



COMUNE DI TRENTO

Servizio Segreteria Generale
Ufficio Consiglio Comunale – Unità organizzativa autonoma
via Belenzani, 19 38122 Trento
tel. 0461 / 884021 - 4022 - 4026 - 4205 - 4592
fax 0461 / 884256
E-mail: ufficio_consigliocomunale@comune.trento.it
Orario di apertura al pubblico:
lun. mar. mer. gio. 8.30 – 18.00 ven. 8.30 – 12.00

Comune di Trento - S001.02



Prot: 0275465

Data: 29/10/2019 Fasc: 2.3.2/2019/43

Trento, 29 OTT 2019

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta n. 462/2019 di data 29.08.2019 del Consigliere Brugnara avente ad oggetto: "Via ai Bolleri: attraversamenti pedonali rialzati e zona 30km/h per garantire più sicurezza pedonale agli abitanti, con particolare attenzione ai bambini ed anziani".

Egredi Signor
Consigliere comunale
@MICHELE BRUGNARA

In riferimento all'interrogazione di cui in oggetto si forniscono le seguenti risposte.

Si premette che il tratto di via ai Bolleri si trova all'interno del centro abitato di Martignano (frazione di Trento) dove vige il limite di velocità di 50 km/h. Lungo il tratto principale, compreso fra il civico 6 (via dell'Albera) e il civico 24 sono presenti su ambo i lati i marciapiedi. Il marciapiede lato est, fra i civici 6-16 è inoltre protetto da cavallotti metallici salva pedoni. I rallentatori ottici non sono un indicatore di limite di velocità ma un ausilio che preavvisa i conducenti in merito alla presenza di una situazione viabilistica che necessita di un rallentamento (attraversamento pedonale).

Per quanto riguarda l'incidentalità stradale, la Polizia Locale di Trento ha rilevato nel periodo 2014-2018, tre sinistri stradali (uno nel 2014, uno nel 2016 e uno nel 2018); certamente potrebbero esserci anche sinistri rilevati da altri organi di polizia stradale ma, in generale, si ritiene che il dato sia positivo e non rilevi criticità eccessive.

Va premesso che per quanto riguarda l'installazione di attraversamenti pedonali che prevedano un rialzamento della piattaforma stradale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con la direttiva 27 aprile 2006 (sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del CdS in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione) ha fornito le seguenti indicazioni:

1) Essi non vanno confusi con classici dossi di rallentamento (dossi artificiali), di cui all'art. 179 del Regolamento di esecuzione perché la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata. Infatti tali manufatti si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di



BS OHSAS 18001:2007



Sede legale:
via Belenzani, 19 I 38122 Trento I C.F e P. IVA: 00355870221
tel. 0461/884111 I fax 0461/889370 I www.comune.trento.it

COMUNE DI TRENTO



opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare. Inoltre non risultano disciplinati dal Codice e sono a tutti gli effetti dei manufatti di ingegneria civile. Ciò nonostante gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. Quando hanno questo utilizzo possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2 del Codice della strada.

2) Per il loro utilizzo va pertanto tenuto conto delle seguenti prescrizioni e considerazioni che per espresso richiamo valgono anche per i dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione:

Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità.

a) Nel caso del loro utilizzo l'Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

b) La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalcamento da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza ovvero la lunghezza delle rampe.

c) In generale non è opportuno né consigliabile installare i rialzamenti sulla viabilità ordinaria dove potrebbero avere un effetto controproducente sulla fluidità del traffico e sulla stessa velocità dei veicoli in quanto il conducente intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario per cercare di contenere il tempo di spostamento e quindi ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

d) Invece nel caso delle isole ambientali e a protezione delle utenze deboli le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento, e spesso condivisa.

e) Comunque devono sempre ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure. Vale a dire la effettiva necessità di tutelare una utenza debole a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o una storia pregressa di incidentalità, unita ad una oggettiva difficoltà od impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

f) Prima della loro installazione non devono essere trascurate opportune valutazioni



tecnico-pratiche sui luoghi di impianto anche alla luce dei sobbalzi e della vibrazioni che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà inevitabilmente nell'ambiente circostante.

g) Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

h) Occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

i) In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di che trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

La via ai Bolleri è interessata da transito in ambedue le direzioni di marcia della linea 10 del Trasporto pubblico urbano che collega l'abitato di Martignano a Montevaccino.

Si ritiene fattibile la richiesta di inserire la via ai Bolleri in una "Zona 30", ossia una zona a velocità limitata in cui non è consentito superare la velocità di 30 km/h; peraltro più che collocare il segnale di "Zona 30" si potrebbe ritenere sufficiente imporre il limite di velocità di 30 km/h solo lungo il tratto stradale di via ai Bolleri interessato dal problema o in alternativa ampliare la "Zona 30" già esistente che interessa le vie del nucleo storico di Martignano, inglobando le vie poste a nord dell'abitato fra cui tutta via ai Bolleri (a partire da piazza Menghin).

Per quanto riguarda il mancato rispetto dei limiti di velocità da parte dei veicoli in transito verranno predisposti nel breve periodo specifici controlli da parte del personale della Polizia Locale, anche con l'ausilio di dispositivi di rilevamento della velocità, tenuto conto delle limitazioni sul loro uso previste dal Codice della Strada e dalle direttive del Ministero dell'Interno (cartello di presegnalazione, collocazione della postazione di controllo, ripetizione dopo ogni intersezione del segnale di presegnalazione, distanza fra il segnale e la postazione di controllo ecc...).

Ciò detto, si aggiorna che l'Amministrazione si è da poco dotata di una strumentazione mobile per rilevare dati di traffico quali la velocità nonché i volumi dei veicoli in transito: in questi giorni, è in corso la verifica della suddetta strumentazione terminata la quale si passerà alla fase operativa iniziando i rilevamenti proprio da via



Bolleri. I dati saranno presumibilmente disponibili verso la fine di ottobre, e quindi, gli stessi verranno analizzati permettendo di valutare in modo oggettivo che tipo di intervento sia più utile realizzare.

Si rileva che sono già stati effettuati dei rilievi individuando come primi possibili punti di intervento, dove realizzare i rialzi della pavimentazione stradale, gli attraversamenti pedonali posti rispettivamente all'altezza dei numeri civici 35 e 39 di via Bolleri: si evidenzia che, nell'elaborare gli schemi, si è tenuto conto che la strada è utilizzata dai veicoli del trasporto pubblico e da quelli impegnati in servizi di pronto soccorso ed intervento pertanto le rampe di raccordo non avranno eventualmente pendenze eccessive (max 8%).

Nell'ipotesi di realizzazione di rialzi della pavimentazione, si provvederà ad istituire un limite di velocità pari a 30 km/h sul tratto di via Bolleri interessato dall'intervento: non si reputa necessario istituire una "Zona 30 km/h" in quanto si interviene su una unica via.

Si reputa altresì opportuno precisare che l'Amministrazione collabora con la Circoscrizione Argentario al fine di limitare le eventuali criticità presenti sul territorio: in particolare, a Martignano, in tempi recenti (anno 2018), sono state posizionate nr. 3 serie di dossi rallentatori in via Sabbionare, istituito un limite di velocità pari a 30 km/h nel tratto sempre di via Sabbionare compreso tra il cimitero e via Bolleri ed istituito una "Zona con velocità limitata a 30 km/h" costituita dalle vie Formigheta, Serafini, piazza Canopi, piazza Menghin e parte di via Sabbionare. A Cognola su una diramazione di via Marnighe sarà prossimamente istituito un limite di velocità pari a 30 km/h.

Al momento, fatta salva la richiesta di intervenire in via Bolleri che comunque è stata ampiamente trattata, non risultano, per quanto a conoscenza, problematiche inerenti le medesime questioni che non siano già state oggetto di confronto con la Circoscrizione Argentario.

In conclusione, pertanto una volta analizzati i dati di traffico si valuterà l'opportunità di intervenire realizzando i rialzi della pavimentazione stradale e limitando la velocità a 30 km/h: le eventuali modalità di intervento saranno preventivamente illustrate alla Circoscrizione Argentario. L'intervento, qualora valutato necessario, potrebbe essere realizzato entro la fine del corrente anno: se non venissero realizzati i dossi si valuteranno altre forme di intervento.

Cordiali saluti.

IL SINDACO
prof. Alessandro Andreatta

IL CAPOUFFICIO dott. Giorgio Moser	Il Redattore Nicola Castaldi
---------------------------------------	---------------------------------



COMUNE DI TRENTO

Servizio Segreteria generale
Ufficio Consiglio comunale – Unità
Organizzativa autonoma

Copia a:

- @ SERVIZIO CORPO POLIZIA LOCALE
- @ SERVIZIO GESTIONE STRADE E PARCHI
- @ SERVIZIO GABINETTO E PUBBLICHE RELAZIONI
- @ SERVIZIO SERVIZI DEMOGRAFICI E DECENTRAMENTO

