

# LETTERA APERTA A VENETO STRADE SpA

DIREZIONE PROVINCIALE DI BELLUNO - Via Villa Patt - 32036 Sedico (BL)

DIREZIONE CENTRALE - Via C. Baseggio, 5 - 30174 Mestre (VE)

e p.c. a: ANAS SpA - Sezione di Belluno - V.le Europa, 71 - 32100 Belluno

ANAS SpA - Compartimento di Venezia -  
V. Millosevich, 49 - 30173 Mestre (VE)

REGIONE VENETO - Assessorato alla Mobilità e alle Infrastrutture  
Palazzo Balbi - Dorsoduro, 3901 - 30123 Venezia

PROVINCIA DI BELLUNO

COMUNE DI BELLUNO

COMUNE DI MEL

COMUNE DI LENTIAI

COMUNE DI SOSPIROLO

Oggetto: lavori stradali e percorribilità ciclistica

## 1) RICHIESTE

Le seguenti associazioni: Amici della Bicicletta-FIAB di Belluno, Assoc. Arianova Pederobba (TV), Assoc. Ciclistica PST Feltre 1996, Comitato Acqua Bene Comune Belluno, Comitato Per Altre Strade Dolomiti, Cooperativa Mazarol Guide Naturalistico-Ambientali, Coordinam. Veneto FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), EcoIstituto del Veneto "Alex Langer", Gruppo Natura Lentiai, Italia Nostra Belluno, Italia Nostra Veneto, Legambiente Veneto, LIPU Veneto, Mountain Wilderness Veneto, WWF Belluno, WWF Veneto, chiedono a codesti Enti e Società di voler dimostrare con gesti concreti l'attenzione ai problemi e alle legittime esigenze dei cittadini, residenti e visitatori, che si muovono in bicicletta e a piedi lungo la rete stradale del territorio provinciale. Ci permettiamo quindi di suggerire a Veneto Strade di realizzare gli interventi sotto elencati, che si riferiscono a opere stradali da poco terminate o in corso d'opera.

1.1) Territorio comunale di Mel: sistemazione della strada vicinale già esistente che dalla località San Candido porta al sovrappasso della variante Bardiés-Lentiai, con asfaltatura della parte sterrata. Si precisa che non sono necessari espropri. Tale intervento permetterà ai sempre più numerosi cicloturisti e cicloescursionisti di evitare la pericolosa rotatoria d'accesso alla variante e darà continuità al percorso ciclabile Busche-Lentiai-Mel, in parte già realizzato e segnalato e in parte in progettazione.

Nel sito internet [www.bellunoinbici.it](http://www.bellunoinbici.it) si trova il progetto elaborato dal Gruppo Natura Lentiai "Percorso ciclabile Bardiés-Mel", dove l'intervento che sollecitiamo è indicato con il numero 1.

1.2) Territorio comunale di Sospirolo, lavori in corso per la variante Gron-Piz: chiediamo che si intervenga per mettere in sicurezza il transito in bicicletta nella rotatoria che sarà realizzata dal lato Gron, mediante corsia ciclabile all'esterno della rotatoria stessa, ben segnalata e visibile, dal colore rosso sul fondo stradale. Gradiremmo informazioni su come sarà regolato l'incrocio dal lato Piz, anche per la doverosa tutela di ciclisti e pedoni.

1.3) Territorio comunale di Belluno: chiediamo che si intervenga per mettere in sicurezza il transito in bicicletta nelle rotatorie che saranno realizzate alle due estremità della galleria di Col Cavalier, mediante corsie ciclabili come sopra indicate.

Utili indicazioni tecniche al riguardo si trovano nel Quaderno n. 4 del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni: "Girogirotonda. La protezione dei ciclisti nelle rotatorie stradali" di Alberto Marescotti e Martino Caranti. Reperibile nel sito internet della FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), al seguente indirizzo: <http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/manuali-e-studi/fiab/12-rotatorie-stradali.html>

## 2) MOTIVAZIONI

Avanziamo queste richieste constatando che da molti anni si interviene sulla rete stradale ordinaria, da parte di Veneto Strade, Anas, Comuni, ecc., senza prestare la doverosa attenzione alla mobilità non motorizzata, pedonale e ciclistica. Rivendichiamo il pieno diritto ad usufruire in sicurezza delle strade, bene pubblico della collettività, da parte di pedoni e ciclisti. Ricordiamo che l'art. 10 della legge 366/98, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", stabilisce che le strade nuove o ristrutturare debbano essere munite di pista ciclabile adiacente, ma tale legge viene ignorata, anzi spesso palesemente contraddetta, mediante lavori stradali che addirittura peggiorano, a volte gravemente, la percorribilità e la sicurezza per gli utenti "deboli" della strada.

Numerosi ne sono gli esempi locali: ponte S. Felice, tratti nuovi della s.p. 1 Sinistra Piave, grandi rotatorie (Bastia, Vignole, ecc.) prive di corsie di sicurezza per le biciclette, demolizione vecchia sede s.s. 50 alle "curve di Busche" da parte dell'Anas, ecc. ecc.

Non possiamo non rilevare una contraddizione stridente nell'operato di Veneto Strade nel territorio provinciale, in quanto da una parte ignora sistematicamente sicurezza e percorribilità per la bicicletta negli interventi sulla rete stradale ordinaria, e al contempo riceve dalla Regione incarichi molto importanti a favore della mobilità ciclopedonale, come la ciclabile a Vodo di Cadore e il progetto di segnaletica REV.

Riteniamo sbagliato e dannoso, lo diciamo a tutte le istituzioni coinvolte, questo procedere a "compartimenti stagni": realizzare qua e là tratti di pista ciclabile e vanificarne l'efficacia, escludendo qualsiasi attenzione all'utenza "leggera" nei progetti relativi alle strade ordinarie, come se fossero riservate ai mezzi motorizzati. Una visione arbitrariamente "autostradale" che insegue e alimenta il mito illusorio e mortifero della velocità, con spese ingenti e

manomissioni pesanti del territorio, a fronte di vantaggi tutti da dimostrare.

Mettiamo in discussione, oltre alla sostenibilità e all'opportunità, anche la legittimità di realizzare tratti di strade "a scorrimento veloce" o che, comunque denominate, rendano possibili velocità molto elevate, visto che quella massima consentita nella rete stradale ordinaria è 90 all'ora! Si spende un mucchio di soldi pubblici inducendo i cittadini a violare le norme, e poi si pensa di rimediare con l'autovelox, ovvero il danno e la beffa!

Chiediamo quindi a tutti gli Enti coinvolti di intraprendere un percorso di revisione dei criteri con cui si interviene sulla rete stradale ordinaria, che porti a comprendere, fin dall'inizio dell'iter progettuale, anche le esigenze della mobilità ciclopedonale, per evitare assurdità come quelle dei ponti (preziosissimi!) della vecchia provinciale Sinistra Piave (Cicogna e Ardo) rimasti inutilizzabili a causa dei lavori della nuova provinciale! Ci vuole aria nuova (e più pluralista e democratica) anche negli Uffici Tecnici e di progettazione, basta col "pensiero unico" automobilistico!

In particolare richiamiamo l'attenzione sulla pericolosità delle rotatorie per chi viaggia in bicicletta, a meno che non siano dotate di corsie riservate. Sono (e sono percepite dai ciclisti) molto più pericolose e difficoltose degli incroci regolati da semafori o segnali di precedenza, tanto da diventare un forte deterrente all'uso della bici, cosa che nessun Ente pubblico o di emanazione pubblica può permettersi di perseguire; anzi, per elementari ragioni di ordine ambientale, della salute, di lotta a sprechi e inquinamento, ecc., è doveroso fare tutto il possibile per incrementare gli spostamenti a piedi, in bicicletta e coi mezzi pubblici. Chiediamo quindi che, oltre agli interventi specifici sopra richiesti, tutte le nuove rotatorie prevedano le corsie di sicurezza per le bici, anche in assenza di percorsi ciclabili "ufficiali" che vi confluiscono.

Ci auguriamo che sia chiara a tutti l'importanza dei temi sollevati, sia per la doverosa tutela dei diritti e della sicurezza dei cittadini sulle strade, sia perché una diffusa e ben organizzata percorribilità escursionistica del territorio, anche alle basse quote, migliora molto la qualità della vita dei residenti e favorisce lo sviluppo di un turismo intelligente e sostenibile, tanto invocato, ma spesso contraddetto ed ostacolato da una gestione sconsiderata del territorio, in particolare sotto gli aspetti urbanistico e trasportistico.

Concludiamo facendo notare che gli interventi da noi auspicati, nell'ambito di una nuova visione strategica e progettuale, apporterebbero un notevole beneficio anche alla mobilità motorizzata, evitando il più possibile le interferenze con la mobilità non motorizzata e dando indicazioni chiare nelle intersezioni, in modo da ridurre il più possibile il rischio di collisioni ed incidenti.