



Venezia, 12-07-2007

Al Consigliere comunale Antonio Cavaliere

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Generale

Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 922 (Nr. di protocollo 105) inviata il 03-05-2007 con oggetto: Le piste ciclabili aumenteranno la viabilità disastrosa in via Trieste a Marghera

Quanto testimoniato dal cons. Cavaliere non fa che confermare l'esigenza di porre urgentemente in sicurezza via Trieste a Marghera.

Occorre, però, osservare la questione da un'altra prospettiva.

È ormai riconosciuto a livello internazionale che gli incidenti sulla strada (75% in ambito urbano) sono prodotti da una cronica disfunzione nei complessi sistemi che regolano l'interazione fra decisioni, azioni umane, sistema delle infrastrutture e tutti gli utenti della strada.

La prima cosa da fare, anche nel caso di via Trieste, è una dettagliata analisi delle peculiarità funzionali e dei fattori di rischio che agiscono sulla strada e che ne determinano l'alta probabilità che l'incidente si verifichi:

- 1)Via Trieste è una strada urbana con un elevato flusso di veicoli;
- 2)Essa è fortemente condizionata dalla presenza di un accesso diretto ad una viabilità di livello superiore (tangenziale e autostrada);
- 3)Vi è una diffusa presenza di servizi di interesse collettivo come scuole, chiesa, esercizi commerciali, ecc., che necessitano di frequenti attraversamenti di pedoni e ciclisti;
- 4)Vi è un'alta densità abitativa di margine con diffusa presenza di passi carrai e pedonali che affacciano direttamente sulle corsie;
- 5)La presenza di fasce a parcheggio laterali oltre a ridurre il livello di servizio contribuisce ad alimentare la micro-incidentalità;
- 6)Vi è la presenza del TPL;
- 7)Vi è una evidente promiscuità tra pedoni, ciclisti con ogni altro tipo di veicolo;
- 8)Vi sono impianti semaforici che, pur gestendo le situazioni caotiche dei momenti di punta, ne abbassano ulteriormente il livello di servizio.

Se a questi elementi di natura endogena, si aggiungono i comportamenti dei vari utenti che non sempre sono rispettosi del Codice della Strada (in primis il non rispetto degli obblighi e dei limiti di velocità da parte degli automobilisti), è chiaro perché questo sia un asse altamente incidentogeno.

Il carente livello di sicurezza non deve però diventare l'alibi per trasferire la provata esigenza e voglia di pedonalità e ciclabilità da quest'asse urbano verso itinerari secondari molto meno appetibili.

Se il nostro Paese, a livello europeo, con il proprio PNNS si è impegnato a ridurre entro il 2010 l'incidentalità del 40% e se lo stesso CdS ha come elemento fondativo la salvaguardia dell'utenza debole, non è trasferendo questa utenza in altri luoghi, che si affronta il tema della sicurezza in ambito urbano.

Anzi proteggere adeguatamente ciclisti e pedoni porta a strutturare la strada in modo da obbligare l'automobilista a comportamenti più consoni ad un ambito urbano, cioè ad un luogo in cui esiste e dovrà continuare ad esserci presenza diffusa di cittadini a piedi ed in bicicletta.

Lo stesso decreto legislativo sulla redazione ed approvazione dei PGTU e la legge 340/2001 istitutiva del PUM, ribadiscono come prioritaria la decongestione delle strade e dei centri urbani incentivando l'uso di mezzi alternativi all'auto privata e meno inquinanti come la bicicletta.

La previsione di una pista ciclabile protetta lungo via Trieste è quindi pienamente in linea con le leggi dello stato e con lo spirito europeo e ha come finalità quella di disincentivare l'uso dell'auto per compiere micro-circuiti urbani di natura non sistematica.

Non si può quindi parlare di valida alternativa modale all'auto relegando la bici su percorsi più lunghi, meno immediati e lontani da attrattori di traffico ormai consolidati.

L'obiettivo per via Trieste diventa allora più chiaro: attivare una regolamentazione del traffico più attenta ai valori della sicurezza urbana con un'adeguata protezione per ciclisti e pedoni.

Il tema della sicurezza stradale in questo pezzo di città appare risolvibile solo a patto di intervenire con decisione sullo stesso modello di mobilità urbana assicurando un potenziamento della cosiddetta mobilità lenta ed alternativa al vettore privato.

Riguardo, infine, alla supposta pericolosità di una strada stretta, ricordo che il tasso di rischio in qualsiasi strada è determinato da fattori connessi al comportamento di chi guida in relazione alla tipologia di sezione.

In ambito urbano il limite massimo di velocità è di 50 km/h, per cui le velocità dovrebbero tendere a tale valore ed in genere una sezione stradale molto larga mal si adegu a tale limite.

Assessore Enrico Mingardi