



Proposta di RME Rete Mobilità di Emergenza nella città di Carpi.

A - PREMESSA

Rimandiamo al documento “RME Rete di Mobilità d’Emergenza. Piano di azione per la mobilità urbana”, già trasmesso il 24 aprile 2020 al Comune di Carpi da Fiab Modena per la descrizione degli impatti del Covid 19 sul traffico urbano.

Nello stesso documento si descrivono le problematiche del Trasporto Pubblico Locale, che a Carpi impatteranno sul traffico cittadino soprattutto con la ripresa delle attività scolastiche e saranno oggetto di una nostra proposta futura, maggiormente incentrata sul bike to work.

B – FINALITA’

La proposta oggetto di questo documento attiene all’esigenza di urgente risposta al via libera dato ai cittadini carpigiani dopo quasi due mesi di isolamento, e rappresenta possibili soluzioni all’esigenza di favorire una mobilità che non sia esclusivamente motorizzata, scongiurando i possibili rischi.

Alla ripresa della libera mobilità dei cittadini si potranno avere situazioni di grave pericolo dovute soprattutto a:

- necessità del distanziamento interpersonale reciproca fra i pedoni, ciclisti ed altri utilizzatori della micromobilità; tale distanziamento è impossibile da mantenere su gran parte dei marciapiedi e sulla maggioranza delle ciclopedonali; la maggior parte degli utenti tenderà quindi ad invadere la sede stradale per mantenere il prescritto distanziamento;
- maggior utilizzo dell’auto in relazione alle minori possibilità di utilizzo del TPL, soprattutto a partire dalla riapertura delle scuole; quindi più congestione del traffico e servizi meno accessibili.

La presente proposta si prefigge di:

- dare spazio a pedoni e ciclisti per il distanziamento sociale (obbligatorio);
- ridurre la velocità delle auto;
- indurre gli automobilisti ad abbandonare l’uso massivo dell’auto incentivando il biketowork e il biketoschool (alla riapertura delle scuole);
- ridurre l’inquinamento dell’aria e acustico generato dalle auto.

La RME proposta permetterà di:

- collegare i principali centri di interesse (centro storico, stazione ferroviaria, polo scolastico, polo sportivo, centri commerciali, ospedale, ecc.);
- percorrere le principali direttrici nord/sud ed est/ovest lungo percorsi conosciuti da tutti, in sicurezza a piedi, in bicicletta o con mezzi di micromobilità.

C – PROPOSTA DI INTERVENTO FONDAMENTALE

La soluzione più semplice ed efficace per rendere più sicuro il traffico urbano è quella di abbassare la velocità massima dei veicoli dagli attuali 50 km/h ai 30 km/h in tutta la città, con la sola esclusione delle tangenziali e delle strade su cui prevale il traffico di transito; su queste strade, ove rimane il limite dei 50 km/h, occorre ricavare comunque spazi per pedoni e ciclisti anche riducendo, se necessario, la larghezza delle corsie dedicate alle auto.

Senza citare quanto sta avvenendo nelle principali città europee (comprese Londra, Parigi e Berlino..) si ricorda:

- i tempi di percorrenza dei veicoli, in abito urbano, sono statisticamente pressoché gli stessi con una velocità limite di 50 km/h o 30 km/h (attualmente la velocità media è di circa 28 km/h); nelle zone 30 il traffico risulta più fluido e meno inquinante anche per la riduzione degli stop&go;
- quando un veicolo investe un pedone le probabilità che l’esito sia mortale è del 75/80 % alla velocità di 50 km/h e del 15 % alla velocità di 30 km/h;
- lo spazio di frenatura dei veicoli è di molto inferiore ai 30 km/ rispetto ai 50 km/h;
- l’angolo visuale dei conducenti dei veicoli è di molto maggiore alla velocità di 30 km/ rispetto ai 50 km/h;
- per quanto sopra passando dalla velocità limite di 50 km/h ai 30 km/h gli incidenti saranno molto meno numerosi e di questi incidenti la gravità sarà molto minore.

Le considerazioni sopra esposte sono particolarmente importanti nella fase 2 quando, a causa dell’obbligo del distanziamento sociale, molte persone e mezzi di mobilità lenta saranno costretti a riversarsi sulla carreggiata (come già oggi spesso avviene per chi deve condurre un passeggino, una carrozzina, ecc.).

Inoltre ricordiamo come le zone 30 consentano ai cittadini una maggiore fruibilità delle strade ed abbiano portato ovunque più valore alle economie locali, fattore molto importante in una fase nella quale la ripresa economica si prospetta molto critica.

D – PROPOSTE DI INTERVENTO ALTERNATIVE

Nel caso in cui l'Amministrazione non ritenga opportuno istituire una zona 30 estesa a tutto il centro urbano, si sono formulate le ipotesi alternative di seguito elencate; le modalità operative utilizzate per rendere più sicure le strade e incentivare la mobilità dolce sono:

- restrizione delle corsie destinate alle auto ove la larghezza delle strade lo abbia consentito, mediante la messa in opera di una semplice linea di demarcazione a bordo strada a delimitare corsie ciclabili monodirezionali su entrambi i lati della strada; la suddetta restrizione presenta anche il fondamentale vantaggio di ridurre di conseguenza la velocità delle auto, spesso eccessiva e ben superiore ai limiti di legge (più le corsie si restringono più i conducenti sono portati a rallentare);
- trasformazione delle piste ciclabili bidirezionali in monodirezionali (per evitare incroci fra gli utenti) e nel contempo messa in opera di corsia monodirezionale di senso opposto sull'altro lato della strada quando vi sia spazio sufficiente; istituzione, se possibile, di strada 30 km/h, con biciclette insieme alle auto, nel caso in cui non vi sia spazio sufficiente;
- eliminazione delle piste ciclopedonali per riservarle solamente ai pedoni; per le biciclette si è prevista una delle due soluzioni precedenti, in relazione alla tipologia di strada ed allo spazio disponibile.

Nella scelta dei percorsi si è tenuta in considerazione la necessità di:

- collegare i principali centri di interesse della città (centro storico, stazione ferroviaria, centri commerciali, poli scolastici, ospedale, polo sportivo, ecc.);
- realizzare assi di attraversamento nelle due direzioni (nord/sud ed est/ovest) percorribili in sicurezza dalla mobilità dolce;
- realizzare percorsi facilmente identificabili, percorribili e già noti agli utenti.

In merito si evidenzia come la città di Carpi sia già dotata di una estesa rete di piste per lo più ciclopedonali; la suddetta rete risulta però quasi sconosciuta ai più, soprattutto nei reciproci collegamenti, è spesso tortuosa e difficilmente identificabile soprattutto per la mancanza di una idonea segnaletica puntuale e di quadri illustrativi di insieme. La proposta qui formulata intende invece fornire la possibilità di percorrere, in bicicletta o con altri mezzi di micromobilità, itinerari già noti, ben conosciuti nei loro reciproci collegamenti, per lo più rettilinei e resi più sicuri dagli interventi proposti. Inoltre posando delle corsie ai lati della strada gli automobilisti, vedendo corsie e biciclette, potrebbero col tempo essere invogliati a cambiare la loro modalità di spostamento.

Si elencano le diverse considerazioni e proposte in relazione alle direttrici principali; gli interventi giudicati prioritari sono riportati in grassetto sottolineato.

1. DIRETTRICE NORD/SUD da COLOMBO a REMESINA

La zona di via Colombo, già zona 30, risulta già idonea ad affrontare la situazione di emergenza.

- a) **via Dei Cipressi**: sui due lati della via esistono due piste ciclabili bidirezionali; si propone, al fine di evitare incroci fra gli utenti:
- pista ciclabile solo monodirezionale verso sud sul lato ovest;
 - pista ciclabile solo monodirezionale verso nord sul lato est.

Via Fassi è già dotata di piste ciclabili monodirezionali su entrambi i lati.

- b) **via Galilei**: è una via stretta, con macchine parcheggiate su ambo i lati, in prossimità di un istituto scolastico; in relazione alla modesta larghezza ed anche alla vicinanza con il centro storico si propone:
- istituzione del limite di 30 in tutta la via (circa 200 metri), giustificato dalla presenza di un centro commerciale, del polo scolastico e delle residenze limitrofe.
- c) **via Alessandro Volta**: presenta una larghezza eccessiva (circa 14 metri) che induce le auto a percorrerla ad elevata velocità; la riduzione della larghezza indurrà le auto a rallentare; si propone:
- corsia ciclabile monodirezionale verso sud sul lato ovest;
 - corsia ciclabile monodirezionale verso nord sul lato est.
- d) **via Lugli**: è parallela a via Volta ma molto più stretta; sembra pensata come luogo per la mobilità di pedoni e ciclisti che abitano nei popolosi quartieri circostanti e possono anche frequentare i vicini piccoli

parchi. Esiste una ciclabile bidirezionale sul lato est; al fine di separare i flussi ciclistici nelle opposte direzioni e in assenza di ulteriore spazio per una nuova corsia ciclabile, si propone:

- corsia ciclabile solo monodirezionale verso nord sul lato est;
- trasferimento dei ciclisti diretti verso sud in carreggiata.

- e) **via Pezzana**: presenta una larghezza variabile di circa 8/10 metri; verso nord confluisce in via Rossetti dove è già istituita una zona 30. Per un sicuro transito dei velocipedi si propone:
- corsia ciclabile monodirezionale verso sud sul lato ovest;
 - corsia ciclabile monodirezionale verso nord sul lato est.
- f) via Rossetti: è già zona 30 ed ha scarso traffico. Per essere caratterizzata quale parte della direttrice ciclabile nord/sud occorre posizionare chiara ed evidente segnaletica nell'incrocio con via Remesina, dove gli utenti provenienti da nord devono svoltare a sinistra invece che proseguire dritti sulla via Remesina stessa (si troverebbero poi nel tratto più stretto di via Remesina Interna); si propone:
- posizionamento di chiara ed esplicativa segnaletica rivolta ai ciclisti sulla intersezione via Rossetti – via Remesina.
- g) **via Remesina Interna – Esterna** (verso Fossoli): è presente una pista ciclopedonale molto frequentata da runners, camminatori e ciclisti; occorre separare il flusso dei ciclisti convogliandoli sulla carreggiata e diminuendo il limite di velocità per le auto; si propone:
- trasformazione della esistente pista ciclopedonale in solo pista pedonale;
 - realizzazione di strada F-Bis a prevalenza ciclabile, giustificata anche quale parte del futuro previsto collegamento ciclabile con il comune di Novi di Modena, sui 2 km di via Remesina fra via Rossetti e via Ivano Martinelli.

2. DIRETTRICE NORD/SUD da ROOSEVELT/CANALVECCHIO a UGO DA CARPI

- a) via Roosevelt: è l'arteria principale del quartiere di Cibeno; presenta una larghezza di circa 8 metri nel tratto più a sud (di lunghezza 400 metri, dal passaggio a livello all'incrocio con via Ramazzini) ed una larghezza di circa 11 metri nel rimanente tratto più a nord; vi è una pista ciclopedonale bidirezionale sul lato ovest di percorso abbastanza disagiata. Al fine di evitare l'incrocio fra biciclette provenienti in senso contrario sulla ciclabile bidirezionale si propone:
- trasformazione della ciclabile bidirezionale sul lato ovest in ciclabile monodirezionale diretta verso sud;
 - nuova corsia ciclabile sul lato est;
 - redistribuzione della larghezza delle corsie riservare alle auto sui due sensi di marcia.
- b) via Canalvecchio: rappresenta la direttrice verso sud e di ingresso in città per i ciclisti provenienti dalla frazione di San Marino; verso nord la strada è chiusa alle auto alcune centinaia di metri dopo via Bonasi. Fra le vie Bonasi e Ramazzini la strada lambisce il polo scolastico Margherita Hack ove sono presenti alcuni rallentatori con velocità ammessa di 30 km/h; a lato della via, verso ovest e ad una distanza variabile fra gli 80 e i 150 metri, è presente una pista ciclopedonale con andamento parallelo che però mal si presta al rispetto del prescritto distanziamento. Pertanto in considerazione della limitata larghezza della carreggiata, del traffico ciclabile presente soprattutto durante il periodo scolastico e del traffico indotto dal polo scolastico stesso, si propone:
- istituzione di limite di velocità di 30 km/h nel tratto compreso fra le vie Bonasi e Ramazzini (tratto della lunghezza di circa 650 metri, ove sono già presenti rallentatori con limite di 30 km/h) giustificato dalla presenza del polo scolastico, dei quartieri residenziali limitrofi e dall'assenza del traffico di scorrimento.
- c) via Ramazzini: costituisce anche la continuazione del percorso ciclabile per chi proviene dalla frazione di San Marino ed è diretto verso il centro; per la presenza del vicino parco Matto vi è anche spesso la presenza di camminatori o runners; stante la ridotta larghezza della carreggiata non è possibile ricavare corsie ciclabili monodirezionali; pertanto, anche in considerazione dei numerosi attraversamenti pedonali presenti e della vicinanza del centro commerciale Conad si propone:
- istituzione di zona 30 per tutti i 700 metri della via, giustificato dalla presenza del quartiere dalle caratteristiche residenziali e dalla presenza dell'area verde.
- d) via Ariosto: dal passaggio a livello di via Manzoni si dirige verso sud, nel primo tratto parallela alla ferrovia. E' una via molto trafficata, percorsa da auto generalmente a bassa velocità anche per la presenza del vicino complesso incrocio del passaggio a livello; sul lato ovest è presente un marciapiede delle dimensioni del tutto normali, sul quale sono state ricavate una strettissima corsia per i pedoni ed anche una corsia ciclabile bidirezionale, del tutto inadeguata. Tenendo in considerazione che esiste comunque, per i ciclisti diretti a sud, la possibilità di dirigersi dal passaggio a livello per 100 metri verso ovest lungo via Manzoni (ove è pure prevista una corsia ciclabile monodirezionale) per svoltare poi a

sinistra in via della Libertà verso il centro storico, nella impossibilità di ricavare corsie in carreggiata, si propone:

- trasformazione della ciclabile bidirezionale in ciclabile monodirezionale verso sud;
- trasferimento dei ciclisti diretti verso nord in carreggiata (la velocità delle auto è comunque di norma molto bassa nel tratto interessato).

- e) via Dalla Chiesa: collega via Ariosto e l'area del passaggio a livello con la stazione ferroviaria; è una via utilizzata anche come parcheggio per gli utenti della stazione. Sono presenti alcuni rallentatori con limite di velocità di 30 km/h; si propone:
- limitazione della velocità ai 30 km/h per tutti i 250 metri, da via Ariosto al piazzale della stazione ferroviaria, giustificata dalla presenza di numerose attività commerciali e di servizio e di numerosissimi parcheggi (si tratta in pratica di una "strada parcheggio" al servizio della stazione ferroviaria).
- f) via Bellini – via XXIV Maggio: sono posizionate in sequenza, dal piazzale della stazione verso sud; via Bellini è una via chiusa verso il piazzale della stazione stessa; in prossimità della chiusura sono presenti molti parcheggi dedicati alle biciclette (circa un centinaio). La via è frequentata dai ciclisti che dalla stazione si dirigono verso il centro attraverso la successiva via Focherini; in relazione alla presenza di parcheggi sui due lati della strada, alle caratteristiche residenziali della zona, si propone:
- istituzione di limite di velocità di 30 km/h lungo via Bellini e via XXIV Maggio, dal piazzale della stazione a via Focherini (lunghezza circa 350 metri – con previsione di futura conversione in strada a prevalente uso pedonale e ciclabile), giustificata dal carattere di prevalente residenzialità della zona.
- g) via Focherini: con direzione est/ovest consente praticamente di raggiungere il cuore della città; presenta una pista ciclabile bidirezionale sul lato sud; la velocità delle auto è comunque limitata per la ristrettezza della carreggiata e per la presenza di parcheggi sul lato nord. Al fine di evitare l'interferenza fra i flussi dei ciclisti, e quindi di consentire ai ciclisti diretti verso il centro di utilizzare in sicurezza la carreggiata stradale, si propone:
- trasformazione della pista ciclabile bidirezionale in monodirezionale verso est;
 - trasferimento dei ciclisti diretti verso ovest sulla carreggiata stradale.
- h) via Carducci: con direzione nord/sud è la prima strada adiacente al centro storico sul lato est della città; ha una larghezza di circa 5 metri al netto dei parcheggi; è presente una pista ciclabile bidirezionale sul lato ovest e sono presenti parcheggi sui due lati. Al fine di evitare l'interferenza fra i flussi opposti dei ciclisti si propone:
- trasformazione della pista ciclabile bidirezionale sul lato ovest in monodirezionale diretta verso sud;
 - nuova corsia ciclabile monodirezionale verso nord sul lato est.
- i) via Sbrillanci: è una piccola via che conduce verso ovest nel cuore del centro storico; zona 30 con corsia ciclabile nella prima parte diventa zona 15 nelle immediate vicinanze di piazza Garibaldi; presenta una intersezione cieca all'incrocio con via Matteotti che potrebbe essere pericolosa soprattutto per i ciclisti; si propone:
- installazione di uno specchio nell'incrocio con via Matteotti.
- j) corso Roma: è l'uscita verso sud dal centro storico; è una via a senso unico, già zona 30, con pista ciclabile bidirezionale sul lato est. Al fine di evitare interferenze fra i flussi dei ciclisti contrapposti si propone:
- trasformazione della ciclabile bidirezionale in monodirezionale verso nord (i ciclisti diretti verso sud pedaleranno in carreggiata).
- k) Via Cavallotti: prosecuzione verso sud di corso Roma, presenta una pista ciclopedonale bidirezionale sul lato est; al fine di evitare interferenze fra i flussi dei ciclisti contrapposti si propone:
- trasformazione della ciclabile bidirezionale in monodirezionale verso nord (i ciclisti diretti verso sud pedaleranno in carreggiata).
- l) **Via Ugo da Carpi**: arteria frequentata da traffico locale e da traffico in uscita dalla città; presenta una larghezza di 14/15 metri se si eccettua il tratto iniziale molto stretto. Vi è una pista ciclopedonale bidirezionale sul lato est larga circa metri 1.80. Vi è anche la necessità di limitare la velocità dei veicoli a volte eccessiva anche in relazione alla larghezza della carreggiata; al fine di evitare interferenze fra i flussi dei ciclisti contrapposti e di ridurre la eccessiva larghezza delle carreggiate si propone:
- trasformazione della ciclabile bidirezionale sul lato est in monodirezionale verso nord;
 - nuova corsia ciclabile sul lato ovest, con la esclusione del tratto più stretto più a nord;
 - istituzione di limite di velocità di 30 km/h, con posizionamento di rallentatori di velocità, nei 120 metri del tratto più stretto in prossimità dell'incrocio con via Lenin.

3. DIRETTRICE SUD/NORD tangenziale LOSI via FERMI

- a) Via Enrico Fermi: è una sottostrada della tangenziale Losi nel tratto compreso fra l'incrocio con via Guastalla e quello con via Magazzeno; è una strada a senso unico che interessa numerose attività di servizio ed anche un centro commerciale. Al fine di favorire la mobilità non automobilistica si propone:
- limite di velocità dei 30 km/h (giustificato dalle attività presenti in loco);
 - senso unico, già esistente, eccetto bici per i velocipedi diretti verso sud (da attuarsi con corsia ciclabile sul lato ovest).
4. **DIRETTRICE OVEST/EST VIA GUASTALLA – VIA GIOVANNI XXIII – VIA MANZONI**
- a) **Vie Guastalla e Giovanni XXIII, via Manzoni**: si tratta del principale asse viario con direzione ovest/est nella parte nord della città; vi è una ciclopedonale sul lato nord di via Giovanni XXIII. La larghezza della carreggiata, nel tratto a est della rotonda di via Remesina, è di 9/10 metri per cui le auto procedono spesso ad alta velocità. Per permettere il transito delle biciclette in sicurezza, restituire l'utilizzo dei marciapiedi interamente ai pedoni e indurre i conducenti delle auto a moderare la velocità si propone:
- trasformazione della ciclopedonale di via Giovanni XXIII in marciapiede pedonale;
 - corsie ciclabili ai due lati della carreggiata monodirezionali, con la sola esclusione dei tratti in prossimità dei tre incroci semaforizzati ove le auto si dispongono in doppia corsia per la svolta a sinistra.
5. **DIRETTRICE OVEST/EST VIA MILANO – VIA BORTOLAMASI**
- a) **Vie Milano e Bortolamasi**: si tratta di una direttrice di attraversamento parziale compresa fra le vie Giovanni XXIII e Peruzzi, intersecando via Remesina. Si tratta, soprattutto per quanto concerne via Bortolamasi, di una via abbastanza frequentata anche da chi è alla ricerca di meno traffico e cerca di evitare i semafori; le auto procedono spesso ad alta velocità soprattutto in via Bortolamasi, nonostante la presenza di un polo scolastico (una scuola elementare e due materne) e nonostante il limite di 30 km/h esteso per quasi la metà della via Bortolamasi stessa. Al fine di consentire una ciclabilità sicura si propone:
- estensione del limite di velocità di 30 km/h anche nella parte di via Bortolamasi ove oggi il suddetto limite non esiste (circa 200 metri), giustificato sia dalla presenza del polo scolastico che dalle caratteristiche di residenzialità del quartiere;
 - limite di velocità di 30 km/h in tutta via Milano, giustificato dalle caratteristiche di residenzialità del quartiere.
6. **DIRETTRICE EST/OVEST VIALE DE AMICIS**
- a) Viale De Amicis: si tratta di un'arteria nella parte nord della città, nelle immediate vicinanze del centro storico, a senso unico con andamento est/ovest e dotata di pista ciclabile bidirezionale, molto stretta, sul suo lato nord. Al fine di evitare interferenze fra i flussi contrapposti dei ciclisti si propone:
- trasformazione della ciclabile bidirezionale in monodirezionale verso est;
 - posizionamento dei ciclisti diretti verso ovest sulla carreggiata.
7. **DIRETTRICE EST/OVEST VIA DALLAI - CORSO CABASSI – CORSO FANTI**
- a) Vie Dallai, Cabassi e corso Fanti: si tratta di una direttrice che con andamento est – ovest partenza dalla stazione ferroviaria va a lambire tutto il lato nord del centro storico. I corsi Cabassi e Fanti sono in zona 30; esistono piste ciclopedonali bidirezionali, sui lati sud di via Dallai e Cabassi e sul lato nord di corso Fanti. Al fine di evitare interferenze fra i flussi di ciclisti contrapposti si propone:
- in via Dallai realizzazione di pista ciclabile sul lato nord, utilizzando la parte sud del largo marciapiede esistente, in analogia a quanto già fatto sul marciapiede opposto;
 - in corso Cabassi, già zona 30, trasformazione della ciclabile bidirezionale esistente sul lato sud in monodirezionale verso est e trasferimento dei ciclisti diretti verso ovest sulla carreggiata;
 - in corso Fanti, già zona 30, trasformazione della ciclabile bidirezionale esistente sul lato nord in monodirezionale per i ciclisti diretti verso ovest e trasferimento dei ciclisti diretti verso est sulla carreggiata.
8. **DIRETTRICE EST/OVEST VIA PERUZZI**
- a) **Via Peruzzi** (da attuarsi prima della riapertura scolastica): si tratta di una strada molto ampia, sottoutilizzata in riferimento alla larghezza tranne che nei momenti di ingresso / uscita dall'affollatissimo polo scolastico. Esiste una pista ciclopedonale bidirezionale sul lato sud che mostra i propri limiti tutti i giorni in corrispondenza dell'afflusso e deflusso degli studenti (chi a piedi, chi in bici...). Per garantire maggior sicurezza a pedoni e ciclisti si propone:
- nuove corsie ciclabili su entrambi i lati nelle rispettive direzioni; la conseguente riduzione di larghezza della carreggiata riservata alle auto avrà anche l'effetto di ridurre la velocità delle stesse.
9. **DIRETTRICE OVEST/EST VIA NUOVA PONENTE – VIA LENIN – VIA MARX – VIA ALDO MORO INTERNA**
- a) Vie Nuova Ponente e Lenin, **vie Marx e Aldo Moro interna**: si tratta di una importante e frequentata arteria di attraversamento della città in direzione est/ovest immediatamente a sud del centro storico. Sono presenti vari tratti di piste ciclopedonali di diverso tipo (bidirezionali o solamente ciclabili

bidirezionali) nelle vie Nuova Ponente e Lenin. Al fine di favorire e mettere in sicurezza la mobilità sostenibile si propone:

- sulle vie Nuova Ponente e Lenin la trasformazione delle piste ciclopedonali in marciapiedi riservati ai pedoni, con la contemporanea realizzazione di nuove corsie ciclabili monodirezionali ai due lati della carreggiata;
- sempre sulle vie Nuova Ponente e Lenin la trasformazione delle piste ciclabili bidirezionali in monodirezionali e la contemporanea realizzazione di nuova corsia ciclabile sul lato opposto della carreggiata;
- sulle vie Marx e Aldo Moro Interna la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali sui due lati della carreggiata.

10. **DIRETTRICE OVEST/EST VIA CATTANI NORD – VIA LAMA NORD – VIA CATTANI SUD – VIA LAMA SUD**

a) **Vie Cattani nord, Lama nord, Cattani sud e Lama sud**: le ampie vie Cattani e Lama di Quartirolo sono dotate di sottostrade (o controviai) sui quali già oggi circolano le biciclette fra le auto che spesso circolano abbastanza velocemente. Per rendere più sicura la circolazione delle biciclette sui controviai si propone:

- limite di velocità di 30 km/h su tutti i controviai, accompagnati da elementi rallentatori.

Maggio 2020

Eugenio Carretti
presidente FIAB Modena a.p.s.