

# Comune di Cattolica

Provincia di Rimini  
http://www.cattolica.net  
PEC: protocollo@comunecattolica.legalmailpa.it

P.IVA 00343840401  
email: info@cattolica.net

2

Prot. n. 16.626 del 27.04.17

Cattolica, 27 aprile 2017

Egr. Consigliere Comunale  
Lista Civica "Cattolica nel cuore"  
Dott. Massimo Gessaroli

Sede

**Oggetto:** Rif. Prot. n. 12.958 – Interrogazione consiliare in merito alla pista ciclabile progetto PRO.DE. Risposta.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, e nello specifico alle presunte difformità dalla normativa delle opere realizzate, con la presente si riferisce in modo puntuale quanto segue:

NR	ntestazione	Riferimenti normativi citati o omessi	Osservazioni
1	Elementi di separazione difformi alle indicazioni normative	DM 557/99 Art. 7 c. 4	<p>Unico riferimento normativo in vigore è il DM 557/99; il valore minimo richiamato per la larghezza (30 cm) e massimo per l'altezza (20 cm) sono riportati nella bozza 2014 non ancora emanata dal MIT e quindi priva di valore normativo.</p> <p>La larghezza minima di 50 cm (DM 557/99) ha la finalità di proteggere l'utenza ciclabile dall'apertura della portiera degli autoveicoli che fiancheggiano la pista. La presenza di uno spartitraffico di altezza tale da impedire che l'apertura della portiera possa interferire con i velocipedi in transito (36 cm) raggiunge lo stesso scopo con un ingombro minore in larghezza della sede stradale.</p> <p>Inoltre, una tale scelta ha il beneficio di spingere i pedoni ad attraversare la strada</p>

NR	ntestazione	Riferimenti normativi citati o omessi	Osservazioni
			soltanto sugli attraversamenti pedonali, sezione stradale in cui l'elemento separatore è interrotto.
2	Assenza striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia	Reg. CdS Art. 139	L'Art. 139 Reg CdS descrive le tipologie di striscia continua/discontinua ma non prescrive l'utilizzo di striscia di separazione per le corsie di marcia delle piste ciclabili. La frase riportata nell'interrogazione è tratta dalla bozza 2014 non ancora emanata dal MIT (§3.2.1.2) e quindi priva di valore normativo, che rimanda al Reg CdS per l'identificazione della tipologia di striscia da adottare.
3	Griglie e/o caditoie non adeguate e/o orientate lungo l'asse longitudinale della pista	Bozza 2014 (§3.6.2)	La frase riportata nell'interrogazione è tratta dalla bozza 2014 non ancora emanata dal MIT (§3.2.6) e quindi priva di valore normativo.  La presenza di griglie è consentita dalla normativa vigente, purché sia verificata l'assenza di criticità per il transito dei ciclisti (DM 557/99 Art. 4 c. 3 lett. a): " <i>nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.</i> "
4	Distanza insufficiente tra veicolo in sosta e sede pista ciclabile	Bozza 2014 (§3.2.3.3)	La frase riportata nell'interrogazione è tratta dalla bozza 2014 non ancora emanata dal MIT (§3.2.3.3) e quindi priva di valore normativo.  La presenza di uno spartitraffico di altezza tale da impedire che l'apertura della portiera possa interferire con i velocipedi in transito (36 cm) raggiunge lo stesso scopo con un

NR	ntestazione	Riferimenti normativi citati o omessi	Osservazioni
			ingombro minore in larghezza della sede stradale.
5	Assenza del franco di sicurezza rispetto alle auto in sosta	Bozza 2014 (§3.2.3.3)	<p>La frase riportata nell'interrogazione è tratta dalla bozza 2014 non ancora emanata dal MIT (§3.2.3.3) e quindi priva di valore normativo.</p> <p>La presenza di uno spartitraffico di altezza considerevole (36 cm) è in grado di evitare l'invasione della pista ciclabile da parte di veicoli in sosta a spina di pesce; qualora un veicolo, inavvertitamente, tentasse di scavalcare l'elemento separatore, oltre a danneggiarsi, sarebbe significativamente rallentato.</p>
6	Assenza di zona di rispetto nel tratto di fronte al Grand Hotel Kursal		<p>Il tratto di strada indicato non prevede la sosta di autoveicoli ma esclusivamente di carrozzelle con cavalli, pertanto il rischio di apertura di portiera sulla sede ciclabile non esiste.</p> <p>Il rischio dello spostamento di una carrozzella sulla sede ciclabile è sempre presente nel caso di piste non protette da elemento separatore fisico; la normativa prevede che si possano realizzare piste ciclabili a ridosso delle corsie di marcia senza separatore fisico (DM 557/99 Art. 6 c. 2 lett. b).</p>
7	Pista ciclabile in Via Del Prete ubicata sul lato sinistro		<p>Verosimilmente la fonte da cui è stata prelevata l'immagine schematica e la bozza 2014 non ancora emanata dal MIT (§3.2.4.1) e quindi priva di valore normativo.</p> <p>Comunque il posizionamento a destra della pista ciclabile è già presente nell'Art. 6 c. 2 lett. b) del DM 557/99 che però non è scritto sotto forma di prescrizione ma di suggerimento laddove indica "di norma" il lato destro della strada  <i>("su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e ubicata di norma in destra rispetto a</i></p>

NR	ntestazione	Riferimenti normativi citati o omessi	Osservazioni
			<p>quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia").</p> <p>Nel caso di specie, la pista ciclabile non può essere posta sul lato destro di Via Del Prete per la presenza delle fermate TPL che andrebbero ad interferire con il flusso ciclabile.</p>
8	Assenza di protezione del percorso pedonale in Corso Italia		Si valuterà la criticità e, pur in assenza di obblighi di legge, si verificherà l'opportunità dell'installazione di un elemento separatore tra il percorso pedonale e gli stalli di sosta degli autoveicoli.
9	Assenza di via di uscita dalla città protetta per l'utenza ciclabile		No obblighi di legge: da valutare

Vorrei comunque sottolineare inoltre che, pur non sussistendo quanto contestato sotto il profilo normativo dal consigliere dott. Gessaroli Massimo, questa amministrazione ne apprezza il deciso orientamento verso la tutela della sicurezza dei cittadini e valuterà con attenzione le criticità evidenziate al fine di attuare eventuali interventi migliorativi, pur non obbligatori.

Concludo ricordando quanto da me già affermato in altra risposta sul medesimo argomento e cioè che sia ferma convinzione dell'amministrazione attuare con la cittadinanza, i comitati di quartiere e altri portatori di interesse un percorso partecipativo per la definizione del PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che riteniamo essere una criticità importante con ricadute sulla viabilità cittadina.

Cordiali saluti,

L'Assessore alla Mobilità  
Dott. Amedeo Olivieri



## INTERROGAZIONE

Al Sindaco

Al Comune di Cattolica

e all' Assessore Competente.

Il sottoscritto GESSAROLI MASSIMILIANO, Consigliere Comunale Lista Civica Cattolica nel Cuore, formula la seguente interrogazione avente ad oggetto PISTA CICLABILE – PROGETTO P.R.O.D.E.

La precedente Amministrazione del Comune di Cattolica ha aderito al progetto P.R.O.D.E (protezione utenti deboli della strada) costituendo all'interno del tessuto urbano una pista ciclabile che percorre la città dal fiume Conca al Porto. Tale intervento comprensivo della "riorganizzazione della viabilità e della circolazione nella zona mare del Comune di Cattolica" è stato portato a termine con una spesa di 348.365,50 euro per i lavori in appalto a cui vanno aggiunte altra tipologia di spese ad essi conseguenti di euro 144.434,50 per un totale di euro di 492.800,00, a cui vanno aggiunte altre spese accessorie e per il personale lavori pubblici che porta il totale complessivo a 600.000,00 euro, parzialmente sovvenzionato (300.000 euro) dalla Regione.. Il PRODE in particolare è stato portato a termine mediante la realizzazione di varie tipologie di pista ciclabile, come ad esempio le cosiddette *piste ciclabile in sede propria*, identificate come pista ad unico o doppio senso di marcia, fisicamente separata dalle sedi dedicate ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei elementi longitudinali di separazione fisica, atti a garantire rispettivamente l'invalicabilità da parte dei veicoli a motore sulla pista ciclabile e da parte dei velocipedisti sulla sede riservata ai pedoni, come sul lungomare Rasi Spinelli e sul Corso Italia, oppure con interventi di semplice identificazione di tale pista ciclabile attraverso delle strisce gialle verniciate (cosiddette *pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata*) in alcuni punti della città (via del Prete) o con una *pista ciclabile su corsia riservata sul marciapiede* nel tratto del lungomare sopraelevato.

Comune di Cattolica  
Comune di Cattolica  
Protocollo N. 0012958/2017 del 30/03/2017

Visto che:

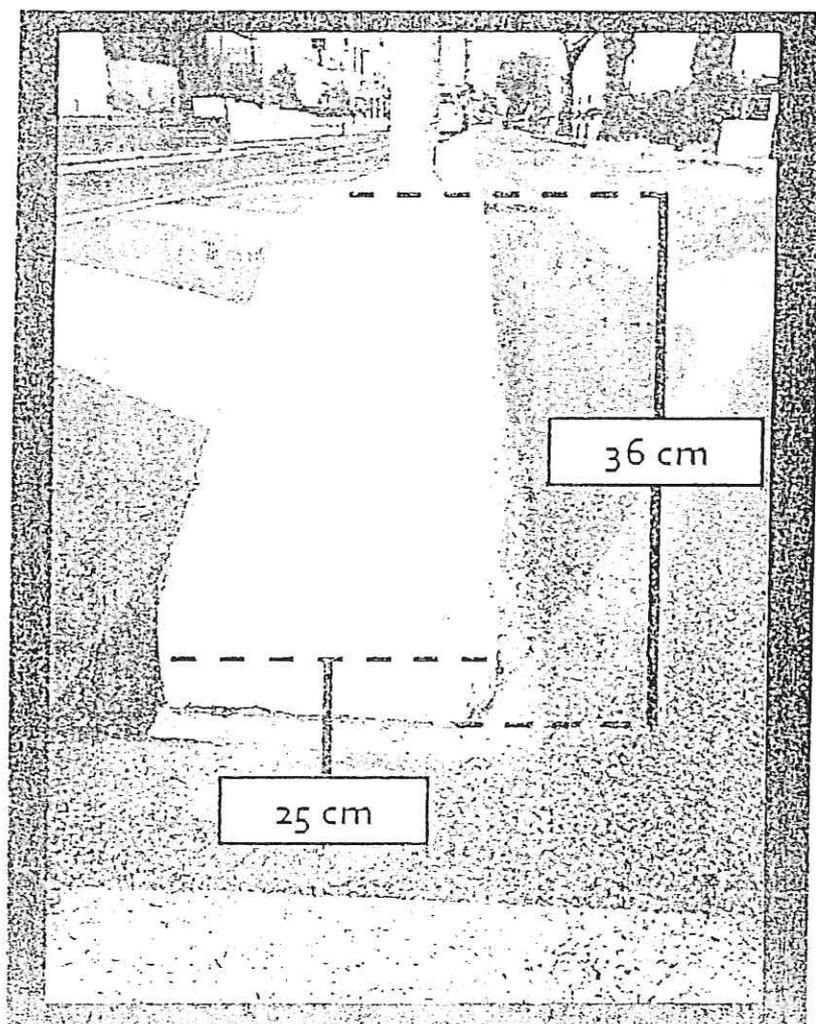
la realizzazione tecnica di tale ciclabile nel suo complesso presenta evidenti e gravi difformità da quanto stabilito sia dal **DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili**, sia dalla revisione meno rigida di tali norme, contemplata nelle **ISTRUZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI CICLABILI** pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2014 sulla base del seguente

**Quadro di riferimento normativi**

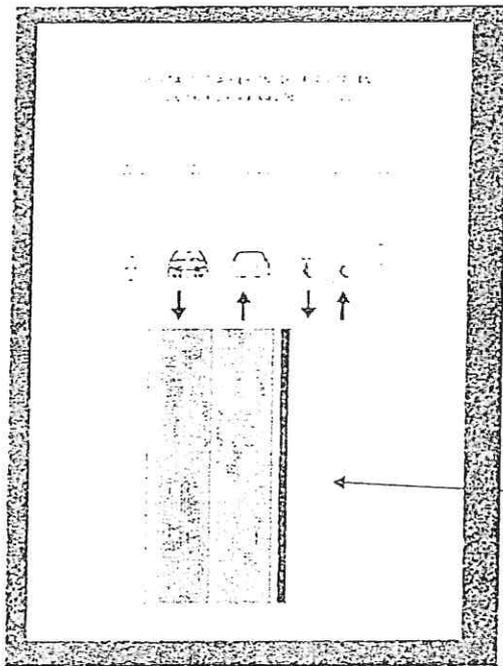
- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada",
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada"
- Direttive Ministeriali per *"Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico"* (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 - "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto ministeriale 2 maggio 2012, n. 137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

A titolo di esempio si riportano alcune di tali difformità:

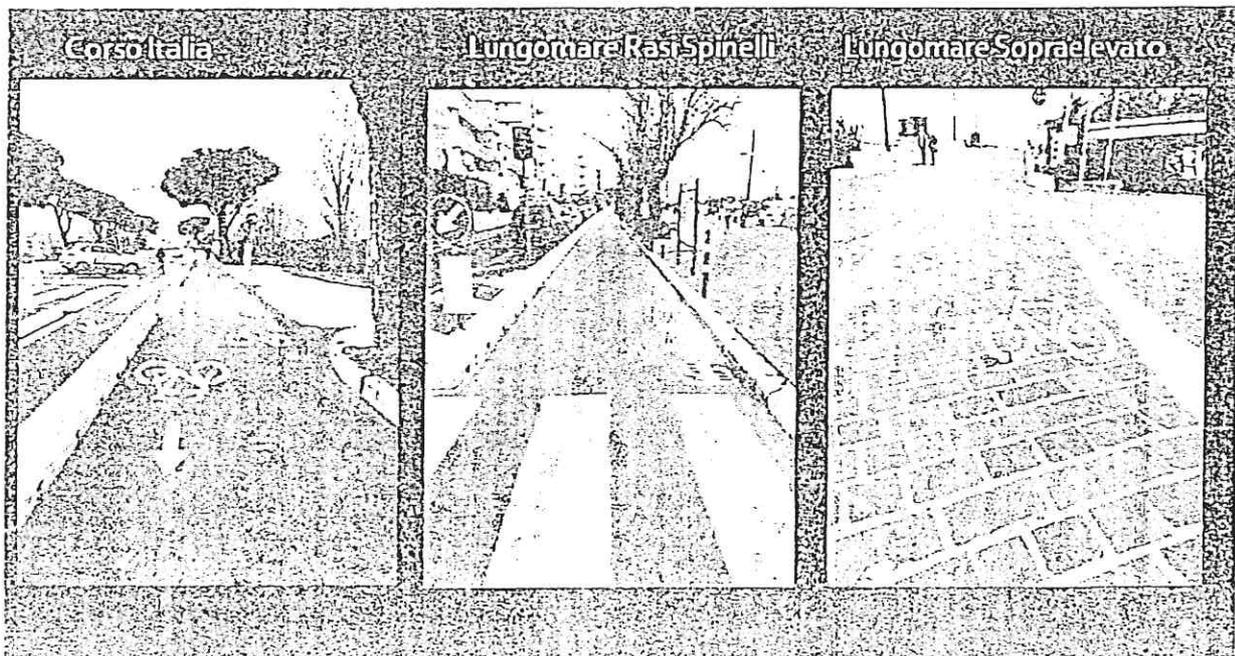
- 1- Gli elementi di separazione fisica (cordoli gialli in calcestruzzo ) nei tratti identificati come ciclabile in sede propria presentano dimensioni difformi da quanto previsto dalle istruzioni tecniche ministeriali , presentando una larghezza di 25 cm rispetto ad una larghezza minima di 30 cm (peraltro non inferiore ai 50 cm per il D.M. 1999) ed una altezza di 36 cm rispetto ad una altezza massima di 20 cm e che sono già stati responsabili di gravi danni fisici a varie persone



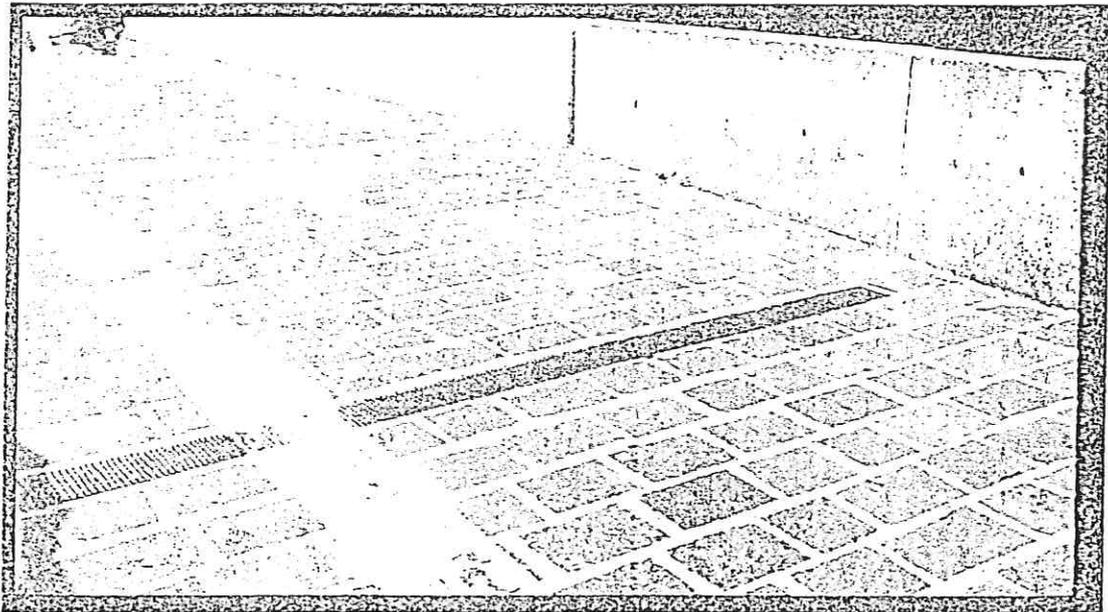
- 2 Nell'intero tratto ciclabile sul lungomare Rasi Spinelli e sul tratto sopraelevato , oltre in tutto il tratto di Corso Italia, e' completamente mancante la linea centrale tratteggiata prevista per una ciclabile a doppio senso di transito (vedi quanto indicato all'articolo 139 del Regolamento: "nel caso di piste a doppio senso di marcia è obbligatorio il tracciamento della striscia di separazione dei sensi di marcia. La striscia di separazione deve essere di tipo discontinuo, al fine di consentire l'occupazione momentanea della corsia adiacente per il sorpasso e di tipo continuo nei tratti in cui tale manovra non è consentita",



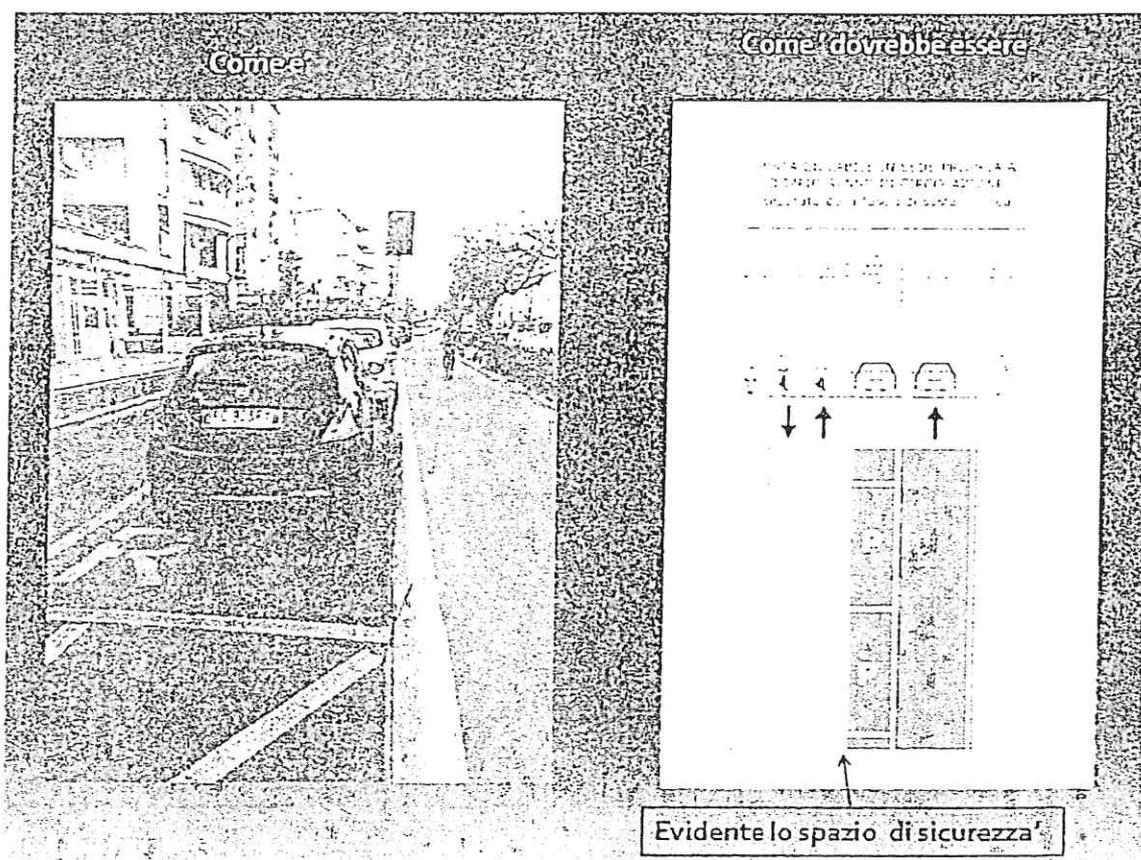
Come dovrebbe essere



- 3 Nel tratto sopraelevato del lungomare in vari punti sono inserite varie griglie perpendicolari alla ciclabile i cui fori sono paralleli all'asse longitudinale della contrariamente a quanto previsto ,dovendo avere una disposizione ortogonale, come riportato nel regolamento: *“Le eventuali griglie e/o caditoie presenti lungo l’itinerario e non tecnicamente sostituibili con soluzioni “a bocca di lupo”, devono essere opportunamente valutate in modo tale che i fori delle griglie risultino compatibili con le ruote delle biciclette e/o velocipedi, e orientati in direzione ortogonale rispetto all’asse longitudinale della pista.”*



- 4 La distanza tra un veicolo fermo in sosta in linea e la ciclabile deve essere minimo 50 cm per l'apertura degli sportelli, mentre tale distanza sul lungomare Rasi Spinelli nelle zone di sosta degli autoveicoli e' praticamente inesistente, contrariamente a quanto riportato nelle varie norme: "nel caso di fascia di sosta in linea deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre eventualmente dissuasori di sosta atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte degli altri veicoli e di altezza adeguata a consentire l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli; nel caso di verso concorde tra verso di sosta e verso della corsia ciclabile il franco di sicurezza deve essere opportunamente incrementato".



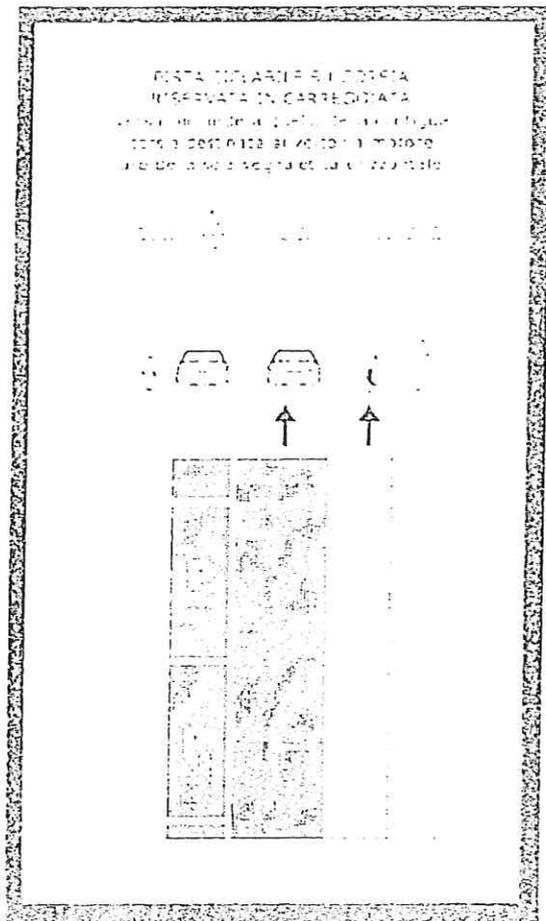
- 5 Anche in un lungo tratto di Corso Italia , prima di immettersi in via del Prete e' praticamente inesistente la zona di rispetto tra la corsia ciclabile e le auto in sosta a spina di pesce come previsto dalle disposizioni ministeriali (*"nel caso di fascia di sosta a spina o a pettine deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre dissuasori di sosta e/o fioriere e/o altri elementi, atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte dei veicoli in sosta"*)



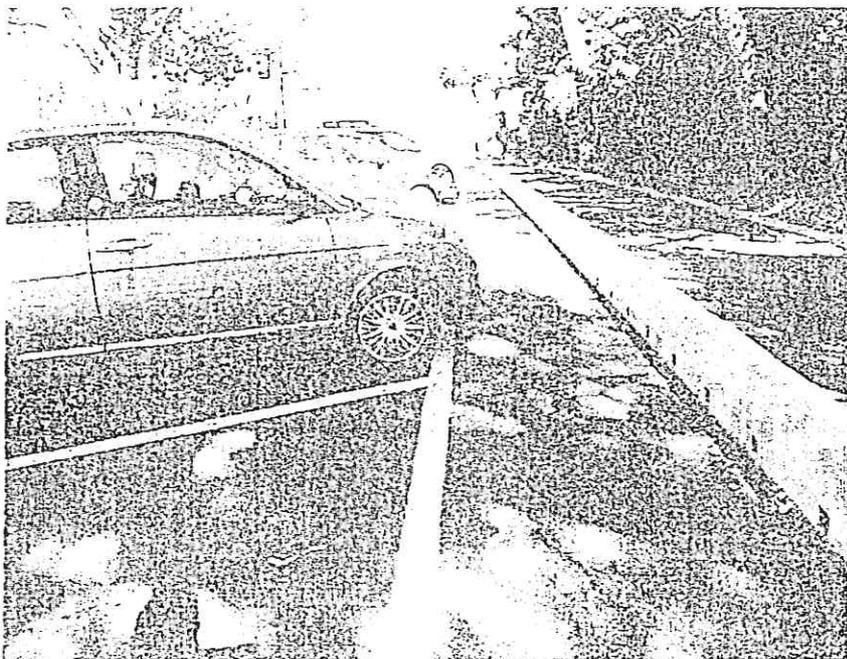
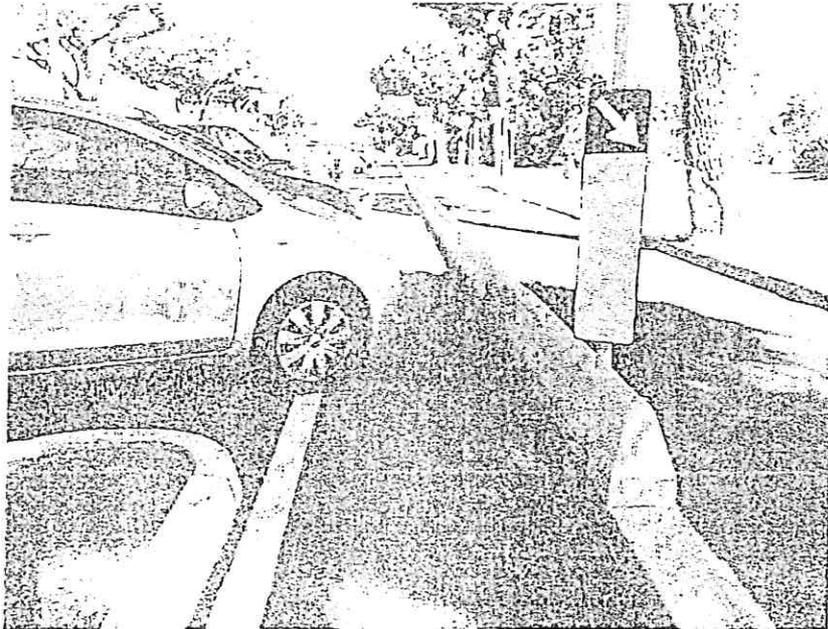
- 6 Così come in tutto il tratto a fronte del GrandHotel Kursall la delimitazione della ciclabile dalle auto in sosta in linea e dalle carrozzelle con cavalli , e' solo determinata da una striscia gialla, senza alcuna zona di rispetto , ad altissimo rischio per i ciclisti nel caso dell'apertura delle portiere di un autoveicolo o di uno spostamento di una carrozzella.



- 7 La "pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata" deve essere posta sul lato destro della strada rispetto al senso di marcia, contrariamente a quanto realizzato in via del Prete, Oltretutto il lato destro presenterebbe un minor flusso del traffico veicolare rispetto ai punti di intersezione con la ciclabile, mentre l'attuale posizione sul lato sinistro e' gia' stata causa di numerosi incidenti.



- 8 Inoltre ricordando cosa significa P.R.O.D.E. e cioè protezione utenti deboli della strada , che non significa solo per i ciclisti ma anche per i pedoni, che significato ha identificar e solo con una striscia verniciata una via pedonale compresa tra la ciclabile e le auto in sosta come in Corso Italia senza marciapiede o dissuasori che la rendono ad altissimo rischio o inutilizzabile perché quasi sempre invasa dagli autoveicoli .



- 9 oltretutto con una pista ciclabile che ha una entrata in via del prete e non ha una ana loga via di uscita dalla citta' si determina un continuo flusso di velocipedi contromano in via Del Prete, ad altissimo rischio di incidenti.



Visto che:

e' chiaro, alla luce di tutte tali gravi inosservanze, messe in opera dai tecnici regionali e comunali sotto la forte spinta della passata Amministrazione, per la realizzazione di questa ciclabile a scapito delle Istruzioni Tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che tale ciclabile e' stata realizzata, , in un territorio urbanistico limitato e gia' con grandi problemi di viabilita', anch e a rischio di gravissimi incidenti alle cose e alle persone, solamente per obbedire ai voleri della regione, fintanto da superare il comune senso cittadino e la sua pubblica utilita'.

Visto che:

Ancora si discute se far passare il tratto di raccordo tra via Del Prete ed il lungomare utilizzando via Fiume o via Matteotti-via Corridoni, scontentando alternativamente i vari residenti al punto che alcuni di essi abbiano ritenuto indispensabile ricorrere al TAR, o se invertire il senso di marcia sul lungomare, scontentando commercianti ed albergatori di opposte fazioni e di fatto, in ogni caso, rendendo il lungomare con questa pseudo ciclabile un vero e proprio imbuto alla viabilita' ordinaria nei mesi estivi, con il rischio che, in alcuni casi, i mezzi pubblici di soccorso (pompieri, ambulanze) non possano neppure arrivare alla loro destinazione.

Visto che :

anche con modifiche mirate di questa ciclabile, a causa dell'inadeguatezza territoriale del Comune di Cattolica, permane la pressoché impossibilita' di poter aderire in maniera concreta e totale alle Istruzioni Tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ricordiamo sono tutte volte alla sicurezza dei ciclisti,

Si chiede:

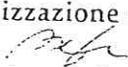
Come e' stato possibile concedere un appalto per la costruzione e la messa in opera dei cordoli gialli in calcestruzzo eseguiti completamente fuori norma dalle istruzioni tecniche ministeriali e ad altissima pericolosita', come gia' dimostrato nella scorsa stagione estiva, e con un altissimo impegno economico.

Sebbene la scelta scellerata di costruire una pista ciclabile ad ogni costo anche in un territorio che non poteva contenerla sia dovuto alla scelta irresponsabile della passata Amministrazione Comunale, si ritiene ancora di poter soprassedere alla risoluzione di tale problema, rimandandolo al 2019 al termine della convenzione regionale per non dover rifondere la Regione Emilia-Romagna di 300.000 euro oppure che si dovra' aspettare la completa realizzazione del master plan con i tempi a questo necessari.

ANGELO GIULIENI 

Cosa intendono fare il Sindaco Mariano Gennari e l'Assessore ~~Fausto Battisti~~ per eliminare tali inconvenienti a gravissimo rischio per l'incolumita' dei propri cittadini e dei turisti oltre a danneggiare la gia' complessa viabilita' di Cattolica? . Vogliamo dimenticarci come era piu' fluida tale viabilita' con il doppio senso di marcia in via Del Prete e al lungomare Rasi Spinelli ?

Ricordando che nel testo della convenzione tra la Regione Emilia Romagna ed il Comune di Cattolica con oggetto la proposta da parte del Comune di Cattolica denominata : PRODE-PROTEZIONE UTENTI DEBOLI: RETE CICLABILE E RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITA' E DELLA CIRCOLAZIONE NELLA ZONA MARE DEL COMUNE DI CATTOLICA, VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SICUREZZA STRADALE, viene riportato all' art. 11 (con titolo Responsabilita') : " Il proponente esonera e tiene indenne la Regione da qualsiasi impegno e responsabilita' che a qualsiasi titolo possa derivare dalla realizzazione della proposta"

ALLA NECESSITA' 

Sono consapevoli il Sindaco e l'Assessore all'Urbanistica che alla luce delle gravi e ben conosciute discrepanze presenti nella ciclabile di Cattolica rispetto alle Istruzioni Tecniche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel caso di gravi incidenti alle persone, derivati da tali inadempienze, la responsabilita' amministrativa riparatoria si riversera' sul Comune di Cattolica , ma la responsabilita' penale , ora, ricadra' su entrambi se manterranno questa ciclabile.

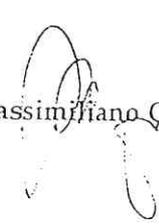
RISERVANDOMI LA FACOLTA' DI ASSUMERE IN OGNI CASO TUTTA LA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA PER LE VERIFICHE DI CUI SOPRA, RICHIEDO RISPOSTA SCRITTA NEI TERMINI PREVISTI DAL REGOLAMENTO COMUNALE

Si consegna copia di tale interrogazione ai seguenti Capigruppo Consiliari:

Girometti Fabrizio Movimento 5 Stelle

Sabattini Laura Partito Democratico

Cecchini Marco Lega Nord

Consigliere  Massimiliano Gessaroli

Cattolica li, 29/03/2017