



Associazione Culturale VIVILABICI
(aderente alla F.I.A.B., Federazione Italiana Amici della Bicicletta)
Via Giorgione, 4/A/21 – cap. 30027 – San Donà di Piave (VE)
Fax 0421 1880141- e-mail: associazione@vivilabici.it
Sito internet: www.vivilabici.it

Osservazioni sui percorsi ciclopedonali di S. Donà di Piave

Premessa

A nostro avviso, a San Donà di Piave, per molto tempo si sono realizzati nuovi spezzoni di piste ciclabili senza preoccuparsi di una loro messa in rete e talvolta senza raccordarli con le piste esistenti e senza dare priorità alla messa in sicurezza di queste.

Dobbiamo però riconoscere che, da circa un anno, alcune delle osservazioni e dei suggerimenti contenuti nei precedenti documenti consegnati all'ex-assessore Muzzupappa e all'attuale assessore Contarin, sono stati recepiti.

In attesa di un piano urbano del traffico (P.U.T.) che istituisca una serie di sensi unici e, dove necessario, delle zone a traffico limitato e/o con il limite massimo di velocità fissato a 30 km/h, ci permettiamo di ribadire la priorità di alcuni interventi finalizzati alla sistemazione, alla messa in sicurezza o al raccordo tra le piste esistenti.

Sempre più frequentemente riceviamo infatti segnalazioni sulla pericolosità di alcuni tratti che costringono il ciclista a contravvenire alle norme del codice stradale occupando la sede riservata al traffico motorizzato anche nei tratti in cui questa è affiancata da una pista.

Le osservazioni che seguono sono finalizzate a:

- individuare soluzioni per una messa in rete e/o per un completamento dei tratti di piste esistenti cercando di creare percorsi ciclabili o ciclopedonali che dalle periferie portino ai luoghi di aggregazione (parrocchie), di studio (scuole) e alle sedi di servizi importanti (stazione autobus, stazione ferroviaria, ospedali);
- segnalare punti della viabilità cittadina dove il rischio di incidenti per pedoni e ciclisti è oggettivamente alto.

1. Pista di via Nazario Sauro

La pista termina all'incrocio con via Ca Boldù, all'altezza del capitello, recentemente spostato verso la recinzione del parcheggio dell'Ospedale Civile.

Perché non si è pensato ad un suo prolungamento fino al sagrato della chiesa di S. Pio X ?

L'ultimo tratto di via Nazario Sauro (compreso tra le vie Ca' Boldù e Saretta) è il più pericoloso in quanto, con il parcheggio consentito da entrambi i lati, la sede stradale risulta ridotta e i ciclisti vengono spesso sfiorati dalle automobili e dagli autobus di linea che percorrono questa strada.

Una soluzione potrebbe essere quella di eliminare il parcheggio sul lato sinistro (verso Pio X) e far proseguire la pista fino all'attraversamento pedonale di via Saretta.

Con questo intervento si raccorderebbe la ciclopedonale di Via Nazario Sauro con quella che raggiunge il sagrato della Chiesa di S. Pio X provenendo dalle vie Carducci e Falesé.

2. Pista di via Carducci

Percorrendo la ciclabile di Via Carducci verso S. Pio X ci si accorge che questa si interrompe accanto alla Chiesa. A questo punto non è più possibile percorrere l'ultimo tratto di via Carducci e proseguire per via Nazario Sauro perché si dovrebbe pedalare contromano in quanto il senso unico va dall'incrocio con via Saretta verso la chiesa.

Ritenendo importante il fatto che il ciclista, che è spesso un giovane studente diretto alla Scuola Media R. Onor o agli istituti superiori, possa proseguire e pedalare poi sulla pista di via N. Sauro, l'unica soluzione rimane quella di far proseguire la pista sul sagrato della chiesa o, in alternativa, di consentire ai ciclisti il doppio senso di circolazione.

3. Pista di via Saretta

Segnaliamo i seguenti due problemi:

a) All'incrocio tra via Saretta e via Manzoni il ciclista che vuole proseguire diritto verso il 'villaggio del sole' non può farlo in sicurezza e non ha indicazioni chiare in tal senso.

b) Non ci risulta alcuna traccia di pista ciclabile nel tratto che va dall'ufficio postale all'incrocio con via Nazario Sauro: anche qui ci sono parcheggi su entrambi i lati e il ciclista è costretto a pedalare in mezzo alle auto proprio nel punto in cui la carreggiata si restringe.

E' possibile eliminare il parcheggio su uno dei due lati e mettere una segnaletica orizzontale che faccia proseguire la pista almeno fino alla Chiesa di S. Pio X ?

4. Via Girardi

Il ciclista che percorre la pista di via Manzoni e deve recarsi a:

- scuola elementare di via Verdi;
- scuola media Onor ;
- stazione ferroviaria;

se vuole rimanere sui percorsi ciclabili è costretto, una volta arrivato in via Ca' Boldù, a girare a sinistra percorrere la ciclabile 'blu' fino a via Nazario Sauro, percorrere la nuova ciclabile e proseguire poi lungo la pista di via Garibaldi (se deve raggiungere la stazione). E' abbastanza ovvio (e le osservazioni sul campo ce lo confermano) che il nostro ciclista non allungherà mai il percorso in questo modo. Giungendo da via Manzoni troverà naturale proseguire lungo via Girardi e via Giovanni XXIII, se deve raggiungere la media Onor, oppure via Girardi e via Verdi se deve andare alla stazione dei treni.

Via Girardi è quindi già percorsa, in entrambi i sensi, da molti ciclisti.

Perché l'Amministrazione Comunale non ha ancora realizzato, su questa via, quella pista che rappresenta il naturale proseguimento della 'pista blu' di via Ca Boldù e che troverebbe poi il suo naturale proseguimento nella 'pista blu' posta all'interno del parco Europa ?

Via Girardi è sufficientemente larga da consentire la realizzazione della pista completamente su suolo pubblico, senza quindi entrare in conflitto con la proprietà dell'azienda ASL.

Tra l'altro la zona antistante l'ingresso del Pronto Soccorso versa in uno stato di abbandono con auto parcheggiate di traverso e 'in discesa' verso la recinzione dell'ospedale per cui la costruzione della ciclabile realizzerebbe il duplice scopo di garantire la sicurezza di ciclisti e pedoni e di eliminare il degrado.

5. Pista di via Bortolazzi

Appreziamo il lavoro di sistemazione di questa pista con l'eliminazione, come da noi suggerito, dei cartelli posti al centro della ciclabile, però va eliminato il punto nero rappresentato dall'incrocio con via Molina. Il ciclista che percorre questo tratto e arriva al 'capolinea' (all'altezza del panificio) non può proseguire verso il centro se non attraversando la strada e portandosi sull'altro lato, percorrendo poi questa via nel punto in cui è più stretta.

In questo caso bisognerebbe a nostro avviso istituire un senso unico sia in via Bortolazzi (da via Eraclea all'incrocio con via Molina) sia in via Molina (dall'incrocio con via Bortolazzi fino a via Eraclea). Da valutare la possibilità del doppio senso di circolazione solo per le biciclette.

6. Via Battisti: la pista che ... non c'è.

Gli studenti che percorrono Viale Primavera e Via Bortolazzi (oppure Via Mazzini) per recarsi nella zona degli istituti scolastici (Viale Libertà, Via Perugia) devono obbligatoriamente percorrere almeno l'ultimo tratto di Via Battisti (da via Risorgimento a Corso Trentin): si tratta di centinaia di giovani che rischiano ogni giorno di essere travolti da auto, furgoni e autobus se vogliono rimanere nella corsia di destra. Per fortuna l'istinto di sopravvivenza suggerisce loro di percorrere il larghissimo marciapiedi posto sotto il porticato !

Quali alternative ci sono a questa 'trasgressione' ? A nostro avviso ce ne sono diverse:

- istituire un senso unico in modo da ricavare lo spazio per una pista ciclabile su uno dei due lati della strada;
- eliminare completamente la sosta su uno dei due lati della strada;

- consentire ai ciclisti di utilizzare una parte del marciapiedi, appositamente delimitata (come avviene in molte città del nord Europa).

7. Da Piazza Indipendenza a Città Studi

Gli interventi sulle vie Bortolazzi e Battisti (vedi punti 5 e 6) dovrebbero rientrare in un progetto più ampio finalizzato alla creazione di un percorso ciclabile che colleghi il quartiere San Giuseppe con il centro cittadino e quest'ultimo alla zona degli istituti scolastici.

Quindi bisogna pensare a:

- un attraversamento sicuro di via Eraclea;
- un transito sicuro lungo le vie 28 Aprile e Crispi.

Perché i numerosi studenti-ciclisti che già percorrono queste strade possano raggiungere, in sicurezza, la mèta di Citta Studi bisognerà costruire una pista ciclopedonale su uno dei lati di Viale Libertà e permettere il transito delle bici attraverso la piazzetta antistante il Liceo Scientifico Galilei (cosa attualmente vietata !). Questi interventi dovrebbero essere prioritari rispetto ad altri proprio in considerazione dell'elevato numero di ciclisti che quotidianamente percorrono queste strade.

8. Corso Silvio Trentin

Il tratto di Corso Silvio Trentin che va dal Ponte della Vittoria all'incrocio con via Battisti è molto pericoloso soprattutto per i ciclisti che, provenendo da Musile devono raggiungere il centro di S. Donà. In questo tratto infatti ci sono corsie così strette che le automobili passano a pochi centimetri dal ciclista. A nostro avviso due sono le possibili soluzioni al problema del transito in sicurezza dei ciclisti in questo breve tratto:

- riservare la corsia di destra (lato 'farmacia') alle biciclette (restringendone un po' la larghezza);
- istituire un senso unico in modo da poter tracciare una pista ciclabile con due sensi di marcia.

9. Via Dante

Nell'ottica di un collegamento tra le due stazioni, quella degli autobus e quella dei treni (anche in vista dell'introduzione di un servizio di bike sharing) e, più in generale, di un collegamento tra la popolosa frazione di Mussetta e il centro di S. Donà, via Dante diventa cruciale. Si tratta di una strada molto trafficata ma di larghezza tale da consentire la costruzione di una pista ciclabile su uno dei due lati. Questo intervento va sempre nella direzione del collegamento tra itinerari esistenti e del completamento dei percorsi (vedi nostra premessa).

10. Via Ferro

Molti cittadini ci hanno contattato per lamentare il fatto che l'istituzione del senso unico in Via Ferro impedisce ai ciclisti che provengono dalla ciclabile di Via Nazario Sauro di spostarsi in Via XIII Martiri e Piazza De Gasperi, cioè in zona sede di numerose attività commerciali e di importanti servizi.

Chiediamo quindi che sia data la possibilità ai ciclisti di percorrere questa via in entrambi i sensi, adottando una soluzione simile a quella già adottata per le non lontane vie Biancotto e Zanutto.

11. Via XIII Martiri

Dopo l'apertura del nuovo ponte sul Piave il traffico lungo questa strada è sicuramente diminuito grazie anche alla quasi totale eliminazione del traffico dei mezzi pesanti, tuttavia nelle ore di punta, coincidenti con gli orari di ingresso/uscita dalle scuole, il numero dei mezzi motorizzati rimane ancora elevato e il transito dei ciclisti non avviene certo in condizioni di sicurezza.

Pur riconoscendo che si tratta di un problema di difficile soluzione ci permettiamo di suggerire un migliore utilizzo di Via Marconi con la semplice delimitazione di una parte della carreggiata riservata a pedoni e ciclisti in modo da permettere a questi soggetti deboli di evitare almeno un tratto di via XIII Martiri consentendo loro da un lato di raggiungere la scuola R. Onor e dall'altro di proseguire fino all'isola pedonale di Corso S. Trentin.

12. Piste di via Unità d'Italia e via Vittorio Veneto

Dopo l'intervento in corrispondenza del sottopasso ferroviario si è provveduto a prolungare la pista di via Unità d'Italia oltre il palazzetto dello sport portandola fino all'incrocio con Via Centenario.

Entrambi gli interventi vanno nella direzione giusta che è quella della messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali, però, a nostro avviso si può fare di più. La pista deve proseguire fino alla grande rotonda di Mussetta per collegarsi all'asse ciclopedonale Noventa-Mussetta-S. Donà e, dopo il sottopasso, deve proseguire fino a Città Studi: per questo ultimo obiettivo sarebbe sufficiente costruire un tratto ciclopedonale di circa 200 metri lungo via Roma, dal sottopasso ferroviario fino all'incrocio con Via Perugia.

Riteniamo altresì utile completare la pista di Via Vittorio Veneto (della quale esiste solo un breve tratto) almeno fino all'incrocio con via Pertini (dove esiste già una ciclabile che porta in via Unità d'Italia) perché in tal modo si crea un percorso sicuro verso la Piscina e la zona degli impianti sportivi di Via Pertini.

13. Pista di via Calnova-Parco Fellini-Centro Piave

Appreziamo la soluzione adottata per la pista di Via Calnova all'altezza dell'incrocio con la sopraelevata della variante alla statale 14. La scelta di farla proseguire tra i piloni della sopraelevata fino all'ingresso del Parco Fellini è la soluzione migliore anche se l'attraversamento della strada proveniente dal centro commerciale (via Mario del Monaco) ha bisogno di essere meglio segnalato (magari con un semaforo lampeggiante) e adeguatamente illuminato.

Appreziamo anche il fatto che l'anello esterno del parco Fellini sia stato aperto al transito delle biciclette. In questo modo i ciclisti che dalla frazione di Fiorentina vogliono recarsi al centro commerciale 'Piave' possono percorrere la ciclabile di via Calnova, entrare nel Parco Fellini e, attraverso il ponte ciclopedonale posto sul canale Piveran, raggiungere la vasta area commerciale.

Per completare questo raccordo noi suggeriamo di far proseguire la ciclabile del Parco Fellini (che attualmente termina all'altezza del ponticello) fino a via Calvecchia, all'altezza della caserma dei Vigili del Fuoco. Qui il ripristino del semaforo a chiamata (recentemente riparato ma mai entrato in funzione) consentirebbe un attraversamento in sicurezza della statale 14 e un raccordo con la pista dell'ex-canale irriguo Piave che consente di arrivare a S. Pio X, raccordandosi quindi con le altre piste di cui ai precedenti punti 1-2-3.

Il tratto di pista lungo il canale Piveran (dal ponticello fino alla statale 14) verrebbe realizzato su terreno di proprietà del Consorzio di Bonifica 'Basso Piave' per cui, non richiedendo complesse trattative di esproprio di terreni privati, i tempi di realizzazione dovrebbero essere contenuti.

14. Pista dell'ex-canale irriguo Piave

Il punto in cui questa pista sterrata attraversa via Carrozzani è pericolosissimo !

Bisognerebbe forse mettere un semaforo a chiamata o trovare qualche altra soluzione.

Il tratto poi in cui questa ciclabile costeggia gli impianti sportivi della parrocchia S. Pio X è ridotto ad una strettoia che richiede una periodica pulizia da fronde di arbusti ed erbe infestanti che rendono ancora più angusto il passaggio.

15. Pista di Via Calvecchia

E' stata recentemente sistemata ma non è ancora del tutto sicura sia per la infelice scelta del guard rail (*) che la separa dalla sede stradale sia perché nulla ancora è stato fatto per eliminare il punto nero all'altezza di Via Carrozzani e per farla proseguire fino alla Chiesa di Calvecchia superando la bretella e la 'bretellina' della variante della statale 14 e del centro commerciale Piave.

La pista è sempre più frequentata da cittadini che si recano al centro commerciale ma, a nostro avviso, rimane ancora un percorso ad ostacoli con continue intersezioni con passi carrabili per lo più di imprese artigianali o commerciali che lo rendono oltremodo insicuro. Il primo ostacolo è rappresentato dalla casa colonica che 'invade' la pista all'altezza della rotonda di via Carrozzani. L'Assessore Contarin, nel convegno da noi organizzato a S. Donà il 29.11.06 aveva dato notizia del suo abbattimento "entro l'anno 2007". A febbraio 2009 constatiamo che l'edificio, sempre più

fatiscente, è ancora al suo posto e che l'aiuola spartitraffico che separa la ciclabile dalla statale si interrompe proprio in prossimità di esso.

Le priorità per questa pista sono le seguenti:

- realizzare al più presto il sottopasso per farla proseguire fino al centro della frazione di Calvecchia;
- farla proseguire in sicurezza lungo la rotonda di Via Barcis per raggiungere i nuovi insediamenti abitativi in Località Borgovecchio (attraverso le vie Carter e Grassi) e raccorderla con le piste delle vie Falesè, Carducci etc.;
- risolvere il problema all'altezza di via Carrozzani per consentire ai ciclisti di spostarsi dalla pista in questa via senza rischiare ogni volta la vita per attraversare la statale 14.

() Il guard-rail installato continua ad avere il suo lato tagliente rivolto verso l'interno della pista per cui uno sbandamento del mezzo, nei punti in cui il guard rail è a poche decine di centimetri dalla pista stessa, potrebbe portare il ciclista a strisciare gli arti inferiori contro questo tipo di 'protezione' provocando, in certi casi, lesioni gravissime.*

16. Attraversamento di via Calnova per pedoni e ciclisti.

Invitiamo a riflettere su questi dati di fatto:

- Il pedone che, provenendo da via Giorgione desidera, ad esempio, raggiungere l'area commerciale del supermercato 'Cadoro' non può usufruire di nessun attraversamento protetto all'incrocio tra via Giorgione e via Calnova.
- Il ciclista che proviene, ad esempio, dal centro commerciale 'Piave', seguendo la ciclabile (in gran parte sistemata), quando arriva all'incrocio con via Giorgione si trova nella assoluta impossibilità di proseguire su questa strada (attraversando poi via Calnova).
- Gli utenti e gli operatori del Centro Occupazionale Diurno (CEOD) non hanno nessun passaggio pedonale (eventualmente protetto da un semaforo a chiamata) per raggiungere il centro commerciale Heliantus, luogo in cui vengono svolte attività chiamate 'percorsi di autosufficienza', dedicate ai 44 giovani che attualmente frequentano il CEOD.

E' vero che Via Calnova è una strada di competenza provinciale ma, il tratto di cui si parla, attraversa una zona semicentrale ad alta densità abitativa per cui l'Amministrazione Comunale dovrebbe insistere per la risoluzione di questi problemi che mettono a repentaglio la sicurezza di tante persone.

17. Pista di via Tabina.

Il completamento della pista mediante il superamento della bretella e il raccordo con la ciclabile di via Trezza è nella sua fase conclusiva ed è da noi apprezzato.

Noi suggeriamo anche di prolungare la pista di via Tabina oltre il centro della frazione di Isiata fino al ponte sul canale Ramo (poco più di 1 km). Ciò consentirebbe di raggiungere due obiettivi:

- a) mettere in sicurezza il tratto mancante di quel percorso cicloturistico che dal centro di S. Donà porta alla frazione di Isiata e da questa, attraverso via Tiepolo, alla frazione di Cittanova con la sua bella e storica idrovora.
- b) aprire la possibilità di un collegamento ciclabile sicuro tra le frazioni di Isiata e Palazzetto attraverso via Bernini (il cui inizio è proprio all'altezza del ponte sul canale Ramo) e via Macchine.

Il Presidente dell'Associazione Culturale VIVILABICI
(prof. Gianni Murer)

San Donà di Piave, 19 febbraio 2009