## A ruota libera!

Vogliamo una rete continua di piste ciclabili:
più sicurezza per tutti, piu' ciclisti in circolazione,
meno auto e inquinamento!
Firma la petizione!

**Collegare le piste**
Padova si vanta di avere circa 42 km piste ciclabili tra quelle in sede protetta e quelle riservate ai margini della carreggiata. A queste bisogna aggiungere circa 22 km di tratti arginali percorribili in bicicletta. In realtà queste piste non rappresentano una reale risorsa per i ciclisti perché, ad eccezione di quella che attraversa tutta Padova lungo la direttrice Nord - SudEst (da San Carlo/via Saetta a Voltabarozzo), non esiste alcun altro tratto completo e significativo.

**Più sicurezza, più libertà di movimento, meno auto e smog**
Le piste ciclabili padovane cioè non costituiscono quella rete diffusa che permetterebbe ai cittadini che già oggi scelgono questo mezzo per spostarsi (sono circa il 6%) di farlo con maggiore sicurezza. Al contrario piste complete e continue, che collegassero quartieri anche lontani, permetterebbe di spostare sulle due ruote una quota consistente di persone, diminuendo traffico ed inquinamento. Anche i preadolescenti che nella maggioranza dei casi vengono portati a scuola in macchina dai genitori, con una rete di piste ciclabili di quartiere guadagnerebbero libertà di movimento.

**Basta con i tratti monchi. Vogliamo una rete continua di piste ciclabili**
Nel 2002 il 40% degli incidenti mortali in città ha coinvolto ciclisti. L'abbondanza di tratti monchi di piste ciclabili paradossalmente rende ancora più pericoloso l'uso della bici: infatti molti di questi tratti si interrompono improvvisamente lasciando il ciclista in mezzo al traffico.

**La proposta che Legambiente, WWF e Amici della Bicicletta avanzano al Comune di Padova, e sulla quale chiedono la tua firma,** si concentra su tre tipologie di interventi, che realizzati contemporaneamente, consentirebbero di dotare Padova di una buona rete continuativa. Sommando le tre tipologia arriviamo a totalizzare complessivi 38 Km (16 Km di piste per completare i tratti e mettere in sicurezza gli incroci e 22 Km di nuove piste) per una spesa stimabile intorno ai 2.100.000 euro. Una somma che una amministrazione che voglia seriamente investire sulla mobilità sostenibile ad impatto zero deve mettere a bilancio.

*Padova, novembre 2004*

### ECCO COSA CHIEDIAMO

**Completamento dei tratti monchi già esistenti**
Sono tratti spesso lunghi meno di 1 km, ma che se realizzati darebbero senso a pezzi attualmente esistenti ma poco usati perché monchi e quindi non significativi.

**Messa in sicurezza di importanti incroci**
Vi sono alcuni grandi incroci (la Stanga, Bassanello, tutte le intersezioni delle radiali con la circonvallazione regolati da rotatorie) che si presentano molto pericolosi da attraversare. La beffa per il ciclista è che spesso a questi incroci giunge percorrendo piste ciclabili che si interrompono proprio dove maggiormente sarebbero necessarie. Chiediamo al comune di predisporre la continuità ciclabile anche in questi punti

**Nuovi tratti di piste ciclabili**
Vi sono interi rioni che non sono serviti da piste ciclabili. Legambiente propone la costruzione di alcuni nuovi tratti per rispondere ad una domanda di sicurezza sempre più diffusa.

**Tracciati per il tempo libero**
Sono poi utili i tracciati ciclabili per il tempo libero (es. argini). Non devono però assorbire la disponibilità finanziaria del Comune. Perché la priorità per Padova è togliere auto nei giorni feriali spostando consistenti quote di cittadini su mezzi pubblici o ecologici, in primis la bicicletta.

**L'Ufficio Biciclette**
Serve poi un Ufficio Biciclette, un organismo comunale che coordini tutte le attività del settore, da quello della promozione a quello dello stato di attuazione dei progetti ciclabili, fino alla manutenzione, passando per l'attività di formazione, diventando punto di riferimento per i ciclisti.

**Firma la petizione, chiedila a chi ti ha dato questa mappa. oppure presso le sedi di Legambiente, WWF, Amici della Bicicletta.**
**Puoi anche firmare on line sul sito www.legambientepadova.it**

I costi per realizzare questa pubblicazione sono stati sostenuti da

**LEGAMBIENTE**
Circolo Eleonora Chinni

**SOSTIENICI! ISCRIVITI A LEGAMBIENTE**
*Socio adulto* 26 euro
*Socio giovane* (da 19 a 25 anni) 15 euro
*Socio ragazzo* (da 15 a 18 anni) 6 euro
*Socio junior* (fino a 14 anni) 6 euro
Puoi farlo venendo di persona alla nostra sede o utilizzando il conto corrente postale n.36037091 intestato a Legambiente Padova ONLUS. Nella causale indica "iscrizione a Legambiente 2005".

## Piste ciclabili: cosa fare a Padova nei prossimi 4 anni

### I TRATTI MONCHI DA COMPLETARE

**Quartiere 1 Centro**

**1 Viale Codalunga - p.zza Mazzini**
Bidirezionale, molto frequentata, consente dall'Arcella di giungere in centro. Si interrompe improvvisamente all'angolo di via Trieste, abbandonando il ciclista sul lato opposto a quello di marcia. Andrebbe prolungata fino a Ponte Molino.

**2 Ponte di via Porciglia**
Uscendo dalla ciclabile dei giardini dell'Arena per proseguire sul lungargine Piovego bisogna invadere uno dei due marciapiedi del ponte Porciglia. Serve dedicarne uno ai pedoni riservando l'altro alle bici, utilizzando segnaletica orizzontale efficace.

**3 Corso Milano**
Arrivando dalla pista di via Vicenza, superato p.le Savonarola, si percorrono corso Milano/via Verdi senza alcuna protezione. E' una fra le dieci strade più incidentate di Padova, molto frequentata perché dai quartieri di Chiesanuova, Vicenza e Natività è l'unico accesso al centro storico.

**4 Percorso ciclabile in via Euganea**
Arrivati in p.le S. Giovanni con la pista di via Sorio diventa problematico tutto l'asse di penetrazione in centro storico costituito da via Euganea e Vescovado. Non è presente alcun percorso ciclabile.

**5 Riviera Paleocapa - San Benedetto**
E' necessario che venga proseguita dopo ponte S. Agostino in direzione centro con un percorso protetto e riservato. Due le alternative possibili: proseguire la pista in riviera San Benedetto fino al ponte S. Giovanni delle Navi, oppure attraversare Ponte S. Agostino e proseguire lungo riviera Mussato.

**Quartiere 2 Arcella**

**6 Via Macchiavelli - Durer**
Dopo un primo tratto di pista protetta che arriva fino all'ingresso del Liceo Curiel, per proseguire in direzione Mortise, si devono percorrere senza protezione circa 600 metri con auto a velocità sostenuta.

**7 Via Guicciardini - Macchiavelli**
La realizzazione dell'Arco di Giano con la nuova rampa di accesso al cavalcavia Camerini Rossi a partire da via Guicciardini significherà una nuova cesura a metà dell'Arcella. Tutto l'asse est ovest di via Guicciardini-Macchiavelli-Durer diventerà un passante con traffico di attraversamento.
La costruzione di una pista ciclabile riservata bidirezionale che si vada a collegare a quella esistente in via Durer serve non solo a mettere in sicurezza i ciclisti, ma anche a ridurre l'ampiezza della carreggiata ed impedire alte velocità alle auto e camion.

**8 Via Malta - Bernardi**
E' necessario completare la pista ciclabile di inizio via Malta fino a collegarsi a quella di via Zara. Serve sia per dare continuità di percorso fino a Sacro Cuore evitando via Annibale da Bassano, che per consentire percorsi sicuri ai bambini della elementare Muratori. Inoltre la pista esistente di via Malta va resa bidirezionale e separata dalla carreggiata con cordoli.

**9 Via Saetta - Pontevigodarzere**
L'ottima pista ciclabile che arriva fino al fondo di via Saetta va proseguita fino nel cuore di Pontevigodarzere attraverso via Benedetti e Leonati, sottopasso dell'autostrada, garantendo l'attraversamento in sicurezza di via Plebiscito.

**Quartiere 3 Brenta Venezia Forcellini**

**10 Via Bajardi - Cardan**
La realizzazione del percorso ciclabile di via Bajardi e via Cardan segna un punto a favore della mobilità ciclabile, ma andrebbe messo in sicurezza attraverso l'adozione di cordoli che lo separino fisicamente dalla sede stradale.

**11 Via Venezia - San Lazzaro**
Per Ponte di Brenta esiste nel tratto finale una pista ciclabile, che protegge i ciclisti ma li costringe ad un percorso più lungo di quello lineare. Mentre rimane completamente sprovvisto di pista il tratto iniziale di via Venezia a partire da p.le Stanga dove si deve realizzare una pista bidirezionale e marciapiedi. Quanto realizzato negli anni scorsi non è sufficiente. Tutto da fare il tratto di via San Marco sottopasso del cavalcavia/incrocio via Friburgo.

**12 Via Venezia - Stazione**
Il tratto di pista esistente di fronte al nuovo Direzionale deve essere esteso e completato fino alle sedi universitarie nell'area ex FIAT e proseguito fino in Stazione.

**13 Via Gattamelata - Filiasi**
Tutta il tratto di via Gattamelata lungo l'argine va protetto fino all'incrocio con via Filiasi, proseguendo fino alla pista esistente di via Testa.

**14 Stanga - via Grassi**
Bisogna mettere in rete la pista del Cavalcavia Grassi, oggi assolutamente inutile, in continuità fino alla Stanga, con attenzione alla rotatoria con via Maroncelli, creando una direttrice che, proseguendo in via Fistomba, porta in centro.

**15 Stanga - Ponte dei Graissi**
Subito dopo il ponte la pista ciclabile esistente si interrompe, proprio all'inizio di via Turazza. Anche in questo caso andrebbe proseguita fino alla Stanga.

**16 Via Friburgo**
L'attuale tratto di pista lungo via Friburgo va proseguito fino all'incrocio con via San Marco per togliere dall'isolamento il quartiere.

**17 Via Forcellini**
La pista ciclabile di via Forcellini, che si interrompe all'incrocio con via Prosdocimi va proseguita lungo la via fino a quella esistente in via Boccaccio, completando i tratti che mancano per arrivare fino al ponte dei Graissi. La pista avrebbe anche la funzione di moderare la velocità delle auto restringendo la carreggiata. Sul lato opposto va collegata (mancano 30 metri) con quella di via Sografi.

**Quartiere 6 Brentella Valsugana**

**18 Via Altichiero - argine Brenta**
Al fondo della pista ciclabile di via Altichiero bisogna garantire il collegamento con l'argine del Brenta.

**19 Via dei Colli**
La pista esistente non è assolutamente rispettata e oggetto di parcheggio selvaggio. Va fatta proseguire anche sul ponte sul canale Brentelle e oltre fino ai confini con Selvazzano.

### L'ECO-GALATEO DEL CICLISTA
### 10 regole per distinguersi in sicurezza

**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 contro mano, c'è sempre un'alternativa più sicura. Scegli strade poco trafficate, in cui l'andatura degli altri veicoli sia compatibile con la tua. Se presente, usa la pista ciclabile.

**3**. Fatti vedere, fatti sentire! Scegli abbigliamenti visibili e 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. Se usi il casco, può salvarti la vita.

**4**. Tieni gli occhi bene aperti. Procurati uno specchietto retrovisore da manubrio e, nei cambi di direzione, alza con decisione il braccio per segnalare le tue intenzioni.

**5**. 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.

**6**. 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.

**7**. Ricorda che puoi superare a destra una colonna di veicoli fermi o in lento movimento, ma sii prudente, non deve diventare uno slalom.

**8**. Meglio non usare il telefonino in bicicletta, ma, se proprio lo devi fare, utilizza l'auricolare

**9**. Abbi cura della tua bici: più efficienza è sinonimo di più sicurezza.

**10**. Non sottovalutare la scelta che hai fatto: ogni volta che sali in bici rinunciando all'automobile compi un gesto consapevole Quindi rivendicalo attaccando alla tua bici una delle nostre targhette.

### INCROCI DA METTERE IN SICUREZZA

**Quartiere 2 Arcella**

**Rondò Borgomagno**
E' tra gli attraversamenti più pericoli della città. In particolare bisogna intervenire per mettere in sicurezza l'attraversamento alla base del cavalcavia lato Arcella con il posizionamento di un semaforo a chiamata, oppure intervenendo sulla carreggiata (restringimenti o dossi rallentatori).
Serve segnalare la continuità tra la pista in via Toti e quella di via Malta rendendo più esplicito che il semaforo via Toti/Buonarroti è anche per le bici e non solo pedonale.

**Rotatoria Pontevigodarzere e ponte sul Brenta**
A Pontevigodarzere sono due i punti particolarmente critici. Il primo riguarda l'attraversamento del rondò fornace Moranti, che continuerebbe ad essere percorso anche quando ci fosse la pista in via Benedetti.
Serve anche la messa in sicurezza del ponte sul Brenta. La costruzione di una ciclabile deve risolvere la percorribilità sia delle due rampe di accesso che del ponte stesso.

**Attraversamento di via Annibale da Bassano**
Bisogna mettere in sicurezza l'attraversamento di via Annibale da Bassano ai piedi del cavalcavia Camerini Rossi - accesso sottopasso via Istria con il posizionamento di un semaforo a chiamata o di un passaggio rialzato.

**Quartiere 3 Brenta Venezia Forcellini**

**Piazzale Stanga**
"Il nodo della Stanga su cui convergono alcune delle arterie di traffico più importanti della città, risulta essere uno dei nodi più incidentati e pericolosi" (Comune di Padova, Programma piste ciclabili 1999-2001). Le opere da realizzare nel piazzale dovrebbero riguardare: la risagomazione dell'incrocio; l'abbattimento delle barriere architettoniche; il ridisegno dei marciapiedi esistenti; sedi riservate ciclabili a doppio senso di marcia.

**Cavalcavia e Rotatoria Grassi**
Gli attraversamenti e cambi di carreggiata per raggiungere i tratti esistenti di pista sul cavalcavia Grassi vanno posti in sicurezza (segnalati e rialzati), così come è da rivedere la rotatoria Grassi con un tracciato per le bici rialzato e separato.

**Rotatoria Plebiscito**
Da correggere in funzione della messa in sicurezza dei ciclisti che si ottiene alzando e spostando fuori dalla rotatoria l'attraversamento ciclabile.

**Quartiere 4 S. Croce S. Osvaldo Bassanello**

**Rotatorie Facciolati e Acquapendente**
Lungo la circonvallazione sono tutte da correggere tutte le rotatorie in funzione della messa in sicurezza dei ciclisti che si ottiene alzando e spostando fuori dalla rotatoria l'attraversamento ciclabile.

**Nodo del Bassanello**
Tutto il nodo del Bassanello va ripensato perchè la nuova passerella sul Bacchiglione risolve i problemi solo di chi proviene da via Guizza in direzione centro.
· La pista lungo via Cavallotti si interrompe all'angolo con via Buzzaccarini, lasciando le bici prive di protezione nella parte finale della via. Per imboccare il tratto ciclabile sul ponte del Bassanello si deve attraversare senza protezione via Cavallotti, strada a quattro corsie, leggermente in curva, con un flusso continuo di auto. Serve proseguire la pista nel tratto finale di via Cavallotti, utilizzando la servitù demaniale che si collega con via Cossa.
· La pista ciclabile lungo via Isonzo può essere raggiunta esclusivamente procedendo nel traffico intenso della rotatoria Ponte del Sostegno - via Isonzo che è a 4 corsie di marcia.
· Anche la ciclabile lungo l'argine del canale Battaglia (e via Armistizio) non è collegata in alcun modo al centro della città se non percorrendo le trafficate e pericolose via Vittorio Veneto e strada Adriatica.

**Ponte Voltabarozzo**
Lasciata la pista sul ponte Voltabarozzo è particolarmente pericolosa la svolta a sinistra per il lungargine Ziani e via Vecchia. Esiste una proposta di soluzione presentata in Quartiere 4.

**Quartiere 5 Armistizio Savonarola**

**Cavalcavia Brusegana - via Sorio**
In via Sorio c'è una pista ciclabile sul lato sinistro. La pista sul cavalcavia è invece sul lato opposto. E' fondamentale attrezzare un attraversamento protetto ai piedi del cavalcavia, attualmente pericolosissimo. La rotatoria realizzata non risolve il problema perché, avendo un raggio di curvatura molto blando, non fa rallentare chi scende dal cavalcavia.
Inoltre chi proviene in bici da Brusegana deve trovare funzionante e protetto il tratto di pista sul lato dx di via Sorio ai piedi del cavalcavia per restarvi fino all'incrocio con via Col Berretta e poi proseguire lungo il percorso ciclabile interno al quartiere Palestro.

**Quartiere 6 Brentelle Valsugana**

**Ponte Bretelle - Chiesanuova**
La pista ciclabile di via Chiesanuova va proseguita prima e anche sul ponte dove anche il passaggio pedonale è problematico.

**Cavalcavia Chiesanuova**
La protezione della pista ciclabile lungo il cavalcavia di via Chiesanuova è largamente insufficiente, prova ne siano i numerosi incidenti che coinvolgono bici. Bisogna garantire la precedenza alle biciclette rispetto alle auto che si immettono o provengono da corso Austrialia percorrendo i raccordi a forte velocità, posizionando dei dossi prima della pista ciclabile o rialzando la stessa e segnalandola in rosso.

### COME VANNO REALIZZATE LE PISTE CICLABILI

Quelle che noi chiediamo sono dunque piste specializzate, destinate cioè ai soli ciclisti che possono essere alternativamente monodirezionali a margine della strada una per senso di marcia, bidirezionali su un solo lato della strada o autonome, cioè staccate dal corpo di strade. La separazione della pista ciclabile può essere ottenuta tramite barriera, con aiuole o con dislivello apprezzabile. Non vanno bene tratti ciclabili solo segnati per terra per non togliere spazio alle auto in strade dove il traffico si presenta sostenuto, veloce ed improprio. La pista ciclabile infatti è anche uno strumento di moderazione del traffico nel momento in cui si ha il coraggio di realizzarla anche a discapito dello spazio per le corsie delle auto.
Analogamente deve essere scartata la soluzione di mettere in promiscuità pedone e bicicletta in uno spazio troppo ristretto. Grande attenzione va infine posta per la segnaletica specifica, adottando anche colorazioni del manto differenti per enfatizzare la presenza di una pista. Va senz'altro aumentato l'utilizzo dei " quadrotti", che rappresentano le strisce pedonali dei ciclisti. Né si deve avere tentennamenti a posizionare dossi rallentatori in prossimità di incroci per garantire che gli automobilisti rispettino la precedenza alle bici.

### NUOVE PISTE

**Quartiere 1 Centro**

**A Via Belzoni/Ognissanti - Stanga**
Dalla zona est del centro (Altinate) si esce lungo via Belzoni/Ognissanti/Fistomba, così come per le aree periferiche (Maroncelli, Turazza) questa via rappresenta il naturale ingresso in centro. Serve quindi proteggere i ciclisti lungo questo asse con una pista che sarebbe molto frequentata in quanto zona universitaria e di rioni densamente abitati. Farebbe rete con le piste che dovrebbero dipartirsi da p.le Stanga.

**B Da via Bezzecca a Ponte Molino e verso Ponterotto**
via Bezzecca e Beato Pellegrino sono molto trafficate, percorse con velocità sostenute. Qui manca una pista ciclabile e ci sono gli attraversamenti pericolosi di corso Australia e Porta Trento.
Anche verso Ponterotto bisogna proseguire la pista realizzata nel rione Sant'Ignazio.

**C Da Barriera Saracinesca agli Ospedali**
Da Sacra Famiglia dovendo recarsi all'Ospedale Sant'Antonio o al Policlinico (cioè per tagliare il centro storico da ovest ad est) non rimane altra scelta che percorrere le pericolose vie Cavalletto, Prato della Valle, Cavazzana. Serve quindi una pista lungo questa direttrice ovest-est che, collegata a via Sanmicheli, consenta di raggiungere la zona Ospedali.

**Quartiere 2 Arcella**

**D Asse via Buonarroti - via Bramante - San Bellino**
La zona ovest dell'Arcella è priva di un percorso ciclabile protetto che parta da Borgomagno e salga verso nord. Via Buonarroti è rettilinea, permette velocità sostenute e sul lato della via vi è abitualmente parcheggio abusivo che costringe i ciclisti a pericolose gincane. Presenta numerosi incroci e attraversamenti difficili sia per i pedoni che per i ciclisti. La piccola rotonda da poco costruita all'angolo con via Curzola deve essere corretta a favore delle bici come già fatto in quella di via Bajardi - Cardan (percorso ciclabile in colore rosso, ben evidenziato da segnaletica orizzontale e verticale).

**Quartiere 3 Brenta Venezia Forcellini**

**E Via Maroncelli - Madonna della Salute - Ippodromo**
A partire dall'incrocio con via Grassi va realizzata una pista bidirezionale che percorra tutta di via Maroncelli, sfruttando i tratti già esistenti per poi dividersi lungo via Ippodromo in direzione della futura stazione SFMR di San Lazzaro e per via Torre fino a via Madonna del Rosario, con particolare attenzione al miglioramento del cavalcavia sull'autostrada e nuova tangenziale.

**F Circonvallazione Est**
A partire da Pontecorvo/via Modena va realizzata una pista ciclabile lungo la circonvallazione ovest (via Gattamelata e Ariosto) fino alla Stanga utilizzando gli spazi sotto le mura cinquecentesche e i percorsi interni all'ospedale.

**Quartiere 4 S. Croce S. Osvaldo Bassanello**

**G Via Facciolati**
L'ottima pista ciclabile esistente lungo l'antico tracciato della Veneta da via Sografi a Voltabarozzo, che necessita di urgente manutenzione, è troppo decentrata per gli abitanti della zona di S. Osvaldo e S. Rita. Serve attrezzare una pista ciclabile lungo via Facciolati, strada di penetrazione molto trafficata e percorsa anche da mezzi pesanti, che si congiunga con quella di Pontecorvo e la zona pedonale di via S. Francesco, che formano l'asse di ingresso in centro storico. Verso la periferia deve arrivare, attraverso Voltabarozzo, a congiungersi con la pista di Ponte San Nicolò.

**H Via Acquapendente - Bembo**
Anche questa radiale di penetrazione in città deve essere attrezzata con una pista ciclabile protetta da congiungere con quella esistente in via Marghera. A maggior ragione vista l'espansione edilizia che ha interessato la zona di via Commissario, Venier e Salboro.

**Quartiere 5 Armistizio Savonarola**

**I Circonvallazione Ovest**
I collegamenti tra la zona attigue di Porta Trento, Savonarola e San Giuseppe/Palestro anche per le biciclette sono realizzabili esclusivamente lungo la circonvallazione, l'unica che garantisca la continuità. Ma percorrere la circonvallazione in bicicletta risulta pericoloso. Serve quindi attrezzare una pista ciclabile che consenta spostamenti protetti e sicuri lungo l'asse nord/sud in questa zona del quartiere 5. La pista è di facile realizzazione da via Sarpi fino a Sacra Famiglia perché può essere utilizzato tutto lo spazio prima delle mura cinquecentesche e gli ampi marciapiedi.

**L Via Isonzo - Merlin**
Per aggiungere il quartiere Brusegana dalla zona a sud di Prato della Valle l'unica strada percorribile è, superato il Bassanello, proseguire lungo via Isonzo, che però si presenta pericolosa, con auto a velocità sostenuta e numerose curve. C'è lo spazio per una pista bidirezionale, utilizzando in alcuni tratti le aree verdi o quelle arginali. Da proseguire fino nel cuore del quartiere (dove sorgono le scuole) fino all'incrocio con via dei Colli.

**Quartiere 6 Brentella Valsugana**

**M Via Pelosa**
Via del tutto rettilinea (è l'antico decumano romano) lungo la quale serve una pista ciclabile anche alla luce della prossima costruzione della passerella sul Bretelle (collegamento con Caselle e Rubano) e della stazione ferroviaria di Campo di Marte.
Una diramazione in area attualmente agricola verso via Eulero-Riccati consentirebbe di collegare il quartiere Brusegana con Chiesanuova, in particolare con il parco sportivo di Bretelle, evitando la pericolosa via Cave.

### LINEA 1 DEL METROTRAM

Tutto il tracciato nord - sud del metrotram 1 va reso sicuro e compatibile anche per le biciclette, in modo continuativo, separato dal percorso rotabile o su vie parallelle.

### TRACCIATI PER IL TEMPO LIBERO

**Argini Bacchiglione**
Lungo l'asta del fiume Bacchiglione andrebbero sistemati gli argini e adattati per il passaggio delle biciclette. In particolare tutto il tracciato compreso tra il ponte con la ferrovia e il canale Bretelle, in collegamento con la pista di via Isonzo.

**Argini Brentella**
Argine Brentella lato Padova: l'argine presenta tratti molto interessanti dal punto di vista naturalistico e andrebbe valorizzato anche consentendo una viabilità ciclistica, almeno di tipo sportivo.

**Argini del Brenta**
È auspicabile la sistemazione a pista ciclabile di tutta l'asta del fiume Brenta che corre tra Pontevigodarzere e Limena, rappresentando una reale alternativa a via Po, oltre che un'area verde fruibile.
Il recente intervento della Provincia di Padova non ha risolto il problema. Si tratta di una pista in sterrato che per il fondo e per la mancata messa in sicurezza degli attraversamenti con la ferrovia, via Pontevigodarzere e di via San Marco, non può essere considerata sicura.

### IL NOSTRO PROGETTO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La campagna per le piste ciclabili e la sicurezza del ciclista si inquadra in un progetto più generale per la mobilità sostenibile Per Legambiente, WWF e Amici della Bicicletta tutela della tutela della salute e la sicurezza stradale sono gli elementi centrali per riorganizzare la mobilità. La "mobilità sostenibile" con una riduzione consistente del traffico privato vuol dire innanzi tutto riduzione del PM10 (da 4 anni sopra i limiti di legge ed in aumento) e maggiore sicurezza stradale. I numeri: nel 2004 sono stati 800.000 gli spostamenti giornalieri, di cui solo 105.000 sul trasporto pubblico. Gli spostamenti che avvengono con mezzi privati a motore sono 628.000, pari al 74% del totale; circa 400.000 spostamenti (50% del totale) hanno origine in periferia o nei comuni contermini. Si stima che al 2010 gli spostamenti aumenteranno fino a 1 milione mentre il trasporto pubblico crescerà a 130.000-140.000 utenti-giorno con l'entrata in funzione del metrobus 1.
Per muoversi, respirare, vivere meglio Legambiente, ha elaborato un realistico piano per la mobilità sostenibile nell'area metropolitana padovana che si pone come obiettivo di portare il trasporto pubblico nella Padova Metropolitana al 30% degli spostamenti complessivi, il che significa che nel 2010 i mezzi collettivi dovranno poter trasportare 300.000 persone al giorno. Per poter arrivare a questo risultato Legambiente ha elaborato una serie di strategie.
Il Piano completo "La città mobile - libro bianco sulla mobilità sostenibile- è scaricabile dal sito www.legambientepadova.it. Sezione documenti.

**Padova Policentrica**
Per prima cosa la politica della mobilità va integrata con pianificazione territoriale all'interno della dimensione della Padova metropolitana, quella che comprende i Comuni dell'hinterland.

**La cura del ferro**
Padova si deve dotare di una rete di trasporto metropolitano su ferro strutturata su 7 linee per un totale di 24 fermate urbane o metropolitane; i binari per 5 linee metropolitane sono esistenti, vanno posizionate le nuove fermate leggere. Se tutti i treni regionali e interregionali si fermassero nelle fermate suburbane avremmo a disposizione tra città e periferie almeno 191.000 spostamenti.

**Rilancio del trasporto pubblico urbano ed extraurbano su gomma**
E' prioritario aumentare l'offerta di trasporto pubblico attraverso l'ampliamento della rete specialmente lungo le direttrice radiali della Padova Metropolitana

**La riorganizzazione della viabilità nella città metropolitana**
Chi abitualmente punta a risolvere i problemi del traffico costruendo nuove strade e mangiando ancora territorio propone un nuovo anello di tangenziali, la cosiddetta "Orbitale." E' ormai noto, invece che queste scelte innescano e potenziano la spirale traffico-nuove strade-aumento del traffico-nuove strade, con effetti devastanti.

**La gerachizzazione della viabilità nel Comune di Padova**
Legambiente propone un Sistema Mobilità complessivo basato su una configurazione ad anulari concentriche formate da: l'anulare Generale delle Tangenziali, che fa da connettivo complessivo e unitario dei parcheggi scambiatori; l'anello delle pericentralità, ossia i punti in cui le radiali sono interrotte nella loro accessibilità verso il centro in corrispondenza delle piazze o centralità delle periferie. I parcheggi i parcheggi in centro storico non vanno realizzati.

*design* www.nalato.com
*stampa* Nuova Grafica, Vigorovea (PD)