

Via San Marco e le cattedrali nel deserto

Quando il ciclista rispettoso va “per legge” in contromano (e senza protezioni)

Scheda redatta all'interno della campagna “Adotta una ciclabile”

Il ViceSindaco Ivo Rossi, dopo le sagome di *Mi piace Morto la Bici*, annuncia a mezzo stampa che la sistemazione della ciclabile di **via San Marco** sarà una priorità. Alla buon ora, vigileremo sul suo operato, visto che già **nel 2005**, con 11.000 firme, Legambiente ha segnalato questo come **uno degli interventi prioritari** per garantire la sicurezza dei ciclisti in città, e nel 2008 (9.000 firme a sostegno) lo indicavamo come uno dei 5 punti di massimo pericolo in città..

Il motivo? Semplicissimo quanto **allarmante**: chi vuole andare in bici da e per Ponte di Brenta seguendo le ciclabili si trova a percorre **centinaia di metri in contromano** protetto solo da una striscia disegnata per terra. Non parliamo di ciclisti indisciplinati, ma di quelli che seguono le indicazioni messe lì per loro.



tavola del **BicimasterPlan**: Quartiere 3, in rosso i tratti mancanti da realizzare (proposta del 2010)

Ivo Rossi lo sa benissimo, infatti già nel tanto citato BiciMaster Plan del 2010 le allegate carte di progetto evidenziano tutte queste pericolosissime interruzioni. Ma in tutti questi anni **nulla è stato fatto**. Rimangono le due cattedrali nel deserto: il sottopasso al Ponte Darwin (scelta molto discutibile dal punto di vista della sicurezza sociale) e la passerella sull'autostrada. Il resto sono **tratti monchi, mancata segnaletica e percorsi ufficiali in contromano**.

Sulla strada, per verificare

Siamo andati a ri-verificare la situazione dopo 4 anni. Purtroppo è rimasta angosciante. **In un tragitto** (segnalato come in gran parte attrezzato dal Comune nel BiciMasterPlan) di 4,3 km, che diventano **3,3 km** considerando che l'ultimo km dopo via Ippodromo verso Ponte di Brenta non ha nulla a favore delle bici, abbiamo contato **15 situazioni di disagio o gravissimo pericolo per i ciclisti**.



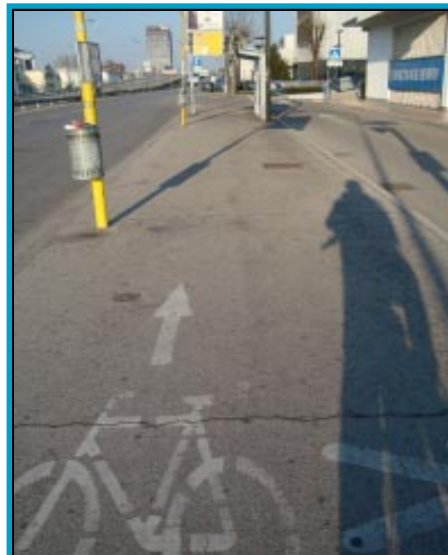
Si parte dalla Stanga e sotto un bel cartello di pista ciclabile iniziamo un tragitto

La promiscuità fatta pista

Il percorso nel primo tratto (quello in corrispondenza dei centri commerciali) è promiscuo sul marciapiedi, in condivisione con i pedoni ma soprattutto con le **fermate degli autobus** (se ne devono attraversare - letteralmente - due).



La pista passa in corrispondenza di due fermate: la prima davanti al Giotto, la seconda da Decathol



Pista libera, parcheggio selvaggio

A Padova problemi dovuti ad **auto parcheggiate dentro le piste ciclabili non mancano mai**. Non si smentisce la pista di via San Marco lungo la quale, non essendoci protezioni come gli archetti, le macchine *si prendono i loro spazi*, costringendo le bici ad improvvise discese nella corsia delle auto. Colpa della maleducazione degli automobilisti? Senz'altro, ma la predisposizione di adeguate protezioni risolverebbe il problema.

Qui siamo davanti al negozio di moda Pellizzari



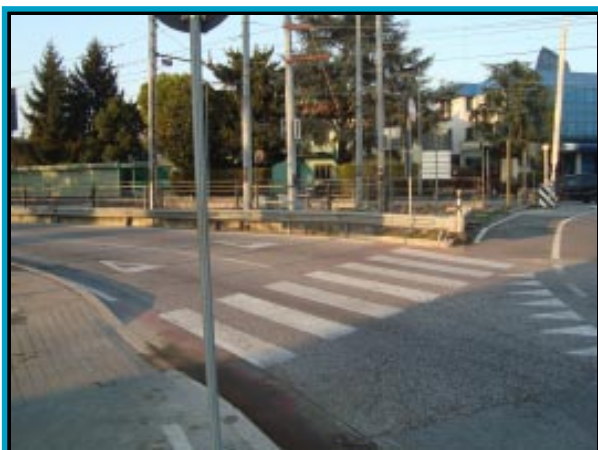
Si cambia lato, ma zero segnaletica

Arrivati all'incrocio con viale dell'Elettronica, si deve svoltare a sinistra, passare sotto il cavalcavia Venezia e raggiungere l'altro lato della strada. Che questo sia il percorso verso Ponte di Brenta **nessun segnale** (ma se si sbaglia qui, son dolori). Anche se nel *BiciMasterPlan*, realizzato con la consulenza dell'Ufficio Bici e degli Amici della Bicicletta di Padova, si sottolinea l'importanza della segnaletica. Dunque **si attraversa via San Marco**, strada a doppia corsia, senza dossi o piastre di rallentamento per le auto in transito e senza una illuminazione specifica.



Incrocio a raso, in rotatoria con lo sguardo rivolto altrove

Siamo sul lato ovest di via San Marco, ora dobbiamo affrontare il doppio **attraversamento a raso di via Friburgo**. Il primo è pericoloso perché le **auto arrivano a forte velocità** e, dovendo affrontare l'ingresso in rotatoria, **gli automobilisti sono attenti alle auto** che provengono dalla loro sinistra. Ma le bici arrivano da destra e non ci sono dossi, nè piastre di rallentamento nè illuminazione specifica (quella appesa sopra il centro della strada). In via Plebiscito, a 50 m dall'incrocio, mancano cartelli che avvisino le auto dell'attraversamento ciclopedonale. Si vede solo quello del treno.

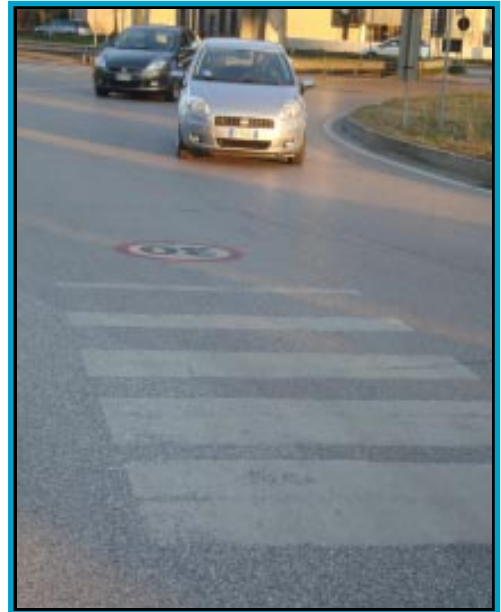


Qui la piastra c'è, ma poco rialzata e dei quadrotti

Per attraversare al seconda carreggiata e raggiungere il marciapiedi/pista c'è da incunarsi nella strettoia del passaggio a livello; si transita su una **piastra lievemente rialzata** (l'unica presente nei 4,3 km di tragitto), i **quadrotti** gialli danno la precedenza alle bici (ma tanto nessuno lo sa). Le auto in transito, che con una semicurva stanno imboccando via Plebiscito direzione *cavalcavia Grassi*, dovrebbero rallentare in virtù di **uno sbiadito "30" disegnato a terra**. Anche qui nessun dosso e nessuna illuminazione. Sarà la costante – in negativo – di tutti gli incroci/intersezioni fino a Ponte di Brenta, tutti pericolosissimi.



basta un **sesegnale**
per terra per far
rallentare le auto?
meglio un **dosso** o
una **piastra** veramente
rialzata!



300 metri, tre ostacoli

Subito dopo, proseguendo sul marciapiedi, la pista (regolarmente segnata a terra) **"passa attraverso" la pensilina** – e i passeggeri - della fermata dell'autobus, deve **scavalcare per ben due volte le transenne** dell'ingresso delle officine della Polizia di Stato e, **superate le auto dei clienti** dell'hotel B4 che spesso sostano sulla pista, visto che non ci sono paletti divisorii, si arriva all'attraversamento di quattro corsie.



Manca la piastra rialzata; tranquilli, le strisce sono sbiadite

Quello di **via Luigi Einaudi** è il secondo **attraversamento pericoloso**. Anche qui strisce pedonali e *quadrotti* sbiaditi, nessun dosso o piastra rialzata per rallentare le auto che provengono o vanno in tangenziale, né illuminazione dedicata. Nei 50 metri prima dell'incrocio le auto non sono avvisate dell'intersezione con la ciclabile che, in virtù dei *quadrotti* segnati a terra, in questo punto gode della precedenza.

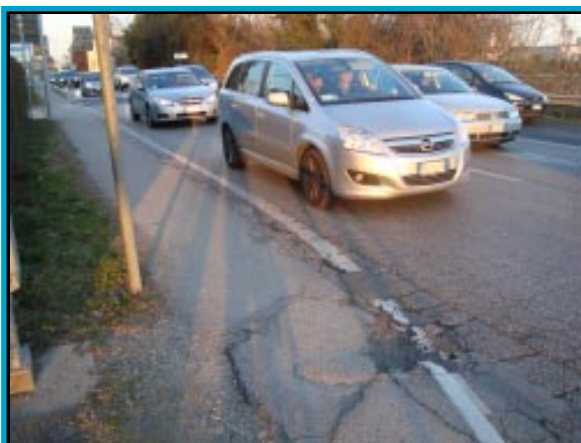


Si fermerà o non si fermerà? questo è il problema!

Avvisati delle scelte commerciali; e della presenza di una pista ciclabile?

Il capolavoro: 210 m in contromano, protetti da una striscia

Ecco il vero **capolavoro del pericolo**: un tratto di **210 metri**, dall'angolo con via Ponticello fino al park del PalaFabris, **da percorrere in contromano**, largo sì e no 70-80 cm, con una sola striscia disegnata a terra a fare da protezione dal flusso di auto che corrono (e quanto corrono) lungo via San Marco.



Andando contromano, occhio alla deviazione (oltre che alle auto)

Subito dopo la strada per l'ingresso al Palasport, un minuscolo cartello stradale (sicuramente non conforme a quanto la FIAB nazionale propone da anni in tutt'Italia, chissà se la sezione locale lo sa e ha chiesto di cambiarlo) invita ad imboccare una stradina di campagna, **via Massimo D'Azeglio**.



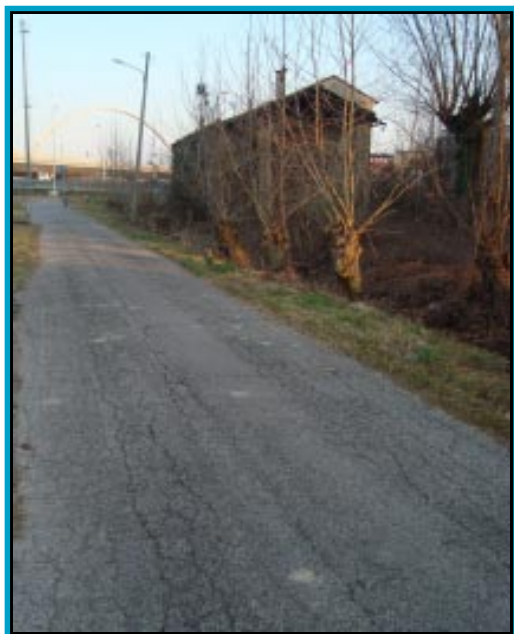
vicino al semaforo, quel cartello, così piccolo, così importante

Deviazione romantica, fra buio e case diroccate

Lasciato il PalaFabris alle spalle, inizia una deviazione, sicuramente romantica, **in mezzo ai campi**, su un fondo stradale malconcio, qualche casa isolata e **pochissimi pali della luce**. Non è breve, sono oltre 400 metri che terminano con una doppia sorpresa: la *casa delle finestre* che ridono e il sottopasso al Darwin.



Immedesimiamoci in una giovane studentessa che in un tardo pomeriggio invernale vuole raggiungere casa a Ponte di Brenta e ci vengono i brividi sulla schiena, quelli che si hanno a **passare a fianco ad una casa diroccata** in una sera di nebbia quando si spera che a farti compagnia ci siano solo gli arbusti.



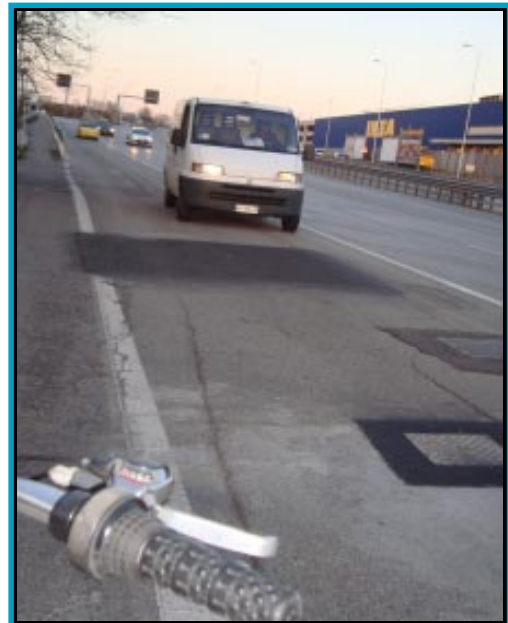
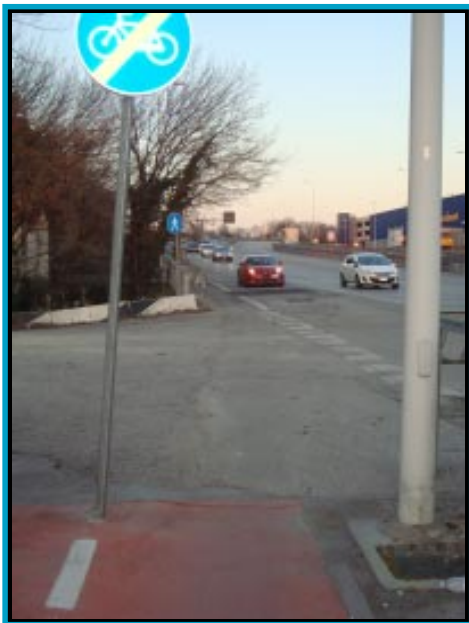
La pista buia e le luci in lontananza

Dopo che si è passati sotto il ponte Darwin, per ritornare su via San Marco ci sono da percorrere **altri 100 metri** su una splendida pista. Ma lungo la quale **manca l'illuminazione**. Di luci in lontananza se ne vedono in abbondanza, sono quelle lungo la strada che transita davanti ai grandi magazzini della zona.



Unica possibilità: andare contromano, per non perdere l'abitudine

Siamo rientrati su via San Marco. La pista finisce e non lascia alcuna scelta.. Abbiamo **altri 60 metri da percorrere in contromano non protetti se non da una riga bianca dipinta a terra** all'altezza di Villa Italia. Poi per arrivare al colmo del cavalcavia la pista finalmente viene protetta dagli archetti in ferro. Perché non siano posizionati lungo tutto il tragitto rimane un mistero.



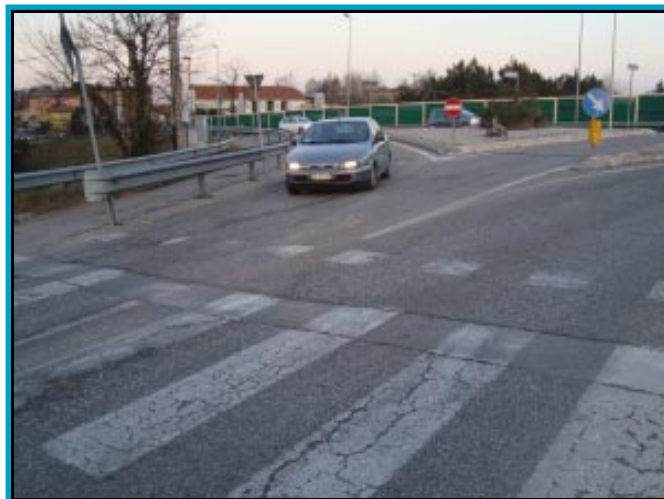
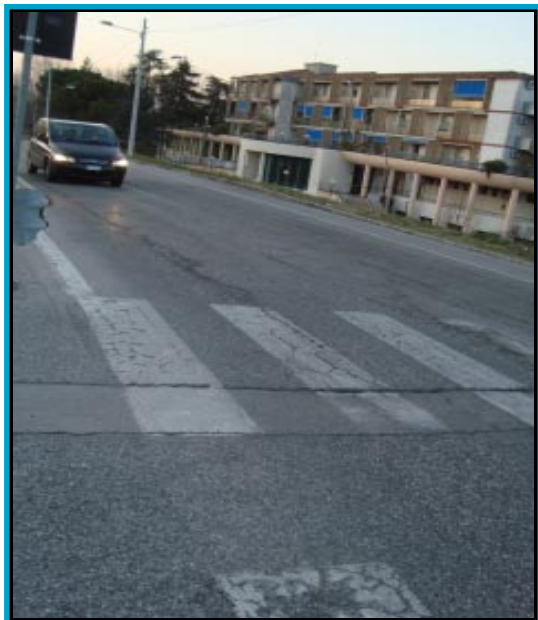
Evviva c'è la piastra (ma è rasoterra !?!)

Stiamo per imboccare la passerella sull'autostrada, ma prima e dopo questo pregevole manufatto ci attendono altri due **incroci pericolosi**. Il primo è per **attraversare la rampa** di innesto con via San Marco (via Sergio Fraccalanza) usata dalle auto che escono dai supermarket della zona. Scarsa illuminazione, *quadrotti* disegnati a terra ma nessun segnale che avvisi le auto del passaggio di bici che godono di precedenza. Insieme alla cosa più strana: è stata realizzata una **piastra, ma è rasoterra**, per cui perde qualsiasi capacità di ridurre la velocità delle auto in transito.



Macchine da tre direzioni differenti: così il ciclista tiene svegli i riflessi

Passata la splendida passerella sull'autostrada ci attende l'**incrocio a raso con via dell'Ippodromo**. Anche qui strisce che definire sbiadite gli si fa un complimento, nessun dosso rallentatore e niente luce dedicata all'attraversamento. Ci sarebbero i quadrotti (se si riuscissero a vedere) ma nessun cartello avvisa le auto in arrivo che le bici godono della precedenza. A complicare la situazione un fatto inusuale: **le macchine arrivano da tre direzioni differenti**, così che i ciclisti possano aguzzare la vista e tenere allenati i riflessi.

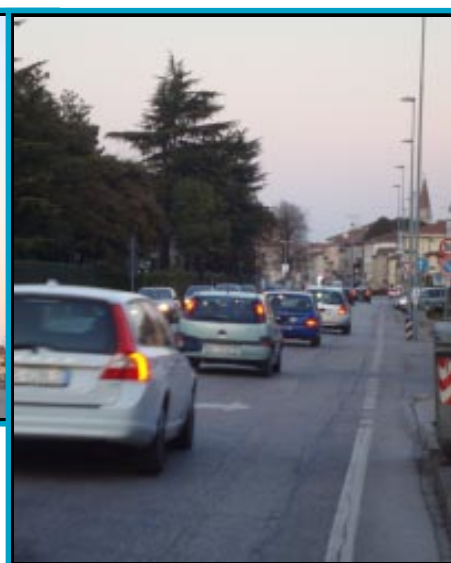
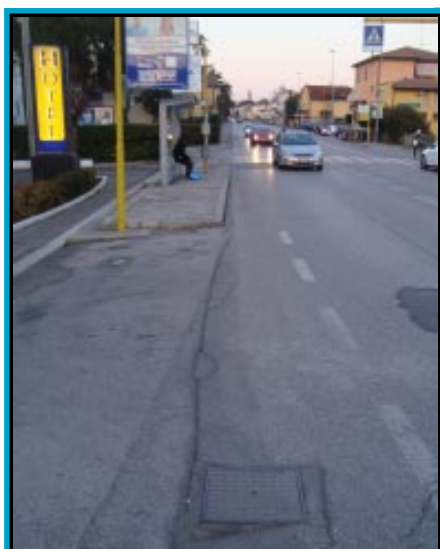


Le auto si immettono guardando a sinistra; un ulteriore pericolo per le bici che passano di fronte

Finisce la pista, ma ... manca ancora 1 km a Ponte di Brenta

Stiamo finalmente entrando in Ponte di Brenta ed ecco l'ultima, duplice, beffa: una **fermata dell'autobus in pista ciclabile** (da attraversare compresi gli ignari passeggeri in attesa) e 20 metri dopo l'avviso che la pista è finita, all'angolo con via Calore.

Poco male, ci attende **ancora un 1 km** per arrivare alla sede del quartiere **in una strada a 4 corsie e nessuna protezione**. Ma con tante auto in transito.



Il rilevamento è stato effettuato sabato 10 marzo 2012.

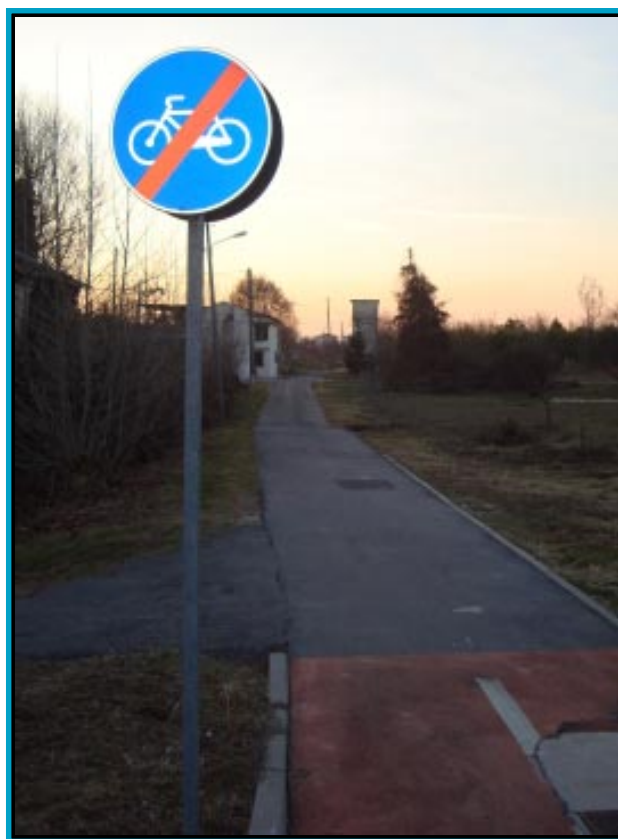
Tutte le foto sono scaricabili da Picasa Web Album - Legambiente Padova

APPENDICE - Tornando da Ponte di Brenta verso Padova

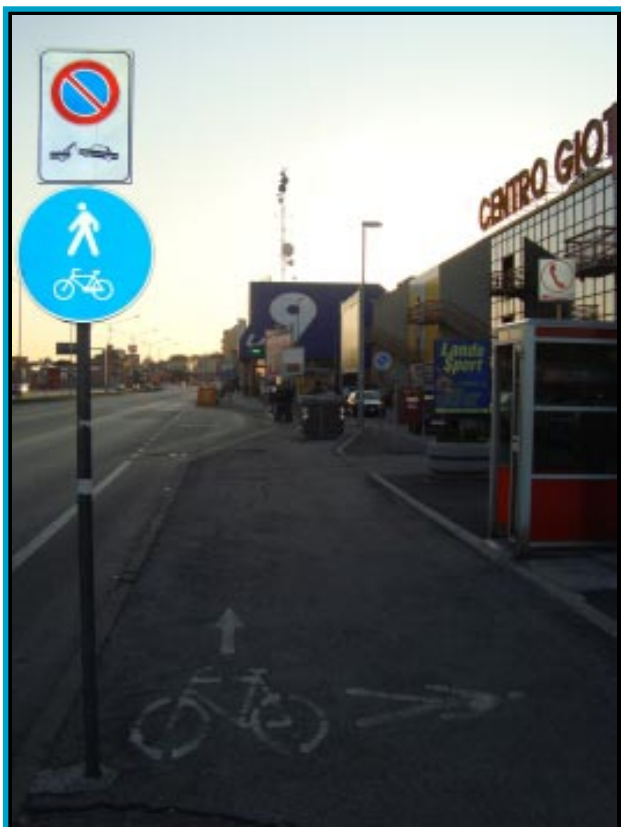
Quel pomeriggio stesso, all'imbrunire, andando verso Padova si possono meglio apprezzare alcune segnalazioni già fatte in precedenza o scoprire nuove chicche. Sempre a favore della sicurezza del ciclista.



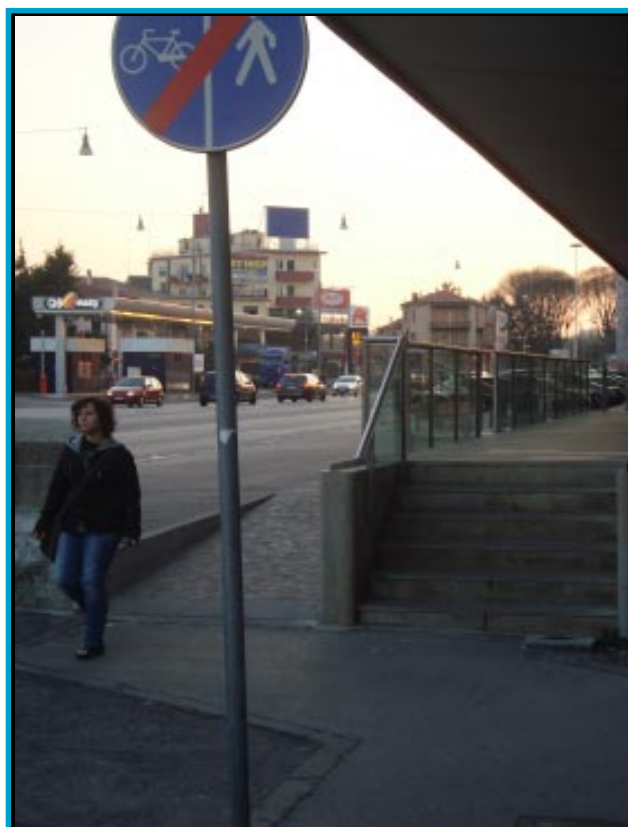
via dell'Ippodromo: cadrà o non cadrà; e con sta luce si vedono le strisce?



deviazione romantica: al crepuscolo meglio si apprezza il senso di solitudine che si può provare



la sconfitta dell'impenetrabilità dei corpi davanti al Giotto: ci riescono bici, cassonetto e fermata bus



150 metri dalla Stanga: tutto finisce. La scelta è fra una scala o una rampa che portano in un negozio