



Venezia, 26-08-2016

nr. ordine 475
Prot. nr. 70

All'Assessore Francesca Zaccariotto

e per conoscenza

Al Presidente della VIII Commissione
Alla Presidente del Consiglio comunale
Al Sindaco
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo Consiliari
Al Presidente della Municipalità Lido - Pellestrina
Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: pista ciclabile al Lido di Venezia - INTERROGAZIONE ai sensi dell'art. 7 del Reg. C.C.

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

- con la Delibera di Giunta n.135 del 05/04/2012 è stato approvato il progetto per la realizzazione di una pista ciclabile al Lido di Venezia, lungo via Malamocco e via Sandro Gallo, nell'ambito dell'Itinerario Biciplan;
- la pista ciclabile in questione, realizzata in una strada urbana di quartiere, è stata realizzata in gran parte in sede propria a doppio senso di marcia, con alcuni tratti in sede promiscua pedonale e ciclabile, con corsia ciclabile;
- la suddetta pista ciclabile è stata resa praticabile dopo diversi mesi dal termine dei lavori;

Visto che

- molti quadricicli, numerosi al Lido soprattutto durante la stagione estiva, per via della loro larghezza normalmente non transitano lungo la pista ciclabile, causando rallentamenti nella carreggiata riservata ai veicoli a motore, ora molto più ristretta;
- nella relazione tecnico-illustrativa allegata alla D. G. n.135/2012, si adduce, tra le motivazioni della scelta di costruire una pista ciclabile realizzata in sede separata, il fatto che la pista stessa dovrebbe costituire un elemento di moderazione del traffico a motore;
- diverse persone si sarebbero ferite con il cordolo in cemento usato per separare la pista ciclabile dalla carreggiata dei veicoli a motore, stando a quanto riportato anche da recenti notizie di stampa;

Considerati

i tempi già lunghi impiegati da un'ambulanza che abbia necessità di soccorrere un abitante dell'isola del Lido, per lunghi tratti accessibile tramite un'unica strada, per i motivi sopra descritti sono stati ulteriormente allungati, diminuendo le probabilità di riuscita degli interventi di emergenza e aumentando il rischio di mortalità;

Visto inoltre che

- il Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, descrive le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- l'articolo 3, comma 1, lettera b), del suddetto decreto, prescrive che "*i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.)*";
- l'articolo 6 comma 4, sempre dello stesso decreto, prevede che "*Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale*";
- l'articolo 7, comma 1, del D.M. 30 novembre 1999, n. 557, prevede che "*la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m*"; il comma 2 dello stesso articolo precisa inoltre che "*Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, purché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata*";
- l'articolo 7, comma 3, suddetto decreto precisa che "*Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*";
- l'articolo 9, comma 2, del D.M. 30 novembre 1999, n. 557, prevede che, per gli attraversamenti ciclabili "*a raso, in aree*

di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima”.

- l'articolo 10, comma 1 del suddetto decreto prevede che *“le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale (...) dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione”.*

- l'articolo 10, comma 2, dello stesso decreto prevede anche la presenza di *“frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista”;*

Considerato inoltre che

- la larghezza complessiva delle due corsie della pista ciclabile, in base alle planimetrie allegate alla D.G. 135 del 05/04/2012, quindi già in base al progetto, risulta in più tratti inferiore a 2,50 m (quindi in quei tratti le singole corsie hanno larghezza inferiore a 1,25 m), e in alcuni brevi tratti inferiore a 2,00 m (quindi in quei tratti le singole corsie hanno larghezza inferiore a 1,00 m);

- da misurazioni effettuate in loco, risulta che effettivamente le due corsie della pista hanno spesso una larghezza complessiva inferiore a 2,50 m, e ciò per lunghi tratti della pista e senza che il restringimento venga opportunamente segnalato. Ad esempio, ciò accade: nel tratto in sede promiscua pedonale e ciclabile situato tra l'inizio della pista (fronte via F. Parri) e le “Case Rosse”; nel tratto dalla fermata autobus fronte il parco G. Turcato e la sede di Veritas; nel tratto presso la fermata dell'autobus fronte la piscina fino a via dei Giolito;

- almeno per un breve tratto, inoltre, le corsie hanno addirittura una larghezza complessiva inferiore a 2,00 m (presso fermata autobus fronte parco G. Turcato), quindi del tutto fuori norma;

- la circolazione dei pedoni risulta in alcuni tratti ridotta a una porzione di marciapiede non più larga di 1,05 mt;

- molte delle intersezioni tra la pista ciclabile e le vie laterali o gli accessi carrai non offrono una visibilità ottimale dei velocipedi in transito;

- i velocipedi che viaggiano in direzione da Malamocco verso Città Giardino sono costretti ad attraversare la strada laddove la pista ciclabile inizia e termina, per via della decisione di costruire le due corsie della pista dallo stesso lato della strada, creando un ulteriore problema alla sicurezza stradale, anche perché molti ciclisti, per inerzia, continuano a correre dallo stesso lato della strada anche fuori dalla pista ciclabile, dove risultano contromano;

Tutto quanto premesso e considerato, si chiede all'assessore e agli uffici competenti

1) se per la pista ciclabile realizzata al Lido di Venezia, lungo via Malamocco e via Sandro Gallo, sia stato alla fine effettuato il collaudo, e in tal caso si chiede di poter avere copia della documentazione relativa al collaudo e di sapere per quale motivo siano stati necessari mesi prima di aprire il percorso ciclabile al pubblico;

2) per quale motivo la pista risulta avere per lunghi tratti una larghezza complessiva delle due corsie inferiore a 2,50 m (quindi con le singole corsie di larghezza inferiore a 1,25 m) e perché prima di tali tratti i restringimenti non sono stati opportunamente segnalati, come previsto dalla normativa;

3) per quale motivo la pista risulta avere, almeno per un breve tratto, una larghezza complessiva inferiore a 2,00 m (presso fermata autobus fronte parco G. Turcato), ovvero una larghezza inferiore alle misure minime sancite dal D. M. del 30 novembre 1999, n. 557;

4) per quale motivo non sia stato previsto di realizzare un percorso ciclabile adatto ai velocipedi a tre o più ruote, visto l'intenso traffico di questi veicoli al Lido di Venezia;

5) se gli uffici preposti siano in grado di “fornire specifica dimostrazione di validità tecnica” del motivo per cui, tra le varie opzioni possibili per le strade urbane di quartiere, sia stato scelto di realizzare la pista in gran parte in sede propria, con doppio senso di marcia dallo stesso lato della strada, scelta non consentita dal D.M. 30 novembre 1999, n. 557, “salvo casi particolari”;

6) se sia stato opportuno realizzare un tratto di pista ciclabile in sede promiscua, con corsia pedonale e corsia ciclabile (presso via dei Giolito), dove i pedoni sono costretti a camminare su una porzione di marciapiede larga appena 1,05 m, con accanto lo sfrecciare delle biciclette;

7) perché in quasi tutti i cambi di direzione della pista non sono presenti frecce direzionali sulla pavimentazione;

8) perché non sia stata posta la dovuta attenzione alla piena visibilità dei velocipedi in transito lungo la pista ciclabile da parte dei veicoli a motore, in corrispondenza delle intersezioni con le vie laterali e degli accessi carrai con la pista stessa. In particolare, si chiede perché non siano state rispettate le prescrizioni contenute nell'articolo 9, comma 2, del D.M. 30 novembre 1999, n. 557, per gli attraversamenti a raso in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni;

9) perché non sia stata apposta lungo la pista ciclabile la prescritta specifica segnaletica verticale dopo ogni interruzione

e dopo ogni intersezione;

10) se, oltre al restringimento della carreggiata realizzato con i cordoli della pista ciclabile, fossero state previste altre modalità per moderare la velocità dei veicoli in transito lungo via Malamocco, e per quale motivo queste altre modalità sono state scartate;

11) per quale motivo sia stato scelto il cemento come materiale per separare la pista ciclabile dalla carreggiata dei veicoli a motore e se non vi fossero delle soluzioni alternative.

Allegati: [Assenza della segnaletica prevista - 1](#), [Assenza della segnaletica prevista - 2](#), [Condizioni di attraversamento della strada](#), [Condizioni di non-sicurezza](#), [Irregolarità incrocio pista-strada](#), [Riduzione non segnalata larghezza pista](#).

Sara Visman