

Al dott. **Davide Drei**
Presidente della Provincia di Forlì-Cesena e Sindaco di Forlì

All' ing **Edgardo Valpiani**
Dirigente Servizio Infrastrutture Viarie, Mobilità, Trasporti e Gestione Strade di Forlì

p. c. all' ing. **Claudio Maltoni**
Direttore di Forlì Mobilità Integrata

all' ing. **Alberto Conti**
coordinatore TAAF (Tavolo Associazioni Ambientaliste di Forlì)

Oggetto: Sp. n. 3 "del Rabbi" - Progetto Pilota per la valorizzazione e messa in sicurezza dell'abitato di San Lorenzo in Noceto in Comune di Forlì.

Si fa seguito alla corrispondenza intercorsa, agli incontri tecnici tenutisi con la Provincia, alle sedute del TAAF sull'argomento in oggetto che si intendono qui richiamati.

In relazione all'esame del progetto e della relazione tecnica si evidenziano, a nostro parere, criticità di ordine generale e dubbi e perplessità circa le soluzioni di dettaglio ed esecutive adottate.

Riguardo alle prime osserviamo quanto segue:

1. Il progetto postula la necessità di elevare i livelli di sicurezza della SP n. 3 "del Rabbi" nel tratto di attraversamento della frazione di San Lorenzo, mediante l'abbattimento di tutte le alberature stradali d'alto fusto esistenti.

Non vi sono altre motivazioni se non che gli alberi "ingombrano" il ciglio stradale costituendo un limite alle condizioni di sicurezza degli "utenti della strada"; il sacrificio delle imponenti alberature, secondo il progetto, consentirebbe di ottenere un ciglio stradale "erboso continuo, largo 50-60 cm, su ambo i lati" ritenuto "un valido margine laterale di sicurezza".

Il progetto, tuttavia, non fornisce alcuna dimostrazione di tali assunti, né vi sono dati a suffragio.

Esperienze europee tra le più recenti evidenziano tendenze opposte. Norme a tutela delle alberature esistenti e a favore della messa a dimora di nuove, soluzioni differenti in grado di contemperare le esigenze del traffico con la salvaguardia dell'ambiente e del patrimonio arboreo.

Uno studio inglese ha rilevato che lungo le strade alberate la velocità dei veicoli scende mediamente di 3/5 km/h e gli incidenti si riducono del 20%.

Nel progetto non vi sono elementi previsionali del clima acustico, né sono prese in considerazione le conseguenze microclimatiche della significativa perdita di verde per il centro abitato di San Lorenzo.

Il recupero, previsto in altra località, non risarcisce minimamente, a nostro avviso, della perdita.

2. Il progetto sembra non tenere nel debito conto la necessità di limitare la velocità di attraversamento del centro abitato, a nostro avviso, unico e vero fattore di sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Più velocità più pericolo, anche per gli stessi autoveicoli, per non parlare delle utenze deboli, quali pedoni e ciclisti (per i quali ultimi il progetto offre ben poco).

A fronte dei 7.000 transiti giornalieri rilevati e delle velocità di transito di 50/70 km/h e superiori, provvedimenti quali l'allargamento della carreggiata e l'eliminazione di qualsiasi ostacolo o interferenza al rapido scorrimento, così come viene proposto, rischiano di favorire comportamenti contrari all'obiettivo dichiarato di elevare i livelli di sicurezza. A nostro avviso affidarsi alla sola segnaletica orizzontale o cartellonistica (cartello luminoso di ingresso al centro abitato), come prevede il progetto, è da ritenersi insufficiente. Ogni proposta avanzata di introduzione di elementi fisici strutturali di rallentamento o di preavviso di limite, sono stati respinti dai progettisti con motivazioni di eccessivo costo o di incongruità con la transitabilità del tratto stradale.

3. La titolazione di "Progetto Pilota" per l'elaborato è suggestiva di valenza paradigmatica dell'intervento per l'intera SP n. 3 "del Rabbi" e per altri casi analoghi del territorio provinciale.

Si deve quindi pensare che la successiva messa in sicurezza degli altri tratti stradali alberati, conformemente al progetto pilota, sarà perseguita attraverso la sistematica eliminazione delle piante con grave perdita dei valori storici e paesistici esistenti.

Poiché non si tratta di mera questione tecnica, ma di scelte di filosofia d'intervento a scala territoriale da affidare ad un dibattito più ampio, si respinge l'idea che l'intervento possa rivestire anche tale carattere.

Quanto agli aspetti del progetto non sufficientemente chiari e di dettaglio, risultanti dopo l'esame dei soli elaborati pubblicati sul sito della Provincia, si allega elenco apposito di richieste, a cui si invita fornire cortese risposta.

Il progetto giunge alla nostra attenzione nella sua fase esecutiva, ad elaborazione tecnica ultimata, riteniamo tuttavia ancora possibile lo studio di soluzioni progettuali alternative che, superando l'assunto adottato, consentano di mantenere il maggior numero delle alberature esistenti.

A tal riguardo, FIAB Forlì e il suo Gruppo Tecnico sono a disposizione per ogni occorrenza di collaborazione fosse ritenuta necessaria.

Forlì, 17 agosto 2015

Maura Ventimiglia

Presidente

FIAB AMICI DELLA BICICLETTA DI FORLÌ

(allegato)

RICHIESTA DI CHIARIMENTI CIRCA IL "PROGETTO PILOTA PER LA VALORIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELL'ABITATO DI SAN LORENZO IN NOCETO IN COMUNE DI FORLÌ"

Riportiamo di seguito alcune osservazioni e richieste di chiarimento relative agli elaborati di progetto pubblicati sul sito della Provincia.

A questo proposito sarebbe utile per la migliore comprensione del progetto poter esaminare tutti gli elaborati, che probabilmente contengono già molte risposte alle seguenti richieste.

In particolare ci interesserebbe avere:

- sezioni longitudinali o piano quotato della nuova pista per verificarne le pendenze nei vari tratti;*
- sezioni trasversali di progetto;*
- elaborato relativo alla segnaletica orizzontale e verticale prevista, per capire anche se la nuova pista/percorso sarà a unico o doppio senso di circolazione ed eventualmente in quali tratti;*
- misurazioni dei flussi ciclistici e pedonali;*

- specifiche tecniche e dati sul livello di sicurezza assicurato con la messa in opera del "cordolo speciale bianco e segnaletica luminosa";*

- specifiche tecniche e dati relativi alla messa in opera delle bande rallentatrici e del cartello luminoso di ingresso al centro abitato ai fini del rispetto delle velocità massime;*

- dati relativi alla rilevazione delle velocità effettuata nel tratto in oggetto;*
- misurazioni dei livelli di inquinamento acustico e valutazione degli effetti del progetto sul clima acustico.*

1) Viene indicata la manutenzione di percorsi pedonali e ciclabili esistenti, ma ad oggi non risulta esistere alcun percorso pedonale e ciclabile, ma un semplice marciapiede.

2) L'estrema variabilità planimetrica e dimensionale degli spazi indicati come pista/percorso ciclabile e le simbologie adottate rendono poco chiaro quale sia l'esatta tipologia prevista nei vari tratti. È possibile avere una classificazione più puntuale, con riferimento al DM 557/1999 ed in particolare in base al punto 2 art. 6 e al punto 5 art. 4, e una valutazione relativa alla compatibilità della tipologia scelta con quanto prescritto al punto 6 art. 6?

3) L'imbocco della pista/percorso all'altezza di via Ponte Calanca risulta particolarmente infelice sia per chi percorre la S.P. 3 in direzione sud, sia per chi la percorre in direzione nord, sia per chi proviene da via Comeccia, inducendo i ciclisti a manovre pericolose ed innaturali.

4) Perché non è stato previsto alcun attraversamento ciclabile?

5) Perché via Bachelet viene trasformata in senso unico? In questo modo i ciclisti saranno obbligati a lunghi giri per raggiungere le proprie destinazioni nella via (tra cui campo sportivo e cimitero) o indotti a percorrerla in contro senso o sul marciapiede, come sembra suggerire anche il fatto che la pista/percorso si prolunga oltre l'attraversamento. Inoltre l'attraversamento ciclabile arretrato non è tra i dispositivi più sicuri, non essendovi alcun dispositivo "strutturale" di protezione o rallentamento dei veicoli a motore.

6) Per la soluzione dell'innesto di via Borsano valgono le perplessità già espresse per via Bachelet, aumentate dal fatto che la strada è sottoposta a flussi di veicoli ben maggiori di via Bachelet essendo a doppio senso. Anche in questo caso l'interruzione del percorso sembra poco chiara ed induce a proseguire sul marciapiede; inoltre l'eventuale manovra di immissione in strada dal percorso non sembra avere alcuna misura di sicurezza per i ciclisti né l'adeguata segnaletica verticale ed orizzontale.

7) Perché non è stato realizzato per intero il marciapiede sul lato del complesso parrocchiale nel tratto tra questo e il resto dell'abitato?

8) Il DM 557/1999 stabilisce oltre alle caratteristiche tecniche, progettuali ed economiche anche finalità e criteri per la realizzazione degli itinerari ciclabili.

È possibile sapere come il presente progetto risponde ai punti elencati all'art. 2 del DM 557/1999?

9) È possibile avere maggiori dettagli circa le affermazioni contenute nella "Relazione sulla necessità di elevare il livello di sicurezza della S.P. n. 3 del Rabbi nel tratto a sud del Rio Borsano" ed in particolare che:

- il taglio delle alberature è "assolutamente indispensabile per ottenere un importante miglioramento delle condizioni di sicurezza degli utenti della strada";
- "lievi modifiche nella traiettoria verso destra" dei veicoli (si suppone a motore) comportano come destino "l'impatto contro il tronco di un albero con conseguenze drammatiche per l'integrità e la salute delle persone a bordo";
- "anche a velocità di percorrenza inferiori ai limiti vigenti nei centri abitati (si) possono determinare, nel caso di impatto di un veicolo (si suppone a motore) contro un albero, esiti gravissimi o fatali per gli occupanti";
- "di fatto nella situazione attuale la strada non è dotata dei margini di sicurezza";
- "l'intervento descritto si configura come un importantissimo contributo alla salvaguardia e alla tutela della vita e dell'incolumità degli utenti della strada".