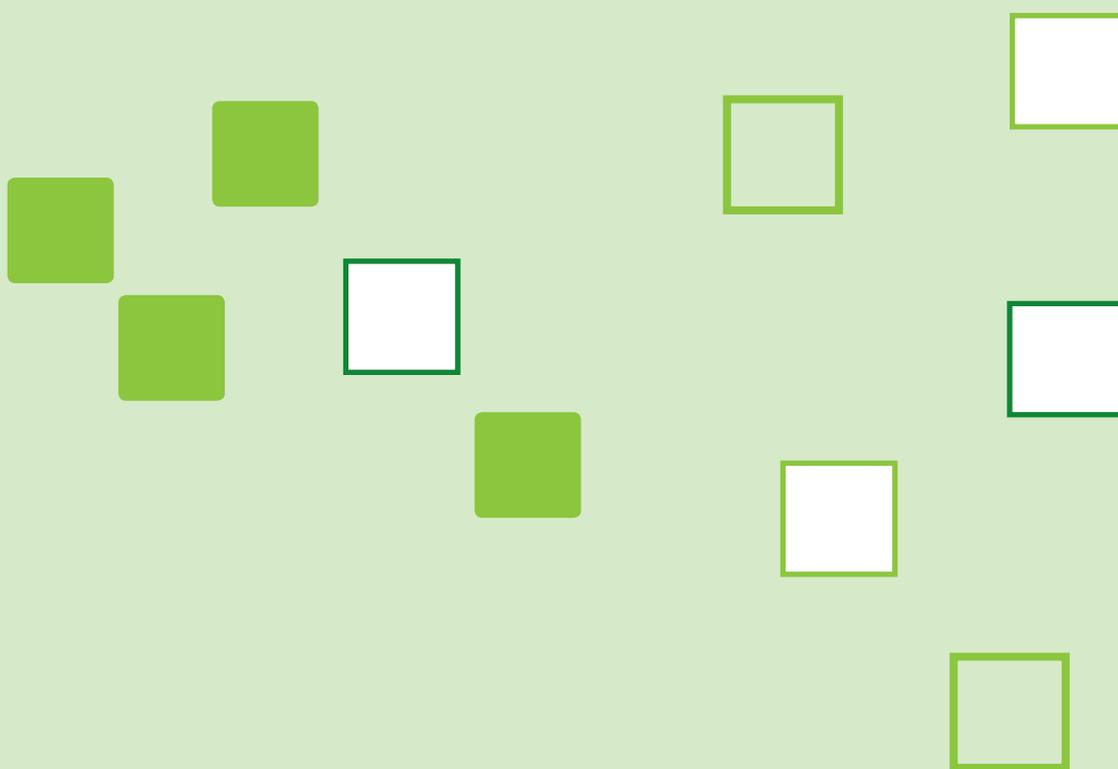




PGTU

Piano Generale del Traffico Urbano



Rapporto Diagnostico





Gruppo di lavoro

Francesco Seneci
Giampiero Lupatelli
Francesco Avesani
Davide Frigeri
Filippo Forlati

Versione documento

Settembre 2017
Rev00





SOMMARIO

1	PREMESSA	9
2	ANALISI DELL’OFFERTA E DELLA DOMANDA	11
2.1	INQUADRAMENTO GENERALE	11
2.1.1	Analisi storica e socioeconomica.....	11
2.1.2	Inquadramento urbanistico.....	12
2.1.3	I poli attrattori	14
2.2	ELEMENTI GENERALI DELLA MOBILITÀ DI FIORANO	15
2.2.1	Pendolarismo.....	15
2.2.2	Parco veicolare circolante	16
2.2.3	Incidentalità.....	16
2.3	ANALISI DELLA MOBILITÀ MOTORIZZATA	20
2.3.1	Il sistema della circolazione veicolare	20
2.3.2	I flussi di traffico	21
2.4	IL SISTEMA DELLA SOSTA.....	24
2.5	IL TRASPORTO PUBBLICO	26
2.6	LA MOBILITÀ CICLABILE.....	26
3	IL PERCORSO PARTECIPATIVO	29
3.1	LE ATTIVITÀ SVOLTE	29
3.2	L’ANALISI DEI PORTATORI D’INTERESE E DEGLI OPINION LEADERS.....	29
3.2.1	Temi generali.....	29
3.2.2	Questioni di scala urbana	31
3.2.3	Segnalazioni puntuali	36
3.3	I RISULTATI DEI QUESTIONARI AI CITTADINI	37
4	IL QUADRO DELLE PROBLEMATICHE E DEGLI OBIETTIVI	41
4.1	SINTESI DELLE PROBLEMATICHE	41
4.2	OBIETTIVI DEL PGTU DI FIORANO.....	42
4.3	I TEMI STRATEGICI DA AFFRONTARE.....	43



INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1 Andamento storico della popolazione di Fiorano nei censimenti dal 1861 al 2011	11
Figura 2.2 Rapporto tra residenti ed addetti nel 2011 confrontato a quello dei Comuni limitrofi	12
Figura 2.3 Estratto della “Tavola 04 Incidentalità 2010 – 2014 Costo sociale” del PUMS	18
Figura 2.4 Estratto della “Tavola 05 Incidentalità 2010 – 2014 Gravità” del PUMS	19
Figura 2.5 Percentuali di traffico di attraversamento sul traffico totale stimate sulle direttrici est-ovest in direzione di Fiorano	23
Figura 2.2 Composizione per tipologia dell’offerta di sosta dell’area centrale di Fiorano	24
Figura 3.1 Giudizio sull’importanza di alcune strategie per il miglioramento della mobilità e della viabilità di Fiorano espresso dai cittadini (con voto da 0 a 10)	38

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2.1 Andamento dei principali indicatori dell’incidentalità di Fiorano nel quinquennio 2010-2014. Elaborazione su dati ISTAT forniti dal Servizio Statistica della Regione Emilia Romagna	17
Tabella 2.2 Risultati delle indagini OD sui veicoli leggeri in ingresso al comune di Fiorano (estratto semplificato della Tabella 3.3 del Rapporto Indagini del PUMS)	22
Tabella 2.3 Indagini sulla sosta di Fiorano – Sintesi dell’occupazione per zona di sosta	25
Tabella 3.1 Motivazioni indicate per il mancato utilizzo del trasporto pubblico scolastico	39



TAVOLE ALLEGATE

TAVOLA 01	Poli attrattori
TAVOLA 02	Principali aree di trasformazione da PSC
TAVOLA 03	Sistema della circolazione e del controllo viario
TAVOLA 04	Flussi veicolari totale giornaliero bidirezionale
TAVOLA 05	Flussi veicolari ora di punta del mattino 7:30 – 8:30
TAVOLA 06	Flussi veicolari ora di punta del mattino 17:30 – 18:30
TAVOLA 07	Offerta di sosta nel centro di Fiorano
TAVOLA 08	Occupazione della sosta nel centro di Fiorano mattina
TAVOLA 09	Occupazione della sosta nel centro di Fiorano pomeriggio
TAVOLA 10	Linee e fermate del trasporto pubblico locale
TAVOLA 11	Rete ciclabile analisi critica
TAVOLA 12	Tavola delle criticità



LISTA DELLE ABBREVIAZIONI

aMo	Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale di Modena
BLA	Biblioteca Ludoteca Archivio di Fiorano
CdS	Codice della Strada
DGC	Deliberazione di Giunta Comunale
DGR	Delibera di Giunta Regionale
DM	Decreto Ministeriale
FER	Ferrovie Emilia Romagna srl
OD	Origine Destinazione
PAES	Piano di Azione per l'Energia Sostenibile
PAIR	Piano Aria Integrato Regionale
PER	Piano Energetico Regionale
PSC	Piano Strutturale Comunale
PDSS	Piano Direttore della Sicurezza Stradale
PNSS	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PUMS	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
PGTU	Piano Generale del Traffico Urbano
PRIT	Piano Regionale Integrato dei Trasporti
PTR	Piano Territoriale Regionale
RER	Regione Emilia Romagna
SETA	Società Emiliana Trasporti Autofiloviari SpA
SIV	Sistema Informativo della Viabilità della Regione Emilia Romagna
SNIT	Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti
SGP	Sassuolo Gestioni Patrimoniali
TGM	Traffico Giornaliero Medio
Tper	Trasporto Passeggeri Emilia Romagna SpA
ve	veicoli reali
veq	veicoli equivalenti (somma dei veicoli reali pesata su un fattore di ingombro della strada per le diverse tipologie di veicoli)



1 **PREMESSA**

I Comuni di Formigine, Fiorano Modenese, Maranello e Sassuolo hanno dato avvio al processo di stesura del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** di macroarea.

Il lavoro per la stesura del PGTU del Comune di Fiorano è portato avanti insieme a quello per la predisposizione del PUMS.

Il **PUMS** rappresenta uno **strumento strategico** orientato ad individuare politiche e pacchetti di misure che possano conseguire obiettivi riconducibili in generale alla mobilità sostenibile nel medio e lungo periodo.

Il **PGTU** costituisce invece uno strumento che individua interventi attuabili nel **breve termine**, aventi come oggetto principalmente la **viabilità** e limitati all'ambito urbano del **centro abitato**.

Il presente elaborato costituisce il **Rapporto Diagnostico**, che chiude la prima fase prevista dal percorso di stesura del PGTU. Alcuni dei suoi contenuti (Capitolo 2) sono trattati in modo sintetico là dove richiamano dati e contenuti già inseriti nel Rapporto Diagnostico del PUMS, al quale si rimanda di volta in volta per maggiori dettagli.

Il Capitolo 3 riporta, con un puntuale racconto accompagnato da un'analisi critica, l'esito del percorso partecipativo che ha coinvolto in diversa forma portatori d'interesse e cittadini.

Il Capitolo 4 chiude il Rapporto Diagnostico sintetizzando le problematiche ed i temi strategici che la proposta di Piano affronterà nella seconda fase.

Al presente Rapporto Diagnostico è allegato un elaborato costituito da una serie di tavole di analisi in formato A3 richiamate di volta in volta in relazione.





2 ANALISI DELL'OFFERTA E DELLA DOMANDA

2.1 INQUADRAMENTO GENERALE

2.1.1 Analisi storica e socioeconomica

Fino agli anni '60 del novecento Fiorano era una **realità rurale**, con un centro abitato sviluppato prevalentemente nei pressi del centro storico situato ai piedi dell'altura su cui si erge il **Santuario** della Beata Vergine del Castello.

In seguito all'inserimento del territorio nelle cosiddette "**aree depresse**" da parte del governo e al successivo stanziamento di fondi statali l'area subisce un forte impulso all'**industrializzazione** che porterà **forti cambiamenti urbanistici e sociali** negli anni del boom economico italiano.

Il fiorire di un importante comparto industriale attrae forza lavoro proveniente in particolare dall'Appennino e dal Sud Italia, oltre che da zone limitrofe. Questa nuova risorsa occupazionale porta quindi ad un **forte innalzamento della popolazione del Comune**, come dimostra l'andamento della popolazione registrata nei censimenti eseguiti a partire dal 1861, con un picco di crescita in seguito all'anno 1961.

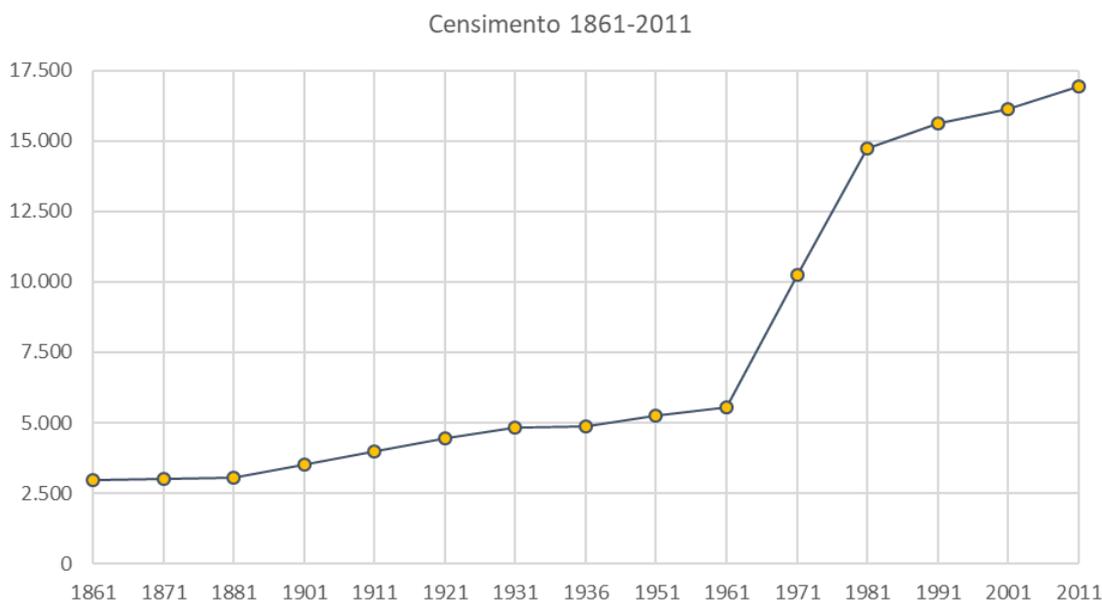


Figura 2.1 Andamento storico della popolazione di Fiorano nei censimenti dal 1861 al 2011

L'aumento di popolazione e la conseguente richiesta abitativa porta l'area urbana a svilupparsi verso est andando ad espandere e consolidare i quartieri di Spezzano e Crociale. Nel tempo questo spostamento porta anche all'**indebolimento dell'attrattività del centro storico**, legata al commercio di dettaglio, in seguito all'istituzione di centri e piazze commerciali.



Dal punto di vista viabilistico **importanti modifiche all'assetto viario**, funzionali a servire adeguatamente i comparti produttivi ed a ridurre l'impatto sui centri residenziali, si sono registrate con la creazione di infrastrutture come la Circondariale di San Giovanni e di San Francesco, necessarie per soddisfare le necessità del traffico pesante apportate dal comparto industriale e come la successiva Pedemontana.

La natura industriale dell'area che ha caratterizzato la storia recente di Fiorano è tuttora un punto di attrazione dal punto di vista lavorativo, nonostante il periodo di crisi avuto negli ultimi anni. Ancora al 2011 **il rapporto tra addetti (13.717) e residenti (16.945)** nel Comune risulta di molto superiore a quello presente negli altri Comuni che fanno parte del Distretto Ceramico.

Secondo quanto riportato dai dati ISTAT per le categorie ATECO 2007 risulta che **più di un terzo degli addetti presenti nell'area sia impiegato nella produzione di gomma, materie plastiche e ceramiche**. Alte percentuali di occupazione si hanno inoltre nella produzione di macchinari e apparecchiature e nell'ambito commerciale all'ingrosso e di dettaglio.

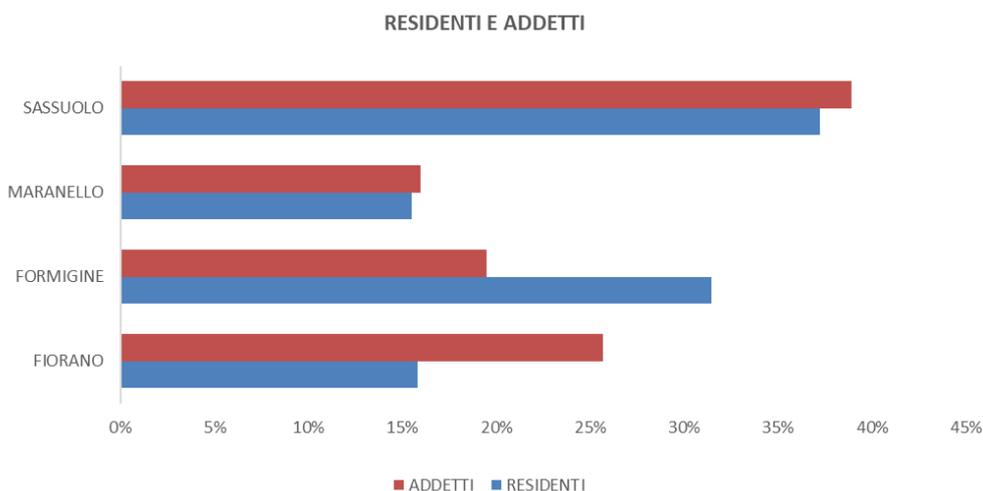


Figura 2.2 Rapporto tra residenti ed addetti nel 2011 confrontato a quello dei Comuni limitrofi

A fronte di questa forte attrattività si evidenzia però il **serio aumento dell'indice di vecchiaia** (incidenza % della popolazione con più di 64 anni su quella tra 0 e 14 anni), passato da 59.3 nel 1991 a 92.9 nel 2001 a 112.8 nel 2011, e contestualmente dell'indice di ricambio occupazionale passato da 73.3 nel 1991 a 103.9 nel 2001 a 208.8 nel 2011.

2.1.2 Inquadramento urbanistico

Lo strumento di pianificazione vigente a livello comunale, la **variante 2013 al PSC**, riprende la struttura del Piano Strutturale Comunale del 2005, aggiornando i suoi contenuti strategici al fine di aggiornare gli obiettivi previsti con nuovi strumenti e programmi.

Il PSC è stato sviluppato in modo associato dal Comune di Fiorano Modenese e dal Comune di Sassuolo recependo quanto sancito dal PTCP che definisce un "sistema urbano di Sassuolo, Fiorano Modenese e Maranello, costituito dalla conurbazione fisica e funzionale dei relativi Comuni", sottolineando quindi la stretta interdipendenza dell'assetto insediativo, infrastrutturale e ambientale.



Nel PSC si ritrovano quindi scelte strutturali condivise che riguardano tematiche comuni a Fiorano, Sassuolo e Maranello tra cui la **riqualificazione dell'area ex Cisa-Cerdisa**, l'ambito produttivo degli stabilimenti Ferrari, l'asse strutturale di riqualificazione urbana del sistema Sassuolo-Fiorano, gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale e la **riserva naturale delle Salse di Nirano**.

A livello comunale le linee guida del PSC di Fiorano prevedevano la **tutela dell'ambito pedecollinare e collinare**, la **riqualificazione della fascia urbanizzata lungo la Statale** nell'area sviluppata fino alla Circondariale, il **miglioramento della rete dei servizi**, la **salvaguardia della fascia non urbanizzata a nord della Circondariale** e l'impegno per la **definizione di nuove centralità urbane nelle località di Ubersetto e di Spezzano**.

La variante del 2013 si pone in continuità con quanto definito nel PSC, approfondendo il suo approccio verso le politiche di riqualificazione e rigenerazione urbanistica e ambientale. Uno dei temi più importanti affrontati della variante è infatti quello di **"green land"** ossia un nuovo tipo di assetto del sistema economico e territoriale-ambientale in risposta alle problematiche ambientali secondo principi di sostenibilità.

Essendo il territorio fioranese conosciuto per la presenza dei suoi impianti produttivi, la riflessione non poteva non partire dal concetto di **"green economy"**, ossia quel tipo di economia nella quale si svolgono attività di ricerca e di innovazione di processo e prodotto, necessarie ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico e dell'uso delle risorse. Parte di questo processo prevede interventi consistenti sulle sedi produttive per il miglioramento della sicurezza antisismica, del comportamento energetico, per l'adeguamento delle condizioni di sicurezza idraulica e idrogeologica.

Particolare attenzione viene posta ai tessuti edilizi esistenti in ambito urbano rilanciando politiche di **rigenerazione urbana ed edilizia** che, grazie agli incentivi, alle agevolazioni e semplificazione delle procedure proposte dal PSC, hanno permesso interventi di **densificazione** in ambiti consolidati e in centro storico, nonostante le potenzialità di miglioramento della qualità micro-urbanistica non sia stata adeguatamente sfruttata.

La variante per affrontare il tema della rigenerazione urbana definisce degli ambiti che corrispondono a diverse tipologie di intervento. Si definiscono **interventi di trasformazione** quelli che prevedono la sostituzione e integrazione dei tessuti esistenti tramite interventi di ristrutturazione urbanistica e rinnovo urbano. Questi ambiti fanno riferimento prevalentemente alle aree produttive-commerciali, come visibile in Tavola 02, eccetto per quanto riguarda l'area retrostante alle scuole Ferrari dove si è prevista la possibilità di creare un polo scolastico al posto dell'attuale campo sportivo. Tra le trasformazioni rilevanti recentemente portate a termine si annoverano l'intervento commerciale a sud-est del centro abitato tra via Statale e via Motta e quello in località Ubersetto tra via Giardini e via Viazza I Tronco.

La Tavola 02 localizza le aree di trasformazione con il loro codice identificativo da PSC, classificandole anche in base al presunto orizzonte temporale (breve, medio o lungo termine) assunto per il completamento delle opere previste, secondo le informazioni oggi nelle disponibilità degli Uffici Tecnici del Comune.



Interventi di qualificazione diffusa e strutturazione sono previsti al fine di migliorare la funzionalità, l'assetto morfologico e la qualità ambientale dei tessuti urbani interessati, prevedendo anche interventi di nuova edificazione. Questi interventi sono pianificati in aree caratterizzate da tessuti residenziali integrati a impianti produttivi, in particolare in località Ubersetto sul confine nord-est del confine comunale.

La variante prevede inoltre **ambiti di nuovo intervento** pianificati in zone urbane scarsamente densificate e spesso utilizzate per insediare nuove polarità, come nel caso della piazza commerciale Falcone Borsellino in località Spezzano.

Per quel che riguarda le scelte sulla mobilità e sull'assetto viario, a scala territoriale nel PSC si è cercato di mettere a sistema il complesso numero di piani e progetti in corso di approvazione e/o attuazione collocandoli in un coerente quadro di assetto del territorio. I principali sono:

- **la connessione delle due linee ferroviarie principali tramite l'istituzione di un'unica stazione a Sassuolo;**
- **la creazione di piattaforme logistiche per la movimentazione delle merci;**
- **la bretella di Campogalliano-Sassuolo;**
- **la bretella Modena-Sassuolo;**
- **il raddoppio della Pedemontana nel tratto Fiorano-Sassuolo.**

A scala urbana gli interventi di pianificazione sono fondati su quattro scelte:

- **l'eliminazione della commistione tra mezzi pesanti e leggeri;**
- **il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferro e su gomma;**
- **la gerarchizzazione e la specializzazione della rete viaria urbana ed extraurbana;**
- **interventi per il miglioramento della qualità e sicurezza della mobilità pedonale e ciclabile.**

2.1.3 I poli attrattori

Gli elementi di maggiore attrattività presenti nel comune di Fiorano si concentrano nella fascia urbanizzata compresa tra la zona pedecollinare e l'infrastruttura viaria della Circondariale. Essi sono mostrati nella Tavola 01.

Il punto focale di Fiorano è storicamente rappresentato da **piazza Ciro Menotti** sulla quale si affaccia il Municipio, poco distante dalla parrocchia di San Giovanni Battista e punto di partenza dei percorsi che portano al santuario della Beata Vergine del Castello. La piazza e il suo ambito (via Vittorio Veneto in particolare) hanno nel tempo visto diminuire la loro attrattività a seguito di un **declino commerciale evidente**, a cui fa da contraltare lo **sviluppo importante di centri commerciali e supermercati**: il nuovo Super Rossetto situato tra via statale e via Motta, il supermercato Famila situato all'incrocio tra via Statale e Circondariale S. Francesco, il supermercato Iperfamila localizzato all'incrocio tra Circondariale e via Ghiarola Nuova, il centro



commerciale di Fiorano in via Santa Caterina da Siena e quello di Ubersetto all'incrocio tra via Giardini e via Viazza I Tronco.

Ciononostante il centro di Fiorano rimane oggi luogo attrattivo per la presenza di diversi uffici e servizi di pubblico interesse, tra cui gli Uffici Comunali, il BLA (Biblioteca, Ludoteca, Archivio), le Poste.

Nel contempo la recente realizzazione della **piazza commerciale Falcone e Borsellino** ha creato una nuova vitale centralità a Spezzano, prima sprovvista di una vera e propria piazza. Tutto l'asse di via Statale è caratterizzato dalla presenza di attività commerciali, con punti e ambiti caratterizzati da maggior concentrazione, come appunto la nuova piazza.

I **luoghi dell'istruzione** sono distribuiti in maniera diffusa nei centri abitati, con un'offerta che va dalla scuola dell'infanzia fino alla scuola secondaria di primo grado:

- a Fiorano si trovano l'asilo nido Coccapani, Messori e Le Coccinelle, la scuola materna Aquilone, la scuola elementare Ferrari e la scuola elementari Leopardi;
- in località Crociale si trovano invece la scuola materna Arcobaleno e Il Castello, la scuola elementare Guidotti e la scuola media Bursi;
- in località Spezzano si trovano invece la scuola materna Villa Rossi e la scuola elementare Menotti.

Nel comune sono assenti sedi di istruzione secondaria di secondo grado. Per questo motivo si ha un flusso di studenti rilevante verso Sassuolo e Modena.

Luoghi dedicati alla pratica sportiva sono concentrati lungo il torrente che divide le località Crociale e Spezzano. Qui sono localizzati il centro sportivo Menotti, il bocciodromo e un campo sportivo. Campi sportivi si hanno anche a Fiorano, Crociale e Ubersetto.

È da notare infine la presenza di **ville storiche** di pregio tra le quali Villa Coccapani, Villa Clotilde Villa Rubbiani e Villa Campari.

2.2 ELEMENTI GENERALI DELLA MOBILITÀ DI FIORANO

2.2.1 Pendolarismo

I dati sul pendolarismo sono estratti dal 15° censimento della popolazione del 2011 e fanno riferimento agli **spostamenti eseguiti per motivi di studio e di lavoro** dalla residenza. Questi permettono di ricostruire il quadro della mobilità sistematica che caratterizza un territorio.

Dall'analisi dei dati sul pendolarismo per motivi di lavoro (che trova una versione più estesa con grafici e tabelle nel Rapporto Diagnostico del PUMS) risulta che **Fiorano**, grazie al suo polo produttivo, **attrae quasi 9.271 spostamenti** attestandosi al secondo posto nel Distretto Ceramico come spostamenti in entrata, dopo Sassuolo (10.517). Per contro il pendolarismo per studio attratto è molto basso non essendo Fiorano dotata di scuole superiori.

Da un'analisi più dettagliata si osserva come i **maggiori flussi entranti per motivi di lavoro provengano da Sassuolo (2349) e dalla provincia di Reggio Emilia (1965)**. I flussi uscenti sono



invece principalmente diretti verso Sassuolo (1358). Gli spostamenti dei lavoratori interni, che hanno cioè sia origine che destinazione interni al Comune, sono 2910.

I flussi uscenti per motivi di studio sono diretti principalmente verso Sassuolo (525) e Modena (312), quelli interni sono pari a 1837.

È interessante stigmatizzare infine il modo usato dai pendolari per spostarsi. **Per motivi di lavoro i residenti di Fiorano utilizzano per il 91% il mezzo privato**, percentuale più alta all'interno del distretto, **per l'1% con il trasporto pubblico e per il restante 8% a piedi/bici**. Il pendolarismo per motivi di studio riscontra valori alti attestandosi al 50%, prima del trasporto pubblico (32%) e di spostamenti a piedi/bici (18%).

2.2.2 Parco veicolare circolante

Il tasso di motorizzazione del Distretto Ceramico, pari a **678 vetture ogni 1000 abitanti (2015)**, è tra i più elevati della Provincia di Modena e in Italia. Fiorano in particolare detiene il primato all'interno del Distretto con un totale di 705 veicoli ogni 1000 abitanti e mostra un andamento pressoché costante nel periodo 2004-2015, in controtendenza con quanto avviene nella provincia di Modena dove il tasso di motorizzazione è in diminuzione.

Secondo quanto riportato dalle elaborazioni ACI 2015 la tipologia di veicoli presenti nel comune di Fiorano è composta prevalentemente da autovetture (75,1%), e poi da autocarri per il trasporto merci (11,5%) e da motocicli (9,7%).

Il ricambio del parco veicolare risulta elevato per tutti i Comuni del Distretto Ceramico: nel periodo di riferimento 2011-2015 ha conosciuto una forte diminuzione dei veicoli fino all'Euro 4 e un forte aumento di quelli Euro 5 (+175%) ed Euro 6 (2686 veicoli, che nel 2011 erano a zero). Tali dati sono da considerare anche alla luce delle recenti restrizioni alla circolazione per i veicoli più vecchi (in Emilia Romagna fino a Euro 3) promosse per contenere l'inquinamento atmosferico

Per ulteriori approfondimenti e per visualizzare grafici e tabelle si rimanda al Rapporto Diagnostico del PUMS.

2.2.3 Incidentalità

Il tasso di incidentalità registrato nel **quinquennio 2010-2014 (ISTAT)** riscontra un trend altalenante per Fiorano, con un **numero di incidenti che oscilla tra i 60 e i 100 all'anno**. **Sicuramente non si evidenzia una diminuzione netta dell'incidentalità**, in linea con quanto richiesto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Per contro, di positivo, si registra **un costo sociale in diminuzione** grazie alla contrazione del numero di morti e a quella, leggibile anche se altalenante, del numero di feriti. Mediamente nel quinquennio considerato il costo sociale annuo supera i 6.200.000 €.

Mediamente nel quinquennio di analisi si sono registrati quasi 80 incidenti con morti o feriti all'anno (sui 400 incidenti nei quattro comuni coinvolti nel PUMS), 1.2 morti/anno, più di 100 feriti/anno.



PARAMETRO	2010	2011	2012	2013	2014	MEDIA	VARIAZIONE 2014-2010
POPOLAZIONE	16 990	17 041	16 911	17 066	17 093	17 020	0.6%
N° INCIDENTI	63	95	86	68	76	78	20.6%
MORTI	3	-	2	1	-	1.20	-100.0%
FERITI	91	129	121	85	102	106	12.1%
TASSO DI MORTALITA'	4.76	-	2.33	1.47	-	1.71	-100.0%
TASSO DI LESIVITA'	144	136	141	125	134	136	-7.1%
TASSO DI PERICOLOSITA'	3.19	-	1.63	1.16	-	1.20	-100.0%
INCIDENTI PER ABITANTI	3.71	5.57	5.09	3.98	4.45	4.56	19.9%
COSTO SOCIALE	8 353 899	5 446 251	8 116 479	5 092 605	4 306 338	6 263 114	-48.5%

Tabella 2.1 Andamento dei principali indicatori dell'incidentalità di Fiorano nel quinquennio 2010-2014. Elaborazione su dati ISTAT forniti dal Servizio Statistica della Regione Emilia Romagna.

Come evidenziato più dettagliatamente nel Rapporto Diagnostico del PUMS, gli incidenti nel Distretto avvengono maggiormente nel periodo autunnale con una distribuzione pressoché omogenea tra i giorni feriali, mentre nei festivi si riscontra una notevole diminuzione. A livello di fasce orarie le più interessate sono quelle che riguardano le ore 9-10, 13-15 e 19-20.

Il 76,1% degli incidenti è avvenuto tra veicoli in marcia, il 9% non ha comportato urti tra veicoli, l'8,6% tra veicolo e pedone e il restante 6,1% tra veicolo in marcia che urta un veicolo fermo. Il 71,4% dei mezzi coinvolti sono autovetture, il 20,1% veicoli a due ruote e l'8,5% mezzi pesanti (da questi dati desunti dall'analisi complessiva del Distretto non si discosta molto la realtà del comune di Fiorano).

Da sottolineare è il **coinvolgimento negli incidenti delle cosiddette "utenze deboli"** non motorizzate. Sommando il numero di pedoni e di biciclette coinvolte risulta che gli utenti legati alla mobilità lenta sono interessati **nel 18% dei sinistri**.

Passando ad una disamina delle tratte e dei punti neri di Fiorano, ossia dei luoghi dove sono avvenuti gli incidenti, analizzati in base alla frequenza, alla gravità e al costo sociale, emerge una mappa dei tratti infrastrutturali che presentano maggiore criticità e che saranno da tenere in considerazione in fase di progetto (si vedano le Figure a seguire).

Le **tratte che presentano maggiori problematiche** sono il tratto di Circondariale che va dal confine comunale tra Fiorano e Sassuolo e l'incrocio con via Cameazzo, il tratto extraurbano della Pedemontana compreso tra la fine del centro abitato di Sassuolo fino all'incrocio con via Giardini sud, il tratto di via Giardini sud interno al confine comunale di Fiorano, via Statale Est, via Statale e via Ghiarola Vecchia.

Gli **incroci più critici** sono risultati invece quello tra la bretella Modena-Sassuolo e via e la Pedemontana, quello tra la Pedemontana e via Ghiarola Nuova, quello tra la Circondariale e via Cameazzo, quello tra la Circondariale e via del Crociale e quello tra la Circondariale e via del Canaletto.

Per un raffronto dei dati con l'area interessata dal PUMS si rimanda alla lettura del Capitolo 3.4 del Rapporto Diagnostico del PUMS stesso.

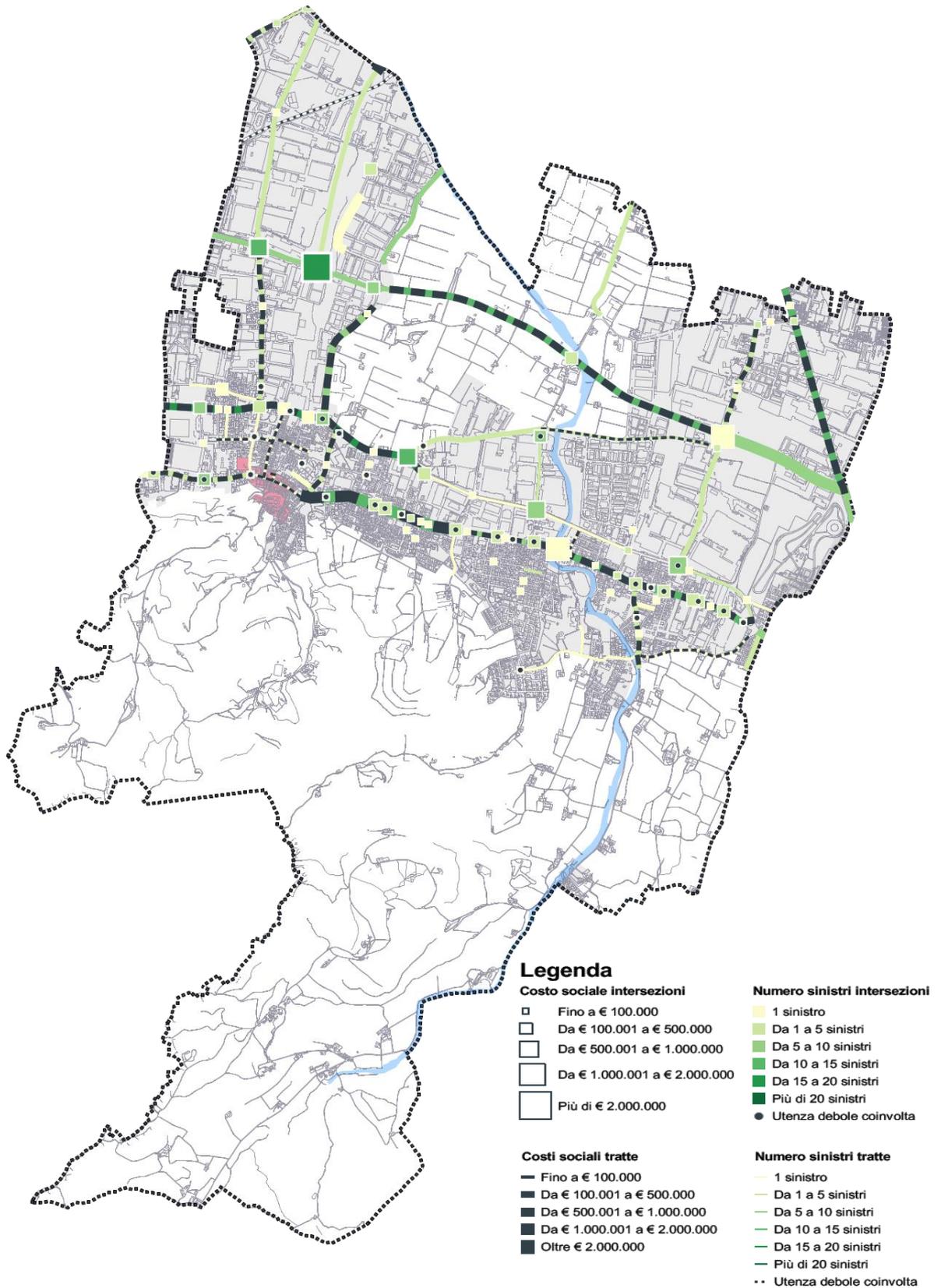


Figura 2.3 Estratto della "Tavola 04 Incidentalità 2010 – 2014 Costo sociale" del PUMS

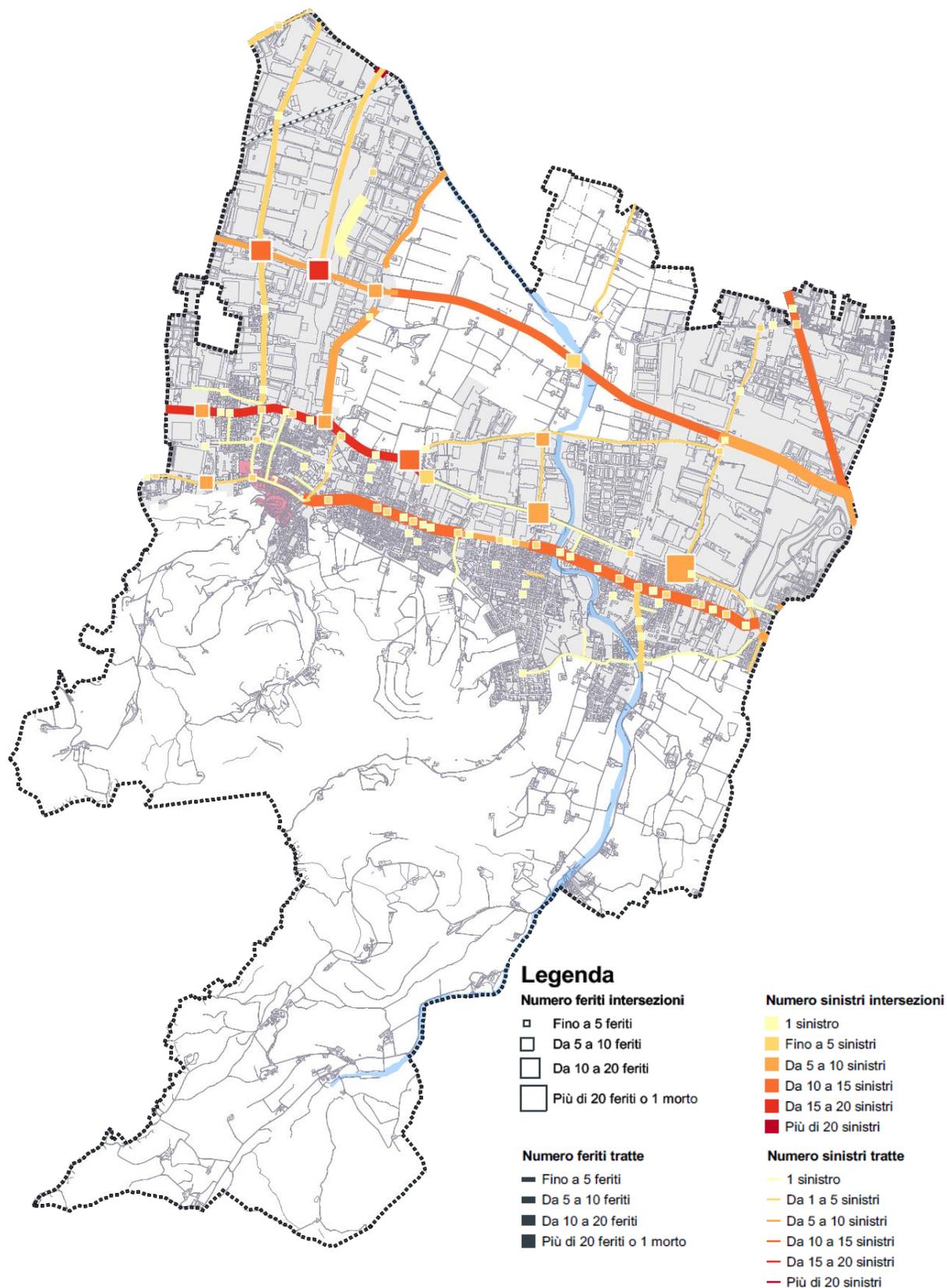


Figura 2.4 Estratto della "Tavola 05 Incidentalità 2010 – 2014 Gravità" del PUMS



2.3 ANALISI DELLA MOBILITÀ MOTORIZZATA

2.3.1 Il sistema della circolazione veicolare

Rimandando al Capitolo 4.1 del Rapporto Diagnostico del PUMS per la descrizione dell'assetto viario a scala territoriale del Distretto Ceramico si vuole in questa sede illustrare il sistema della circolazione veicolare che caratterizza il centro abitato del Comune di Fiorano, su cui per norma il PGTU deve concentrarsi. Il sistema viabilistico è rappresentato nei suoi elementi caratterizzanti nella Tavola 03.

I centri abitati dei tre comuni di Sassuolo, Fiorano e Maranello si sviluppano senza soluzione di continuità nella fascia pedemontana appenninica a sud di Modena e vanno a definire la cosiddetta "città distretto", caratterizzata dalla presenza di tre assi principali di spostamento est-ovest, direzione di sviluppo del continuum abitato sopracitato.

L'asse storico di "via Statale" ricalca l'andamento del tracciato romano della via Claudia. Esso collega i centri storici dei tre comuni e rappresenta, soprattutto per Fiorano, l'asse di sviluppo dell'abitato. Via Statale risulta **oggi ancora molto trafficata**, pur essendo stata declassata funzionalmente ed essendo stato preclusa al transito ai mezzi pesanti, ed è percorsa dal traffico veicolare locale interno tra Spezzano a est e Fiorano a ovest ma anche da quello intercomunale di attraversamento tra Maranello e Sassuolo. Si registra inoltre una **commistione tra il traffico automobilistico e la mobilità lenta** che, a causa di spazi poco sicuri e confortevoli, fatica a svilupparsi.

L'asse della cosiddetta "circondariale" corre parallelo a via Statale a nord lungo il centro abitato di Fiorano. Esso **con il tempo ha assunto di fatto caratteristiche urbane**, essendo stato raggiunto dall'espansione urbana dell'abitato e dei comparti produttivi che ne hanno implicato l'aumento del traffico e la diminuzione della fluidità.

L'asse della Pedemontana con funzione di scorrimento e di valenza territoriale, a nord dei centri abitati dei tre comuni, collega le aree produttive del Distretto Ceramico ed è quindi caratterizzato da una **forte presenza di traffico pesante**. In territorio fioranese inoltre si immette nella Pedemontana la Bretella Modena-Sassuolo, principale via di collegamento al sistema autostradale.

I collegamenti tra Pedemontana e Circondariale nel comune di Fiorano sono rappresentati da via Ghiarola Nuova, via Ghiarola Vecchia, via Viazza I Tronco-via del Crociale e via del Canaletto, lungo le quali si sviluppano i comparti industriali più rilevanti. Le intersezioni a raso sono regolate da rotonde, da svincoli associati a rotonde o da svincoli. In particolare sulle intersezioni tra la Circondariale e via Ghiarola Nuova e via Ghiarola Vecchia (rotonde) si verificano i fenomeni di congestione più evidenti nelle ore di punta.

I collegamenti tra Circondariale e via Statale avvengono tramite via Alfonso Lamarmora, via Santa Caterina da Siena, la Circondariale S. Francesco, via Ferrari-Carazzoli, via del Crociale, via Fratelli Cervi, via del Canaletto.

Un focus particolare merita **il sistema di accessibilità al centro storico di Fiorano**, e quindi la viabilità compresa tra la Circondariale San Francesco a nord, via Vittorio Veneto a sud, via Santa



Caterina da Siena a est e via Marconi a ovest. Complici le storiche problematiche legate all'attraversamento del traffico veicolare su via Vittorio Veneto e le più recenti difficoltà vissute dalle attività economiche che nel centro operano, il sistema viabilistico di questo areale ha nel tempo subito svariate modifiche tese a mitigare il traffico (es. senso unico via Vittorio Veneto) e la qualità urbana (es. realizzazione della piazza pedonale).

Tuttavia oggi **il sistema di accesso al centro continua a risultare poco leggibile, non esiste un chiaro indirizzamento verso le aree di sosta disponibili, i sistemi di sensi unici nel comparto a nord della piazza sono tortuosi.**

Gli elementi principali di questo sistema sono:

- il senso unico da est a ovest di via Vittorio Veneto tra via Santa Caterina e via Marconi, con corsia riservata al trasporto pubblico in direzione opposta che lascia aperta la possibilità di attraversare il centro da Spezzano verso Sassuolo e costringe invece i flussi in direzione contraria a svoltare a sinistra in via Marconi o, più a monte, in via Lamarmora;
- la possibilità di accedere direttamente al centro dalla Circondariale usando i sensi unici di via Malatesta, in direzione del BLA, o di via Bassa solo se si proviene da ovest (sulle intersezioni vigono i divieti di svolta a sinistra);
- la possibilità di uscire dal centro sulla Circondariale (sempre con obbligo di svolta a destra) attraverso via della Vittoria;
- l'anello a senso unico via della Vittoria – via Manin – via Pellico attorno al BLA che consente di accedere alle zone di sosta a ridosso di piazza Menotti, ma non di sboccare su via Vittorio Veneto;
- viceversa la possibilità da via Vittorio Veneto di fare ingresso nel centro a nord attraverso i sensi unici di via Marconi, via Malatesta e via Gramsci.

2.3.2 I flussi di traffico

Per la descrizione delle caratteristiche generali delle indagini svolte per il Distretto Ceramico e Fiorano si rimanda al Capitolo 2.1 del Rapporto Indagini del PUMS, dove sono riportate informazioni riguardo la tipologia e il numero dei rilievi svolti, la descrizione dei conteggi classificati di sezione e di incrocio, le indagini origine destinazione sui veicoli leggeri e sui mezzi pesanti, oltre alle indagini sui flussi di traffico sulla viabilità principale.

In questa sede si vogliono analizzare i dati relativi ai flussi di traffico veicolare sulla viabilità principale di Fiorano, che sono riportati nelle Tavole 4, 5 e 6 rispettivamente per totale giornaliero e fasce orarie di punta del mattino e del pomeriggio.

I flussi giornalieri registrati ai confini con Sassuolo sono di 39.400 ve/g sulla Pedemontana, 19.300 ve/g sulla Circondariale e 18.200 ve/g su via Statale. Ai confini di Maranello sono stati registrati 36.400 ve/g sulla Pedemontana e 13.500 ve/g su via Statale. L'elevato flusso di veicoli transitanti su via Statale, simile a quello passante per la Circondariale a ovest, indica come "l'asse storico" sia ancora molto utilizzato per spostamenti interni al comune e per l'attraversamento come si vedrà in seguito.



I flussi relativi alla mattina, sui quali è stato tarato il modello di simulazione del traffico, mostrano come ci sia una forte convergenza di veicoli verso il polo produttivo. Si registrano infatti sulla Circondariale 1.800 ve/h al confine con Sassuolo, 2.800 ve/h tra Ghiarola Nuova e Vecchia e 1.300 ve/h su S. Giovanni. Su via Statale transitano 1.700 ve/h al confine con Sassuolo e 820 ve/h in ingresso a Fiorano dalla rotonda di via Santa Caterina da Siena.

Per quanto riguarda i risultati delle indagini OD sui veicoli leggeri relative all'area dell'intero Distretto Ceramico si rimanda al Capitolo 3 del Rapporto Indagini del PUMS. Si riporta nel seguito quanto emerso dalle indagini OD svolte per il Comune di Fiorano.

I rilievi eseguiti sulle stazioni situate sul cordone posto sui confini di Fiorano hanno fatto emergere che complessivamente **il traffico diretto ad una destinazione interna al comune è pari a 4.500 veicoli leggeri/2 ore pari al 45% del traffico di ingresso, mentre quello di attraversamento è pari a 5.500 veicoli leggeri/2 ore pari al 55% del traffico di ingresso.**

POSTAZIONE	COMUNE	LOCALIZZAZIONE	DIREZIONE	% veicoli leggeri 7:30-9:30		
				TOTALE	TOTALE SPECIFICO CON DESTINAZIONE FIORANO	TOTALE ATTRAVERSAMENTO
4	Formigine	S.P.3 via Giardini sud - Ubersetto	Maranello	100%	41%	59%
9	Maranello	via Claudia, a est di rotonda Montefiorano	Fiorano	100%	51%	49%
10	Fiorano	via Ghiarola Vecchia	Fiorano	100%	84%	16%
11	Fiorano	via Ghiarola Nuova	Fiorano	100%	60%	40%
12	Fiorano	Circondariale San Francesco	Fiorano	100%	52%	48%
13	Fiorano	via Statale Ovest	Fiorano	100%	67%	33%
16	Sassuolo	via Radici in Piano	Sassuolo	100%	7%	93%
17	Sassuolo	S.P.467 Pedemontana, a ovest di p.l.	Fiorano	100%	37%	63%
TOTALE				100%	45%	55%

POSTAZIONE	COMUNE	LOCALIZZAZIONE	DIREZIONE	veicoli leggeri 7:30-9:30		
				TOTALE	TOTALE SPECIFICO CON DESTINAZIONE FIORANO	TOTALE ATTRAVERSAMENTO
4	Formigine	S.P.3 via Giardini sud - Ubersetto	Maranello	1044	425	619
9	Maranello	via Claudia, a est di rotonda Montefiorano	Fiorano	1110	562	548
10	Fiorano	via Ghiarola Vecchia	Fiorano	633	534	99
11	Fiorano	via Ghiarola Nuova	Fiorano	755	453	302
12	Fiorano	Circondariale San Francesco	Fiorano	1741	905	836
13	Fiorano	via Statale Ovest	Fiorano	1232	821	411
16	Sassuolo	via Radici in Piano	Sassuolo	1598	114	1484
17	Sassuolo	S.P.467 Pedemontana, a ovest di p.l.	Fiorano	1840	683	1157
TOTALE				9953	4498	5455

Tabella 2.2 Risultati delle indagini OD sui veicoli leggeri in ingresso al comune di Fiorano (estratto semplificato della Tabella 3.3 del Rapporto Indagini del PUMS)



Passando ad un'analisi puntuale delle sezioni di rilievo è possibile individuare le differenze presenti tra i flussi provenienti da nord, est e ovest.

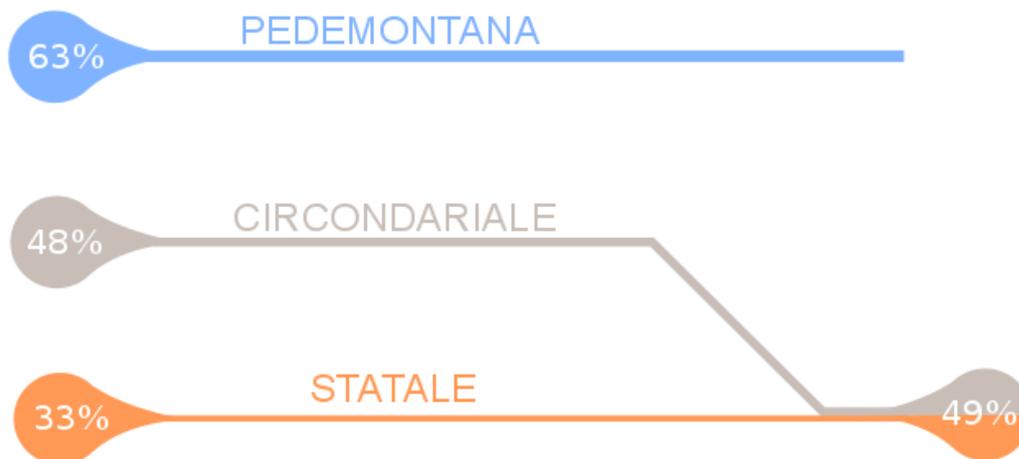


Figura 2.5 Percentuali di traffico di attraversamento sul traffico totale stimate sulle direttrici est-ovest in direzione di Fiorano

Per il traffico in ingresso da nord (ponendosi a nord dell'asse della Pedemontana):

- **Sezione 4.** Dalla via Giardini in ingresso a Ubersetto da nord penetrano flussi veicolari diretti per il 41% a Fiorano, che presumibilmente imbroccano quindi via Viazza 1° Tronco e via del Canaletto, e per il 42% a Maranello, che proseguono il loro percorso sulla via Giardini.
- **Sezione 10.** Dei flussi che utilizzano via Ghiarola Vecchia, l'84% è diretto nel comune di Fiorano. Del restante traffico emerge solo la componente diretta a Sassuolo (11%).
- **Sezione 11.** Anche in ingresso da via Ghiarola Nuova prevalgono i flussi specifici diretti a Fiorano (60%), ma si evidenziano anche componenti dirette a Maranello (17%) e oltre Maranello a est (8%).
- **Sezione 16.** Da via Radici in Piano entrano flussi diretti per il 79% a Sassuolo, e poi per il 7% a Fiorano, per il 7% a sud sull'Appennino e per il 7% a ovest oltre il Secchia.

Per il traffico in ingresso da est:

- **Sezione 12.** I flussi di transito sulla circondariale si riversano per il 52% all'interno di Fiorano.
- **Sezione 13.** I flussi che utilizzano via Statale ovest hanno come destinazione luoghi interni al comune per una quota del 67% mentre quelli di attraversamento si dirigono principalmente verso Maranello (17%) e Formigine (13%).



- **Sezione 17.** In prossimità del passaggio a livello sulla Pedemontana il traffico in direzione est intercettato e diretto a Fiorano è pari al 37%. Un 23% è diretto a Sassuolo, un 15% a Modena e un 13% a Maranello.

Per il traffico in ingresso da ovest:

- **Sezione 9.** Il traffico in ingresso a Fiorano dalla via Claudia è diretto per metà a Fiorano (51%). Della restante parte prevalgono i flussi diretti a Sassuolo (29%) o più a ovest verso il reggiano (11%).

Dai risultati delle indagini emerge come il sistema viabilistico di Fiorano sia un sistema a funzionamento est-ovest su tre assi all'interno dei quali la Pedemontana svolge bene la sua funzione di asse di transito mentre Circondariale e Statale sono utilizzate per gli spostamenti di breve e media lunghezza in ambito urbano senza che traspaia una chiara distinzione a livello funzionale che ne permetta un utilizzo più razionale.

2.4 IL SISTEMA DELLA SOSTA

Per comprendere il funzionamento del sistema della sosta di Fiorano nei pressi del centro storico sono state svolte delle indagini atte a quantificare e caratterizzare l'offerta e la domanda di posti auto. La sosta, in questo contesto centrale di mixità funzionale tra residenze, attività commerciali e servizi, rappresenta un nodo fondamentale da valutare per agire efficacemente sul sistema della mobilità.

Si rimanda al Capitolo 5.2 del rapporto indagini del PUMS per la descrizione delle modalità di indagine della sosta.

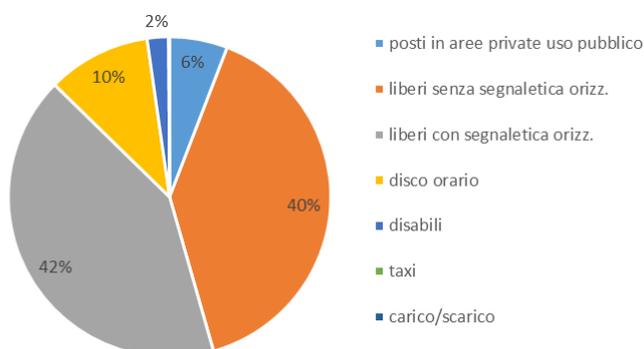


Figura 2.6 Composizione per tipologia dell'offerta di sosta dell'area centrale di Fiorano

L'offerta di sosta delle aree centrali di Fiorano (raggio di 500 m dal Municipio) conta di oltre 1.000 posti auto. La tipologia di

sosta più sviluppata è quella libera che caratterizza l'82% dei posti auto, mentre, in assenza di sosta a pagamento, la sosta regolamentata a disco orario rappresenta solo il 10% dell'offerta totale.

L'occupazione della sosta nella porzione di centro abitato analizzata è pari al 53% nelle ore mattutine e del 48% in quelle pomeridiane (esclusi i posti riservati). I bassi valori di occupazione sono influenzati dalle grandi riserve di posti liberi (circa 500 sia alla mattina che al pomeriggio) concentrati nei grandi parcheggi di via Santa Caterina da Siena, nei pressi di piazza De Gasperi e di via Fratelli Bandiera.

Prendendo in considerazione le zone più centrali (contigue al centro storico) i tassi di occupazione mattutina e pomeridiana si alzano rispettivamente all'81% e al 73%. Si ricorda



anche in questa sede che si assume il valore dell'80% come soglia critica al di sopra della quale, nel caso di sosta diffusa in superficie, si possono registrare fenomeni di traffico parassitario causato da veicoli alla ricerca del posto auto libero.

LOCALIZZAZIONE		OFFERTA			OCCUPAZIONE POSTI PUBBLICI 10-12			OCCUPAZIONE POSTI PUBBLICI 15-16		
ZONA	DENOMINAZIONE	POSTI PUBBLICI	POSTI RISERVATI	TOTALE	POSTI OCCUPATI	%	POSTI LIBERI	POSTI OCCUPATI	%	POSTI LIBERI
A	SANTUARIO	15	0	15	10	67%	5	10	67%	5
B	CENTRO COMMERCIALE	365	4	369	67	18%	298	59	16%	306
C	VIA FRATELLI BANDIERA	143	0	143	96	67%	47	90	63%	53
D	PIAZZA DE GASPERI	185	5	190	98	53%	87	86	46%	99
E	VIA MARCONI	45	2	47	26	58%	19	31	69%	14
F	BIA	167	5	172	150	90%	17	141	84%	26
G	VIA DON MESSORI	84	5	89	72	86%	12	61	73%	23
H	PIAZZA C. MENOTTI	87	4	91	64	74%	23	46	53%	41
TOTALE		1091	25	1116	583	53%	508	524	48%	567
TOTALE ZONE CENTRALI E+F+G+H		383	16	399	312	81%	71	279	73%	104

Tabella 2.3 Indagini sulla sosta di Fiorano – Sintesi dell'occupazione per zona di sosta

Complessivamente si può affermare che **il bilancio offerta/occupazione è in equilibrio**, disponendo di sufficienti riserve di posti auto. Dato l'elevato grado di domanda di posti nelle zone centrali sarà necessario fare delle valutazioni sulla regolamentazione di tali parcheggi in modo da garantire un maggior turnover e da privilegiare le aree più periferiche, ma ad una distanza accettabile per lo spostamento a piedi (300-500m), per le soste di media e lunga durata.

Si rimanda alle Tavole 07, 08 e 09 per una rappresentazione completa dei dati sulla planimetria dell'area centrale di Fiorano.

Forniscono informazioni molto utili all'analisi diagnostica anche i dati sul **turnover della sosta nell'area centrale di Fiorano**, ricavati da un'apposita indagine svolta come dettagliato nel Rapporto Indagini del PUMS (Capitolo 5 e in particolare Paragrafo 5.5).

La considerazione più rilevante riguarda il fatto che **gli stalli a disco orario**, rispetto a quelli liberi in zone adiacenti, **presentano un tasso di occupazione generalmente più basso del 3-5% e consentono una fruizione allargata ad un numero maggior di autovetture durante la giornata** (6.6 auto / giorno contro le 4.8 auto / giorno che mediamente si alternano sugli stalli liberi tra le 7:00 e le 19:00).

Si registra tuttavia, sulle aree a disco orario, un **tasso abbastanza elevato di illegalità**: le soste di durata superiore ai 30 min su via Vittorio Veneto sono il 40%. Nelle altre aree a disco orario monitorate tale percentuale supera il 50-60%. Si evidenzia comunque una prevalenza delle soste inferiori all'ora di durata (69%). Per contro, su via Vittorio Veneto le attività lamentano il tempo eccessivamente limitato consentito per la sosta (30 min), insufficiente per soddisfare le esigenze dei clienti.

Le analisi sul turnover sono utili a verificare la funzionalità della regolamentazione vigente ed a proporre migliorie o modifiche al sistema. In generale le politiche di regolamentazione consentono di aumentare il numero di auto che riescono a parcheggiare in una giornata in un'area di sosta, a parità di posti auto offerti. 10 posti auto, infatti, possono rimanere sempre



occupati dalle stesse 10 autovetture (coefficiente di utilizzo dello stallo = 1), oppure vedere alternarsi 100 autovetture diverse (coefficiente di utilizzo dello stallo = 10).

2.5 IL TRASPORTO PUBBLICO

Fiorano è servita dal trasporto pubblico su gomma di tipo extraurbano del bacino “sud-collina e montagna” della provincia di Modena esercitato da SETA Spa. Essendo il centro abitato sviluppato sull’asse forte di collegamento tra Sassuolo e Maranello, **la frequenza di passaggio degli autobus (Linea 640) a Fiorano è elevata (30 min)** ed avvicina, sotto questo punto di vista, il servizio extraurbano ad uno urbano.

Nonostante l’elevata disponibilità di corse **il trasporto pubblico su gomma è scarsamente utilizzato dai residenti** con percentuali della ripartizione modale che toccano il 32% per gli spostamenti per motivi di studio ma solo l’1% per gli spostamenti per motivi di lavoro, per una media complessiva del 10%.

La disposizione delle fermate lungo l’asse di via Statale e via Vittorio Veneto offre una **buona copertura per buona parte del centro abitato**, risultando però lontane dalle parti di Crociale e Spezzano più vicine alla collina a sud e dalle porzioni di centro abitato vicine al comparto produttivo a nord.

Il servizio organizza anche delle linee con orari dedicati quasi esclusivamente alle scuole, con circa due coppie di corse al giorno, che coprono anche alcune delle zone non servite dalla direttrice principale, coperta dalla Linea 640 con la frequenza di 30 min sopra detta.

Linee e fermate sono rappresentate nella Tavola 10.

2.6 LA MOBILITÀ CICLABILE

La rete ciclabile esistente nel comune di Fiorano consiste in **10,45 km di percorsi ciclabili segnati** secondo la normativa vigente in materia (piste ciclabili con elemento separatore, corsie ciclabili riservate, piste ciclabili su marciapiede, percorsi promiscui ciclopedonali) e di **2,26 km di percorsi non segnati** (percorsi minori in aree verdi/a parco, percorsi esistenti inseriti nei PSC comunali su strade extraurbane a basso traffico privi di segnaletica) **per un totale di 12,71 km.**

Tale valore espresso in “dotazione pro capite di percorsi ciclabili” è pari a **0,74 m/ab** e rappresenta il valore più basso registrato tra i comuni del Distretto Ceramico. Per contro i percorsi di progetto inseriti nel PSC risultano pari a 11,88 km e porterebbero la dotazione pro capite a 1,43 m/ab. Per avere un riferimento teorico, si tenga conto che il PAIR regionale prescrive che i centri abitati superiori a 30.000 abitanti debbano arrivare ad una dotazione minima di 1,50 m/ab.

Nella visione della mobilità sostenibile che sarà meglio affrontata nella proposta di Piano, **si ritiene comunque che la dotazione procapite di percorsi ciclabili non sia un indicatore cruciale quanto invece lo sarà il numero di ciclisti**, cioè di persone che useranno la bici per spostarsi anche per gli spostamenti sistematici al posto del mezzo privato motorizzato. È evidente che per farlo debbono essere messi nelle condizioni di spostarsi in bici in sicurezza e che quindi non solo



il numero, ma anche la qualità dei percorsi ciclabili sia un elemento rilevante da tenere in considerazione.

Come mostra la Tavola 11, la maggior parte dei percorsi ciclabili presenti in territorio comunale fioranese si sviluppano lungo **l'asse di via Statale di collegamento tra Sassuolo e Maranello**. Nonostante la continuità del percorso, esso risulta in alcuni tratti pericoloso e fuori norma soprattutto dove, mantenendo la funzione di percorso bidirezionale, non risulta separato e protetto dalla carreggiata, precludendo il suo utilizzo diffuso nonostante la sua potenzialità di asse di mobilità ciclabile tra i comuni Sassuolo, Fiorano e Maranello.

Tratti di percorsi ciclabili sono presenti sulla Pedemontana, nel tratto che va dal confine comunale tra Sassuolo e Fiorano e la fine del centro abitato di Sassuolo, sulla Circondariale nei punti di intersezione con le vie Ghiarola Nuova e Vecchia, lungo via dell'Artigianato e via dell'Elettronica nei pressi del cosiddetto "villaggio artigiano" e lungo via Ghiarella e il torrente Spezzano in zona pedecollinare.

La reale fruibilità e qualità dei percorsi sono temi che andranno affrontati per impulsare un uso maggiore della bicicletta a Fiorano. I dati analizzati parlano di **una percentuale del modal split di utilizzatori della bicicletta pari al 3% per motivi di lavoro e, dato allarmante, dello 0% per motivi di studio**, quando in una città i bambini ed i ragazzi dovrebbero essere i primi soggetti portati a muoversi in bici per raggiungere la scuola.

Il percorso partecipativo (v. successivo Capitolo 0) ha messo in assoluta evidenza alcune delle ragioni che faticano a far riconoscere la bicicletta come un mezzo adatto per spostarsi a Fiorano. Su questi ostacoli reali o percepiti occorrerà sicuramente lavorare.





3 **IL PERCORSO PARTECIPATIVO**

3.1 **LE ATTIVITÀ SVOLTE**

Coerentemente con le Linee Guida europee “Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile” durante la costruzione del quadro diagnostico si è realizzato un processo partecipativo che ha coinvolto diversi attori e si è svolto con diverse attività. La partecipazione è vista dal nuovo approccio della pianificazione della mobilità come **fondamento necessario per delineare un quadro analitico e progettuale che metta al centro le persone e che permetta di individuare quelle strategie necessarie ad attivare più facilmente le energie e le risorse di tutti gli attori territoriali, cittadini e portatori di interesse.**

Il percorso partecipativo dedicato alle tematiche più specifiche attinenti al PGTU di Fiorano ha previsto:

- il **coinvolgimento dei portatori d’interesse e degli “opinion leaders” individuati dall’Amministrazione** (circa una ventina) **in un dialogo aperto** con i professionisti incaricati della stesura del PGTU, mirato ad una comprensione delle problematiche e ad una raccolta delle istanze e dei diversi punti di vista, non mediati o devitalizzati dalla presenza di altri soggetti con pareri contrastanti o ruoli istituzionali di rilievo (per questo le interviste hanno visto i professionisti confrontarsi separatamente con ciascuna delle persone coinvolte);
- il **coinvolgimento dei cittadini attraverso la predisposizione di un questionario on-line** con domande relative alle abitudini legate alla mobilità e alla valutazione dei diversi mezzi di trasporto presenti all’interno del Distretto Ceramico e, a seguire, domande più specifiche sulla realtà locale di Fiorano.

3.2 **L’ANALISI DEI PORTATORI D’INTERESE E DEGLI OPINION LEADERS**

Le interviste a portatori d’interesse e opinion leaders di Fiorano hanno consentito di far emergere uno spaccato articolato della percezione della mobilità fioranese, con sfaccettature di assoluto interesse sugli aspetti sociali ed economici che influenzano le dinamiche della mobilità locale e le abitudini dei suoi abitanti, e che affondano in alcuni casi le proprie radici nella storia passata della comunità di Fiorano.

La lettura organica delle testimonianze e dei contributi raccolti porta all’individuazione di alcuni temi generali, di alcune questioni di scala urbana e di altre di natura più prettamente puntuale, che nei paragrafi a seguire sono riportate in forma di appunti cercando di rispettare fedelmente quanto emerso, pur nella rielaborazione necessaria.

3.2.1 **Temi generali**

► **Lo sviluppo storico urbanistico e sociale di Fiorano**

Alcuni degli intervistati hanno portato **elementi storici utili a spiegare alcuni aspetti dell’attuale assetto urbanistico e della mobilità di Fiorano**, elementi che vengono qui riportati sinteticamente:



- fino agli anni '60 del secolo scorso Fiorano era una realtà rurale scarsamente urbanizzata, il cui centro urbano era il centro di Fiorano costruito a ridosso del Santuario;
- negli anni '60 il territorio entrò a far parte delle cosiddette "aree depresse" e, grazie ai fondi ed alle agevolazioni statali, iniziò un processo di industrializzazione spinta, di cui Fiorano si fece carico in gran parte tra i Comuni limitrofi del futuro Distretto Ceramico;
- insieme all'industrializzazione arrivarono l'edificazione "selvaggia" e la realizzazione di nuove infrastrutture come la circondariale San Giovanni e San Francesco;
- con l'industrializzazione arrivarono l'aumento della popolazione e l'immigrazione, soprattutto dall'appennino e dal sud Italia, che cambiò anche la geografia sociale di Fiorano;
- si crea la nuova centralità urbana di Spezzano e pian piano il centro di Fiorano perde di attrattività, anche a causa dell'avvento dei centri commerciali (il primo "centro commerciale di Fiorano" lungo via S.Caterina nasce nel 1987); il mercato settimanale viene spostato dalla piazza del centro di Fiorano prima a piazza De Gasperi e poi in piazza Salvo D'Acquisto;
- Fiorano non è mai stato storicamente un centro del commercio ("i fioranesi non sono adatti a mercatare", scritto del conte Brusantin del 1603), ed ha avuto solo una fiera animale e poi a partire dal 1800 la Fiera di San Rocco a Spezzano; il riferimento per il commercio (più vario) è sempre stato Sassuolo con storia centenaria;
- nell'ultima decade la popolazione è cresciuta poco;
- da un punto di vista urbanistico oggi alcuni siti produttivi, rimasti a sud dell'asse della circondariale, risultano "mal collocati" portando ad interferenze tra traffico pesante e centro abitato.

Qualche riflessione, legata all'analisi storica, ha interessato anche **le possibilità di rivitalizzazione del centro storico di Fiorano** e più in generale dell'attività pubblica della comunità fioranese:

- oggi il centro di Fiorano non è più zone di pregio, né dal punto di vista abitativo né del commercio; in generale rispetto agli anni dell'industrializzazione il traffico in centro a Fiorano è diminuito;
- la presenza dei servizi comunali rappresenta un traino importante per il commercio che è rimasto;
- l'assenza di un "commercio di vicinato" in centro a Fiorano rappresenta un problema soprattutto per la popolazione anziana, che è obbligata a raggiungere i centri commerciali;
- difficile capire oggi quale tipologia di commercio possa supportare la rivitalizzazione del centro di Fiorano; si rileva anche un problema di tessuto storico e di spazi pianterreno disponibili per il commercio in centro, di dimensioni e caratteristiche non più adeguate alle esigenze delle attività commerciali di oggi;



- servono agevolazioni per i piccoli imprenditori commerciali, che però devono anche saper fare il loro lavoro;
- l'Amministrazione potrebbe creare una "free zone" per gli ambulanti? Il mercato contadino è stata una buona idea ma il giorno del lunedì è stato sbagliato; Sassuolo a Braida lo fa il sabato ed è frequentatissimo, anche dai fioranesi;
- è possibile rigenerare un'"economia" attorno al rilancio dell'attrattività del Santuario, che un tempo, più di oggi, era mete di pellegrinaggi e ospitava convegni molto frequentati? Quale ruolo possono giocare le numerose strutture di proprietà della Parrocchia (asilo, centro parrocchiale con ex cinema, oratorio, ...), nel centro storico di Fiorano?
- l'Amministrazione può mettere in campo per supportare maggiormente, anche sotto il profilo economico, le associazioni, il Forum delle Associazioni, le manifestazioni come il Maggio Fioranese, oggi in crisi?
- pur nella genesi e funzioni diverse, la nuova piazza "commerciale-privata" di Spezzano risulta oggi più vitale della piazza "pubblica" di Fiorano, su cui è presente anche un vincolo monumentale.

► **La logistica delle merci del Distretto Ceramico**

Negli ultimi anni si è avvertita la riduzione del traffico pesante legata alla crisi economica, ma a partire dal 2014-2015 apparentemente si è registrata una ripresa.

L'interferenza e il peso del traffico pesante sulla viabilità è evidente, anche a causa della parcellizzazione delle consegne.

Tra le segnalazioni e le proposte interessante quella che suggerisce di spostare alcune attività di trasporto nelle ore notturne, che però potrebbe registrare difficoltà operative legate ai trasportatori provenienti o diretti all'estero ed ai vincoli dei limiti di ore di guida giornalieri (max 9, incluse attività di carico-scarico).

Le imprese sono sensibili al tema della competitività sulla logistica, anche rispetto alle concorrenti. Molti giri di presa anche a causa di corsa alle consegne "just in time". Occorre coinvolgere e raggiungere gli imprenditori, presentando più che vincoli le opportunità di offrire un servizio migliore al cliente, migliorando nel contempo le performance ambientali (minori impatti sull'aria).

3.2.2 Questioni di scala urbana

► **L'accessibilità al centro di Fiorano, alla piazza e a via Vittorio Veneto**

Il tema è stato toccato da molti degli intervistati e riconosciuto come una questione annosa su cui nel tempo le diverse Amministrazioni si sono confrontate senza riuscire a fermare il declino di vitalità del centro. In generale viene riconosciuto che la questione di come trattare viabilisticamente via Vittorio Veneto rappresenti solamente uno degli aspetti da affrontare (v. tra i temi generali).



Le opinioni raccolte su quale possa essere la soluzione viabilistica più convincente sono differenti e spesso contrastanti:

- ripristinare il doppio senso ma a traffico moderato/regolamentato perché smetta di essere il percorso più veloce tra Maranello e Sassuolo, in modo da ridurre il traffico ma mantenere il centro vitale;
- istituire due sensi unici opposti convergenti su via Gramsci;
- ripristinare il senso unico in direzione contraria ad oggi perché ridurrebbe il traffico su tutto l'asse della statale anche a Spezzano;
- riaprire nella piazza un varco per il traffico veicolare per raggiungere la zona del BLA retrostante la piazza.

Viene segnalato che negli anni '70 venne chiusa la via Statale in un tratto tra Fiorano e Spezzano per far ridurre il traffico, ma il provvedimento fu subito ritirato per l' "insurrezione" della popolazione.

La viabilità per l'accesso al centro e ai suoi servizi, al di là di via Vittorio Veneto, è percepita come poco chiara e tortuosa.

Nessuno solleva invece problemi di parcheggio, se non le difficoltà limitate alle ore di punta legate alle soste brevissime legate alla clientela di passaggio per alcuni esercizi (es. edicola).

Da statistiche informali dei gestori dell'edicola, risulta che i clienti che arrivano in macchina siano nei giorni lavorativi il 40% (anche 50-60% in caso di pioggia), il sabato il 20% e la domenica il 10% (clientela diversa che nei giorni feriali). I clienti in macchina sono soprattutto i lavoratori che si muovono il mattino entro le 9:00.

► Il rapporto tra gli assi della Circondariale e della statale

Da molti è evidenziato come l'asse di via Statale venga utilizzato, soprattutto nelle ore di punta, perché la congestione del traffico veicolare sulla Circondariale, in particolare nel tratto tra via Ghiarola Nuova e via Ghiarola Vecchia, e fino all'incrocio con via Cameazzo (per la direzione est-ovest). Nelle ore più critiche i veicoli percorrono un tratto della Circondariale ma poi rientrano sull'asse di via Statale per fare prima (fenomeno che viene segnalato in entrambi i sensi).

Per la Circondariale:

- i semafori andrebbero sostituiti con rotatorie; comunque con le doppie corsie di marcia in via San Francesco la situazione è molto migliore di anni fa quando le corsie erano singole e si creavano code chilometriche ai semafori;
- i piani semaforici sulla Circondariale, separando le fasi per le svolte a sinistra da quelle per i movimenti passanti, creano un grande pericolo di tamponamento dei veicoli fermi per la svolta a sinistra da parte dei veicoli sopraggiungenti sulle corsie interne;
- gli accodamenti che si formano alle rotatorie con le vie Ghiarola Nuova e Vecchia arrivano a monte fino a via Cameazzo;



- necessaria sincronizzazione dei semafori!
- gli attraversamenti (come quello davanti al Famila) sono pericolosi perché attraversano carreggiate con doppia corsia per senso di marcia.

Per via Statale:

- il mattino anche su via Statale si formano accodamenti da Fiorano verso Spezzano alle rotatorie;
- oltre al problema dei volumi di traffico, sull'asse della statale c'è anche un problema di velocità di transito anche serale e notturno. La questione della qualità dell'aria inizia ad essere valutata dai residenti;
- era stato chiesto a Spezzano o un senso unico o dei rallentatori di traffico.

► **L'asse ciclabile di via Statale e la ciclabilità in generale**

L'asse ciclabile di via Statale è uniformemente riconosciuto come problematico e pericoloso, in particolare a causa delle troppe interruzioni (54 attraversamenti?) e della non protezione in alcuni tratti. Questo è considerato uno dei motivi per cui le persone in bici lungo via Statale spesso stanno in strada. Sono stati indicati come punti pericolosi: la curva di via Boccaccio, l'attraversamento davanti alla bocciofila, i dossi in generale,

In generale le spiegazioni allo scarso utilizzo della bici riguardano:

- l'assenza di percorsi sicuri e ben segnalati;
- la mancanza di "cultura" della mobilità sostenibile e la sensazione di "perdere tempo" rispetto all'uso dell'auto;
- la bici considerata solo come mezzo per fare sport;
- lo scarso rispetto reciproco tra ciclisti e automobilisti.

Viene sollecitato un piano della ciclabilità che colleghi le zone residenziale con i luoghi del lavoro (relazioni nord-sud), gli impianti sportivi e le scuole Bursi con la via Statale (basterebbero pochi tratti), e che crei 500 m di pista per collegarsi al Percorso Natura di Maranello (per unire un percorso da Castellarano al Panaro), un collegamento lungo il Fossa e in generale un uso maggiore delle strade locali.

► **Percorsi dei mezzi pesanti**

Viene segnalata la lunghezza e scomodità del percorso obbligato per i mezzi pesanti che si devono spostare tra il villaggio artigianale di Fiorano e la zona del villaggio artigianale di Formigine a nord della Pedemontana (via del Canaletto – Pedemontana – via Radici in Piano – Corlo – via Ferrari, dove si trovano palazzetto dello sport, scuole e residenze di Formigine). Si potrebbe creare percorso diretto di attraversamento della Pedemontana?

Le corsie di immissione e diversione allo svincolo di via Viazza 1° Tronco e via Cameazzo con la Pedemontana sono molto corte.



Sulla Pedemontana viene richiesto un intervento di fluidificazione sui nodi con via Ghiarola Nuova e con la Bretella Modena-Sassuolo dove si crea congestione. A Sassuolo le cause della congestione, più ancora che il passaggio a livello, sono la riduzione della strada a una corsia e la rotatoria del McDonald's.

► Il trasporto pubblico

Il trasporto pubblico è scarsamente utilizzato anche per una questione "culturale": i fioranesi non sono nati in città ma in ambiente extraurbano dove il ricorso all'auto è naturale.

I costi degli abbonamenti sono alti, soprattutto per famiglie con due o più figli. In più avere l'abbonamento non è agevole perché richiede necessariamente di recarsi alle autostazioni principali (non a Fiorano!). Per queste ragioni molti comprano i biglietti anche tutti i giorni invece di fare l'abbonamento. Erano stati creati dei biglietti multicorsa, molto apprezzati, che ora sono stati tolti.

Vengono segnalati bus "vuoti" tranne che nelle linee scolastiche. Molti ragazzi fanno carpooling in macchina con qualche genitore piuttosto di prendere il bus, anche perché il servizio di SETA è considerato "scarso" e "poco flessibile".

Occorre decidere di creare un vero trasporto pubblico urbano con frequenza di almeno 15 min, altrimenti il servizio non funziona. Le linee devono rimanere in centro a Fiorano (l'unico problema è la velocità di transito dei bus in centro e una sovrapposizione di mezzi in fermata in un puntuale momento della mattina, con 4-5 bus che fermano in piazza).

L'esperienza del Prontobus è stata negativa. Lo usavano poche persone con interessi molto mirati.

► Accessibilità alle scuole e fronti scolastici

Accorpando le diverse segnalazioni puntuali, emerge che la questione dell'accessibilità a scuola riveste un ruolo "generale" per Fiorano, dal momento che ha a che fare non solo con l'ordine e la sicurezza degli ambiti dei fronti scolastici ma anche necessariamente con il diffuso ricorso all'accompagnamento in macchina dei ragazzi da parte dei genitori.

A Fiorano (Istituto Comprensivo 1, che comprende anche materna Castello):

- per le scuole medie Leopardi si renderebbe necessaria una riqualificazione di piazza dei Ciliegi, un "far west" con spazi poco chiari; ma molti ragazzi comunque vengono a piedi; c'è un problema di pericolosità di attraversamento della circondariale per i ragazzi che vengono a piedi da nord!
- per le scuole elementari Ferrari, in via Macchiavelli, la chiusura della strada (in tre momenti della giornata) obbliga a usare i vicini parcheggi e quindi non si riscontrano particolari questioni
- la scuola materna Aquilone è quella forse più raggiunta a piedi e con meno problemi.

A Spezzano (Istituto Comprensivo 2 che comprende anche le Guidotti):



- problemi di sicurezza sulla strada per la scuola materna Menotti: l'incrocio con via Motta è pericoloso e i veicoli corrono; i problemi si riscontrano il mattino nell'ora di punta;
- le Guidotti hanno grande spazio disorganizzato con parcheggio selvaggio e problemi per far arrivare i pullman davanti alla scuola; c'è in previsione anche una nuova palestra (?); si può ripensare lo spazio;
- per le medie Bursi, che sono dentro un parco, il problema è il percorso insicuro e poco protetto che viene da via Ghiarella; si può pensare a far accedere i bus fin davanti alla scuola?
- Le elementari Menotti "dietro" via Statale sono raggiunte molto a piedi; molti genitori lasciano i figli sulla via Statale la mattina; ma quando è ora di andare a prenderli occupano le viette vicine alla scuola;
- Il nuovo polo scolastico di Spezzano in via Motta risolverebbe i problemi di localizzazione e accessibilità pericolosa delle scuole Menotti ma consuma suolo.

Molti ragazzi vengono accompagnati in macchina direttamente a scuola ("perché il trasporto pubblico scolastico costa") o anche, più grandi, alle fermate del trasporto pubblico su via Statale, magari in carpooling con altri.

Sul mobility management per gli spostamenti casa-scuola:

- oggi non c'è il Piedibus ma alle Guidotti e alle Menotti si potrebbe proporre!
- importante entrare nelle scuole per fare "educazione alla mobilità" ai ragazzi, magari associandolo al tema degli "stili di vita" che viene trattato nell'area scienze! I mobility managers scolastici non sono ancora conosciuti come figure dagli addetti ai lavori;
- il Consiglio Comunale dei Ragazzi (istituito addirittura 25 anni fa) potrebbe essere coinvolto;
- anni fa si facevano delle feste in bici, ma poi le iniziative sono scemate per impegno nell'organizzazione e problemi di responsabilità.

► **Manutenzione delle strade e barriere architettoniche**

Da più voci è stato segnalato come un problema generalizzato o serio lo stato carente di manutenzione delle strade, che determina anche situazioni di pericolo ma anche disagio per anziani o persone con problemi fisici in macchina o in bici o piedi.

In alcuni casi si fa riferimento esplicito, oltre che alle pavimentazioni, anche all'illuminazione.

Viene auspicata una maggior attenzione anche al tema delle barriere architettoniche, e in particolare ai percorsi per l'accesso ad alcuni servizi (sala consiliare al centro commerciale di Fiorano con ascensore rotto, Poste di Spezzano da migliorare, miglior gestione montascale in Municipio, Villa Pace).

Il Comune dovrebbe inoltre aiutare a rendere più chiara la trafila per ottenere il contrassegno per la sosta riservata ai disabili.



3.2.3 Segnalazioni puntuali

Segue un elenco con descrizione sintetica delle segnalazioni puntuali pertinenti raccolte.

► Accessibilità al Santuario

Va risolta meglio la questione dell'accessibilità al santuario in occasione di eventi che comportano la chiusura di via Vittorio Veneto (oggi viene invertito il senso unico di via Gramsci per consentire l'attraversamento di via Vittorio Veneto da nord a sud; non si potrebbe lasciare aperta via Vittorio Veneto da via S.Caterina a via Gramsci?); pensare a migliori indicazioni anche per il parcheggio dei pullman.

► Nirano

Il largo uso di via Fiandri (che si prende dalla chiesa da via S.Giovanni XXIII) per passeggiate crea conflitto con le esigenze di passaggio del vivaio e dell'azienda agricola con proprietà lungo la strada; serve incentivare l'uso del percorso natura, che oggi non è adeguatamente manutentato e che nell'idea originale doveva collegare attraverso il Fossa Colombarone alle Salse lungo vecchio percorso usato dai casari; affrontare il problema delle frane sulla strada per l'accesso alle Salse di Nirano, che è stata la prima riserva naturale della Regione e oggi ha 80.000 visitatori/anno.

► Segnaletica verticale

Viene segnalata da un intervistato la sovrabbondanza di segnaletica e la necessità di una maggior chiarezza e coerenza con l'uso della strada (in alcuni casi uso eccessivo dei 30 km/h).

► Ubersetto

Ubersetto è invasa dai camion. Creano problemi gli accessi sia ad est sia ad ovest di via Giardini.

Ad est i camion su via Viazza 2° Tronco continuano ad aumentare per raggiungere il villaggio artigianale di Maranello dove ci sono stati degli ampliamenti, invece di usare come dovrebbero la Pedemontana. Viene proposta l'apertura di un passaggio da via Perdisa verso via Trebbo (già previsto da PSC). O l'esplorazione della possibilità di usare la strada chiusa di accesso alla ditta CALE.

Su via Viazza 2° Tronco lo spiazzo che dovrebbero usare i camion non è usato e i camion occupano invece indebitamente i bordi stradali facendo anche danni al fondo stradale.

Ad ovest in prospettiva la realizzazione del nuovo magazzino di Atlas potrà acuire i problemi. Proposta è di usare via Monte Bianco per i mezzi pesanti in uscita con divieto svolte sx (mentre per ingresso dovrebbero usare la Pedemontana e lo svincolo di via del Canaletto per rientrare da via Monte Bianco). Atlas farà nuova rotatoria all'intersezione tra via del Canaletto e via Viazza 1° Tronco.

Serve mantenere divieto mezzi pesanti sul tratto residenziale di via del Canaletto a nord della Atlas.

Per i percorsi dei mezzi pesanti, serve trovare soluzione coerente e condivisa con i tre Comuni confinanti nel breve termine, per poi pensare a soluzione infrastrutturale nel medio.



3.3 I RISULTATI DEI QUESTIONARI AI CITTADINI

Il questionario realizzato per la cittadinanza è stato pubblicato e reso accessibile on-line sul sito del Comune di Fiorano che ha provveduto anche alla sua distribuzione cartacea negli istituti scolastici, riuscendo così a raccogliere un numero elevato di questionari (oltre **1200**, i due terzi del totale raccolto in tutti e 4 i Comuni dell'area del PUMS).

Le indicazioni raccolte tramite questionario forniscono una base dati importante per raccogliere opinioni e segnalazioni relative alla mobilità che serviranno, insieme a quanto emerso dal percorso partecipativo con gli stakeholders, a definire l'indirizzo su cui sviluppare il PGTU.

In seguito si provvederà ad un riassunto di quanto emerso dalle domande rivolte a tutto il Distretto Ceramico e descritta dettagliatamente nel capitolo 5.3 del Rapporto Diagnostico del PUMS, mentre ci si soffermerà maggiormente su quella rivolta esclusivamente ai cittadini di Fiorano e finalizzata alla redazione del PGTU.

Dalle risposte del questionario emergono i seguenti dati:

- le persone che hanno partecipato alla redazione dei questionari appartengono per la maggior parte alla fascia di età compresa tra i 25-54 anni (82,7%), ad un nucleo familiare di 3-4 persone (72%), svolgono per lo più un lavoro da dipendente (69,3%) e sono per il 67,3% residenti a Fiorano (vedi sopra).
- circa l'80% degli spostamenti che avvengono all'interno del Distretto Ceramico hanno destinazione interna all'ambito PUMS e coinvolgono l'utilizzo del mezzo privato per l'87,5% delle volte sia esso utilizzato in veste di conducente o di passeggero, con tempi di percorrenza che generalmente rimangono compresi tra i 5-20 minuti.
- **i giudizi relativi all'attuale mobilità riguardo al comfort, alla sicurezza e all'economicità sono tra il parzialmente e il molto soddisfacente. I giudizi espressi sulla mobilità ciclabile, sul trasporto pubblico su gomma e su ferro sono invece negativi con votazioni medie inferiori al cinque.**
- **la propensione al cambiamento dell'attuale modalità di spostamento è particolarmente favorevole nei confronti della bicicletta con il 56% delle risposte affermative.** Meno favorevoli, ma comunque interessanti, le risposte riguardanti la propensione all'utilizzo di autobus, treno, carpooling e carsharing con un numero di risposte positive che si aggira attorno al 30%.
- a fronte di una conoscenza limitata del PUMS i **temi che sono stati indicati come priorità riguardano il miglioramento della qualità dell'aria, il miglioramento della sicurezza stradale, la promozione degli spostamenti in bicicletta, la riduzione della congestione dovuta al traffico e il miglioramento del trasporto pubblico.**

Il primo approfondimento riservato agli abitanti di Fiorano riguardava l'espressione di un giudizio riguardo alle strategie legate alla fruizione pedonale e ciclabile del territorio, al trasporto pubblico, alla sosta, alla sicurezza stradale, alla viabilità e al trasporto pubblico scolastico.

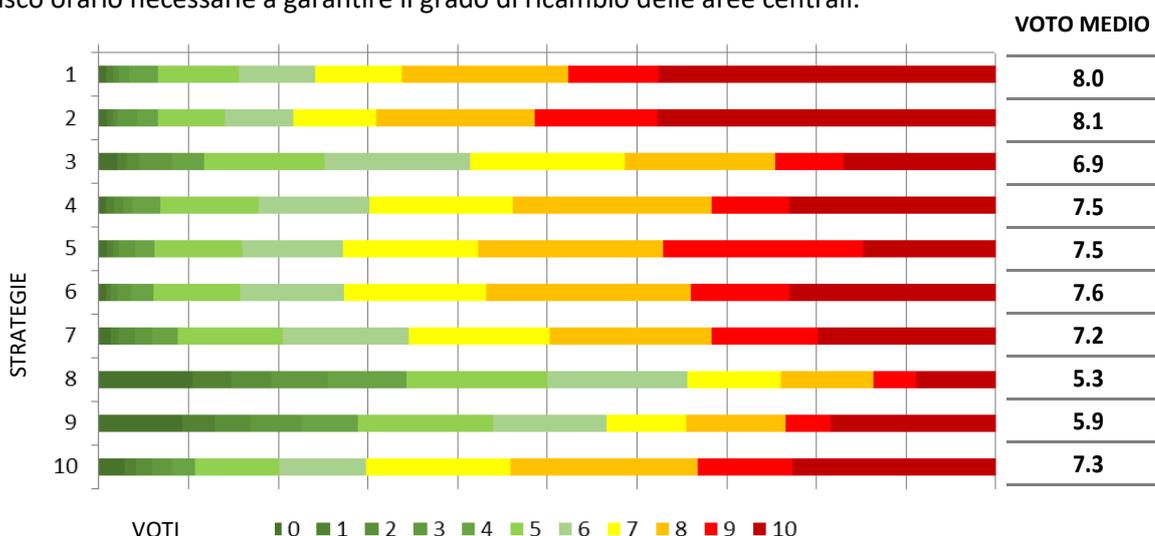


Tra le strategie di maggior importanza indicate dagli intervistati residenti nel Comune di Fiorano emergono quelle relative alla creazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi ciclabili e pedonali che totalizzano una votazione superiore all'8.

Seguono, con una votazione compresa tra il 7,5 e l'8, le strategie legate all'integrazione tra trasporto pubblico urbano ed extraurbano, all'incremento della copertura ottenuta aumentando le corse e alla diminuzione dei tempi di percorrenza.

Le strategie necessarie a fluidificare la viabilità, ottenuta limitando i semafori e le interferenze che provocano congestione, l'offerta di sosta per automobili e biciclette ottengono una votazione compresa tra il 7,5 e il 6,5.

Meno rilevanti per i cittadini risultano le strategie relative alla sicurezza stradale, ottenuta con una riduzione della velocità a 30 km/h nei centri urbani e negli ambiti sensibili della città, nonostante invece molte siano le segnalazioni aperte sul tema della sicurezza come descritto a seguire (potrebbe essere il limite di velocità proposto nella domanda a destare perplessità), e le strategie relative alla sosta in centro dove si prevede l'aumento delle zone a pagamento e/o disco orario necessarie a garantire il grado di ricambio delle aree centrali.



ELENCO STRATEGIE

1. Pedoni: creazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi pedonali ed eliminazione delle barriere architettoniche
2. Bicicletta: creazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi ciclabili
3. Bicicletta: aumento delle rastrelliere e dei cicloposteggi
4. Trasporto pubblico: maggior puntualità o minori tempi di viaggio
5. Trasporto pubblico: più corse e più copertura
6. Trasporto pubblico: migliore integrazione urbano/extraurbano con gli altri Comuni e con Modena
7. Sosta: migliorare l'offerta di sosta
8. Sosta: aumentare la sosta a pagamento e/o a disco orario per migliorare il grado di ricambio delle aree centrali
9. Sicurezza stradale: ridurre ai 30 km/h la velocità nei quartieri e negli ambiti sensibili della città
10. Viabilità: fluidificare i percorsi principali eliminando i semafori e le interferenze che provocano congestione

Figura 3.1 Giudizio sull'importanza di alcune strategie per il miglioramento della mobilità e della viabilità di Fiorano espresso dai cittadini (con voto da 0 a 10)



Le risposte fornite ad un apposito quesito hanno evidenziato come solo 250 degli intervistati (il 19,9% del totale) faccia uso del **trasporto pubblico scolastico** organizzato dal Comune. Si tratta di una percentuale da rapportare al totale della popolazione intervistata, nonostante la domanda risulti evidentemente sensata solo per le famiglie con figli in età scolare (scuola primaria e secondaria inferiore).

Chi ha risposto negativamente ha indicato come motivazioni il posizionamento della scuola lungo il percorso fatto per raggiungere il luogo di lavoro, la vicinanza della residenza alla scuola raggiungibile quindi a piedi o in bici, l'eccessivo costo o la percezione di maggior sicurezza derivante dall'accompagnare il figlio direttamente.

Risposte negative	Intervistati	% intervistati
Sono di strada nell'andare al lavoro e sono più comodo ad accompagnarlo	301	24,4%
Abito vicino alla scuola e mio figlio va a piedi o in bici (solo o accompagnato)	295	23,9%
Costa troppo	163	13,2%
Considero più sicuro accompagnarlo direttamente	141	11,4%
Gli orari non sono consoni alle mie esigenze	77	6,2%
non ha figli in età da trasporto scolastico	59	4,8%
Le fermate sono troppo distanti da casa mia	58	4,7%
altro	11	0,9%
non risponde	128	10,4%
Totale	1233	100,0%

Tabella 3.1 Motivazioni indicate per il mancato utilizzo del trasporto pubblico scolastico.

Nel secondo approfondimento erano richieste ai cittadini di Fiorano di segnalare le idee su come migliorare il sistema di mobilità in forma di risposta aperta.

I dati ottenuti sono stati raggruppati in fase di analisi in “**macroaree tematiche**” in modo da riassumere i contenuti delle segnalazioni e l'orientamento delle sensibilità della cittadinanza.

I temi che si ritrovano con maggior frequenza nelle segnalazioni da parte dei cittadini (superiori al 15% delle risposte) sono quelli relativi alla **sicurezza stradale**, alla **viabilità** e alla **bicicletta**. Secondariamente per frequenza delle risposte si ritrovano il trasporto pubblico locale, la manutenzione stradale e la sosta.

Sul tema della sicurezza stradale sono indicati come necessari la **riduzione della velocità** ottenuta tramite interventi di moderazione e di controllo da parte delle Forze dell'Ordine, soprattutto nei centri storici e in prossimità delle rotonde, il miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale in modo da garantirne il rispetto e la visibilità, e la riduzione del traffico dei mezzi pesanti.

Riguardo la viabilità, **un tema fortemente sentito riguarda l'accessibilità al centro di Fiorano con posizioni che risultano però anche diametralmente opposte**. Parte degli intervistati ritiene infatti necessario il ripristino del doppio senso di marcia su via Vittorio Veneto mentre altri propongono la chiusura e corrispondente pedonalizzazione del centro storico continua o limitata a festività e weekend. Sempre collegato all'accessibilità in molti criticano il sistema di sensi unici presente che rende difficoltoso il raggiungimento dei poli attrattori centrali. Altro tema caldo è il flusso di attraversamento che caratterizza via Statale: i cittadini ritengono vada



spostato sulla Circondariale e Pedemontana. Infine osservazioni sulla fluidificazione del traffico sono correlate a richieste di soppressione dei semafori da sostituire con rotonde.

Le segnalazioni sulla mobilità ciclabile fanno riferimento alla scarsità di quantità, qualità e sicurezza dei percorsi esistenti. Viene indicato come strategicamente importante l'asse ciclabile presente sull'asse di collegamento tra Sassuolo, Fiorano e Maranello, indicando in particolare la necessità di interventi sul tratto compreso tra Fiorano e Spezzano. Inoltre gli intervistati lamentano l'assenza di percorsi ciclabili nelle zone produttive che impediscono l'utilizzo della bicicletta nel tragitto casa-lavoro.

Riguardo al trasporto pubblico locale si evidenzia la scarsità di corse, la copertura, la cura e la qualità di fermate e il costo alto del biglietto. Si evidenzia inoltre una carenza nel trasporto pubblico scolastico per la sicurezza delle fermate e dei costi. Si pone più volte inoltre la questione dei collegamenti con le stazioni del treno, essendo indicate le fermate di Fiorano e Sassuolo come poco confortevoli.

Riguardo la **manutenzione stradale** le risposte indicano la necessità del rifacimento del manto stradale in particolare in corrispondenza della viabilità secondaria.

Per il tema sosta si indica la necessità di aumentare la dotazione di parcheggi e gratuiti. In particolare molte risposte hanno evidenziato le problematiche riguardanti il sistema della sosta troppo spesso confusionario e non regolato.

Tra i temi emersi dalle segnalazioni dei cittadini quelli che risultano più caldi sono:

- **accessibilità e viabilità del centro storico di Fiorano;**
- **asse Fiorano-Spezzano (mobilità ciclabile e flusso di attraversamento);**
- **sicurezza (maggiore moderazione della velocità e qualità dello spazio stradale);**
- **parcheggi in prossimità delle scuole correlate ai problemi del trasporto pubblico scolastico;**
- **ripensamento totale del trasporto pubblico locale.**



4 IL QUADRO DELLE PROBLEMATICHE E DEGLI OBIETTIVI

4.1 SINTESI DELLE PROBLEMATICHE

Vengono qui sintetizzate le criticità del sistema della mobilità urbana di Fiorano, emerse grazie all'analisi tecnica dei dati ed al percorso di ascolto sociale messo in campo, ma anche dalla visione ampia costruita con il Rapporto Diagnostico del PUMS. La Tavola 12 rappresenta quelle che è possibile trasporre su una carta.

Si ricorda come **l'ambito territoriale oggetto del PGTU sia prettamente quello urbano** (interno ai limiti del centro abitato) e come il campo d'azione sia prevalentemente quello legato ad interventi di tipo viabilistico. Evidentemente, come meglio chiarito nel Paragrafo 4.2, **la proposta di Piano andrà resa coerente con gli obiettivi di sostenibilità che si darà il PUMS.**

Sono qui presentate quindi le problematiche che riguardano in modo più stringente l'ambito di Fiorano e in particolare il suo centro abitato.

Fiorano deve gestire i considerevoli volumi di traffico che interessano la sua viabilità, imputabili da un lato alla fortissima attrattività rappresentata dal suo polo produttivo e commerciale (si ricordi il numero di addetti, 13.700, a fronte di quasi 17.000 residenti) e, nel contempo, dalla sua posizione centrale nel Distretto, sull'asse pedemontano Sassuolo – Maranello, che determina le alte quote di traffico di attraversamento (55% misurato complessivamente sulle postazioni di rilievo sul cordone attorno al centro abitato).

Del resto sono gli stessi residenti di Fiorano a fare un **ricorso elevatissimo al mezzo motorizzato privato per spostarsi** (91% negli spostamenti per motivi di lavoro e 50% negli spostamenti per motivi di studio), il più alto dei 4 Comuni del PUMS, insieme al **tasso di motorizzazione** (705 auto in circolazione ogni 1000 abitanti).

Al dato fa da contraltare un **basso utilizzo del trasporto pubblico**, limitato di fatto ai soli studenti, ed una quota di mobilità lenta basata di fatto solo sugli spostamenti a piedi, con una mobilità in bicicletta quasi nulla.

Tralasciando, non certo per mancanza di importanza, le motivazioni culturali di una tale abitudine, sotto il profilo tecnico della viabilità hanno a che fare con:

- **l'entità del traffico pesante e la commistione tra questo ed il traffico locale**, che interessa in particolare la viabilità a nord della Circondariale e la Circondariale stessa, ma meno l'asse di via Statale;
- **la velocità dei veicoli in transito** anche in pieno contesto urbano, come registrato soprattutto sull'asse di via Statale;
- **la (in)sicurezza stradale**, che trova riscontro non solo nei dati sull'incidentalità, ma anche nella percezione diffusa dei cittadini "utenti" della strada, che la citano come una delle principali giustificazioni al mancato utilizzo, ad esempio, della bicicletta;



- **la qualità dello spazio stradale**, che presenta ampi margini di miglioramento sotto il profilo della sicurezza, del comfort, della fruibilità e, in fin dei conti, dell'appetibilità per le persone a piedi e in bicicletta, inclusa l'attenzione al tema delle barriere architettoniche.

Più nello specifico, svariate sono le criticità puntuali rilevate sulla viabilità fioranese per le quali la proposta del PGTU contribuirà a trovare soluzione; meritano qui di essere menzionate le problematiche che per complessità e varietà di sfaccettature meriteranno una particolare attenzione:

- come già visto, **il sistema viabilistico e di controllo viario di accesso al centro storico di Fiorano non risulta oggi ancora soddisfacente** e va migliorato contemperando le esigenze dei residenti e dei commercianti, non sempre allineate, ma anche la necessità di governare i flussi veicolari orientandoli sui percorsi e verso le aree di sosta voluti;
- **il tema della sicurezza e dell'organizzazione degli spazi su tutto l'asse di via Statale**, che, pur attraversando contesti significativamente diversi da Maranello a Sassuolo, è caratterizzato complessivamente dalla tendenza da parte dei veicoli a transitare con velocità non consone e dalla presenza di un percorso ciclopedonale che non risponde adeguatamente alle esigenze dei ciclisti;
- **il largo uso che ancora oggi viene fatto di via Statale per attraversare Fiorano**, soprattutto da Maranello verso Sassuolo, che va di pari passo con le problematiche di congestione da traffico sofferte dall'asse della Circondariale, sia per la presenza dei semafori sia per il forte traffico che interessa il tratto tra via Ghiarola Nuova e via Cameazzo;
- **la commistione tra traffico pesante e leggero**, di transito e locale che riguarda la frazione di **Ubersetto** (e in particolare la viabilità trasversale alla via Giardini), in posizione strategica lungo l'asse di via Giardini a cavallo tra i Comuni di Fiorano, Maranello e Formigine;
- **l'assenza di attenzione alle relazioni pedonali e ciclabili tra la fascia residenziale a sud e la fascia occupata dal polo produttivo a nord**, che è condizione necessaria per stimolare un diverso e più sostenibile approccio agli spostamenti casa – lavoro;
- **il rapporto tra il centro di Fiorano e l'intervento nell'area ex Cisa-Cerdisa** al confine con il Comune di Sassuolo, che, per dimensione, rappresenta in prospettiva un elemento di forte impatto sulla viabilità locale da convertire il più possibile in una opportunità di riqualificazione e miglioramento della viabilità esistente.

4.2 OBIETTIVI DEL PGTU DI FIORANO

Fiorano, insieme ai Comuni di Formigine, Maranello e Sassuolo, ha nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) un riferimento strategico rilevante per lo sviluppo di politiche e misure che consentano di governare la crescita della mobilità motorizzata privata e di controllare le sue esternalità negative in termini di inquinamento atmosferico, di emissioni nocive per la salute umana, di incidentalità, di occupazione dello spazio pubblico.

Se la sfida verso un nuovo modello di mobilità si gioca soprattutto sul piano strategico del PUMS e sulla dimensione territoriale del Distretto, il PGTU, con i suoi obiettivi e le sue scelte, può



portare un contributo importante negli interventi attuativi sulla viabilità all'interno del centro abitato di Fiorano.

È il nuovo **Codice della Strada** (Art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1982, n.285) a dare impulso alla redazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), imponendone l'obbligo per i Comuni con popolazione residente superiore ai 30.000 abitanti ovvero interessati da rilevanti problematiche di traffico. Il riferimento normativo specifico è costituito dalle **Directive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico** redatte dal Ministero dei Lavori Pubblici in base a quanto previsto dall'Art. 36 del nuovo CdS.

Al loro interno il PUT è definito come insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Si tratta quindi di uno **strumento** che la stessa norma definisce **"tecnico-amministrativo"** e **"di immediata realizzabilità"** sottoposto ai piani urbanistici, i cui obiettivi, che il PGTU di Fiorano adotta in pieno, sono:

- **il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);**
- **il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);**
- **la riduzione degli inquinanti atmosferico ed acustico;**
- **il risparmio energetico.**

Il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) rappresenta il primo livello di progettazione dei PUT, il "piano quadro" relativo all'intero centro abitato che stabilisce le politiche intermodali e la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità.

Ad esso possono seguire il secondo e terzo livello di progettazione, rappresentati da **Piani Particolareggiati** e i **Piani di Dettaglio o Esecutivi**.

4.3 I TEMI STRATEGICI DA AFFRONTARE

La diagnosi sul sistema della mobilità e della viabilità di Fiorano fa emergere alcuni temi strategici da affrontare con misure specifiche, che risultano rappresentati in modo metaprogettuale nella La Tavola 12.

► La gerarchizzazione funzionale della rete stradale

Per poter configurare un uso delle strade differenziato a seconda del contesto attraversato sarà opportuno individuare una gerarchizzazione della rete stradale legando a ciascuna delle tipologie di strada previste dalla nuova classifica funzionale delle strade un modello di riferimento per la circolazione e per l'organizzazione degli spazi.

Questo concetto andrà in primo luogo applicato al tema del rapporto tra Circondariale (dove il traffico andrà fluidificato) e Statale (dove il traffico andrà invece moderato), in modo da dirottare sulla prima il traffico di attraversamento residuo che ancora oggi interessa l'asse di via Statale tra Maranello e Sassuolo. Un'azione di questo tipo rappresenta la condizione per una



riconfigurazione dell'asse di via Statale funzionale alla creazione di una strada caratterizzata da maggior qualità urbana e da una più sicura coesistenza tra traffico veicolare locale e mobilità lenta pedonale e ciclabile.

► La moderazione del traffico e la qualità dello spazio stradale

L'alta percezione di insicurezza dei cittadini, soprattutto nel muoversi a piedi e in bicicletta, confligge con una organizzazione degli spazi stradali che lascia ampi spazi e ampia libertà alle automobili.

Il tema di via Statale va affrontato in modo organico come detto sopra. La viabilità locale va trattata in modo diverso, disegnando le **"isole ambientali"** perimetrata dalla viabilità principale ed attuando tutti quegli interventi che si rifanno alle tecniche di moderazione del traffico per fare in modo di creare spazi accoglienti e sicuri per gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Oltre ad aumentare la qualità urbana, l'approccio della moderazione del traffico consente di dare risposte anche sulle strade dove sezioni geometriche ridotte non consentano di creare per pedoni e biciclette percorsi dedicati separati dalla carreggiata dedicata al traffico veicolare.

► L'accessibilità ai servizi locali

Accorpando le diverse segnalazioni puntuali, emerge che la questione dell'**accessibilità a scuola** riveste un ruolo "generale" per Fiorano, dal momento che ha a che fare non solo con l'ordine e la sicurezza degli ambiti dei fronti scolastici ma anche necessariamente con il **diffuso ricorso all'accompagnamento in automobile dei ragazzi da parte dei genitori.**

Sarà importante portare avanti una politica che investa contemporaneamente in due direzioni: la prima indirizzata, come detto sopra, alla **qualità ed alla sicurezza dei percorsi lungo le strade di accesso**; la seconda orientata a promuovere il cambio di abitudini e il salto culturale verso la mobilità sostenibile attraverso un lavoro di **mobility management ed educazione** con le scuole.

Alla stessa stregua si potrà ragionare per gli altri servizi locali e poli attrattori di quartiere, ragionando non solo di strade e dotazione di parcheggi per auto, ma anche e soprattutto di percorsi pedonali e ciclabili, di ciclopiste, di sicurezza.

► La ciclabilità

Visto l'uso bassissimo della bicicletta e la scarsa popolarità che essa gode anche negli spostamenti di corto raggio interni al centro abitato, sarà importante impostare un'azione di **promozione della mobilità ciclabile basata su obiettivi progressivi nel tempo**, che tenga conto dei tempi necessari a far crescere nella cittadinanza la considerazione nei confronti del mezzo bicicletta.

Sicuramente, per vincere la percezione di insicurezza legata al suo uso sulla viabilità di Fiorano, andrà strutturata una **rete di percorsi ciclabili continua, sicura, riconoscibile** che si basi su assi protetti (separati dal traffico veicolare) sulle strade a forte traffico ma nel contempo creare le condizioni per una viabilità locale che consenta la coesistenza sicura di autoveicoli e bici in strada (con le tecniche di moderazione del traffico già citate).



Nel contempo andrà impostata però anche un'articolata **azione di "marketing" della bicicletta**, che coinvolga il mondo delle scuole e del lavoro, il mondo dell'associazionismo ed i centri di aggregazione.

► **L'accessibilità al centro storico**

Come già visto, il sistema viabilistico e di controllo viario di accesso al centro storico di Fiorano non risulta oggi ancora soddisfacente e va affrontato in modo sinergico nel contesto più ampio della visione che mira alla rivitalizzazione del centro.

L'ampia consultazione aperta dall'Amministrazione su questo tema ha consentito di far emergere aspettative e preoccupazioni, anche in contrasto tra loro, delle diverse categorie di persone che agiscono nel centro.

Si ritiene che le soluzioni dovranno mantenere intatta, o possibilmente migliorare, la possibilità di accedere al centro di Fiorano in auto, ma contestualmente dovranno invitare gli automobilisti ad adeguare le modalità di guida al contesto, in modo da privilegiare la pedonalità, la socialità diffusa e la qualità urbana. Si terranno quindi in conto i seguenti elementi:

- il sistema di penetrazione in auto al centro va reso più leggibile e semplice;
- il traffico di attraversamento su via Vittorio Veneto va il più possibile ridotto, cercando nel contempo di salvaguardare le possibilità di accesso in auto al centro per non penalizzare eccessivamente le attività economiche, già in difficoltà, che vi operano;
- eventuali modifiche al sistema della sosta andranno orientate ad incrementare il turnover nelle aree pregiate più a ridosso della piazza ed a indirizzare nelle aree a parcheggio di attestamento le soste di media e lunga durata;
- è importante che le linee del trasporto pubblico continuino a transitare su via Vittorio Veneto, pena una grave perdita di attrattività del servizio che contrasterebbe con gli obiettivi del PUMS;
- gli spazi fruibili in modo sicuro da pedoni e biciclette vanno il più possibile incrementati e migliorati nella qualità e nella sicurezza.

PGTII

Rapporto Diagnostico

rapporto Diagnostico