



Padova 09/08/2010

c.a. Comune di Padova
- Assessore alla Mobilità
- Settore Mobilità e Traffico

p.c. - Presidenti di Quartiere
- Assessore alla Partecipazione

OGGETTO: Osservazioni al progetto "Bici masterplan 2010-2015"

Il sottoscritto Ginestri Sandro, nato a Padova il 19/09/1979 e ivi residente in via Canestrini 90/B, in qualità di Coordinatore e legale rappresentante dell'associazione **Legambiente Padova** con sede operativa in Piazza Caduti della Resistenza 6, presenta le seguenti osservazioni al progetto "Bici masterplan 2010-2015" presentato dal Settore Mobilità e traffico del Comune di Padova.

Premessa

Legambiente Padova valuta molto positivamente il "Bici Masterplan 2010-2015" che prevede il consolidamento e lo sviluppo della rete di piste e servizi per la bicicletta, simbolo e strumento concreto di una mobilità sostenibile. Il Piano della ciclabilità accoglie infatti molte delle richieste di piste ciclabili avanzate dall'associazione e sottoscritte in questi ultimi anni da migliaia di cittadini, segnando un indiscutibile punto di partenza per una città che cambia in meglio. Per dare una risposta completa alle esigenze della ciclabilità cittadina però il Piano necessita di alcuni importanti integrazioni che esplicitiamo in queste osservazioni.

Alleghiamo inoltre:

- Il testo della *petizione* sottoscritta da 8.000 cittadini e consegnata all'assessore alla mobilità nel maggio 2008
- Riflessioni e proposte sulla rete ciclabile padovana raccolte nel corso degli ultimi due anni sul sito internet *Padova Ciclo Forum*, corredate da oltre 150 commenti di cittadini.

OSSERVAZIONI

	Pag.
1 - Priorità interventi previsti	2
2 - Interventi integrativi su punti critici "scoperti"	4
3 - Ciclabilità diffusa in centro storico	7
4 - Partecipazione alla progettazione degli interventi e allo sviluppo del Piano	8

1 - PRIORITA' INTERVENTI PREVISTI

Rispetto alla scala delle priorità, indicata al capitolo 4 della Relazione, riteniamo debbano essere inseriti nella sezione di “2° livello - Breve termine, ...da attuare entro il 2012” gli seguenti interventi:

1.a - “Via Facciolati, itinerario ciclabile su sede riservata” ora incluso nella sezione medio/lungo termine (interventi da completare dopo il 2015)

Con una stima di oltre 4.300 transiti ciclabili al giorno, risulta infatti essere la strada più percorsa dalle biciclette all'esterno del quartiere Centro. La pista ciclabile realizzata per un tratto di via negli scorsi anni, risulta essere intervento fondamentale ed urgente per dare risposta alle migliaia di cittadini che la percorrono quotidianamente in bicicletta, tanto più che le statistiche ci dicono come via Facciolati sia una delle strade cittadine con maggior numero di incidenti con bici coinvolte. Al completamento dell'itinerario ciclabile va dunque data la massima priorità

1.b - “Via San Marco ponte di Brenta e Via San Marco - San Lazzaro itinerari pedonali e ciclabili su sede propria” ora inclusi nella sezione medio/lungo termine (interventi da completare dopo il 2015).

Il collegamento ciclabile tra la città ed il rione di Ponte di Brenta lungo la direttrice San Marco è oggi assente proprio nei punti più pericolosi e critici.

In una strada a così alto scorrimento di automezzi, le biciclette sono spesso costrette ad imboccare corsie contromano o a fare pericolosissimi attraversamenti. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

Al completamento dell'itinerario ciclabile va dunque data la massima priorità

1.c - “Via Tommaseo, itinerario ciclabile su sede propria” ora incluso nella sezione medio/lungo termine (interventi da completare dopo il 2015).

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. Sono quasi 3.000 i ciclisti coraggiosi che percorrono ogni giorno questa via e nelle ore di punta rimangono avvolti da una nuvola di gas di scarico, in attesa che la coda di automobili riprenda la sua corsa. Spesso le bici si arrampicano così sul marciapiede che diventa un salvagente danneggiando però in questo modo i numerosi pedoni che camminano in uno spazio già molto ristretto. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

Al completamento dell'itinerario ciclabile va dunque data la massima priorità.

1.d - “Via San Francesco, istituzione del doppio senso per le biciclette”. Indicata negli elaborati grafici come intervento previsto e inclusa nell'opuscolo divulgativo “Sintesi del progetto” nella sezione breve medio-termine (da attuare entro il 2014); stranamente non è però citata nella Relazione del piano - nella suddivisione dei livelli di priorità - tra le strade principali dove si prevedono gli interventi.

Con i suoi 6.000 transiti quotidiani in bicicletta via San Francesco è la via più utilizzata dai ciclisti padovani tra quelle censite ma, cosa del tutto incomprensibile, non sarebbe oggi 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



LEGAMBIENTE

alle bici di passare in sicurezza. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

L'istituzione del doppio senso per le biciclette, che peraltro non richiede lavori strutturali particolarmente impegnativi e dispendiosi, va dunque esplicitato tra gli interventi a breve termine, da realizzare con la massima priorità.

2 - INTERVENTI INTEGRATIVI SU PUNTI CRITICI “SCOPERTI”

Nel Piano presentato, mancano alcuni importanti interventi che sono invece necessari per assicurare il transito in bicicletta nei seguenti punti nodali della mobilità cittadina e disegnare così una rete ciclabile completa e funzionale.

2.1 Asse via Tommaseo - via Venezia.

Nell'asse ciclabile via Tommaseo via Venezia, gli interventi previsti (già precedente citato come prioritario quello in via Tommaseo) non coprono interamente il tracciato ciclabile di questo importantissimo asse di penetrazione. Restano infatti scoperti i tratti compresi

- tra la rotonda con via Valeri e l'intersezione con via Gozzi, e
- tra l'intersezione con via Rismondo e quella con via Redipuglia.

Due interruzioni inspiegabili del tracciato in un asse così importante che richiede invece un percorso completo a adeguato alle esigenze degli oltre tremila ciclisti che la percorrono ogni giorno. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

2.2 Cavalcavia Borgomagnò

Nel Piano presentato non è prevista nessuna integrazione o modifica del percorso ciclabile presente nel cavalcavia Borgomagnò. Come più volte segnalato ed evidenziato quotidianamente dai transiti in bicicletta che avvengono in concreto sul cavalcavia, il percorso oggi offerto non è però assolutamente sufficiente a svolgere l'importantissima funzione di collegamento ciclabile principale tra il popoloso quartiere dell'Arcella e la città (tale è e tale rimarrà poiché sono troppo distanti e su altre direttrici i nuovi percorsi offerti dal Cavalcavia Dalmazia e dal futuro “Ponte Verde”).

In particolare per quanto riguarda il collegamento diretto con viale Codalunga e via Fra Paolo Sarpi, la pista oggi esistente sul lato est del cavalcavia non è infatti assolutamente adatta ad accogliere i numerosissimi transiti ciclabili che avvengono sul Cavalcavia e che infatti utilizzano in gran parte il passaggio pedonale sul lato ovest o preferiscono sfidare il traffico o il tram rimanendo in carreggiata. Questi i motivi che rendono inadeguato il solo collegamento ciclabile esistente sul lato est del cavalcavia:

- 1) la rampa che collega il cavalcavia alla stazione è molto ripida e risulta proibitiva in salita e pericolosa in discesa per molti ciclisti che infatti si vedono spesso costretti a percorrerla a piedi.
- 2) la pista fa una brusca deviazione verso la Stazione allungando il percorso.
- 3) la pista è stata ristretta per lavori di risagomatura del guardrail del tram per cui risulta inadatta a sostenere tutto il carico di ciclisti in transito
- 4) ai piedi del cavalcavia la semaforizzazione costringe i ciclisti a lunghissimi tempi di attesa o a pericolosi attraversamenti per passare dal lato ovest al lato est

Nel piano della ciclabilità di Padova che il Comune si accinge ad adottare, non può dunque mancare la previsione di un collegamento ciclabile diretto tra il cavalcavia e viale Codalunga, mediante un percorso senza deviazioni e con una pendenza accettabile, preferibilmente da realizzare sul lato ovest del cavalcavia così da dotarlo di un tracciato ciclabile su entrambi i lati. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

2.3 Ponte del Bassanello

Nel Piano presentato non è prevista nessun percorso ciclabile nel ponte del Bassanello nonostante quest'ultimo sia riconosciuto come “punto pericoloso” dagli elaborati grafici. Come più volte segnalato ed evidenziato quotidianamente dai transiti in bicicletta che avvengono in concreto sul ponte, il percorsi oggi offerti nel nodo del Bassanello non sono però assolutamente



sufficienti a svolgere l'importantissima funzione di collegamento ciclabile principale tra la Guizza e la città.

In particolare per quanto riguarda il collegamento diretto con via Guizza, il transito in bicicletta è oggi affidato alla passerella ciclo-pedonale realizzata a 200 metri di distanza dal ponte, la quale non è assolutamente adatta ad accogliere i numerosissimi transiti ciclabili che infatti utilizzano nella maggior parte dei casi il passaggio pedonale o le corsie del tram sul ponte.

Questi i motivi che rendono inadeguato il solo collegamento ciclabile esistente con la passerella:

- 1) raggiungere la passerella e poi tornare sul percorso originario comporta in molti casi un allungamento di quasi mezzo chilometro di strada, che invece i ciclisti evitano percorrendo direttamente il ponte.
- 2) il fondo della passerella è realizzato con delle grate di metallo scivolose e pericolose per le bici, specie in presenza di umidità o pioggia.
- 3) la passerella è collegata a via Guizza da una rampa esclusivamente pedonale e con una forte pendenza, proibitiva in salita per molti ciclisti che infatti si vedono spesso costretti a percorrerla a piedi.

Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*.

E' quindi necessario prevedere un percorso ciclabile con doppio senso di marcia che permetta di percorrere direttamente il ponte del Bassanello, sfruttando o allargando il percorso pedonale già esistente sul ponte.

2.4 Precedenze in via Chiesanuova

Negli ultimi anni via Chiesanuova è sempre stata nei primi posti della classifica cittadina per il numero di incidenti con biciclette coinvolte. Un risultato ora parzialmente attenuato dagli interventi realizzati nei due punti più pericolosi del tracciato: il prolungamento della pista e l'attraversamento rialzato sul ponte delle Brentelle, ed la complessa riorganizzazione delle intersezioni sulle rampe del cavalcavia Chiesanuova.

La pista ciclabile di via Chiesanuova continua però a presentare una vistosa anomalia data dalla presenza di numerosissimi stop ai ciclisti negli attraversamenti delle laterali della via. La scelta di far fermare le bici prima degli attraversamenti è stata motivata con ragioni di sicurezza ma costringe i ciclisti a fermarsi per ben 24 volte in una tratta di due chilometri di strada, con una media di uno stop ogni 20 secondi circa di tragitto. La situazione suscita inoltre incertezza in ciclisti ed automobilisti che spesso non sanno bene chi deve passare per prima, visto che da Codice della Strada, in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili le auto devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento.

Nel piano della ciclabilità di Padova che il Comune si accinge ad adottare, non può dunque mancare la previsione di interventi sulla mobilità in via Chiesanuova, tali da permettere l'eliminazione dei numerosissimi stop alle bici lungo la suddetta pista ciclabile.

2.5 Corso del Popolo - Corso Garibaldi

Nel Piano presentato non è prevista nessun percorso ciclabile lungo l'asse corso del Popolo - corso Garibaldi, che funge invece da collegamento diretto e naturale tra il centro e la stazione ferroviaria ed è percorso quotidianamente da moltissimi ciclisti. I tracciati alternativi di viale Codalunga e via Valeri infatti non potranno mai sostituire a pieno l'esigenza di percorrere in bici le centralissime corso del Popolo e Corso Garibaldi, per diversi ed evidenti motivi: percorsi più lunghi, molteplici attraversamenti, direttrici differenti, punti di attrazione situati proprio in Corso del Popolo e corso Garibaldi, ecc.

Oggi però questo importante asse viario è difficilmente percorribile per le biciclette che in esso sotto costante rischio di investimento nelle strette corsie riservate al traffico automobilistico, bus inclusi. Rimandiamo per approfondimenti all'allegato con testi e commenti *Padova Ciclo Forum*



LEGAMBIENTE

La proposta avanzata da Legambiente 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.

Con questa o con altra soluzione, rimane ad ogni modo indispensabile inserire nel piano la previsione di un percorso ciclabile protetto in questo importante asse viario del centro cittadino.

2.6 Manutenzione programmata

Il punto 3.1.1. della Relazione del Piano giustamente recita:

“L'altra voce importante sarà la manutenzione della rete esistente, che va aggiornata e migliorata nelle connessioni con la viabilità minore”

La manutenzione della rete ciclabile è infatti un'intervento di fondamentale importanza, in particolare modo per quei percorsi solamente disegnati sull'asfalto che con il tempo diventano spesso scarsamente visibili, aumentandone i problemi di funzionalità e sicurezza.

Riteniamo dunque opportuno che nel Piano per la ciclabilità di Padova, venga inserita una calendarizzazione della manutenzione ordinaria dei percorsi esistenti, suddivisi per tipologie ed eventuali specificità.

3 - CICLABILITA' DIFFUSA IN CENTRO STORICO

A Padova l'intero centro storico è fortemente utilizzato dai ciclisti ma un problema alla loro circolazione si pone nelle numerose vie a senso unico nelle quali, a causa delle piccole dimensioni della strada, si incontrano difficoltà nella costruzione di piste ciclabili delimitate 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.... e soprattutto penalizza l'uso della bicicletta in un'area come il centro storico ad evidente vocazione ciclo-pedonale.

Il Piano per la ciclabilità di Padova che il Comune si appresta ad adottare, prevede degli itinerari ciclabili che permettano il doppio senso di marcia nelle in alcune vie del centro storico a senso unico come ad esempio via Barbarigo e via San Francesco.

Sottolineiamo l'estrema utilità di questi interventi in queste vie ad elevatissimo transito di biciclette ma riteniamo che da soli non siano sufficienti a porre rimedio agli innumerevoli disagi di una mobilità del centro storico che resta ancora oggi troppo spesso disegnata "a misura di automobile".

Per dare una risposta complessiva alle esigenze della ciclabilità in centro storico ricordiamo quanto è giustamente riportato al punto 3.1.3 delle Linee Guida del Piano

"3.1.3 - Segnaletica stradale per strade ciclabili a doppio senso: Nelle zone 30 e residenziali, definite come strade locali a destinazione particolare ai sensi del DM05.11.01, con appositi interventi di limitazione della velocità dei veicoli a motore, è possibile istituire strade a doppio senso di circolazione esclusiva per i ciclisti, limitando la circolazione dei veicoli in un solo senso di marcia. Al velocipede è consentito, con apposita segnaletica, di percorrere a doppio senso le strade a senso unico per i veicoli a motore, in assenza di corsia riservata."

Chiediamo venga riconosciuta la vocazione ciclo-pedonale del centro storico cittadino, e che l'area delimitata dalla Zona a Traffico Limitato venga istituita una "zona 30" con il conseguente limite di velocità per i veicoli a motore e la possibilità di istituire il doppio senso di marcia per le biciclette in tutte o quasi le strade a senso unico ivi comprese.

Questa soluzione - o altre similari - è d'altronde già stata adottata da tempo da altre importanti città italiane ed è pratica diffusa a livello europeo.

4 - PARTECIPAZIONE ALLA PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI E ALLO SVILUPPO DEL PIANO.

Il punto 3.3.11 della Relazione del Piano recita:

“La costruzione di un itinerario ciclabile o la trasformazione di una zona residenziale, nella quale la mobilità pedonale e ciclabile diventano prioritarie, richiede spesso un percorso preliminare di coinvolgimento e partecipazione che coinvolge i cittadini residenti.

... Il processo porta in sé un processo di sviluppo di coscienza individuale e collettiva che si può così sintetizzare:

- aumentare il coinvolgimento e il senso di appartenenza dei cittadini, valorizzare le risorse locali (motivazione sociale)*
- comunicare in modo trasparente e condividere gli obiettivi, i tempi, l'impegno economico e le procedure amministrative; costruire un rapporto di fiducia tra amministrazione e cittadini (motivazione politica)*
- elaborare progetti aderenti alle esigenze della popolazione (motivazione tecnica)*
- aumentare il consenso rispetto al lavoro pubblico, attenuare i disagi legati ai lavori cercando di prevenire i conflitti (motivazione pratica)*

... Le fasi del processo partecipativo sono così schematizzate:

individuazione del tema, pianificazione del percorso, gestione incontri e laboratori, progettazione dell'opera, realizzazione delle opere, comunicazione conclusiva ...” ecc.

Nel Piano presentato non vengono però indicate le modalità operative secondo le quali detti percorsi/laboratori partecipati verranno attivati.

Inoltre quando parla di *“tavolo di concertazione, attorno al quale si riuniscono gli attori coinvolti nel processo di discussione/decisione”* gli unici attori citati sono *“quartiere, traffico, azienda di trasporto pubblico, uffici e tecnici coinvolti” con l'esclusione* senza che si faccia riferimento ai cittadini residenti, le associazioni di volontariato ecc. che in detti tavoli dovrebbero essere coinvolti per ottenere quel *“processo di sviluppo di coscienza individuale e collettiva...”* a cui fa riferimento il Piano Stesso.

Chiediamo quindi che all'interno del Piano o con riferimento esplicito ad un vademecum operativo, vengano indicate le modalità con le quali verranno gestiti i percorsi partecipati per la realizzazione degli itinerari ciclabili aperti ad associazioni (portatrici di un interesse diffuso in materia) e cittadini. Percorsi partecipati che infine non dovranno essere attivati nella sola fase preliminare alla realizzazione degli specifici interventi, ma dovranno essere coinvolti anche nell'attività di valutazione, integrazione e correzione in itinere del Piano in generale.