

<input type="checkbox"/>	EMENDAMENTO	<input type="checkbox"/>	ORALE	<input type="checkbox"/>	URGENTE
<input checked="" type="checkbox"/>	MOZIONE	<input type="checkbox"/>	SCRITTO/A	<input type="checkbox"/>	ORDINARIO/A
<input type="checkbox"/>	INTERROGAZIONE				
<input type="checkbox"/>	ORDINE DEL GIORNO				
<input type="checkbox"/>	RISOLUZIONE				

Alla cortese attenzione della
Presidente del Consiglio
 Comune di Piacenza

N° M028

OGGETTO VIABILITÀ SICURA E MOBILITÀ DOLCE 1° TRATTO C.SO VITTORIO EMANUELE

(art.73 Regolamento per il funzionamento del Consiglio Comunale e delle Commissioni Consiliari)

OBIETTIVI: FAVORIRE LA MOBILITÀ DOLCE/METTERE IN SICUREZZA IL PRIMO TRATTO DI C.SO VITTORIO EMANUELE

PREMESSO

- che cinque anni fa l'amministrazione Barbieri cancellava, sotto il sole di un torrido mese di agosto, una delle operazioni più interessanti introdotte dalla precedente giunta Dosi (maggio 2016), mediante l'istituzione del senso unico per i veicoli a motore nel tratto di corso Vittorio Emanuele, tra la statua girevole di Sant'Antonino (imbocco del Facsal) e il monumento ai Caduti della Resistenza "Dolmen" e la contestuale realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale;
- che la suddetta operazione, a opera della giunta Dosi, era finalizzata a garantire agli utenti della mobilità "dolce" (ciclisti e pedoni) un sufficiente livello di sicurezza;

CONSIDERATO

- che, a seguito del provvedimento dell'amministrazione Barbieri, il tratto di corso Vittorio Emanuele tra la statua di Sant'Antonino e il "Dolmen" è ritornato a doppio senso di marcia, così raddoppiando il traffico veicolare, aumentando la pericolosità del transito e degli attraversamenti pedonali e incrementando il carico inquinante;
- che la decisione di modificare la viabilità originaria nasceva dalla convinzione (senza alcuna controprova) che un maggior transito di veicoli a motore è funzionale al buon riscontro economico delle attività dei commercianti del corso;

APPURATO

- che nella maggior parte delle città italiane (sia metropolitane, come Milano e Roma, che più simili per dimensioni a Piacenza, come Cremona e Parma) i centri storici sono prevalentemente preclusi al traffico veicolare, dedicati ai pedoni e dai ciclisti, liberi di muoversi senza rischiare di essere investiti e senza dover respirare a pieni polmoni i gas di scarico delle vetture (biossido d'azoto NO2, anidride solforosa SO2, particolato totale sospeso PTS - PM10, PM5, PM2.5, monossido di carbonio CO, composti organici volatili COV, benzene-toluene-xilene BTX, idrocarburi policiclici IPC);

- che nel 2021 Piacenza risulta essere una delle 17 città più inquinate d'Italia e una delle 20 più inquinate d'Europa, secondo un report di Legambiente¹ che fa il bilancio sulla qualità dell'aria in città, confrontando il valore medio annuale di PM10, PM2.5 e NO2 con i parametri suggeriti dall'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità), peraltro destinati a diventare vincolanti tra pochi anni;

CONSIDERATO INOLTRE

- che a Piacenza, durante le principali iniziative commerciali (Fiera di Sant'Antonino, Venerdì piacentini, Sbaracco, ecc...) migliaia di persone si riversano per le vie del centro, finalmente libere dai veicoli a motore, per riprendersi gli spazi di comunità e di svago, garantendo contestualmente buoni incassi ai commercianti;
- che nonostante queste valutazioni (riscontrabili oggettivamente) e le diverse sollecitazioni finalizzate ad allargare la ZTL e la fruibilità pedonale del centro storico, l'amministrazione comunale precedente ha preferito mantenere la propria posizione, rinviando ogni discussione di merito all'attuazione del PUMS, al BICIPLAN e agli altri strumenti di programmazione e di regolazione del traffico (ordinanze);
- che, pertanto, il traffico nei due sensi di marcia del corso Vittorio Emanuele, tra il "Dolmen" e la statua di Sant'Antonino, continua a essere caotico e insicuro, obbligando pedoni, ciclisti e veicoli (compresi gli autobus del Trasporto Pubblico Locale) a "spartirsi" faticosamente e pericolosamente la ristretta sede stradale, confliggendo fra l'altro con gli stalli dei parcheggi blu disponibili, con gli spazi concessi per i de hors e con l'attività di carico/scarico delle merci destinate ai negozi;
- che, in aggiunta a quanto sopra, negli ultimi mesi il sistema di mobilità piacentino si è arricchito - grazie anche al sostegno dell'amministrazione Barbieri, che ne ha favorito la diffusione - di nuove tipologie di veicoli (in particolare biciclette e monopattini elettrici), mezzi molto amati dai giovani per la loro accessibilità diffusa e smart ma che, percorrendo prevalentemente piste ciclabili e marciapiedi, sono entrati prepotentemente "in contrapposizione" con la mobilità "dolce" tradizionale;

SEGNALATO

- che la larghezza della pista ciclabile mono-direzionale, che dalla statua di Sant'Antonino (imbocco Facsal) si dirige al "Dolmen" è assai ridotta, tale da non consentire il transito contemporaneo di 2 biciclette (da evidenziare che ai sensi dell'art. 7 del DM 557/99 la larghezza dovrebbe essere almeno di mt. 1,5 riducibile a 1 mt. per brevi tratti, purché segnalati);
- che lo spostamento sul lato opposto a dove era stata pensata è stato fatto senza considerare lo spazio pubblico in concessione a bar e ristoranti che insistono da quella parte, motivo per cui i de hors, in spregio alla segnaletica orizzontale, hanno invaso l'area riservata ai ciclisti;
- che per porre rimedio all'inconveniente causato, il Comune ultimamente ha provveduto a ridisegnare la pista, che ora costeggia pericolosamente fioriere, tavolini, panche e sedie da una parte e sede stradale dall'altra;

¹ "Mal'aria di città. Quanto manca alle città italiane per diventare clean cities"

- che il medesimo spostamento crea costante pericolo all'altezza di vicolo Edilizia, allorquando le macchine provenienti da barriera Genova o dallo stradone Farnese svoltano a sinistra, con ciò dovendo attraversare la ciclabile, quasi sempre con poca attenzione a chi sta transitando (reciproca, tra pedoni, ciclisti e automobilisti);
- che la pista è costellata di caditoie e tombini, che mettono a repentaglio la stabilità di chi la percorre (specie in presenza di umidità);
- che è utilizzata spesso quale parcheggio (vietato) di auto, moto e monopattini oltreché percorsa impropriamente da pedoni e da ciclisti in contromano.

Tutto ciò premesso e considerato, su iniziativa dei consiglieri firmatari, il CONSIGLIO COMUNALE
IMPEGNA SINDACA E GIUNTA:

1. a valutare la possibilità, onde ridurre la pressione di traffico lungo il tratto interessato, di ripristinare il senso unico di marcia per i veicoli a motore, eventualmente rivedendo – previo un percorso partecipativo da realizzarsi ai sensi e in coerenza con gli artt. 4 e 5 del Regolamento comunale della Partecipazione n. 23/2013 - il sistema viabilistico del comparto;
2. a ripristinare/realizzare, ai fini di una maggior sicurezza degli utenti della strada, una pista ciclabile bidirezionale protetta, ovvero due singole piste ciclabili mono-direzionali protette (una per senso di marcia);
3. a prendere in considerazione la possibilità, per agevolare la fruibilità del tratto di strada e valorizzare le attività commerciali, di riservare il transito ai soli pedoni e ciclisti, quantomeno durante il fine settimana (da venerdì sera a domenica sera).

Grazie per l'attenzione che sarà riservata.

I consiglieri firmatari

Luigi Rabuffi

Stefano Cugini