

Relazione allegata alle osservazioni

Il QC_1 (a pag. 9) prevede in ambito urbano e nelle aree di pianura le misure “orientate alla riduzione dei flussi di traffico, promuovendo la mobilità ciclistica e sostenibile e l’intermodalità”. In tale prospettiva si rendono necessari gli interventi di seguito indicati.

1. Via Caldirolo - intersezione tra Via della Fornace e Piazzale S. Giovanni

Visto che Via Caldirolo viene indicata come punto critico, segnaliamo che negli orari di punta, in particolare coincidente con l’apertura delle scuole, il tratto da Via Fornace a piazzale San Giovanni è quasi sempre congestionato. Al contrario fuori dalle ore di punta la strada, che non ha alcuna protezione per pedoni e ciclisti, è percorsa da auto che spesso violano i limiti di velocità, al punto che la velocità media rilevata è superiore a 40Km/h.

Inoltre questo tratto di Via Caldirolo è il principale ostacolo per il congiungimento ciclo-pedonale dei quartieri della Zona Est che vanno da Via della Fornace a Piazzale San Giovanni, con il parco delle Mura, non essendoci alcun attraversamento pedonale o ciclo-pedonale.

Considerata l’estrema pericolosità della percorrenza ciclabile, in Via Caldirolo, sarebbe indispensabile e urgente l’istituzione di **corsie ciclabili emergenziali** che, sfruttando anche qualche decimetro di massicciata asfaltabile sul lato est, permetterebbero almeno di delineare i percorsi più sicuri per i ciclisti che si avventurano su tale percorso.

Sempre su Via Caldirolo si può pensare fin da ora di sfruttare le connessioni informali con il parco delle Mura per pedoni e ciclisti che si trovano:

- a) nella rotatoria Via Caldirolo-Via Turchi;
- b) costeggiando la recinzione della ex idrovora via Caldirolo 81-83;
- c) davanti alla recinzione del n. 185 di Via Caldirolo.

Si segnala altresì la pericolosità degli attraversamenti ciclo-pedonali di Piazzale San Giovanni, in particolare quelli posti su Via Gramicia, Via Borgo Punta, Via Caldirolo e Corso Porta mare, dove la frequenza di incidenti non segnalati richiede interventi, quali ad esempio attraversamenti rialzati, per la sicurezza di pedoni e ciclisti.

In particolare nell'attraversamento della carreggiata Nord=>Sud di via Gramicia è insufficiente il campo di visione reciproca pedone/conducente, considerato che via Gramicia viene percorsa quasi sempre da auto che procedono oltre il limite dei 50 Km H.

2. Via Don Zanardi

Via Don Zanardi in varie è segnata come ciclabile ma in realtà può essere percorsa dalle bici solo in direzione ovest-est, nonostante, sia con petizioni sia con continue richieste all'Amministrazione, centinaia di residenti del quartiere Borgo Punta avevano chiesto di renderla percorribile anche nella direzione est-ovest.

I ripetuti interventi sulla viabilità di Via Don Zanardi non hanno risolto tale problema e il progetto di costruzione della nuova scuola Manzoni con il relativo parcheggio potrebbe evidenziare ulteriormente questa criticità.

In merito, pur rispettando l'impegno profuso nella ricerca di una soluzione, ci permettiamo di proporre un possibile schema di viabilità che consentirebbe l'utilizzo ciclabile di Via Don Zanardi in entrambi i sensi.



Descrizione:

- 1° portare la larghezza della ciclopedonale lato nord a 200 cm
- 2° portare la larghezza della carreggiata ciclabile (strada ciclabile) a 275 cm
- 3° portare la larghezza del lato "parcheggiabile" lato sud a 250-300 cm a seconda della larghezza strada senza prefigurare gli stalli, delineando solo, se proprio necessario, le aree di ingresso/uscita dai passi carrai
- 4° proteggere la ciclopedonale, soprattutto nelle intersezioni, con — archetti parapedonali
- 5° proteggere i cancelli pedonali, lato sud, con • paletti parapedonali

Commento: Questa soluzione risolverebbe l'annosa richiesta dei residenti di Borgo Punta di poter percorrere in bicicletta via Don Zanardi da Est a Ovest e sostituirebbe la certa infrazione del Codice della Strada di tutti quei ciclisti che ogni giorno percorrono via Don Zanardi da Est a Ovest, sulla pedonale, con la possibile infrazione del CdS, di quegli automobilisti che parcheggiano troppo vicino alle case. Il restringimento della carreggiata porterà inoltre a moderare la velocità a quei tanti automobilisti che non rispettano il limite di velocità dei 30Kmh.

3. Via dei Frutteti

Si evidenzia la necessità di realizzazione di una pista ciclabile (o ciclo-pedonale) sull'intera via, trattandosi di una delle due principali direttrici est-ovest di tale parte del quadrante est (l'altra è Via Gaetano Turchi, di cui dirà oltre), densamente abitata e sede (nel tratto centrale) di piccole attività commerciali di vicinato. Tale via è percorsa da un discreto traffico veicolare costituito da automobili e furgoni (spesso incuranti del limite di velocità), nonché dalla linea 1 dell'autobus. Inoltre, in particolare il suo lato nord, è occupato quasi interamente da autoveicoli parcheggiati e in più punti dai cassonetti per la raccolta dei rifiuti. Nell'occasione, si segnala, altresì, che gli stessi marciapiedi sono in molti tratti dissestati e discontinui.

Si evidenzia inoltre che tale percorso ciclo-pedonale necessiterebbe di dotazioni verdi ombreggianti.

Gli attraversamenti pedonali, presenti in particolare nei pressi dei negozi di vicinato, andrebbero meglio segnalati e dovrebbero indurre ad una riduzione della velocità degli autoveicoli.

4. Via Gaetano Turchi

Si indica la necessità di una pista ciclabile (o ciclo-pedonale) di tale strada. Infatti quella presente su Via S. Contardo d'Este si interrompe all'incrocio con Via Siepe, non proseguendo su Via G. Turchi.

Tale soluzione consentirebbe di sfruttare la c.d. connessione informale con il parco delle Mura presente alla rotatoria di Via Turchi-Via Caldirolo, sopra citata.

Anche in tale contesto si renderebbe necessaria un'ombreggiatura del percorso.

Si segnala inoltre la pericolosità dell'attraversamento ciclo-pedonale posto all'incrocio tra le Vie Turchi-Siepe-S. Contardo d'Este, data l'elevata velocità con cui quest'ultima strada di scorrimento è percorsa dagli automezzi. Ciò rende necessario un intervento per migliorare la segnalazione dell'attraversamento e per la riduzione della velocità dei veicoli.

5. Via del Melo

Via del Melo non è ciclabile, né è dotata di marciapiedi, nonostante vi siano presenti diversi luoghi di aggregazione, quali il Centro ricreativo/per anziani "Il Melo", il Centro bambini e famiglie "Mille Gru", la sede della Contrada Borgo San Giovanni ed il Centro sportivo "U.S. Frutteti".

Si segnala pertanto la necessità di connessione di tale strada, mediante un percorso ciclabile o ciclo-pedonale, con la Via dei Frutteti (per la quale sopra si è evidenziata la medesima esigenza) e con lo stradello ciclopedonale che la congiunge con Via Borgo Punta adiacente gli orti.

In prossimità dei luoghi sopra indicati, si evidenzia la necessità di attraversamenti pedonali, eventualmente rialzati, che comportino una diminuzione della velocità degli autoveicoli.

6. TPL

Preme evidenziare che il TPL, contrariamente a quanto indicato nella LS1, non è sufficientemente efficiente. La linea dell'autobus N. 1 (Via Frutteti-Stazione FS), che percorre le Vie Frutteti, Siepe, Cedri, San Contardo d'Este e G. Turchi, ha corse poco frequenti (ogni 25-30 minuti nei giorni feriali).

Si suggerisce, pertanto, la dotazione di automezzi più piccoli con corse più frequenti, eventualmente percorrenti anche Corso Porta Mare-Corso Biagio Rossetti-Corso Porta Po.