



Venezia, 30-09-2016

Prot. nr. 2016/456238

Al Consigliere comunale Sara Visman

e per conoscenza

Alla Presidente del Consiglio comunale
Ai Capigruppo
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Vicario

Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 477 (Nr. di protocollo 74) inviata il 26-08-2016 con oggetto:
pista ciclabile al Lido di Venezia - INTERROGAZIONE ai sensi dell'art. 7 del Reg. CC

In relazione all'interrogazione nr. d'ordine 477 recante a oggetto : " pista ciclabile al Lido di Venezia - INTERROGAZIONE ai sensi dell'art. 7 del Reg. CC " , sentiti al riguardo il Dirigente competente e i tecnici preposti, si trasmettono di seguito i quesiti posti dall'interrogante accanto alle relative risposte (R):

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;

R) In ordine al primo quesito si comunica che il certificato di regolare esecuzione è stato rilasciato in data 20/03/2014 dal Direttore dei Lavori, Ing. Guido Franchin di AVM SpA, che si allega alla presente risposta (allegato 1), entro i termini previsti di 3 mesi dalla data di ultimazione dei lavori, che è avvenuta in data 23 dicembre 2013. Durante il periodo intercorso, sono state eseguiti alcuni interventi di finitura, come esplicitato nel certificato di regolare esecuzione;

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;

R)La pista ciclabile in argomento presenta una sezione pari a 2,20m. per circa 400 metri, nel tratto verso Malamocco, in quanto, in tale tratto, il progetto prevedeva (per limitazioni di budget) il solo ripristino della segnaletica orizzontale, dal momento che la pista ciclabile era già preesistente. La nuova pista presenta una sezione di m.2,50 per lunghi tratti, stringendosi fino ad un minimo di 2,20 metri (comprensivi della linea di segnaletica, come previsto dalla normativa), nei seguenti punti:

- per circa 60 metri in prossimità di via del Giolito;
- per circa 25 metri all'estremità del percorso verso via dei Sessa (dovuto al restringimento della sezione stradale disponibile),
- per circa 30 metri in prossimità della sede dei VV.F.
- per circa 100 metri davanti alle scuole;

La sezione di pista ciclabile bidirezionale pari a m.2,20 è adottata e consigliata anche dall'Ufficio Biciclette, per questioni di ridotta disponibilità di spazi, in molte strade di Mestre;

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;

R) Premesso che in prossimità di via del Giolito un tratto misura circa 60 metri, la pista, misurata comprensiva della linea di margine, presenta una sezione superiore a 2 metri; è risultato necessario mantenere la pista dietro la fermata bus, in quanto si tratta di pista bidirezionale che non può essere interrotta in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico. Si valuterà l'opportunità di trasformare tale breve tratto in percorso promiscuo ciclo-pedonale, modificando la segnaletica;

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;

R) La sezione stradale non consentiva di realizzare un percorso ciclabile adatto anche i velocipedi a più di due ruote. Si tratta prevalentemente di quadricicli che circolano in isola nel periodo estivo. La sezione necessaria per realizzare una pista ciclabile bidirezionale adatta anche a tali tipologie di veicoli è di almeno m.4,30. Se infatti una bicicletta occupa in sezione 0,70-0,75m e la sezione di una corsia è pari 1,25m., riducibile a 1,00m. per brevi tratti, il velocipede a 4 ruote misura circa 1,25 e necessita di almeno 2,15m. Tali dimensioni non erano compatibili con lo spazio stradale delle vie interessate dal progetto.

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";

R) L'intervento ha seguito le disposizioni del Biciplan del Lido, il quale prevedeva una pista ciclabile bidirezionale su un solo lato della strada, per non precludere la possibilità di sosta sul lato opposto, e per poter proseguire lungo via Malamocco, in ambito extraurbano, lato laguna, laddove vi è una limitata frequentazione pedonale.

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, quindi in strettissima vicinanza con la circolazione delle biciclette;

R) In fase di redazione del progetto, si è preferito, per brevi tratti, mantenere i percorsi pedonali e ciclabili distinti, al fine di dare continuità al percorso ciclabile. Ciò non toglie la possibilità di valutare a posteriori, l'opzione di sostituire qualche tratto di percorso ciclabile adiacente al marciapiede, con un percorso ciclo-pedonale promiscuo. In tal caso, però, risulterebbe necessario introdurre, ad ogni passo carraio, degli elementi fisici verticali per evitare che i ciclisti transitino in adiacenza alle recinzioni e ai cancelli. Così facendo, la sezione si ridurrebbe, in tali punti, di circa 40cm, a sfavore della circolazione di pedoni e cicli.

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

R) Effettivamente non ci sono dei cambi di direzione lungo la pista ciclabile realizzata, solo qualche "chicane", che non costituisce una deviazione del percorso.

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 a uso promiscuo con i veicoli a motore e i pedoni;

R) Quanto disposto dal comma 2 dell'art.9, del DM 557/1999 è stato rispettato dall'intervento, in quanto gli attraversamenti ciclabili sono posti sul lato della strada interno rispetto agli attraversamenti pedonali, allineati con la pista ciclabile che si affianca al marciapiede mantenendosi sul lato interno della strada. Il progetto definitivo approvato prevedeva una colorazione della pavimentazione stradale della pista ciclabile in corrispondenza a dei passi carrai e intersezioni, ma, come specificato dal Ministero dei Trasporti, nel caso di colorazione superficiale (non nell'impasto della pavimentazione stradale), è necessaria una specifica autorizzazione di sperimentazione. Come segnaletica orizzontale, infatti, la colorazione del manto stradale non è conforme al Codice (specificato dalle Direttive Ministeriali sulla corretta e conforme applicazione del Codice della Strada).

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

R) Ci risulta sia presente la segnaletica prevista dal Codice della Strada dopo ogni interruzione e intersezione, ovviamente per interruzioni e intersezioni non si intendono i passi carrai. Infatti, il Codice non prevede per questi la stessa segnaletica orizzontale e verticale delle intersezioni stradali. Chi, provenendo da un luogo non soggetto a pubblico passaggio, come nel caso di uscita da un passo carrabile, si immette su strada pubblica, deve fermarsi e concedere la precedenza a tutti coloro che, a qualsiasi titolo e in qualsiasi modo, circolano sulla strada pubblica.

Il conducente del veicolo che esce dal passo carrabile dovrà quindi concedere la precedenza ai pedoni che transitano sul marciapiede, ai velocipedi che transitano sulla pista ciclabile, ai veicoli che transitano sulla strada, e finanche ai veicoli che, eventualmente, transitassero in senso contrario di marcia. (Art. 145 del Codice della Strada - Sentenza Corte di Cassazione Civile, con la sentenza 26 febbraio 2014, n. 4561).

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;

R) L'intervento di realizzazione della pista ciclabile in via Sandro Gallo e via Malamocco è stato deciso dall'Amministrazione Comunale, come primo tratto dell'itinerario ciclabile previsto dal Biciplan comunale, per favorire il transito in sicurezza delle biciclette, attraverso una pista ciclabile, laddove possibile, in sede propria. La scelta di realizzare una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata con elementi invalicabili dalle altre categorie di utenti della strada, è stata effettuata per questioni economiche e di spazio. Due piste ciclabili protette da elementi spartitraffico, ricavate dal sedime carrabile su entrambi i lati della strada, non risultavano possibili per questioni di sezione disponibile (carreggiata minima di 7,50m. per consentire il transito dei mezzi di trasporto pubblico) e comunque avrebbero comportato una spesa quasi doppia a quella sostenuta.

La decisione di realizzare la pista ciclabile, ricavata in parte dal restringimento del sedime carrabile, in parte dal restringimento del marciapiede, è derivata dalle dimensioni degli spazi esistenti e dalla necessità di garantire, in alcuni tratti, una dotazione di spazi per la sosta breve su strada.

Con altri procedimenti, la Municipalità del Lido-Pellestrina aveva in programma la messa in sicurezza dei principali attraversamenti pedonali di via Sandro Gallo e via Malamocco, attraverso la realizzazione di attraversamenti rialzati compatibili con il transito dei mezzi di trasporto pubblico.

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.

R) Lo spartitraffico invalicabile è stato realizzato con doppia cordonata stradale e pavimentazione in ciottolato bianco. Le giustificazioni relative alla scelta del ciottolato sono: buona visibilità del materiale (il sasso bianco rimane tale nel tempo, ed è più visibile di altre pavimentazioni), e ridotta manutenzione. La scelta delle cordonate in cemento anziché in pietra è stata fatta per questioni economiche. Se lo spazio disponibile fosse stato maggiore, probabilmente si sarebbe potuta realizzare una fascia a verde, ma 50cm sono una sezione troppo ridotta per garantire un buon attecchimento delle specie

erbose e arbustive e, per contro, presenta numerosi costi di manutenzione (pulizia e sfalcio/potature). La doppia cordonata in rilevato è stata fatta nel rispetto della normativa per garantire un elemento spartitraffico invalicabile.

Allegati: [Allegato 1](#).

Assessore Renato Boraso