

Al Presidente del Consiglio Comunale,
al Sindaco,
alla Giunta Comunale
del Comune di Nonantola

Il gruppo consiliare
Una mano per Nonantola
presenta

“Ordine del giorno sull’accessibilità della pista ciclabile Modena-Nonantola a tutte le tipologie di velocipede.”

Il Consiglio comunale di Nonantola

Considerato che:

- la Legge Regionale Emilia Romagna 10/2017 *“al fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell’ambiente nonché la salvaguardia del territorio e del paesaggio, nell’ambito delle politiche per la mobilità sostenibile, promuove la ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili e la realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali, di seguito denominata RCR, integrata con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull’intero territorio regionale per l’attuazione del Sistema regionale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione della Regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione.”*;
- il “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” (Decreto Ministero Trasporti 30 novembre 1999, n. 557) all’Art. 7 stabilisce che la larghezza minima della corsia ciclabile deve essere *“pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m. [...] per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate”*;
- le “Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità Emilia Romagna” approvate con la delibera di Giunta regionale n. 691 del 6 maggio 2019 al punto 4.2:

* rimarcano che le larghezze minime previste dal DM 557/99 (1,50m per i percorsi monodirezionali e 2,50 m per quelli bidirezionali) *“indipendentemente dalla tipologia di strada percorsa, dal tipo di separazione e dal numero di ciclisti attesi [...] nella pratica risultano spesso insufficienti per assicurare un’adeguata percorribilità dell’infrastruttura”*;

* individuano in 3,00 m l'ampiezza minima di rotolamento (definita come *"piattaforma effettivamente transitabile, interessata dalle ruote della bicicletta"*) di una pista ciclabile bidirezionale in presenza di cargobike;

*indicano un margine di 25 cm per lato come franco minimo da garantire rispetto ai bordi, definito come *"spazio libero aggiuntivo al precedente, che può non essere 'perfettamente transitabile' (può ad esempio ospitare scoline o caditoie)"*;

*indicano in 65 cm la *"distanza minima rispetto ad ostacoli laterali continui"* (come guard-rails, staccionate, recinzioni...) da calcolare partendo dal bordo pista (PAG. 91).

- sia la Rete Provisionale delle Ciclovie Regionali Emilia Romagna sia il PRIT 2008 identificano la Modena-Nonantola come ciclabile provinciale principale, in posizione gerarchicamente sovraordinata rispetto ad altre tratte.

Ritenuto che:

- la legittima transitabilità per mezzi tipo cargobike anche a tre ruote o velocipedi con carriolino per il trasporto bambini sia imprescindibile sulla tratta;
- la priorità della ciclabile Modena Nonantola nella pianificazione regionale e l'intento del legislatore regionale di promuovere la ciclabilità al fine di ridurre il tasso di motorizzazione debbano garantire a questa infrastruttura standard qualitativi elevati;
- i flussi di traffico veicolare della SP255 e i lunghi tempi di percorrenza in auto nelle ore di punta sostanziano l'aspettativa di flussi di traffico ciclabile consistenti e necessitano quindi di una infrastruttura in grado di assorbirli agevolmente;
- la configurazione della Modena-Nonantola come una "superciclabile" sul modello nordeuropeo ne farebbe non solo una infrastruttura all'avanguardia ma anche una sorta di presidio medico di prevenzione e cura (della sedentarietà e delle malattie connesse, nonché della salute mentale e respiratoria...), una linea del TPL efficiente e fruibile, una politica di educazione alla vita attiva e una politica di welfare e di equità sociale che garantisce il diritto di spostarsi anche a chi non possiede un veicolo privato;
- una ciclabile di qualità che attrae traffico trasforma gli effetti negativi degli spostamenti in benefici. Un km percorso in auto ha un costo sociale (incidenti, inquinamento, rumore, riscaldamento globale, congestioni di traffico, aspetti legati alla salute, impatto spaziale) di 15 centesimi di euro mentre un km percorso in bici garantisce un beneficio sociale di 16 centesimi di euro, quindi ogni automobilista che passa alla bici garantisce alla società un guadagno netto di 31centesimi al km (fonte: European Commission. Science for Environmental Policies issue 418, 25 June 2015). Con un calcolo meramente economico, per ammortizzare in meno di 5 anni un'ipotetica spesa infrastrutturale di 3 milioni di euro per l'intera tratta di 7 km, sarebbero sufficienti appena 390 ciclisti che fanno andata-ritorno in media al giorno (ovvero appena il 2,6% rispetto agli 11.000.000 transiti annui).

Il Consiglio comunale di Nonantola impegna il Sindaco e la Giunta:

ad assicurare come condizione imprescindibile sul tratto di competenza la legittima transitabilità della futura ciclabile Nonantola Modena per tutti i velocipedi, inclusi quelli non convenzionali come quelli elettrici, cargobike anche a tre ruote e velocipedi con carriolino per il trasporto bambini;

a dare conseguentemente mandato ai tecnici affinché lo studio di fattibilità della ciclabile ancora in corso di perfezionamento incorpori questa previsione, adeguando le caratteristiche del tracciato perché siano conformi a garantire la succitata transitabilità (in termini specialmente di raggi di curvatura e superficie di rotolamento, che a norma di legge, in quanto ciclabile bidirezionale con presenza di cargobike, deve essere pari o superiore ai 3 metri, salvo criticità puntuali);

a farsi decisi portavoce di questa esigenza di ampia transitabilità col Comune di Modena, la Provincia e gli altri enti eventualmente coinvolti nella progettazione affinché gli stessi standard progettuali vengano applicati su tutto il tracciato;

a procedere immediatamente insieme al Comune di Modena e alla Provincia ad una interlocuzione politica con la Regione che, dato che la progettazione è stata avviata e sarà conclusa in tempi brevi, candidi da subito questo progetto per la prima tranche di finanziamenti del PNRR disponibili.

Nonantola, 19/11/2021.

I Consiglieri

Gianluigi Monari – Capogruppo di Una mano per Nonantola

Giovanni Serafini – Consigliere di Una mano per Nonantola