



LEGAMBIENTE

Alla cortese attenzione di

Andrea Micalizzi, Assessore ai Lavori Pubblici – Comune di Padova
Arturo Lorenzoni, Assessore alla Mobilità – Comune di Padova

e p.c.

Capo Settore Lavori Pubblici ed Infrastrutture – Comune di Padova
Capo Settore Mobilità – Comune di Padova

Oggetto: rotatorie pericolose per le biciclette e pedoni.
Richiesta di intervento per metterle in sicurezza

Egregi assessori,

Padova vanta una **tradizione decennale** di progettazione e costruzione di **rotatorie**, realizzate in moltissimi gli incroci lungo le principali arterie, la circonvallazione delle Mura veneziane e in molte altre strade.

Negli anni passati sono state pensate utilizzando, quasi sempre, i principi della moderazione del traffico.

Cioè, oltre a verificarne dimensioni, flussi e raggi di curvatura per garantire la **fluidità del traffico veicolare**, contemporaneamente veniva posta attenzione alla **sicurezza delle categorie deboli** della strada: **i pedoni e i ciclisti**.

Purtroppo questa tradizionale di attenzione da alcuni anni **si è interrotta**.

Nelle pagine successive prendiamo in esame alcune delle rotatorie più recenti, rispetto alle quali individuiamo dei problemi e **vi chiediamo di intervenire** per rimediare gli errori commessi negli anni passati o in questi mesi.

Tale richiesta di intervento si pone a pieno titolo nel contributo sugli standard di qualità che Legambiente Padova ha proposto in seno al tavolo intersettoriale costituito dal Vice Sindaco Arturo Lorenzoni sul tema della BiciPolitana.

Certi della attenzione che vorrete riservare a quanto qui sollevato come problema, porgiamo distinti saluti

Per Legambiente Padova
Andrea Nicoletto Rossi, partecipante al Tavolo BiciPolitana

rotatoria di via Buonarroti-Guicciardini-Vianello



Primo esempio di pessima realizzazione è il **semifagiolo di via Buonarroti** all'incrocio con via **Guicciardini** e Vianello all'Arcella in zona San Bellino.

Qui è stata realizzata una rotatoria molto **pericolosa** per i ciclisti, **senza alcun attraversamento** previsto per le due ruote che devono percorrerla insieme alle auto. E' **assente qualsiasi segnaletica orizzontale**, nulla di ciò che è previsto dai manuali costruttivi

fatti propri dal Comune con il **Bici Master Plan del 2009**.

Sconcertante la **cancellazione**, tentata a colpi di bitume e **riuscita male**, della segnaletica del **primo tratto di ciclabile** in via Guicciardini. Conseguenza: **i ciclisti** che arrivano dalla ciclabile fino in rotatoria improvvisamente si trovano **in contromano**.



Ed infatti in molti, giunti alla rotatoria tramite pista ciclabile bidirezionale di via Guicciardini, proseguono sullo stretto marciapiedi, soprattutto i più anziani, poiché solo così si sentono sicuri.

Interventi richiesti:

- considerando la tipologia del traffico siamo propensi a chiedere di realizzare **attraversamenti rialzati, con apposita segnaletica di precedenza per pedoni e biciclette (sia orizzontale che verticale) in corrispondenza di ciascuno degli attraversamenti della rotatoria.**

In particolare, la recente inaugurazione della ciclabile che inizia in via Antonio da Murano, prosegue lungo via Zize fino a via Ansuino da Forlì, richiede un attraversamento sicuro di collegamento fra via da Murano e via Guicciardini, sfruttando l'area attualmente adibita a parcheggio.

- se invece i dati del traffico veicolare indicassero che questa rotatoria è percorsa da un numero di veicoli basso, allora si deve procedere con la **realizzazione della opportuna segnaletica orizzontale e verticale dentro il sedime stesso della rotatoria**, come previsto nelle rotatorie di quartiere e descritto nel BicMaster Plan approvato con delibera di CC 2011/0016 del 14.03.11.

tripla rotatoria di viale Codalunga

Apprezziamo che gli **attraversamenti** ciclo-pedonali con quadrotti (segnaletica orizzontale che assegna continuità alle corsie o piste ciclabili e precedenza ai pedoni e ciclisti) siano ricomparsi in prossimità di ciascuna delle tre rotatorie, **laddove la velocità delle auto è più bassa** e quindi i tempi di reazione di chi guida sono più rapidi e lo spazio di frenata più breve. Purtroppo **mancano** adeguati elementi di moderazione del traffico.

Interventi richiesti:

- inserimento delle **piastre rialzate che segnano il terreno privilegiato di biciclette e pedoni** in corrispondenza di ciascun attraversamento perchè fanno comprendere agli automobilisti, anche ai più distratti – che in quel punto la precedenza è a favore delle categorie deboli. La velocità di arrivo delle auto, in particolare alla rotatoria ai piedi del cavalcavia Borgomagno, in orario *di morbida* o serale, sia da via Tommaseo, che in discesa dal cavalcavia, che da via Sarpi, è decisamente elevata, per cui le utenze deboli sono messe a rischio in corrispondenza degli attraversamenti.
- serve adottare la **segnaletica luminosa ad arco sospesa sopra gli attraversamenti**, con segnale di attraversamento pedonale e ciclabile (come da codice della strada) che illumina chi attraversa e chiarisce i diritti di precedenza.
- chiediamo, come da manuale del BiciMasterPlan e norme tecniche del PPTU del 2003 che le **zone prima degli attraversamenti pedonali/ciclabili vengano interdetti al posteggio auto e si realizzi una ‘penisola’** per i pedoni e ciclisti.

Tale provvedimento si rende necessario in p.za Mazzini (lato ovest) e, sul lato est di viale Codalunga, in corrispondenza della seconda rotatoria e dell’incrocio con viale della Rotonda. Inoltre la zebratura sul lato est di v.le Codalunga angolo p.za Mazzini è del tutto insufficiente perché perennemente occupata da auto in divieto di sosta (la presenza di un ristorante pizzeria sull’angolo induce molti clienti a lasciare lì l’auto);



- riteniamo discutibile la scelta adottata sul lato ovest di viale Codalunga dove l’attuale marciapiede è stato adibito a percorso promiscuo pedoni – biciclette, senza considerare ad esempio il grande flusso pedonale di studenti del liceo Marchesi. Chiediamo pertanto di **ripensare la sagomatura della strada per aggiungere una corsia ciclabile separata**. In subordine, la promiscuità diventerebbe accettabile se lungo il marciapiede fossero eliminati tutti i pali, insegne pubblicitarie, archetti vari che restringono lo spazio e mettono in pericolo la compresenza pedoni e ciclisti.
- sul lato est di viale Codalunga, chiediamo **l’eliminazione degli archetti posti all’intersezione con l’ingresso a p.za De Gasperi**, ora limitato al solo senso in

uscita dal piazzale, che consente agli automobilisti di godere di visuale delle bici in transito;

- indichiamo come necessario un intervento di **facilitazione dell'ingresso alla pista del cavalcavia Borgomagno** eliminando numerosi cartelli pubblicitari che inficiano le vista di chi sopraggiunge, compreso l'arretramento dei paletti che separano pista ciclabile e fermata autobus. In tale punto è inoltre necessario eliminare i gradini di ingresso alla pedonale ciclabile livellando la salita.



- chiediamo infine di predisporre una **corsia ciclabile nel vicolo di collegamento fra viale Codalunga (lato ovest) e via Giotto**, consentendo in questo modo un collegamento con via Giotto prima della rotatoria. Tutta via Giotto è oggetto di un progetto di risistemazione del marciapiede con soluzioni innovative di arredo urbano, volte ad enfatizzare la presenza delle mura veneziane. Un confronto con l'architetto Adriano Verdi, progettista incaricato dal Comune, ha permesso di evidenziare che la via potrebbe essere dotata di una corsia ciclabile separata da quella pedonale.

rotatoria di via Paolo Sarpi ai piedi cavalcavia Dalmazia

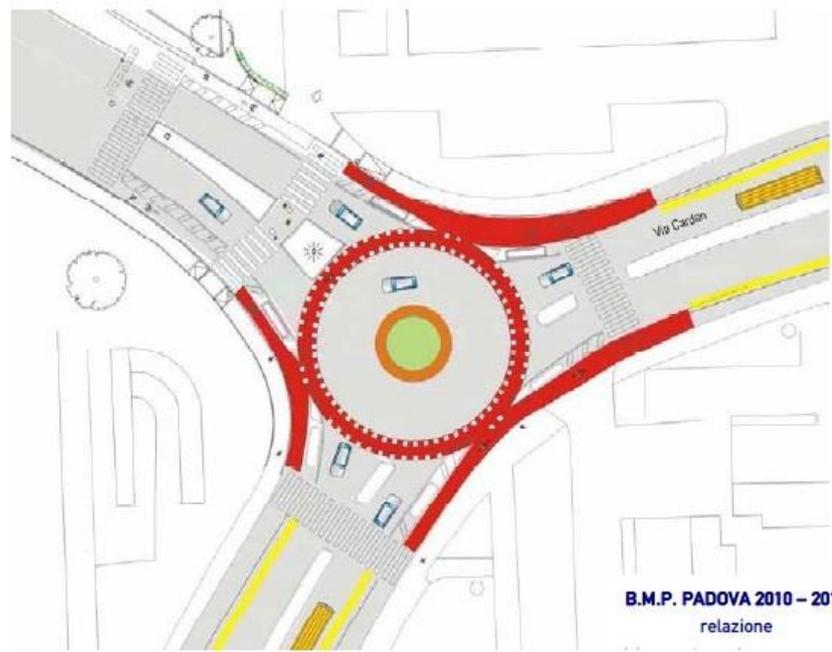
Segnaliamo un altro **intervento urgente**: la messa in sicurezza via fra Paolo Sarpi a partire dalla **rotatoria ai piedi del cavalcavia Dalmazia**. E' una rotatoria monca, cioè con soli tre bracci viabilistici ed un quarto, solo ciclabile, che permette alle sole bici di imboccare (o arrivare) dalla zona "Parco delle Mura" a traffico interdetto alle auto.

La **corsia ciclabile** è disegnata **dentro la rotatoria**, scelta progettuale che il Comune stesso giudica **adeguata solo quando la rotatoria è in strade secondarie** e a basso scorrimento, così come chiaramente previsto a pag. 37 del Bici Master Plan (cfr. mappa a lato che illustra il caso di via Cardan a Mortise).

Siamo in zona residenziale? C'è un traffico moderato senza mezzi pesanti? Nulla di tutto ciò, il traffico in via Sarpi è esattamente il contrario: elevato e con mezzi pesanti, tra cui molte corriere.

Rotatorie con corsia e attraversamento ciclabile

Le rotatorie con una corsia ciclabile all'interno dell'anello di circolazione sono una soluzione adottata per lo più in situazioni urbane su strade di carattere residenziale e con flussi di distribuzione locale, con velocità di attraversamento inferiori ai 30 km/h. La corsia può essere utilizzata in casi estremi di poca disponibilità di spazio al contorno.



Quindi questo è **un errore progettuale che si deve correggere**, togliendo il passaggio ciclabile dall'arco della rotonda e rendendolo fluido, continuo e sicuro ai lati della stessa.

Operazione fattibile perché si dispone di ampio spazio sul lato del Parco delle Mura. Poiché i ciclisti provenienti da nord sono già tutti sul lato sinistro della carreggiata (sia che scendano dalla ciclabile del cavalcavia Dalmazia o che transitino dal "parco delle Mura"), è estremamente pericoloso indurli ad attraversare per portarli sul lato ovest della carreggiata, scegliendo se farlo dentro la rotatoria o utilizzando un passaggio ciclopedonale che sorge in curva, con scarsa visibilità e con una strada a schiena d'asino.

E' sufficiente sostare per soli 15' all'attraversamento pedonale-ciclabile per fotografare numerose auto che provenienti da sud a forte velocità, tagliano la corsia ciclabile invadendola con la parte destra dell'auto.

Le pessime condizioni della segnaletica orizzontale denunciano inequivocabilmente questo comportamento che diventa molto pericoloso per i ciclisti che, con i pedoni, devono attraversare.



Interventi richiesti:

- rendere fluido sicuro e continuo il lato ovest di via Sarpi fino a porta Trento. Tale obiettivo si raggiunge grazie ad serie di interventi quali:

1. attrezzare i circa 500 metri di via Sarpi fino a porta Trento con un percorso ciclopedonale a doppio senso, separato e protetto (lato mura).

In questo modo, giunti a Porta Trento, i ciclisti si verrebbero a trovare sul lato migliore della strada, ovvero quello che consente di proseguire imboccando lungo la ciclabile di via Raggio di Sole, più breve, non trafficata e protetta rispetto alla corsia solo segnata a terra in via Bronzetti fra porta Trento e porta Savonarola.

Chi invece deve portarsi sul lato ovest per imboccare via Bezzecca o via Sambin, lo può fare attraversando in sicurezza in una rotatoria che presenta tutti gli accorgimenti della moderazione del traffico.

Un intervento del genere è fattibile nel momento in cui si elimina l'attuale corsia ciclabile disegnata a terra sul lato ovest di via Sarpi verso Porta Trento e si sposta il baricentro stradale.

Parallelamente si potrebbe anche metter mano ad un marciapiedi lato mura che versa in uno stato vergognoso ed è praticamente impraticabile.

2. arretrare l'enorme gard rail posto recentemente all'inizio del cosiddetto "Parco delle Mura" in via Sarpi.

Oggi obbliga le biciclette che arrivano in discesa dalla pista ciclabile del cavalcavia Dalmazia ad una curva cieca a 90°, con il pericolo di scontrarsi con quelle che lo stanno imboccando in salita.



3. asfaltare il tratto di passaggio ad uso pedonale e ciclabile a lato della rotatoria ed **eliminare dislivelli o scalini**, molto pericolosi per le biciclette, soprattutto se devono impegnarlo arrivando da posizione obliqua.



Rotatoria via Bronzetti-via Sambin

La rotatoria in via Bronzetti angolo via Sambin, realizzata nel corso del 2017, è pericolosa per le utenze deboli della strada, siano esse pedoni o ciclisti.

A margine del fatto che la segnaletica orizzontale è stata posta in essere con oltre 6 mesi di ritardo dall'inaugurazione della nuova via e del sottopasso (avvenuta a metà ottobre 2017), oggi questa non migliora la situazione, che permane di sostanziale pericolo.

L'attraversamento ciclo-pedonale principale di via Bronzetti è **stato posto in curva** in un cono d'ombra di visuale per gli autoveicoli che provengono da sud, impegnati in una semicurva, dove invadono costantemente la corsia ciclabile, che infatti si presenta sbiadita a differenza dei metri precedenti.



Inoltre criticiamo la **cancellazione della pista ciclabile esistente sul lato nord**, sostituita da ben 3 (!!)
nuovi posti auto di fronte alla ferramenta Bernardi. Così si costringe i ciclisti provenienti da Montà e diretti a via Beato Pellegrino ad entrare in rotatoria in un punto pericoloso, piuttosto che percorrere un breve tratto di via Bronzetti in una corsia ciclabile che **andava altresì protetta, allargata e separata**, in modo permettere i ciclisti di raggiungere un punto ideale dove attraversare la circonvallazione, all'angolo con via Bezzecca dove la visuale è perfetta, non ci sono curve, sono presenti piastre rialzate, debitamente segnalate e realizzate con standard di qualità negli anni passati.



Spicca infine **l'assenza di alcun tipo di attraversamento** ciclopedonale posto di fronte alla scuola dell'infanzia (!).

In tutta evidenza tale rotatoria è stata **progettata e realizzata in contraddizione** con le linee guida che lo stesso comune di Padova si è dato con il BiciMaster Plan (delibera di CC 2011/0016 del 14.03.11).

Ci riferiamo al fatto che non è stata adottata con chiarezza alcuna soluzione per le biciclette; né quella che prevede di predisporre la corsia colorata dentro la rotatoria (sconsigliata in questo caso visto il traffico pesante presente), né quella di predisporre gli attraversamenti ciclopedonali lungo la rotatoria, con segnaletica verticale ed orizzontale, dotati di piastre o penisole e con marciapiedi di collegamento adeguatamente ampi per consentire il passaggio di bici e pedoni.

Infine in **via Sambin sono stati posti ostacoli** (pali di varie tipologie) non a norma che non facilitano il flusso regolare dei pedoni e ciclisti.



Interventi richiesti:

- Dotare gli attraversamenti ciclopedonali di penisole e piastre (rialzate o di pavimentazione differente);
- ripristino della corsia ciclabile cancellata, trasformata in pista separata e protetta, bidirezionale;
- predisposizione dell'attraversamento ciclopedonale in corrispondenza dell'asilo nido;
- eliminazione dei pali posti in via Sambin in mezzo alla ciclabile, su entrambi i lati della strada.

Padova, maggio 2018