

Alla Regione del Veneto

A Veneto Strade S.p.A.

Alla Provincia di Belluno

Ai Sindaci dei Comuni di Calalzo di Cadore, Pieve di Cadore, Valle di Cadore, Vodo di Cadore, Borca di Cadore, S. Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo

Ai Presidenti delle Comunità Montane Centro Cadore e Valboite

NUOVA SEGNALETICA CICLABILE CALALZO-CORTINA

La Regione del Veneto, nell'ambito del Piano di valorizzazione del cicloturismo elaborato su suo incarico da Veneto Strade S.p.A., ha individuato sette escursioni, una per provincia, da dotare della segnaletica necessaria all'orientamento del cicloturista, e da promuovere attivamente con il concorso di tutti gli Enti coinvolti. Per la Provincia di Belluno il percorso prescelto è stato quello da Calalzo a Cortina (Cimabanche), denominato "Lunga Via delle Dolomiti".

Veneto Strade S.p.A. ha deciso di avvalersi della collaborazione della FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), come soggetto competente in materia, incaricandola di effettuare i sopralluoghi e proporre, per ogni singola tabella, l'esatto posizionamento e la scelta tra le varie tipologie di segnaletica previste.

Dopo aver svolto tale incarico e consegnato tutto il materiale richiesto, la FIAB ritiene necessario segnalare ai vari soggetti istituzionali coinvolti in questo progetto le criticità esistenti sul percorso.

Di fatto la posa della segnaletica prevista, riguardante le indicazioni di orientamento, non sarà sufficiente a risolvere i vari problemi di sicurezza e continuità. Riteniamo che la piena valorizzazione cicloturistica dell'itinerario, e prima ancora la tutela dell'incolumità di chi lo percorre, così come il suo appagamento sensoriale, non possano prescindere dall'individuazione e dalla graduale soluzione di questi problemi. È con questo intendimento che presentiamo le seguenti osservazioni, confidando che possano risultare utili agli Enti responsabili.

Ci permettiamo altresì di consigliare l'accurata descrizione del percorso, corredata da bellissime foto, che si trova nel sito http://www.bellitalianbici.it/ciclabile_dolomiti.htm, realizzato dal sig. Oscar Cadore. Ci si potrà rendere conto di come si presenta l'itinerario, con le sue luci ed ombre, a un esperto di cicloturismo e di comunicazione, che lo percorre per la prima volta.

Ricordiamo infine che nel sito internet della Fiab c'è una ricchissima documentazione tecnica su tutti gli aspetti della mobilità ciclistica, urbana come extra urbana (<http://www.fiab-areatecnica.it/>).

OSSERVAZIONI GENERALI

Uno dei problemi principali e ricorrenti, riscontrabile lungo tutto il tracciato, è il gran numero (svariate decine) di intersezioni con strade carrozzabili del più disparato livello di importanza e frequentazione, dalle statali alle strade locali, spesso in pendenza anche accentuata (ciò che aumenta molto il pericolo) e talvolta a fondo cieco, quasi tutte con diritto di precedenza sulla pista. Riteniamo sia necessario ripensare caso per caso quale struttura viaria (carrozzabile o ciclopedonale) debba avere il diritto di precedenza e non ci sembra ragionevole attribuire automaticamente tale precedenza a tutte le strade carrozzabili che intersecano il percorso ciclopedonale, senza prenderne in considerazione la rispettiva rilevanza trasportistica. Ricordiamo che stiamo parlando di una pista ciclabile di rango internazionale e di bellezza paesaggistica ineguagliabile, collegata verso nord alla vastissima rete ciclabile centroeuropea. Le continue interruzioni e la situazione attuale di pericolo sono incompatibili con quello sviluppo della frequentazione cicloturistica che da più parti si invoca e che altrove dà introiti notevolissimi all'economia locale. Anche i numerosissimi paletti e le piccole transenne, disposte nella pista per

impedire l'accesso agli autoveicoli, rappresentano una fonte di pericolo, per cui sarebbe opportuno trovare altri sistemi per scoraggiare l'ingresso dei veicoli a motore nelle zone riservate al transito ciclopedonale.

Inoltre facciamo presente che gli attraversamenti pedonali segnati con le "zebre" significano, in base al codice della strada, precedenza ai pedoni e lo stesso vale per l'attraversamento delle biciclette, delimitato da quadrotti bianchi con all'interno il simbolo della bici. Laddove ci sono solo le strisce pedonali, i ciclisti dovrebbero scendere dalla bici e accompagnarla a mano, cosa improponibile visto che si dovrebbe ripetere l'operazione decine e decine di volte, ciò che nella realtà non accade!

Chiediamo quindi che in tutti gli attraversamenti delle strade locali la precedenza sia data alla pista ciclopedonale, attrezzando l'area di intersezione anche con la segnaletica orizzontale di attraversamento ciclabile. Chiediamo che gli attraversamenti delle statali e delle poche strade di grande importanza siano dotati di semafori a chiamata. Indispensabile è in ogni caso apporre sulla strada carrozzabile la segnaletica di avvertimento, orizzontale e verticale, prevista dalle norme, onde ridurre la velocità degli autoveicoli. Nelle aree di intersezione è consigliabile dipingere in rosso il fondo stradale, per una più immediata percezione del pericolo e della necessità di procedere lentamente e con prudenza, sia per i ciclisti che per gli automobilisti.

Si fa presente che il cartello rotondo azzurro di "fine percorso ciclo-pedonale" indica che lo stesso finisce del tutto, mentre non è correttamente usato per indicare le semplici intersezioni con altre strade, come purtroppo è stato fatto in questo itinerario.

Un altro grave problema è rappresentato dai numerosi e talvolta estesi tratti dell'itinerario aperti anche al traffico motorizzato, non adeguatamente segnalati, né per l'utenza motorizzata né per quella ciclopedonale. Chiediamo che in tali tratti l'accesso motorizzato sia limitato esclusivamente ai residenti di quel tratto stradale e che siano stabiliti limiti di velocità rigorosi, rendendoli efficaci con rallentatori e altri interventi che rendano impossibili velocità superiori.

CALALZO

Buona parte del percorso ciclopedonale nel territorio comunale di Calalzo, a partire dal piazzale della Stazione, è su strade urbane aperte al traffico. Il Comune ha tracciato, ma solo sul lato sinistro della strada e non per tutto il tratto promiscuo, una stretta corsia ciclabile delimitata con striscia gialla (comprendente anche la cunetta), di larghezza insufficiente e non a norma per una pista ciclopedonale bidirezionale; in via La Bella poi la corsia sparisce quasi completamente.

Riteniamo preferibile:

- a) limitare rigorosamente la velocità degli automezzi a 30 km orari, installando frequenti rallentatori;
- b) realizzare la corsia ciclabile anche sull'altro lato della strada, e completare entrambe le corsie fino alla fine del tratto promiscuo con gli autoveicoli (incrocio tra via Dalla Chiesa e via De Stefani). Nella presente proposta, la segnaletica è improntata a questo criterio, quindi proponiamo che la corsia ciclabile di via La Bella (opportunamente risistemata), sia usata solo da chi proviene dalla direzione di Cortina, mentre chi parte dalla stazione di Calalzo procederà sul lato destro per tutto il tragitto.

Segnaliamo inoltre la pericolosità e l'inadeguata sistemazione delle intersezioni con strade carrozzabili, in particolare gli incroci con via Marmarole e via De Stefani (ved. Osservazioni generali).

PIEVE

Nel territorio comunale il punto più critico dell'itinerario ciclopedonale è l'attraversamento della statale 51 al bivio per Nebbiù, che riteniamo necessario dotare di semaforo a chiamata, per garantire la sicurezza di ciclisti e pedoni. Inoltre bisogna considerare che, provenendo da Calalzo, tra lo sbocco della pista sulla statale (foto 26 A) e il passaggio pedonale al di là del quale la pista riprende (foto 29 A) c'è un'interruzione di alcune decine di metri, causa di incertezza nell'orientamento e di pericolo per il ciclista, costretto a procedere o contromano sulla statale o

nello spazio privato antistante il supermercato, spesso affollato di autoveicoli in manovra. È necessario perciò dare continuità all'individuazione della pista sul terreno e garantire la sicurezza del percorso, eventualmente usando a questo scopo la striscia erbosa con gli abeti.

Segnaliamo inoltre la pericolosità e l'inadeguata sistemazione delle intersezioni con altre strade carrozzabili, in particolare gli incroci con via Arsenale, via Delle Piazze e via Manzano (ved. Osservazioni generali).

VALLE

Nel territorio del Comune di Valle, che tra i primi ha meritoriamente recuperato il sedime dell'ex Ferrovia delle Dolomiti ad uso ciclopedonale, riteniamo sia da sistemare meglio e mettere in sicurezza il primo tratto (est) del percorso (via Ferrovia), promiscuo con gli autoveicoli. È auspicabile limitare rigorosamente la velocità a 30 km orari, installando frequenti rallentatori, e permettere l'accesso esclusivamente agli autoveicoli dei residenti. Lo stesso provvedimento è auspicabile nell'area dell'ex stazione di Valle e in quella di Venas.

Per quanto riguarda gli attraversamenti, rimandiamo alle Osservazioni generali.

Consigliamo infine di apporre sulla ciclabile indicazioni di rallentare, in prossimità del sottopasso della statale, data la scarsa visibilità nella stretta curva di accesso da nord e il pericolo di collisione tra ciclisti.

VODO

Nel territorio comunale, dopo i lavori di completamento della pista conclusi nel 2009, due sono i punti più critici dell'itinerario. Il primo è la discesa verso il ponte sul Ruvian (soprattutto venendo dalla direzione di Cortina), ripida e dal fondo irregolare, tale da rappresentare un pericolo non indifferente. Raccomandiamo al Comune di apporre, prima dell'inizio della discesa, un segnale triangolare di pericolo, con la scritta "Rallentare - Discesa pericolosa", che non è tra quelli a nostra disposizione nel presente progetto.

L'altro punto è l'attraversamento della parte bassa dell'abitato di Peaio, dove c'è una strada carrozzabile a senso unico, per evitare la quale i due sensi di marcia per le biciclette si dividono, costringendo chi viene da Cortina a scendere sotto la chiesa e risalire dall'altra parte. Il nostro intervento si è limitato a rendere più evidente tale deviazione aggiungendo altri cartelli, ma non consideriamo opportuna questa sistemazione e invitiamo il Comune a riconsiderare la possibilità di usare per le bici, in entrambi i sensi di marcia, la strada superiore, con opportune segnalazioni orizzontali e verticali e limiti drastici di velocità.

Per quanto riguarda gli attraversamenti, rimandiamo alle Osservazioni generali.

BORCA

Il tratto dell'itinerario ciclopedonale in Comune di Borca non presenta particolari problemi ed è già segnalato in modo sufficiente, per cui non si ritiene necessario apporre nuova segnaletica.

Segnaliamo però la pericolosità e l'inadeguata sistemazione dell'intersezione con la strada che sale al villaggio Agip (ved. Osservazioni generali).

S. VITO

Nel territorio comunale la pista è completa e larga, rimane solo una breve strozzatura tra il piazzale delle corriere e via Ladina, data la sporgenza di un edificio.

Dobbiamo però segnalare la pericolosità e l'inadeguata sistemazione delle numerose intersezioni con strade carrozzabili di varia importanza (ved. Osservazioni generali).

CORTINA

In tutti i 48 km dell'itinerario (65 fino a Dobbiaco), i maggiori problemi e discontinuità permangono proprio nel territorio comunale ampezzano. L'interruzione della pista da Acquabona verso sud, quantunque di poche centinaia di metri, crea una grave situazione di pericolo e disagio, a cui si dovrebbe provvedere al più presto. Non si può ritenere accettabile il percorso alternativo che passa per la "Via Regia", con tratti di sentiero molto stretto e dissestato, e la zona artigianale di Pian da Lago, assai frequentata da veicoli a motore. Nel presente progetto di segnaletica abbiamo indicato per l'andata quest'ultimo percorso, per il ritorno invece abbiamo indicato il sedime dell'ex ferrovia fino ad Acquabona e il proseguimento su statale per il breve tratto successivo. Ma abbiamo inteso dare queste indicazioni solo come provvisorie, in attesa del doveroso completamento della pista e la messa in sicurezza dell'incrocio con la strada che scende a Pian da Lago. Consigliamo inoltre di asfaltare la strada boschiva sottostante alla statale, tra Acquabona e Doganavecchia, dove passa l'itinerario ciclopedonale, in quanto presenta un fondo in certi tratti dissestato.

Un altro grave problema e pericolo è l'attraversamento della statale in località Coiana, in prossimità della curva, con scarsissima visibilità e con le due estremità della pista che non coincidono, ma sono distanti qualche decina di metri. È necessario segnare l'attraversamento ciclabile sul fondo stradale a fianco di quello pedonale già esistente, con i regolamentari quadrotti bianchi e il simbolo della bici all'interno, e impedire a chi scende dalla stazione di attraversare prima delle strisce, mediante paletti o piccole transenne sul bordo del marciapiede. Certo non è una soluzione ottimale, potendo costituire un intralcio per i pedoni (peraltro poco numerosi in quel tratto), per cui riteniamo assolutamente indispensabile l'installazione di un semaforo a chiamata, per dare sicurezza a questo punto molto critico.

L'area dell'ex stazione ferroviaria, che dovrebbe essere un punto nodale di tutto l'itinerario ciclabile Calalzo-Dobbiaco, dove reperire informazioni, assistenza, servizi, ecc., si presenta invece caotica e assai scarsa di indicazioni utili al cicloturista. Le tabelle che indichiamo nel progetto dovrebbero essere integrate da una corsia continua tracciata sul terreno, dal viadotto al varco nord dell'area (attraversamento della statale 48 verso il passo Tre Croci), che non rientra negli interventi previsti dal presente progetto.

Tutto il tratto urbano della pista è troppo stretto per ciclisti e pedoni, per cui, una volta acquisita la proprietà del sedime ferroviario, sarà necessario allargarlo adeguatamente.

Per finire, segnaliamo la pericolosità e l'inadeguata sistemazione delle numerose intersezioni con le strade carrozzabili (ved. Osservazioni generali).

Firmato:

Antonio Dalla Venezia, presidente nazionale FIAB

Bortolo Calligaro, presidente Amici della Bicicletta-FIAB di Belluno

22 Novembre 2011