



Purtroppo non ci è voluto molto tempo per dimostrare che la corsia ciclabile di viale Zancanaro brilla di precarietà in fatto di sicurezza. Sapete che dall'inizio ero contraria e sapete che non la definisco "pista" bensì "corsia".

Il primo pericolo di quella corsia è che vuole trasmettere un senso di sicurezza che poi di fatto non c'è.

I motivi sono tanti.

Sicuramente gli interventi fatti a spizzichi, [senza una visione di insieme](#), sono fallimentari. Lo dimostrano i tanti tratti di ciclabili realizzati a Pordenone, spesso non collegati tra loro, eseguiti con tecniche diverse e così sparpagliati da rendere difficile poi l'accurata manutenzione. Ma non impariamo mai. Perseveriamo negli errori perchè facciamo nel chiuso di un ufficio e spesso anche di fretta.

Nei primi anni '80 ci avevano venduto il senso unico di viale Zancanaro con i parcheggi a lato come una nuova strada finalmente sicura. Ma [il senso unico non lo è MAI](#) e giustamente non fa parte di alcun elenco degli interventi a moderazione del traffico. La visuale dritta e senza ostacoli induce a pigiare sull'acceleratore. Si sa.

In relazione alla mancanza di una visione globale (seppur con interventi che procedono in varie fasi) c'è da chiedersi come mai il limite di 30km/h finisca alla fine di viale Zancanaro quando poche decine di metri più avanti si trova un importantissimo passaggio pedonale ad uso di decine e decine di studenti che si riversano nello spazio intorno per usare i mezzi pubblici. Uno spazio che ha le fermate su entrambi i lati della strada.

Perchè non far finire il 30km/h subito DOPO l'incrocio con via Gramsci???

E vado ora nello specifico alla corsia ciclabile in oggetto:

La corsia ciclabile a doppio senso è ora certamente prevista dal codice della strada, ma ciò non significa che va bene dappertutto. In viale Zancanaro, quando apriranno anche le superiori, ci saranno decine e decine di alunni che la percorreranno anche con pesanti zaini in spalla e questo porta facilmente a sbandare. Soprattutto parlando e scherzando con altri compagni ciclisti. Facile urtare anche solo contro lo specchietto di una macchina.

La delimitazione della corsia con *occhi di gatto* può addirittura essere pericolosa per un ciclista che ci finisce con le ruote sopra e, al contrario, non dà alcuna garanzia che l'automobilista non

la scavalchi.

Fin troppo facile poi chiedersi cosa uno debba fare in due punti estremamente delicati: cioè quando si arriva al primo incrocio con via Gardini e quando poi si arriva alla fine della corsia poco prima dell'incrocio con via Cavour.

Un pò lo stesso problema di chi arriva da via dello Stadio e dovrebbe svoltare in via Gramsci: che fa? Taglia la strada agli automobilisti che stanno invece entrando in via dello Stadio?

Richiamarsi all'arroganza degli automobilisti è assolutamente fondato. Ma non si dimentichi che è stato anche totalmente tralasciato, come dico sempre, il momento importante a monte di queste opere viarie che è il coinvolgimento della popolazione. Il rispetto degli altri è innanzitutto **un fatto culturale**

, nessun provvedimento tecnico può ovviare a questo, a meno che non si metta un guard rail alto due metri.

Pensate solo che in un documento "tecnico", cioè nel Rapporto Pubblico di Sicurezza stradale del lontano 2003 (!!!) si indica di "avviare un processo di partecipazione dei cittadini e degli operatori locali alle scelte infrastrutturali ed il senso di appartenenza e identità con il proprio territorio " al fine di "migliorare l'efficienza dell'intervento e della spesa pubblica con il contributo dei residenti e operatori locali, migliorare la consapevolezza dei fattori di sicurezza stradale in tutti i cittadini e ridurre la conflittualità sociale".

Anche invocare la Polizia Municipale è giusto, ma non dimentichiamo che non possono essere dappertutto, visto che sono in perenne sofferenza di organico. E teniamo anche conto che troppi politici del *partito degli automobilisti*, li accusano poi di "fare cassa" (per me possono fare cassa quanto vogliono con chi mette in pericolo l'incolumità degli altri), ma resta il fatto che non possono rimanere in pianta stabile in viale Zancanaro.

E che il *partito degli automobilisti* anche a Sacile sia sempre il più forte lo sapete. Basta ricordare, visto che stavolta non è passato molto tempo, che nessuno della minoranza si è chiesto se una qualche caratteristica di questa corsia potesse essere pericolosa. No, la Lega ha subito fatto solo i conticini di quanti parcheggi sarebbero spariti.

Che tristezza

Qui sotto vedete v.le Zancanaro a doppia corsia:



non indifferenti. Attualmente la circolazione è consentita nei due sensi di marcia sia lungo le laterali che lungo il viale principale: tale sistema viene interdetto soltanto in concomitanza del mercato settimanale del giovedì e di particolari manifestazioni a carattere annuale durante le quali Viale Zancanaro diventa un'isola pedonale aperta anche a installazioni provvisorie di carattere commerciale. Il viale presenta una larghezza media di 8 metri ripartiti in due corsie di marcia di 3 metri ciascuna e una fascia di parcheggi in linea della larghezza di 2 metri. Ai due lati insistono due marciapiedi larghi 150 cm che in

[SEO by Artio](#)