

Al Dirigente Servizio Infrastrutture Viarie, Mobilità,  
Trasporti e Gestione Strade di Forlì  
Della Provincia di Forlì-Cesena

ing. **Edgardo Valpiani**  
[edgardo.valpiani@provincia.fc.it](mailto:edgardo.valpiani@provincia.fc.it)

e p. c. al Presidente della Provincia di Forlì-Cesena  
**Davide Drei**

SEDE

al Direttore di F.M.I. - Forlì Mobilità Integrata S.r.l.  
ing. **Claudio Maltoni**  
[claudio.maltoni@comune.forli.fc.it](mailto:claudio.maltoni@comune.forli.fc.it)

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.

Risposta alla nota 8627/15 del 8/10/2015

Nel ringraziare per l'attenzione ricevuta, desideriamo tuttavia ribadire quanto segue.

Alla nostra richiesta di dati (la cui raccolta è doverosa per una amministrazione come la Provincia che compie interventi per i quali il monitoraggio è obbligo di legge) si risponde con un generico invito a documentarsi sui giornali.

Si fa rilevare come sia buona norma corredare l'opera pubblica dei dati e delle analisi utilizzati per la progettazione, questione deontologica e di trasparenza per i necessari riscontri concreti.

In difetto, prendiamo atto che la provincia attua i suoi interventi in base ad una incidentalità percepita.

Quanto alla vostra articolata risposta alle ulteriori richieste vorremmo far riferimento agli studi ed esperienze specifiche disponibili, di certo non nuove in letteratura .

1. Preso atto che in letteratura appare quantomeno poco nota la presenza di studi sull'effetto benefico delle alberature stradali al margine della carreggiata, va sottolineato come invece risultano ben evidenti e frequenti le notizie relative ad impatti tra veicoli ed alberi dalle cronache dei giornali, che ne riportano troppo spesso gli esiti gravissimi. *“La compensazione ambientale, prevista in altre località, non risarcisce minimamente, a nostro avviso, la frazione suddetta della perdita di alberi”*. A tale affermazione riportata nelle osservazioni ricevute sembra lecito domandarsi quale possa

1. Sugli effetti benefici delle alberature stradali, e i possibili approcci si può vedere il manuale di Legambiente [QUI](#) e un interessante contributo di Rossano Pazagli su Scienze e Ricerche [QUI](#). Per vedere esperienze documentate, compreso l'effetto sulla incidentalità, c'è uno studio inglese [QUI](#).

essere il risarcimento stimabile in termini economici e morali a seguito di un evento che, le statistiche ci indicano comunque probabile e frequente, nell'impatto di un veicolo con un albero determini conseguenze spesso drammatiche per i suoi occupanti. Questa considerazione e altre a livello tecnico già evidenziate, supporta la necessità dell'abbattimento delle alberature molto prossime al ciglio stradale della S.P. 3 che, va ricordato, costituisce un importante asse stradale extraurbano di fondovalle.

2. Il Progetto approvato pone le sue fondamenta nella necessità di determinare una sensibile riduzione delle velocità di percorrenza dei veicoli. Le valutazioni analitiche effettuate sullo stato attuale hanno condotto a strategie d'intervento nelle quali è stata considerata prioritaria l'interazione tra contesto infrastrutturale e conducenti. Sono state individuate azioni finalizzate ad una caratterizzazione dello spazio stradale di maggior impatto sui comportamenti dei conducenti, quindi non solo mediante interventi di segnaletica.

3. Per il motivo suddetto, e per la caratteristica metodologica di integrazione tra tutte le azioni d'intervento (tra cui la valorizzazione delle utenze deboli, ciclisti e pedoni), il Progetto ha assunto la denominazione di "Progetto Pilota", registrando un alto gradimento dalla Regione Emilia-Romagna che lo ha valutato meritevole del secondo posto in una graduatoria di 54 progetti provenienti da tutte le amministrazioni della regione. Tale caratterizzazione, lungi dall'intenzione di rappresentare un esercizio accademico di cui vantarsi, costituisce, grazie anche alle risorse rese disponibili dalla Regione, una concreta possibilità di sperimentare nuove soluzioni, monitorarle ed analizzarle per la messa a punto di metodologie d'intervento ottimizzate da applicare su vasta scala.

I costi sociali dell'incidentalità sono fissati per legge [QUI](#).

Quali statistiche?

La S.P. 3 nel tratto interessato è classificata come extraurbana secondaria ([QUI](#)) e attraversa un centro abitato ([QUI](#)) con 1.164 residenti ([QUI](#)).

2. Il limite di velocità attuale è 50 km/h; quello di progetto 50 km/h. In cosa consiste la "sensibile riduzione" della velocità?

Quali sono i dati dello "stato attuale"?  
Quali sono le "valutazioni analitiche"?

In che modo le azioni individuate impattano maggiormente sui comportamenti dei conducenti?  
Quali risultati sono attesi, in termini numerici, di riduzione di incidentalità e lesività?

Una panoramica su come intervenire per migliorare la sicurezza riducendo la velocità [QUI](#).

3. E' senza dubbio lusinghiero raggiungere il secondo posto di merito in una graduatoria che assegna fondi pubblici a livello regionale. Si tratta pur sempre però di una valutazione tecnico-amministrativa espressa da un apparato burocratico nei confronti di un altro. Sulla efficacia delle "nuove soluzioni" sarà il tempo a dire, sempre ammesso che si facciano le dovute operazioni di monitoraggio, analisi, e pubblicizzazione.

[Il link apre una pagina nella quale "non sono presenti](#)

Per quanto riguarda le richieste avanzate di dati tecnici del progetto si rimanda agli elaborati del Progetto Esecutivo pubblicati sul sito della Viabilità <http://servizi-uffici.provincia.fc.it/web/viabilita/gare-comprendenti-forli>

In relazione alle ulteriori richieste, si precisa quanto segue:

1. l'attuale marciapiede, considerata la larghezza disponibile e l'assenza di altri spazi idonei, è stato ritenuto adeguato per una riqualificazione mediante una caratterizzazione ciclo-pedonale;

2. ai sensi del D.M. 557/99 la pista ciclabile di progetto risulta conforme a quanto previsto al lettera c) punto 2. art. 6, che prevede la realizzazione "su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale". Per quanto riguarda il punto 4. art.5 si richiama quanto previsto e che indica in particolare: "I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale...";

documenti".

Il materiale rinvenibile alla pagina "Progetti in corso" è quello che è stato già esaminato, ed è decisamente parziale.

E' possibile avere il materiale dell'intero progetto ad un altro link o in qualche altra forma?

1. Ciò che rende idonei gli spazi stradali ad essere utilizzati in un certo modo sono le caratteristiche geometriche, che devono rispondere ai criteri definiti dalle norme vigenti (come minimo).

L'adeguatezza va dimostrata in sede di progetto, e deve essere verificabile sugli elaborati.

Non si tratta di fare considerazioni. E vorrei sapere cosa significa "riqualificazione mediante una caratterizzazione ciclo-pedonale", a quale norma o casistica fa riferimento.

Da quel che si può capire dagli elaborati disponibili, la supposta "adeguatezza" manca in diversi tratti.

2. Il Regolamento Viario del Comune di Forlì dispone che nelle strade extraurbane secondarie: "Le piste ciclabili ed i percorsi pedonali devono essere realizzati in sede propria separate fisicamente dai veicoli motorizzati".

Le tipologie indicate non sembrano rispettare tale disposizione; le piste ciclabili in sede propria separate fisicamente sono quelle definite all'art. 6 comma 2 lett. a del dm 557/99.

Inoltre la "corsia riservata" non è individuata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Anzi nell'elaborato lo spazio individuato come percorso ciclabile non è nemmeno una corsia quanto piuttosto uno spazio indefinito ed indefinibile.

Per la realizzazione dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili devono verificarsi tutta una serie di condizioni (e non solo quella da voi citata):

- sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili = nessuna di queste condizioni è rinvenibile in questo caso (o non è stato fornito nulla che dimostri il contrario).

- altresì realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi

<p>3. l'imbocco della ciclabile all'altezza di via Ponte Calanca subirà una riqualificazione finalizzata a favorire l'utilizzo della pista ciclabile;</p> <p>4. non sono previsti attraversamenti ciclabili in quanto non esiste altro itinerario ciclabile oltre a quello individuato e quindi non sussistono motivi per cui il ciclista debba effettuare la manovra sulla bicicletta; pertanto i ciclisti che desiderano attraversare la S.P. 3 dovranno, come prevede il codice della strada, effettuare l'attraversamento con bici condotta a mano</p>	<p><i>percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati</i> = dal punto di vista dimensionale le condizioni per la realizzazione di pista+marciapiede ci sono, come si può vedere dalle quote indicate nell'elaborato, proprio grazie all'abbattimento degli alberi. Per di più non risulta che ci siano in programma itinerari che congiungono San Lorenzo, e quindi questo percorso, alla rete esistente o di progetto (<u>QUI</u>)</p> <p><i>- In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:</i></p> <p><i>a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;</i></p> <p><i>b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.</i></p> <p>= anche queste condizioni, se pure si ammettesse la realizzazione di un percorso pedonale e ciclabile promiscuo, andrebbero dimostrate; qual è il traffico pedonale rilevato? E davvero mancano attività attrattive di tale traffico? Qual è la densità abitativa della zona?</p> <p>3. Significa che il progetto attuale sarà modificato in questo nodo? Se sì, come?</p> <p>4. Credo che possa essere ipotizzabile il transito di ciclisti in strada sul lato non dotato di percorso ciclabile. E che alcuni di questi possano desiderare imboccare tale percorso. Per come è disegnato il percorso la manovra è praticamente impossibile. Attraversamenti ciclabili adeguatamente posizionati e protetti sono necessari per effettuare questa operazione, fonte di tanti casi di investimento di ciclisti. I quali spesso, in cerca di una illusoria sicurezza (come testimoniano i numerosi casi accaduti in questi mesi nel territorio comunale), tendono ad attraversare sulle strisce pedonali, sfruttando gli scivoli dei disabili. A questo proposito il cds non prevede quanto da voi indicato, come potete leggere <u>QUI</u>, quindi i ciclisti possono transitare sulle strisce pedonali. Sarebbe però opportuno evitare questo tipo di conflitto tra utenti della strada (anche perché il salvagente centrale con attraversamento a raso non induce gli automobilisti a rallentare e tanto meno a fermarsi).</p> <p>C'è anche da rilevare che non sono state realizzate svolte a sinistra in conformità con il Regolamento Viario, che le ammette a raso "previa realizzazione di corsie specializzate in rapporto all'entità delle singole manovre" (delle quali avrebbero potuto usufruire</p>
--	---

<p>5. per la via Bachelet è stata individuata la soluzione a senso unico per limitare le manovre di svolta sulla S.P. 3 che costituiscono, in termini probabilistici, un incremento dei fattori di rischio. Ciò non esclude che possa essere studiato uno spazio riservato ai ciclisti per la percorrenza riservata in controsenso; come già segnalato nel corso di qualche incontro, il tema delle immissioni laterali e del loro attraversamento ciclabile si presta ad un miglioramento tecnico in corso di valutazione;</p> <p>6. come per il punto precedente</p> <p>7. il marciapiede sul lato del complesso parrocchiale non è stato previsto in quanto in tale tratto, che si estende per uno sviluppo non trascurabile, non è presente alcuna abitazione. Per questo motivo è prevista la riqualificazione dell'attraversamento pedonale antistante la chiesa che consentirà un flusso regolare e sicuro per ogni destinazione in armonia con il marciapiede e gli ulteriori attraversamenti</p> <p>8. in relazione all'art. 2 del D.M. 557/99 si sottolinea come la pista ciclabile prevista nell'intervento costituisca una componente dell'itinerario ciclabile già parzialmente realizzato tra Forlì e San Lorenzo in Noceto; nell'ambito dell'intervento in oggetto essa costituisce una componente infrastrutturale di tipo locale ma che si inserisce in una logica di pianificazione a rete di futuro completamento per step successivi</p> <p>9. il tema delle alberature è stato affrontato in dettaglio nella nota 17.08.2015 e in premessa nella presente.</p>	<p>anche i ciclisti). Ricordo anche che, come confermato con parere dal Ministero dei Trasporti (<a href="#">QUJ</a>), non sussiste l'obbligo di utilizzo da parte dei ciclisti del percorso ciclopedonale promiscuo, in quanto non a loro riservato.</p> <p>5. In base a quale studio?</p> <p>Spero sarà possibile esaminare queste nuove soluzioni.</p> <p>7. La parrocchia costituisce un polo attrattore che andava meglio servito, anche con la realizzazione del marciapiede. Anche in questo caso non è prevista alcuna soluzione di attraversamento ciclabile (vedi punto 4).</p> <p>8. Non c'è evidenza (vedi punto 2) di alcuna previsione di tale collegamento ciclabile, e in generale di nessuna logica pianificatoria, proprio in riferimento a quanto contenuto nel dm 557/99, al quale questo progetto sembra attenersi in maniera piuttosto vaga e confusa.</p> <p>9. Nel progetto si enfatizza la pericolosità degli alberi "per la sicurezza degli utenti della strada", ignorando del tutto i fattori ambientali, coinvolti. Tra le varie carenze riscontrate, il progetto manca del tutto di documentazione tecnica inerente alle modificazioni del clima acustico, per il centro abitato, conseguenti all'eliminazione delle alberature stradali.</p>
---	---

Quanto sopra considerato restano a nostro avviso confermate le osservazioni al progetto già formulate.

Distinti saluti.

