



LEGAMBIENTE

Ciclabilità Diffusa in Centro Storico a Padova

I doppi sensi di marcia per le bici
nelle vie a senso unico in centro e
il problema delle rastrelliere:
le proposte di Legambiente



In allegato le soluzioni di Ferrara e Reggio Emilia

Premessa

Dati i livelli di inquinamento atmosferico e di congestionamento del traffico automobilistico di Padova in particolare e delle città italiane in generale, oggi più che mai è importante promuovere forme di mobilità sostenibili; la bicicletta a questo proposito si caratterizza come il mezzo più ecologico ed economico adatto agli spostamenti all'interno dei centri urbani. A Padova l'utilizzo della bicicletta è tradizionalmente molto diffuso anche se sempre più difficile e pericoloso a causa dell'aumento del traffico. Le piste ciclabili sono spesso discontinue e si interrompono in molti casi proprio negli incroci pericolosi dove ce ne sarebbe maggior bisogno, oppure mancano proprio negli assi radiali di entrata/uscita della città.

Dopo una forte mobilitazione che negli ultimi anni ha visto cittadini e associazioni chiedere a gran voce interventi per la sicurezza e la promozione della ciclabilità a Padova, l'Amministrazione Comunale ha deciso di investire nel collegamento delle piste esistenti e nella realizzazione di nuovi percorsi nelle strade più importanti.



Segnaletica a Reggio Emilia

Un impegno di cui dovremmo cominciare a vedere i primi sostanziosi risultati nel prossimo autunno e che dovrà continuare negli anni per poter finalmente dotare la nostra città di una vera e funzionale rete di percorsi ciclabili.

Questo dossier si occupa di un problema specifico che riguarda la **Ciclabilità Diffusa all'interno del Centro storico**, dove la percentuale degli spostamenti in bicicletta sale notevolmente rispetto alla media cittadina e dove però i ciclisti incontrano ancora notevoli ostacoli nella circolazione.



Cartello di accesso al Centro Storico R.E.

A Padova vi sono alcune importanti strade del centro fortemente utilizzate dai ciclisti perché costituiscono veri e propri assi ciclabili di entrata, uscita o attraversamento del centro che

sono però a senso unico. In particolare un problema si pone nelle strade a senso unico nelle quali, a causa delle piccole dimensioni della via, si incontrano difficoltà nella costruzione di piste ciclabili che permettano alle bici di percorrere il tragitto anche nel senso di marcia opposto a quello delle auto.

La mancata soluzione di questo problema espone i ciclisti a rischio di multe o peggio, di mancata copertura assicurativa in caso di incidente, oppure ancora, aumenta il malcostume di andare in bicicletta nei marciapiedi creando problemi di sicurezza per i numerosi pedoni.

Un altro limite alla promozione dell'uso della bicicletta nel centro storico sono i parcheggi: infatti, spesso, già alle prime ore del mattino, è difficile trovare un posto libero nelle apposite rastrelliere per le biciclette e molti cittadini sono portati a parcheggiare in posti non autorizzati rischiando eventuali multe e rimozioni a causa del numero insufficiente di rastrelliere.

Nelle pagine che seguono abbiamo voluto approfondire questi problemi, fotografando la situazione esistente con dei rilevamenti, confrontandoci con soluzioni di altre città come Reggio Emilia e Ferrara, ed elaborando proposte attuative per Padova.



Senso unico eccetto biciclette a Reggio Emilia

Via Zabarella	Media nell'ora di punta
1. Via Zabarella direzione Eremitani	239
2.2. Via Zabarella da piazza Eremitani (in senso opposto a quello di marcia, prima delle 9.30 e dopo le 20.00, nel tratto tra l'incrocio con via C. Battisti e l'incrocio con via S.Francesco)	87
Media spostamenti orari in bici	326
Spostamenti giornalieri	oltre 3.000

Con la chiusura alle bici delle Riviere dovuta al metrobus, l'asse di Via Eremitani, Via Zabarella e via Del Santo costituisce la principale alternativa alle Riviere per attraversare il centro in bicicletta. Legambiente Asu e Amici della Bicicletta, promotori di questo percorso alternativo presso l'Amministrazione comunale, hanno di recente evidenziato i vari problemi che restano da risolvere nella nuova pista.

Uno di questi è dovuto ad un divieto orario che impedisce alle biciclette di transitare nel senso opposto di marcia nel tratto di via Zabarella compreso tra l'incrocio con via Cesare Battisti e lo sbocco in via S.Francesco: la pista alternativa alle Riviere scompare in quel tratto prima delle 9.30 del mattino e dopo le 20.00 di sera!

Una scelta fatta per la ristrettezza della carreggiata che non ha permesso di disegnare anche in questo pezzo di via la linea gialla che evidenzia la possibilità per le biciclette di andare nel senso opposto a quello di marcia; si è preferito così consentirne il transito alle bici solo tra le 9.30 e le 20.00 ovvero nella fascia oraria in cui entra in funzione la sbarra di via del Santo che limita il passaggio delle auto.

Si tratta a nostro giudizio di una soluzione di facciata e inaccettabile perché scarica il problema sui ciclisti che saranno comunque costretti a transitarvi specialmente al mattino prima delle 9.30 per recarsi a scuola o al lavoro: semplicemente va eliminato il divieto e va messa una segnaletica adeguata alternativa alla linea gialla, che inviti gli



automobilisti a moderare la velocità e a prestare attenzione alle biciclette.

Conteggio bici nel comparto piazze

Abbiamo contato le biciclette parcheggiate nel comparto piazze segnando le bici ed i posti liberi presenti nelle rastrelliere e le biciclette che restano invece parcheggiate fuori dagli appositi spazi.

I rilevamenti effettuati alla mattina durante le ore di mercato, per quanto indicativi segnalano una situazione di assoluta sproporzione tra le rastrelliere presenti e la necessità di parcheggi per le bici nel comparto piazze. Appare quindi del tutto ingiustificato l'accanimento che talvolta i vigili ripongono nel multare o rimuovere le biciclette che stanno al di fuori degli spazi assegnati dal momento che questi ultimi sono del tutto insufficienti.

Serve dunque una soluzione forte, che sappia modificare profondamente l'assetto delle Piazze, recuperando

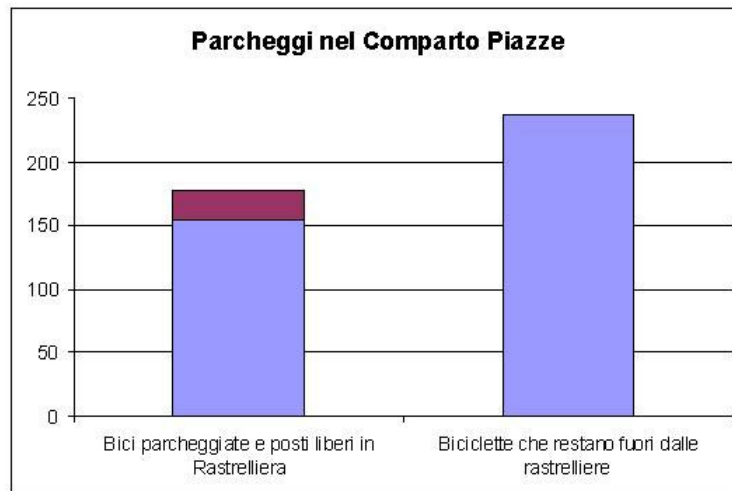
lo spazio necessario da destinare alle biciclette. Troppo lo spazio destinato al parcheggio dei furgoni; una riqualificazione della piazza, ne siamo certi, gioverebbe anche ai commercianti.

Per quanto riguarda poi i furti delle biciclette che nelle Piazze sono particolarmente frequenti attendiamo la sostituzione delle attuali rastrelliere con dei nuovi modelli che permettano di agganciare con la catena il telaio della bici e non la sola ruota.

Infine da molti è richiesto un parcheggio custodito (con magari servizi accessori come il noleggio) per le bici in centro e a questo proposito invitiamo il Comune ad insistere nella ricerca di un sito idoneo che darebbe un utile servizio alla città.

Doppio senso di marcia per le bici in una via a senso unico particolarmente stretta a Reggio Emilia





Comparto piazze (totali)

Bici in rastrelliera: 155
Posti che restano liberi in rastrelliera: 23
Biciclette che restano fuori dalla rastrelliere: 238

Piazza Frutti:

Bici in rastrelliera: 30
Posti che restano liberi in rastrelliera: 4
Biciclette che restano fuori dalla rastrelliere: 53

Piazza Erbe + Municipio:

Bici in rastrelliera: 120
posti che restano liberi in rastrelliera: 17
Biciclette che restano fuori dalla rastrelliere: 125

Piazza Signori:

Posti in rastrelliera: 5
posti che restano liberi in rastrelliera: 2
Biciclette che restano fuori dalla rastrelliere: 60

Conclusioni: doppi sensi di marcia nelle "arterie ciclabili" a senso unico del centro a Padova

Le soluzioni a favore della ciclabilità diffusa in Centro storico che propone Legambiente Padova, già adottate a Ferrara e Reggio Emilia (vedi allegato) reggono su un presupposto tanto semplice quanto evidente: i centri storici hanno una vocazione ciclo-pedonale e le biciclette circolano da sempre ed in quantità nelle vie a senso unico in entrambi i sensi di marcia.

I rilevamenti effettuati evidenziano come a Padova esistano in particolare alcune "arterie ciclabili" del centro storico dove nonostante la previsione di sensi unici, il transito di biciclette raggiunge dimensioni davvero importanti in entrambi i sensi; una realtà legata ancora una volta all'identità storica di una città che registra un ruolo di primo piano dell'uso della bicicletta. La situazione attuale però penalizza la circolazione delle biciclette anche in queste strade nonostante la loro vocazione ciclo-pedonale, privilegiando una mobilità su misura delle poche auto che vi transitano. Anziché promuovere l'uso della bicicletta in centro storico, si rischia così di penalizzare chi utilizza il mezzo ecologico

per eccellenza avvantaggiando ancora una volta l'automobile, il che risulta evidentemente in controtendenza rispetto alle scelte di disinquinamento della città come la realizzazione del metrobus e l'installazione dei varchi elettronici nella ZTL.

E' quindi necessario provvedere al più presto a rendere percorribili in entrambi i sensi di marcia le arterie ciclabili del centro storico, con piste delimitate da linea gialla laddove possibile o con solo un'adeguata segnaletica verticale accompagnata da simboli della bicicletta nel selciato, dove non fosse possibile disegnare la linea. Contemporaneamente vanno fatti funzionare a pieno regime i varchi elettronici per rendere effettiva la Zona a Traffico Limitato e va scorag-

giato l'uso dell'auto in tutto il centro attraverso un efficiente servizio di trasporto pubblico e una rete di piste ciclabili protette che accompagnano il ciclista dalla periferia al cuore della città.

Esperienze di altre città (vedi Ferrara e Reggio Emilia) ci insegnano che soluzioni di questo tipo sono concretamente possibili e che a nulla giova paventare il rischio di possibili incidenti in vie dove il traffico di biciclette è già oggi altissimo e presenta una percentuale di incidenti di gran lunga inferiore a quella che si riscontra al di fuori del centro, in particolare nelle radiali di accesso in città dove infatti chiediamo da tempo piste ciclabili protette.



Allegato – Le Soluzioni Di Ferrara E Reggio Emilia

Doppi Sensi Di Marcia Nelle Vie A Senso Unico Del Centro: L'esperienza Di Reggio Emilia – Incontro Con L'assessore Alla Mobilità Alberto Santel

Possibilità di circolazione per le biciclette in tutti i sensi di marcia all'interno del centro storico che è stato dichiarato zona 30 (velocità massima di 30 km/ora).

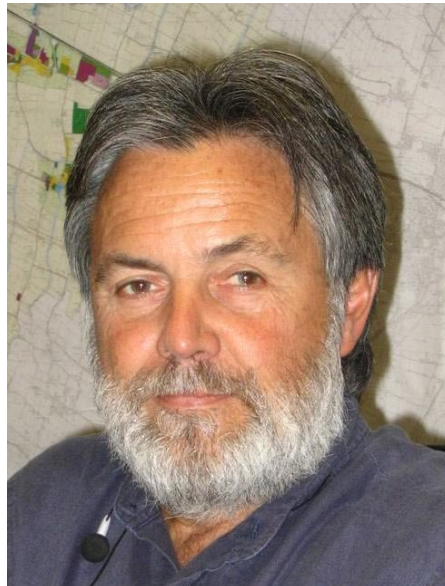
“Non abbiamo fatto altro che fotografare una situazione già esistente” dichiara l'Assessore, “il centro storico per sua stessa natura registra una prevalenza di spostamenti effettuati in bicicletta o a piedi; le auto che vi entrano devono adeguarsi alla situazione, rallentando la velocità. Così diventa possibile la convivenza con le biciclette anche nelle vie strette.”

A Reggio Emilia l'Assessore alla mobilità ha emanato un provvedimento doppio: all'interno del Centro Storico limite di velocità massimo di 30km/h per le automobili e doppio senso di marcia per le biciclette anche nelle vie a senso unico.

L'iniziativa si inserisce in un più ampio progetto di riorganizzazione della mobilità urbana e di lotta all'inquinamento, che partendo dal riconoscere la vocazione naturale e tradizionale del Centro storico come zona ciclo-pedonale, punta ad allargare iniziative di promozione dell'uso della bicicletta in tutta la prima periferia della città.

In tutti gli accessi del Centro sono stati allestiti dei cartelli che indicano “Zona 30, transito consentito alle biciclette nei sensi unici del centro storico” e in aggiunta in tutte le vie a senso unico, sotto il segnale di divieto di transito o la freccia che ne indica il senso di marcia obbligatorio, campeggia un secondo cartello che indica “eccetto biciclette”.

La soluzione è innovativa “solo” dal punto di vista formale perché si inserisce in una realtà concreta dove le biciclette già percorrono tutte le strade del centro storico in entrambi i sensi di marcia ma è particolarmente importante perché inverte l'ordine dei problemi: sono le automobili che entrano in una zona dove gli spostamenti ciclo-pedonali sono preferibili e prevalenti e quindi sono le automobili che devono adeguarsi alla situazione; appare del tutto evidente poi che gli interessi lesi del provvedimento sono di gran lunga minori degli interessi avvantaggiati dallo stesso. Un cambio di mentalità tanto necessario quanto difficile a realizzarsi ancor oggi nelle amministrazioni cittadine.



Doppi sensi di marcia nelle vie a senso unico del centro: l'esperienza di Ferrara - incontro con l'assessore alla mobilità Stefano Cavallini

A Ferrara esiste da tempo una vasta Zona a Traffico Limitato all'interno della quale le biciclette possono percorrere qualsiasi strada in qualsiasi direzione. “Porre dei limiti alla circolazione delle biciclette qui a Ferrara è una battaglia persa e d'altronde se non avessimo i ciclisti saremmo inchiodati”.

Il Centro di Ferrara, ha una vasta zona ciclo-pedonale e il restante centro storico medioevale è Zona a Traffico Limitato. In entrambe è consentito il transito in tutte le strade e in entrambi i sensi di marcia nelle vie a senso unico.

La convivenza tra la moltitudine di pedoni e ciclisti e le auto autorizzate al transito è resa possibile grazie ad una tradizione civica che caratterizza Ferrara come “città amica delle biciclette” e che ha coinvolto nel tempo gli stessi commercianti ed albergatori che si prodigano in servizi di noleggio bici per i turisti... e non solo.

Significativa in questo caso è la scelta di rendere possibile la circolazione delle biciclette in entrambi i sensi di marcia nelle vie a senso unico all'interno di una Zona a Traffico Limitato dove vengono dunque favoriti gli spostamenti a piedi o in bicicletta a scapito della possibilità di circolazione della auto, con tendenza ad allargare sempre più la ZTL.



Ringraziamo per la collaborazione:

Giuliano Borghese e **Mario Crepet** del Liceo Marchesi ed **Elisa Ricciato** e **Elsa Rizzo** del Liceo Curiel

Guido Menato realizzazione grafica

Angelo Fornaciari del Comune di Reggio Emilia
Marzia Marchi di Legambiente Ferrara



LEGAMBIENTE

