

PUMS Carpi_ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

ALLEGATO 5_ Documento di controdeduzione

*Carpi facile
Carpi Rischio 0
Carpi Città 30
Carpi fattibile*

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

Data:		Approvazione	
Revisione		Responsabile del Servizio Dott. Ing. Antonio Morini	Dirigente Settore A3 Dott. Ing. Norberto Carboni

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le
sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL PUMS DI CARPI



CITTÀ DI CARPI



Sisplan s.r.l.

Antonio Dell'Erba, Luigi Stagni, Marco Stagni, Alberta Chierici
Filena M. Di Tommaso.

Indice.

Pag. 3 Premessa

Pag. 5 Osservazione n°1 Consorzio Bonifica Renana

Pag. 6 Osservazione n°2 ARPAE

Pag. 10 Osservazione n°3 WWF Emilia Centrale Onlus

Pag. 12 Osservazione n°4 Confesercenti

Pag. 13 Osservazione n°5 Privato cittadino

Pag. 15 Osservazione n°6 Circolo N.P.

Pag. 16 Osservazione n°7 FIAB MO

Pag. 22 Osservazione n°8 Autostrade del Brennero

Premessa.

Si elencano i soggetti che hanno presentato osservazioni al PUMS di Carpi adottato con delibera di Giunta, e una sintesi delle tematiche emergenti per ciascun ambito strategico del Piano. Sono pervenute le seguenti osservazioni che vengono successivamente elencate progressivamente per data di ricezione:

CONSORZIO BONIFICA EMILIA CENTRALE, ricevuta il 4/03/2019, n° protocollo 12956;

VIPSA REGIONE EMILIA ROMAGNA, ricevuta il 21/03/2019, n° protocollo 16876;

ASSOCIAZIONE WWF EMILIA CENTRALE ONLUS, ricevuta il 26/04/2019, n° protocollo 24618;

CONFESERCENTI MO, ricevuta il 30/04/2019, n° protocollo 25452;

CITTADINO PRIVATO, ricevuta il 2/05/2019, n° protocollo 25705;

CIRCOLO N.P. di Via Lago Maggiore Sud 6, 41012 MO, ricevuta il 3/05/2019, n° protocollo 25779;

FIAB MODENA di Via Ganaceto 45, 41100 MO, ricevuta il 3/05/2019, n° protocollo 25791;

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A., ricevuta il 3/05/2019, n° protocollo 25973.

Le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

AMBIENTE

- Integrare il rapporto ambientale con la valutazione del Piano sulla componente “Sistema idrico”;
- Riportare nel report di monitoraggio anche quanto elaborato dal modulo PESCO implementato dall’ARPAE;
- Visualizzare all’interno del report di monitoraggio, per ogni inquinante e relativo indicatore, il trend, a partire dalla data di approvazione del PUMS, contestualizzandoli in riferimento alle condizioni metereologiche dell’anno;
- Aggiornare le stime dei flussi di traffico con la stessa cadenza dei report di monitoraggio;
- Esprimere le emissioni in unità tonnellate/anno;
- Analizzare le stime emissive per infrastruttura;
- Individuare per la componente rumore un indicatore che permetta di valutare in modo oggettivo i risultati attesi in termini di livelli sonori e popolazione esposta.

PEDONALITÀ E SPAZIO CONDIVISO

- Continuare la partecipazione e comunicarla;
- Investire sulla riqualificazione;
- Migliorare la sicurezza dell’ambiente stradale, in particolare per le utenze deboli;
- Abbattere le barriere architettoniche;
- Estendere le Zone 30 a tutto il territorio comunale;
- Procedere per sperimentazioni basate anche solo sulla segnaletica.

CICLABILITÀ

- Incentivare la campagna di comunicazione basata anche su una segnaletica dedicata;
- Realizzare superstrade ciclabili per collegare le aree industriali e le frazioni con il centro urbano;
- Realizzare percorsi sicuri casa-scuola;
- Contrastare i furti di biciclette;
- Incentivare il Bike to work;
- Adeguare gli attraversamenti semaforici al transito delle biciclette;
- Abbandonare i percorsi ciclopedonali;
- Diffondere gli stalli per le biciclette;
- Realizzare le condizioni di convivenza dei pedoni e dei ciclisti nelle Zone 30 e nella ZTL.

TRASPORTO PUBBLICO

- Potenziare il trasporto TPL in tempi brevi ipotizzando anche linee veloci e dirette a servizio di limitate e precise destinazioni;
- Realizzare collegamenti tra parcheggi di attestamento e area urbana.

TRAFFICO PRIVATO

- Governare la circolazione in sicurezza avvalendosi della regolazione semaforica, della geometria di circolazione e dei sistemi di moderazione del traffico partendo da interventi basati sulla segnaletica;
- Moderare l'incentivazione delle auto elettriche quale alternativa agli spostamenti individuali;
- Penalizzare la sosta nelle aree più centrali e realizzare parcheggi di attestamento periferici.

Si rileva che la maggior parte dei contributi ricevuti induce a migliorare e rafforzare le azioni già contenute nel Piano, arricchendolo dal punto di vista strategico.

I criteri di recepimento delle richieste sono i seguenti:

- "accolta", quando già contenuta e in linea con gli obiettivi del Piano;
- "parzialmente accolta", quando è oggetto di approfondimento nell'ambito della fase di attuazione e monitoraggio;
- "non accolta", quando non è pertinente o contraria ai principi fondanti del Piano.

OSSERVAZIONE N°1

Presentata dal Consorzio Bonifica Renana P.G. 12956

Oggetto in sintesi:

- Richiesta di integrazione del Rapporto Ambientale con la valutazione del Piano sulla componente ambientale “sistema idrico”.

Controdeduzione:

- Si riconosce l’esigenza di effettuare tale verifica, ma in fase di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi.

Sintesi della controdeduzione:

- parzialmente accolta.

Azione:

inserire le valutazioni di compatibilità del sistema idrico nell’ambito delle attività di monitoraggio.

OSSERVAZIONE N°2

Presentata da ARPAE P.G. 16876

Oggetto in sintesi:

- Richiesta 2/1

Le stime ottenute mostrano che la realizzazione delle isole 30 e della ZTL comporteranno una riduzione del traffico di attraversamento delle isole con aggravii però per alcune tratte stradali, per le quali, a parere della Scrivente, si dovrà porre particolare attenzione.

- Controdeduzione 2/1:

In fase di progettazione di dettaglio, se necessario, saranno valutati specifici interventi sia sulla circolazione, che sull'architettura della piattaforma stradale per indurre una migliore distribuzione del traffico locale del comparto.

- Sintesi della controdeduzione 2/1:

Parzialmente accolta

Azione:

Nelle attività di monitoraggio verranno effettuati conteggi di traffico con l'obiettivo di definire interventi integrati per moderare/controllare l'incremento di traffico nei tratti di viabilità locale.

- Richiesta 2/2

Correzione dell'errore materiale a pagina 29 del Rapporto Ambientale "la stazione di Via Remesina [...] non misura CO e i composti aromatici, ma solo ossidi di azoto, ozono, PM10"

- Controdeduzione 2/2:

Verrà controllato quanto indicato ed eventualmente corretto nelle future rimissioni del Rapporto

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta

Azione:

Correzione del testo.

- Richiesta 2/3

In riferimento alla qualità dell'aria, viene suggerito di riportare nei report di monitoraggio anche quanto elaborato dal modulo PESCO implementato da ARPAE, modulo che integra le informazioni provenienti dalla rete di monitoraggio con le simulazioni del modello chimico e di trasporto NINFA.

- Controdeduzione 2/3:

In fase di monitoraggio verranno visionati anche tali dati e se ritenuti utili, andranno a far parte della base dati descrittiva della qualità dell'aria.

- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

integrare l'attività di monitoraggio.

- Richiesta 2/4

Si ritiene di dover visualizzare all'interno dei report di monitoraggio, per ogni inquinante e relativo indicatore, il trend, a partire dalla data di approvazione del PUMS, contestualizzandoli in riferimento alle condizioni meteorologiche dell'anno (favorevoli o meno alla dispersione degli inquinanti).

- Controdeduzione 2/4:

In fase di monitoraggio gli inquinanti verranno visualizzati così come richiesto.

- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

Integrare l'attività di monitoraggio.

- Richiesta 2/5

Viene richiesto di aggiornare le stime dei flussi di traffico, attraverso le quali viene successivamente calcolato l'indicatore di valutazione relativo alle emissioni stradali, con la stessa cadenza dei report di monitoraggio; viene inoltre richiesto che le stime vengano integrate e supportate da rilievi strumentali di traffico.

- Controdeduzione 2/5:

Si concorda con l'osservazione; si ritiene che per le attività di monitoraggio sia irrinunciabile l'utilizzo del modello, strumento che fornisce le stime di traffico di cui all'osservazione; il modello deve quindi essere opportunamente aggiornato con la stessa cadenza dei report di monitoraggio, sia dal lato offerta (grafo) che domanda (matrice). L'aggiornamento della domanda deve prevedere dunque l'esecuzione di rilievi strumentali di traffico, sulla base dei risultati dei quali sarà poi possibile aggiornare la matrice complessiva sul territorio comunale con le procedure caratteristiche del modello (matrix-estimation). Si può ipotizzare quale rilievo "minimo" quello eseguito nelle sole ore di punta nelle stesse identiche sezione storicamente indagate dal Comune

(53 sezioni bidirezionali), in modo da avere risultati confrontabili; in aggiunta al rilievo “minimo”, si possono prevedere anche monitoraggi di lunga durata (per esempio almeno una settimana consecutiva su almeno 10 sezioni bidirezionali), i quali, oltre ad avere valore in sé come dato di controllo sulle dinamiche della mobilità e ad irrobustire il set di dati su cui eseguire la modellazione, renderanno più rappresentativa la trasformazione del dato dall’ora di punta fornito dal modello, ad un dato giornaliero.

- Sintesi della controdeduzione 2/5:

Parzialmente accolta.

Azione:

Integrare l’attività di monitoraggio.

- Richiesta 2/6

Viene suggerito di esprimere le emissioni in unità tonnellate/anno, analogamente a quanto indicato nell’inventario regionale EMAR

- Controdeduzione 2/6:

In fase di monitoraggio le emissioni verranno espresse così come suggerito.

- Sintesi della controdeduzione 2/6:

Parzialmente accolta.

Azione:

integrate l’attività di monitoraggio.

- Richiesta 2/7:

Viene richiesto che le stime emissive vengano analizzate per infrastruttura, attraverso una mappa del reticolo viario che evidenzi eventuali situazioni di incremento rispetto allo stato attuale.

- Controdeduzione 2/7:

In fase di monitoraggio le stime emissive verranno analizzate così come richiesto.

- Sintesi della controdeduzione 2/7:

Parzialmente accolta.

Azione:

Integrare l’attività di monitoraggio.

- Richiesta 2/8

L'indicatore di risultato individuato nel Rapporto Ambientale per la componente rumore è ritenuto non sufficientemente adeguato per quantificare la popolazione esposta al rumore delle infrastrutture. Viene suggerito di individuare un indicatore che permetta di valutare in modo oggettivo i risultati attesi (in termini di livelli sonori e popolazione esposta). Viene inoltre proposto di modificare la Tabella 1 dell'Allegato 4 ed in particolare di unificare le due tabelle (tabella 1 e 2) relative agli indicatori di risultato e di valutazione.

- Controdeduzione 2/8:

Si concorda con l'osservazione; si precisa peraltro che l'indicatore scelto per la definizione degli effetti del piano, fra quelli quantificabili, è stato quello ritenuto più significativo nell'ambito dell'incarico di redazione del PUMS e nelle more dell'emissione della Zonizzazione Acustica comunale; una volta che il comune se ne sarà dotata, con tale strumento sarà possibile dare una cornice normativa e un coordinamento alle attività di monitoraggio acustico, individuando un indicatore maggiormente rappresentativo degli effetti di Piano (per es. stima dei livelli sonori); in tal senso, sarebbe consigliabile avere già predisposta la zonizzazione acustica prima dell'esecuzione del monitoraggio, in modo che le rilevazioni strumentali e gli elaborati di tale attività possano essere rese coerenti e coordinati da tale strumento. Si precisa che tra le attività dello scenario di breve termini è prevista la zonizzazione acustica.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta.

Azione:

Correzione del testo in oggetto.

OSSERVAZIONE N°3

Presentata da WWF Emilia Centrale Onlus P.G. 24618

Oggetto in sintesi:

- Richiesta 3/1

Potenziamento delle piste ciclabili esistenti per renderle adeguate alle esigenze degli utenti.

- Controdeduzione 3/1

Il Piano prevede una complessiva riqualificazione urbana del Centro Abitato che verrà estesa a tutto l'ambito comunale urbano, sulla base dei risultati del monitoraggio, e prevede la realizzazione di "isole ambientali" dove la viabilità locale verrà ristrutturata in strade "di tipo residenziale":

- Piattaforma unica priva di barriere architettoniche (sede stradale al livello di calpestio pedonale)
- Priorità di circolazione per pedoni e ciclisti,
- Forte limitazione di velocità (<30Km/h).

Queste azioni comportano un netto miglioramento per la continuità dei livelli di servizio dei percorsi ciclabili.

Nell'attuazione di questi provvedimenti, nel breve e medio periodo, si dà priorità al miglioramento e all'ampliamento degli itinerari ciclopedonali e alle ciclabili esistenti.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta.

Azione:

Nessuna in quanto i provvedimenti sopra citati sono già programmati.

- Richiesta 3/2

Completamento della tangenziale che collega la zona artigianale/industriale con l'autostrada e la rete stradale comunale.

- Controdeduzione 3/2

Il completamento della tangenziale è previsto nell'ambito del PUMS e nella pianificazione comunale.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta

Azione

Nessuna poiché la nuova infrastruttura è già programmata ed il collegamento ciclabile con la zona artigianale / industriale è prevista dal Piano delle Piste Ciclabili vigente attraverso la viabilità locale.

- Richiesta 3/3

Adeguamento della viabilità del centro storico alle esigenze dei pedoni e dei ciclisti.

- Controdeduzione 3/3

In prospettiva la realizzazione della ZTL, anche nell'ipotesi di consentire l'accesso solo in presenza di disponibilità di parcheggio, comporta:

- L'eliminazione del traffico passivo,
- Una modifica della geometria di circolazione che riduce certamente il traffico.
- Sintesi della controdeduzione 3/3:

Accolta.

Azione:

esplicitazione della strategia e delle modalità di partecipazione e condivisione finalizzate alla progettazione dell'allargamento della ZTL.

- Richiesta 3/4

Potenziamento dei parcheggi periferici presenti ed istituzioni di nuovi parcheggi nella periferia

- Controdeduzione 3/4

Il Piano mira a ridurre la domanda di mobilità veicolare con origine nel Comune ed in particolare nell'area centrale mediante l'aumento del fattore "gradevolezza urbana" e dà priorità a questo obiettivo anche in termini di investimenti. Rimanda, a piani di scala più vasta, il governo della domanda di mobilità con origine esterna e prevede di valutare successivamente eventuali interventi di salvaguardia.

- Sintesi della controdeduzione 3/4

Parzialmente accolta.

Azione:

Nessuna

OSSERVAZIONE N°4

Presentata dalla Confesercenti di Modena P.G. 25452

Oggetto in sintesi:

- Richiesta 4/1

Rimozione dell'intera ZTL per l'intero centro Storico e identificazione di misure equivalenti sulla base di una progettazione concordata con le associazioni di categoria ed i titolari delle imprese di commercio del turismo, dell'artigianato e dei servizi.

- Controdeduzione 4/1

La ZTL verrà modulata per fasi partendo da una progettazione condivisa così come per la zona Colombo (vedi Case study e momenti partecipati).

Si sottolinea che nel PUMS sono previsti una serie di interventi strategici:

- Quattro "zone 30" che si evolveranno in "isole ambientali",
- La riqualificazione urbana prevista, nell'Area Centrale Comunale oltreché nel Centro Storico, mira ad aumentare il coefficiente di gradevolezza urbana che, oltre a rendere il livello di servizio della ciclo-pedonalità competitivo rispetto a quella dell'auto, crea nuovi punti di aggregazione e spazi per manifestazioni e conseguentemente promuove nuovi insediamenti artigianali e commerciali,
- Il potenziamento del trasporto pubblico, elevando la frequenza di passaggio nel breve termine e verificando in fase di monitoraggio la istituzione di nuove fermate, sulla base del miglioramento della velocità commerciale, derivante anche dall'asservimento semaforico,
- È previsto nelle modalità di attuazione del Piano e del relativo monitoraggio una permanente partecipazione finalizzata a una progettazione condivisa

Si sottolinea infine che l'ampliamento della ZTL è previsto sia nel PUMS che del PAIR con finalità diverse.

- Sintesi della controdeduzione 4/1:

Parzialmente accolta

OSSERVAZIONE N°5

Presentata da un privato cittadino P.G. 25705

Oggetto in sintesi:

- Richiesta 5/1

Miglioramento della consistenza della rete ciclabile in termini di:

- Piattaforma,
- Segnaletica,
- Sicurezza di circolazione,
- Completezza del tracciato.

- Controdeduzione 5/1

Il Piano mira ad elevare il livello di servizio della ciclabilità ad un valore superiore a quello del sistema veicolare agendo:

- Sulla geometria di circolazione,
- La regolazione semaforica,
- La realizzazione di “isole ambientali”,
- La realizzazione del Piano della Ciclabilità Comunale che dovrà essere realizzato secondo le nuove normative aggiornate e secondo quanto previsto dal Piano nazionale della Sicurezza Stradale che mira a garantire le utenze deboli.

- Sintesi della controdeduzione 5/1:

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già programmato.

- Richiesta 5/2

Dare priorità al completamento dei percorsi che connettono i diversi comparti del Comune: Area Centrale con Frazioni.

- Controdeduzione 5/2

Il Piano viene attuato secondo tre scenari ed in logica di Piano processo (monitorare, valutare e riprogrammare), con monitoraggio biennale. In questa logica, per poter verificare le previsioni fatte e gli obiettivi attesi, è chiaro che vanno testati i risultati su itinerari campione completi. La scelta degli itinerari campione, che potranno riguardare le connessioni area centrale/periferie, verrà effettuata in fase di attuazione, sulla base del monitoraggio dei risultati perseguiti, della consultazione e delle attese dell'utenza.

- Sintesi della controdeduzione 5/2:

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già programmato.

- Richiesta 5/3

Riqualificazione dei percorsi pedonali.

- Controdeduzione 5/3

La messa in sicurezza dei percorsi pedonali e l'abbattimento delle barriere architettoniche è il tema fondamentale della "Carpi Facile", obiettivo fondamentale del PUMS ed è comunque già definita nel Regolamento viario dell'attuale P.G.T.U..

- Sintesi della controdeduzione 5/3:

Accolta.

Azione:

Nessuna.

- Richiesta 5/4

Estensione delle "Zone 30" su tutto il territorio comunale.

- Controdeduzione 5/4

L'estensione delle Zone 30 a tutto il territorio comunale è un obiettivo da verificare nel corso dell'attuazione del PUMS in base alle esperienze fatte nelle quattro aree campione ed i risultati registrati. Il problema, infatti, non è solo limitare la velocità, ma far percepire un ambiente urbano che induce una velocità più bassa mediante interventi di riqualificazione urbana. Il perseguimento di tale obiettivo comporta il problema del reperimento delle risorse economiche per poter costruire una trasformazione architettonica delle strade adeguata.

- Sintesi della controdeduzione 5/4

Parzialmente accolta.

Azione:

Nessuna; in quanto le attività di monitoraggio indicheranno l'efficacia delle varie fasi di realizzazione per le quattro zone campione previste nel PUMS, ed in particolare dei risultati ottenibili con interventi di sola segnaletica.

OSSERVAZIONE N°6

Presentata dal Circolo N.P. P.G. 25779

Oggetto in sintesi

- Richiesta 6/1

Realizzazione di interventi veloci e pragmatici basati solo sulla segnaletica.

- Controdeduzione 6/1

Il PUMS si articola in tre scenari di attuazione, i primi due prevedono interventi rapidi ed economici basati soprattutto su una segnaletica stradale luminosa cos' come si è già intervenuti nella "Zona Colombo".

- Sintesi della controdeduzione 6/1

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già programmato.

- Richiesta 6/2

Realizzazione di un P.G.T.U. di seconda generazione finalizzata alla sicurezza della circolazione e in particolare alla protezione delle utenze deboli.

- Controdeduzione 6/2

Il PUMS fa proprio il P.G.T.U. vigente e indica la metodologia e le modalità per il governo della sicurezza stradale e la protezione delle utenze deboli secondo le analisi del rischio e in perfetta sintonia con la Legge n°35. La lenta attuazione e realizzazione del governo della sicurezza è dovuta alla ristrettezza di risorse.

- Sintesi della controdeduzione 6/2

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già programmato.

OSSERVAZIONE N°7

Presentata da FIAB Modena P.G. 25791

Oggetto in sintesi:

- Richiesta 7/1

Le azioni attuate (piano piste ciclabili, pedonalizzazioni, TPL) non hanno contrastato l'incremento dell'uso dell'auto privata.

- Controdeduzione:

Alla luce delle esperienze fatte, il PUMS mira ad indurre una diversa ripartizione modale a vantaggio della ciclo-pedonalità agendo

- 1) Sulla riqualificazione urbana (isole ambientali, ZTL);
- 2) Sulla regolazione semaforica;
- 3) Sulla gerarchizzazione della rete stradale urbana penalizzando l'utilizzo delle strade locali da parte del traffico veicolare di attraversamento;
- 4) Aumentando la qualità del servizio di TPL (secondo gli indici di mobilità);
- 5) Diversificando il controllo sulle modalità di sosta.

Viene attuato secondo un piano di monitoraggio e nella logica di piano-processo sulla base della progettazione partecipata. Sulla base dei risultati si valuteranno gli interventi integrativi atti a perseguire gli obiettivi del PUMS.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già programmata.

- Richiesta 7/2

Richiesta di azioni più forti:

- 1) aumento del costo orario della sosta nelle immediate vicinanze della ZTL,
- 2) diminuzione graduale del parcheggio utilizzando gli spazi liberati per stalli per bici, aree di riposo, verde, panchine.

- Controdeduzione:

- 1) In base all'attività di monitoraggio sulle modalità di sosta si valuterà l'opportunità e le modalità di intervento sulla tariffazione dei parcheggi a pagamento.
 - 2) La realizzazione delle quattro "Zone 30" e la successiva loro trasformazione in isole ambientali comporta certamente la riduzione dell'offerta di sosta e la creazione di spazi per realizzare punti di aggregazione con panchine, verde e parcheggi per biciclette.
- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

Nelle attività di monitoraggio verranno meglio specificate le indagini finalizzate all'aggiornamento della gestione dei parcheggi a pagamento.

- Richiesta 7/3

Richiesta di una strategia chiara, forte e definita rispetto alla ciclabilità: comunicazione e segnaletica dedicata.

- Controdeduzione:

Rispetto alla segnaletica necessari, il PUMS non arriva a dettagli esecutivi, ma in più punti si fa menzione della necessità imprescindibile di dedicare investimenti ed energia alla comunicazione per divulgare i termini di una "Carpi accessibile" e della mobilità sostenibile.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta

Azione:

In fase di sviluppo del Piano sarà certamente necessario prevedere la realizzazione di una segnaletica forte e chiara per la facile identificazione delle ciclabili.

- Richiesta 7/4

- 1) Richiesta di superstrade ciclabili;

- Direttrice Nord-Sud;

- Direttrice Est-Ovest;

- Collegamento aree industriali con centro urbano;

- Collegamento con frazioni;

- 1) Percorsi sicuri casa-scuola

- 1) Azioni di contrasto concreto ai furti di biciclette;

- 2) Miglioramento della segnaletica;
- 3) Incentivi economici al Bike to work;
- 4) Adeguamento degli attraversamenti degli impianti semaforici al transito delle biciclette;
- 5) Abbandono dei percorsi ciclo-pedonali;
- 6) Localizzazione e diffusione stalli per bici;
- 7) Non realizzazione di piste ciclabili nelle Zone 30 e ZTL;
- 8) Sperimentazione percorsi ciclabili con l'utilizzo della segnaletica orizzontale e verticale.

- Controdeduzioni:

1. Il PUMS per favorire una diversa ripartizione modale ed incentivare l'uso della ciclo-pedonalità punta:

Sull'aumento del coefficiente di gradevolezza urbana

Sulla riduzione del livello di servizio del sistema auto privata agendo sulla velocità commerciale, sulla lunghezza dei percorsi e sull'applicazione delle nuove misure previste dal Codice della strada a vantaggio della ciclabilità.

La riduzione del livello di servizio delle auto private dovrebbe indurre una significativa riduzione del traffico veicolare.

Alla luce dei risultati perseguiti, delle risorse disponibili e della verifica sul campo delle aspettative dell'utenza in fase di attuazione delle piste ciclabili si valuterà l'opportunità e la necessità di realizzare superstrade ciclabili.

2. È stato dedicato un intero test pilota sul tema percorsi sicuri casa-scuola, con processi partecipati specifici nella Scuola Primaria del quartiere Colombo. Tali percorsi sono priorità del Piano ed elementi fondanti del processo di riqualificazione urbana sotteso dal Piano. In fase propedeutica è stato effettuato un ulteriore test (A Scuola in Autonomia), nell'Istituto Comprensivo Zona Nord.

3. Il Piano elaborato ricerca la risposta della sicurezza soprattutto nella riqualificazione urbana. Le azioni contro il furto che sono state indicate nel Piano sono realizzare spazi ben illuminati, vissuti dalle persone che si trovano in ambiti sociali per trascorrere del tempo condiviso e fare rete, fare integrazione, creare attività che "accendano di vita" gli spazi.

4. Nella strategia di comunicazione, contenuta nel Piano, è previsto il miglioramento della segnaletica. Si farà specifico riferimento da quanto previsto dal nuovo Codice della strada a protezione della ciclabilità.

5. Il Piano, essendo rivolto a tutta la popolazione di Carpi per quanto riguarda gli incentivi, punta soprattutto ad investimenti per il trasporto pubblico pensando anche alle fasce ed utenza che non fruiscono con facilità della ciclabilità: popolazione anziana,

bambini, diversamente abili. Si ritiene comunque opportuno integrare con richieste di supporto all'acquisto di e-bike, bici pieghevoli e cargo bike.

Perché le azioni siano concrete e fattibili è necessario in ogni modo vincolare le azioni a valutazioni economiche e di strategie per reperire i fondi necessari a tale investimento.

6. Il Piano prevede una specifica procedura di messa in sicurezza sulla base dell'analisi dei rischi ed in particolare per la difesa delle utenze deboli.

7. Il Piano, nel breve periodo, non prevede percorsi ciclo-pedonali. Nel medio/lungo periodo, all'interno delle "Zone 30" e delle future isole ambientali, si propone un uso ibrido e plurale dello spazio con una ciclo-pedonalità diffusa ma senza percorsi né tracciati. Sarà il disegno urbano e la segnaletica sull'asfalto e verticale a suggerire norme comportamentali di convivenza tra ciclisti e pedoni all'interno delle isole.

8. La strategia del Piano punta alle intensificazioni di stalli per bici all'interno dei programmi di rigenerazione urbana.

9. Il Piano non prevede realizzazioni di piste ciclabili nelle "Zone 30" e nelle aree di ZTL.

10. L'utilizzo di sola segnaletica è già stata utilizzata nell'ambito "Zona 30 Colombo" quale test pilota per misurare l'efficacia di questa tipologia di interventi.

- Sintesi delle controdeduzioni:

Accolta.

Azione: integrazione del testo di Piano secondo quanto sopra esplicitato;

Integrazione del testo di Piano.

- Richiesta 7/5

Mettere al centro le utenze più deboli abolendo le barriere architettoniche

- Controdeduzioni:

Il Piano prevede la realizzazione di quattro isole ambientali dove le strade si caratterizzano per una piattaforma unica, prive quindi di marciapiede dove la soluzione architettonica deve risolvere la convivenza delle diverse modalità di movimento e fa proprio quanto previsto dal vigente Regolamento Viario del PGTU in materia di abolizione delle barriere architettoniche.

- Sintesi della controdeduzione:

Accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già prevista.

- Richiesta 7/6

Richiesta nuove strategie per la sosta

- Controdeduzione:

Il Piano prevede un abbattimento della mobilità veicolare sulla base degli interventi già indicati nella risposta 1. Nelle fasi successive di monitoraggio e alla luce dei risultati di Piani di ordine sovracomunale si valuterà l'opportunità e le modalità di intervenire rispetto ai parcheggi scambiatori.

- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

Nessuna, in quanto già prevista.

- Richiesta 7/7

Contrarietà alla vendita di stalli residenziali su carreggiata.

- Controdeduzione:

Il piano propone questa soluzione non solo per reperire fondi idonei alla realizzazione di isole ambientali ma anche come strumento per limitare gli spazi di sosta libera. In alcune realtà dove tali provvedimenti sono stati presi la consapevolezza della difficoltà di trovare stalli per la sosta in prossimità della destinazione ha indotto un maggior uso dei parcheggi periferici. L'alternativa a tale soluzione è un controllo, innanzitutto, molto rigido della sosta contrastando fortemente l'attuale evasione.

- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azioni:

Il tema sarà oggetto di approfondimento in fase di attuazione.

- Richiesta 7/8

Richiesta di potenziamento di TPL in tempi brevi

- Controdeduzione:

Le scelte temporali dell'amministrazione sono legate a temi di bilancio economico e possibilità reale di investimento, che dipendono soprattutto da quanto programmato a livello nazionale e regionale. La possibilità di servire meglio le frazioni e l'area industriale dipendono essenzialmente dalle risorse economiche. Sulla base dei risultati dei monitoraggi si potrà valutare come orientare il potenziamento ulteriore della TPL

- Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

Il tema sarà oggetto di approfondimento all'interno dell'Amministrazione.

Nessuna.

- Richiesta 7/9

Moderazione dell'uso auto elettriche

- Controdeduzione:

L'auto elettrica è considerata veicolo privato e come tale normato nell'ambito del PUMS. Eventuali deroghe verranno valutate al fine di migliorare le qualità ambientali.

- Sintesi della controdeduzione:

Non accolta.

OSSERVAZIONE N°8

Presentata da Autostrada del Brennero S.p.A. P.G. 25973

Oggetto in sintesi:

- **Richiesta 8/1:**

Si richiede l'inserimento della previsione di rifacimento dei sovrappassi con cui la viabilità locale scavalca l'Autostrada del Brennero, ubicati nel Comune di Carpi.

- **Controdeduzione:**

L'Amministrazione Comunale sta provvedendo la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di sua competenza. I sovrappassi sopracitati sono a carico di Autostrade del Brennero.

Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azioni:

Definire un accordo con Autostrade del Brennero sulle modalità di intervento.

- **Richiesta 8/2:**

Si richiede l'inserimento della previsione di un potenziamento del parcheggio delle autovetture ubicato in corrispondenza della stazione autostradale di Carpi.

- **Controdeduzione:**

Il PUMS di Carpi mira ad individuare il governo della mobilità per quei fattori che dipendono direttamente dall'Amministrazione. L'eventuale potenziamento del sopra menzionato parcheggio dipende dalle azioni e dai risultati di una serie di Piani e di programmi elaborati o in fase di definizione da parte di altri Enti. Pertanto si valuterà in fase di monitoraggio, e negli anni successivi, la necessità di tale intervento e quale deve essere l'Ente finanziatore.

- **Sintesi della controdeduzione:**

Parzialmente accolta.

Azioni:

Nessuna

- Richiesta 8/3:

Si richiede l'individuazione di aree attigue all'asse autostradale da destinare alla realizzazione di fasce boscate filtranti.

- Controdeduzione:

Questi interventi verranno esaminati nell'ambito del redigendo Piano del "verde urbano" che prevede la realizzazione di fasce boscate. In particolare verrà esaminata la possibilità di interventi lungo l'asse autostradale.

Sintesi della controdeduzione:

Parzialmente accolta.

Azione:

Nessuna.