



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



Al Sindaco del
Comune di San Donà di Piave

San Donà di Piave, 9 luglio 2010

Oggetto: osservazioni al P.G.T.U.

Il P.G.T.U, per gli obiettivi che si prefigge sembra rispondere alle esigenze del piano di riordino di tutta la viabilità del centro urbano della città di San Donà di Piave.

Anche le strategie generali da adottare per il raggiungimento degli obiettivi del Piano:

- introduzione di nuove aree pedonali;
- allestimento di itinerari ciclabili;
- adozione di zone a traffico limitato e/o zone nelle quali il limite di velocità è fissato a 30 km/h;
- introduzione di sensi unici

sono in gran parte condivisibili.

Le tre fasi di attuazione del piano (breve termine, medio termine e lungo termine) ci fanno invece pensare che il raggiungimento dell'obiettivo per noi prioritario riguardante la sicurezza delle utenze deboli rappresentate da pedoni e ciclisti, per il quale ci battiamo dal settembre 2002, anno della fondazione di Vivilabici, non si possa raggiungere in tempi brevi. Inoltre i costi economici per attuare tutti i provvedimenti elencati nel capitolo 3 (punti 3.2.1. e 3.2.2.) della relazione descrittiva, risulteranno, probabilmente, estremamente rilevanti.

A tal proposito basti pensare ai costi necessari per:

- realizzare le nuove piste ciclabili previste dal P.G.T.U. nel centro cittadino;
- adeguare le piste esistenti;
- collegare tutte le piste tra loro.

Proponiamo quindi una soluzione che a prima vista potrebbe sembrare utopistica ma, se ben valutata, potrebbe avvicinare San Donà di Piave ad altre città europee dove il problema del contenimento del traffico veicolare nelle zone centrali è stato risolto; dove il livello degli inquinanti presenti nell'aria è diminuito e dove i centri urbani sono spesso diventati centri commerciali pedonali e luoghi di servizi per i cittadini.

La nostra 'utopia' prevede una **ZTL allargata**, una specie di rettangolo il cui lato lungo misura poco più di 1 km e quello corto circa 500 metri (vedi mappa allegata).

Rettangolo (che potrebbe essere allargato o ristretto) nel quale il traffico motorizzato sia consentito solo agli addetti alla sicurezza e al soccorso, ai trasporti pubblici, ai residenti muniti di autorizzazione e, solo in determinate fasce orarie, ai mezzi utilizzati per il carico/scarico delle merci.

Ovviamente l'introduzione di questa ZTL allargata (nella quale il limite di velocità è di 30 km/h !) richiederà il potenziamento del servizio di trasporto pubblico, la creazione o meglio l'individuazione di parcheggi scambiatori e ogni altro provvedimento il cui scopo sia quello di allontanare il più possibile il traffico motorizzato dal centro cittadino.

In questa ZTL allargata non sarà più necessario costruire nuove piste ciclabili o ciclopedonali in quanto la riduzione del limite di velocità aumenta di per sé la sicurezza di pedoni e ciclisti.

Le risorse economiche risparmiate potranno essere dirottate su interventi nell'area esterna alla ZTL allargata:

- individuazione di due direttrici che allontanino dal centro cittadino il traffico di attraversamento lungo la direttrice Venezia-Trieste e verso Noventa;
- realizzazione di percorsi ciclabili che dalle frazioni o dalla periferia della città raggiungano la ZTL allargata;
- potenziamento dei servizi di trasporto pubblico quali minibus e taxi;
- realizzazione di parcheggi scambiatori;
- realizzazione di parcheggi (protetti !) per biciclette;
- incentivazione e miglioramento del servizio di bike-sharing.

La nostra 'utopia' può sembrare al momento inattuabile ma, considerato che il P.G.T.U. dovrà essere aggiornato ogni due anni, può essere un obiettivo da riconsiderare.

In merito ai provvedimenti contenuti nel P.G.T.U. recentemente approvato dalla Giunta Comunale e riguardanti soprattutto pedoni e ciclisti avanziamo le seguenti osservazioni:

Area urbana.

1. E' opportuno consentire il doppio senso di marcia ai ciclisti, su corsia riservata e delimitata da strisce gialle su un lato della strada, nei casi in cui la strada a senso unico abbia una larghezza sufficiente. Qualora la larghezza sia insufficiente si dovrà (ove possibile) individuare lo spazio necessario alla realizzazione di una pista ciclabile eliminando la possibilità di parcheggio su entrambi i lati della strada. Questo tipo di provvedimento a nostro avviso è adottabile, ad esempio, nelle vie: Zane, Ferro, Don Bosco, Ciceri, Bonifica, Risorgimento e Girardi. A proposito di quest'ultima segnaliamo la pericolosità della soluzione presente nel P.G.T.U. nella quale si prevede che il percorso ciclabile di Via Ca' Boldù continui all'interno del parco dell'ospedale, proprio a ridosso della nuova piattaforma per l'elisoccorso !

2. E' utile realizzare un percorso ciclabile da Città Studi lungo via Milano, Via Asiago, tratto terminale di Via Sabbioni fino alla stazione ferroviaria (in tal modo si metterebbero in comunicazione le due stazioni di Bike Sharing presenti alle estremità di questo itinerario).

3. La proposta di aiuola spartitraffico lungo Via XIII Martiri ci trova assolutamente in disaccordo perché ogni volta che il traffico automobilistico viene incanalato in corsie strette ma prive di ostacoli la velocità dei mezzi motorizzati inevitabilmente aumenta e, di conseguenza, diminuisce la sicurezza di pedoni e ciclisti.

Quindi esprimiamo un NO categorico all'aiuola prevista in Via XIII Martiri e suggeriamo invece di rialzare il livello stradale in corrispondenza degli incroci e degli attraversamenti pedonali pericolosi adottando una soluzione simile a quella adottata dal vicino comune di Musile nella centrale Via XXIX Aprile.

4. Un percorso interessante anche dal punto di vista ambientale potrebbe essere il seguente: partendo dalla caserma dei Vigili del Fuoco si segue con una ciclabile il canale Piveran fino a collegarsi con la viabilità interna del Parco Fellini ed il ponticello esistente che conduce alla nuova area commerciale. Questo breve collegamento potrebbe rappresentare una piacevole variante della ciclabile di Via Calvecchia verso il Centro Commerciale ed un naturale accesso al Parco Fellini per chi proviene dall'area verde urbana rappresentata dal parco di via Zanin- via Tiepolo-parco Delle Rose- Canale Irriguo Piave-etc...

Collegamenti ciclabili tra il centro di S. Donà e le frazioni e/o i comuni limitrofi.

Le indicazioni del P.G.T.U. per questo tipo di collegamenti sono carenti e/o assenti. Anche quando sono state prese in considerazione le soluzioni adottate risultano spesso valide per gli automobilisti ma sono assolutamente sconsigliabili, in quanto pericolose, per i ciclisti.

Di seguito alcune nostre osservazioni:

1. Il collegamento ciclabile proposto dal P.T.G.U. tra S. Donà e Ceggia non considera la viabilità ciclabile già esistente. Infatti esiste un collegamento ciclabile tra S. Donà e Fiorentina (interrotto da più di due anni all'altezza dell'incrocio tra la nuova bretella e Via Calnova !). Questa pista poi prosegue lungo Via della Fornace fino al ponte sul canale Grassaga ed è in fase di completamento fino al centro di Fossà. Senza bisogno di costruire altri tratti di pista questo percorso ciclabile potrebbe continuare lungo Via Casenove fino ad arrivare a ridosso della zona artigianale del Comune di Ceggia: qui si renderebbe necessario un intervento (da concordare con l'amministrazione di Ceggia) di 200-300 metri di pista per immettersi sulla ciclabile (già esistente) che dalla zona artigianale porta al centro di Ceggia.

Una variante più turistica di questo collegamento potrebbe essere questa: attraversato il ponte sul canale Grassaga (che congiunge Via della Fornace con Via Fossà) si prosegue sull'argine sinistro del canale (e qui si rende necessaria una sistemazione della sommità arginale) fino all'altezza di Via Altinia. Quest'ultima strada, a bassa intensità di traffico motorizzato, conduce al centro di Ceggia.

2. Per la frazione di Grassaga non è stato ipotizzato alcun percorso cicloturistico che la colleghi al centro di S. Donà. Un'idea sulla quale lavorare potrebbe essere questa: utilizzare la viabilità esistente (sottopasso ferroviario, Via del Perer, Via Monte Olimpo, Via Mussetta di Sopra) fino alla fine di Via delle Statue in modo da arrivare a ridosso della rotonda posta all'intersezione con la bretella nord. Da qui o si individua un percorso alternativo oppure, ove possibile, si allarga la sede stradale per ricavare una pista ciclabile che conduce al centro di Grassaga.

3. Per raggiungere Eraclea Mare partendo dal centro di S. Donà è senza dubbio più interessante e più sicuro utilizzare il percorso da noi chiamato 'della Grande Bonifica' che abbiamo recentemente tabellato grazie al contributo dei comuni di S. Donà ed Eraclea.

In sintesi: dal Museo della Bonifica si utilizza la ciclabile che, con qualche interruzione, porta al centro di Isiata; da qui si prosegue fino a Ponte Ramo; poi Via Bernini, Via Coda di Gatto, Paluda, etc. fino al centro di Eraclea; dal capoluogo si segue la strada sull'argine sinistro del Piave fino ad arrivare a Revedoli. Da Revedoli proseguendo verso sinistra si arriva alla spiaggia di Eraclea Mare mentre girando a destra si raggiunge Cortellazzo e la spiaggia di Jesolo.

4. Da S. Donà a Chiesanuova o Passarella.

Bisognerebbe realizzare un tratto di ciclabile dal centro di Musile (Farmacia Pilla) fino a località Intestadura (porte del 'Tajo'). Questo tratto dovrebbe essere realizzato, come previsto dal piano del traffico di Musile, sulla sommità dell'argine di rinforzo rispetto al piano di campagna e in posizione intermedia tra la sommità arginale superiore ed il piano di campagna stesso. In corrispondenza della trattoria 'Al Tajo' si potrebbe realizzare una passerella ciclopedonale che consenta di attraversare la Piave Vecchia e di proseguire fino a Via D'Andrea che è, di fatto, una pista ciclabile. Alla fine di via D'Andrea è possibile utilizzare la viabilità esistente e proseguire per Passarella oppure, attraverso Via Taglio del Re e Via Bosco Chiesanuova giungere al centro dell'omonima frazione.

5. Per raggiungere Cittanova oltre al percorso Fiorentina-Via della Fornace-via Levorin-argine destro del canale Brian che richiede comunque un attraversamento di proprietà privata ci sarebbe la possibilità di raggiungere questa frazione utilizzando la ciclabile fino ad Isiata, proseguendo poi per Via Tiepolo fino ad arrivare a Cittanova. Perché questa alternativa sia più sicura bisognerebbe prolungare la ciclabile dal centro di Isiata fino a Ponte Ramo (circa 1300 metri).

6. Il progetto di collegamento ciclabile: Via Chiesanuova-Passarella-Santa Maria di Piave (comprendente il tratto finale di Via Francescana) è interessante ma abbastanza utopistico soprattutto nella parte sud in quanto semplicemente disegnato sulla carta senza tener conto delle proprietà private interessate.

7. La proposta di collegamento ciclabile permanente con Fossalta che prevede l'utilizzo del sentiero B.I.M. dal Cinema Cristallo a Ca' Memo e, da qui, attraverso il ponte di barche fino al centro di Fossalta appare poco convincente in quanto più adatta al ciclista sportivo che al cicloturista o al cittadino che ha solo bisogno di un percorso ciclabile sicuro per spostarsi tra S. Donà e Fossalta.

Noi suggeriamo questa alternativa: Mussetta di Sopra (utilizzando la ciclabile esistente che avrebbe bisogno di essere messa in sicurezza), Via Iutificio, Via Ca' Memo (ciclabile già esistente) etc.

8. Un collegamento ciclabile S. Donà-Noventa potrebbe essere questo: sottopasso ferroviario-via del Perer-via Monte Olimpo-Via Mussetta di Sopra (qui bisognerebbe riuscire ad affiancare alla sede stradale una corsia ciclabile)-via Gondulmera-Via Libertà-Via Guaiane.

9. Per collegare S. Donà con Palazzetto ed Eraclea bisognerebbe considerare la possibilità di ricavare una pista ciclabile collocata nel medio argine tra la sommità dell'argine (dov'è situata la strada provinciale) e il piede dell'argine posto sul piano campagna.

Fiduciosi nell'accoglimento, anche parziale, di qualcuna delle nostre proposte, rinnoviamo l'offerta di collaborazione almeno per quanto riguarda il problema della ciclabilità urbana ed extraurbana del territorio sandonatese.

Distinti saluti.

per il Consiglio Direttivo di Vivilabici
il presidente (Gianni Murer)

