
Rete ciclabile I primi passi



Rete ciclabile: i primi passi

E' passato un anno e mezzo dalla conclusione della campagna A Ruota Libera, coordinata da Legambiente Padova, Amici della Bicicletta e ASU, alla quale hanno aderito più di venti associazioni e moltissimi cittadini che si sono espressi a favore di iniziative per la promozione dell'uso della bicicletta. Non ultima ad esempio l'iniziativa di attaccare migliaia di targhette rivendicative alle proprie bici.

La campagna si è conclusa nel maggio del 2005 con la più grande bificestazione di protesta e proposta mai realizzata a Padova e la consegna di 11.000 firme al Comune per chiedere la realizzazione di una rete continuativa di piste ciclabili, la messa in sicurezza dei punti pericolosi e la costituzione di un Ufficio Biciclette. Fu in quella occasione che il Sindaco e l'Assessore Rossi annunciarono la deliberazione di un fondo speciale per le piste ciclabili di 4 milioni di euro.

Con questo dossier proviamo a fare il punto su lavori e progetti in corso e individuiamo gli interventi prioritari che ancora mancano per restituire a Padova la vocazione di città davvero ciclabile, che aiuti a costruire un modello di mobilità urbana più sostenibile.

La promozione dell'uso della bicicletta risulta infatti elemento essenziale in una città congestionata dal traffico e soffocata dall'inquinamento e dove a dispetto delle tradizioni, andare in bici sta diventando sempre più difficile e pericoloso, specialmente per le nuove generazioni.

Usiamo le luci e ... la testa.

Abbiamo già detto in passato e torneremo a farlo in futuro, che anche i ciclisti devono rispettare le norme del Codice della Strada e assumere un comportamento da "ecogalateo del ciclista". Tra le regole principali: non passare col rosso, non andare contromano, non correre sui marciapiedi. Vogliamo però qui sottolineare una volta in più, l'importanza dell'uso delle lucette di posizione quando si circola in bicicletta col buio. Ne esistono di moltissimi tipi, dalla tradizionale dinamo ai nuovi led con basso consumo di energia: usiamole! per la nostra sicurezza e per quella degli altri utenti della strada.

Finalmente verso una rete?

Molti gli interventi già fatti o di prossima realizzazione

Finalmente si è iniziato a lavorare per la realizzazione di una rete continua di piste ciclabili:

è il risultato della riuscitissima mobilitazione popolare che negli ultimi anni ha riportato con forza il tema nell'agenda politica locale, ma è anche frutto della capacità dell'Amministrazione Comunale di cogliere l'esigenza cittadina scegliendo di investire sulle piste ciclabili soldi ed energie come non era mai accaduto prima a Padova.

Dalla messa in sicurezza degli incroci pericolosi alla realizzazione di piste ciclabili nelle strade più trafficate ed all'attuazione di collegamenti tra le piste già esistenti, sono molti gli interventi che sono già stati fatti o che verranno realizzati nei prossimi mesi.

Gli attraversamenti rialzati nelle rotonde, altrimenti proibitive per pedoni e ciclisti, la realizzazione di piste ciclabili in alcune radiali di accesso in città come le vie Bembo e d'Acquapendente o via S.Marco, il collegamento di piste esistenti con percorsi ciclabili come Forcellini-Boccaccio e Ponte Ariosto-Ponte dei Graissi... sono **interventi importanti che cominciano a ridare spazio alla forma di mobilità non inquinante per eccellenza: la bicicletta.**

Arriva l'ufficio biciclette

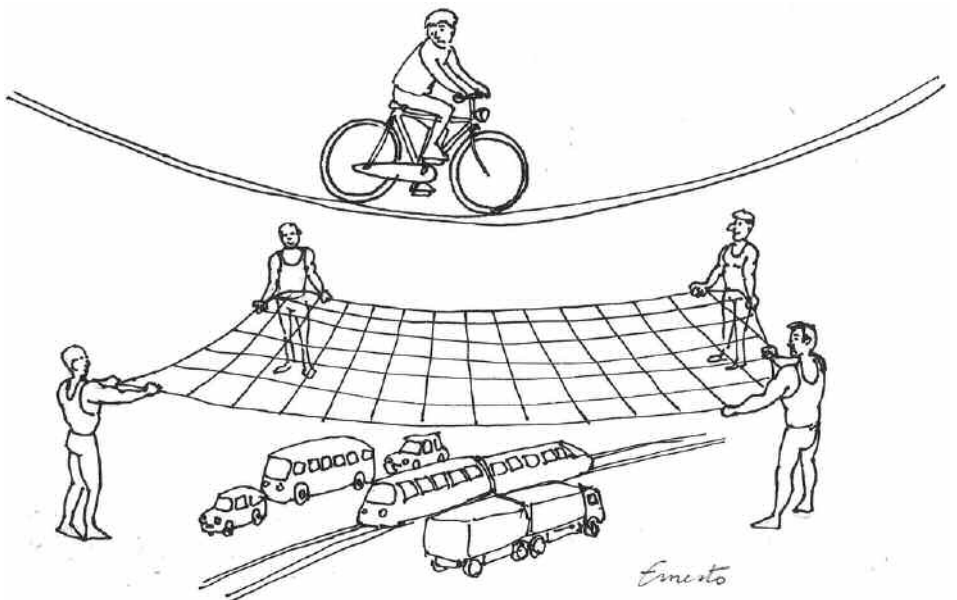
Uno strumento con grandi potenzialità

Siamo lieti di segnalare che proprio in questi giorni è nato in Comune l'**Ufficio Biciclette**, con compiti consultivi di coordinamento sui temi che hanno a che fare con la ciclabilità, nella fase di esecuzione ma anche nella progettazione di lungo periodo. Sarà inoltre una preziosa interfaccia tra l'Amministrazione e il cittadino, le associazioni, l'Università e molti altri soggetti. Le potenzialità di questo Ufficio sono moltissime: dalle iniziative di sensibilizzazione e promozione dell'uso della bicicletta quali l'educazione stradale, politiche aziendali che favoriscano l'uso della bici tra i dipendenti, convenzioni agevolate con le Ferrovie per il trasporto delle bici sui treni, ai servizi "accessori" come l'incremento di rastrelliere e parcheggi custoditi, servizi di noleggio, adeguata segnalazione dei percorsi ciclabili esistenti. La speranza ovviamente è che queste potenzialità riescano a tradursi in iniziative concrete e molto dipenderà dall'importanza e dallo spazio che verrà dato all'Ufficio Biciclette all'interno dell'Amministrazione Comunale, per migliorare il raccordo tra settori Mobilità, Lavori Pubblici e Verde.

Criticità

Convivenza bici-metrotram e ciclabilità diffusa in centro storico

Non sono pochi però gli elementi di preoccupazione, come la mancata progettazione di una convivenza sicura tra metrotram e biciclette lungo tutta la linea del tram che dovrebbe entrare in esercizio a breve. A questo proposito



la precedente amministrazione Destro-Menorello ha delle responsabilità gravissime, ma non è questa la sede in cui dilungarsi sull'errore della scelta di un mezzo sperimentale e assolutamente poco capiente. Per ciò che attiene la ciclabilità, vanno ricordate la scelta della rotaia "ad imbuto" e l'assurda dimenticanza delle biciclette in molte situazioni dove, con una progettazione più attenta, si sarebbero potuti evitare i problemi che si devono affrontare oggi. Tuttavia la nuova amministrazione, che pure sta intervenendo in alcuni punti delicati, non è ancora riuscita a dare una risposta completa su sicurezza e convivenza tra metropolitane e biciclette lungo tutto il percorso e, con l'entrata in funzione del nuovo mezzo, rischia di vedere esplodere alcuni punti di criticità senza che siano state progettate ed attuate delle soluzioni tempestive ed adeguate.

Altro segnale che lascia perplessi è l'atteggiamento tiepido con cui l'Amministrazione Comunale si sta muovendo sul fronte della ciclabilità diffusa in centro storico.

In una zona che dovrebbe avere un traffico limitato, dove le automobili in circolazione dovrebbero essere poche e a velocità ridotta, ancor oggi ci sono vere e proprie arterie ciclabili percorse quotidianamente da migliaia di biciclette (Via San Francesco ne è l'esempio più eclatante) dove un terzo degli spostamenti avviene contromano. Serve riconoscere la vocazione ciclo-pedonale di queste strade istituendo doppi sensi di marcia opportunamente segnalati e riducendone l'accesso alle auto.

Le soluzioni adottate in altre città come Ferrara e Reggio Emilia non lasciano dubbi: si possono istituire zone a Ciclabilità Diffusa superando tutti gli ostacoli giuridici e tecnici del caso, favorendo così gli spostamenti in bicicletta e ridimensionando nel contempo l'uso dell'automobile.

Continuiamo su questa...pista *Ma con meno timidezza!*

Per concludere, stiamo assistendo ad uno sforzo senza precedenti nella realizzazione di interventi a favore della ciclabilità a Padova, che dovrà però avere continuità anche negli anni a venire per poter ridare spazio e sicurezza all'uso della bicicletta in città.

Molte delle nuove piste sono infatti ancora spezzettate e non si inseriscono in una rete di percorsi, oppure non

sono protette adeguatamente e molte sono le strade e i punti pericolosi dove si deve ancora intervenire. La notizia che arriva durante la stesura di questo dossier, secondo la quale nel 2007 verranno stanziati altri 3.000.000 di per la realizzazione di piste ciclabili, fa ben sperare!

Ma i soldi non bastano. Serve una nuova visione della mobilità cittadina con la quale intervenire con determinazione nell'assegnazione di spazi riservati a trasporto pubblico, ciclisti e pedoni, abbandonando il modello fallimentare della città a misura di automobile.

Piste Ciclabili Protette

Le piste ciclabili hanno una doppia valenza: proteggono il ciclista dalle automobili e servono come corsia preferenziale che si sottrae agli ingorghi del caotico traffico cittadino: chi usa il mezzo meno ingombrante ed inquinante per eccellenza dovrà pure avere dei vantaggi! In aggiunta le piste possono servire anche a ridurre l'ampiezza della carreggiata e a diventare strumenti di moderazione del traffico.

Per assolvere a queste funzioni le piste devono però essere protette e non solamente disegnate per terra. Gli interventi che si limitano a segnarne il tracciato mediante la striscia gialla o il fondo stradale colorato di rosso, costituiscono un primo passo nell'identificazione di uno spazio deputato alle bici, ma si dovrà procedere progressivamente anche alla protezione dei tracciati. I problemi per la concreta realizzazione di forme di protezione però non sono pochi e derivano dall'esiguità degli spazi delle strade su cui si deve ricavare lo spazio da deputare alle bici.

Le soluzioni che si possono adottare sono diverse:

- **pista bidirezionale in un solo lato della strada:** consente di risparmiare nella realizzazione delle protezioni e il ciclista ha a disposizione più spazio per superare eventuali ostacoli. Rischia però di non essere utilizzata da chi si trova nell'altro lato della strada.

- **pista monodirezionale su ambo i lati protetta da cordolo o paletti:** viene utilizzata più facilmente perché è presente su tutti e due i lati e non costringe a fare attraversamenti della strada ma, se troppo stretta, rischia di trasformarsi in un "budello" e di non essere utilizzata perché non consente di effettuare sorpassi o di evitare eventuali ostacoli.

- **pista monodirezionale su ambo i lati rialzata a livello del marciapiede:** evita il rischio budello permettendo di compiere eventuali sorpassi utilizzando il marciapiede (come l'automobile utilizza nei sorpassi la corsia nel senso opposto di marcia). Il rischio in questo caso è che pedoni e ciclisti invadano reciprocamente i propri spazi ma, se la larghezza di entrambi è sufficiente, le esperienze di altri paesi ci insegnano che con un po' di abitudine e senso civico la convivenza è possibile.

In molti casi l'ostacolo principale alla realizzazione di piste ciclabili protette sono i parcheggi delle automobili lungo la carreggiata.

Bisogna individuare altri luoghi da destinare al parcheggio delle auto, recuperandoli magari da aree dimesse o riconvertibili nelle vicinanze, da destinare in alcuni casi alla sola sosta breve.

D'altronde il Codice della Strada prevede che "le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico."



Piste fatte o in fase di realizzazione nel periodo 2005-2006

Riviera Paleocapa

Il percorso ciclabile protetto con transenne di ferro inizia all'incrocio della Sacra Famiglia e arriva al ponte della Specola consentendo di percorrere Riviera Paleocapa in senso opposto a quello di marcia delle auto. Prosegue poi di fatto lungo lo sterrato rialzato fino a ponte S. Agostino che è anch'esso percorribile in entrambi i sensi di marcia dalle biciclette e da dove è possibile raggiungere Riviera Mussato.

E' un accesso comodo e sicuro al centro storico e che lambisce il canale della Specola, uno dei punti più suggestivi di Padova. Dal Ponte S. Agostino realizzando un breve tratto nel senso opposto a quello di marcia sarebbe possibile arrivare direttamente in piazza Castello.

Via Ospedale

Realizzate le corsie ciclabili che consentono il doppio senso di marcia per i ciclisti lungo entrambi i tratti a senso unico della via. Un intervento di protezione è stato realizzato anche sulla curva della pista ciclabile che da via Cesarotti porta verso piazzale Pontecorvo.

Lungo via Ospedale va rafforzata la segnaletica specie agli incroci, per avvisare gli automobilisti che si immettono in una via ad alto transito di biciclette in ambo i sensi di marcia.

Ponte Barbarigo

Una breve pista consente di attraversare Ponte Barbarigo in bicicletta anche in direzione sud per uscire dal centro. *La larghezza della carreggiata consentirebbe interventi di messa in sicurezza dei ciclisti lungo il ponte con l'introduzione di cordoli e/o paletti che proteggano la corsia.*

Eremitani-Zabarella-Del Santo

Pista alternativa alle Riviere, consente ai ciclisti di evitare il rischio metrotram percorrendo in entrambi i sensi di marcia un nuovo asse ciclabile est-ovest del centro cittadino, a poca distanza dalle Riviere e molto meno frequentato dalle automobili.

Vanno però sciolti alcuni nodi:

- la messa in sicurezza dell'accesso a piazza Eremitani per chi viene da Corso Garibaldi

- la sosta abusiva lungo la pista in via Zabarella e Del Santo

- il divieto di percorrere il tratto di via Zabarella tra via C. Battisti e via s. Francesco, prima delle 9.30 del mattino e dopo le 20.00 di sera, che va eliminato incrementando una segnaletica che inviti gli automobilisti a moderare la velocità

- la sosta di bici e motorini lungo la pista in via del Santo (l'Università deve aumentare gli spazi interni per bici e moto)

- l'indicazione dei percorsi alternativi sotto i segnali di divieto alle bici presenti nelle Riviere.

Borgomagno – Stazione - Valeri

Sul cavalcavia è stata modificata la pista ciclabile esistente e il nuovo percorso, bello e ben protetto, collega il Borgomagno al Piazzale della Stazione attraverso la nuova rampa costruita per il Metrotram. Una volta arrivati in Stazione è possibile percorrere la ciclabile promiscua che porta in via Codalunga o andare sulla ciclabile che porta verso via Valeri e che è stata risistemata nel tratto finale grazie anche all'aggiunta di attraversamenti rialzati.

La ciclabile che porta in via Codalunga va risistemata, segnalata maggiormente e dopo l'incrocio con via Trieste – dove oggi termina – va prolungata fino alla chiesa del Carmine.

Tutto il sistema degli attraversamenti e delle connessioni fra piste in piazzale della Stazione va migliorato e curato nella sua manutenzione.

Andrà trovata una soluzione anche per accedere con maggior sicurezza al Parcheggio bici custodito in stazione.

Zanon – Cortivo

Ciclabile protetta che da Pontevigodarzere in futuro raggiungerà l'Arcella. Per ora il tratto finanziato parte dall'incrocio di via Pontevigodarzere con via Zanon, prosegue lungo l'argine del Brenta fino a via Cortivo (l'incrocio verrà rialzato) e arriva fino al parco Cortivo. Inoltre prima di arrivare al Parco Cortivo, una pista ciclabile, solo con striscia gialla a terra, si ricollega a via Pontevigodarzere percorrendo in ambo i lati le vie Moschini e Tedeschi.

Prevista poi la risistemazione della rampa che permetterà a ciclisti e sedie a rotelle di salire sull'argine dalla chiesa di Pontevigodarzere.

In futuro, se finanziata, proseguirà dopo il Parco Cortivo lungo via Benedetti fino a raggiungere la chiesa di Sant'Antonino e il Borgomagno, creando così un'alternativa a via Tiziano Aspetti. In relazione a ciò andrebbe valutata la possibilità di dedicare uno dei due sottopassi di via Ferrero all'attraversamento ciclabile.

Via Machiavelli – via Durer

Sarà rialzata su marciapiede in ambo i lati nei tratti via Aspetti - Liceo Curiel e via Viotti – via del Plebiscito. Sarà realizzata su asfalto rosso e delimitata occhi di gatto nel tratto via Viotti – Liceo Curiel.

Creando un'asse est-ovest, unisce via Aspetti con via del Plebiscito, incrociando l'asse nord-sud delle vie Menabuoi-Saetta, passando per l'istituto Curiel e portando verso la pista ciclabile di via Bajardi. Resta da mettere in sicurezza l'attraversamento di via Plebiscito e sarebbe utile creare un collegamento con la chiesa di Sant'Antonino attraverso via Pizzolo.

Graissi – Ariosto

Protetto e illuminato, il percorso ciclabile parte dal Ponte dei Graissi costeggiando il fiume e il quartiere dell'Alleanza. Grazie al nuovo sottopasso ciclabile sul Ponte Ariosto e ad un attraversamento rialzato su via Fistomba, si collega con un tratto arginale che arriva fino a Porta Portello, raggiungendo così il percorso ciclopedonale molto utilizzato che porta a



piazzale Boschetti.
Permetterà di evitare il nodo della Stanga, ma solo quando verrà sistemato il tratto arginale tra Ponte Ariosto e Porta Portello oggi in stato di abbandono e particolarmente malfrequentato. Una sua riqualificazione contribuirebbe ad innescare un processo di riappropriazione da parte della cittadinanza di uno angolo di Padova immerso nel verde e a contatto con le acque del Piovego.

Boccaccio – Forcellini

È in esecuzione una pista che dall'incrocio tra le vie Corrado e Vigonovese percorrerà le vie Boccaccio e Forcellini, fino a congiungersi con la pista ciclabile esistente in via Forcellini. Realizzata prevalentemente a livello carreggiata delimitata da una linea gialla, viene colorata di rosso nei punti più stretti e rialzata in curva e nei punti più pericolosi. Realizzati attraversamenti pedonali rialzati di moderazione del traffico.

Collegandosi con tratti di pista già esistenti e con altri di prossima realizzazione va a dare un contributo importante alla costituzione della rete di percorsi ciclabili.

Vanno però aumentate le forme di protezione e di demarcazione della pista a cominciare dalla segnaletica orizzontale con simboli della bicicletta lungo tutto il percorso.

Via Manzoni e Giordano Bruno

In via Manzoni è stata disegnata una corsia ciclabile monodirezionale in direzione S. Croce, dall'incrocio con via Cavazzana alla rotonda di via d'Acquapendente, con protezione della pista in curva prima della rotonda.

La corsia prosegue sullo stesso lato lungo via Giordano Bruno interrompendosi in prossimità dei parcheggi auto poco prima di arrivare in Piazzale S. Croce.

La corsia andrebbe messa in sicurezza lungo tutto il tracciato e dovrebbe essere presente su entrambi i lati della strada; infine dovrebbe arrivare fino a Piazzale S. Croce senza interrompersi prima.

Via Gattamelata

Sono state ricavate due corsie ciclabili segnate a terra con striscia gialla nel tratto compreso tra la rotonda con via Giustignani/Sografi e l'incrocio con via Ariosto.

Recuperato uno spazio non utilizzato e destinato ora alle biciclette. Andrebbe però messa in sicurezza e, in particolare in prossimità dell'ospedale Busonera, vanno installati dei paletti

dissuasori della sosta per evitare che la pista si trasformi in parcheggio.

Via Vicenza - Chiesanuova

È stata risistemata la pista ciclabile a doppio senso di marcia che da piazzale Savonarola giunge fino a Chiesanuova. Nelle intersezioni con le laterali, gli attraversamenti sono stati colorati di rosso, sono stati aggiunti i quadrotti per le biciclette e sono stati messi dei segnali di stop alle bici che devono dare la precedenza alle auto per motivi di sicurezza.

Rimangono i problemi più rilevanti: la fine nel nulla e in contromano della pista all'altezza del Ponte delle Brentelle (direzione Rubano) e la mancanza di dossi rallentatori o attraversamenti rialzati all'incrocio con tutte le rampe di collegamento con le tangenziali del cavalcavia Chiesanuova.

Via Due Palazzi

Realizzato un tratto di percorso ciclopedonale rialzato su lato nord, che parte dopo un centinaio di metri dalla rotonda con via Montà e termina poco prima della casa di reclusione.

Nel tratto tra la rotonda di via Montà e l'inizio della pista, dove non è possibile realizzare la pista andrebbero comunque previsti dei rallentatori del traffico. La pista è poi da completare come da progetto fino a via Capitello e in un secondo tempo fino allo stadio Euganeo.

Via Capitello

La pista dal sottopasso vicino all'incrocio con via Montà, raggiunge il Parco degli Alpini.

Andrebbe proseguita lungo tutta via Capitello per collegarsi a quella progettata su via Due Palazzi.

Lungargine Boschetto

È stato risistemato il lungargine Boschetto con la creazione di un ampio percorso ciclopedonale che partendo da dietro l'aeroporto, costeggia il fiume fino ad arrivare al ponte su via dei Colli (ex-Stocco);

Va messo in sicurezza l'attraversamento di via dei Colli. Rappresenta un tassello importante per riqualificare le zone verdi lungo gli argini cittadini con la realizzazione di percorsi per il tempo libero.

Messa in sicurezza degli incroci pericolosi

Realizzati attraversamenti rialzati nelle rotonde di via Facciolati, via d'Acquapendente, via Sografi, via Grassi, Sacra Famiglia, S. Giovanni, corso Milano, Porta Trento ecc.

Restano invece solo segnati per terra gli attraversamenti lungo via del Plebiscito, come quello ai piedi del cavalcavia dell'Aeroporto.

In altri casi come alla rotonda di Pontevigodarzere, gli attraversamenti ciclabili sono stati colorati di rosso che dà maggior evidenza ma che poco aiuta a dare sicurezza nelle strade ad alto scorrimento.

Realizzati sottopassi arginali lungo il lungargine Scaricatore nelle intersezioni della ciclabile con Ponte Quattro Martiri ed il Ponte di Voltabarozzo.

Sono davvero molti i dossi e gli attraversamenti rialzati che sono stati introdotti per moderare la velocità del traffico e consentire a pedoni e ciclisti di attraversare strade e rotonde con maggior sicurezza. Restano però ancora molti incroci o attraversamenti pericolosi che vanno dotati di rialzamenti o di dossi che costringano fisicamente gli automobilisti a rallentare.

Dossi cattura energia

Per quanto riguarda le rampe di entrata/uscita dalle tangenziali proponiamo di approfondire la fattibilità di una soluzione innovativa: posizionare dei dossi cattura energia, in prossimità degli attraversamenti ciclo-pedonali. Si otterrebbero così due risultati: quello di limitare la velocità delle automobili mettendo in sicurezza l'attraversamento e quello di produrre energia grazie al continuo flusso di automobili che andrebbero a transitare sul dosso.

Ps: un investimento lungimirante che potrebbe unire la sicurezza alla produzione di energia tanto che questo tipo di dossi ha ottenuto il premio "Innovazione amica dell'ambiente" nel 2003 (<http://www.premioinnovazione.legambiente.org/edizioni/2003/schede/38.html>).

Il posizionamento andrebbe realizzato negli incroci tra i percorsi ciclo/pedonali e gli innesti alle tangenziali, dove le macchine in transito sono particolarmente numerose.



Progetti di prossima realizzazione nel periodo 2007-2008

Via Acquapendente

Pista bidirezionale protetta sul lato della caserma, si restringerà progressivamente dopo la caserma in direzione Quattro Martiri, fino a coincidere sostanzialmente col marciapiede esistente nel tratto Tre Garofani-Ponte Quattro Martiri.

La ristrettezza della carreggiata, lo spazio inutilizzato davanti alla caserma, i grandi alberi sul lato opposto e la prosecuzione della ciclabile sul ponte ed in via Bembo sul lato est, giustificano la scelta di realizzare la pista bidirezionale su un solo lato della strada. Preoccupa l'esiguità dello spazio a disposizione di pedoni e ciclisti nel tratto Tre Garofani - Ponte Quattro Martiri.

Via Bembo

Il progetto prevede la realizzazione dell'intervento in quattro stralci,

1° tratto, Via Conversini - Via Venier: pista bidirezionale sul lato est della strada, ciclopedonale rialzata, protetta da paletti e con attraversamenti rialzati sulle principali intersezioni.

I lavori sono iniziati in questi giorni.

2° tratto, Via Venier - Peep 9: la pista, sempre bidirezionale, si sposta sul lato ovest, in asfalto fino a via Salutati; prosegue poi su sterrato - eccetto in prossimità degli innesti alla tangenziale - per arrivare fino alla rotonda del Peep 9 dopo la tangenziale.

3° tratto, lungo Peep9: prosegue sempre sul lato ovest anche se più staccata rispetto alla strada e arriva a ridosso del centro di Salboro.

4° tratto, Via Salboro - Via Pallastrozzi: la pista riprende dopo il centro di Salboro, sempre bidirezionale sul lato ovest, per 300 metri circa fino a raggiungere via Pallastrozzi.

La pista su via Bembo, in aggiunta a quella prevista su via d'Acquapendente, rappresenta uno degli interventi più incisivi perché percorre in tutta la sua lunghezza un'importante radiale di accesso in città.

Bassanello

1. Terrapieno su Via Isonzo e nuova Passerella sul Bacchiglione: allargando l'argine esterno in via Isonzo, verrà recuperato lo spazio per un percorso bidirezionale protetto, che andrà

dal sentiero di accesso al Parco degli Ulivi fino ad una nuova passerella prevista dopo il Ponte Isonzo, all'altezza degli impianti sportivi della Padova Nuoto. La nuova passerella attraverserà il fiume e porterà in via Vittorio Veneto.

2. Rampa su via Adriatica: prevista una rampa ciclo-pedonale che collegherà via Adriatica al Ponte Isonzo.

3. Dal Ponte Isonzo alla Passerella sul lungargine Scaricatore: verrà realizzato un collegamento ciclabile che permetterà di raggiungere la passerella ciclopedonale sul Lungargine scaricatore partendo dal Ponte Isonzo, utilizzando l'argine e passando sotto il Ponte Scaricatore.

4. Dalla Passerella sul lungargine Scaricatore a via Dell'Orna: dalla passerella scenderà una pista che passando per le vie Belli e Ontani, arriverà in via dell'Orna, all'interno del rione ad est di via Guizza.

5. Dalla Passerella sul lungargine Scaricatore a via Cavallotti: sarà possibile proseguire verso il centro, prendendo per via Fratelli Bandiera oppure, grazie ad un nuovo attraversamento di via Cavallotti, raggiungere via Cossa dove verranno realizzate una pista e un'area verde che sbucheranno nuovamente in via Cavallotti congiungendosi alla ciclabile esistente.

Con questi interventi si daranno sicuramente delle risposte alle esigenze dei ciclisti nel trafficatissimo nodo del Bassanello, giacché le piste previste sono quasi interamente su sede propria e protetta.

Contiamo che vengano messi in sicu-

rezza gli attraversamenti sul lungargine Bacchiglione (passerella Scaricatore), sul Ponte Isonzo (per la nuova pista verso la passerella dello Scaricatore), su via Adriatica (per la rampa che porta al Ponte Isonzo), su via Vittorio Veneto (per la nuova passerella in prossimità del complesso Padova Nuoto) e su via Cavallotti (per raggiungere via Cossa), in modo da dare continuità ai percorsi ciclabili.

Ci sono poi altri interventi da realizzare, come ad esempio l'immissione in via Guizza per chi proviene dalla passerella sullo Scaricatore, ma il problema principale oggi è la tempistica della realizzazione delle piste: il metrotram infatti dovrebbe entrare in funzione a breve e la realizzazione dei percorsi e attraversamenti ciclabili sconta un grave ritardo.

Via Facciolati

È pronto il progetto esecutivo per la realizzazione di una pista su circa metà della via, dalla rotonda con via Gattamelata al semaforo di via Sant'Osvaldo.

Dalla rotonda all'incrocio con Via Pertile è prevista una pista su ambo i lati, rialzata su ampliamento del marciapiede, esternamente agli alberi esistenti. In direzione centro nel tratto tra l'incrocio con via Forcellini e la rotonda, la pista correrà sul marciapiede già esistente, particolarmente largo e poco frequentato in questo tratto.

Dall'incrocio con via Pertile a via S.Osvaldo, sarà realizzata una fascia a livello della carreggiata, su ambo i lati, dipinta di rosso e delimitata da occhi di gatto. Sulla via verrà istituito il limite di velocità di 30 km/h e i parcheggi esistenti sulla carreggiata verranno spostati tra gli alberi che delimitano il marciapiede; in prossimità dei parcheggi la fascia rossa verrà sostituita da delle frecce di collegamento della fascia ciclabile. Nel



tratto fra ex CTO e via Pertile in direzione centro, la pista dovrebbe correre sul marciapiede esistente che è però abbastanza frequentato.

Finalmente realizzato un primo importante intervento che va completato nel resto della via fino a comprendere il ponte di Voltabarozzo.

Il tratto realizzato con la sola fascia rossa, ha il pregio fare un passo in avanti rendendo più evidente la destinazione ciclabile del margine della carreggiata (suggeriamo di aggiungere una riga di margine tratteggiata che individui il percorso ciclabile in corrispondenza dei parcheggi ricavati tra gli alberi) ma non garantisce la sicurezza di chi la percorre in bicicletta.

L'unica soluzione per poter dotare tutta la via di una pista ciclabile rialzata, protetta e riservata è quella di togliere spazio alle auto, eliminando i parcheggi lungo la via e individuando per quanto possibile dei punti per la sosta breve nelle vicinanze. Vedere in proposito il box Piste Ciclabili Protette

Via Piovese

Nel tratto compreso tra via Zeno e le rampe di accesso alla tangenziale, verrà disegnata una fascia ciclabile a livello della carreggiata, dipinta di rosso, delimitata da occhi di gatto e protetta da paletti per la dissuasione della sosta in alcuni punti.

Si tratta di un tratto di strada molto breve e però molto trafficato. L'intervento ha il pregio di destinare uno spazio al transito in bicicletta ma non garantisce ancora la sicurezza di chi la percorre.

Vanno messi in sicurezza gli attraversamenti della nuova rotonda sotto la tangenziale.

Via Vigonovese

Esiste un progetto esecutivo per un collegamento ciclabile tra Ponte San Gregorio fino al centro di Camin, che si articola in diverse tipologie di interventi:

- **da Ponte San Gregorio al cimitero**, pista bidirezionale in sede propria sul lato nord.

- **dal cimitero a via Trentino**: pista ciclopedonale su ambo i lati, su marciapiedi esistenti o di nuova realizzazione (2.50-3 metri, minimo 2.10); negli ultimi 100 metri sul lato sud è prevista una corsia a raso con occhi di gatto.

- **da via Trentino a via Bassa**: fasce ciclabili a raso su ambo i lati, dipinte di rosso, con occhi di gatto a delimitarle e con l'istituzione del limite di velocità di 30 Km/h.

- **da via Bassa a via Corsica**: pista

ciclo-pedonale su ambo i lati, rialzata su marciapiedi allargati o di nuova realizzazione.

Rappresenta un collegamento importante tra Padova e Camin tanto più se verrà realizzato anche il secondo stralcio previsto, che da via Corsica prosegue fino al confine comunale con Saonara.

Andrebbe inoltre collegato il tratto tra il ponte Graissi e il ponte san Gregorio: se lo fosse unirebbe le piste di via Boccaccio, quella Graissi-Ariosto, quella raggiungibile in via Longhin, e il percorso ciclopedonale del lungargine di Terranegra; senza dubbio una bella rete.

Via San Marco e passerella su Cavalcavia per Ponte di Brenta

Recentemente è stata costruita e pagata dalla società autostradale Brescia-Padova una passerella ciclo pedonale che corre a fianco del cavalcavia di Ponte di Brenta e passa sopra l'autostrada a4.

Prossimamente il Comune, con l'aiuto dei fondi statali del progetto per la riorganizzazione del traffico denominato Promix, realizzerà una pista pedonale che andrà dalla passerella fino al ponte sul Brenta attraversando Ponte di Brenta. La pista sarà presente su ambo i lati, rialzata a livello dei marciapiedi, che verranno portati a 4 metri di larghezza, con tratti di tre metri promiscui ciclo-pedonali.

Intervento importante perché insiste su una strada con un traffico automobilistico elevato.

E' necessario far proseguire la pista ciclabile fino alla Stanga, allestendo anche degli attraversamenti ciclo-pedonali che consentano di raggiungere in sicurezza il lato della strada dove si trova la passerella. Ad oggi, per raggiungerla provenendo dal centro è necessario percorrere un ultimo tratto in contromano, proprio nel pieno del nodo di Padova est.

Interventi per un totale di circa 20 chilometri

Inferiori a mezzo chilometro

- Riviera Paleocapa
- Via Ospedale
- Ponte Barbarigo
- Via Piovese
- tra vie Pelosa e Montanari
- Borgomagno/Stazione/Valeri
- Chiesanuova

Circa un chilometro

- Eremitani/Zabarella
- Del Santo
- Zanon/Cortivo
- Macchiavelli/Durer
- Graissi/Ariosto
- Manzoni e Giordano Bruno
- Gattamelata
- Due Palazzi
- Capitello
- Via Pelosa
- Via Facciolati
- Via d'Acquapendente
- Bassanello

Superiori ad un chilometro e mezzo

- Boccaccio/Forcellini
- Lungargine Boschetto
- Bembo
- Via Vigonovese
- Via San Marco e passerella su Cavalcavia per Ponte di Brenta

La precedenza negli attraversamenti

Sembra che ancora molti non lo sappiano ma negli attraversamenti ciclopedonali, pedoni e ciclisti hanno la precedenza!

Solo in alcuni casi sono tenuti a fermarsi: quando, come in via Chiesanuova, vengono apposti specifici segnali di stop perché le caratteristiche degli incroci suggeriscono che sia più sicuro dare la precedenza alle automobili. E' una soluzione dettata dalla particolarità della situazione.

In generale tutti gli attraversamenti lungo i percorsi ciclabili dovrebbero essere dotati di piastra rialzata per il passaggio ciclo-pedonale o dei quadrotti a fianco delle strisce pedonali e garantire la precedenza a pedoni e biciclette.

Pelosa

Prevista un Passerella ciclo-pedonale sul Brentella che unirà il tratto di via Pelosa nel Comune di Caselle a quello in Comune di Padova. Dalla curva che immette su via Tre Ponti sarà possibile così proseguire diritti e raggiungere via Pelosa dentro Padova da dove partirà una breve pista ciclabile sul lato nord, fino agli impianti sportivi Brentella.

Andrebbe seguita fino a collegarsi alla nuova pista progettata tra via Pelosa e via Montanari, per proseguire poi lungo tutta la via fino alla futura Stazione della Ferrovia Metropolitana di Campo Marte.

Pelosa – Montanari

Verrà risistemato il collegamento ciclo-pedonale tra i complessi scolastici di via Montanari (Chiesanuova) e Via Pelosa, realizzato con pavimentazione ecologica e dotato di illuminazione.

Intervento utile vista la presenza di alcune scuole in via Montanari.

Nonostante la grande mole di lavoro fatta o progettata in quest'ultimo periodo, la nostra città sconta ancora numerose carenze sulla sicurezza della circolazione delle biciclette.

Tra le richieste avanzate con il lancio della Campagna a Ruota Libera e fatte proprie dalla grandissima mobilitazione cittadina che ne è seguita, si individuavano come interventi prioritari la realizzazione di piste ciclabili nelle radiali di accesso in città e la messa in sicurezza degli incroci più pericolosi.

Le piste eseguite o progettate sino ad ora coprono solo una parte di questi punti critici e in particolare si sta intervenendo principalmente laddove la creazione di una pista ciclabile non risulta particolarmente "difficile" perché non va ad alterare troppo lo status quo della città a misura di automobile!

Un esempio significativo: in via Facciolati si realizza la ciclabile nella metà della strada con pochi parcheggi per le auto e non ci sono progetti concreti su come intervenire nella seconda metà della via dove i parcheggi sono molti di più. Esistono delle trattative per recuperare aree nelle vicinanze dove spostare i posti auto esistenti? C'è la volontà di scardinare lo strapotere delle automobili e di ridare spazio ai mezzi non inquinanti, anche a scapito del posto auto sotto casa?

O ancora, la pista ciclabile progettata in via Pizzolo (Arcella) al contrario era un intervento che metteva in discussione l'uso prevalente della strada da parte delle auto perché nel realizzare la pista veniva convertito un lato di parcheggi in sosta non autorizzata in percorso ciclabile. A fronte delle proteste dei commercianti il progetto parrebbe sospeso.

Se si interviene solo dove è possibile, senza cambiare radicalmente la concezione delle priorità da assegnare nell'uso delle nostre strade, si rischia di non ottenere risultati significativi e di lasciare che la città continui a soffocare nella morsa del traffico e dell'inquinamento.

Segnaliamo di seguito le opere che riteniamo particolarmente importanti ed urgenti.

Centro storico a ciclabilità diffusa

Una priorità su cui bisogna intervenire con decisione è senz'altro 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.

La situazione attuale infatti penalizza le biciclette in alcune strade dove, nonostante la chiara vocazione ciclo-pedonale, la mobilità è disegnata a misura delle auto e impedisce il libero transito alle bici, il che risulta evidentemente in controtendenza rispetto alle scelte di disinquinamento della città come la realizzazione del metrotram e l'installazione dei varchi elettronici nella ZTL.

Doppi sensi di marcia nelle vie a senso unico

A Padova ci sono alcune importanti strade del centro che sono a senso unico ma sono percorse da migliaia di biciclette al giorno in entrambi i sensi di marcia. Transitarvi 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' 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 o con solo un'adeguata segnaletica verticale e simboli della bicicletta nel selciato, dove non fosse possibile disegnare la linea.

La realizzazione del doppio senso di marcia in Via Ospedale è stato un primo importante segnale in questa direzione seguito però solo dal doppio senso nell'asse Eremitani-Zabarella-Del Santo che è stato istituito in alternativa alle Riviere dove si è vietato il transito delle due ruote a causa del metrotram.

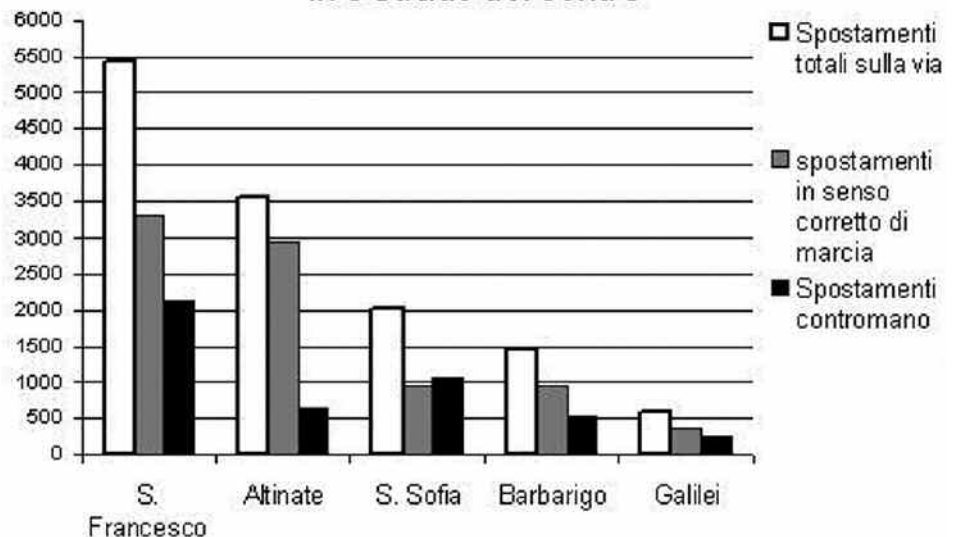
Chiediamo con forza di intervenire anche in via San Francesco, in via Altinate, in via Santa Sofia e in via Barbarigo, che rappresentano assi ciclabili di particolare importanza e dove il traffico di biciclette in entrambi i sensi è tradizionalmente altissimo.

* In una giornata più di 4.500 spostamenti in senso opposto a quello di marcia in sole 5 strade a senso unico del centro storico evidenziano l'urgenza di intervenire istituendo dei percorsi ciclabili con segnaletica orizzontale ove possibile o con solo segnaletica verticale dove non ci fossero le misure per fare "la striscia gialla".

Rastrelliere

Un altro limite all'uso della bicicletta nel centro storico sono i posteggi: infatti, spesso 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.

Spostamenti giornalieri in bicicletta in 5 strade del centro *



Nel solo comparto piazze, fino tre mesi fa, più della metà dei ciclisti era destinato a non trovare posto in rastrelliera: oltre 400 bici nelle ore di mercato a fronte di una disponibilità di meno di 200 posti. Oggi, dopo l'aggiunta delle nuove rastrelliere in piazza dei Signori, la situazione è notevolmente migliorata ma le biciclette senza possibilità di parcheggio restano comunque una su tre e resta da intervenire in particolare in Piazze delle Erbe.

Rimane infine da segnalare come le nuove rastrelliere introdotte in Piazza dei Signori, ergonomiche e con la possibilità di agganciare il telaio e non solo la ruota, siano particolarmente comode e diano una chance in più di prevenire i furti di biciclette. Restiamo in attesa di un piano per una rapida sostituzione di tutti i vecchi modelli con i nuovi, a cominciare dalle zone più a rischio.

Per approfondimenti è possibile scaricare il dossier completo sulla "Ciclabilità Diffusa in centro storico" dal sito www.legambientepadova.it

Asse Metrotram

Risulta particolarmente urgente intervenire per mettere in sicurezza tutti i punti dove la convivenza tra bici e metrotram (particolarmente silenzioso e veloce) può risultare pericolosa.

- Laddove a fianco della corsia del metrotram corre una corsia dedicata alle automobili, le biciclette potranno

Un boulevard della mobilità sostenibile dalla Stazione a piazza Garibaldi

Rilanciamo una proposta che unisce al forte valore simbolico anche l'utilità e la sicurezza per i moltissimi ciclisti che dalla stazione vanno verso il centro e viceversa: nei rilevamenti effettuati a giugno ne avevamo contati una media di 2.000 al giorno!

Lungo corso del Popolo e corso Garibaldi è possibile realizzare una pista ciclabile bidirezionale protetta, creando così un boulevard attraversato da metrotram, bus e pista ciclabile che diventerebbe il biglietto da visita di una città attenta alla mobilità sostenibile, per chi scende dalla stazione. Non lasciamoci sfuggire quest'occasione!

continuare a transitare lungo il margine della carreggiata mantenendo una distanza dal tram tale da evitare pericoli. Dove invece le biciclette si troveranno a correre a breve distanza dal mezzo, come ad esempio in via Belludi o in via Vittorio Emanuele, vanno introdotti dei paletti o dei cordoli che impediscano alle biciclette di finire accidentalmente nella corsia del tram.

- Nelle strade dove l'arrivo del metrotram mette in seria crisi la circolazione dei ciclisti, vanno realizzati percorsi alternativi trovando soluzioni nelle vie immediatamente adiacenti (vedasi Bassanello e asse alternativo alle Riviere). Sarebbe infatti assurdo che il tram, introdotto a Padova a causa degli alti livelli di traffico ed inquinamento, andasse a penalizzare proprio l'uso della bicicletta che rappresenta il mezzo di trasporto ecologico per eccellenza.

- Visto che in ogni caso saranno molti quelli che preferiranno non transitare nelle vie percorse dal metrotram, va sostenuta la scelta di progettare anche dei percorsi ciclabili paralleli all'interno dei quartieri (ad esempio da via Wollemborg al parcheggio della Guizza o lungo via Buonarroti all'Arcella).

Completare la rete

Collegare i percorsi ciclabili di nuova realizzazione

I numerosi interventi previsti in questi primi anni vanno completati progettando una prosecuzione del percorso lungo tutto l'asse stradale su cui insistono e vanno collegati ad altre piste nell'ottica della costruzione di una vera e propria rete di percorsi ciclabili; si vedano ad esempio via Facciolati e via Piovese, via San Marco e via Venezia, Via Due Palazzi e via Capitello...Lasciare il lavoro a metà dell'opera infatti ridurrebbe di molto le potenzialità degli interventi fatti.

Nuovi interventi su strade con forte traffico

Rimangono ancora numerosi gli assi stradali particolarmente trafficati che restano privi di piste ciclabili:

- Via Tommaseo: per collegare la Stazione alla pista esistente in via Venezia.

- Circonvallazione Ovest: dalla Sacra Famiglia al Borgomagno; i lavori per il cavalcavia Dalmazia in via Sarpi possono rappresentare un'occasione importante, e lungo il percorso gli spazi a

disposizione sono spesso molto ampi.

- Via Goito: Dal Bassanello alla Sacra Famiglia, lungo una direttrice che assorbirà molto del traffico spostato dall'entrata in funzione del metrotram e dove è possibile utilizzare anche l'area verde lungo il fiume.

- Corso Milano: strada dal traffico caotico ed elevato percorsa da molte biciclette.

- Da Barriera Saracinesca agli Ospedali: lungo via Cavalletto in particolare, dove le bici sono coinvolte nelle lunghe code che si ripetono abitualmente.

- Asse Buonarroti - Via Bramante - San Bellino: rappresenta una valida alternativa a Via Aspetti nella zona ovest dell'Arcella.

- Via Grassi, Maroncelli, Madonna della salute e Ippodromo: dalla Stanga lungo via Grassi, per poi entrare in via Maroncelli e proseguire su via Ippodromo in direzione della futura SFMR e di San Lazzaro.

Incroci Pericolosi

Molti anche gli incroci su cui sarebbe opportuno intervenire con attraversamenti rialzati, dossi e/o semafori a chiamata. Segnaliamo come prioritari:

- Borgomagno: particolarmente pericoloso l'attraversamento alla base del cavalcavia, lato Arcella.

- Pontevigodarzere e ponte sul Brenta: per costringere gli automobilisti a rallentare sulle intersezioni della rotonda che collega l'Arcella a Pontevigodarzere, e per recuperare uno spazio deputato nel ponte sul Brenta.

- Cavalcavia Brusegnana: particolarmente difficile l'attraversamento ai piedi del cavalcavia su via Sorio.

- Stanga: un nodo molto complesso dove la nuova pista con sottopasso su ponte Ariosto e la passerella prevista su via Venezia rischiano di non essere sufficienti.

- Rotatorie lungo via Plebiscito: specie sulla rotonda tra nuova pista Machiavelli - Durer e quella esistente su via Bajardi e quella nuova con via Benedetti dove va ripristinato il semaforo a chiamata;

- Annibale da Bassano: particolarmente pericoloso l'attraversamento ai piedi del Cavalcavia Camerini Rossi

- Ponte Brentelle e Cavalcavia Chiesanuova: per dare continuità alla pista che si interrompe sul ponte Bretelle e rallentare le auto nelle intersezioni con le tangenziali nel cavalcavia Chiesanuova.

Vuoi essere informato settimanalmente su iniziative e dibattito ambientalista in città e provincia? Lo puoi fare ricevendo "Ecopolis", newsletter per la Padova socio-ambientale, a cura di Legambiente in collaborazione con il Centro Servizi per il Volontariato di Padova, inviata ogni giovedì per posta elettronica. I temi toccati dalla newsletter riguardano non solo questioni strettamente ambientali, ma anche temi riferiti a cittadinanza attiva e partecipazione, volontariato e pacifismo... Per ricevere gratuitamente Ecopolis è sufficiente registrarsi sul sito www.legambientepadova.it. Altrettanto facilmente sarà possibile, eventualmente, richiedere la cessazione dell'invio.

SOSTIENI LEGAMBIENTE

Legambiente è un'associazione di volontariato senza scopo di lucro, impegnata quotidianamente nella tutela e nella valorizzazione dell'ambiente. Con una piccola donazione o con l'iscrizione all'associazione potrai sostenere e dare ancora più forza alle nostre azioni sul territorio. Aiutaci a fare di più, Abbiamo bisogno di te. Per l'iscrizione visita il sito www.legambientepadova.it o contattaci allo 049.8561212.

Come iscriversi

Presso la sede di Legambiente Padova: potete venire nella nostra sede in Via Monte Sabotino 28 (prima laterale a sinistra di via Palestro venendo dal Centro) in orario d'ufficio (sabato e domenica chiuso).

Tramite Conto Corrente Postale: potete effettuare un versamento sul c/c postale n. 36037091 con causale: iscrizione 2007 a Legambiente e tipologia socio;

Tramite Bonifico Bancario: potete effettuare un versamento sul c/c bancario n.100125 intestato a Legambiente Volontariato Padova, presso Banca Etica ABI 05018 - CAB 12101 - CIN Z.

Tramite Carta di Credito: potete effettuare il versamento tramite carta di credito visitando il nostro sito internet all'indirizzo www.legambientepadova.it

Quote associative:

Socio junior: fino a 14 anni riceve "Jey"; **6 Euro**

Socio giovane: da 15 a 25 anni, riceve "La Nuova Ecologia"; **12 Euro**

Socio ordinario: riceve "La Nuova Ecologia"; **26 Euro**

Socio scuola e formazione: riceve "La Nuova Ecologia" e "Formazione Ambiente"; **35 Euro**

Socio sostenitore: riceve "La Nuova Ecologia" e una copia di "Ambiente Italia"; **80 Euro**

I soci di Legambiente beneficiano di sconti in diversi esercizi commerciali (erboristeria, librerie, ristoranti, meccanici di biciclette, negozi di prodotti per animali, negozi d'abbigliamento nuovo ed usato ...); per maggiori informazioni visita il sito www.legambientepadova.it.