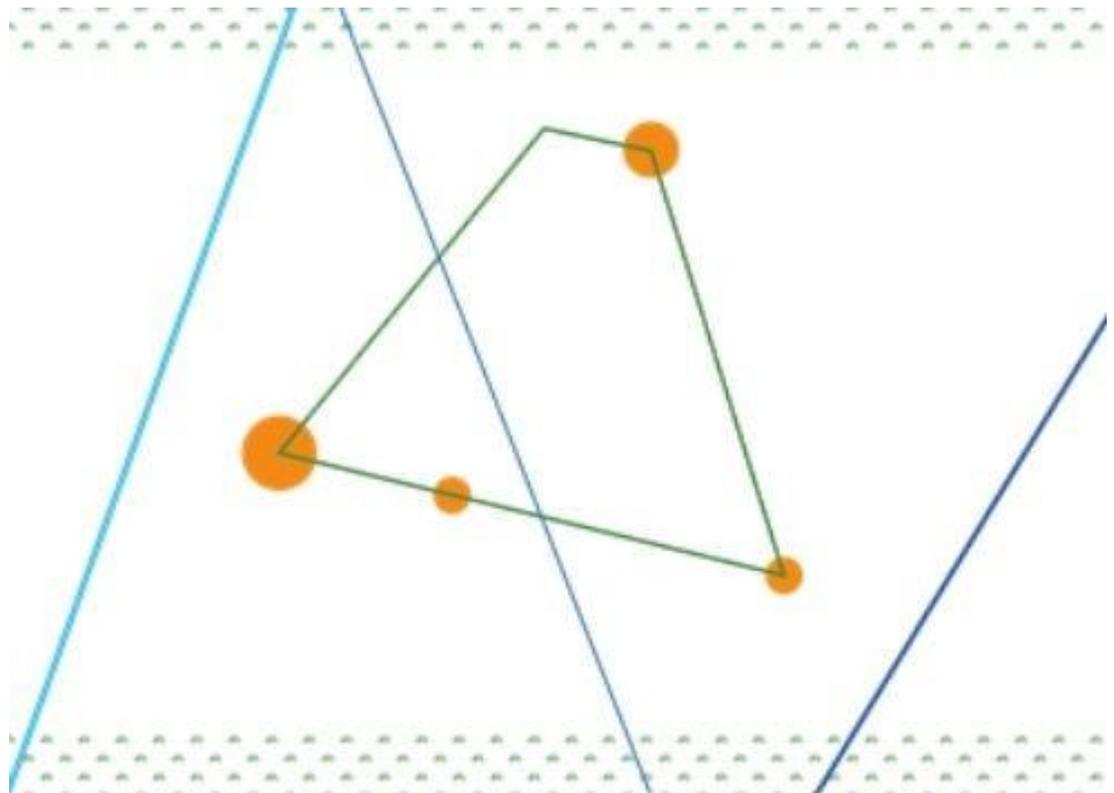
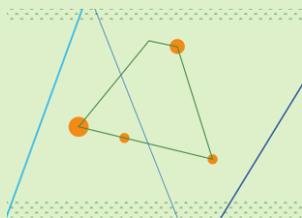




DOCUMENTO TECNICO PER LA PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE



BICIANI DISTRETTO CERAMICO



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



PREMESSA

Con il presente documento si svolge l'analisi tecnica delle osservazioni pervenute durante il periodo di deposito degli elaborati del Biciplan, che andava dal 08/06/2020 all'08/07/2020.

Complessivamente ai quattro comuni sono prevenute 13 osservazioni, oltre ad una osservazione d'ufficio del Comune di Formigine.

Questo documento analizza ogni singola osservazione e, dove presenti, i diversi singoli punti dell'osservazione, riportando:

- gli estremi dell'osservazione, comprensivi del n. di protocollo assegnato dall'ente a cui è pervenuta;
- il parere tecnico di controdeduzione;
- l'indicazione delle modifiche e/o integrazioni al piano richieste dall'eventuale accoglimento delle osservazioni pervenute.

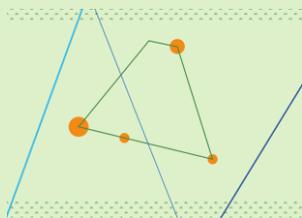
Il giudizio di sintesi sulle singole osservazioni è stato espresso utilizzando le seguenti diciture:

- "accolta" è una osservazione che viene accolta nella sua interezza e implica una modifica agli elaborati del piano;
- "sostanzialmente accolta" è una osservazione che viene accolta in quanto tratta di richieste, indicazioni, suggerimenti, già inclusi nel Biciplan, che non implicano quindi una modifica agli elaborati;
- "parzialmente accolta" è una osservazione che viene accolta in parte: può implicare una modifica agli elaborati del piano, o essere considerata in parte accolta sostanzialmente senza implicare modifica agli elaborati, o essere in parte accolta in quanto proposta che potrà essere valutata in fase di definizione progettuale;
- "non accoglibile" è una osservazione respinta nel merito;
- "non pertinente", è una osservazione avente un oggetto che non fa parte della sfera di competenza e azione del Biciplan.

Di seguito un prospetto di sintesi delle osservazioni e degli esiti della procedura di controdeduzione messa in atto.



N°	Firmatario	Protocollo	Comune	Sintesi controdeduzione
1	E. Zini e altri	16583/2020	Formigine	Parzialmente accolta
2	G. Cuoghi	16893/2020	Formigine	Parzialmente accolta
3	M. Guzzinati e altri	1692/2020	Formigine	Non accoglibile
4	Fratelli d'Italia – circolo di Formigine	16965/2020	Formigine	Parzialmente accolta
5	Fratelli d'Italia – circolo di Sassuolo	20742/2020	Sassuolo	Parzialmente accolta
6	Fratelli d'Italia – Evoluzione Maranello	12717/2020	Maranello	Parzialmente accolta
7	Fratelli d'Italia – circolo di Fiorano Modenese	12487/2020	Fiorano Modenese	Parzialmente accolta
8	Movimento 5 stelle, gruppo consiliare di Formigine	17122/2020	Formigine	Parzialmente accolta
9	Movimento 5 stelle Sassuolo	20536/2020	Sassuolo	Non accoglibile
10	Legambiente	12539/2020 20597/2020 17311/2020	Maranello Sassuolo Formigine	Parzialmente accolta
11	Fiab	11445/2020	Fiorano Modenese	Parzialmente accolta
12	Fiorano bike	12512/2020 17135/2020	Fiorano Modenese Formigine	Parzialmente accolta
13	D. Gandolfi	12522/2020	Fiorano Modenese	Parzialmente accolta
14	Osservazione d'ufficio Comune di Formigine	16734/2020	Formigine	Accolta



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Si rimanda alla lettura del documento per il dettaglio delle singole osservazioni e relative controdeduzioni.

CARATTERI GENERALI

Per chiarezza espositiva si riportano alcune informazioni di carattere generale che accomunano diverse osservazioni.

Il Biciplan non nasce come strumento a sé stante, ma va inteso come piano di settore del PUMS, che i comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo hanno approvato nella primavera del 2019, come stabilito dalla Legge 2/2018. Ad esso si riferisce per quel che riguarda gli obiettivi generali e risponde in particolare agli obiettivi specifici per i quali sono state approntate alcune strategie attuative con relative azioni.

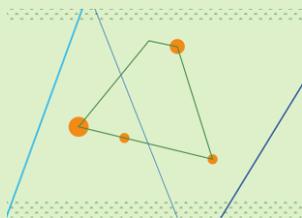
Due delle dieci strategie sulle quali è imperniata la proposta del PUMS sono esplicitamente dedicate alla ciclabilità (strategia G e H), in particolare le azioni proposte per il conseguimento degli obiettivi riguardano sia la pianificazione (Biciplan e PAU), sia la realizzazione e messa in sicurezza delle infrastrutture (rete ciclabile), che il mobility management.

Come specificato nella relazione generale, con il presente strumento le amministrazioni comunali hanno voluto dare avvio ad un lavoro che si propone di approfondire il dettaglio della pianificazione di una rete ciclabile di distretto rispetto alla proposta generale già configurata dal PUMS, demandando ad una fase successiva lo studio di fattibilità che dà avvio al vero e proprio iter progettuale degli interventi e le azioni di promozione della ciclabilità (sistema di segnaletica coordinato, un piano di ciclo posteggi, campagna di comunicazione e marketing della bicicletta ecc.).

Ad oggi tutte e quattro le amministrazioni stanno già procedendo con alcune azioni di promozione della ciclabilità, anche in modo congiunto, come ad esempio i progetti relativi al Bike to Work, la previsione di zone 30 sperimentali, azioni di miglioramento della segnaletica, redazione di progetti di fattibilità di tratti della rete, ecc.

Resta poi inteso che la promozione della ciclabilità risponde trasversalmente anche alle altre strategie del PUMS che puntano a migliorare l'interscambio modale, ridurre il tasso di motorizzazione, a ridurre le emissioni in atmosfera, a migliorare la qualità urbana.

Relativamente all'iter procedurale, la legge 2/2018 definisce il Biciplan come piano di settore del PUMS, senza specificarne l'iter. Per garanzia di trasparenza si è dunque ritenuto di procedere con un iter assimilabile a quello previsto e consigliato dal DM relativo alle linee guida del PUMS (DM 04/08/2017) in cui si prevede un deposito di 30 gg.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Gli assi e l'intera rete ciclabile oggetto di approfondimento nel Biciplan, sono già stati approvati all'interno del PUMS dei quattro comuni. Per quanto il PUMS dei Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo sia stato redatto coerentemente alle indicazioni di piani sovraordinati e comunali quali il PRIT, il PAIR, il PTCP nonché i PSC dei quattro comuni, che sono stati a loro volta sottoposti a procedura di VAS o VALSAT, si è ritenuto necessario, ai fini di garantire una puntuale verifica ambientale degli obiettivi e delle strategie del piano, di sottoporre lo stesso il PUMS a procedura di VAS, avviata nel 2017.

Coerentemente con Linee Guida europee "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", durante la costruzione del quadro diagnostico del PUMS si è svolto un percorso partecipativo articolato in diverse attività, descritte in dettaglio negli elaborati del PUMS.

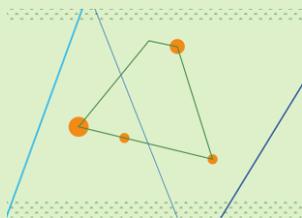
Parallelamente alla costruzione del PUMS è stato elaborato il suo rapporto ambientale, secondo quanto previsto ai sensi dell'art.13 del D.lgs. 152/2006-

In merito agli aspetti ambientali è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti competenti, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale; il piano e il suo rapporto ambientale sono poi stati adottati e depositati per un periodo di 60 gg per raccogliere eventuali osservazioni, per poi arrivare alla predisposizione di un contributo finale (esito di scoping), da parte del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna (autorità competente), trasmesso ai quattro Comuni, con determina dirigenziale n. 11271 del 13/07/2018.

La verifica di assoggettabilità a VAS è normata all'art.12 del D.lgs. 152/2006 (art. modificato dall'art.2, comma 10, D.lgs. n.12/ del 2010) che al comma 6 stabilisce che la verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relativa a modifiche a piani e programmi o a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'art.12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.

Il BiciPlan del Distretto Ceramico è un piano di settore del PUMS, nel quale la programmazione dello sviluppo della ciclabilità nel territorio non si discosta da quella identificata nel PUMS, strumento che è stato sottoposto a procedura di VAS con esito positivo.

Ne consegue che ai sensi dell'art.4, comma 3 della Direttiva 2001/42/CE che rimanda ai commi 3 e 4 dell'art.5 della medesima Direttiva e dell'art.12, comma 6 della D.lgs. 152/2006, gli impatti ambientali del Biciplan risultano già indagati all'interno della Valutazione Ambientale Strategica del Pums che ha, con parere motivato espresso dall'Autorità Competente (Servizio Regionale VIPSA), con D.G.R. n. 393 del 18/03/2019, ottenuto esito positivo.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Resta inteso che ai sensi della normativa vigente, qualora risulti necessario, le amministrazioni precedenti potranno effettuare, nei successivi atti di pianificazione e progettazione di propria competenza di maggior dettaglio, i necessari approfondimenti, in particolare per ciò che concerne gli eventuali interventi che dovessero interessare i Siti di Interesse Comunitario.

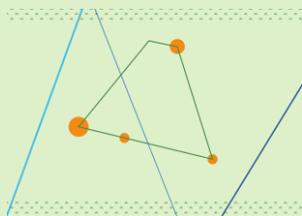
Il percorso-processo partecipativo ha riguardato e coinvolto tutte le fasi di elaborazione del Piano PUMS, comprese le fasi di consultazione dei “soggetti competenti in materia ambientale” al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell’art.13 del D.lgs.152/06.

Il percorso partecipativo è stato strutturato di concerto con le Amministrazioni Comunali in modo da coinvolgere:

- gli stakeholders, o portatori di interesse privilegiati, appartenenti a quattro categorie – le istituzioni, gli attori economici, gli operatori del settore trasporti, gli operatori sociali – coinvolti in un “dialogo strutturato” organizzato in due workshop orientati a produrre una definizione condivisa di un quadro di obiettivi e quindi di un set di strategie attuative, in cui far emergere le sensibilità e le istanze rispetto ai livelli di importanza e priorità da assegnare ai temi strategici;
- i cittadini, attraverso la predisposizione di un questionario on-line con domande sulle abitudini di mobilità e con richieste di giudizio sui diversi modi di trasporto all’interno dell’area del PUMS.

I portatori d’interesse privilegiati sono stati individuati dalle Amministrazioni con l’obiettivo di ottenere un “panel” con una composizione trasversale per sensibilità, competenze e istanze rappresentate. Questo è l’elenco dei soggetti invitati, appartenenti a ognuna delle quattro categorie previamente individuate: istituzioni (Comune di Formigine, Comune di Fiorano Modenese, Comune di Maranello, Comune di Sassuolo, Provincia di Modena, Regione Emilia-Romagna, Comune di Modena), attori economici (Ditta System, Ferrari, LAPAM, CNA, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI, CGIL, CISL, CONFINDUSTRIA CERAMICA), operatori del settore trasporti (aMo, Mobility Manager d’Area, SETA, TPER, FER, Saima Avandero), operatori sociali (ANFFAS, AUSER, ASL - Distretto Sassuolo, Scuole Fiorano – Formigine, Rappresentante Istituti Comprensivi Sassuolo, Rappresentante Scuole Superiori Sassuolo, Legambiente e WWF, FIAB).

La metodologia del “dialogo strutturato”, gestita dai professionisti incaricati, si basa sulla proposizione di alcuni schemi di valutazione dei temi oggetto di lavoro, che sono stati compilati in modo individuale o collettivo dopo un dibattito e un confronto aperto tra i presenti.



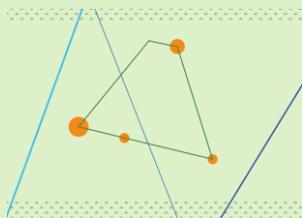
BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Il PUMS è stato oggetto di diverse osservazioni da parte di enti, associazioni e cittadini, a cui sono seguite le relative controdeduzioni, in un percorso di partecipazione e approvazione sviluppatosi nel corso di tre anni, dal 2016 al 2019.

In fase di conclusione del Biciplan è sopraggiunta l'emergenza sanitaria creata dalla diffusione del virus Covid-19. Si è voluto quindi incentivare un giusto grado di flessibilità, già insito nel Biciplan, circa le scelte progettuali senza perdere di vista la necessità di dare una risposta nel breve e lungo termine con una pianificazione che non sia solo di "emergenza". In fase di progettazione potranno essere adottati accorgimenti che terranno in considerazione anche le nuove normative (vedi Decreto rilancio) orientate ad incentivare la mobilità sostenibile, sulla scorta comunque di una pianificazione già ben delineata.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

1. ZINI EMANUELE e altri

Prot. 16583 Comune di Formigine del 06/07/2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

1. MAGRETA FRAZIONE "AMICA DELLA BICI"

PREMESSA

La relazione generale al Biciplan (*Relazione generale_REV02*) ribadisce in premessa (cap 1.2 e 1.3) l'importanza di affiancare alla costruzione di reti ciclabili "(...) azioni e misure "complementari" che costruiscano un'immagine positiva e convincente attorno alla bicicletta con il coinvolgimento di cittadini, operatori economici e attori sociali sul territorio (...)", con attenzione allo sviluppo di una "(...) "mobilità di prossimità", che tipicamente è associata agli spostamenti a piedi e in bicicletta (...) una domanda diversa di utilizzo dello spazio pubblico che nei quartieri potrà portare a ripensare l'organizzazione e regolamentazione delle strade, in modo da riequilibrare la fruizione tra mobilità motorizzata, pedoni e biciclette.

Queste importanti premesse non trovano sviluppo nel Biciplan ma sono rimandati a progetti successivi.

Riteniamo che le azioni culturali ed educative che incidono sulle abitudini dei cittadini debbano essere messe in campo per prime, consapevoli che allo stato attuale la bicicletta è pochissimo utilizzata (R.G. cap 2.1).

Per sviluppare una "mobilità di prossimità", le azioni non devono limitarsi a modificare piccoli stralci della mobilità esistente, ma intervenire con coraggio sull'intero assetto.

PROPOSTE

A. "Magreta zona 30" e "Magreta ciclabile"

Limitare la velocità delle auto in tutta la frazione di Magreta a 30 km/h, con le eccezioni delle direttrici principali via don Franchini, via Mazzacavallo e via Marzaglia. Attrezzare le strade con dissuasori di velocità e cartelli indicatori.

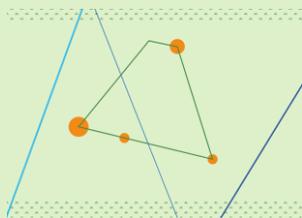
La limitazione di velocità permette di creare corsie ciclabili sicure con la sola segnaletica orizzontale, come previsto dal recente Decreto Rilancio Art.229 comma 3 e ricordato dal Biciplan stesso (cap 1.3).

B. Domeniche in bici

Chiusura dei quartieri centrali alle auto durante i fine settimana, sulla scorta delle "domeniche a piedi" sperimentate in numerose città.

C. "A scuola in bici"

- a. Chiusura delle strade al traffico negli orari di apertura e chiusura delle scuole, in particolare via Don Franchini.
- b. Finanziamento di progetti nelle scuole per educare le nuove generazioni all'uso della bicicletta, alla mobilità sostenibile ed al rispetto dell'ambiente.
- c. Installazione di gabbie portabici antifurto presso le scuole, con accesso privilegiato agli studenti delle scuole medie, con lo scopo di aumentare l'utilizzo della bicicletta e sensibilizzare gli studenti stessi (vedi punto



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



precedente).

2. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI SICURI

PREMESSA

Le frazioni di Magreta, Tabina e Colombarone si sviluppano lungo tre strade trafficate: via don Franchini, via Mazzacavallo e via Marzaglia.

Queste strade sono poco e male attrezzate per ciclisti e pedoni e di fatto limitano fortemente l'attrattività della bicicletta. La frazione di Magreta ha diversi tratti ciclabili a nord e a sud della via don Franchini e potrebbe sviluppare una vocazione alla mobilità dolce, ma la mancanza di sicurezza nell'attraversamento delle vie sopra indicate blocca questo sviluppo. L'unico attraversamento pedonale sicuro con isola pedonale al centro della strada si trova di fronte alla chiesa di Magreta lungo via don Franchini.

PROPOSTE

Creare attraversamenti pedonali sicuri con isola pedonale in punti strategici:

A. Magreta

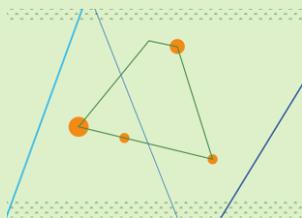
- a. via don Franchini, presso le attuali strisce pedonali vicino all'incrocio con via don Orione. Punto di passaggio per gli studenti.
- b. via don Franchini, presso la fermata dei bus a fianco della rotonda incrocio con via Mazzacavallo. Punto di passaggio per gli studenti.
- c. via Mazzacavallo, presso l'incrocio con via Colombo.
- d. via Ancora, tra quartiere di via Manara e via Secchia, come previsto dalla ciclabile linea 8 (*vedi osservazioni successive*)

B. TABINA

- a. punto da definire

C. COLOMBARONE

- a. punto da definire



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



3. COLLEGAMENTI TRA COLOMBARONE E MAGRETA

PREMESSA

Colombarone è una frazioni carente di servizi ed in cui è difficile usare la bicicletta, per ragioni geografiche e perchè si sviluppa lungo via Marzaglia, pericolosa per i ciclisti.

La frazione ospita l'omonima Oasi, definita dal Biciplan uno dei poli attrattori, pur se di rango inferiore (cap 4.1 e 4.3.4), su cui insistono la ciclabile lungo via Marzaglia, la Ciclabile del Secchia (P.u.m.s. tavola Tavola11.Reteciclabileattuale.Analiscritica), e la progettata Via Verde del Fossa (cap 5.2.3).

La ciclabile lungo via Marzaglia risulta di difficile percorrenza poiché stretta, come riportato dal P.u.m.s (P.u.m.s tavola 11).

Il percorso tra Colombarone e Magreta lungo le strade di campagna ad est di via Marzaglia (via Cà Bonecati, via Bassa, via Gazzuoli) è molto frequentato nel tempo libero, nonostante queste vie risultino pericolose per i ciclisti a causa della velocità delle auto in transito. Sebbene via Cà Bonecati, via Gazzuoli e via Tampellini siano classificate dal P.u.m.s. come vie rurali (P.u.m.s tavola 11) dedicate alla mobilità dolce, questa catalogazione non risponde al vero, a causa dei pericoli sopra citati

PROPOSTE

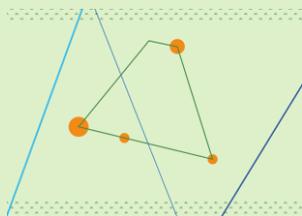
A. Miglioramento della ciclabile esistente lungo via Marzaglia

- a. Allargamento della ciclabile
- b. Limitare la velocità del traffico con dissuasori di velocità

B. Via rurale in via Bassa - via Cà Bonecati

Creazione di una via rurale dedicata alla mobilità dolce lungo via Bassa e via Cà Bonecati, come percorso alternativo tra Colombarone e Magreta e parte di un percorso alternativo tra Colombarone, Magreta e Baggiovara (vedi proposte successive).

- a. Zona limitata a 30 km/h, con dissuasori di velocità, messa in sicurezza del bordo stradale, Illuminazione adeguata.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



4. COLLEGAMENTO TRA MAGRETA E TABINA

PREMESSA

Tra Magreta e l'inizio di Tabina è presente un percorso ciclopedonale, che il P.u.m.s classifica come "adeguato con necessità di piccoli interventi" (P.u.m.s. tavola 11) mentre secondo il Biciplan non può essere catalogato come ciclopedonale.

Il percorso tra Tabina e Magreta è importante anche perché parte del tratto Magreta - Baggiovara/Casinalbo, trattato successivamente.

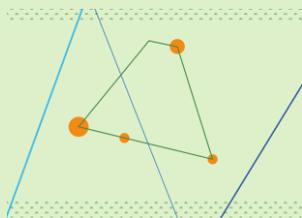
PROPOSTE

A. Adeguamento del percorso ciclopedonale tra Magreta e Tabina

B. Via rurale in via Brenta - via del Casone - via Tommaselli

Via Tommaselli è classificata dal P.u.m.s come via rurale (P.u.m.s. tavola 11) adatta alla mobilità dolce. Pur mancando di illuminazione adeguata gode di un traffico auto molto basso. Via del Casone è una strada bianca praticamente senza traffico auto. Tra via del Casone e via Brenta è presente uno stradello rurale.

Con una spesa contenuta è possibile creare una via ciclopedonale mista (via verde / via rurale), sicura ed alternativa alla via don Franchini.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



5. COLLEGAMENTO TRA COLOMBARONE, MAGRETA, TABINA E BAGGIOVARA

PREMESSA

L'analisi del flusso veicolare riportate nel P.u.m.s. e riprese nel Biciplan indicano una forte prevalenza del traffico intra-distrettuale e una bassa incidenza del traffico in entrata ed uscita dal distretto ceramico, soprattutto per quanto riguarda la mobilità dolce.

Pur accettando metodologia e risultati a livello macroscopico, affermiamo che questa analisi non permette di valutare alcune specificità, tra cui la situazione del traffico nella direttrice est-ovest Magreta - Baggiovara/Casinalbo lungo via don Franchini/strada Cavezzo/via Sant'Ambrogio.

Queste strade particolarmente pericolose per i ciclisti sono percorsa in bicicletta o a piedi:

- da dipendenti della azienda Agricola Tre Valli (ex macello Montorsi), a tutte le ore, tra Magreta e Casinalbo/Baggiovara, mancando un effettivo trasporto pubblico.
- da studenti, tra Tabina e Magreta, negli orari di trasporto scolastico

Tra Magreta e l'inizio di Tabina è presente un percorso ciclopedonale non conforme (*vedi osservazioni precedenti*). Tra Tabina e Casinalbo non c'è alcun percorso ciclopedonale. Il P.u.m.s. non prevede alcun tipo di intervento su questa tratta.

Poiché tra gli obiettivi strategici del piano c'è quello di "aumentare il numero di spostamenti casa-scuola a piedi o in bicicletta" (*cap 1.1*) dando priorità alle connessioni tra i nodi intermodali tra cui Casinalbo/via Giardini (*cap 4.1*), da cui passano le linee di trasporto pubblico su ferro e su ruota, risulta di difficile comprensione la totale assenza di progetti su questo asse.

PROPOSTE

A. Via rurale in via Viazza - Tampellini - via Tommaselli

La creazione di una via rurale adatta alla mobilità dolce tra Magreta zona Campi Macri e Baggiovara è una alternativa a via don Franchini per permettere gli spostamenti tra Magreta ed i nodi intermodali della via Giardini (*vedi immagine successiva*).

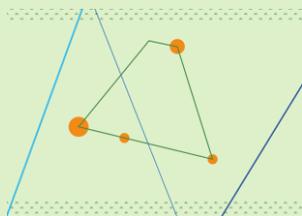
Il percorso può raccogliere deviazioni per Colombarone (via Gazzuoli - via Cà Bonecati) e Tabina (via Malaparte - via verde) (*vedi immagini successive*)

Via Tampellini è catalogata come via rurale nel P.u.m.s (*P.u.m.s tavola 11*) ma non è sicura per ciclisti, a causa della mancanza di illuminazione, mancanza di dissuasori di velocità, carreggiata stretta.

Si propone di mettere in sicurezza il percorso creando una limitazione a 30 km/h e attrezzando con illuminazione e dissuasori di velocità.

Esistono alcune criticità:

- attraversamento per un breve tratto di via Corletto
- il tratto finale di via Tampellini e strada Cavezzo si trovano nel comune di Modena
- il cavalcavia di strada Cavezzo è pericoloso e si trova nel comune di Modena



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



B. Ciclabile tra Tabina e strada Cavezzo

Prolungare la ciclabile tra Magreta e Tabina, lungo via don Franchini, fino al bivio tra strada Cavezzo e via Sant'Ambrogio. Da quel punto il traffico pesante può continuare come ora sua via Sant'Ambrogio, mentre il traffico ciclopedonale può proseguire per strada Cavezzo, opportunamente attrezzata come via rurale.

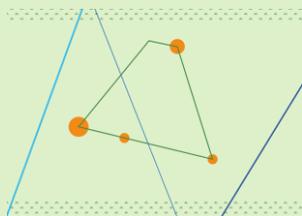
C. Sicurezza per i dipendenti Agricola Tre Valli

Il traffico ciclopedonale tra Magreta e Casinalbo/Baggiovara è in larga parte dovuto a dipendenti della azienda Agricola Tre Valli (ex macello Montorsi). Questa azienda occupa un numero elevato di persone, in parte di origine extracomunitaria, a bassa istruzione e basso reddito. Questi fattori che incidono nella dotazione spesso inadeguata di dispositivi di protezione (casco, giubbotto catarifrangente, fanali e luci di posizione della bicicletta).

Si chiede che il Biciplan contempli azioni proattive dell'amministrazione comunale verso l'azienda, per dotare i dipendenti di dispositivi adeguati.

D. Asse viario via Mazzacavallo - via Ancora

La soluzione del conflitto tra mobilità dolce e traffico pesante per Magreta passa per la creazione di un nuovo asse viario tra via Mazzacavallo, altezza macello, e via Ancora, già studiato dalle amministrazioni comunali di Formigine.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



6. CICLABILE MAGRETA - SAN MICHELE DEI MUCCHIETTI

PREMESSA

Il progetto di via ciclopedonale tra Magreta e San Michele dei Mucchietti, che permette di collegare Magreta a Ponte Fossa e a diversi quartieri industriali di Sassuolo, è di fondamentale importanza per la frazione per permettere gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta.

Secondo il Biciplan (*Allegato A Assiciclabilità di progetto Schede di progetto Linea 7 MAGRETA - SANMICHELE pag. 198*) "(...) Raggiunto il limite sud del centro abitato di Magreta, via Fossa può essere utilizzata come strada a basso traffico, dove il transito delle biciclette può avvenire in maniera promiscua (...)" e non necessita di interventi.

Contestiamo la correttezza di questa analisi. Il tratto in questione risulta molto pericoloso per i ciclisti, per la velocità delle auto, la mancanza di vie di fuga da entrambi i lati della strada e la mancanza di illuminazione che rende il percorso ancora più pericoloso nelle ore serali e quindi per gli spostamenti casa-lavoro.

PROPOSTE

A. "Via Fossa Zona 30" e "Via Fossa ciclabile"

Attrezzare via Fossa perché sia realmente percorribile dalle bici, con la limitazione a 30 km/h, dissuasori di velocità ed illuminazione adeguata.

Si propone di rendere via Fossa strada a senso unico utilizzando una corsia come via ciclabile con la sola segnaletica orizzontale, come previsto dal recente Decreto Rilancio Art.229 comma 3 e ricordato dal Biciplan stesso (*cap 1.3*).

Questo progetto può essere ottenuto gradualmente, applicandolo in una prima fase durante i fine settimana (*vedi proposta "Domeniche in bici"*)

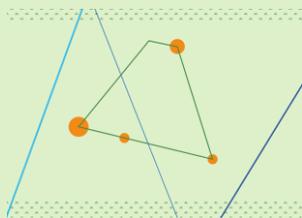
B. Alternativa ciclabile verde lungo torrente Fossa

Si propone di attrezzare una via verde lungo il torrente Fossa, prevista dal Biciplan (*cap 5.2.3*), nel tratto tra le nuove sedi scout, servite da ciclabile, ed il borgo San Gaetano, come alternativa sicura a parte di via Fossa.

C. Percorso alternativo a via Regina Pacis

Si propone di utilizzare un percorso in parte parallelo a via Regina Pacis, passando per via Frati di Sotto, per motivi di sicurezza e velocità di realizzazione.

Sicurezza, in quanto meno trafficato. Velocità di realizzazione, in quanto può essere realizzato in parte come via rurale attrezzata, in parte sfruttare ciclabili già esistenti, abbassando i costi di realizzazione.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



7. ATTRAVERSAMENTO CICLABILE DI VIA ANCORA

PREMESSA

Il tratto finale della progettata ciclabile da Colombaro a Magreta prevede l'attraversamento di via Ancora in corrispondenza dell'incrocio con via Manara (vedi Tavola04b.Reteciclabilediprogetto.Formigine.Scala12.500_compressed, AllegatoA.AssiciclabilediprogettoSchedediprogetto.Linea8-MAGRETA-COLOMBARO)

Il punto risulta ancora molto vicino alla curva, le auto mantengono una velocità molto elevata, la mancanza di visibilità rende l'attraversamento molto pericoloso.

I tratti della ciclabile a monte e a valle dell'attraversamento ciclabile sono catalogati come percorribili in sicurezza dalle biciclette (vedi AllegatoA(..)Linea8), senza bisogno di grossi interventi. Nella pratica, questo attraversamento permetterebbe di utilizzare la ciclabile del Secchia sia per cicloturismo che per recarsi al lavoro o a scuola nei quartieri di Sassuolo Ovest, almeno in alcuni periodi dell'anno.

Coerentemente con queste osservazioni, il Biciplan assegna un buon livello di priorità al tratto Secchia - Magreta Sud (*Relazione generale_REV02 cap 6.2*). Considerando i risultati che si possono ottenere con la sola costruzione di questo attraversamento pedonale, la priorità di questo attraversamento risulta ancora più alta.

PROPOSTE

A. Attraversamento pedonale sicuro

Garantire un livello accettabile di sicurezza con una o più delle seguenti azioni:

- a. Dissuasori di velocità in entrambe le corsie di via Ancora
- b. Isola pedonale al centro della strada
- c. Spostare il punto di attraversamento più lontano dalla curva, ad es. all'altezza di via Lamarmora

B. Tempi di realizzazione

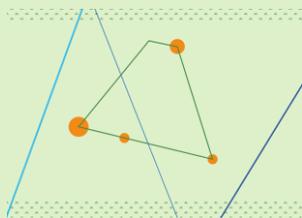
Svincolare la costruzione dell'attraversamento pedonale dal resto del progetto della ciclabile linea 8 Magreta - Colombaro e/o attuarlo in via prioritaria.

CONTRODEDUZIONE

L'osservazione è stata redatta per punti in cui vengono declinate diverse proposte:

Punto 1. Magreta frazione "amica della Bici":

Come chiarito nella relazione generale, con il presente strumento le amministrazioni comunali hanno voluto dare avvio ad un lavoro che si propone di approfondire il dettaglio della pianificazione di una rete ciclabile di distretto rispetto alla proposta generale già configurata dal PUMS, demandando ad una fase successiva lo studio di fattibilità che dà avvio al vero e proprio iter progettuale degli interventi e le azioni di promozione della ciclabilità (sistema di segnaletica coordinato, un piano di ciclo posteggi, campagna di comunicazione e marketing della bicicletta ecc.).



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Ad oggi tutte e quattro le amministrazioni stanno già procedendo con alcune azioni di promozione della ciclabilità anche in modo congiunto, come ad esempio i progetti relativi al Bike to Work, la previsione di zone 30 sperimentali, il miglioramento della segnaletica.

A: Magreta zona 30 e Magreta Ciclabile

Le zone 30 sono già state prefigurate nel PUMS e saranno oggetto di pianificazione nel PGTU di prossima redazione del Comune di Formigine. L'amministrazione anticiperà in parte nei prossimi mesi la realizzazione di alcune zone 30. Le novità normative introdotte dal Decreto rilancio saranno tenute in considerazione in fase di progettazione.

B: domeniche in bici e punto C: a scuola in bici

Tali azioni potranno essere oggetto di studio e valutazione nella fase successiva precedentemente descritta di promozione della ciclabilità.

2. Attraversamenti pedonali sicuri

Pur comprendendo le necessità espresse, tali interventi saranno valutati e pianificati nel PGTU.

3. Collegamenti tra Colombarone e Magreta

A. Miglioramento della ciclabile esistente lungo via Marzaglia.

Il Biciplan si limita all'analisi di dettaglio dei soli assi ciclabili, gli interventi proposti saranno comunque valutati nell'ambito delle future progettazioni/pianificazioni.

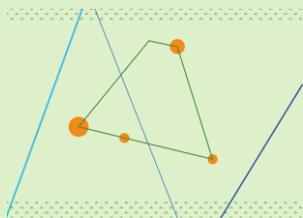
B. Creazione via rurale in via Bassa – via Ca Bonecati

Il Biciplan si limita all'analisi di dettaglio dei soli assi ciclabili, gli interventi proposti saranno comunque valutati nell'ambito delle future progettazioni/pianificazioni della mobilità sostenibile, si precisa inoltre che la legge 2/2018 include nella definizione di itinerari ciclabili le vie verdi ciclabili, le strade a basso traffico o senza traffico, le strade 30, ecc., per chiarezza cartografica nelle planimetrie sono stati indicati i precorsi di questa tipologia necessari a completare gli assi individuati.

4. Collegamento tra Magreta e Tabina

Punto A

Nell'analisi più dettagliata del Biciplan il percorso di collegamento tra Magreta e Tabina è ritenuto un percorso protetto, che, come anticipato nel Pums, richiederebbe una difficile azione di miglioramento/ampliamento per garantire una fruizione ottimale da ciclisti e pedoni. A valle dell'approvazione del Biciplan potranno eventualmente essere verificate le possibilità di lavorare con le soluzioni tecniche introdotte dal Decreto Semplificazioni. Il Biciplan si limita all'analisi di dettaglio dei soli assi ciclabili, gli interventi proposti saranno comunque valutati nell'ambito delle future progettazioni/pianificazioni. Si ribadisce quanto espresso nel punto precedente relativamente agli itinerari ciclabili.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Punto B

Come già evidenziato dalla stessa osservazione, le strade indicate sono sterrate e descrivono un itinerario piuttosto defilato rispetto all'asse di connessione principale, che, eventualmente, potrebbe risultare utile più per lo svago e il tempo libero che non per quegli spostamenti quotidiani di tipo sistematico su cui si concentra l'azione del Biciplan. Il Biciplan si limita all'analisi di dettaglio dei soli assi ciclabili, gli interventi proposti saranno comunque valutati nell'ambito delle future progettazioni/pianificazioni. Si ribadisce quanto espresso nel punto precedente relativamente agli itinerari ciclabili.

5. Collegamento tra Colombarone, Magreta, Tabina e Baggiovara,

Anche in questo caso si ribadisce quanto precedentemente affermato relativamente agli itinerari ciclabili e alla scelta dello strumento sullo studio più specifico degli assi individuati. Per quanto riguarda i punti A e B, parte dell'itinerario proposto si sviluppa comunque in territorio del Comune di Modena, e quindi fuori dai limiti di competenza del Biciplan.

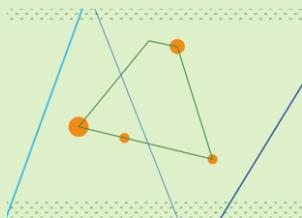
6. Magreta – San Michele dei Mucchietti

Attraverso successivi strumenti di pianificazione e progettazione si valuteranno gli accorgimenti necessari per utilizzare il percorso pianificato in modo sicuro. Gli interventi proposti e le possibili alternative saranno poi valutate in fase di attuazione dei progetti.

7. Attraversamento ciclabile di via Ancora

Gli interventi proposti saranno comunque valutati in una fase successiva nell'ambito delle future progettazioni.

L'osservazione si ritiene parzialmente accolta pur non producendo modifiche agli elaborati, perché alcune proposte sono già previste dallo strumento o demandate alla fase di definizione progettuale.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



2. CUOGHI GIANLUCA

Prot. 16893 Comune di Formigine del 08/07/2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

sono a scrivere osservazioni in merito al progetto di riqualificazione delle piste ciclabili del distretto ceramico: mi fa piacere notare che finalmente ci sia stato un coordinamento tra i 4 comuni per tale organizzazione.

Infatti da molti anni pratico il ciclismo come hobby sportivo, e ne sono promotore agli alunni delle mie classi a scuola, ma, nel pedalare, ho sempre notato che se a Formigine ci siamo rivelati virtuosi nel distribuire una rete di ciclabili abbastanza completa, sono molto carenti i proseguimenti di tali percorsi nei comuni limitrofi. Tale carenza si è manifestata anche nella realizzazione delle pregevoli iniziative denominate "Bellezze in Bicicletta", dove ho anche collaborato come volontario, nelle quali il collegamento Maranello-Formigine e Sassuolo-Formigine si sono rivelati a tratti complicati e farrinosi e pericolosi soprattutto negli attraversamenti di strade trafficate.

Lo scopo col quale si dovrebbe lavorare (lo dico da genitore oltre che da insegnante) dovrebbe essere quello di garantire transito sicuro eventualmente anche a gruppi di ragazzi, che potrebbero così dedicare un po' di tempo ad una salutare attività fisica, in relativa sicurezza, senza l'apprensione di noi adulti, responsabili della loro incolumità.

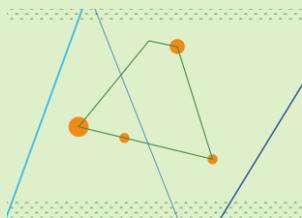
Per esempio, in età adolescenziale tutti noi Formiginesi abbiamo cercato di raggiungere le Salse di Nirano come meta per una passeggiata estiva tra amici, cosa che oggi non mi sento di consigliare a mio figlio adolescente!

Oggi solo il Secchia e il Tiepido, nei punti di appartenenza al nostro comune, sono raggiungibili in sicurezza, ma non le altre emergenze naturalistiche e panoramiche della prima collina Modenese.

Darei priorità assoluta ai seguenti collegamenti che restano incompleti e a tratti pericolosi:

- verso la riserva naturale delle Salse di Nirano,
- il Santuario di Fiorano Modenese,
- la pista e la Galleria Ferrari,
- eventualmente il polo scolastico di Sassuolo
- la ciclabile Formigine - Ospedale Baggiovara - Modena.

Considerando che la valle del Torrente Fossa resta di notevole interesse ciclistico, con le innumerevoli mete che può offrire, resta per noi Formiginesi complicato attraversare il territorio delle industrie ceramiche in sicurezza, soprattutto nei giorni feriali dove il ciglio destro delle sedi stradali sono occupate da file di autotreni in attesa del carico: l'unico percorso attualmente quasi completo è quello della Via CANALETTO grazie alle ciclabili garantite, ma incomplete, dalla Atlas Concorde; il resto del percorso resta piuttosto



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



pericoloso fino a Spezzano, senza tralasciare l'altrettanto pericoloso attraversamento della circinnvallazione. Gli interventi su queste tratte sono, a mio avviso, di priorità assoluta.

Ho visto i diversi progetti: interessante il progetto di attraversamento della Pedemontana con sottopasso dedicato sulla direttrice via 4 passi - Cameazzo - Spezzano, molto meno trafficate di Ubersetto e Via Canaletto. Sarebbe magari auspicabile per queste tratte (soprattutto pe il bypass di via Canaletto a Spezzano) un percorso ciclabile con attraversamento della campagna e delle Industrie Ceramiche in sede propria.

Infine so che c'è il progetto di completare la ciclabile su via Giardini verso Maranello: auspico che Fiorano si dedichi a fare la sua parte sul tratto Ubersetto-ponte Pedemontana, forse RICAVABILE SU SEDE PROPRIA SEPARATA DALLA CARREGGIATA di Via Giardini.

Tra Formigine e Ubersetto esiste già una ciclabile, lontana dal traffico della Via Giardini, sulla vecchia Via Stradella, che dovrebbe essere presa ad esempio di percorso salubre e lontano dai pericoli di carreggiate trafficate e attraversamenti pericolosi.

Sono altresì a richiedere che vengano predisposte barriere per i varchi di ingresso alle ciclabili non troppo complicate e/o pericolose (come quelle davanti alla Ceramica Fondovalle a Ubersetto) perché rendono le ciclabili impraticabili: i ciclisti le evitano, scartando l'ingresso in modo repentino e ingombrando pericolosamente la carreggiata stradale!

In un tempo in cui lo stato ci invita all'acquisto e all'uso di biciclette sarebbe auspicabile permetterne l'uso ai ragazzi che, non avendo l'età per la guida di altri mezzi, sono costretti all'uso del velocipede: ne nascerebbe un'abitudine che potrebbe durare anche in età adulta!

Ecco perché sono a suggerire l'importanza di rendere sicuri e ciclabili percorsi che da Formigine vadano verso le scuole Superiori di Sassuolo e Modena.

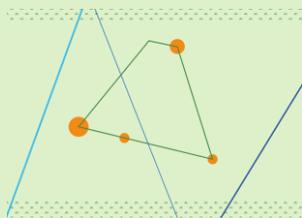
Un percorso che collegasse queste due mete in campagna, lontano dal traffico come sulla sede della ferrovia (o parallelo ad esso) sarebbe un'idea grandiosa per noi genitori!

VERSO MODENA:

Ricordo già in una commissione ambientale del 2008 di aver fatto notare

- la necessità di un collegamento ciclabile su via Giardini verso Modena,

dove nel tratto davanti alla ex-Terim si è costretti a passare sulla Via Giardini molto trafficata, mentre il tratto finale di Via Vedriani, pur non troppo trafficato è piuttosto stretto. Si vagheggiava anche allora di un ponte o sottopasso ferroviario per raggiungere il sistema ciclabile dell'Ospedale, ma mai realizzato!



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



- Anche il polo scolastico Leonardo da Vinci potrebbe un giorno essere meta per una pista ciclabile che però deve essere concordata, anche questa, con Modena e non con il Distretto.

La direttrice "Stradello Bastogi - Riva - Via Formigina" potrebbe essere già una traccia per ricavare una sede separata per una pista ciclabile su strada già poco trafficata.

Infine sono a chiedere con chiarezza le date di consegna dei lavori e le priorità che avete dato al lavoro sulle diverse tratte leggibili sul BICIPLAN.

L'arco temporale 2020 - 2025 mi sembra un po' vago.

CONTRODEDUZIONE

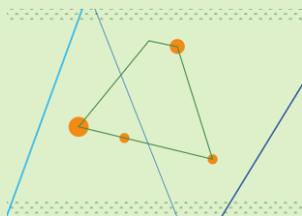
Il Biciplan è uno strumento di pianificazione a medio e lungo termine che intende dare delle indicazioni delle priorità di intervento alle amministrazioni coinvolte, ma la realizzazione puntuale degli interventi saranno legati alle disponibilità di bilancio, ai finanziamenti, agli accordi con i privati, dei singoli quattro comuni che lo hanno redatto.

Il Biciplan inoltre non entra nel merito della progettazione di dettaglio delle piste ciclabili, fase in cui saranno presi in considerazione accorgimenti puntuali su barriere, varchi di ingresso ecc.

Relativamente alle località indicate come punti di interesse da raggiungere, sono interessati da collegamenti ciclabili all'interno del Biciplan: lo dimostrano i recenti lavori in corso nel centro di Fiorano Modenese nei pressi del Santuario, e, per il collegamento alle Salse di Nirano, la classificazione di Via Fiandri come "Strada a basso traffico", con l'area residenziale in prossimità dell'inizio della strada classificata come "isola ambientale", al fine di creare i presupposti per la programmazione di "Zona 30".

In riferimento alla ciclabile Formigine-Baggiovara, sulla base di apposita convenzione stipulata con il Comune di Modena, il comune di Formigine sta provvedendo alla progettazione della ciclabile (non rappresentata nella cartografia del Biciplan, perché ubicata al di fuori del confine comunale), la provincia di Modena affianca e coordina gli interventi dei vari comuni su questo particolare asse di collegamento. Il percorso ciclabile dei Miti è un progetto per il quale il Biciplan assegna priorità alta. Provincia di Modena e Comuni interessati stanno pertanto già lavorando alla progettazione di alcuni tratti di connessione a quelli esistenti. La Provincia di Modena sta predisponendo il progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto compreso tra il cavalcavia sulla Pedemontana (dove arriva il percorso di recente realizzato dal Comune di Maranello) e Ubersetto. Il Comune di Formigine sta lavorando alla progettazione del tratto tra via Stradella e via Quattro Passi lungo la via Giardini.

Per quanto riguarda il collegamento del comune di Formigine con l'area industriale del comune di Fiorano Modenese, è garantito dalla "linea 5 Fiorano – Formigine": la



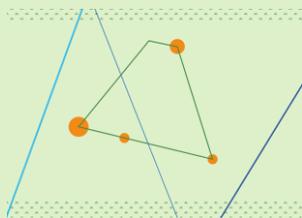
BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



realizzazione, ad oggi già in fase di costruzione, della tangenziale Sud di Formigine, dovrebbe portare un alleggerimento del traffico veicolare sull'asta viaria in questione, che pertanto, con un semplice e veloce intervento di adeguata regolamentazione del traffico, potrebbe poi consentire la percorrenza ciclabile in sicurezza.

L'osservazione si ritiene parzialmente accolta pur non producendo modifiche agli elaborati perché varie necessità descritte sono già state indicate nel Biciplan.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



3. GUZZINATI e altri

Prot. gen.16920 del 08/07/2020 del Comune di Formigine

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

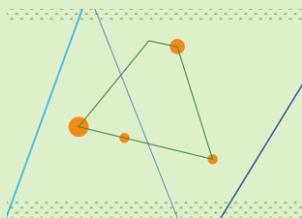
Premesso che:

- Le Osservazioni in oggetto sono il frutto del confronto tra vari cittadini tutti attualmente residenti nelle zone presso cui si propongono le modifiche presentate in questo documento (Via per Sassuolo,.....);
- Tutti i cittadini proponenti sono concordi nel riconoscere l'importanza del progetto "Biciplan" per implementare e collegare le varie zone sia a livello comunale che distrettuale: il progetto presentato sembra infatti fondamentale per incentivare e rendere più sicura la mobilità sostenibile;
- I cittadini proponenti condividono ampiamente l'idea di fondo del Biciplan, ovvero quella di offrire una rete ciclabile "*continua e funzionale a raggiungere i principali servizi e poli attrattori, con particolare attenzione ai percorsi da e verso le scuole e i luoghi del lavoro*" (PUMS, Strategia G6 – Implementazione della Rete Ciclabile);

Considerando tali premesse, i cittadini sottoscrittori propongono alcune osservazioni al Biciplan ad oggi adottato, al fine di migliorare ulteriormente i collegamenti tra le vie ciclabili proposte e predisporre in questo modo le basi per una più diretta e completa fruibilità delle ciclabili stesse. Crediamo infatti che un concreto e assiduo uso delle vie ciclabili dipende in larga misura dall'accessibilità delle stesse e dalla loro possibilità di collegare nel modo più veloce e sicuro possibile le varie zone di interesse sia intra che inter-comunali.

Con l'intento quindi di aumentare ulteriormente l'alto valore aggiunto che il progetto Biciplan già conferisce al tema della mobilità sostenibile, si propongono le seguenti osservazioni al Biciplan:

- 1) Previsione di un collegamento ciclabile tra il percorso ciclabile già presente presso il parco "Villa Emma" (sito in via Villa Emma, Formigine) e la ciclabile (non ancora esistente ma a progetto) adiacente alla "Tangenziale sud" in fase di realizzazione.
Posto infatti che tutto il quartiere residenziale sito tra la via Per Sassuolo-Via Ghiarola- Via Grandi subirà notevoli modifiche alla viabilità sia ciclabile che automobilistica al termine della realizzazione dell'infrastruttura "tangenziale sud", si osserva che i residenti del suddetto quartiere sarebbero fortemente scoraggiati all'utilizzo della ciclabile adiacente alla



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



tangenziale sud, (che sarebbe tra l'altro molto utile per facilitare gli spostamenti casa-lavoro per chi deve raggiungere Maranello o la zona sud di Formigine) in quanto non facilmente accessibile, poiché posta sul lato ovest, ovvero il lato opposto rispetto allo sviluppo del quartiere residenziale. Nel particolare, si sottolinea che partendo da via per Sassuolo in bicicletta si dovrebbero percorrere circa 2 km per raggiungere l'incrocio con la rotonda in fase di realizzazione tra via Ghiarola e via Prampolini attraverso le vie ciclabili ad oggi presenti (anche in fase di progetto) sul Biciplan; un collegamento più diretto con la ciclabile adiacente alla tangenziale in opera permetterebbe invece di raggiungere la zona sud del territorio comunale con un collegamento molto più diretto (circa 200 m), corto e accessibile, e di conseguenza molto più utilizzabile (vedi Figura 1). Per realizzare tale collegamento si propone di creare un passaggio tra il parco Villa Emma e la strada bianca già presente (vedi dettaglio della Figura 1, Freccia a sx), per poi creare un collegamento con passaggio sopraelevato alla tangenziale per arrivare alla ciclabile già in previsione dal Biciplan.

Figura 1: A sinistra il Biciplan, a destra l'osservazione proposta: introduzione di un collegamento diretto tra la ciclabile del parco "Villa Emma" e la ciclabile, ancora in fase di progetto, adiacente alla tangenziale sud.

- 2) Previsione (se non già previsto) di un collegamento pedonale /ciclabile tra il punto di termine di via per Sassuolo, ovvero tra il punto in cui essa verrà chiusa al traffico automobilistico, come deducibile dalla tavola 04b, con la ciclabile a progetto nei pressi dell'incrocio tra la rotonda di via per Sassuolo e la nuova tangenziale (Figura 2);

Figura 2: incrocio tra il punto di chiusura al traffico di via per Sassuolo e la ciclabile già presente in progetto sul Biciplan: previsione di un'apertura ciclo-pedonale di collegamento.

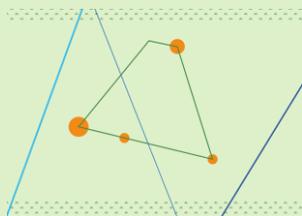
- 3) Considerare l'eventuale possibilità di completare il percorso pedonale e ciclabile (indicato dalla freccia nella Figura 3), ad oggi senza uscita, il cui ingresso è accessibile dalla ciclabile già esistente tra via Grandi e via Baschieri, collegandolo con via per Sassuolo, come indicato nella figura 3. Completare tale percorso e creare il collegamento pedonale /ciclabile con la via per Sassuolo permetterebbe di finalizzare l'uso di un'opera ad oggi non utilizzata perché "vicolo cieco"; oltre che migliorare la ciclovibilità tra il quartiere residenziale "Piazza Roma" (e limitrofi) con le ciclabili in parte presenti e in parte a progetto che conducono ad uno dei punti principali di accesso alle scuole medie A. Fiori.

Figura 3: la freccia gialla indica la via pedonale/ciclabile ad oggi presente con accesso da via Baschieri. La linea gialla indica la proposta di collegamento/completamento di tale percorso con una delle arterie principali della viabilità formiginese a ridosso del Centro storico.

CONTRODEDUZIONE

L'osservazione è redatta per punti, si riportano di seguito le singole risposte:

Punto 1: collegamento ciclabile tra percorso esistente presso il parco Villa Emma e la ciclabile adiacente alla tangenziale



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Come rilevato nella descrizione, il percorso proposto prevede l'attraversamento di proprietà private rurali e prevede un complesso e costoso collegamento sopraelevato alla ciclabile in fase di realizzazione, si è scelto quindi di procedere sfruttando in parte i percorsi già esistenti cercando di ottimizzare le risorse economiche. Dopo la costruzione della tangenziale il traffico presente su via per Sassuolo diminuirà in modo significativo tanto da permettere la percorrenza anche ad uso promiscuo e da considerarle strada a basso traffico.

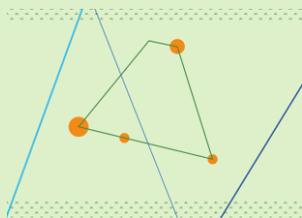
Punto 2: collegamento tra via per Sassuolo, con la ciclabile in progetto

Il tratto di strada di via per Sassuolo (fino alla chiusura del PL), diventerà una strada a fondo chiuso a servizio delle abitazioni presenti e quindi a basso traffico percorribile anche in bici.

Punto 3: Percorso lungo il canale tombinato

Il percorso proposto prevede il passaggio lungo il canale tombinato e proprietà private, ad oggi esiste già un percorso alternativo con percorsi ciclabili esistenti.

L'osservazione si ritiene non accoglibile.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



4. FRATELLI D'ITALIA CIRCOLO DI FORMIGINE

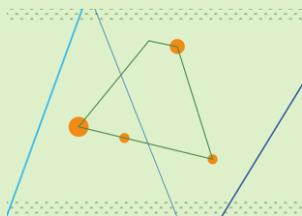
Prot. 16965 Comune di Formigine del 08/07/2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Innanzitutto, occorre precisare che un piano per la mobilità ciclabile non può nascere in modo avulso e scollegato da una generale riorganizzazione, del traffico, dei parcheggi e dei modi e tempi di vita della città, che dovrebbe riguardare anche per le attività lavorative, così come previsto per la riapertura delle scuole, una distribuzione degli orari di inizio e fine lavoro, al fine di ridurre le concentrazioni nelle ore di punta. Serve inoltre considerare che la mobilità con autoveicoli e con velocipedi hanno necessità diverse, le quali non si soddisfano togliendo un po' di spazio alle auto per realizzare una pista ciclabile; anzi, questa tipologia d'intervento genera solitamente disservizi sia nei confronti di chi usa l'auto, sia di chi preferisce la bicicletta. Se gli automobilisti, infatti, richiedono percorsi veloci o comunque scorrevoli, senza tante fermate e ripartenze, e sono per questo disposti a percorrere qualche centinaio di metri in più, le biciclette richiedono percorsi brevi, diretti, sicuri che evitino dislivelli non legati alla morfologia del terreno, possibilmente ombreggiati; ne consegue che per realizzare una rete ciclabile, tutta la viabilità debba essere riconsiderata, creando direttrici di collegamento veloci per le auto (Circonvallazione di Sassuolo, Circondariale di Fiorano, Pedemontana, ecc.), strade di attraversamento e collegamento con i vari quartieri col limite dei centri urbani di 50 Km/h e strade rionali/residenziali o del centro cittadino classificate a "zona 30". In questo modo si ottiene il doppio effetto di avere da subito un ampio numero di vie percorribili in bicicletta in sicurezza e comfort e di limitare il traffico veicolare da attraversamento (cioè non finalizzato al raggiungimento di quei luoghi) nei quartieri residenziali o in centro.

Oltre a queste osservazioni di carattere generale nello specifico del piano proposto:

1. Al punto 4.1 della relazione, tra i "Poli culturali", manca la Villa Vistarino a Sassuolo con la biblioteca Leontine e al "Polo sanitario" la Casa della Salute (ex Villa Fiorita) . Per tutti i comuni mancano inoltre TUTTE le scuole, i cimiteri e le RSA.
2. Al punto 4.2 "Nodi intermodali" non vengono presi in considerazione i parcheggi di servizio alle attività del centro ove è possibile lo scambio modale tra auto e bici.
3. Nei punti sosta occorre prevedere telecamere collegate con le centrali operative delle polizie locali, per la prevenzione dei furti.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



4. Prevedere inoltre l'attivazione di servizi di pronto intervento in caso di guasti o forature, tramite appalto a ditte private.
5. Prevedere la possibilità di trasporto gratuito delle biciclette sui mezzi pubblici ed in particolare sui treni della linea Reggio Emilia-Sassuolo (su quelli della linea Modena-Formigine-Fiorano-Sassuolo è già possibile).
6. In merito al tracciato Circonvallazione Sassuolo, si rileva che non è adatto per le biciclette un percorso che, girando intorno alla città, allunga inevitabilmente i percorsi, tra cui una buona parte in salita; meglio studiare percorsi a raggiera che dal centro raggiungono i luoghi d'interesse, connettendoli tra loro con percorsi più diretti e meno impegnativi.
7. Il collegamento tra la Stazione e l'abitato di Fiorano, viste la distanza e la necessità di oltrepassare la Pedemontana, con inevitabili saliscendi dovuti a cavalcavia o sottopassaggi, lo renderanno particolarmente inviso a chi deciderà di utilizzare la bici per prendere il treno; meglio puntare su un servizio navetta a propulsione elettrica ed emissioni zero, che dal centro tocchi alcuni dei punti principali e raggiunga così la stazione.
8. Sebbene il tracciato Miti sia apprezzabile per la possibilità di raggiungere l'Ospedale di Baggiovara, non raggiunge l'obiettivo di collegare la Galleria e la Fabbrica Ferrari di Maranello alla Casa Natale di Modena essendo lacunosa la modalità di connessione alla rete del capoluogo ed incerti i tempi di realizzazione ed il coinvolgimento dei diversi enti proposti.

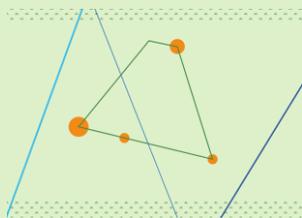
Si ritiene inoltre strategico sviluppare percorsi turistici che colleghino il distretto ed in particolare le Salse di Nirano, dove attualmente è vietata, in parte, la circolazione di biciclette, con le zone pedemontane ed appenniniche.

In ogni comune del distretto andrebbe realizzato un Bike Park con funzioni di un "campo scuola" tecnico/educativo, rivolto ai cittadini, ai giovani e agli studenti, ove insegnare ed apprendere le tecniche e la cultura della bicicletta, sia per l'uso cittadino che per quello sportivo agonistico o amatoriale, nelle diverse tipologie (strada, mtb, e-bike, ecc.), nonché le tecniche di riparazione, manutenzione, circolazione in sicurezza. Per Bike Park si intende un impianto sportivo, educativo, aggregativo per il ciclismo e per le attività collegate ad un turismo ricreativo e sostenibile per il nostro territorio.

CONTRODEDUZIONE

Parte generale

La risposta all'osservazione di carattere generale è da ritenersi compresa nelle considerazioni sopra riportate relative ai caratteri generali, in cui si chiarisce che il Biciplan non nasce come strumento a sé stante ma, come chiarito dalla Legge 2/2018, va inteso come piano di settore del PUMS, che i comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo hanno approvato nella primavera del 2019. Resta poi inteso che la promozione della ciclabilità risponde trasversalmente anche alle altre strategie del PUMS che puntano a migliorare l'interscambio modale, ridurre il tasso di motorizzazione, ridurre le emissioni in atmosfera, migliorare la qualità urbana.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Punto 1: i “Poli culturali”

La scelta di definire e identificare solo alcuni tra i numerosi Poli culturali come poli attrattori riguarda una necessità di chiarezza grafica ed espositiva, per cui sono stati individuati solo i poli principali. Scuole, cimiteri, ecc. sono stati indicati in cartografia.

Punto 2: parcheggi a servizio delle attività del centro

Per i comuni del Distretto, non essendo presente attualmente un servizio di bike sharing, i parcheggi a servizio delle attività del centro non sono considerati punti di scambio modale. Tuttavia si fa presente che sul territorio sono comunque presenti numerosi parcheggi intermodali che possono risultare funzionali allo scambio tra mezzo privato (auto o bici) e mezzo di trasporto pubblico.

Punto 3 e 4: telecamere e servizi di pronto intervento

Nei poli attrattori sono già state identificate le necessità principali (in relazione a sosta, sicurezza, ecc.) e quanto attuato dai singoli comuni (vedasi tabella 10 a pag. 41-42 della Relazione generale). Non si esclude tuttavia in fase di progettazione specifica e della futura promozione della ciclabilità la possibilità di ampliare quanto già previsto nel Biciplan.

Punto 5. Trasporto gratuito delle bici sui treni

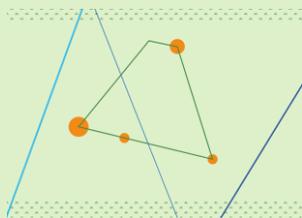
Non oggetto dello strumento, sarà comunque portata l’esigenza agli enti competenti. Si fa comunque presente che già in sede di osservazioni al PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei trasporti, i comuni del Distretto insieme ad Amo e alla Provincia di Modena hanno sollecitato la necessità di un trasporto e tariffazione integrati come quelle già vigenti nei capoluoghi regionali.

Punto 6. Circonvallazione Sassuolo

Nella Tav. 04 del progetto della rete ciclabile di Sassuolo l’asse della Circonvallazione è stato indicato come uno dei percorsi principali da completare, quale anello che si sviluppa attorno al centro abitato, che serve per collegare tutti i quartieri dentro e fuori l’anello Circondariale e che quindi si intende confermato.

Ciò non esclude il fatto che debbano e possano essere utilizzate, nel sistema ciclabile, tutte le strade che collegano i quartieri che sono collocati all’interno dell’anello Circondariale di Sassuolo, tutte strade con potenziali Zone 30 che favoriscono il transito di pedoni e ciclisti.

L’istituzione di una Zona 30 comporta, infatti, un aumento della sicurezza stradale: abbassando la velocità dai 50 km/h ai 30 km/h si riduce di oltre la metà lo spazio di arresto e si aumenta il raggio del cono visivo di chi conduce il veicolo. Le statistiche indicano che nelle Zone 30 si riduce il numero di e di feriti, e le lesioni fisiche sono meno gravi.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Punto 7. Collegamento tra la stazione e l'abitato di Fiorano Modenese

Il percorso di collegamento fra il centro di Fiorano Modenese e la stazione dei treni, lungo via Ghiarola Nuova, non prevede in progetto, allo stato attuale, attraversamenti in sovra o sottopasso in corrispondenza con la Pedemontana, ma la realizzazione di un attraversamento a raso. Il Biciplan si occupa del collegamento ciclabile fra i due poli.

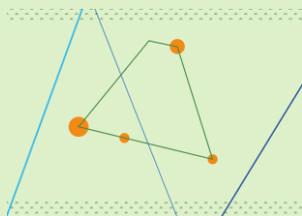
Punto 8. Tracciato dei miti

Il percorso ciclabile dei Miti è un progetto che coinvolge molti territori ed è coordinato dalla Provincia di Modena. Si tratta di un progetto a lungo termine, fortemente sostenuto dalle amministrazioni interessate, che sarà attuato per stralci; si presenta di rilevante complessità, visto l'attraversamento di diversi comuni e di molte aree di proprietà privata, in corrispondenza delle quali sono necessari espropri. Lo sviluppo progettuale consentirà tuttavia di analizzare nel dettaglio le scelte tecniche migliori per connettere i vari tratti di pista ciclabile con il capoluogo tenendo in considerazione le esigenze dei territori, dei ciclisti e dei singoli privati interessati dall'intervento. Si rammenta tuttavia che la cartografia del Biciplan distrettuale si limita all'analisi e alla pianificazione dei percorsi ciclabili all'interno dei territori dei Comuni di Fiorano, Formigine, Maranello e Sassuolo e non di quello di Modena. Va anche ricordato che al momento sono già in corso le progettazioni dei tratti lungo la via Giardini tra il cavalcavia sulla Pedemontana e Ubersetto (Provincia di Modena) e tra via Stradella e via Quattro Passi (Comune di Formigine).

Considerazioni finali:

Collegamento con le salse di Nirano

Per il regolamento delle Salse di Nirano, l'accesso alla Riserva con biciclette, comprese le mountain-bike, è consentito solamente lungo l'asse viario Via Rio Salse - Via Nuova del Gazzolo e lungo il percorso n. 3, in quanto di collegamento tra l'area delle Salse e la vallata del Rio Chianca, nonché connesso con ulteriori percorsi ciclabili esterni alla Riserva, tale disposizione è sancita agli artt. 13 c.4 e art 15 c.2 del vigente Regolamento, approvato con Deliberazione di consiglio provinciale n. 42 del 2009. È infatti da oltre 10 anni che vige tale norma in Riserva e le guardie volontarie (GEV) nonché associazioni di informazione attive sul territorio da oltre 10 anni ne danno informazione ai tanti ciclisti che transitano nell'area protetta.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Bike Park

Come chiarito nella relazione generale, con il presente strumento le amministrazioni comunali hanno voluto dare avvio ad un lavoro che si propone di approfondire il dettaglio della pianificazione di una rete ciclabile di distretto rispetto alla proposta generale già configurata dal PUMS, demandando ad una fase successiva lo studio di fattibilità che dà avvio al vero e proprio iter progettuale degli interventi e le azioni di promozione della ciclabilità (bike park, sistema di segnaletica coordinato, un piano di ciclo posteggi, campagna di comunicazione e marketing della bicicletta ecc.).

Pur non comportando modifiche agli elaborati, l'osservazione si intende parzialmente accolta perché include anche proposte sostanzialmente già previste dallo strumento, o demandate alla fase di definizione progettuale.

5. FRATELLI D'ITALIA CIRCOLO DI SASSUOLO

Prot.20742/2020 del Comune di Sassuolo

Vedi risposta precedente a osservazione n°4.

6. FRATELLI D'ITALIA, EVOLUZIONE MARANELLO

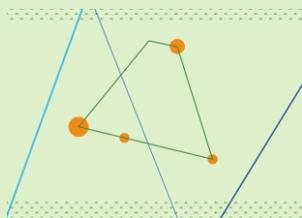
Prot.12717/2020 del Comune di Maranello

Vedi risposta precedente a osservazione n°4.

7. FRATELLI D'ITALIA, CIRCOLO DI FIORANO MODENESE

Prot.12487/2020 del Comune di Fiorano Modenese

Vedi risposta precedente a osservazione n°4.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO



8. MOVIMENTO 5 STELLE GRUPPO CONSILIARE DI FORMIGINE

Prot. 16965 Comune di Formigine del 10/07/2020 (ricevuta in data 08/07/2020)

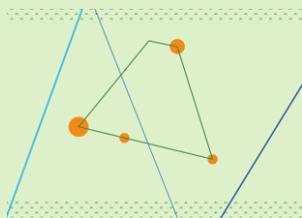
TESTO DELL'OSSERVAZIONE

premesse che :

- la Legge 11/01/2018, n.2 definisce il Biciplan piano di settore del PUMS;
- il dispositivo della deliberazione di Giunta Comunale ha previsto a seguito dell'adozione, la pubblicazione per 30 giorni per la raccolta di eventuali osservazioni, controdeduzione delle osservazioni per la conseguente, successiva approvazione in Consiglio Comunale;
- la ripresa delle attività dopo la situazione emergenziale determinata dal Covid-19, anche con riguardo al prossimo periodo successivo all'estate, 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 riguarda 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 micro-mobilità sostenibile) per tutti quegli spostamenti che rientrano in uno spazio temporale di 10/15 minuti (praticamente tutti quelli che insistono all'interno del perimetro di un centro abitato);
- diventa, pertanto, primario realizzare una adeguata rete ciclabile che permetta agli utenti 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 in grado di ospitare tutte le forme di mobilità leggera;

Ritenuto che:

- lo stesso PUMS adottato dalla Giunta e approvato dal Consiglio il 28/03/2019 ha tra i principi ispiratori il volere 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;
- 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 e si possono richiamare i casi (a mero titolo esemplificativo e certamente non esaustivi) di:

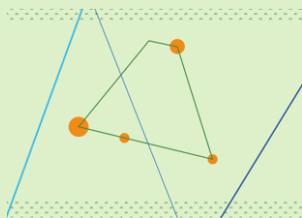


BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



- Parigi: l'attuale sindaco 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 controviali (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;
 - Roma: ampliamento della rete ciclabile e realizzazione di ciclabili d'emergenza;
 - Amburgo: raddoppio della larghezza delle ciclabili;
- molte delle ciclabili del territorio di Formigine, sono bidirezionali, promiscue bici – pedoni, con attraversamenti solo pedonali (che obbligano il ciclista a scendere dalla bici) e con diversi paletti, panettoni, pali della luce e segnaletica di vario tipo in piena corsia ed altre tipologie di ostacoli che costituiscono veri propri pericoli come ad es. basi di alberi tagliati;



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

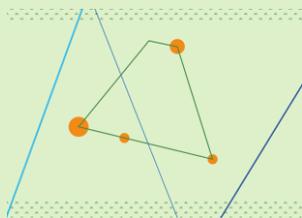
Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



- il Consiglio Comunale ha già condiviso ed approvato proposte che vanno nel senso di un sostegno ed una valorizzazione della mobilità smart e di pedonalizzare i centri storici del territorio formiginese;
- 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

- la via don Franchini è una delle direttrici cittadine fondamentali, rappresentando una parte principale dell'asse Est-Ovest del territorio, ma il percorso ciclo-pedonale (promiscuo e bidirezionale) che vi insiste fino a Tabina è inefficace e molto stretto oltre a non essere stato riportato del tutto nelle cartografie riguardanti Formigine, ed inoltre non vi alcun percorso ciclabile nel tratto da Tabina fino a Casinalbo presso via Sant'Ambrogio;
- la direttrice Colombaro – Capoluogo rappresenta un asse importante per la viabilità comunale, ma risulta tuttavia priva di percorso ciclabile il tratto di via Stradella tra l'incrocio con via Sant'Antonio e con la via Gatti/via della Fornace, tratto che invece sarebbe di completamento con l'asse che decorre dalla Tangenziale Sud;
- il tratto di via Ghiarola Vecchia, dalla Tangenziale Sud fino al ponte sul Torrente Fossa di collegamento con il territorio di Fiorano, è previsto nel Biciplan adottato quale mera strada a basso traffico e tale valutazione non appare adeguata poiché essa si basa su una presunzione di calo di traffico veicolare ed inoltre quel tratto risulterebbe comunque molto pericoloso per pedoni e ciclisti se lasciato privo del tutto di un percorso ciclabile in sede protetta e sostanzialmente nella situazione attuale, attesa la prevedibile utilizzazione di quel tratto da parte di diversi utenti che lavorano nella zona industriale di Fiorano Modenese e vivono a Formigine e viceversa;
- appare fondamentale intervenire, su tutti i precedenti assi viari, recuperando spazio ciclabile anche oltre la sede stradale, laddove possibile, contemporaneamente riducendo la larghezza della corsia destinata al traffico veicolare;
- il tratto tra la rotatoria di via Pio Donati-via Grandi e la via Giardini è del tutto sfornito di previsione alcuna, nonostante sia un tratto di strada adeguato e spazioso a sufficienza per unire, almeno con percorso ciclopedonale, il percorso lungo via Grandi con via Jacopo Barozzi onde consentire il completamento di un asse Est Ovest ulteriore nel capoluogo;
- sui due lati sud e ovest del Castello di Formigine sono previsti 2 tratti di strada senza traffico o ZTL mentre, in una visione complessiva di riqualificazione della mobilità da e per il centro storico, appare molto più adeguata e consona al completamento dei percorsi ciclabili previsti, togliere i posti auto attuali e creare corsie ciclabili riservate a fianco dei marciapiedi attuali;
- appare assolutamente necessario, anche per ragioni di sicurezza, collegare il centro storico di Formigine con Villa Gandini con un percorso ciclabile o ciclo-pedonale che congiunga il centro storico ed il percorso lungo la via Giardini con il tratto ciclabile posto lungo il parcheggio di Vila Gandini nella zona del mercato settimanale;
- vi sono alcuni altri tratti secondari, vedi *infra*, che potrebbero essere creati per migliorare la fruibilità del territorio formiginese;
- 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 prevedere tali zone;
- 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);
- occorre implementare le rete di strutture e servizi per la ciclabilità prevista nel Biciplan come adottato (ciclo-stazioni, pensiline, rastrelliere, ecc) in vari punti della rete;



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



- deve praticamente crearsi dal nulla tutta la segnaletica posta sulle e relativa alle piste ciclabili del nostro territorio;
- le previsioni sul traffico veicolare e ciclabile preso come riferimento dal Biciplan adottato è lo stesso del PUMS ed è riferito ad interviste del 2011, occorre pertanto in sede di approfondimento prima dell'approvazione definitiva considerare le diversità intervenute dopo ormai 9/10 anni e comunque, in un'ottica di cambiamento, adottare scelte decise ed ormai non più rinviabili;

SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

In generale:

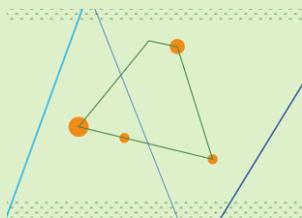
- A)** si ritiene in ogni caso, visto il combinato delle norme in analogia alle procedure approvative del PUMS/PGTU e procedure ambientali per il PUMS, che il periodo di pubblicazione debba intendersi stabilito in gg.60 per il rispetto delle norme in materia di consultazione/partecipazione previste dalla legge in materia ambientale con riferimento al PUMS (art.14 comma 4 D.Lgs. 152/2006), al quale dovrebbero allinearsi anche le procedure per gli strumenti sottordinati.

Si richiede pertanto, con la presente osservazione, che vengano adottati i relativi atti integrativi, ritenendo non siano stati rispettati i termini per la pubblicazione dei Piani ed il deposito di 60gg, per la libera presa visione e l'eventuale formulazione di osservazioni da parte di Enti, Associazioni e cittadini;

Si chiede inoltre di chiarire come mai si è deciso, anche a livello di distretto, di adottare il Biciplan in Giunta e non in Consiglio dato che l'allegato 1 del DM 04/08/2017 "consiglia" il passaggio in Giunta e non lo impone ed inoltre il passaggio in Consiglio avrebbe consentito un maggior dibattito ed approfondimento con le forze politiche di opposizione e maggior partecipazione dei cittadini, come pare ci si appresti a fare per il PUG...

Nello specifico:

- B)** prevedere ed inserire nel Biciplan e nelle cartografie relative a Formigine i seguenti tratti :
- 1) il completamento e l'adeguamento del tratto di pista ciclabile esistente in sede propria e protetta o il completamento con almeno un percorso ciclo-pedonale protetto o in sede propria tra Magreta fino a Casinalbo dove inizia la ciclabile di via Sant'Ambrogio;
 - 2) il tratto sulla via Stradella tra l'incrocio con via Sant'Antonio (zona Museo Civiltà contadina) e via Gatti/della Fornace;
 - 3) il collegamento con pista ciclabile a corsia riservata tra l'incrocio via Pio Donati-via Grandi ed il tratto di via J. Barozzi;
 - 4) il collegamento Nord-Sud tra via Bora e via Pascoli lungo via Toscanini;
- C)** prevedere ed inserire nel Biciplan e nelle cartografie relative a Formigine le seguenti modifiche alle previsioni attuali :
- 5) in Centro storico attorno al Castello lato Sud e lato Ovest al posto di una strada senza traffico o ZTL, eliminare i posteggi auto e prevedere n.2 piste ciclabili a corsia riservata, di collegamento tra l'asse Spezzano - Formigine con il tratto posto su via Fiume e, lateralmente, con piazza Calcagnini, Polo attrattore di centralità urbana di primaria importanza per Formigine, soluzione già prevista a pagina 185 della scheda di progetto dell'asse Spezzano Formigine come terza ipotesi;
 - 6) lungo via Sant'Antonio nel tratto dalla rotonda di via Mazzini/via Sant'Antonio fino al parcheggio del parco di Villa Gandini, al posto dell'attuale previsione di strada zona 30, prevedere un percorso ciclo pedonale anche allargando un tratto del marciapiedi posto a lato sud anche eventualmente rilevando una limitata porzione di terreno del parco e rendendo tale percorso protetto dal traffico veicolare con barriera metallica;



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



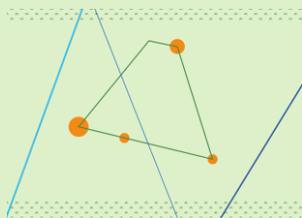
- 7) per la tratta su via Ghiarola Vecchia dalla rotonda con la Tangenziale Sud fino al confine con Fiorano Modenese sul Torrente Fossa modificare la previsione da strada a basso traffico a tratto con percorso ciclo-pedonale posto sul lato Est e in sede protetta dal traffico veicolare da realizzare, ove necessario, con espropri;
- 8) completare il tratto di ciclo-pedonale anche in corsia riservata lungo via Tirelli a Corlo invece che prevedere tratti di strada a basso traffico;
- 9) Valutare un percorso ciclo-pedonale o in corsia riservata su marciapiede nel tratto di via Grandi tea rotonda di piazza Roma fino alla via per Sassuolo invece che ZTL o strada senza traffico;

- D)** Mantenendo la riserva di apposito accordo di programma, prevedere ed inserire 1/2 ipotesi di percorsi di collegamento con Montale Rangone;
- E)** Provvedere alla immediata realizzazione, attraverso i criteri della RME (anche riducendo la larghezza della carreggiata destinata al traffico veicolare), di corsie ciclabili, destinata alla mobilità smart, su sede stradale laddove sia ritenuto necessario tale tipo di intervento, come ad es. nel centro storico del capoluogo ai lati del Castello ed in via Grandi nel tratto di collegamento con via Giardini;
- F)** Procedere alla predisposizione di nuove zone 30 nelle aree/quartieri a più alta densità abitativa del capoluogo tipo zona Regioni o zona via Grandi-piazza Roma-via per Sassuolo, nonché lungo le dorsali veicolari Est-Ovest nelle zone di attraversamento urbano di via Don Franchini a Magreta e Tabina e di via Sant'Antonio a Colombaro nonché nella dorsale Nord-Sud in via Giardini sia nell'attraversamento del Capoluogo che di Casinalbo ed infine nei centri abitati delle frazioni anche inserendo elementi rallentatori come i c.d. "cuscini berlinesi";
- G)** in contesti residenziali ad alta densità come il centro storico o nei pressi delle scuole, istituire strade a precedenza pedonale, con limite orario a 20 km/h, dove la strada viene condivisa tra tutti gli utenti;
- H)** procedere alla valutazione/previsione in via Piave ed in via Trento Trieste, sia nella parte Nord che in quella a Sud del cd. "senso unico eccetto bici" completando la riqualificazione di tutto il centro storico del capoluogo;
- I)** in caso di infrastrutture ciclabili promiscue con l'uso pedonale, laddove possibile, lasciare le stesse all'uso esclusivamente pedonale, ricavando altro spazio per la ciclabile vera e propria ad es. zona Cimitero di Formigine o nella pista lungo il parcheggio Villa Gandini fino a via Mons. Cavazzuti;
- J)** valutare la possibilità, laddove se ne profili la necessità per eccessiva velocità e/o pericolosità, di insediare pinch-point (strette artificiali realizzate sulla carreggiata) in determinate strade 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 C.d.S. che prevede la possibilità di istituire il "Transito alternato a vista";
- K)** creare una pensilina con relativi servizi presso il parco di Villa Gandini, presso l'Oasi del Colombarone e nella centralità di Casinalbo invece che delle semplici rastrelliere;
- L)** prevedere una pensilina ed i relativi servizi nei pressi del Comune/Auditorium Spiramirabilis/Scuola Carducci;
- M)** aumentare le rastrelliere nei pressi dei Poli scolastici del territorio ed eventualmente pensiline in quelli maggiori (Magreta e scuole Ferrari del Capoluogo);
- N)** prevedere rastrelliere e servizi nei pressi delle fermate TPL lungo la linea di via Giardini;
- O)** prevedere apposita e specifica segnaletica verticale e orizzontale su tutta la rete ciclabile del territorio nonché segnaletica verticale - posta sulla rete stradale ordinaria - di dimensioni e caratteristiche adeguate che indichi la presenza e la localizzazione dei percorsi ciclabili anche naturalistici (es. Oasi del Colombarone e Parchi rurali, ecc).

CONTRODEDUZIONE

Punto A. Iter procedurale

La risposta all'osservazione è da ritenersi compresa nelle considerazioni relative ai caratteri generali, che si riporta per chiarezza espositiva.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Relativamente all'iter procedurale, la legge 2/2018 definisce il Biciplan come piano di settore del PUMS, senza specificarne l'iter. Per garanzia di trasparenza si è dunque ritenuto di procedere con un iter assimilabile a quello previsto e consigliato dal DM relativo alle linee guida del PUMS (DM 04/08/2017) in cui si prevede un deposito di 30 gg.

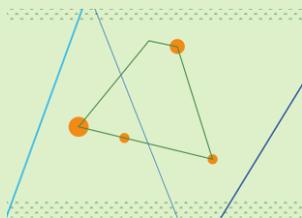
Gli assi e l'intera rete ciclabile oggetto di approfondimento nel Biciplan, sono già stati approvati all'interno del PUMS dei quattro comuni. Per quanto il PUMS dei Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo sia stato redatto coerentemente alle indicazioni di piani sovraordinati e comunali quali il PRIT, il PAIR, il PTCP nonché i PSC dei quattro comuni, che sono stati a loro volta sottoposti a procedura di VAS o VALSAT, si è ritenuto necessario, ai fini di garantire una puntuale verifica ambientale degli obiettivi e delle strategie del piano, di sottoporre lo stesso il PUMS a procedura di VAS, avviata nel 2017.

Coerentemente con Linee Guida europee "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", durante la costruzione del quadro diagnostico del PUMS si è svolto un percorso partecipativo articolato in diverse attività, descritte in dettaglio negli elaborati del PUMS.

Parallelamente alla costruzione del PUMS è stato elaborato il suo rapporto ambientale, secondo quanto previsto ai sensi dell'art.13 del D.lgs. 152/2006.

In merito agli aspetti ambientali è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti competenti, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, il piano e il suo rapporto ambientale sono poi stati adottati e depositati per un periodo di 60 gg per raccogliere eventuali osservazioni, per poi arrivare alla predisposizione di un contributo finale (esito di scoping), da parte del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna (autorità competente), trasmesso ai quattro Comuni, con determina dirigenziale n. 11271 del 13/07/2018.

La verifica di assoggettabilità a VAS è normata all'art.12 del D.lgs. 152/2006 (art. modificato dall'art.2, comma 10, D.lgs. n.12/ del 2010) che al comma 6 stabilisce che la verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relativa a modifiche a piani e programmi o a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'art.12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Il BiciPlan del Distretto Ceramico è un piano di settore del PUMS, nel quale la programmazione dello sviluppo della ciclabilità nel territorio non si discosta da quella identificata nel PUMS, strumento che è stato sottoposto a procedura di VAS con esito positivo.

Ne consegue che ai sensi dell'art.4, comma 3 della Direttiva 2001/42/CE che rimanda ai commi 3 e 4 dell'art.5 della medesima Direttiva e dell'art.12, comma 6 della D.lgs. 152/2006, gli impatti ambientali del Biciplan risultano già indagati all'interno della Valutazione Ambientale Strategica del Pums che ha, con parere motivato espresso dall'Autorità Competente (Servizio Regionale VIPSA), con D.G.R. n. 393 del 18/03/2019, ottenuto esito positivo.

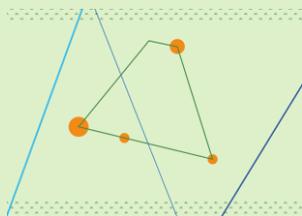
Resta inteso che ai sensi della normativa vigente, qualora risulti necessario, le amministrazioni procedenti potranno effettuare, nei successivi atti di pianificazione e progettazione di propria competenza di maggior dettaglio, i necessari approfondimenti, in particolare per ciò che concerne gli eventuali interventi che dovessero interessare i Siti di Interesse Comunitario.

Punto B. richiesta di modifiche

Il Pums individua assi principali di collegamento con una visione complessiva del territorio dei quattro comuni. Di conseguenza il Biciplan approfondisce il dettaglio di questi collegamenti, cercando di stabilire una priorità tra i numerosi interventi proposti. Evidenziato che sono comunque percorribili tutte le zone a basso traffico e che altri collegamenti saranno possibili con l'istituzione delle zone 30, dove è possibile la circolazione in promiscuo tra auto e bici, già previste nel PUMS.

Nell'analisi più dettagliata del Biciplan il percorso di collegamento tra Magreta e Tabina è ritenuto un percorso protetto, che, come anticipato nel Pums, richiederebbe una difficile azione di miglioramento/ampliamento per garantire una fruizione ottimale da ciclisti e pedoni. A valle dell'approvazione del Biciplan potranno eventualmente essere verificate le possibilità di lavorare con le soluzioni tecniche introdotte dal Decreto Semplificazioni.

Il Biciplan si limita all'analisi di dettaglio dei soli assi ciclabili "portanti" della rete, gli interventi proposti potranno comunque essere valutati nell'ambito delle future progettazioni/pianificazioni. Per quanto riguarda i collegamenti nelle zone di via Pio Donati, via Grandi, via Barozzi, questi sono già in parte esistenti o in progetto su strade vicine.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Punto C. richiesta di modifiche

Punto 5: Centro storico

In questa fase il Biciplan lascia aperta la proposta di collegamento dei percorsi anche a ipotesi progettuali differenti che saranno approfondite e valutate nella fase di progettazione vera e propria.

Punti 6), 7), 8), 9)

L'ipotesi del collegamento attraverso la realizzazione di zona 30, o l'utilizzo di strade a bassa traffico senza per forza realizzare nuove infrastrutture garantiscono, oltre a un risparmio economico che possa poi essere reimpiegato dove effettivamente le infrastrutture sono da realizzarsi ex novo, una rimodulazione del traffico automobilistico, al fine di incentivare sempre più una mobilità di tipo sostenibile. Nella fase di progettazione vera e propria potranno poi essere adottati accorgimenti che terranno in considerazione anche le nuove normative (vedi Decreto Rilancio e Decreto Semplificazioni) orientate ad incentivare la mobilità sostenibile, sulla scorta comunque di una pianificazione già ben delineata.

Punto D) collegamento con Montale:

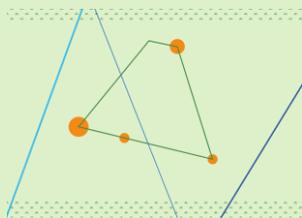
Si accoglie la proposta e si ritiene utile inserire la previsione di un collegamento con la frazione di Montale.

Saranno pertanto modificate le tavole del piano come sotto riportato.

Punto E)

La risposta all'osservazione è da ritenersi compresa nelle considerazioni relative ai caratteri generali, che si riportano di seguito.

In fase di conclusione del Biciplan è sopraggiunta l'emergenza sanitaria creata dalla diffusione del virus Covid-19. Si è voluto quindi incentivare un giusto grado di flessibilità, già insito nel Biciplan, circa le scelte progettuali senza perdere di vista la necessità di dare una risposta nel breve e lungo termine con una pianificazione che non sia solo di "emergenza". In fase di progettazione potranno essere adottati accorgimenti che terranno in considerazione anche le nuove normative (vedi Decreto rilancio) orientate ad incentivare la mobilità sostenibile, sulla scorta comunque di una pianificazione già ben delineata. Si precisa inoltre che sarà integrata la relazione generale con un paragrafo relativo alle recentissime novità normative e con una scheda esplicativa relativa alle corsie ciclabili, così come riportato nella proposta di modifica dell'osservazione n.11.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Punti F), G), J)

Le zone 30 sono già state ipotizzate nel PUMS e sono o saranno definite nei PGTU dei singoli comuni. Analogamente per altri accorgimenti specifici relativi al traffico urbano.

Punto H)

Come già chiarito anche nella parte generale saranno valutate in fase progettuale le varie possibilità. Molti di questi accorgimenti potranno essere delineati nel futuro PGTU.

Punto I)

Nel caso specifico del percorso ciclopedonale citato saranno valutate le varie possibilità in parte già previste nella scheda di progetto.

Punti K), L), M), N), O)

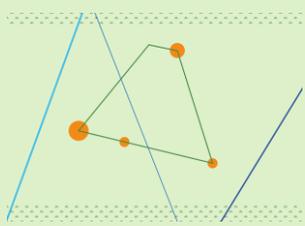
Per scelta progettuale nel Biciplan sono stati portati in evidenza solo alcune specifiche necessità relativi ai poli attrattori, che ne individuano il “rango” di efficienza e di completezza del servizio reso al ciclista. Nella fase successiva a quella di pianificazione del Biciplan, saranno poi valutate e promosse tutte le necessità relative alle dotazioni necessarie all’incentivazione dell’uso della bicicletta e che dovranno necessariamente affiancare la realizzazione o il miglioramento della rete infrastrutturale.

L’osservazione si intende parzialmente accolta in parte perché alcune proposte sono già previste dallo strumento o demandate alla fase di definizione progettuale, in parte perché verranno inserite le modifiche negli elaborati grafici.

Saranno modificate le seguenti tavole con l’inserimento del tratto di collegamento verso la frazione di Montale Rangone:

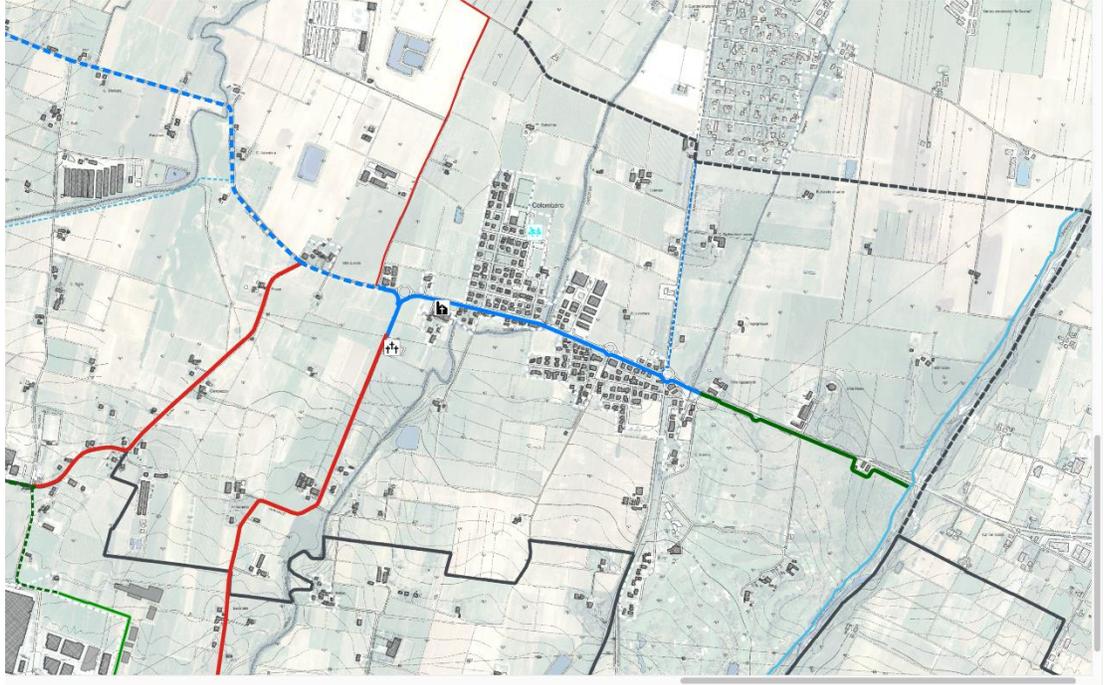
- tavola 04b - rete ciclabile di progetto Formigine e conseguentemente tavola 06 - priorità di intervento.

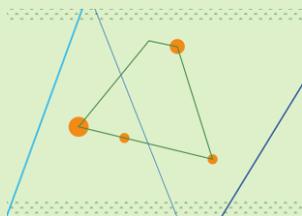
Si riporta uno stralcio cartografico tavola 04b con la modifica inserita:



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo





BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



9. Movimento 5 stelle Sassuolo

Prot.20536 /2020 del Comune di Sassuolo

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Con riferimento al piano della mobilità ciclabile proposto con il BICI PLAN, vorremmo proporre una integrazione al piano in ordine di facilitare il raggiungimento del polo scolastico / sportivo in zona piscina da parte della cittadinanza che abita in centro, evitando l'uso dell'auto, che intasa la circolazione nelle ore di ingresso ed uscita degli studenti, e di conseguenza incentivando l'uso della bicicletta per il percorso casa-scuola/impianti sportivi per tutta la cittadinanza.

La proposta consiste nel completare la ciclabile che dal polo scolastico passa sotto a via circonvallazione sud e che sbocca (e ora termina) in via Montanara. Si chiede di rendere ciclabile la parte lato canale di via Montanara utilizzando lo spazio ora occupato talvolta da auto in sosta, e proseguire per viale Giacobazzi, sempre utilizzando lo spazio ora riservato a parcheggio e per i bidoni della spazzatura, fino ad arrivare all'incrocio con viale Mercadante (angolo scuole Ruini). Da qui, svoltando a sinistra si entra nel parco Vistarino e si prosegue fino al centro della città. Il punto critico è viale Giacobazzi, già abbastanza stretto, dove, di conseguenza, il limite di velocità di 30km orari andrà rigorosamente rispettato. Altro punto di criticità è l'eliminazione di alcuni parcheggi lungo il percorso, vorrà ben spiegato ai cittadini, però è quello che fanno tutte le città europee che vogliono ridurre il traffico automobilistico.

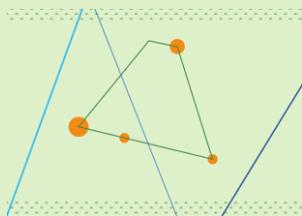
Commentando su Sassuolo2000 il servizio sugli incentivi all'acquisto di biciclette e monopattini, anche l'assessore all'ambiente Ugo Liberi, parla di una misura che servirà a facilitare il passaggio ad una mobilità sostenibile e maggiormente adatta all'uso urbano. Motivo in più per realizzare una rete ciclabile degna del nome.

La proposta non richiede opere strutturali e utilizza parte delle stradi esistenti, per cui il costo dovrebbe pure essere contenuto.

CONTRODEDUZIONE

Il collegamento richiesto, dal polo scolastico a Via Mercadante, è di fatto già previsto nel progetto rete ciclabile di Sassuolo nella Tav. 04, che prevede il collegamento lungo Via Circonvallazione Sud nel tratto compreso tra Via Montanara fino all'intersezione con Via Tasso, arrivati a tale intersezione si collega al percorso ciclabile esistente su Via Mercadante che procede fino all'ingresso del Parco Vistarino.

L'osservazione si ritiene non accoglibile.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



10. LEGAMBIENTE – CIRCOLO COMUNI PEDEMONTANI MODENESI E CIRCOLO “CHICO MENDES”

Prot.20597 /2020 del Comune di Sassuolo

Prot.12539/2020 del Comune di Maranello

Prot.17311/2020 del Comune di Formigine

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

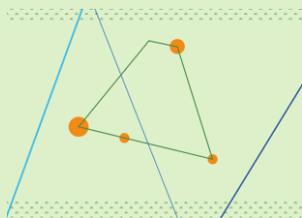
Osservazioni generali

La nuova mobilità

Come Legambiente cogliamo l'occasione della possibilità di scrivere queste osservazioni riprendendo alcuni concetti che recentemente avevamo già trasmesso a tutte le amministrazioni comunali della Provincia di Modena

Abbiamo affermato anche a livello nazionale come sia necessaria una vera e propria svolta nella gestione della mobilità urbana, tanto a livello locale quanto a livello nazionale, e non solo per i grandi centri abitati, ma anche in realtà come quella del distretto ceramico che soffrono tantissimo sia i problemi legati al traffico che quelli legati ad una pessima qualità dell'aria.

In questa fase di ripartenza delle attività economiche e della vita sociale post Covid 19, crediamo che la mobilità sia un aspetto cruciale per la vivibilità delle nostre città e del nostro territorio. Siamo preoccupati perché l'emergenza sanitaria ha messo e metterà a dura prova il sistema della mobilità: è tuttora necessario adottare misure importanti di distanziamento fisico fra le persone, e questo probabilmente metterà in crisi il sistema dei trasporti a partire dai mezzi pubblici (soprattutto in vista della riapertura delle scuole). Il rischio è che, in poco tempo, l'impiego del mezzo privato (in particolare dell'automobile) come modalità di spostamento che facilita il distanziamento, diventi l'opzione preferita dai nostri concittadini. Si sta già verificando un inevitabile incremento del traffico sulle principali direttrici e, in generale, su tutta la rete stradale urbana ed extraurbana e, conseguentemente, un rapido peggioramento della qualità dell'aria, laddove nelle settimane di lockdown si era verificata una riduzione significativa delle concentrazioni di alcune sostanze inquinanti. In tante grandi città duramente colpite dal Covid-19, come New York e Milano, le amministrazioni stanno ragionando su come assecondare una spinta che viene dal basso per rendere più facile l'uso della bicicletta, sia tradizionale sia soprattutto elettrica.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



In particolare, vorremmo porre l'attenzione sulle potenzialità della bicicletta elettrica ("a pedalata assistita") che permette infatti spostamenti in un raggio di circa 30 km in totale autonomia e in tempi ragionevoli: questo significa che la maggior parte degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola potrebbero essere coperti senza l'impiego di autoveicoli. Anche la semplice bicicletta, come mezzo di trasporto su brevi distanze, resta un'alternativa più che valida all'uso dell'auto, oltre ad essere totalmente ecologica e al tempo stesso sicura dal punto di vista del distanziamento fra le persone. Crediamo che il sostegno da parte delle amministrazioni a questa scelta debba essere concreto: pensiamo ad incentivi per l'acquisto dei mezzi e al completamento e all'estensione della rete di piste ciclabili urbane per facilitare gli spostamenti in sicurezza, anche predisponendo una cosiddetta "rete ciclabile di emergenza". Si tratta di misure sicuramente lungimiranti sia per quanto riguarda il distanziamento fra le persone, sia come soluzione alla congestione del traffico e all'inquinamento dell'aria, sia anche per promuovere l'attività fisica che, come da più parti sottolineato, può contribuire positivamente alla salute degli individui.

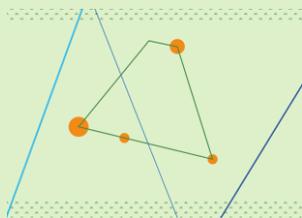
Riteniamo positiva la scelta strategica dei comuni di predisporre in forma unitaria il PUMS e il BiciPlan. Ben venga quindi l'approvazione di strumenti di pianificazione come il BiciPlan del Distretto Ceramico, che ha l'obiettivo di promuovere sul territorio lo sviluppo della ciclabilità e quindi l'aumento della quota di spostamenti in bicicletta come contributo ad un sistema di mobilità più sostenibile per l'ambiente, la salute e il benessere, la vivibilità dei centri abitati. A tal proposito segnaliamo l'interessante proposta del comune di Carpi di premiare economicamente i cittadini che si sposteranno per andare al lavoro in bicicletta, il BiciPlan deve servire non solo come strumento di pianificazione, ma come volano per creare la cultura della bicicletta e di una mobilità più sostenibile nei territorio del distretto ceramico.

Legambiente ha elaborato una serie di proposte che possono contribuire a delineare il nuovo scenario che auspichiamo possa concretizzarsi e che deve essere tenuto in considerazione. Buona parte del BiciPlan, come da voi proposto, è stato elaborato prima che la situazione si modificasse in poco tempo ed in modo radicale, mettendo in luce tutti i nervi scoperti della nostra mobilità, ma siamo ancora in tempo per cogliere l'occasione di incidere in modo importante ed i tempi brevi sull'assetto della mobilità dei nostri distretti e sul modo in cui ci spostiamo per andare al lavoro o per andare a scuola.

Le proposte di Legambiente per la mobilità post Covid-19 in Emilia-Romagna:

Qualità dell'aria, emissioni di CO₂ e situazione del bacino padano

Il report dell'EEA "Air-quality-in-Europe 2019" indica che, al 2016, in Italia le morti premature attribuibili a cause legate all'inquinamento atmosferico sono: 58.600 per PM_{2.5}, 14.600 per NO₂ (prodotta in massima percentuale dal traffico veicolare), 3000 per O₃. La quota principale di tali decessi è concentrata in Pianura Padana, una delle aree al mondo con la maggiore presenza di inquinanti nell'aria. La presenza di elevati livelli di inquinamento determina ricadute negative sulla salute, in particolare l'aumento del numero di persone affette da patologie agli apparati cardiovascolare e polmonare. Diversi studi scientifici in ambito internazionale e nazionale (vedi studio Valutazione del possibile rapporto tra l'inquinamento atmosferico e la diffusione del SARS-CoV-2 allegato) evidenziano come tali condizioni sembrano giocare un ruolo significativo nell'incremento della suscettibilità del parenchima polmonare umano alle infezioni virali. Oltre al grave problema delle concentrazioni di inquinanti dell'aria, va considerato anche il cambiamento climatico in atto sul pianeta. Alla conferenza sul clima di Parigi (COP21) del dicembre 2015, 195 paesi hanno adottato



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



il primo accordo universale e giuridicamente vincolante sul clima mondiale che prevede il contenimento dell'incremento della temperatura media globale entro 1,5° – 2° rispetto all'era preindustriale, attraverso la riduzione progressiva delle emissioni globali di gas serra. L'Accordo impegna tutti i Paesi, in forma giuridicamente vincolante, a presentare e commentare ogni cinque anni a livello internazionale un obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni (Nationally Determined Contribution, NDC). L'Accordo stabilisce, inoltre, prime regole per definire gli obiettivi di riduzione dei singoli Paesi, che devono essere chiari e quantificabili.

Come cambiare rotta?

Leve fondamentali per la diminuzione delle emissioni nocive in atmosfera sono: ● la diminuzione del traffico e la sua rimodulazione con un forte riequilibrio delle modalità di spostamento a favore di quelle più rispettose dell'ambiente: incremento dello smart-working, incremento del trasporto pubblico collettivo soprattutto su ferro e ad alta capacità (tram, metropolitane, servizio ferroviario metropolitano, trasporti regionali), incremento della mobilità in bici e a piedi, incremento della logistica su ferro.

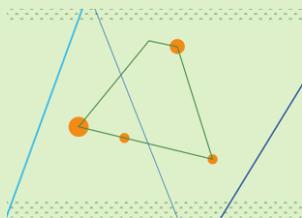
● il risparmio energetico e la sostituzione delle fonti fossili con quelle rinnovabili, attraverso l'efficientamento energetico degli edifici, un forte sostegno alla realizzazione di impianti fotovoltaici, eolici e biometano, facilitando la riconversione attraverso regole certe e snelle, accesso al credito nonché accompagnamento di imprese e cittadini.

Gli effetti del lockdown

Nei mesi di marzo ed aprile 2020, è avvenuta una drastica riduzione delle concentrazioni di NOx (dell'ordine del 40 – 50%) ed una riduzione (in misura minore) delle polveri sottili in tutta l'area della Pianura Padana legate principalmente alla diminuzione del traffico veicolare (del 50 – 60 %, fonte ENELX). Secondo un recentissimo studio di Italy For Climate, *"l'analisi congiunturale delle prime settimane di Aprile 2020 [in cui si è arrivati al vero e proprio lockdown, n.d.] fornisce un quadro realistico dell'impatto "a regime" delle misure di restrizione, con una riduzione delle emissioni del 23% per l'energia elettrica, del 26% per il gas e del 50% per i prodotti petroliferi (valore che sale al 70% guardando solo al comparto trasporti)"*. Nella fase di piena operatività delle misure di restrizione, quindi, la riduzione delle emissioni di CO2 può essere stimata attorno al 35%. Questa riduzione, che ci avvicinerrebbe agli obiettivi degli accordi di Parigi, non è stata tuttavia raggiunta attraverso l'adozione di misure strutturali, ma è legata soltanto all'emergenza sanitaria. Crediamo che questo stop forzato possa diventare l'occasione per ripensare la mobilità e gli spostamenti nella nostra regione, allineando le azioni agli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas climalteranti.

Misure per implementare l'utilizzo della mobilità dolce (bici e piedi) e della micromobilità nella fase 2 dell'emergenza covid-19

La presenza del COVID19 ha determinato cambiamenti epocali che hanno coinvolto tutte le sfere delle attività umane. Con esso saremo costretti a rapportarci per un periodo ragionevolmente ancora lungo e si rende pertanto necessario un adeguamento delle soluzioni individuate in precedenza proprio alla luce della grave situazione determinatasi. Crediamo sia prioritario pianificare con urgenza il ritorno all'utilizzo del mezzo pubblico, con misure accessorie volte all'implementazione della mobilità dolce e delle strategie di riduzione degli spostamenti non necessari. Queste misure dovranno essere pianificate in ambiti di bacini quantomeno



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



provinciali/metropolitani, non limitandosi ai Comuni capoluogo. Contestualmente sarà fondamentale garantire in via prioritaria la sicurezza sanitaria degli utenti del trasporto pubblico.

Mobilità ciclabile, pedonale e micromobilità

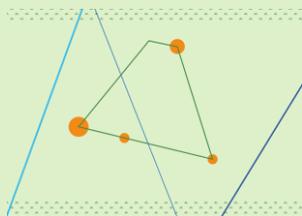
La bicicletta è il mezzo che permette il migliore distanziamento, quindi sarà la chiave per evitare l'abuso delle automobili in ambito urbano. È urgente quindi realizzare percorsi ciclabili temporanei (con semplici strisce di vernice e apposita simbologia stradale) lungo gli assi prioritari e le tratte più frequentate, togliendo spazio alla circolazione degli autoveicoli e garantendo invece lo spazio per trasformare successivamente questi percorsi temporanei in ciclabili stabili. Questa soluzione, che garantirebbe anche una maggiore sicurezza per i ciclisti alla luce dell'eliminazione degli attraversamenti stradali (con percorsi in carreggiata) è già in fase di attuazione in diverse città del mondo: da Montpellier a Berlino, passando da Bogotà fino ad arrivare a Vancouver, New York, Boston e Parigi. Questi interventi sono attuabili con costi limitatissimi (e quindi accessibili anche per le piccole amministrazioni). Le risorse per realizzare vere ciclabili sono reperibili attraverso i fondi già stanziati nella Legge di Bilancio 2020: 150 milioni di Euro per il co-finanziamento di percorsi ciclabili urbani. Tale rete ciclabile andrà estesa a tutti i Comuni, non solo quelli del capoluogo. Per i centri storici e le aree urbane di tutti i Comuni, può essere anche messa in campo una misura a costo zero, come la definizione di aree 30 diffuse su tutto il centro storico, per favorire l'utilizzo della bicicletta a discapito dell'automobile garantendo contestualmente maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada. Assieme all'ampliamento delle zone 30, andranno necessariamente ampliate le ZTL per favorire gli spostamenti a piedi garantendo allo stesso tempo il necessario distanziamento sociale.

Servizi di sharing mobility

A sostegno della riduzione dell'utilizzo del mezzo privato crediamo prioritario incentivare l'utilizzo dei servizi di bike sharing elettrici, che possono essere complementari al TPL per tutti i Comuni limitrofi ai capoluoghi. Proponiamo inoltre incentivi e sostegni economici rivolti prioritariamente alle aziende del TPL per attivare quanto prima servizi di bacino ampio, complementari al trasporto pubblico locale. Servizi che consentirebbero di riequilibrare i bilanci delle aziende in una fase in cui saranno ridotti gli introiti da bigliettazione ed abbonamenti. Tali fondi potranno essere in secondo luogo utilizzati per favorire l'avvio di servizi di sharing privati al momento non attivi come quelli dei motorini elettrici (pensando al bacino provinciale) e monopattini elettrici (di bacino urbano).

Mobility management

Diventa centrale, per favorire la mobilità alternativa all'auto privata, rafforzare il ruolo dei mobility manager aziendali (anche sotto forma di mobility manager di distretto), di area e scolastici. I piani di mobilità (PSCL e PSCS) finalizzati alla "riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico" andranno sostenuti con risorse pubbliche adeguate. Affianco a queste figure, già previste nella normativa nazionale, proponiamo l'inserimento della figura del "Personal Mobility Manager": sul modello di quanto sperimentato a Bologna in occasione dell'avvio della ZTL ambientale, riteniamo efficace l'attivazione di questo servizio (attraverso i Comuni o le Aziende del TPL) dedicato a supportare il cittadino nella transizione verso la mobilità sostenibile con servizi personalizzati di analisi e pianificazione degli spostamenti.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Osservazioni specifiche

Rete Primaria

Condividiamo in linea generale la suddivisione che è stata fatta tra rete primaria: Asse storico, Miti e Radici in Piano

-Asse storico:

Purtroppo, troviamo carenti le informazioni del piano sulle criticità che l'asse storico presenta. Nel piano non sono evidenziate le soluzioni possibili da adottare per il completo superamento dei punti più pericolosi di questa ciclabile che sono poi quelle che la rendono poco utilizzata nonostante sia stata realizzata da tempo. Questo asse presenta il più alto grado di priorità data la sua rilevanza nel servire un elevato numero di cittadini e addetti, per questo nel piano dovrebbero già essere evidenziate le eventuali soluzioni ed i relativi costi che invece mancano, in particolare relativo all'attraversamento della circonvallazione per unire in modo sicuro i due Comuni di Sassuolo e Fiorano Modenese.

-Radici in piano:

Ribadiamo la priorità di realizzazione del tratto mancante del collegamento ciclabile Corlo - Sassuolo, strategico soprattutto per gli spostamenti casa/lavoro tra Sassuolo e Corlo/Formigine.

- Mito Ferrari Modena-Maranello :

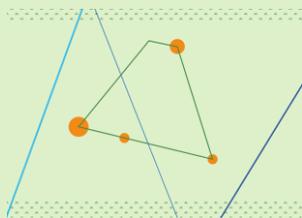
Riteniamo questo asse assolutamente prioritario e in particolare la realizzazione dei tratti mancanti Maranello-Ubersetto e Bertola-Ospedale di Baggiovara.

Sulla tratta Maranello-Ubersetto andrebbero concentrate le priorità di finanziamenti sia per la pericolosità del tratto stradale percorso anche da molti mezzi pesanti sia per l'attrattività, basti considerare al numero di residenti a Formigine che lavorano alla Ferrari e alle altre grandi aziende della zona.

Non riusciamo a comprendere le motivazioni per le quali non si sia colta l'opportunità dei recenti interventi di ristrutturazione/rifacimento degli edifici industriali in fregio a Via Giardini e delle relative pertinenze per ricercare un accordo con i privati che prevedesse la cessione gratuita degli spazi e la realizzazione del tratto di ciclabile.

Questo avrebbe certamente ridotto enormemente i costi ed i tempi dell'intervento. Per quanto concerne i cantieri attualmente ancora in corso, proponiamo in ogni caso di valutare opportunità e fattibilità di ricercare – anche se tardivamente – la collaborazione e un accordo con i soggetti attuatori.

Per quanto riguarda il tratto ciclabile esistente dal centro di Maranello al ponte sulla Pedemontana segnaliamo la potenziale pericolosità del gradino che la separa dalla strada. In caso di distrazione o di incrocio con altra bicicletta o pedone il ciclista può potenzialmente cadere: in questo caso e negli altri analoghi riteniamo necessario installare a lato del gradino dei parapetti.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Rete secondaria

- Magreta – San Michele

L'attraversamento della Pedemontana rende questo progetto di difficile realizzazione, evidenziamo come la priorità dovrebbe essere data alla ciclabile di via Radici in piano che ha lo stesso tipo di problema. Forse bisognerebbe riprendere in mano il progetto di ciclabile che prevedeva il passaggio sulle sponde del canale di Modena; sarebbe una valida alternativa a questo percorso, in quanto molto più sicura, in mezzo al verde e con un elevato valore storico, e con il vantaggio sia di attraversare tutta l'area industriale, sia di ricollegarsi con il ponte sul Fossa e via Regina Pacis. Sugeriamo di stralciare l'idea di passare vicino a strade ad alto traffico.

- Maranello – San Venanzio

Riteniamo importante inserire tra le ciclabili di progetto, anche se non prioritaria, un collegamento tra Maranello e la frazione collinare di San Venanzio.

Pur sfuggendo i potenziali costi e la complessità di questo collegamento riteniamo che almeno a livello pianificatorio ci si debba porre l'obiettivo di collegare questa frazione anche dal punto di vista della mobilità dolce.

Se è vero che il dislivello esistente restringe di molto i potenziali utilizzatori del collegamento ciclabile con bicicletta "tradizionale", è altrettanto vero che la diffusione delle e-bike rende facilmente superabile questo problema.

Come già proposto in sede di osservazioni al PUMS riteniamo inoltre importante valutare la fattibilità di un "percorso natura" che colleghi Maranello a Serramazzone ed anche oltre, eventualmente sfruttando anche ciò che resta del percorso ferroviario in parte realizzato il secolo scorso ma mai entrato in funzione, che potrebbe costituire un importante volano turistico-ricreativo per la zona collinare.

Conclusioni

Legambiente ritiene che l'incremento dell'uso della bicicletta negli spostamenti all'interno del distretto ceramico sia cruciale per i benefici che garantisce in termini di aumento della qualità dell'aria, decongestione del traffico, tutela della salute e sicurezza pubblica e, esigenza sorta a causa dell'emergenza sanitaria, distanziamento sociale.

La realizzazione di tale incremento non può essere lasciata solo all'iniziativa privata ed individuale, ma deve ricevere una spinta decisiva, sia in termini economici sia culturali, da parte delle pubbliche amministrazioni, ed in particolare dalle amministrazioni comunali del distretto.

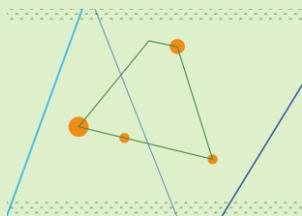
Il presente documento contiene numerose proposte per rendere l'uso della bicicletta negli spostamenti, con particolare attenzione a quelli casa-lavoro, più agevole, più conveniente e più sicuro, tanto da renderlo più attraente rispetto alla scelta dello spostamento individuale in automobile.

Tali proposte si articolano sia nella direzione di una programmazione ed incentivo all'incremento della mobilità dolce (es. Mobility Management, Sharing Mobility), sia si sostanziano in alcune osservazioni di dettaglio sulle specifiche tratte ciclabili individuate dal piano.

L'auspicio è quello che le proposte sopra esplicitate vengano approfondite ed accolte, ricordando che le misure infrastrutturali devono sempre essere necessariamente associate a campagne di formazione, comunicazione e sensibilizzazione che rendano effettivo il cambiamento culturale e, conseguentemente, comportamentale.

Auspichiamo che da qui ai prossimi anni tutte le azioni amministrative, gli strumenti di pianificazione territoriale e i piani di investimenti in opere pubbliche siano coerenti con gli obiettivi contenuti nel PUMS, con gli interventi inseriti nel Biciplan e con le politiche per il miglioramento della qualità dell'aria.

Il Biciplan, così come il PUMS, potrà in ogni caso essere giudicato solamente nei prossimi anni in base al grado di raggiungimento concreto degli obiettivi prefissati.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



CONTRODEDUZIONE

Punto relativo alla rete primaria

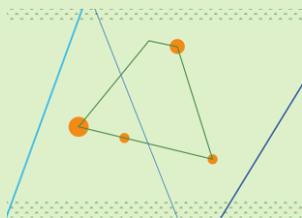
Asse storico: Fiorano, Maranello, Sassuolo attraversamento circonvallazione

Premesso che, in relazione all'asse storico, come anche già ribadito in via generale, il Biciplan è un piano programmatico e di indirizzo che individua le linee guida, anche con gli schemi funzionali realizzativi, in un contesto più ampio prescritto dallo stesso PUMS (approvato, e che al proprio interno prevede le ipotesi di finanziamento specifiche in un ambito temporale decennale), comunque il tema è stato ed è affrontato con progettazioni e realizzazioni specifiche, tra le quali:

- per Sassuolo: la realizzazione (già finanziata ed in procinto di essere affidata) della pista ciclabile di via Mazzini (dal nodo della tangenziale verso il centro storico) oltreché la realizzazione, nell'ambito del PUA Ex Cisa-Cerdisa, del sistema complesso dello svincolo Mezzavia-Circonvallazione;
- per Fiorano: nella scheda relativa all'Asse storico sono evidenziate le criticità che il tracciato presenta, dovute al tessuto urbanistico consolidato che ne rappresenta valore e condizionamento allo stesso tempo, sono valutate soluzioni possibili per i singoli tratti, come pure è sottolineata la stretta correlazione dello sviluppo dell'asse con la riqualificazione complessiva dell'asse della Statale. La volontà delle amministrazioni di trovare soluzioni alle criticità insite nel tracciato, sempre intervenendo per stralci in base alle risorse e opportunità, è confermata dai lavori già in corso di realizzazione nel tratto del centro storico del comune di Fiorano, e dalle numerose opere di riqualificazione già attuate e in corso sulla via Statale.

Radici in Piano

Ribadito quanto in premessa, il piano prevede gli indirizzi generali. e tra questi, appunto la previsione di realizzare una pista ciclabile lungo via Radici, quindi in linea con la richiesta fatta nell'osservazione. Nel Capitolo 6 della relazione sono individuate anche per l'asse di via Radici in Piano le priorità di intervento per completarne il tracciato.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Ciclabile dei Miti

Il percorso ciclabile dei Miti è un progetto per il quale il Biciplan assegna priorità alta. Provincia di Modena e Comuni interessati stanno già lavorando alla progettazione di alcuni tratti di connessione a quelli esistenti. La Provincia di Modena sta predisponendo il progetto di fattibilità tecnica ed economica del tratto compreso tra il cavalcavia sulla Pedemontana (dove arriva il percorso di recente realizzato dal Comune di Maranello) e Ubersetto. Il Comune di Formigine sta lavorando alla progettazione del tratto tra via Stradella e via Quattro Passi lungo la via Giardini.

Si precisa che pur non essendo visibile nel Biciplan, perché al di fuori dei confini comunali oggetto di cartografia, è in fase di progettazione la ciclabile Casinalbo-Baggiovara, a seguito di apposita convenzione stipulata con il Comune di Modena.

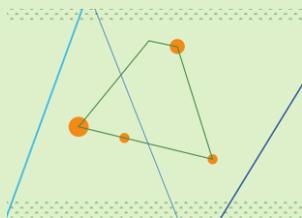
In relazione alla parte dell'osservazione relativa alla ciclabile esistente dal centro di Maranello al ponte sulla Pedemontana si riscontra che, per garantire la mobilità sostenibile, considerate le caratteristiche dimensionali della sezione stradale di via Abetone Inferiore, l'amministrazione ha deciso di realizzare un percorso ciclopedonale ad uso promiscuo e non una pista ciclabile in senso stretto, dedicata ossia esclusivamente al transito di biciclette. Per tale ragione il percorso creato non risulta essere sottoposto alle norme di cui al Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999, e dunque all'obbligo di inserimento di elemento fisicamente invalicabile di almeno 50 cm, anche in ragione del fatto che la larghezza del percorso ciclopedonale in quel tratto varia da 2,85 metri a 3 metri, e quindi è ben al di sopra dello standard dei 2,50 metri previsto dalle norme per le piste ciclabili. Il percorso risulta quindi realizzato a norma dell'Art.4 del già citato Decreto, che, al comma 4, prevede che i percorsi pedonali e ciclabili si possano realizzare su aree esterne alla carreggiata "rialzate o altrimenti delimitate e protette".

Tuttavia, nonostante l'inserimento di protezioni rappresenti un intervento molto oneroso e di difficile progettazione, che potrebbe essere causa di localizzati restringimenti di carreggiata, dal momento che va a maggior tutela di ciclisti e pedoni, l'Amministrazione Comunale valuterà la possibilità di realizzarle attraverso la partecipazione a bandi di finanziamento o contributo oppure di individuare anche altre soluzioni tecniche in grado di evidenziare meglio il percorso ciclopedonale e limitare il rischio di caduta.

Punto relativo alla rete secondaria

Magreta - San Michele

Resta confermata la visione programmatica del Biciplan e non la specificità operativa come



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



richiesta. In ogni caso il collegamento Magreta-San Michele, prevede sia l'asse lungo il Secchia che il sistema, più urbano, lungo via Regina Pacis. Il richiesto percorso lungo il canale di Modena è certamente suggestivo ma di più complessa e più costosa realizzazione. La componente ambientale è già soddisfatta dal percorso lungo il Secchia e riproporre un ulteriore asse Sassuolo-Corlo/Magreta potrebbe diventare eccessivo, anche nei costi. In ogni caso, nulla vieta, in uno sviluppo possibile futuro, che si possa valutare anche la realizzazione di una pista ciclabile a fianco del canale di Modena, con le dovute attenzioni alla componente economica legata al possibile investimento.

Per completezza informativa, per quanto riguarda la pista ciclabile relativa a Via Regina Pacis, è attualmente in fase di realizzazione un tratto.

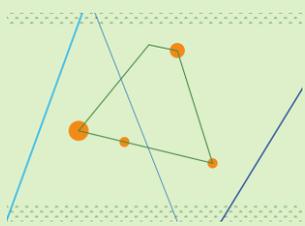
Maranello - San Venanzio

Considerato il fatto che la strada che collega Maranello a San Venanzio è di competenza provinciale si evidenzia che una ciclabile lungo tale asse risulta di difficile realizzabilità, vista la ridotta dimensione della carreggiata e la mancanza di spazio adeguato ai fini della realizzazione del percorso richiesto. Si evidenzia inoltre che, per quanto riguarda il centro della frazione di San Venanzio, l'amministrazione comunale di Maranello ha già realizzato un marciapiede (di lunghezza pari a circa 200 m) per la messa in sicurezza della pedonalità/viabilità, che potrà essere ampliato con successivi stralci di attuazione.

In relazione alla considerazione sul "percorso natura" Maranello-Serramazzoni, si evidenzia che il Biciplan riguarda la rete ciclabile urbana interessata da spostamenti quotidiani (ad esempio casa-lavoro), mentre un asse di collegamento tra Maranello e Serramazzoni, che presenta caratteristiche di cicloturismo, potrà essere studiato nell'ambito di altri strumenti pianificatori in accordo con i comuni interessati. Risulta tuttavia necessario evidenziare che sia la morfologia del territorio (prettamente collinare), sia l'attraversamento di numerose proprietà private, fanno sì che l'intervento si presenti da subito come particolarmente complesso da un punto di vista tecnico, oltre che oneroso.

In generale relativamente alle conclusioni si rimanda a quanto descritto nei "caratteri generali", sia in merito alle future azioni da intraprendere relativamente alla mobilità ciclabile che alla coerenza e interazione fra i vari strumenti di pianificazione dei quattro comuni approvati, in approvazione o in corso di redazione: PUMS, Biciplan, PGTU e PAES/PAESC.

Si precisa inoltre che come previsto dalle attuali normative, PUMS e Biciplan saranno oggetto di monitoraggio.

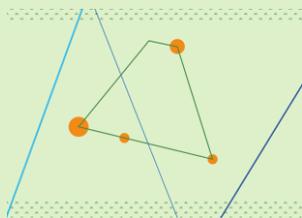


BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Pur non comportando modifiche agli elaborati, l'osservazione si intende parzialmente accolta perché include anche proposte sostanzialmente già previste dallo strumento, o demandate alla fase di definizione progettuale.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



11. FIAB MODENA

Prot. 11445 Comune di Fiorano Modenese del 25/06/2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Desideriamo innanzitutto esprimere soddisfazione per la scelta dei Comuni del Distretto ceramico di dotarsi di un BiciPlan, con la finalità di mettere in connessione i percorsi ciclabili esistenti e cercare di risolvere le discontinuità, problema che sovente riscontriamo e denunciato nelle reti ciclabili delle nostre città.

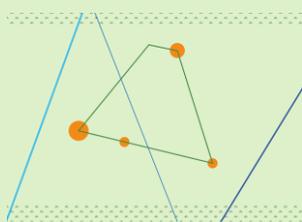
Con altrettanta soddisfazione abbiamo appreso che a fine maggio il BiciPlan è stato approvato unitariamente dalle giunte comunali di Fiorano M., Formigine, Maranello e Sassuolo. Tale impegno nei confronti del territorio e dei suoi abitanti vincolerà le scelte future dei rispettivi Comuni all'impegno di attuare il piano e Fiab Modena vigilerà sull'esito operativo con assoluta franchezza e disponibilità al confronto, essendo suo compito statutario e associativo, al fine di implementare le condizioni di sicurezza e praticabilità per la mobilità sostenibile.

Con PUMS e BiciPlan approvati i Comuni del distretto ceramico potranno aspirare a godere dei contributi alla ciclabilità che proprio in questi giorni sono stati messi a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione al "Decreto Rilancio" risorse per le ciclovie urbane (11.578,700 milioni di Euro per la Regione Emilia Romagna).

La prima osservazione che ci sentiamo di fare è proprio relativa **all'emergenza da post-COVID.**

E' vero che il progetto del BiciPlan è nato prima dell'emergenza Covid ma le conseguenze sulla mobilità che la pandemia provocherà sono a nostro avviso di tale portata che ci sembra inadeguato risolverle con la sola introduzione del Paragrafo 1.3 della "Relazione generale" con motivazioni che condividiamo solo parzialmente *"Il trasporto pubblico vedrà necessariamente ridotta la sua capacità di trasporto a causa dei vincoli del social distancing e l'uso dell'automobile potrebbe così aumentare, ma nel contempo potrebbe contrarsi il numero totale di spostamenti e si potrebbero ridurre gli spostamenti di medio e lungo raggio."*

La visione di Fiab Modena sulle problematiche inerenti alla mobilità post-COVID è stata espressa già in data 24.04.2020 con un documento dove in sintesi si esortavano le amministrazioni comunali ad adottare le **RME**,



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



reti di ciclabilità emergenziali, una rete di corsie ciclabili che può essere realizzata direttamente sulle carreggiate stradali, con modifiche provvisorie ed integrazioni alla segnaletica orizzontale (ridisegnando le strisce) e verticali ed, in alcuni casi, con l'ausilio di delimitatori di carreggiata o elementi di arredo,

Lo scopo di una RME è duplice: offrire subito ai cittadini un'alternativa all'uso dell'auto e liberare i margini esterni della strada (ciclopeditoni e marciapiedi ciclabili) per favorire i pedoni, ora costretti a camminare tra infiniti ostacoli e pavimentazioni sconnesse, stretti tra muri, ciclisti, file per accedere ai negozi e auto in sosta.

"Approfittare" degli svantaggi, introdurre misure emergenziali a favore della ciclabilità/pedonalità proprio come opportunità per accelerare "la transizione verso il modello di mobilità prefigurato dal PUMS e dalle linee guida regionali ed europee", anticipando e consolidando le scelte di rete ciclabile così accuratamente studiate in questo BiciPlan, ma che non potranno essere di rapida attuazione e quindi non potranno fornire risposta tempestiva allo scenario che si aprirà già a Settembre 2020, con l'auspicata riapertura delle scuole.

Sempre nel medesimo Paragrafo 1.3 giustamente si cita la pubblicazione del "Decreto Rilancio" che, con l'Art.229 "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", introduce importanti novità per la ciclabilità. Il comma 3 introduce infatti la possibilità di realizzare le "case avanzate" in corrispondenza delle intersezioni e le "corsie ciclabili" (mutuate dalle esperienze europee delle "bike lanes")...

È evidente come questa fattispecie di percorso, che non è stata presa in considerazione nel BiciPlan perché non a norma, apre oggi a nuove e importanti opportunità per alcune strade e alcuni percorsi, che meriteranno di essere esplorate nella fase di studio di fattibilità specifico e iter progettuale che seguirà al lavoro pianificatorio di dettaglio condotto (v. Paragrafo 1.2)

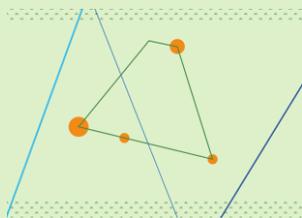
Auspichiamo che l'istituzione delle corsie ciclabili e delle case avanzate venga colta come opportunità per ridurre tempi e costi di realizzazione della rete ciclabile in oggetto.

Parte delle osservazioni critiche che abbiamo redatto su questo BiciPlan potrebbero venire facilmente corrette grazie all'utilizzo ora legittimo delle corsie ciclabili, ad esempio

- 1) abbandonare l'uso dei percorsi misti pedoni e ciclisti, le cosiddette ciclopeditoni.
- 2) semplificare i percorsi, in particolare su quelli definiti come gli "assi ciclabili" che devono essere mantenuti più lineari possibili, limitando gli attraversamenti (le cosiddette ciclabili "spezzatino")
- 3) portare i ciclisti in strada che obbligherà alla moderazione del traffico automobilistico.

Dalla lettura condivisa fra i soci Fiab degli elaborati del Piano emerge che gli investimenti previsti sono ben poca cosa rispetto al necessario, soprattutto se si considerano la durata del Piano e la vastità dei territori dei 4 Comuni interessati.

La **scarsità di fondi** previsti porta infatti a prevedere infrastrutture ciclabili progettate per costare il meno possibile, anche in termini di espropri o



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



fastidio al traffico. A nostro parere le previsioni sugli investimenti andrebbero almeno quadruplicati per realizzare un piano che già ora contiene condivisibili criteri e logiche di ampio respiro,

Nella definizione della priorità Maranello – Sassuolo – Formigine, inteso come collegamento a triangolo, l'impianto risulta buono e pensato in grande, sull'impostazione e sugli itinerari siamo d'accordo,

Non è tuttavia condivisibile la logica progettuale di queste direttrici, proposte con **andamenti non diretti, spezzettati e tortuosi e con attraversamenti di strade improponibili, come nel caso della ciclabile da Maranello a Formigine**. In pratica nel passaggio dal percorso di piano al tracciato non si assicura la priorità ai ciclisti, contraddicendo quanto viene in più parti declamato nella relazione di piano: confort, continuità, scorrevolezza e sicurezza. Concetti ampiamente previsti anche nelle "Linee guida regionali sulla ciclabilità", in particolare nel paragrafo "Dal limite normativo allo standard di qualità". Se non si perseguono questi obiettivi gli spostamenti in bicicletta continueranno a rimanere marginali rispetto a quelli in automobile.

L'implementazione del piano risulta così timida forse perché non si ha il coraggio di mettere mano alle strade e non si vuole penalizzare il traffico. Ma lo spazio disponibile non è infinito, soprattutto in ambito urbano.

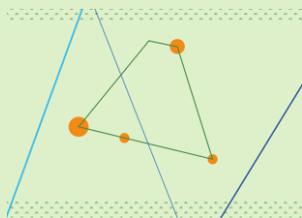
Noi pensiamo invece che nei centri si debba fare posto ai pedoni e ai ciclisti, riducendo le larghezze delle corsie stradali e togliendo progressivamente gli spazi di sosta.

Le direttrici dello schema devono pertanto essere realizzate con le caratteristiche del Piano Regionale della Ciclabilità, percorsi ciclabili con sezioni adeguate, a percorrenza veloce, senza interruzione, attraversamenti ben visibili e sicuri.

In sostanza non rileviamo una chiara coerenza fra gli obiettivi di Piano e le Linee Guida Regionali con la modifica dei flussi veicolari, l'importo previsto a budget e i primi tracciati individuati.

Se analizziamo i progetti preliminari di due "assi" prioritari e importanti quali la linea 1 e 2, è facile notare una sommatoria di interventi che a volte risolvono le criticità presenti, a volte non le risolvono o lo fanno solo in parte. Peraltro non si conoscono neanche le larghezze di "massima" di questi percorsi o il carattere di unitarietà del progetto ed è difficile immaginare la realizzazione di un "asse" ciclabile con adeguate sezioni e livelli di sicurezza in grado di produrre agli incrementi di frequenza previsti.

Se è un problema di carattere economico si possono fare valutazioni sull'opportunità di contenere le spese su altre opere (ad esempio incrementando le zone 30, all'interno delle quali risulta inutile la costruzione di ciclabili), concentrando le risorse sull'efficientamento delle due direttrici allo scopo di ottenere due percorsi ciclabili completi, assi importanti in una struttura di rete, con caratteristiche che realmente possano sostenere il carico di ciclisti una volta a regime, obiettivo del PUMS.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Se si tratta di limiti tecnici che comunque non sono realisticamente risolvibili allora bisognerebbe rivedere l'approccio complessivo e non pretendere di definire questi tracciati "assi ciclabili", ma semplicemente percorsi ciclabili o ciclopedonali, che finalmente vengono connessi grazie alla dotazione del BiciPlan, ma senza quelle caratteristiche infrastrutturali, quei requisiti di larghezza, sicurezza, linearità, priorità, illuminazione, auspicati dalla Legge regionale per questo tipo di percorsi veloci.

Il rischio reale è di fare investimenti su un tracciato che apparentemente mostra evidenti opportunità ma praticamente non le possiede.

Per raggiungere l'obiettivo ambizioso di Piano (passare dal 3% al 15% di spostamenti in bicicletta per il BikeToWork e soprattutto al 40% per il BikeToSchool) bisognerebbe **rivedere le priorità, puntando subito sulle ciclabili più importanti per gli spostamenti urbani e quelli casa studio e casa lavoro**, realizzando percorsi idonei a spostare le persone dall'auto alla bicicletta, rimandando ad un secondo momento i percorsi di valenza cicloturistica.

Ringraziandovi per l'attenzione, rinnoviamo la nostra disponibilità al confronto per mettere a vostra disposizione l'esperienza diretta che i nostri soci, come ciclisti, hanno sulle strade del territorio

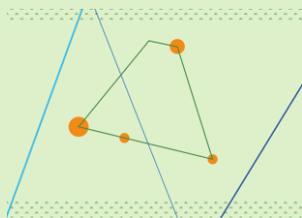
CONTRODEDUZIONE

Per chiarezza espositiva si sintetizza la risposta per punti:

Punto 1

Come specificato al paragrafo 1.3 della relazione generale, l'emergenza sanitaria creata dalla diffusione del virus Covid-19, è sopraggiunta nel momento in cui era già in fase di revisione finale la stesura del Biciplan. Occorrerà lavorare con il giusto grado di flessibilità nelle scelte senza perdere di vista la necessità di dare una risposta nel breve e lungo termine con una pianificazione che non sia solo di "emergenza". Non si esclude quindi in fase di progettazione di adottare accorgimenti che terranno in considerazione anche le nuove normative, (Decreto rilancio e Decreto Semplificazioni) orientate ad incentivare la mobilità sostenibile, sulla scorta comunque di una pianificazione già ben delineata. Si potrà procedere in fase esecutiva anche lavorando con la segnaletica con interventi di transizione orientati a raggiungere gli obiettivi prefissati dal PUMS e dal Biciplan. Per maggiore chiarezza si integrerà la relazione generale con un paragrafo relativo alle recentissime novità normative e con una scheda esplicativa relativa alle corsie ciclabili.

Punto 2



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



Gli investimenti previsti nel documento sono stime. I costi esatti degli investimenti potranno essere più precisi solo a seguito della redazione dei progetti definitivi-esecutivi, a cui andranno aggiunti i costi espropriativi.

Inoltre vanno considerati i vincoli di spesa che hanno penalizzato negli ultimi anni gli investimenti dei comuni, costringendoli a diminuire manutenzioni e investimenti. Ancora oggi le risorse sono limitate e spesso indirizzate prioritariamente a colmare le carenze di anni di restrizione di spesa, con priorità su scuole, adeguamento di edifici alle normative sismiche etc.

L'impegno delle amministrazioni di dotarsi di strumenti volti a promuovere e la mobilità sostenibile è finalizzato anche alla possibilità di ottenere finanziamenti, e ad orientare gli oneri e le compensazioni derivanti dalle realizzazioni dei privati.

Punto 3

Nella progettazione del Biciplan si è dovuto necessariamente tener conto dello stato di fatto e delle infrastrutture esistenti, per costruire un progetto innovativo ma "fattibile" per gradi, nel tempo.

In questa fase preliminare la pianificazione non scende nel dettaglio esecutivo della progettazione che sarà affrontata successivamente. Le indicazioni e i suggerimenti forniti saranno tenuti in considerazione nella fase specificatamente progettuale. Il tratto Formigine-Ubersetto è tutt'ora in fase di progettazione e sono ancora in corso di valutazione le diverse possibilità di rettificare alcuni tratti.

La soluzione di incrementare le zone 30 è già stata presa in considerazione dal Biciplan in diversi tratti e in modo molto ampio nel PUMS. Tali interventi saranno poi attuati e progettati nel dettaglio nei PGTU dei singoli comuni.

L'obiettivo dello strumento è proprio quello auspicato di incrementare gli spostamenti non solo di valenza turistica ma casa-lavoro e casa-scuola, spostando le persone dall'auto alla bicicletta.

L'osservazione si intende parzialmente accolta sia perché include proposte sostanzialmente già previste dallo strumento, sia perché si esplicherà in relazione la possibilità di utilizzare accorgimenti progettuali consentiti dalle nuove normative recentemente introdotte.

Proposta di modifica:

Nella relazione generale saranno inseriti i seguenti testi:

pag.9 e 10: si inserisce il paragrafo "1.5 **Novità normative sulla ciclabilità**" con il seguente testo:



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

1.5 Novità normative sulla ciclabilità

Un ulteriore aspetto tecnico merita di essere citato. Nei giorni precedenti all'adozione formale del BiciPlan da parte delle Giunte Comunali, veniva pubblicato il cosiddetto "Decreto Rilancio" che, con l'Art.229 "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", introduceva importanti novità per la ciclabilità. Dopo la sua conversione in legge, il "Decreto Semplificazioni" (D.L.76 del 16 luglio 2020), convertito in legge nel settembre 2020, ha modificato il Decreto Rilancio e introdotto ulteriori novità che ampliano in modo considerevole la "cassetta degli attrezzi" a disposizione del progettista per la realizzazione di reti e percorsi ciclabili.

L'Art.49 "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali" dedica buona parte del comma 5-ter alla ciclabilità, andando a modificare il Codice della Strada dove introduce:

► **le strade E-bis – Strade urbane ciclabili;** la strada E-bis è definita come "strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti" e lungo essa i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedisti;

► **la corsia ciclabile,** a cui è dedicato un particolare approfondimento qui di seguito;

► **la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile,** che porta anche in Italia, come in molti paesi europei, la possibilità di legittimare il transito controsenso delle biciclette nei sensi unici a determinate condizioni (strade di tipo E, E-bis, F, F-bis con limite di velocità inferiore o uguale a 30 km/h o ZTL); la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile è definita come "parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedisti in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo di velocipede";

► **la zona scolastica,** definita come "zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico", appositamente delimitata e all'interno della quale può essere limitata o esclusa la circolazione in orari e modalità da stabilire con ordinanza sindacale;

► **la casa avanzata,** già definita dal Decreto Rilancio come "linea di arresto per biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli", da inserire nelle

intersezioni semaforizzate su strada a una o più corsie previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Tra queste novità, particolare risalto merita sicuramente l'introduzione delle "corsie ciclabili" (mutate dalle esperienze europee delle "bike lanes").

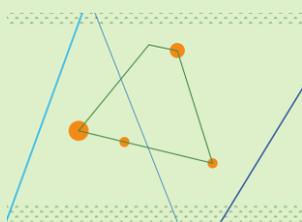
La "corsia ciclabile" è definita come "parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedisti nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo di velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedisti; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue." Un ulteriore passaggio chiarisce come "la corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedisti, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura".

Il legislatore dedica particolare attenzione alla sicurezza del ciclista quando ribadisce l'obbligo

d'uso da parte dei velocipedisti delle piste o delle corsie ciclabili loro riservate e quando estende alla corsie ciclabili (che non entrano a far parte dei percorsi ciclabili definiti dal D.M.557/1999 e non necessitano pertanto della segnaletica verticale apposita) l'applicazione delle norme per la circolazione sulle piste ciclabili. Nel contempo sulle corsie ciclabili i velocipedisti hanno precedenza su tutti gli altri veicoli.

È evidente come l'introduzione delle corsie ciclabili, ma anche le altre novità introdotte nel Codice della Strada, che non sono state prese in considerazione nel BiciPlan perché introdotte successivamente alla sua stesura, apre oggi a nuove e importanti opportunità per alcune strade e alcuni percorsi, che meriteranno di essere esplorate nella fase di studio di fattibilità specifico e iter progettuale che seguirà al lavoro pianificatorio di dettaglio condotto (v. Paragrafo 1.2).

Oltre alle definizioni sopra richiamate, viene inserita al Paragrafo 3.1.3 una scheda dedicata alle corsie ciclabili che affianca le altre esplicative delle diverse tipologie di percorsi ciclabili previsti dal D.M. 557/1999.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO



pag.30: si inserisce la seguente scheda esplicativa

Corsia ciclabile (monodirezionale)

SEGNALETICA

Segnaletica verticale

Non prevista dalla norma.

Segnaletica orizzontale

Le corsie ciclabili devono essere delimitate da segnaletica longitudinale caratterizzata sul lato sinistro da una linea bianca continua o discontinua da 12 cm e sul lato destro dalla linea di margine, ove prevista, essendo la corsia parte della carreggiata.

La tipologia di linea tratteggiata da utilizzare non è definita dalla norma. Considerando che il Codice della Strada prevede l'uso della striscia di tipo "f" (1,00 m di tratto e 1,00 m di intervallo) come linea di margine in corrispondenza di interruzioni e passi carrai, si consiglia l'utilizzo di questa tipologia per evitare di affiancare strisce tra di loro differenti.

All'interno delle corsie ciclabili vanno inseriti i simboli del velocipede. La frequenza con cui questi vanno tracciati dipende dal numero di interferenze, di interruzioni e dall'organizzazione dei bordi stradali. In ambito urbano si suggerisce di cadenzarli a distanza di 25 m.

Pur non essendo previsto esplicitamente dalla norma, i soli pittogrammi possono essere utilizzati per brevi tratti di raccordo fra due corsie ciclabili, anche senza striscia tratteggiata, là dove la sezione della corsia veicolare "residua" lasciata dall'eventuale tracciamento di una corsia ciclabile risulterebbe inferiore a 2,50 m.

SEZIONE

Larghezza corsia

La norma non fornisce indicazioni in merito alle larghezze, sia della corsia ciclabile sia della sezione utile da lasciare disponibile agli altri veicoli per la marcia senza invasione della corsia ciclabile stessa.

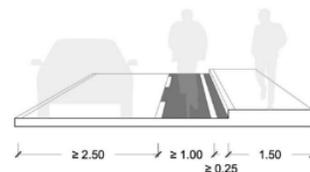
La larghezza della corsia veicolare, nel caso di corsia ciclabile valicabile delimitata da striscia tratteggiata, dovrà essere dotata di una sezione "residua" ampia almeno 2,50 m (larghezza dei mezzi più ingombranti secondo il Codice della Strada). Qualora tale sezione non fosse disponibile e i flussi di traffico fossero abbastanza ridotti da rendere occasionale l'incontro di due veicoli in sensi di marcia opposti, si può valutare la cancellazione della mezzera.

Nel caso la corsia ciclabile sia delimitata da linea continua, la corsia veicolare adiacente dovrà avere larghezza pari ad uno dei moduli previsti dalla norma (minimo 2,75 m; 3,50 m per passaggio TPL).

Pavimentazione

Preferibilmente in asfalto di colore nero (costi inferiori di manutenzione, buona qualità di rotolamento).

Si consiglia il posizionamento della linea di margine ad una distanza di almeno 0,25 m dal bordo strada o da cordonature esistenti in modo da evitare le interferenze presenti sul lato destro della carreggiata.



SICUREZZA

Elemento separatore

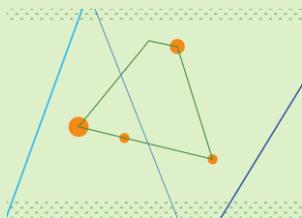
Non contemplato.

Illuminazione

Deve garantire una buona visibilità sulla pavimentazione e non essere penalizzata dalle chiome degli alberi.

Regolamentazione

Al fine di migliorare la sicurezza si può valutare di intervenire sulla regolamentazione della strada andando a diminuire il limite di velocità massima o caratterizzando la viabilità secondo le tipologie di strada che riconoscono alle biciclette la precedenza rispetto agli altri veicoli (Zona 30, strada residenziale, etc.).



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



12. FIORANO BIKE

Prot. 12512 Comune di Fiorano Modenese del 09/07/2020

Prot. 17135 Comune di Formigine del 10/07/2020 (ricevuta l'08/07/2020)

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Si riportano di seguito gli stralci principali dell'osservazione pervenuta.

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO 2020
OSSERVAZIONE 1 - APPROCCIO PROGETTUALE METODOLOGICO**

La redazione del BICIPLAN del distretto è sicuramente un grande sforzo di coordinamento fra amministrazioni. Questa volontà di cooperare non può che portare buoni frutti, come in effetti è potenzialmente questo nuovo approccio alla mobilità. Non più solo il singolo comune si fa portatore di risorse e di sforzi progettuali all'interno dei propri confini, ma è l'ormai città territorio distrettuale entità unica portatrice di risposte ai cittadini desiderosi di muoversi in libertà e in sicurezza anche senza l'automobile.

Innegabile il fatto di come possano essere distanti le sensibilità dei cittadini e parallelamente dei portatori di interessi sull'argomento, ed è proprio su questo punto che si focalizza questa prima osservazione.

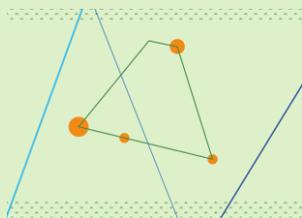
Per ottenere un risultato all'altezza delle aspettative serve il rispetto di una procedura altrettanto innovativa che probabilmente è più importante del lavoro stesso. La fase decisionale non può prescindere da un approccio diverso di apprendimento per i progettisti, un approccio che abbandona le modalità che tutti conosciamo duale: Committente, progettista. Il team di esperti un committente portavoce di istanze sociali ma anche politiche.

Di decisioni calate dall'alto ormai sappiamo tutto, sappiamo innanzitutto che creano conflitti a tutti i livelli soprattutto tra cittadini e cittadini. Sappiamo anche di tavoli inutili in cui si convocano le persone solo come proforma, per ascoltare monologhi in cui si racconta quanto di buono a detta di chi parla si sta facendo per il bene comune.

I cosiddetti stakeholder sono stati convocati, ascoltati, accontentati?

Parlo di portatori di interessi a tutti i livelli, quelli che saranno interessati dai cambiamenti delle loro abitudini, quelli che avranno da guadagnare qualcosa e quelli che ne avranno da perdere. Li vogliamo coinvolgere prima, o per paura della loro reazione si rimane o inermi (perdita di consenso elettorale) o si affilano i coltelli ai desiderosi dei cambiamenti!!!

Di seguito si propone di ripartire da zero senza necessariamente buttare tutto questo progetto ma solo per rimetterlo in discussione per ritirarlo fuori alla fine e verificare se effettivamente era un buon risultato, è una occasione troppo bella per sprecarla così, sperando che succeda qualcosa che non succederà se non per merito del traino di eventi esterni-tendenze-globalizzazione. Con questo modesto budget credo sia possibile lo stesso ottenere risultati molto più ambiziosi di alcuni percorsi spezzatino in corsie riservate modello pellerossa d'America. Ovvero buttare letteralmente risorse per modelli progettuali vecchio stampo che abbiam visto finiscono come autostrade nel deserto, senza adeguata manutenzione con ciclisti



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



sulla sede stradale perché stanchi di girotondi, buche pozzanghere pozzetti vetri di essere considerati dei subalterni quando con la loro virtuosità dovrebbero essere quanto meno dei pari rango.

La proposta è una metodologia usata a livello Comunitario propone un percorso fatto di incertezze più che di certezze, di lavoro di gruppo più che di leadership, di un'insieme di soluzioni possibili con il beneficio di cambiarle in fretta se le cose non funzionano di prospettive laterali con l'occhio fisso al centro, il goal finale:

- 0) mentalità (ad una mentalità eticamente consapevole non servono regole, sa sempre qual'è la decisione giusta da prendere sulla mobilità 20% del budget economico)
- 1) Schema di Backcating; (dall'obiettivo finale desiderabile a ritroso fino ad oggi)
- 3) Analisi degli stakeholder; (tutti vanno coinvolti per entrare parte viva nel progetto, aziende, commercianti, professionisti, operai, giovani, anziani, mamme, meno abili, pendolari, studenti ecc, non un proforma però)
- 4) Prospettiva multilivello; (breve, medio, lungo termine)
- 5) Cambiamento del sistema (sociale, tecnologico, economico)

I più sostengono che ci vuole pazienza i cambiamenti e le abitudini sono difficili da ottenere è vero tutto ciò?

Sì, ma con una strategia disponibile non impossibili.

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO 2020
OSSERVAZIONE 2 - ASSE SASSUOLO - FIORANO - MARANELLO, VIA STATALE 467**

Sappiamo le difficoltà che stanno vivendo gli esercizi commerciali di vicinato, posti all'interno dei nuclei storici della città, dell'importanza che rivestono nella caratterizzazione dei luoghi nel reperire oggetti e prodotti non disponibili sui portali e-commerce o nella grande distribuzione e nella socializzazione di una comunità.

La mobilità impostata sull'automobile ha di fatto messo in crisi tutto il sistema, dilatando gli spazi e decentralizzando disgregando tutto il commercio al dettaglio lungo le direttive veicolari "CON DAVANTI UN PARCHEGGIO COMODO".

Pensare di cambiare questa logica senza far leva su questo problema è uno sforzo inutile e vano.

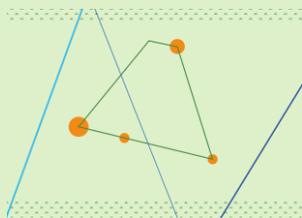
La via Statale è un percorso storico e rettilineo, che collega da est a ovest tre comuni del distretto, riuscire a dirottare il traffico veicolare di attraversamento pendolare sulla circondaria appare semplice.

La proposta è presto fatta, zona trenta per le auto e pista ciclabile al centro per entrambe le direzioni di marcia. Conto economico...segnaletica orizzontale, via i semafori Obi Crociale e scuole Menotti Spezzano si va piano...100.000 euro ci pare già tanto come spesa.

Di fatto cambia poco le auto rallentano un po' la velocità. I ciclisti finalmente sono al pari degli automobilisti e se per caso arrivano ai trenta all'ora possono correre felici in mezzo alla strada senza nessun senso di colpa. Il percorso rettilineo per i ciclisti è la svolta più importante. Per raggiungere i luoghi di destinazione si impiega meno tempo che in auto, con una bici a pedalata assistita si elimina la fatica.

La vecchia pista ciclabile messa in sicurezza con rialzi o separatori diventa un bel marciapiede, per pedoni e cani al guinzaglio.

Gli esercizi commerciali tornano in centro nei luoghi più interessanti ed attrattivi anche senza parcheggio, si raggiungono con lo zaino e il cestino a piedi o in bici, ci si saluta e un bel sorriso incrociandosi.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO 2020
OSSERVAZIONE 3 - ASSE FIORANO - FORMIGINE, VIA GHIAROLA VECCHIA**

Dai rilievi della Tavola 6 - si nota con rammarico come l'asse di collegamento Fiorano Formigine sia stato posto in secondo piano rispetto alle priorità d'intervento del BICIPLAN. Molti cittadini dei due paesi desiderano fortemente potersi spostare tra le due località senza automobile sia per motivi di lavoro che di relazione, si tratta di un tratto di meno di 5 km, estremamente pericoloso, si rischia di giorno e soprattutto di notte, su tratti privi di illuminazione, lungo direttive che nelle ore notturne diventano dei veri e propri circuiti sportivi per le auto che sfrecciano a velocità sostenute. Chi si avventura con la bici di notte prega mentre pedala di poter tornare a casa sano e salvo.

Si fatica talvolta nella fase progettuale a capire tutte le dinamiche, ci si affida a modelli teorici nelle determinazioni, per questo sarebbe molto importante convocare i portatori di interessi.

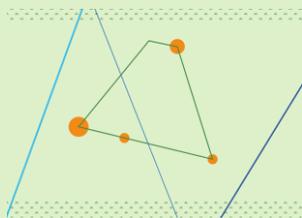
Si potrebbero investire in questa iniziativa le somme prioritarie invece destinate nel BICIPLAN alla ciclabile lungo la circondariale tra Sassuolo e Fiorano, una duplicazione della statale che come detto nell'osservazione 2 deve essere oggetto di una riforma radicale.

Il percorso Fiorano-Formigine integra due esigenze distinte:

- 1) percorso casa lavoro per gli addetti della zona industriale "System" sia da Fiorano che da Formigine;
- 2) percorso di relazione traslato rispetto al traffico veicolare;

due proposte si pongono all'attenzione:

- 1) Un percorso veloce: La costruzione di una pista solo ciclabile separata a doppio senso sul lato EST della Ghiarola vecchia dalla circondariale di Fiorano fino al ponte sul torrente fossa, mentre una volta sorpassato, limite dei 30 all'ora fino al cimitero di Formigine sulla sp16. Per il finanziamento e la realizzazione dell'opera coinvolgere anche l'azienda System che si è detta già disponibile alla collaborazione, visto che il servizio è in gran parte dedicato al suo personale dipendente.
- 2) Un percorso di relazione: realizzare un tratto sicuro di ciclabile tra il cimitero di Fiorano e via Sola con attraversamento nei pressi della rotonda, tratto sterrato fino a via Montagnani, a questo punto sono disponibili 2 cavalcavia sulla pedemontana uno a destra ed uno a sinistra che terminano in proprietà privata (serve poi un ponticello sul fossa), quello ad ovest permetterebbe anche un passaggio nei pressi del deposito dell'acqua, interessante esempio di architettura razionalista, per giungere a Formigine con uno sterrato tra i campi molto piacevole se non fosse per la presenza di un nuovo fortemente impattante tratto di strada dedicato alle auto, che accorciando i tempi di percorrenza verso la Modena-Fiorano incentiverà l'uso dell'amatissimo mezzo di trasporto che non è la bicicletta.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



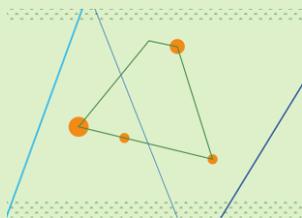
OGGETTO: OSSERVAZIONI AL BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO 2020
OSSERVAZIONE 4 - PARCO DISTRETTUALE



L'unica area pianeggiante verde ormai rimasta nei 4 comuni distretto è quella rappresentata nell'immagine. A Fiorano e Formigine le attuali amministrazioni con la loro indifferenza minacciano gravemente quest'ultimo lembo verde con infrastrutture e ampliamenti di stabilimenti industriali, senza minimamente valutare opzioni di rigenerazione urbana. Il biciplan potrebbe essere una occasione per stabilire un perimetro ed una valorizzazione delle potenzialità di compensazione ecologica. Un grande

parco agricolo con una implementazione di vegetazione ad alto fusto nelle zone perimetrali ed in tutte quelle aree in cui nel tempo si possa pensare di aggiungere alberi al fine di bilanciare il surriscaldamento dei materiali inerti dei capannoni con chiome verdi ed ossigeno di fotosintesi. La creazione di un percorso di cintura farebbe da garante della conservazione oltreché creare un itinerario "LUNGO" per la cittadinanza per attività fisica e sport una specie di "CENTRAL PARK" pensate un po!. Il progetto o la dichiarazione di intenti può essere un grande passo avanti nella direzione giusta, ovvero l'obiettivo comune di combattere i cambiamenti climatici e non solo con cappellini, bandane o borracce.

Fiorano Bike city offre la massima disponibilità al dialogo per trovare soluzioni e condivisioni, sottolineando che questa idea non è farina del suo sacco ma frutto di recenti studi accademici.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



OGGETTO: OSSERVAZIONI AL BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO 2020
OSSERVAZIONE 5 - ZONA 30 - VIA FIANDRI - FIORANO MODENESE

Via Fiandri a Fiorano Modenese, è già affollatissima di pedoni e ciclisti, che svolgono attività fisica. Arrivano da tutto il distretto, chiunque ormai è consapevole che l'attività fisica è una necessità per mantenersi in buona salute, camminare, correre mtb ecc. Ecco questa via rettilinea termina all'imbocco della riserva delle Salse di Nirano al ponte di Torre delle Oche è una specie di LUOGO INCANTATO.

Molti si lamentano perché l'asfalto è distrutto e la strada è piena di buche, ma questo non l'unico caso ovviamente, vorrebbero un nuovo manto liscio, il percorso lungo il fossa è bello ma stretto non è sufficiente a contenere tutti, non è il Percorso Secchia.

FBC, però è cauta nel sollecitare la nuova asfaltatura, perché dopo, le auto di attraversamento senza le buche, aumenteranno, rompendo le scatole agli attivisti del fisico.

Perché allora non tentare di prendere una decisione STORICA inserendo una zona 30! due cartelli UNO sopra e UNO sotto un bel cerchio sull'asfalto ed il gioco è fatto, si può perfino pensare di riasfaltare o creare un fondo speciale che mitighi il surriscaldamento del suolo.

I cittadini ameranno di più il loro Sindaco, lo accoglieranno volentieri durante le loro passeggiate per due chiacchiere all'aria aperta anche con le scarpette e la maglietta sudata!!!

CONTRODEDUZIONE

Osservazione n.1 approccio progettuale metodologico

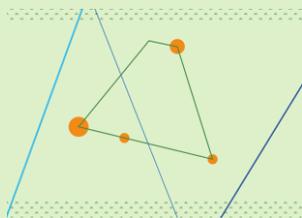
Un lungo percorso-processo, comprensivo di una fase partecipativa che ne ha accompagnato tutti i momenti di predisposizione, ha riguardato e coinvolto tutte le fasi di elaborazione del Piano PUMS.

Coerentemente con le Linee Guida europee "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", durante la costruzione del quadro diagnostico del PUMS si è aperto un percorso partecipativo articolato in diverse attività.

Il percorso partecipativo è stato strutturato di concerto con le Amministrazioni Comunali in modo da coinvolgere:

- gli stakeholders, o portatori di interesse privilegiati, appartenenti a quattro categorie – le istituzioni, gli attori economici, gli operatori del settore trasporti, gli operatori sociali – coinvolti in un "dialogo strutturato" organizzato in due workshop orientati a produrre una definizione condivisa di un quadro di obiettivi e quindi di un set di strategie attuative, in cui far emergere le sensibilità e le istanze rispetto ai livelli di importanza e priorità da assegnare ai temi strategici;
- i cittadini, attraverso la predisposizione di un questionario on-line con domande sulle abitudini di mobilità e con richieste di giudizio sui diversi modi di trasporto all'interno dell'area del PUMS.

I portatori d'interesse privilegiati sono stati individuati dalle Amministrazioni con l'obiettivo di ottenere un "panel" con una composizione trasversale per sensibilità, competenze e istanze rappresentate. Tra i soggetti invitati, appartenenti a ognuna delle quattro categorie previamente individuate: istituzioni (Comune di Formigine, Comune di Fiorano Modenese, Comune di Maranello, Comune di Sassuolo, Provincia di Modena, Regione Emilia-Romagna, Comune di Modena), attori economici (Ditta System, Ferrari, LAPAM, CNA,



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI, CGIL, CISL, CONFINDUSTRIA CERAMICA), operatori del settore trasporti (aMo, Mobility Manager d'Area, SETA, TPER, FER, Saima Avandero), operatori sociali (ANFFAS, AUSER, ASL - Distretto Sassuolo, Scuole Fiorano – Formigine, Rappresentante Istituti Comprensivi Sassuolo, Rappresentante Scuole Superiori Sassuolo, Legambiente e WWF, FIAB).

La metodologia del “dialogo strutturato”, gestita dai professionisti incaricati, si è basata sulla proposizione di alcuni schemi di valutazione dei temi inerenti la mobilità sostenibile, compilati in modo individuale o collettivo dopo un dibattito e un confronto aperto tra i presenti.

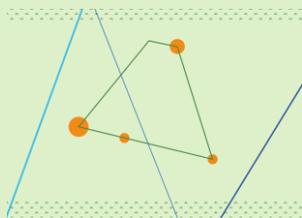
Nel febbraio 2019, presso la sede del Comune di Formigine, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei “soggetti competenti in materia ambientale” al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell’art.13 del D.lgs.152/06. Il servizio VIPSA - Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, in qualità di autorità competente in materia ambientale per la Regione Emilia Romagna, ha coordinato ed accompagnato le fasi di valutazione e di partecipazione.

Durante la fase di redazione del Pums sono giunte n°12 osservazioni al PUMS, istruite con relative controdeduzioni, da parte di associazioni e cittadini; alcune di queste associazioni hanno successivamente inviato osservazioni al Biciplan, confermando l’interesse verso i piani della mobilità del Distretto Ceramico ed al loro percorso di approvazione come strumento di partecipazione alle scelte delle amministrazioni locali.

Nell’insieme il percorso di approvazione del PUMS, comprensivo delle fasi sopra descritte e di tutte le altre necessarie da normativa, è durato circa tre anni: il PUMS in quanto piano sovraordinato al Biciplan, ne fornisce indirizzi generali in merito ad obiettivi ed indicatori di efficacia, avendo sul Biciplan diretto riflesso il lungo e strutturato percorso di partecipazione effettuato per il PUMS.

Per garanzia di trasparenza si è comunque ritenuto di procedere anche con il Biciplan a un iter assimilabile a quello previsto e consigliato dal DM relativo alle linee guida del PUMS (DM 04/08/2017), con lo schema adozione-osservazioni-controdeduzioni-approvazione, in modo da consentire un ulteriore passaggio di analisi e partecipazione attinente alle previsioni di dettaglio inserite nel Biciplan.

Il percorso di elaborazione del PUMS è stato avviato su iniziativa dei quattro comuni nel 2016, trainato dalla volontà degli stessi comuni di avviare un processo di pianificazione congiunto su un tema, quello della mobilità, di carattere eminentemente sovracomunale, precorrendo la normativa in materia di mobilità sostenibile che si è andata via via costituendo, tanto che quella del Distretto Ceramico sarà tra le poche “aree vaste” della



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



regione Emilia Romagna ad avere completato il processo di pianificazione inerente la mobilità sostenibile. Tale percorso è stato fin dall'avvio accompagnato dalla realizzazione di progetti ed opere e relativa ricerca di finanziamenti, in alcuni casi già ottenuti, con percorsi ciclabili e servizi già realizzati, a conferma della concreta volontà dei comuni del Distretto nell'attuare le previsioni e gli obiettivi dei piani.

Osservazione n.2: Asse Sassuolo - Fiorano Modenese – Maranello

Anche in questo caso le possibilità di sviluppo del progetto contemplan diverse soluzioni, applicabili con gradualità fino al raggiungimento di una configurazione ottimale, stante il fatto che la ciclopeditonale si sviluppa all'interno di un tessuto urbano consolidato.

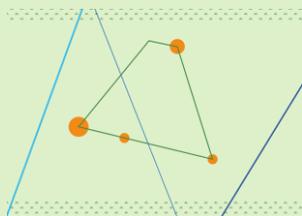
Contestualmente al PUMS di Distretto, il Comune di Fiorano Modenese ha predisposto e approvato il PGTU, Piano Generale del Traffico Urbano, all'interno del quale il tema articolato della riqualificazione e messa in sicurezza dell'asse storico è stato approfondito, considerando diversi scenari viabilistici e arrivando a configurare uno schema generale di lavoro per tutto l'asse, che tenga conto della mobilità lenta ma anche delle esigenze di attività e residenti.

Osservazione n.3: Asse Fiorano - Formigine, via Ghiarola Vecchia

Le amministrazioni sono consapevoli dell'importanza di questo asse di collegamento tanto da includerlo tra gli assi del "sistema" Biciplan. In particolare, per quanto riguarda il tratto ricadente nel Comune di Formigine, alla scheda di progetto "linea 5 Fiorano - Formigine, viene chiarito come proprio la realizzazione, ad oggi già in fase di costruzione, della tangenziale sud di Formigine, dovrebbe portare un alleggerimento del traffico veicolare sull'asta viaria in questione, che pertanto, con un semplice e veloce intervento di adeguata regolamentazione del traffico, potrebbe poi consentire la percorrenza ciclabile in sicurezza. Il percorso è comunque indicato come di progetto, in quanto presenta condizioni da verificare che ne orienteranno poi la definitiva progettazione dell'asse di collegamento ciclabile.

In merito al tratto relativo al comune di Fiorano, su via Ghiarola Vecchia, va rimarcato che i documenti allegati al Biciplan contengono una tabella di valutazione sulle priorità di intervento, relative ai singoli tratti dei percorsi ciclabili individuati. In base a tali valutazioni assume priorità, come tratto di collegamento casa-lavoro alle attività produttive presenti sul territorio comunale, il tratto di ciclabile su via Ghiarola Nuova, utile a raggiungere anche la stazione ferroviaria. Va comunque sottolineato quanto detto sopra, cioè che l'importanza dell'asse è confermata dal suo inserimento fra quelli di rango principale, e che sarà pertanto oggetto di futura programmazione e realizzazione.

Relativamente alla seconda proposta di percorso di collegamento Fiorano Modenese - Formigine, attraverso via Sola e via Montanari, il Biciplan ha identificato i percorsi primari e secondari per definire le priorità di intervento sui percorsi "portanti" della rete, non sono



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



stati inseriti i numerosi percorsi locali, principalmente utilizzabili per il tempo libero, realizzabili nei successivi stralci di lavoro.

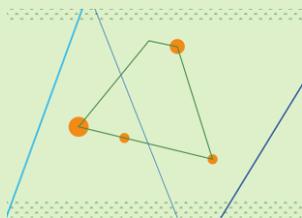
Osservazione n.4: Parco distrettuale

Così come il PUMS, anche il Biciplan è redatto in conformità agli strumenti urbanistici vigenti nei comuni interessati, i terreni individuati nella proposta riportata nell'osservazione fanno parte di ambiti agricoli di proprietà privata.

Osservazione n.5: Via Fiandri - Fiorano Modenese

Via Fiandri a Fiorano Modenese è identificata nel Biciplan come "Strada a basso traffico", e nel PGTU del Comune di Fiorano Modenese l'area residenziale in prossimità dell'inizio della strada è classificata come "isola ambientale": ci sono pertanto già tutti i presupposti per la programmazione di "Zona 30".

L'osservazione si ritiene parzialmente accolta pur non producendo modifiche agli elaborati.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



13. GANDOLFI DAVIDE

Prot. 12522 Comune di Fiorano Modenese del 09/07/2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Contento che sia stato preso in considerazione così seriamente la viabilità ciclistica, mi chiedo come mai il progetto su asse Fiorano - Formigine sia tra gli ultimi nella scaletta delle priorità. Si tratta di servire una zona quotidianamente battuta da una quantità di persone che si recano e se ne tornano dalla zona di lavoro. Molti di questi pendolari di breve distanza potrebbero sicuramente prendere in seria considerazione il muoversi in bicicletta se ci fosse una ciclabile sicura. Io lavoro alla system e solo nel mio ufficio siamo in 3-4 che utilizziamo abitualmente/preferibilmente la bicicletta. Sarebbe bello potere fruire della ciclabile in tempi rapidi: già adesso la possibilità di essere sfruttata è molto alta.

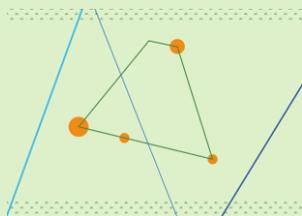
CONTRODEDUZIONE

Per il tratto ricadente all'interno del territorio comunale di Formigine, si riporta quanto precedentemente descritto nella risposta all'osservazione n.12:

Le amministrazioni sono consapevoli dell'importanza di questo asse di collegamento tanto da includerlo tra gli assi del "sistema" Biciplan. In particolare, per quanto riguarda il tratto ricadente nel Comune di Formigine, alla scheda di progetto "Linea 5 Fiorano - Formigine, viene chiarito come proprio la realizzazione, ad oggi già in fase di costruzione, della tangenziale sud di Formigine, dovrebbe portare un alleggerimento del traffico veicolare sull'asta viaria in questione, che pertanto, con un semplice e veloce intervento di adeguata regolamentazione del traffico, potrebbe poi consentire la percorrenza ciclabile in sicurezza. Il percorso è comunque indicato come di progetto, in quanto presenta condizioni da verificare che ne orienteranno poi la definitiva progettazione dell'asse di collegamento ciclabile.

In merito al tratto relativo al comune di Fiorano, su via Ghiarola Vecchia, va rimarcato che i documenti allegati al Biciplan contengono una tabella di valutazione sulle priorità di intervento, relative ai singoli tratti dei percorsi ciclabili individuati. In base a tali valutazioni assume priorità, come tratto di collegamento casa-lavoro alle attività produttive presenti sul territorio comunale, il tratto di ciclabile su via Ghiarola Nuova, utile a raggiungere anche la stazione ferroviaria, nodo intermodale. Va comunque sottolineato quanto detto sopra, cioè che l'importanza dell'asse è confermata dal suo inserimento fra quelli di rango principale, e che sarà pertanto oggetto di futura programmazione e realizzazione.

L'osservazione si ritiene parzialmente accolta pur non producendo modifiche agli elaborati.



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



14. OSSERVAZIONE D'UFFICIO

Prot. 16734 Comune di Formigine del 07.07.2020

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

La presente osservazione d'ufficio riguarda la correzione di errori materiale e/o imperfezioni e l'inserimento della previsione di un tratto di collegamento ciclabile nel territorio di Formigine al fine di implementare ulteriormente la rete di collegamento locale.

Si propongono le seguenti modifiche:

Nella tavola 06 saranno corretti piccoli errori materiali nei tracciati dovuti a piccole incongruenze con le altre tavole.

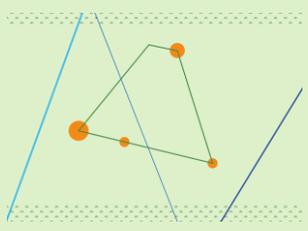
Nella copertina dell'allegato relativo alle schede di progetto correzione errore materiale: assi ~~principali~~ **di progetto**.

Si prevede inoltre la realizzazione di un percorso ciclabile completamente immerso nel verde che vada a collegare il tratto, già indicato come in progetto nell'attuale cartografia appartenente all'asse dei Miti (ciclabile Ubersetto-Formigine) all'asse Magreta-Colombaro, creando così un'ulteriore asta trasversale tra i due importanti assi già pianificati dal Biciplan. Si propone quindi di modificare la tavola 04b – Rete ciclabile di progetto di Formigine e di conseguenza le tavole 06 e 05b.

CONTRODEDUZIONE

Accolta, gli elaborati saranno modificati così come descritto.

Si riporta uno stralcio cartografico della tavola 04b.



Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



BICIPLAN DISTRETTO CERAMICO

