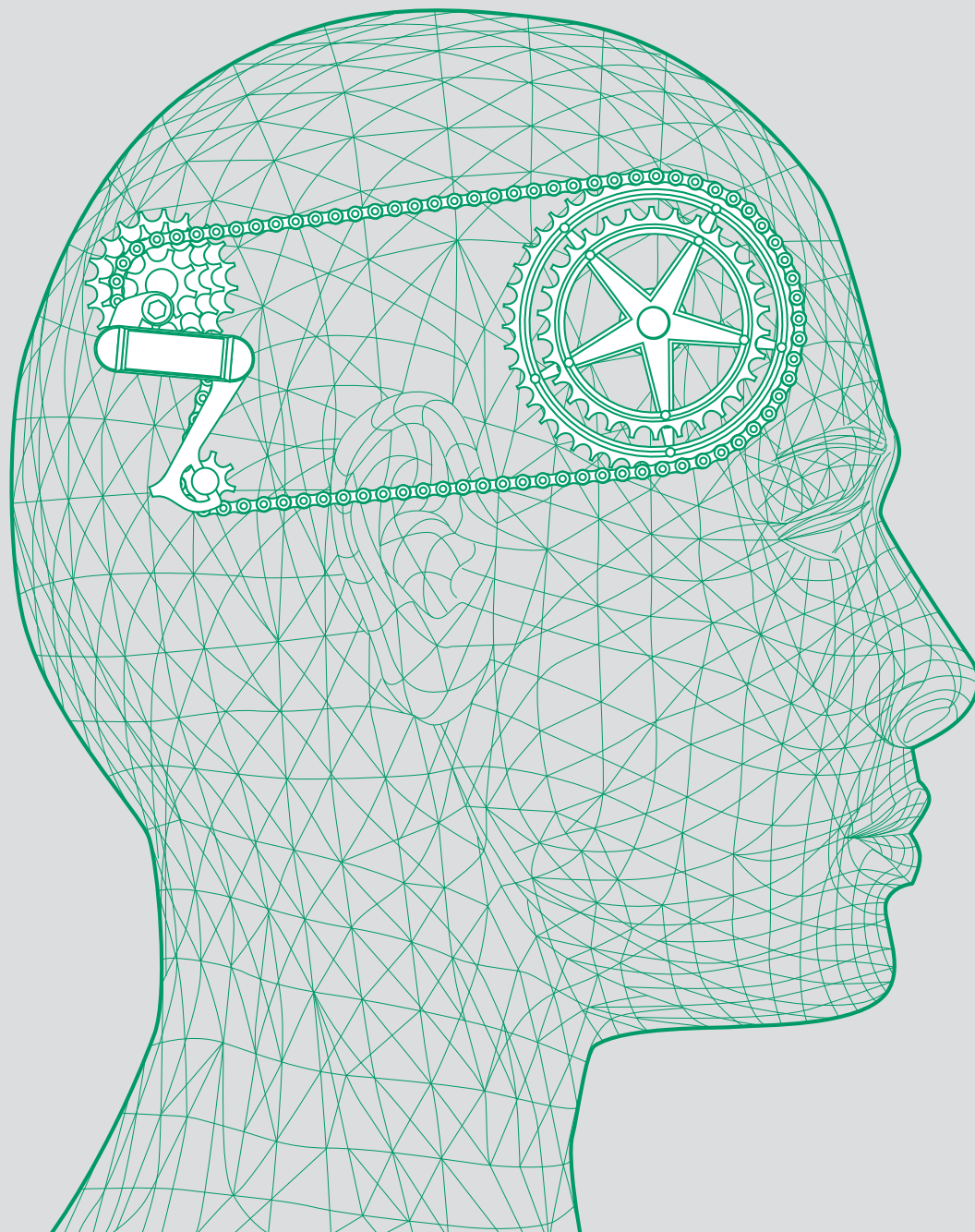


USA LA TESTA USA LA BICI

I.R.



La bicicletta
ti porta dove vuoi
e sai sempre quando arrivi.



iniziativa finanziata con il contributo del



LA BICI SI E' FATTA STRADA

Sono ormai cento i chilometri di piste ciclabili a Padova

Sono ormai cento i chilometri di piste ciclabili a Padova. Quando, nel 2003, Legambiente con la tribù dei Piediliberi coordinata da Raffaella Poli organizzò i primi "attraversamenti collettivi della strada" – una sorta di critical mass a piedi per denunciare la prepotenza delle automobili nei confronti dei pedoni anche sulle strisce – a Padova non esisteva nessun attraversamento rialzato. Iniziative simili sono state poi riprese dal Gruppo Bici nella campagna a Ruota Libera: **oggi Padova conta 350 attraversamenti rialzati** e affrontare le rotonde o attraversare la strada è diventato molto più facile e sicuro.

Dal 2004, anno di inizio della campagna a Ruota Libera con le targhette da appendere alla bici, le iniziative di strada, la mappa e la petizione per le piste, **sono stati realizzati circa 50 nuovi chilometri di itinerari ciclabili**, che hanno quasi raddoppiato il numero di percorsi per biciclette presenti a Padova.

Qualche esempio?

- *Via Ospedale, Zabarella, del Santo e Altinate*: doppio senso di marcia per i ciclisti dove prima c'era il senso unico a misura d'automobile nonostante si fosse in pieno centro storico, e ogni tanto fioccarono le multe alle bici.

- *Rastrelliere in Piazza dei Signori*: 100 posti bici al posto dei 10 precedenti hanno reso molto più bella ed accogliente la centralissima piazza di Padova, dopo il dossier di Legambiente che denunciava la carenza di rastrelliere nel comparto piazze.

- *Cavalcavia Chiesanuova*: dopo il tragico incidente in cui ha perso la vita una giovane studentessa di Padova, le proposte di messa in sicurezza del cavalcavia Chiesanuova avanzate da Legambiente e del Comitato Spontaneo per la ciclabile di via Chiesanuova, sono state fatte proprie dal Comune (ad eccezione delle precedenze – vedi scheda sotto).

- *Via Facciolati*: è un piacere vedere come scorrono ora le biciclette nel tratto di pista ciclabile rialzata conquistata in via Facciolati, mentre resta più problematico il tratto centrale dove la pista è solo disegnata a terra. Legambiente è ora impegnata a far realizzare una pista rialzata anche nell'ultimo tratto verso Voltabarozzo – vedi scheda sotto.

COSA C'È ANCORA DA FARE

Il Comune ha fatto molto, ma molto resta da fare

Ripartiamo con questo dossier che cerca di fare il punto sulla diffusione del mezzo ecologico per eccellenza, sulle piste ciclabili, sulle zone a rischio, fornendo istruzioni per l'uso, aprendo finestre per mostrare itinerari, paesaggi, punti di partenza e d'arrivo. Vogliamo alimentare quel senso di appartenenza che fa dei ciclisti una categoria con pregi, difetti (da correggere), identità e atteggiamenti peculiari.

Sicuramente in questi anni Il Comune ha sostenuto uno sforzo eccezionale per la realizzazione di piste ciclabili. Uno sforzo a cui Legambiente ha collaborato (ricordate le 11 mila firme raccolte nel 2005) e che ha trovato una sponda favorevole nell'impegno dell'Amministrazione comunale, con investimenti per svariati milioni di euro, e nella sensibilità dei cittadini. Questa crescita però ha dovuto fare i conti con l'enorme ritardo accumulato negli anni e con la prepotenza del traffico di Padova. Ma che cosa serve ancora?

NELLA PETIZIONE CHE LEGAMBIENTE PADOVA VI PROPONE DI FIRMARE INDICHIAMO COME PRIORITARI DIVERSI ASPETTI. PISTE CICLABILI NEL SEGNO DI CONTINUITÀ E SICUREZZA.

Completamento della rete delle piste ciclabili nel segno di continuità e sicurezza.

Devono, infatti, essere collegate le piste di via Facciolati, Piovese, San Marco e Venezia e ne vanno costruite di nuove in via Tommaseo, sulla circonvallazione ovest, in via Goito, corso Milano, via Cavalletto, Buonarroti, Grassi-Maroncelli, Romana Aponense. Inoltre è necessario un collegamento dei rioni Mandria, Paltana e Voltabrussegana così da by-passare la tangenziale evitando via Armistizio. Vanno messe in sicurezza Borgomagno, la ciclabile di via Chiesanuova, l'incrocio delle Brentelle e i punti critici di Plebiscito, Stanga, cavalcavia Camerini Rossi, cavalcavia Brussegana, nodo di Padova est.

Stop al parcheggio selvaggio

Deve essere combattuto con decisione (multe salate e rimozione del mezzo) il parcheggio delle automobili lungo le piste ciclabili.

Convivenza Bici - Tram

Trasporto pubblico efficiente e percorsi ciclabili sicuri. Per evitare che la città sia devastata dal traffico occorre una convivenza felice tra metrotram e bicicletta. Ciò è possibile delimitando e separando i percorsi.

Va in questo senso la richiesta di Legambiente di una pista ciclabile bidirezionale in corso del Popolo-Garibaldi e in corso Vittorio Emanuele, la messa in sicurezza del Bassanello, la segnalazione del percorso alternativo alle Riviere vietate alle biciclette.

Zona a ciclabilità diffusa

Legambiente chiede il doppio senso di marcia per le bici nel centro storico, a cominciare da via San Francesco, via Santa Sofia e via Barbarigo, provvedendo inoltre alla sistemazione dei percorsi nelle vie Ospedale, Zabarella e del Santo dove il doppio senso di marcia è stato introdotto dopo le mobilitazioni degli anni scorsi ma necessita ancora di alcuni aggiustamenti. Infine si dichiara guerra al parcheggio selvaggio delle automobili sulle piste ciclabili e si aumentino le rastrelliere in piazza delle Erbe. E' sentita anche la mancanza di un parcheggio custodito per le bici in centro storico.

«ZONA A CICLABILITÀ DIFFUSA IN CENTRO STORICO»

Un esempio è Ferrara dove il centro storico è spartito tra una ZTL (zona a traffico limitato) e una vasta area ciclopedonale. In tutte le strade del centro il transito delle biciclette è consentito in entrambi i sensi di marcia, anche nelle vie a senso unico. La stessa cosa accade a Reggio Emilia dove agli accessi al centro storico si notano cartelli che indicano «Zona 30, transito consentito alle biciclette nei sensi unici del centro storico». In tutte le vie a senso unico

Legambiente lavora perché anche a Padova tutta la ZTL diventi area a ciclabilità diffusa!

sotto il segnale di divieto di transito o sotto la freccia che indica la direzione di marcia obbligatoria, un secondo cartello specifica «eccezione biciclette». Alla base di quella che appare una singolarità c'è una tradizione di convivenza tra bici e pedoni preesistente rispetto all'uso delle automobili. Le auto sono quindi ospiti in un'area dalla chiara vocazione ciclo-pedonale, e devono adattarsi alla situazione limitando la velocità e ponendo molta più attenzione nel circolare.

SPINGERE SULL'ACCELERATORE DELLA PROMOZIONE

Si può fare di più per incrementare l'uso della bicicletta: parcheggi custoditi, lotta ai furti, promozione della ciclabilità nelle grandi aziende, segnalazione dei percorsi ciclabili, convenzioni per il trasporto sui treni nella prospettiva delle future stazioni della Ferrovia Metropolitana di Superficie, un servizio pubblico di riparazione e vendita delle biciclette abbandonate, campagne di sensibilizzazione al corretto uso della bici e all'installazione delle luci, pony express in bicicletta, consegna della spesa a domicilio in bicicletta ecc.

GLI INCIDENTI

Il 2007 è stato un anno nero per i ciclisti padovani, il peggiore degli ultimi otto anni: 387 incidenti, 334 feriti, 3 morti, sono le cifre di un bollettino di guerra che registra a Padova più di un incidente al giorno con biciclette coinvolte. E il tutto mentre gli incidenti sulle strade in generale diminuiscono... E' proprio la sicurezza della ciclabilità, quindi, un punto cui l'amministrazione deve porre grande attenzione.

PADOVA INCIDENTI IN BICICLETTA PERIODO 2000 -2007

**2775 incidenti con
biciclette coinvolte**

2070 ciclisti feriti

22 ciclisti deceduti



Fonte: Polizia Municipale
Elaborazione: Legambiente

Le vie 6 con più incidenti in bici nel 2007	Incidenti nel 2007	Totale incidenti periodo 2000-2007	Media annua
via Chiesanuova	18	86	11
via Aspetti	16	102	13
via Facciolati	16	90	11
via del Plebiscito	13	58	7
via Gattamelata	12	68	9
via Venezia	10	50	6

QUESTIONI DI STILE

Luci in bicicletta e non solo

Per favorire la sicurezza e la convivenza civile nelle strade anche i ciclisti devono fare la loro parte. E' molto importante usare le luci quando si va in bicicletta di sera. Ne esistono di tutti i tipi: dalla tradizionale dinamo, ai led che si possono attaccare alla ruota e formano un cerchio luminoso, alle dinamo magnetiche fino a veri e propri faretto che illuminano il percorso.

Molti non le usano perché ritengono che costino troppo, (10 € l'anno in media per le luci alimentate da batterie), ma non esitano a lasciare accesi i led della televisione o dello stereo in casa che costano in media 100 € l'anno. Senza contare che le lucine lasciate accese in casa sono uno spreco mentre l'uso della luce sulla bici può salvare la vita.

Ecco inoltre una serie di consigli da seguire

1. Tieni sempre le mani ben salde sul manubrio e viaggia sulla destra considerando però un margine di sicurezza per evitare lo sportello dell'automobilista distratto o altri possibili imprevisti.
2. Non pedalare contromano (e non farlo sui marciapiedi o sotto i portici!) Se non c'è una soluzione sicura e ragionevole segnalalo al Comune e anche a Legambiente.
3. Se presente, usa la pista ciclabile.
4. Fatti vedere, fatti sentire! Di sera accendi i fanali. Usa il campanello per segnalare la tua presenza. Negli incroci, cerca il contatto con gli occhi di chi guida gli altri veicoli. Il casco, può salvarti la vita.
5. Tieni gli occhi bene aperti. Magari procurati uno specchietto retrovisore da manubrio e, nei cambi di direzione, alza con decisione il braccio per segnalare le tue intenzioni.
6. Nell'incrocio in cui l'eccessivo traffico e il tuo buon senso ti suggeriscono di utilizzare le strisce pedonali, scendi dalla bici e attraversa a piedi.
7. Se non altrimenti segnalato, la bicicletta non è ammessa sui marciapiedi. Se pedali vicino ai pedoni, tipicamente nelle aree pedonali, ricordati che sei un veicolo: adegua la tua andatura a quella di chi ti sta intorno e non trasformarti in pirata della strada.
8. Ricorda che puoi superare a destra una colonna di veicoli fermi o in lento movimento, ma sii prudente, non deve diventare uno slalom.
9. Non usare il telefonino in bicicletta, ma, se proprio lo devi fare, fermati o utilizza l'auricolare.
10. Abbi cura della tua bici: più efficienza è sinonimo di più sicurezza.
11. Non sottovalutare la scelta che hai fatto: ogni volta che sali in bici rinunciando all'automobile compi un gesto consapevole che aiuta l'ambiente.

LENTE DI INGRANDIMENTO

Alcuni casi emblematici In pista dalla stazione alla Stanga

In via Tommaseo c'è una pista ciclabile da completare con un lavoro di ricucitura e di ampliamento, complesso ma possibile. In via Tommaseo ci sono ben 4 calamite di traffico: la fiera, il tribunale, gli istituti universitari di via Venezia, l'area direzionale in zona Stanga, e non solo: la strada è una grondaia che convoglia macchine, camion e corriere verso Padova est. Nel carrefour della Stanga ne passano 90 mila la giorno. Sono quasi un migliaio i ciclisti coraggiosi che percorrono ogni giorno via Tommaseo. Infatti dalla stazione ferroviaria alla Fiera manca un percorso ciclabile e così scoppia una battaglia quotidiana per ritagliarsi uno spazio per le due ruote in una delle arterie più congestionate della città. Nelle ore di punta si possono vedere ciclisti naufragati tra le scocche, avvolti da una nuvola di gas di scarico, fantasmi su due ruote in attesa che la coda di automobili riprenda la sua corsa sussultante. Qualche bici si arrampica sul marciapiede che diventa un salvagente disturbando i numerosi pedoni che camminano in uno spazio già molto ristretto. **Legambiente propone di realizzare una pista ciclabile bidirezionale sul lato nord della strada (lato del Tempio della Pace)**, che collegando i tratti di ciclabile già realizzati, crei così un percorso continuo tra la stazione ferroviaria e la pista ciclabile di via Venezia. Sì, perché in via Venezia c'è già una buona pista ciclabile dalla Stanga agli istituti universitari: è protetta, funzionale, abbisogna, forse, di qualche manutenzione, ma ha il grave difetto di morire davanti alla segreteria dell'Università, l'ex Fiat, per intendersi. Eliminando una delle due corsie per le auto che vanno in direzione Stanga e spostando lì una delle due corsie che vanno verso la stazione, si ricaverebbe lo spazio per realizzare una ciclabile bidirezionale protetta da paletti, nel tratto compreso tra la rotonda che incrocia via Valeri e gli istituti universitari. In effetti due corsie riservate alle macchine in direzione Stanga in questo tratto di strada sono ridondanti, di scarsa utilità perché il traffico in uscita dalla città comincia ad infittirsi solo dopo gli istituti universitari. La nuova pista permetterebbe a molti ciclisti di percorrere la strada in sicurezza su entrambi i sensi di marcia, costituirebbe un complemento importante della rete di piste ciclabili cittadine, strategico proprio per la sua delicatezza.

La trappola di Corso del Popolo



Sono 1500 al giorno i ciclisti che si infilano nella trappola di corso del Popolo, facendo lo slalom tra i bus. L'idea del Comune è di allontanare il flusso delle bici spostandolo su viale Codalunga e via Valeri. Diversa è la nostra proposta che parte da questa constatazione: le corsie dedicate al tram sono quasi sempre vuote e inutilizzate mentre gli autobus e il normale traffico privato sono stipati in due corsie strettissime. Così le biciclette, strette in una morsa, sono sotto costante rischio di investimento e rallentano lo scorrimento dei mezzi di trasporto pubblico. Oltretutto l'intersezione dei tracciati di bus e tram all'altezza di via Giotto ha di recente causato un costoso e potenzialmente molto pericoloso incidente tra i due mezzi.

Il progetto quindi è di creare una pista ciclabile bidirezionale al posto della corsia ad est, spostando gli autobus sulle corsie del tram anche solo in una direzione di

marcia. Ci sarebbero vantaggi sia per il trasporto pubblico, che si muoverebbe completamente in corsia riservata e senza intersezioni, sia per le migliaia di ciclisti che potrebbero avvalersi di un percorso protetto, oltre ad avere una forte valenza simbolica, trasformando corso del Popolo in un boulevard della mobilità sostenibile, biglietto da visita per chi vi arriva dalla stazione, di una città che si trasforma in meglio.



Bici allo sbando a Padova Est



A Ponte di Brenta, Noventa Padovana e Vigonza vivono moltissime persone che si recano quotidianamente a Padova attraverso via San Marco. Per chi usa la bicicletta però il percorso è off limits, pericolosissimo nei pressi del casello di Padova Est dove le piste ciclabili terminano nel nulla lasciando i ciclisti abbandonati a se stessi in una strada ad altissimo scorrimento di auto e camion. Venendo da Padova, molti proseguono contromano confidando nella benevolenza degli automobilisti, alcuni si avventurano in molteplici attraversamenti e cambi di corsia e altri ancora rimangono bloccati per minuti interi in attesa di trovare un varco per passare incolumi. Eppure Ponte di Brenta dista soli 4 chilometri dalla zona direzionale della Stanga e con altri 2 chilometri si raggiunge il centro storico di Padova, distanze che si potrebbero tranquillamente percorrere in bicicletta se il nodo di Padova Est non rappresentasse una voragine nella rete cittadina di piste ciclabili.

Negli ultimi anni sono stati realizzati alcuni importanti tasselli per la creazione di un percorso protetto: prima la passerella sull'autostrada all'altezza dell'ippodromo e recentemente i sottopassi ciclo-pedonali al nuovo viadotto di Padova Est e relativi svincoli. Entrambe le opere rischiano però di rimanere inutili e costose cattedrali nel deserto se non verranno collegate tra loro e con la ciclabile verso Padova.

In particolare mancano solo 500 metri di pista tra la torre del Net Center e i sottopassi al viadotto dove oggi invece la pista è interrotta e i ciclisti, per evitare di percorrere la trafficatissima via San Marco senza protezioni o addirittura in contromano, dovrebbero aggirare il Palanet di San Lazzaro attraverso piccole stradine di campagna che allungano sensibilmente il percorso. Si dice che chi ci ha provato si è perso nella nebbia e, quando ha fatto ritorno a casa alcuni giorni dopo, non era più lo stesso. Ci sarebbe invece la concreta possibilità di proseguire diritti lungo via San Marco se venisse realizzato un percorso protetto. Lo spazio c'è e non serve eliminare corsie delle auto né tombinare il fosso, lungo il quale, per soli 150 metri, andrebbe solo realizzato un piccolo terrapieno largo un metro o poco più.

E' quindi sufficiente attrezzare e delimitare gli spazi esistenti. Con pochi altri interventi di sistemazione dai sottopassi del viadotto alla passerella sull'autostrada (allargare il percorso che oggi è solo pedonale) e lungo la rampa della stessa verso Ponte di Brenta (attraversamenti rialzati su via dell'ippodromo e al termine della rampa) si renderebbe così accessibile un percorso protetto e diretto che permetterebbe di superare il nodo di Padova Est in bicicletta, come richiesto anche dai ragazzi della parrocchia di Ponte di Brenta.

Via Facciolati

I volontari di Legambiente hanno censito lo spostamento di 2000 ciclisti al giorno che percorrono via Facciolati con destinazione scuola, lavoro, ma anche shopping nei numerosi negozi del quartiere. La via è però la seconda strada di Padova per numero di incidenti con biciclette coinvolte. Ora c'è un tratto di pista ciclabile e la situazione è certamente migliorata, ma il percorso è diviso in due tratti con caratteristiche molto diverse. Dalla rotonda con via Gattamelata all'incrocio con via Pertile, la pista è rialzata a livello del marciapiede e quindi protetta dal traffico automobilistico. **Nelle ore di punta è un piacere vedere le biciclette che filano via veloci superando la lunga colonna di automobili che si forma sulla strada.** La pista su entrambi i lati della strada è comoda per l'accesso ai negozi, è rialzata e quindi offre protezione, evita l'attraversamento della strada, inoltre è separata dal marciapiede da un filare di alberi, circostanza che evita l'occupazione distratta dello spazio da parte dei pedoni. Insomma, questo tratto è sicuro e funzionale. Da via Pertile a via Sant'Osvaldo, invece, la pista è solo disegnata per terra e ciò è stato fatto per mantenere i 27 posti di sosta delle automobili e così la pista non è protetta e in corrispondenza dei parcheggi si restringe, anche se la situazione è comunque migliore di quando i parcheggi erano in piena carreggiata. Sussiste sempre il problema delle vetture che parcheggiano al di fuori degli spazi assegnati occupando la pista ciclabile. Un'unica medicina: multe salate e rimozione del mezzo.

Ma è possibile completare la pista ciclabile sulla restante metà della strada da via Sant'Osvaldo al Ponte di Voltabarozzo? Sì, spostando i 25 posti auto esistenti in questo tratto all'esterno della carreggiata. Per esempio non lontano dal semaforo delle poste, all'angolo con via De Giovanni, c'è un grande edificio un po' usurato dal tempo; davanti si apre un piazzale che serve da deposito per materiale edile. Se il Comune volesse potrebbe acquisire l'immobile e utilizzarlo per collocarvi parte delle auto e riuscire così a dare spazio alla pista ciclabile protetta. Oppure sul completamento della pista fino al ponte di Voltabarozzo c'è anche un buon progetto del Quartiere 4 e del Settore Mobilità che, eliminando solo cinque posti macchina, permetterebbe la realizzazione di una pista ciclabile protetta anche se con alcuni tratti nei marciapiedi esistenti più larghi.



L'incompiuta di via San. Francesco

Via San Francesco è uno degli esempi più significativi di strada medievale padovana: ma fino alla metà degli anni '90, stagione in cui l'auto era considerata strumento delle magnifiche sorti progressive della civiltà del petrolio, la strada è stata una delle principali direttrici per raggiungere da sud il centro storico stando al volante. Situazione insostenibile che, nel tempo, ha indebolito la statica di molti palazzi e ha regalato all'atmosfera il più alto tasso di benzene del territorio urbano. La battaglia intrapresa da Legambiente per sfrattare le automobili è in gran parte riuscita, ed è iniziata quella per la rivitalizzazione di questo museo all'aperto: i volontari di Salvalarte sono riusciti a riaprire ponte S. Lorenzo, l'oratorio di S. Margherita e la Scuola della Carità, sono in corso i lavori per la realizzazione a ridosso di San Francesco Grande del Museo della Medicina.

Oggi via S. Francesco è percorsa ogni giorno da 5000 bici e da un grande flusso pedonale, ha beneficiato di restauri importanti, gode di un'aria più pulita e va rigenerata dal punto di vista commerciale. Ma, cosa del tutto incomprensibile, non è ancora percorribile su entrambi i lati in bicicletta. Infatti per un terzo circa della sua lunghezza, dall'incrocio con via Santa Sofia a quello con via Galileo Galilei, la percorrenza è a senso unico, per permettere il passaggio di rare automobili.

Il divieto blocca il transito in direzione Pontecorvo a migliaia di biciclette. In una via come questa, nel cuore del centro storico, le poche auto autorizzate al transito dovrebbero invece adeguarsi alla vocazione ciclopedonale del luogo, rallentando la velocità e consentendo alle bici di passare in sicurezza. Legambiente porta anche altri esempi che dimostrano il dominio automobilistico anche nelle zone a traffico limitato. All'incrocio di via San Francesco con via del Santo, uno stop impone alle biciclette di fermarsi per dare la precedenza alle auto che escono da via del Santo. In via Zabarella, all'altezza di via Battisti in direzione San Francesco è «fiorito» un divieto di transito per le bici prima delle 9,30 e dopo le 20. Questo per lasciare il passo alle automobili che escono da via del Santo. Legambiente sostiene che bisogna rovesciare i termini del problema che si può fare come a Ferrara o Reggio Emilia introducendo il doppio senso di marcia per le bici utilizzando una segnaletica anche solo verticale (zona a ciclabilità diffusa).



Tre tonnellate di inciviltà

Sono molte le piste non protette e quindi le bici sono costrette a subire la prepotenza di alcuni automobilisti anche in queste piccole riserve: capita spesso poi che quando i ciclisti fanno notare che quello non è un parcheggio vengono presi a male parole. Quel che spesso accade in via San Prosdocimo, Sant'Eufemia, Facciolati, Piazza Duomo, riviera Paleocapa, Macchiavelli-Durer, è solo un esempio di quanto sia diffuso il menefreghismo di alcuni automobilisti.

Ad esempio nei pressi della Scuola d'Inglese in via Forcellini, nelle ore di inizio e fine delle lezioni, la pista ciclabile non serve ai ciclisti che si recano a scuola o al lavoro bensì ai genitori che accompagnano i figli e la usano come comodo parcheggio proprio di fronte alla scuola. **La situazione non differisce poi molto da quella di tante altre scuole padovane dove da alcuni anni si manifesta una delle più sconsolanti abitudini dei nostri tempi, andare a portare i figli a scuola con Suv da 2-3 tonnellate.**

Per i genitori spesso è una scelta di sicurezza per tutela della prole, un po' come dire "non temiamo il pericolo del traffico per i nostri bambini, il pericolo siamo noi."

C'è però una particolarità che caratterizza la scuola d'Inglese in via Forcellini ed è che ne è stato permesso il raddoppio solo un paio d'anni fa con la realizzazione di un attiguo

parcheggio. Evidentemente però il nuovissimo parcheggio non è sufficiente oppure non si spiega come mai il Comune continui a tollerare questo pessimo esempio di inciviltà proprio davanti a scuola.

La soluzione a lungo termine non può essere che separare fisicamente le piste dalla carreggiata. La separazione della pista può essere ottenuta tramite barriera, con aiuole o dislivello apprezzabile. Nelle strade in cui il traffico è sostenuto, la pista disegnata va considerata solo come un primo passo dato che la pista ciclabile dovrebbe diventare anche uno strumento di moderazione del traffico. Un'altra soluzione possono essere i cordoli, le lingue di bue o i paletti, ma solo nel caso questi non vadano a restringere troppo la ciclabile trasformandola in un budello in cui diventa difficile pedalare. Laddove procedere in maniera così strutturale risulta impossibile, l'amministrazione dovrebbe intervenire con determinazione per sanzionare chi vi parcheggia sopra costringendo le bici a manovre che possono diventare pericolose per ciclisti, pedoni e automobilisti.

«PADOVA CICLO-FORUM»

RACCOGLIAMO SEGNALAZIONI, PROPOSTE E COMMENTI PER MIGLIORARE LA CICLABILITÀ E LA CONVIVENZA DI BICI, AUTO E MEZZI PUBBLICI. PARTECIPA ANCHE TU AL FORUM SU <http://usalabici.legambientepadova.it>