL n.13 della linea ferroviaria Modena-Sassuolo, infrastruttura dotata di un nuovo percorso dedicato a ciclisti e pedoni, ricollegato agli itinerari esistenti, per consentire una maggiore percorribilità del traffico di un'arteria stradale importante.

Il Progetto approvato con DG 46/2024 e realizzato a cura di FER per la revisione della piattaforma stradale nel tratto Ovest di Strada Panni compreso tra la ferrovia e Via Giardini ha previsto efficaci interventi di calmierazione del traffico veicolare quali, appunto, attraversamenti pedonali rialzati e piattaforme rialzate in intersezione oltre alla realizzazione di una nuova tipologia di infrastruttura ciclabile, la corsia ciclabile o “Bike Lane” introdotta dal “Decreto Rilancio 2020” e poi modificata dal testo coordinato con la legge di conversione del “Decreto Semplificazioni 2020”.

Successivamente è stato realizzato il Progetto approvato con DG 571/2024 che ha previsto lo spostamento dell'accesso al parcheggio degli orti e la realizzazione di un ulteriore rialzo volto alla moderazione delle velocità (con estensione del limite 30 km/h) tra il sottopasso ferroviario e la rotatoria Panni-Rosselli, completando quindi gli interventi di "traffic calming" sull'asse Panni. La realizzazione del rialzo stradale/attraversamento pedonale è stato condiviso, in senso positivo, con l’istituto Charitas e con gli Orti per Anziani, ossia le due realtà direttamente prospicienti l’arteria stradale e aventi le specifiche necessità di sicurezza stradale inerenti i propri utenti, lavoratori e volontari.

Anche il monitoraggio tecnico post intervento ha rilevato che il progetto risulta pienamente funzionale e generalmente apprezzato dai cittadini in termini di efficacia sulla moderazione delle velocità veicolari e sulla sicurezza stradale.

Ci si attende che questi interventi, in sinergia con le altre iniziative già in atto, quali i controlli stradali mirati e l'attività di formazione ed educazione stradale, determinino un aumento della

sicurezza e, soprattutto, possano produrre un significativo calo dei sinistri nei contesti di intervento.

Nello scenario prefigurato dal PUMS 2030, sebbene inevitabilmente ritardato dai tre anni di pandemia Covid post approvazione, nel lungo termine si giungerà ad un nuovo assetto infrastrutturale della città con la realizzazione della cosiddetta "Città 30", che consiste nell'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30km/h su ampie porzioni della rete stradale urbana (ZONE 30), circoscrivendo l'adozione del limite di 50km/h alla rete stradale "primaria" della città e agli assi di scorrimento urbano prevalentemente destinati al traffico veicolare.

Ciò sarà possibile grazie alla realizzazione di interventi, anche strutturali, di calmierazione delle velocità su tutti gli assi stradali di tipo F urbani (strade locali urbane) ad esclusione delle zone industriali. In ambito urbano, pertanto, soltanto lungo gli assi di scorrimento o di attraversamento dei singoli comparti le velocità consentite restano pari a 50km/h o, nelle strade principali extraurbane (cat. B), a 70km/h.

Gli interventi di "traffic calming" che verranno realizzati saranno il frutto di progettazione specifica sulla base del contesto di attuazione. In tali ambiti le soluzioni finalizzate alla limitazione delle velocità veicolari ed all'eliminazione del traffico parassita in attraversamento saranno attuati con l'inserimento di elementi come dossi, chicanes, restringimenti puntuali, sensi unici alternati, attraversamenti pedonali rialzati/protetti o intersezioni rialzate (anche attraverso opportuna sistemazione della sosta o dei margini stradali). Nella progettazione potranno essere integrati anche provvedimenti di carattere non-strutturale come, ad esempio, la riorganizzazione dei sensi unici viari o la chiusura intermedia di alcuni assi.

Negli ambiti di intervento la moderazione del traffico potrà contribuire anche ad una diversa ripartizione modale degli spostamenti (o "modal split") che veda la riduzione dell'uso del mezzo motorizzato privato a favore di alternative maggiormente sostenibili.

Al di fuori delle Zone 30, in assi stradali urbani in cui le caratteristiche geometrico-funzionali (larghezza carreggiata, lunghezza rettilinei, tipologia di movimento servito, etc.) possono determinare dei valori di velocità in genere maggiori dei 50 km/h o dove si registrano particolari tassi di incidentalità, si prevederanno interventi di adeguamento e riorganizzazione degli spazi stradali; ad esempio si potrà intervenire con la realizzazione di rotatorie (anche ripetute lungo lo stesso asse) o la ridefinizione della sosta e delle corsie veicolari, per contribuire ad un più corretto utilizzo dell'asse stradale riducendo le punte velocistiche e migliorando segnatamente la sicurezza stradale delle diverse componenti di mobilità.

Il PUMS prevede, tra le altre cose, di attivare progetti che vedano la realizzazione di "Zone Quiete" attorno agli istituti scolastici (in primis le scuole primarie) che, attraverso l'eventuale pedonalizzazione della viabilità circostante (almeno temporanee in corrispondenza degli orari di ingresso-uscita), consentano ai bambini di percorrere "l'ultimo miglio" verso la scuola in un'area interdetta al transito delle auto.

Gli obiettivi delle zone quiete nei pressi delle scuole, come esposto nel PUMS, sono molteplici: riduzione del traffico e dell'inquinamento, incremento della sicurezza stradale per gli utenti deboli, incentivo alla mobilità sostenibile ed autonoma (a piedi o in bici) di bambini e ragazzi e dimostrazione alle famiglie che l'accessibilità scolastica è sicura e non vi è necessità di proteggere i bambini accompagnandoli in auto.

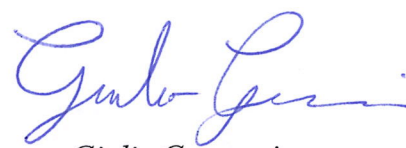
Si comunica, inoltre, che con la conversione in legge del “Decreto Semplificazioni” (L. n. 120 del 11 settembre 2020) è stata introdotta all’interno del Codice della Strada la definizione stradale di “Zona Scolastica” (ossia zone nei pressi di edifici scolastici, delimitate da appositi segnali di inizio e fine, in cui si può limitare/escludere la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o alcune categorie di veicoli -a parte scuolabus, autobus e disabili- in orari e modalità definite tramite ordinanza del sindaco): tale novità normativa trova perfetta coerenza con le previsioni del PUMS relative alle Zone Quiete nei pressi degli istituti scolastici.

Il Comune di Modena ha avviato un tavolo di confronto tecnico multisettoriale al fine di coordinare la progettazione di "Zone quiete scolastiche" negli ambiti scolastici modenesi con un progetto coerente ed integrato che deve necessariamente tenere conto di diversi aspetti: le differenti esigenze e lo stato dell’arte dei complessi scolastici e dei loro contesti urbani, la gamma di misure che è possibile mettere in campo nei diversi ambiti (pedonalizzazioni, calmierazione del traffico, chiusure temporanee, ecc.), i piani/progetti in cantiere e in previsione nel territorio comunale che potrebbero influire con la realizzazione delle aree quiete scolastiche, nonché ovviamente la normativa vigente in materia.

I primi progetti avviati sono le zone quiete scolastiche di Via Frescobaldi/primo stralcio (scuola primaria Saliceto Panaro e scuola dell'infanzia Forghieri), Via Corni (scuola primaria G.Galilei e scuola dell'infanzia Lippi) e il Polo di Via Amundsen (scuola primaria Giovanni XXIII, palestra Scuola Cavour, campi da gioco, biblioteca), dove sono state create aree riconoscibili, valorizzando lo spazio pubblico adibito ai percorsi pedonali e ciclabili, con interventi di "tactical urbanism".

A seguito di questi progetti, tutti realizzati, l’Amministrazione comunale, dentro ad un lavoro congiunto tra Settore Istruzione e Ufficio Mobilità, hanno ricevuto diverse richieste e pertanto siamo al lavoro su altre progettualità (es. strada Albareto; via della Scienza; via Valli).

Infine, entro la fine del 2026 verrà avviato il processo di aggiornamento e revisione del PUMS che prevede l'aggiornamento delle valutazioni sui flussi di traffico e incidentalità. Si tenga infatti conto che il PUMS, per sua natura, è uno strumento dinamico e l'aggiornamento periodico potrà corroborare l'efficacia dei provvedimenti dopo la loro attuazione e certamente migliorare e perfezionare le strategie di pianificazione e di attuazione degli interventi volti alla sicurezza stradale.



Giulio Guerzoni

*Assessore del Comune di Modena con deleghe a Lavori pubblici, Patrimonio, Infrastrutture e Reti,
Mobilità, Sicurezza del Territorio, Pnrr, Cura e decoro della città, Protezione civile*