



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
Adunanza di prima convocazione.

Deliberazione n. 97 del 25/11/2019

OGGETTO: MOZIONE ZONE 30 KM ORARI PRESENTATA DAL CAPOGRUPPO LISTA CIVICA VIVERE PORTO BETTONI GIANFRANCO

L'anno **duemiladiciannove**, il giorno **venticinque** del mese di **novembre** alle ore **19:00** nell'Auditorium scuola media

All'appello risultano:

SALVARANI MASSIMO	Presente
TOMIOTTI VALENTINA	Presente
LICON ANDREA	Presente
ANDRETTI ANGELO	Presente
MARI ROBERTO	Presente
RESCIGNO VITTORIO	Presente
DORINI MORENO	Presente
MANCINI ALESSANDRO	Presente
SCIRPOLI PASQUALINO	Presente
BONORA GUIDO	Presente
VANELLA MARA	Presente
BUOLI MONICA	Presente
BINDINI ANDREA	Assente
LUPPI MARIO	Presente
BASTIANINI MARCO	Presente
BETTONI GIANFRANCO	Presente
FACCHINI RENATA	Presente

PRESENTI N. 16

ASSENTI N. 1

Risultano presenti gli Assessori: Ghizzi Pier Claudio, Massara Rosario Alberto, Bollani Davide..

Partecipa all'adunanza **Il Segretario Generale MELI BIANCA**, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Sig. **MARI ROBERTO** – nella sua qualità di **Presidente**, assume la Presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento posto al n. **16** dell'ordine del giorno

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARI: “La parola al Cons. Bettoni, che chiede l’ausilio dei supporti informatici”.

BETTONI: “L’ausilio è importante, altrimenti non ci si intende. La mozione intende impegnare l’Amministrazione a provvedere alla progettazione partecipata, con i cittadini, di un Piano Comunale complessivo per una moderazione della velocità delle auto nelle cosiddette “aree 30”. Non si tratta di vie con dossi, come sono attualmente, in quanto noi oggi abbiamo tantissime vie con dossi rallentatori, che sono “aree 30”. Queste sono vie che finiscono col dosso rallentatore, quindi area 30 e poi riprendono ad area 50. Via Roma, ad esempio, non è un’area 30. Inizia con area 30, ma davanti alle scuole diventa area 50 e fino all’incrocio semaforico rimane area 50. L’area 30 finisce con il dosso rallentatore davanti alla chiesa; dosso che adesso si è abbassato molto e si è consolidato a tal punto che più che un dosso è diventato un trampolino, in quanto la gente lo affronta in velocità, visto che non fa desistere dalla velocità. Questa proposta, qui illustrata per sommissimi capi, è un puro esempio. Non prendete a riferimento un esempio per realizzare ciò che vi sto chiedendo. La proposta è proprio di identificare, partendo da Bancole Nord, le zone azzurre, che sono le vie trasversali, piccole, corte, prevalentemente a carreggiata ridotta, unite dalle dorsali. Le dorsali quali sono? Via Cisa è una dorsale. Via Manzoni è una dorsale e non una zona 30. Le vie che vedete tracciate in verde sono le zone che rimarrebbero con il limite a 50, tranne nella zona in cui c’è il dosso rallentatore, che è presente anche in Via Manzoni. Nel tratto limitato dal dosso, quindi, la velocità consigliata è di 30 chilometri orari. Perché chiedo questa cosa? Perché i Comuni più importanti d’Italia, ma anche i Comuni al di sopra di un certo numero di abitanti, attuano moderazioni di velocità. Questo perché? Perché è conveniente sia dal punto di vista energetico che dal punto di vista della sicurezza”.

BETTONI legge la mozione: “*Considerato che le zone residenziali a traffico moderato o calmo, introdotte nei paesi nord europei e successivamente adottate nel resto del continente, sono caratterizzate dall’introduzione del limite di velocità di 30 chilometri orari sulle strade che le attraversano (da qui la denominazione di “zone 30”) e attente nel rispetto, attraverso l’introduzione di appositi dispositivi o misure di moderazione del traffico differentemente configurate a seconda del contesto (ad esempio dissuasori di velocità; strisce pedonali ad effetto ottico tridimensionale, che fanno apparire le strisce pedonali come un ingombro; porte di ingresso con segnaletica orizzontale, cioè segni che vengono fatti a terra e che restringono visibilmente la strada; attraversamenti pedonali a intersezioni rialzate; attraversamenti ciclopedonali illuminati a led ecc. ecc., mini rotatorie o apposita segnaletica verticale e orizzontale).*

Considerato che numerose ricerche condotte in Italia, dove hanno adottato, in ambito urbano e in modo diffuso, tali provvedimenti di moderazione della velocità, hanno constatato che la creazione di tali zone, caratterizzate da una fitta rete di strade a carreggiate ridotte (è il caso nostro), produce significativi effetti positivi sia sulle condizioni di sicurezza degli utenti deboli della strada che degli stessi automobilisti. L’introduzione del limite di 30 chilometri orari non si traduce infatti solo in una riduzione della velocità di punta, ma anche di una migliore e più sicura negoziazione dei conflitti fra veicoli agli incroci, di cui sono molto ricche le zone residenziali del Comune di Porto”. Se guardate,

nelle zone azzurre è tutto un incrocio dopo cinquanta, settanta o al massimo cento metri per le vie che propongo ad aree a 30.

“Atteso che

-il traffico motoristico delle zone residenziali densamente abitate e la velocità dei mezzi possono essere causa di incidenti e di maggior inquinamento, dovuto anche alle continue frenate, con produzione di polveri sottili.

-Che con la velocità ridotta è più facile evitare incidenti che coinvolgano gli utenti deboli della strada e che si caratterizzano sia per il metodo utilizzato”. Gli utenti deboli non sono solamente i pedoni e i ciclisti, ma sono anche quelli per età, cioè i bambini, le carrozzine accompagnate dagli adulti e gli anziani.

-“Che con la velocità ridotta è più facile comunicare tra automobilista e pedone, percepire le intenzioni reciproche ed evitare comportamenti pericolosi. È comprovato che con velocità ridotta gli automobilisti sono più disposti a fermarsi per dare la precedenza all’attraversamento pedonale, come da Codice della strada”. C’è l’obbligo di fermarsi quando i pedoni attraversano e anche quando mostrano l’intenzione di attraversare.

“Accertato che tra tutti gli studi sulla mobilità urbana, non ultimo il Piano di mobilità sostenibile della Città di Mantova, approvato l’altro giorno e il biciplan di Porto Mantovano, nel quale si afferma che diminuire la velocità da 50 chilometri a 30 chilometri orari nei centri residenziali favorisce una guida più fluida, scevra da continue frenate e accelerazioni, soprattutto in corrispondenza dei dissuasori di velocità, che sono già diffusi nelle nostre strade.

Constatato, dalle statistiche, che la riduzione della velocità salva molte vite, rendendo più sicure, meno rumorose e meno pericolose le strade urbane. Inoltre molte persone non avrebbero paura di andare in bicicletta in presenza di auto guidate in modo più pacato, quindi risultante meno aggressivo.

Verificato dagli studi che mentre nel caso di impatto a 30 chilometri orari, con pedoni e ciclisti, la probabilità di sopravvivenza è del 95% e che aumentato a 50 chilometri orari la stessa probabilità scende al 53%.

Riconosciuta la necessità di creare aree di traffico rallentato a 30 chilometri orari in diverse aree circoscritte del Comune, caratterizzate da una fitta rete stradale a carreggiate ridotte nelle frazioni minori e a Soave, all’interno del perimetro circoscritto dalle strade principali di scorrimento a più ampia carreggiata, in cui continua ad essere vigente la velocità ad oltre i 50 chilometri orari”.

A questo riguardo faccio degli esempi: la Strada Cisa; Via Libertà a Soave, che è a 50 chilometri orari e così deve rimanere; la zona Malpensata Gombetto; Via Bertoldi; Via Martiri della Libertà, a Bancole; Via Gramsci, di fianco a noi; Via Manzoni; Via Vittorio Veneto; parte di Via Papa Giovanni XXIII; Via Monteverdi; Via Kennedy; Via Francesco Gonzaga; Via Don Sturzo; Via Magellano, Strada Spinosa e Strada Montata. Questi sono solo esempi, ma danno l’idea. Si tratta delle strade verdi più grandi e, se notate, sono tutte da nord a sud. Il disegno urbanistico di Porto Mantovano è incredibilmente facile da interpretare: da nord a sud.

Con la presente mozione, per le ragioni sopra esposte,

si chiede a Sindaco e Giunta Municipale

di provvedere urgentemente alla progettazione partecipata con i cittadini di un Piano comunale complessivo per l’applicazione del limite di velocità a 30 chilometri orari nelle zone residenziali, caratterizzando come “aree 30” le strade interne ai quartieri ... viaria del Comune”.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARI: “ La parola al Sindaco”.

SINDACO: “ Rispetto alla mozione presentata dal Cons. Bettoni, preannuncio che il nostro voto sarà contrario, pur condividendo le considerazioni che compongono la mozione, ovviamente nella parte preliminare. Non siamo invece d'accordo per quanto riguarda la richiesta specifica a Sindaco e Giunta per i motivi che ora dirò. Nel precedente mandato abbiamo predisposto lo studio del nostro Comune dando l'incarico ad un esperto per redigere il biciplan, che prevede le aree a 30. Nel nostro programma elettorale abbiamo detto che c'è la volontà di attuare quel programma per step in quanto, come è stato giustamente segnalato dal Cons. Bettoni nella premessa, tutta una serie di “zone 30” vanno delimitate prevedendo tutta una serie di ... infrastrutturali, che comportano tutta una serie di costi, che al momento non riusciamo a stimare non avendo ancora il Bilancio preventivo 2020-2021-2022. Da ultimo debbo dire, come anticipato prima dall'Ass. Bollani, proprio in queste settimane, ma non per questa mozione, abbiamo incontrato il mobility manager del Comune, incaricato dal Comune di Mantova all'interno del progetto “La grande Mantova si muove sostenibile”, al quale abbiamo posto una serie di quesiti e richiesto una serie di consulenze proprio per disciplinare il traffico e la mobilità all'interno del nostro Comune. Chiudo dicendo che quando si parla di traffico si parla di un tema particolarmente sensibile sul quale bisogna ragionare avvalendosi innanzitutto di esperti, di dati e di numeri. È possibile poi individuare anche un percorso col quale confrontarci con i cittadini, ma senza seguire questo percorso diventa impossibile partecipare e condurre delle assemblee “a sentimento”, da parte di ogni cittadino. Per questo motivo e per i motivi che ho detto prima, il nostro voto sarà contrario”.

BETTONI: “ ~~La Provincia~~ **Il Comune** di Mantova ha stabilito che le “zone 30” sono in tutti i quartieri di Mantova e le osservazioni fatte dall'Associazione “Amici della bicicletta” al Comune di Mantova l'ha vista come osservazione accolta. Ufficialmente quindi, nel Comune di Mantova, tutti i quartieri saranno a “zona 30”. È chiaro che servirà una progettazione, però è anche chiaro che con questa mozione bisogna dare un indirizzo e provvedere urgentemente alla progettazione partecipata con i cittadini di un Piano Comunale. Non ho stabilito io quali fossero le “aree 30”. Vedo, ancora una volta, che questa cosa – questa per me è una conferma – la progettazione partecipata... Questo è un qualcosa che provoca allergie e pruriti in tutte le parti del corpo. Ne prendo atto e accetto la vostra decisione”.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARI: “Pongo ai voti il punto n. 16”.

Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 17.

Voti favorevoli n. 2 (Bettoni, Facchini), contrari n. 11 (Salvarani, Tomirotti, Licon, Andreetti, Mari, Rescigno, Dorini, Mancini, Scirpoli, Bonora, Vanella), astenuti n. 4 (Buoli, Luppi, Bindini, Bastianini)

IL CONSIGLIO COMUNALE

RESPINGE

la mozione zone 30 Km orari presentata dal Capogruppo Lista civica Vivere Porto Bettoni Gianfranco

Letto, approvato e sottoscritto

IL Presidente

MARI ROBERTO

(sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21
D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

IL Segretario Generale

MELI BIANCA

(sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21
D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)