

Palermo li, 08/09/2021
Alla cortese Att.ne **Giusto Catania**
Assessore Urbanistica, Ambiente, Mobilità,
Rapporti funzionali con AMAT

e p.c.

dell'arch. **Silvana Chirco**
funzionaria dell'ufficio Mobilità Urbana

Oggetto: Aggiornamento relazione sullo stato di realizzazione della ciclabile via Praga – via Dante

Spett. Assessore Catania,

Nel mese di giugno abbiamo effettuato un sopralluogo dettagliato sulla nuova pista ciclabile che congiunge via Dante con via Praga ed abbiamo deciso di scrivere una relazione con l'obiettivo di fornire un documento che possa aiutare l'amministrazione comunale a migliorare questo nuovo percorso ciclabile che è stato, per vari motivi, oggetto di numerose polemiche. Questo sopralluogo è stato seguito da un più recente controllo dello stato di fatto per appurare eventuali differenze.

Il nostro sopralluogo ha avuto inizio su via Praga ed è continuato lungo tutto il percorso fino all'incrocio tra via P.pe di Villafranca e via Dante. Percorrendolo abbiamo riscontrato le seguenti criticità e ci permettiamo di fornire i seguenti suggerimenti:

a) Di carattere generale:

1. Assenza del franco minimo dalla banchina laterale (marciapiede).
Si rimanda a pagina 16 del documento FIAB "Progettare Ciclabilità Sicura", inviato separatamente, per le misure da utilizzare seguendo le migliori pratiche in fatto di ciclabilità. A causa di tale assenza, il percorso ciclabile è attualmente più stretto del dovuto. In appendice le foto di alcuni esempi (foto 1, 2 e 3) che evidenziano anche come, in alcuni casi, la pista ciclabile insista sulle superfici deputate allo scorrimento delle acque meteoriche.
2. Larghezza del percorso ciclabile non uniforme e in alcuni casi inferiore al minimo previsto dal codice della strada (almeno 2,50 metri). Questa problematica, unita all'assenza di franco laterale, rende difficile la fruizione del percorso ciclabile. Si rimanda alle foto 4, 5 e 6 in appendice che evidenziano le misurazioni.
3. A causa delle curve a raggio troppo stretto, la manovra del ciclista viene resa difficoltosa, con il rischio di invadere la corsia in senso opposto. Inoltre, la mancanza di cordoli sulle curve facilita l'invasione della pista ciclabile da parte dei veicoli a motore, rendendo pericoloso il transito ai fruitori del percorso. Foto 7 e 8 in appendice.
4. Mancanza totale di segnaletica verticale e lanterne semaforiche dedicate. Tali assenze sono state riscontrate sull'intero percorso ciclabile, creando gravi situazioni

- di pericolo (ad esempio, incrocio di viale Campania e viale Piemonte con viale Lazio). Da foto 9 a foto 13 appendice.
5. Presenza di linee d'arresto in corrispondenza degli incroci della pista ciclabile lungo tutto il percorso. Tale segnaletica orizzontale ingenera confusione su tutti gli utenti della strada. Infatti, la suddetta linea d'arresto, assimilabile ad uno STOP, ingenera confusione negli utenti della strada, inducendoli nella falsa convinzione che i ciclisti debbano fermarsi e dare precedenza ai veicoli a motore. Si fa notare che le buone pratiche sulla progettazione dei percorsi ciclabili prescrivono che tali percorsi non debbano avere soluzioni di continuità per non interrompere la pedalata del ciclista. Foto 14 in appendice.
 6. In diversi tratti della pista ciclabile l'asfalto è in pessime condizioni e i chiusini dei vari sottoservizi (non solo comunali) non sono a livello con il manto stradale, generando delle situazioni di pericolo. Da foto 15 a foto 18 in appendice.
 7. Tutta la segnaletica relativa alla viabilità motorizzata, come ad esempio divieti di sosta o divieti di accesso, è attualmente posizionata nell'ubicazione originaria (sul marciapiede) ingenerando confusione. Si suggerisce lo spostamento di tutta la segnaletica verticale interessata in corrispondenza dei cordoli della pista ciclabile e di provvedere alla collocazione degli opportuni cartelli integrativi "eccetto bici" sotto i cartelli di divieto. Da foto 19 a foto 21 in appendice.
 8. Su tutti i cordoli della pista ciclabile sono state posizionate delle bande catarifrangenti in metallo. Tali bande sono già divelte e costituiscono un pericolo. Si suggerisce pertanto, la rimozione di questi oggetti con delle bande in PVC
 9. In corrispondenza di tutte le svolte che impegnano la pista ciclabile, non essendo presente alcun cordolo, gli automobilisti non impegnano l'incrocio in modo corretto ma "tagliando" sulla ciclabile. Si suggerisce la collocazione di ulteriori cordoli in corrispondenza di tali punti o, meglio, la realizzazione di ampliamenti dei marciapiedi (oltre la pista ciclabile) per ridurre l'asse stradale che i pedoni devono attraversare. Tali ampliamenti (simili a quelli realizzati in Via Notarbartolo) servirebbero a proteggere anche gli incroci di accesso/uscita dalla pista ciclabile. La realizzazione dovrebbe avvenire oltre la superficie della pista ciclabile, che in questo tratto potrebbe essere ridotta ad un metro.

b) Di carattere puntuale:

1. Attraversamento in **diagonale** della pista ciclabile da viale Campania nella direzione di via Ausonia, in prossimità della pompa di benzina IP: si viene a creare un punto cieco in cui sia i fruitori della pista ciclabile sia i conducenti di mezzi a motore non hanno una libera visuale a causa del parcheggio auto (**a pagamento**) previsto a ridosso di quel tratto di pista ciclabile. (l'art. 158 comma f del codice della strada dispone il divieto della sosta entro i 5 m dal punto di svolta – pertanto si chiede di rimuovere tali stalli di sosta). Foto 22 e 23 in appendice
2. Nell'area di viale Campania che incrocia con viale Lazio si presentano due problemi relativi alla sicurezza stradale (da foto 24 a foto 26 in appendice):
 1. L'intersezione tra la pista ciclabile e la svolta delle auto dal lato monte al lato mare di viale Campania, in corrispondenza della pompa di benzina attualmente in disuso, è fonte di pericolo in quanto i ciclisti provengono da un punto cieco che non permette un'adeguata visibilità da parte degli automobilisti. Inoltre, l'assenza di barriere fisiche subito dopo questo punto non inibisce i conducenti di

veicoli motorizzati dall'effettuare manovre di sorpasso azzardate su altri veicoli che si fermano per dare la precedenza agli utenti della pista pista ciclabile. Si suggerisce di installare dei cordoli fisici in corrispondenza della segnaletica orizzontale attualmente presente in modo da creare un percorso obbligato per i mezzi a motore, evitando manovre pericolose.

2. Oltrepassato il punto critico di cui sopra, la pista ciclabile risulta sprovvista di lanterne semaforiche che permettano un attraversamento in sicurezza dell'incrocio da parte dei fruitori della pista ciclabile
3. Nel sottopasso di villa Trabia, è stata sostituita solamente una della due caditoie (lato via Costantino Nigra). Si chiede la sostituzione delle griglie dell'altra caditoia con lo stesso standard di quella già sostituita

c) Altri suggerimenti:

1. Sull'isola centrale di viale Campania, accanto al fioraio, è presente uno spazio interdetto alle auto. Si suggerisce il posizionamento un adeguato numero di rastrelliere per la sosta delle bici. Foto 27 in appendice.
2. Eliminare dagli archetti degli stalli per la sosta delle bici, in corrispondenza di villa Sperlinga, gli agganci per i pannelli pubblicitari presenti. Foto 28 e 29 in appendice.
3. In uscita dal sottopasso di villa Trabia, in prossimità dell'incrocio con via C. Nigra, la pista ciclabile prosegue in promiscuo sul marciapiede. Si suggerisce di posizionare la pista ciclabile sotto il marciapiede spostando i parcheggi moto in altro luogo

Diversi dei punti menzionati in questa relazione sono stati comunicati precedentemente sia in forma scritta che verbale, senza però ottenere alcun riscontro.

Abbiamo precedentemente accolto con favore la creazione di questo percorso ciclabile e ne ribadiamo l'importanza per la mobilità cittadina. Tuttavia, crediamo che molte delle azioni suggerite nonché la risoluzione delle criticità emerse siano imprescindibili per assicurare un uso corretto e degli standard di sicurezza adeguati per la pista ciclabile in oggetto.

Invitiamo, inoltre, e anche per i futuri percorsi, i progettisti e l'amministrazione comunale a non fermarsi alle prescrizioni normative. Infatti, sebbene condizione necessaria, il rispetto delle normative non è sufficiente per la progettazione di percorsi ciclabili di qualità. Tale attività richiede, infatti, la necessità di garantire elevati standard nella facilità d'uso per gli utilizzatori.