

**VERBALE DI SEDUTA DELLA CONSULTA DI CONSELICE**

Il giorno 20 aprile 2017 presso la sede municipale alle ore 20,30 si è riunita la Consulta di Conselice con il seguente o.d.g.:

- 1) Definizione proposte migliorative della viabilità del centro cittadino e "Scuole Elementari"
- 2) varie

Sono presenti tutti i componenti della Consulta ad eccezione dei Sig.ri Piatosi Giuseppe e Martelli Libero; la seduta è aperta dal Presidente.

Discutendo del primo punto all'o.d.g. i vari membri della Consulta esprimono opinioni sul materiale fornito dall'Amministrazione e relativo ad uno Studio, con relative strategie di intervento, risalente all'anno 2005.

Opinione condivisa è che tale Studio risulta tuttora attuale e rispondente alle problematiche rilevabili e soprattutto individua la gran parte delle strategie di intervento ancora necessarie.

Si ritiene quindi di riportare nel verbale i principali passi dello Studio 2005 come opinione condivisa della Consulta.

Estratto

Gli aspetti più significativi di tali indagini possono essere così riassunti:

- Gli abitanti di Conselice hanno un'opinione negativa sul mezzo pubblico e sulla sicurezza in bicicletta; modesto è anche il giudizio della sicurezza nel circolare a piedi;
- Il giudizio del centro storico è essenzialmente negativo riguardo all'offerta di sosta e la sicurezza in auto e in bicicletta;

Gli interventi più urgenti richiesti dai cittadini sono:

- ridurre la pericolosità degli incroci;
- realizzare nuove piste ciclabili;
- ridurre la velocità nelle zone residenziali.

Il quadro che emerge da quest'analisi si caratterizza pertanto per:

- Una sofferenza dell'utenza debole causata da una carenza di protezione nei percorsi ciclo pedonali;
- Un eccesso di velocità di percorrenza della auto in vie tipicamente residenziali;

Dal dibattito emerso è sembrato possibile estrapolare tre grandi tematiche che possono essere sintetizzate in:

La sicurezza mirante alla riduzione dell'incidentalità tramite:

- Separazione dei flussi e protezione dell'utenza debole sugli assi di penetrazione ed attraversamento;
- Limitazione della velocità e dei comportamenti intrinsecamente pericolosi attraverso politiche di moderazione della velocità (Zone 30 km/h).

La protezione dell'utenza debole con il potenziamento delle rete ciclabile e pedonale attraverso:

- Il completamento della rete di piste ciclabili tramite il completamento delle piste ciclabili esistenti e la realizzazione di percorsi sicuri
- La messa in sicurezza delle utenza pedonale tramite la realizzazione delle zone 30 km/h.

Gli strumenti fondamentali individuati dal piano per perseguire i suoi obiettivi sono essenzialmente due:

- Gerarchizzazione della rete viaria;
- Moderazione della velocità

Il completamento della rete ciclo pedonale è uno degli obiettivi primari del PGTU non solo per la sua valenza socio-ambientale, ma, soprattutto per la necessità di tutelare l'utenza debole spesso coinvolta in incidenti gravi.

- Via Selice vecchia (tra via Dante e via Di Vittorio);
- Via di Vittorio (tra via Selice vecchia e Via Galileo Galilei);
- Via Zoppa (tra via Dante e via Marconi)
- Via Marconi (tra via Zoppa e via Risorgimento)
- Via Selice Nuova (tra limite abitato e via Guglielma)
- Via Guglielma (tra limite abitato e Via Selice)
- Via Copernico (contromano nel tratto a senso unico)
- Via Gagliazona (contromano nel tratto che verrà posto a senso unico)
- Via Buscaroli (contromano nel tratto che verrà posto a senso unico)

I percorsi ciclabili si svilupperanno essenzialmente lungo i seguenti itinerari:

- Via Don Minzoni — Centro storico;
- Via Cesare Battisti — Via Zoppa;
- Via Copernico- Centro storico
- Via Selice vecchia (tra via della Bisce — Via di Vittorio)
- Via Marconi (tra via Risorgimento e via Puntiroli)

La tutela dell'utenza debole pedonale (bambini, anziani, portatori di handicap) è infatti un obiettivo primario del piano: il conseguimento del quale, costituirà pertanto per l'Amministrazione comunale strumento di valutazione sull'efficacia del piano medesimo.

Rispetto a questa tematica Conselice si caratterizza per una circostanza al quanto singolare: la **quasi totale assenza di marciapiedi nei quartieri residenziali.**

A tale proposito si suggerisce di:

- Promuovere nelle scuole esercitazione sui percorsi casa/scuola chiedendo agli allievi di **evidenziare i punti maggiormente pericolosi o difficili**;
- Effettuare **incontri con le associazioni di categorie** di tutela handicap ed anziani e verificare con essi i punti di singolarità;
- Pubblicizzare gli **interventi effettuati al fine di promuovere dibattiti** e suscitare interesse alla problematica.

La Sosta:

....favorire l'accessibilità al centro con mezzi alternativi e in particolare all'utenza ciclabile.

La Mobilità pedonale:

Molto è stato effettuato negli ultimi anni sulla viabilità primaria mentre **permangono forti criticità sulla viabilità residenziale.**

Altra problematica segnalata è **L'OCCUPAZIONE DEI MARCIAPIEDI ESISTENTI DA PARTE DELLE AUTOVETTURE IN SOSTA** o dalla presenza di cassonetti che interrompono di fatto i percorsi pedonali esistenti.

L'obiettivo del Piano è pertanto il superamento di questi punti singoli di criticità ponendo in atto interventi infrastrutturali che coniughino l'arredo urbano con la tutela del pedone.

Emerge, leggendo lo Studio effettuato nel 2005, che le problematiche sono già individuate come pure gli obiettivi e gli strumenti attuativi attraverso cui dare risposte per il superamento delle criticità che rendono difficoltosa una mobilità diffusa e consapevole che favorisca una mobilità sostenibile e a minor impatto. Di tali obiettivi (nuova pista ciclabile via Di Vittorio, nuova pista ciclabile via Selice Vecchia, riorganizzazione intersezione via Battisti-Roma, nuova pista ciclabile via Copernico percorso utenza debole via Gagliazzona, ..omissis) ne sono stati realizzati ben pochi neppure quelli riportati a tutela prevalente di minori e studenti.

Emerge dal dibattito che è in atto un abbandono dell'uso della bicicletta, storico mezzo di trasporto cittadino relegato a pochi anziani o ad amatori, a causa della pericolosità del traffico motorizzato indisciplinato e non regolato.

Viene quindi da tutti condivisa la necessità, se non l'urgenza, di **educare al rispetto delle regole**, sia i cittadini che l'Amministrazione stessa, che ha obbligo di perseguire un'applicazione puntuale delle regole di comportamento civico rispettoso delle leggi e dei regolamenti.

Diversi interventi pongono quindi un invito all'Amministrazione di procedere con **scelte politiche chiare, forti, rapide**, indicando una modifica della viabilità tale da reperire spazi e risorse per la tutela della popolazione debole (anziani, bambini, pedoni, ciclisti, portatori di handicap); in tal senso occorrerà prevedere anche sensi unici nel centro cittadino utili a liberare spazi per nuovi parcheggi o piste protette, sia ciclabili che pedonali; occorrerà dare risposte ai pedoni che trovano "cul de sac" in molteplici situazioni cittadine; dare finalmente risposta alla mobilità pedonale che dalla via Garibaldi si avvia per la via Gagliazzona in assenza di difese e indicazioni di pericolo appropriate.

La Consulta propone una convocazione, a breve, di un Tavolo di Confronto sulla Viabilità (con esperti del settore) invitando gruppi, interlocutori e rappresentanti locali, come ad esempio le varie Consulte cittadine, rappresentanze scolastiche, associazioni professionali, ecc..

Si riporta pure quanto espresso nel precedente verbale che rimane parte integrante del lavoro di valutazione effettuato sulla viabilità cittadina:

Passardi indica la priorità di individuare "principi" e nuovi "atteggiamenti" collettivi che rendano più sostenibile ed efficace la mobilità cittadina, compito dei tecnici individuare le modalità.

Seguono interventi che indicano la necessità di un nuovo approccio culturale più responsabile da parte del cittadino che deve essere messo in condizione di rispettare le regole di circolazione e sosta e nel contempo occorrono più precisi e puntuali controlli del rispetto delle regole da parte degli organi preposti. Ad esempio al situazione creatasi con la chiusura di via Cavallotti in orari di entrata/uscita delle scolaresche evidenzia una diffusa inosservanza delle regole di sosta che appaiono diseducative per gli stessi scolari involontariamente coinvolti.

Paolini indica che dove si accenna a diverse soluzioni di viabilità la sicurezza va intesa a 360 gradi; dove c'è si bisogno di percorsi ciclopedonali strutturali ben definiti se questi non sono supportati da un serio ed evidente controllo del territorio, fatto dalle forze dell'ordine (aiutate anche

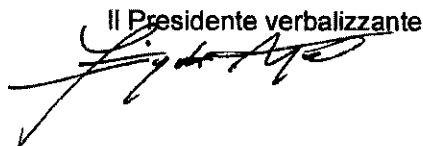
dagli assistenti civici), non vengono percepiti dai genitori (nel caso della mobilità degli alunni) quella sicurezza/tranquillità che invece attualmente li vuole presenti (in auto) durante il tragitto di andata e ritorno e in attesa fuori dai cortili sino al momento dell'entrata/uscita dai plessi scolastici.

Passando alla varie Passardi informa la Consulta dei vari incontri (Voltana e Argenta) di presentazione del progetto del nuovo tratto della SS16 adriatica che proseguendo da Argenta giungerà nei pressi del ponte Bastia e si collegherà (in attesa del tratto Bastia-Alfonsine) con l'attuale statale nei pressi del nostro comune e che tale progetto va monitorato al fine del collegamento con il nostro territorio e che tale fase è forse l'ultima occasione per dotare Conselice di quella viabilità primaria mai effettuata in 70 anni.

Alle ore 22,40 la seduta viene chiusa.

Conselice 20 aprile 2017

Il Presidente verbalizzante

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F. de Vito', written over the printed text 'Il Presidente verbalizzante'.