



Comune di Modena

ATTIVITA' DELLE COMMISSIONI

VERBALE COMMISSIONE SETA

Seduta del 29 Giugno 2010

Consiglieri componenti la Commissione Seta: Presidente Dori Maurizio, Andreana Michele, Artioli Enrico Caporioni Ingrid, Garagnani William, Goldoni Stefano, Prampolini Stefano, Rocco Francesco, Rossi Fabio, Sala Elisa, Leoni Andrea, Morandi Adolfo, Santoro Luigia, Vecchi Olga, Manfredini Mauro, Barberini Stefano, Bellei Sandro, Rossi Nicola, Ricci Federico, Torrini Davide, Rossi Eugenia, Ballestrazzi Vittorio, Celloni Sergio

Consiglieri Presenti: Presidente Dori Maurizio, Andreana Michele, Artioli Enrico Caporioni Ingrid, Garagnani William, Goldoni Stefano, Prampolini Stefano, Rocco Francesco, Morandi Adolfo, Santoro Luigia, Vecchi Olga, Barberini Stefano, Bellei Sandro, Rossi Nicola, Rossi Eugenia, Ballestrazzi Vittorio, Celloni Sergio

Consiglieri presenti delegati: Cotrino Salvatore con delega di Sala Elisa, Barcaiulo Michele con delega di Leoni Andrea

Altri presenti: Assessore Daniele Sitta, Arch. Daniele Bonfante

Ordine del giorno della seduta:

1. TRATTAZIONE DELL'INTERROGAZIONE PG.2010 / 72084 PRESENTATA DAL CONSIGLIERE VITTORIO BALLESTRAZZI DEL GRUPPO CONSILIARE MODENACINQUESTELLE.IT / ASSESSORE COMPETENTE DANIELE SITTA

- Strisce pedonali per pedoni e biciclette – Renderle sempre visibili e dove possibile affiancarle.

2. ESAME DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PG 2010 / 80365 - PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (PUA): VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PRIVATA P.E.E.P. DI VIA SANTA CATERINA - VIA SANTA CATERINA - VIA REPUBBLICA DI MONTEFIORINO IN VARIANTE AL POC - APPROVAZIONE / ASSESSORE PROPONENTE DANIELE SITTA

Alle ore 18,10 il Presidente DORI apre i lavori della Commissione

Il Presidente DORI: “Scusate colleghi, ricominciamo, adesso è pronta anche la registrazione. Quindi passiamo alla trattazione dell'interrogazione protocollo n. 72084 del 2010 presentata dal Consigliere Vittorio Ballestrazzi del gruppo Consiliare “modenacinquestelle.it” avente per oggetto: Strisce pedonali per pedoni e biciclette - Renderle sempre visibili e dove possibile affiancarle. Risponde l'Assessore Daniele Sitta

Prego collega Ballestrazzi”.

Il Consigliere BALLESTRAZZI: “Grazie Presidente. Allora io vado a leggere direttamente l'interrogazione, che è un'interrogazione direi molto tecnica più che politica. L'oggetto è: “Strisce pedonali per pedoni e biciclette - Renderle sempre visibili e dove possibile affiancarle”.

Premesso che:

- la mobilità pedonale e la mobilità ciclabile sono fondamentali per la vivibilità delle città, per la tutela dell'ambiente, la riduzione dell'inquinamento, la salute dei cittadini e l'aumento della qualità dei rapporti interpersonali.
- che per facilitare le predette mobilità i passaggi pedonali e ciclabili sono fondamentali.

Considerato che:

- in molti punti degli attraversamenti stradali non sono tutte due presenti.
- in molti punti sono molto scoloriti, *esempio per tutti, ma ce ne sono tanti, comunque ho fatto l'esempio della Stazione Piccola dove effettivamente c'è un passaggio pedonale molto lungo ed è praticamente invisibile e quando uno è lì in mezzo sembra di essere in mezzo al mare, nel senso che passano le macchine dal di sopra, di dietro e dal davanti.*
- la scoloritura rappresenta un pericolo per chi attraversa sulle strisce

si interroga il Sindaco e la Giunta Comunale per sapere:

- se hanno intenzione di aumentare l'affiancamento di strisce pedonali e strisce ciclabili, *teniamo presente che sarebbe questo molto importante per un discorso anche di tranquillità di chi va in bicicletta perché molte volte con gli incroci a raso ci sono dei grossi problemi, io che vado in bicicletta al 99% del mio spostamento verifico questo molto spesso nei miei spostamenti.*
- verificare la scoloritura delle strisce, porre rimedio dove la si trovi,
- di impiantare i cartelli stradali previsti dal codice che rendono comprensibile agli automobilisti l'obbligo di dare la precedenza a chi attraversa in bicicletta, con particolare riferimento alle rotonde.

Il Presidente DORI: “Grazie collega, prego Assessore Sitta”.

L'Assessore SITTA: “Restiamo appunto sul piano tecnico, credo che non sia il caso qui di ribadire l'impegno che in questa città c'è la cultura - che c'è ! - rispetto al tema della mobilità ciclistica e che fa sì che

ogni nuovo quartiere che si va a realizzare viene realizzato con attenzione anche per la mobilità ciclistica, quindi dotandolo di ciclabili e organizzando le intersezioni in maniera tale da rendere anche gli attraversamenti il più possibile sicuri per i ciclisti.

Nella città già costruita è chiaro che dobbiamo muoverci ovviamente con più difficoltà e ovviamente dobbiamo muoverci in totale rispetto del Codice della Strada e del Regolamento di esecuzione, di attuazione del nuovo Codice della Strada, quindi chiaramente sono degli obblighi per i nostri tecnici.

Allora da questo punto di vista il Codice della Strada è molto preciso, l'art. 146 prevede che gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree intersezione, non possono essere affiancati alle strisce pedonali là dove non ci sono ciclabili e quindi questo è il primo grande discrimine: là dove c'è una ciclabile l'attraversamento pedonale può diventare un attraversamento anche ciclabile e quindi aggiungendo quel famoso quadrettino a fianco della striscia pedonale che indica che il ciclista può percorrere quel tratto senza scendere dalla bici. E questo è consentito là solo dove vi è continuità di piste ciclabili, sennò vi è l'obbligo per il ciclista di scendere ed attraversare a piedi per non causare il pericolo per i pedoni e ovviamente anche per la propria incolumità.

Questo elemento tra l'altro è un elemento, anche laddove ci sono le ciclabili, che va dosato e va verificato ciclabile per ciclabile, perché ci sono intersezioni che, qualora non siano regolate da impianto semaforico, perché quando sono regolate da impianto semaforico, a meno che uno non rispetti il Codice, c'è un attraversamento sicuro, nel senso che si passa quando c'è il verde e in questi casi la possibilità di consentire sempre l'attraversamento senza scendere dalla bici credo che sia cosa corretta farla. Là dove non sono regolamentate da un impianto semaforico bisogna verificare la gerarchia delle strade, nel senso che là dove c'è una importanza particolare della ciclabile è possibile prevedere lo stop per le auto e quindi dare la precedenza ai ciclisti e metterli in condizione di attraversare in sicurezza. Là dove questo non c'è consentire l'attraversamento in bici può indurre ad attraversamenti in situazione di pericolosità ai ciclisti e quindi è bene che in quel caso loro scendano e prima di attraversare la striscia pedonale, seppur anche riservata ai ciclisti, devono guardare con attenzione chi proviene proprio per la loro incolumità.

Questa è l'attuale situazione regolamentare che abbiamo. Si pensi che quello che noi mettiamo oggi negli attraversamenti delle rotatorie, laddove abbiamo cominciato già un po' di tempo e dove vi sono ovviamente le condizioni, a dare la precedenza alle attraversamenti ciclopedonale, noi aggiungiamo alla normale segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale che prevede il triangolo di pericolo, aggiungiamo quei i cartelli rettangolari blu che indicano precedenza i ciclisti. Quei cartelli non sono previsti dal Codice della Strada, sono delle ulteriori indicazioni che noi mettiamo per agevolare l'attenzione rispetto al attraversamento ciclopedonale e per creare sensibilità al rispetto della norma, però sono cartelli che non sono previsti dal Codice della Strada, sono, diciamo così, cartelli aggiuntivi che noi abbiamo chiamato di sollecitazione e di invito agli automobilisti a dare la precedenza ai ciclisti. Quindi insomma ci muoviamo all'interno di un quadro normativo che non è ancora così strutturato per agevolare la mobilità ciclistica. Sono stati fatti passi importanti in avanti, ma siamo ancora in condizioni tali da trovare i giusti equilibri punto per punto, a seconda delle situazioni che ci troviamo ad affrontare.

Sul tema poi della scoloritura delle strisce concordo, gli attraversamenti, le strisce vanno mantenuti in corretta manutenzione. Ovviamente come sempre è un problema di risorse, noi abbiamo stanziato come manutenzioni circa € 600.000 complessivamente, non solo per le strisce ma complessivamente per tutti gli interventi di manutenzione, e probabilmente saremo in grado di finanziarlo questo intervento entro luglio e l'aggiudicazione dei lavori andrà ad ottobre, quindi in sostanza riusciremo a fare un intervento importante di manutenzione di tutti gli attraversamenti pedonali solamente verso la fine dell'anno, prima non saremo in condizione di farlo. Prima abbiamo a disposizione poche risorse, sono complessivamente € 20.000 per circoscrizione, quindi complessivamente € 80.000 che verranno utilizzati solamente per gli interventi straordinari, quelli più urgenti e prioritari. Poi torno a dirvi, il grosso intervento di manutenzione verrà fatto solo alla fine dell'anno quando si renderanno disponibili questi € 600.000 che ci consentiranno di fare un lavoro molto più radicale. Ciò non toglie che il punto delicato che lei ha segnalato mi farò cura di segnalare al settore manutenzione perché possa intervenire al più presto e inserirlo in quelli prioritari e più urgenti.

Poi avrà notato che abbiamo cominciato anche a sperimentare in alcuni punti degli attraversamenti anche l'illuminazione a terra con LED, degli attraversamenti pedonali. Adesso l'abbiamo fatto in alcuni punti a livello di sperimentazione per verificarne l'efficacia, direi che certamente nelle ore notturne e quando c'è maltempo la cosa aiuta, è efficace e quindi pensiamo di riproporla anche in futuro, ovviamente man mano che avremo a disposizione le risorse perché sono interventi che un certo costo li hanno”.

Il Presidente DORI: “Bene, allora trasformiamo in interpellanza, va bene prego Bellei”.

Il Consigliere BELLEI: “Sì, infatti io volevo avere qualche informazione su questi attraversamenti segnalati in maniera luminosa. Io ne ho visti, se non sbaglio, un paio e volevo sapere qual è la programmazione e se avete intenzione di illuminare tutti o solo alcuni magari che sono in zone particolarmente difficili dal punto di vista del traffico. L'unica cosa che devo dire: che sono sicuramente positivi per le ragioni che ha detto lei, Assessore; mi è solo sembrato, ma può essere una sensazione mia, che in alcuni casi la luce sia persino troppo forte e quindi in qualche modo possa disturbare chi sta arrivando o a piedi o con una macchina, soprattutto con la macchina evidentemente, ma forse è una sensazione mia”.

Il Presidente DORI: “Grazie collega, ci sono altri? Olga Vecchi? Prego”.

La Consigliera VECCHI: “Grazie. Più che domande Assessore erano dei tentativi di piccoli consigli su zone che ho frequentato e che ritengo molto importanti. Di una già parlai con lei tempo fa, che è una ciclabile pericolosissima in questo punto cioè salendo da Ciro Menotti, in fondo, dove c'è la torre della Maserati, quando si arriva giù dal cavalcavia, dove c'è mi pare la farmacia Santa Caterina, lì davanti, arrivando giù, c'è il semaforo, se non sbaglio, e se il semaforo è verde chi è in bicicletta passa. Solamente che è verde anche per le macchine che vengono giù da Ciro Menotti e girano a destra. E quindi ci sono degli incidenti spessissimo su quella zona, non so se mi sono spiegata a sufficienza perché forse bisognerebbe vedere il... glielo accennai una volta con un disegnetto. Cioè scendendo con una ciclabile dal cavalcavia della Maserati, andando verso Nonantola, la direzione è Modena – Nonantola, se il passaggio è libero per chi scende con la bicicletta è libero anche per chi passa con la macchina e può curvare anche sulla destra. Quindi la bicicletta si trova addosso immediatamente le macchine o i motorini o qualsiasi cosa che viene dalla destra e ambedue regolarmente passano, ma è una cosa pericolosissima. Succedono spesso degli incidenti in quel luogo, io sollecitavo a fare qualche cosa.

Il discorso dei LED, che sono una cosa che io apprezzo sempre moltissimo, l'ho visto sulla Vignolese e lo trovo giusto, però sono d'accordo anche con il Consigliere che ha parlato precedentemente che forse è un tantino forte come luce, può darsi che a qualcheduno crei uno stato di dubbio su ciò che è... Però su tutto ciò che la visibilità dei LED... per esempio dove ci sono gli spartitraffico, dove ci sono i cordoli delle strade io sono d'accordissimo sulle strisce di due colori e sui LED.

Un altro suggerimento era e le domando se è possibile fare, sennò perché no, adesso non vorrei dire dove l'ho visto perché potrebbe sembrare che sia una questione di partigianeria per quella città, assolutamente non è così in questo caso, ed è Sassuolo: ho visto che le piste ciclabili sono tutte verdi, per lo meno tantissime sono di un verde delicato. Al di là del verde, io credo che se tutte le ciclabili della città avessero un determinato colore sarebbero più visibili sia per chi va in bicicletta e sia per chi va a... qualsiasi colore sia... io l'ho trovato molto comodo è molto interessante questo fatto.

Poi un'altra cosa ed è l'ultima, un altro punto molto importante, perché dobbiamo segnalarli secondo me anche i punti che si notano, che sono pericolosi: c'è una ciclabile sempre in Vignolese che è davanti ad una gelateria, è una ciclabile che viene dopo essere passata proprio adiacente a due distributori di benzina e arriva davanti ad una gelateria in una curva e quindi entra dentro dove ci sono anche addirittura dei tavolini della gelateria e poi riesce, attraversando la strada. E' pericolosissima in quel punto lì, io chiedevo se è possibile dare un'occhiata. Non so se mi sono spiegata a sufficienza, per sapere com'è. E' tra il Gambero Rosso, credo, il ristorante e i due distributori di benzina. Quel punto è molto pericoloso perché è una ciclabile che si addentra proprio fra la gente che esce da parcheggi e da una gelateria che ha i tavolini fuori, ecc. quindi è molto, molto pericoloso. Grazie”.

Il Presidente DORI: “Grazie collega, prego Garagnani”.

Il Consigliere GARAGNANI: “Premetto che la mia preoccupazione è sempre e solo una: quella della incolumità del pedone o del ciclista. Voglio anche dire che io spesso mi chiedo se faccio bene... sono trent'anni che invito ragazzi e genitori andare a piedi e in bicicletta e quando succede qualcosa... ad esempio qualche anno fa ci fu un incidente mortale a Fossalta di una nostra ragazzina che era una nostra scolara, io mi sono chiesto: “Ma quanta colpa ho io, avendo fatto propaganda in tutti i modi per questa mobilità?”. Quindi io mi preoccupo sempre moltissimo dell'incolumità del ciclista e col passare degli anni mi sono convinto che non esiste una soluzione sola per proteggere il ciclista, bisogna anche in questo caso essere molto aperti a tutte le soluzioni. In alcuni casi io vedo addirittura che sarebbe giusto mettere degli archetti che bloccassero la ciclabile all'incrocio con altre strade. Questo ad esempio è stato fatto in Via Campi. E' chiaro che è scomodo perché uno deve rallentare, zig-zagare e a volte fermarsi, però io credo che sia principale la incolumità del ciclista, quindi...”.

Il Consigliere GARAGNANI: “Poi sì, sulla Modena - Vignola è un sistema, ma a Modena città l'ho visto lì e in poche altre zone per questa città... [...] Sì, sì, ecco, poi perché ci dobbiamo mettere anche nei panni dell'automobilista che a sua volta è preso da mille distrazioni e quindi non sempre è criminalizzabile qualora poi succeda il problema. Ecco, voglio anche dire che a volte addirittura il semaforo può essere un elemento di pericolo, anziché di non pericolo, quando è successo quell'incidente in Carlo Sigonio, a Buon Pastore, l'altro giorno io sono andato la mattina lì, sono stato lì un po' a guardare la situazione. Ecco, io credo che... cosa succede lì: che quello che arriva dal sud, cioè da Buon Pastore, vede ancora verde e accelera disperatamente perché dice: “Devo conquistarmi il verde”. A sua volta quello che arriva in macchina sempre da sud vede che gli altri stanno svoltando, sa che i secondi non sono tanti e a sua volta accelera. E quindi sono due che concorrono per conquistarsi lo spazio verde del quale hanno diritto. E questo può succedere. Allora in questo caso il semaforo è un elemento di pericolo. Io nella mia ignoranza tecnica ho pensato: se anziché il semaforo per il ciclista, ma è chiaro che la mobilità automobilistica ha bisogno del semaforo, ci fosse una svolta a destra, come viene fatto in alcuni casi, che costringesse il ciclista a fare 10 m a destra per poi attraversare la strada sarebbe molto più in sicurezza. Quindi il discorso è quello, cioè di avere, a seconda dei casi, la soluzione migliore. Poi se noi avessimo il senso civico che hanno in Olanda dove è un principio luterano: il ciclista quando ha la precedenza ottiene la precedenza, non ci piove... ma da noi le cose sono un po' più complicate.

Fatta questa premessa, io volevo chiedere proprio una questione tecnica, perché me lo chiedono sempre: quando il ciclista è in sella alla bicicletta, attraversa la strada munita di tratteggio ad hoc per i ciclisti, ha la precedenza oppure no? E questa precedenza ce l'ha punto e basta, oppure ce l'ha solo se ha già invaso...? Perché la questione è questa: anche il pedone ha la precedenza tuttora che è sulle strisce pedonali, ma la precedenza non gli viene data sulla base dell'intenzione di attraversare, deve essere già lì che attraversa. Lo stesso concetto, la domanda è questa, vale per il ciclista? Perché siccome il ciclista ha una velocità molto maggiore, questo determina una situazione molto particolare, molto conflittuale. Quindi la domanda alla quale io non so rispondere con certezza è proprio questa: quando è su queste, le chiamo zebraie particolari, ha comunque sempre la precedenza oppure no, oppure in quale condizioni? E così via”.

Il Presidente DORI: “Grazie collega. Vuoi rispondere oppure c'era anche Artioli che si è prenotato? Prego Artioli e poi Goldoni”.

Il Consigliere ARTIOLI: “Due cose rapidissime, partendo dalla considerazione che faceva il collega Garagnani. Innanzitutto ringrazio Ballestrazzi per l'interrogazione che è molto opportuna. Ecco, se era possibile avere... è un po' la domanda che faceva anche Garagnani, cioè gli stessi criteri su tutta la città, per evitare ad esempio che in alcune rotatorie col cartello “dare la precedenza ai ciclisti” venga interpretato come quando non c'è il cartello e in realtà la precedenza c'è l'hanno le auto e allora questo crea poi delle situazioni di ambiguità che andrebbero forse risolte e chiarite.

Ecco l'altro invece, già che ci siamo nei suggerimenti e io ne faccio uno, come consiglio da Consigliere: delle volte nelle incroci prevedere un rialzo del manto stradale non di tanto, di 1-2 cm, soprattutto quando l'automobile... io ad esempio ho in mente sempre la situazione di Ciro Menotti, perché le ha auto tendono a frenarsi in corrispondenza della strada, di Ciro Menotti, avendo già invaso la ciclabile. Per cui se arriva la bicicletta la prende sotto. Invece se ci fosse un rialzo che costringe l'auto a rallentare, tanto deve rallentare per immettersi in Ciro Menotti, però un po' prima, come nella rotatoria dei Fratelli Rosselli sostanzialmente, un leggero rialzo può essere già un deterrente per l'automobilista ad arrivare troppo forte, troppo di spinta sulla ciclabile stessa. Quindi mi sentivo anche di... lo avevo già un po' accennato, però non so se è presente questa possibilità”.

Il Presidente DORI: “Grazie, prego Goldoni”.

Il Consigliere GOLDONI: “Volevo fare su due osservazioni: primo a Modena..., siccome sono uno che va parecchio in bicicletta e faccio più o meno mille chilometri all'anno in bicicletta a Modena, quasi tutti in città, ho visto che piste ciclabili ce ne sono secondo me non troppe ma abbastanza, parecchie di queste non sono in buone condizioni, non pessime però... Poi ci sono parecchi scalini, ci sono qualche difficoltà. Purtroppo ci sono questi alberi maledetti, i cosiddetti spacca sassi, che spaccano naturalmente le strade, ma anche le piste ciclabili, quindi molte volte se uno ha una bicicletta e va non ai 10 all'ora ma al 15 all'ora è difficoltoso proprio andare sulle piste ciclabili.

Un'altra cosa: ho visto che in Via Panni hanno fatto quel nuovo..., cioè danno la precedenza nella rotatoria di Via Panni quella nuova fatta un anno fa, un anno è mezzo fa, danno la precedenza alle biciclette. Secondo me, siccome sono così poche, sono pochissime, saranno tre o quattro o cinque a Modena, non è che siano pericolose, certe volte la bicicletta arriva a venti all'ora, attraversa, tu fai il giro, naturalmente con la macchina, secondo me può essere anche pericoloso. Ha la precedenza la bici, però l'automobilista naturalmente, siccome sono poche queste, potrebbe fraintendere e certe volte va avanti. Quindi è una cosa... bisogna stare parecchio attenti.

Sui passaggi pedonali, tipo quello vicino alla stazione dei treni, secondo me sono cose molto interessanti, perché l'automobilista vede sicuramente questi passaggi pedonali. Poi che siano un pochino troppo voluminosi non lo so. Comunque è meglio che siano luminosi, che non ci siano, sicuramente.

Un'altra cosa è che bisogna fare manutenzione alle piste ciclabili, sono anche piccole manutenzioni. Mi sembra che le potrebbero secondo me fare anche gli uffici preposti... il magazzino comunale... gli addetti comunali che secondo me se fosse una squadra di due persone che girano tutti giorni con le segnalazioni dei quartieri, secondo me il 70 - 80% della manutenzione sarebbe fatta all'interno del Comune”.

Il Presidente DORI: “Grazie collega, prego, altri? Assessore prego. Sì, prego”.

Il Consigliere BALLESTRAZZI: “Niente, io sono soddisfatto... faccio fatica sempre a dire soddisfatto... Questa è una battuta. No, sono soddisfatto soprattutto perché con questa interrogazione, poi trasformata in interpellanza,... si è andati molto sul concreto con delle proposte, con delle osservazioni, quindi secondo me è stata utile. Le risposte dell'Assessore e anche le altre dei colleghi, così come le proposte sono secondo me da valutare, da prendere in considerazione e quindi mi auguro che la cosa possa andare avanti così. Aggiungo solo una cosa: io penso di saperlo per mestiere, ma soprattutto perché vado in bicicletta, quando ci sono quei quadri bianchi, quello che va in bicicletta, per quello che ne so io, non si deve fermare. Poi è ovvio che è meglio sempre che guardi a destra e a sinistra, quello è un altro discorso, però la precedenza c'è l'ha, quindi non si dovrebbe fermare ed è invece la macchina che si deve fermare prima e dovrebbe esserci però in quell'incrocio lì, minimo il dare la precedenza, quel triangolo bianco e rosso. Quindi il discorso che lei ha detto, Assessore, sul verificare caso per caso gli incroci perché sennò si mette in pericolo l'incolumità, se ho capito bene, del ciclista, sì... Faccio un passo indietro: è ovvio che ci deve essere sempre la ciclabile, se non c'è la ciclabile il discorso non... Lì se invece c'è la ciclabile e lei dice che sono incroci poco importanti, quindi all'automobilista viene spontaneo andare avanti,

li forse sarà il caso di mettere bene in evidenza il dare la precedenza anche ai ciclisti, prima di arrivare sopra la ciclabile. Però ho capito il discorso e ci sta. A posto, grazie”.

Il Presidente DORI: “Grazie”.

“Prego Assessore SITTA”.

L'Assessore SITTA: “Io parto da quest'ultima considerazione di Ballestrazzi che sicuramente è condivisibile. Io forse non mi sono spiegato bene, dicevo che va valutato caso per caso perché oggettivamente bisogna dare senso anche alle gerarchie degli attraversamenti. Per esempio, in Via Ciro Menotti, per fare un esempio, sarebbe la stessa cosa in Viale Storchi, là dove la ciclabile che c'è su tutta la via Ciro Menotti, interseca tutte le vie laterali, lì è logico dare la precedenza alla ciclabile, chi arriva dalla via secondaria laterale deve avere il suo dare la precedenza e fermarsi. Ovviamente l'attraversamento di Ciro Menotti... è logico in quel caso dare la precedenza, a meno che non ci sia attraversamento semaforico che quindi con le sue fasi dà la precedenza alle auto, perché sarebbe troppo pericoloso in una strada di così forte scorrimento dare la precedenza al ciclista, perché lo metterebbe oggettivamente in una condizione di insicurezza. E' per questo dico che va valutato caso per caso, con un atteggiamento culturale - sono d'accordo con Garagnani - che piano piano dobbiamo modificare e che deve sempre di più tendere a dare la precedenza alla mobilità dolce, al ciclista e ai pedoni.

Qui il nostro Codice della Strada... poi capisco anche il Legislatore perché si fa sempre fatica su queste cose che sono anche molto di buon senso, è molto lasciato al senso di civismo e all'educazione delle persone. Il Codice della Strada dice, quando c'è un attraversamento pedonale, che la precedenza va data al pedone o al ciclista, in questi casi, che si accinge ad attraversare la strada. Su quel “si accinge” le interpretazioni possono essere le più disparate. Nei paesi civili a cui fa riferimento William non ci si pensa neanche, nel senso che quando c'è un pedone o un ciclista sul ciglio della strada è ovvio che si accinge ad attraversare. Qua da noi non è mica così, da noi fino a quando non prova ad attraversare consideriamo che non stia mica attraversando, quindi tendiamo più a schivarlo che a fermarci. Tendiamo più a schivarlo il pedone che passa che a fermarci, è proprio fatto di cultura. Insomma bisogna che da questo punto di vista noi ci abituiamo ad un maggiore rispetto dei ciclisti e dei pedoni e quando uno è sul ciglio della strada è ovvio che si accinge ad attraversare, non è lì per caso, vuole attraversare e l'educazione vorrebbe che ci si fermi e lo si faccia passare. Non è ancora, purtroppo, cosa acquisita e ci vorrà tempo.

Devo dire che là dove abbiamo inserito elementi che potevano sembrare, diciamo così, un po' azzardati, come la rotatoria con la precedenza ai ciclisti, la cosa è andata bene e mi risulta anche dalle statistiche che abbiamo su queste rotatorie che ci sia stato un buon rispetto, abbiamo avuto pochi casi di incidenti e questo lascia sperare che piano piano questo atteggiamento culturale, che ovviamente poi deve essere anche spinto da una modifica nella segnaletica che noi applichiamo lungo le nostre strade, porti a questo risultato.

Rispetto ad Artioli e anche un po' la stessa cosa la diceva Goldoni: è ovvio che bisognerebbe avere una omogeneità di comportamento e di trattamento dei segnali in tutta la città, però quando si incominciano a cambiare le cose si fanno passo dopo passo. Noi abbiamo migliaia di incroci, abbiamo 90 km di ciclabili, è chiaro che man mano che ci mettiamo mano produciamo questo cambiamento. Farlo tutto contemporaneamente è impossibile economicamente ed è impossibile anche tecnicamente. Purtroppo è risultato che c'è una fase di disomogeneità, però piano piano ci andremo a mettere mano e la risolveremo.

La manutenzione, Goldoni, spetta al settore manutenzioni, quindi è già così oggi, è la STM che si occupa della manutenzione delle ciclabili. Un po' lo fanno col proprio personale, e sono interventi più urgenti proprio quando ci sono delle situazioni di pericolo, il grosso della manutenzione viene sempre fatta da terzi attraverso appalti, perché, appunto, abbiamo 90 km da gestire, anche solamente per le ciclabili, oltre gli 800 km di strade, quindi la cosa è molto complessa, è molto costosa e viene gestita attraverso anche un rapporto con le circoscrizioni che tutti gli anni va a definire, in accordo con le circoscrizioni, quali sono le strade che meritano l'intervento prioritario rispetto alle altre. Poi la manutenzione non è mai sufficiente e su questo sono d'accordo.

Sulle piste ciclabili colorate, Olga, stessa cosa: sarebbe simpatico averle tutte colorate, anche qui ovviamente è un problema sempre di costi, la colorazione delle strade è molto costosa. Tra l'altro, forse ho già avuto modo di dirvelo, noi oggi non siamo neanche più messi in condizione dal nuovo Codice della Strada di fare gli attraversamenti colorati, che oggi sono vietati dal Codice della Strada. Perché sono vietati dal Codice della Strada? Anche qui non perché il nostro legislatore all'improvviso è impazzito, è perché le prime sperimentazioni fatte sulle colorazioni hanno portato dei problemi, sono state usate anche in molte parti d'Italia delle vernici sdruciolevoli che hanno causato dalle cadute e quant'altro. Cosa che abbiamo avuto anche noi all'inizio, dopo di che abbiamo trovato i pigmenti giusti e il problema era risolto. Di fronte alla constatazione che c'erano stati tutti questi incidenti e quant'altro il legislatore ha vietato la colorazione. Quindi oggi è possibile fare la colorazione solo se è all'interno dell'asfalto che già utilizzi o del calcestruzzo che fai, quindi bisogna fare asfalti colorati o calcestruzzi colorati già in fase di assemblaggio dei prodotti, che ovviamente viene a costare moltissimo ed è molto più complesso. Quindi è una complicazione. Per cui adesso che ci vedono non fare più attraversamenti colorati diranno: "ma sono diventati matti? Prima li facevano colorati, andava bene, adesso non li fanno più?". Il motivo è questo, che oggi il Codice della Strada li vieta e quindi adesso troveremo altre soluzioni per visualizzare meglio gli attraversamenti pedonali.

Quando c'è brutto tempo e la sera questa sperimentazione che stiamo facendo dei LED credo che sia molto efficace. Ovviamente anche questa è costosa e quindi andrà fatta piano piano, utilizzando gli incroci più pericolosi e quelli che sono da considerare prioritari. Così come è giusto, adesso se ne sono fatti sei o sette per verificare anche effetti collaterali. Il problema forse anche di un eccesso di luminosità ci può essere, quindi bisogna vedere anche come graduare questi LED, che sono molto efficaci come luminosità e sono anche molto efficaci anche dal punto di vista dei costi energetici perché sono a bassissimo consumo, però insomma sono tutti elementi che bisogna sperimentare in questi sei o sette attraversamenti di prova. [...] Questo non lo so, probabilmente no, non sono graduabili perché non hanno potenziometri per graduarli. Sicuramente ci sono LED di diversa intensità che si possono montare, quindi bisognerà fare diverse prove fin quando non si trova quella graduazione giusta.

Rispetto alla segnalazione di Ciro Menotti, lì è uno di quei casi dove, stando al Codice della Strada il ciclista dovrebbe scendere ed attraversare a piedi perché lì non c'è un attraversamento previsto restando in bici, quindi chi fa l'attraversamento in bici non rispetta le norme. Poi è chiaro, lo fanno in tanti perché quando si arriva giù poi si deve andare dall'altra parte su Via Albareto dove c'è il verde. Insomma nessuno scende, si attraversa in bici... però a norma di Codice li bisognerebbe scendere e attraversare a piedi, la regola dovrebbe essere questa, comunque...

Così come sulla questione di Via Vignolese prendo nota della segnalazione e andremo a vedere lì cosa si può fare per migliorare la situazione".

Il Presidente DORI: "Grazie Assessore".

