

CicloPolitana – Al Tavolo tecnico

Considerazioni generali e sugli standard progettuali

Finalità: CicloPolitana sarà l'occasione per **avere la rete di ciclopercorsi urbani** (continua, diffusa, sicura e diretta) e, contemporaneamente, per **comunicare la rete**. Come? direttamente attraverso la strada, rivolgendosi in modo impattante a tutti gli utenti della strada stessa.

Serve che la rete di CicloPolitana sia percepita direttamente **in strada**, rivolgendosi in modo inequivocabile a tutti gli utenti (automobilisti, ciclisti, pedoni ecc.) **attraverso la segnaletica orizzontale e verticale:** ciascun tracciato = 1 colore = 1 nome = una origine e una destinazione. Come succede nelle metropolitane.

Riteniamo altresì importante che la **colorazione di rosso** dei sedimi ciclabili (ad eccezione di quelli separati) sia una pratica che il Comune di Padova **riprende ad adottare**. Su questo serve che si stabiliscano degli **standard progettuali univoci e duraturi** nel tempo. Si rende inoltre necessario che il **ripristino della colorazione rossa**, e di tutti i punti colorati che individuano i singoli tracciati della CicloPolitana (vedi dopo), siano inseriti nei capitolati e regolamenti che le ditte esecutrici dei lavori stradali sono tenute a rispettare.

Obiettivi: lo sforzo che viene compiuto con CicloPolitana deve **avere come obiettivo** quello di **rimodulare** l'uso dei vettori in città: **1/3 ciascuno** fra spostamenti con automezzi privati a motore; trasporto pubblico; bicicletta e pedonalità. Su questo è opportuno porsi degli obiettivi per step, misurabili e verificabili.

Se questi sono gli obiettivi commisurati ai residenti a Padova, **occorre condividere a livello metropolitano** (definizione del PUMS) altri obiettivi considerando che oggi il 76% degli ingressi in città, da parte di circa 103.000 city user/giorno, avviene con l'auto.

Suddivisione funzionale: riteniamo **opportuno** prevedere **differenti tipologie** di tracciati, ma che queste devono ridursi a soli **due standard: business** (diretti, brevi, veloci, separati) e **relax** (in ambiti di pregio storico/naturalistico, anche più lunghi).







Termini/nome: Legambiente ritiene corretto **l'uso del suffisso Ciclo** (al posto di Bici) prima di Politana. Ma non è convinta della "territorializzazione" del nome, CicloPatavina. Non si considera opportuno né l'uso della parola patavina né di un logo che usi il prato della Valle come sfondo.

Riteniamo invece che serva uno **stile e metodo comunicativo quanto più omogeneo** fra le varie città italiane che stanno adottando questo progetto: Pesaro, Bolzano, Prato, Firenze, ecc. L'auspicio è duplice: il primo è formare un **sistema ad alta riconoscibilità** anche per i cicloturisti o chi si sposta da una città all'altra, affinché ritrovino lo stesso tipo di segnaletica, anche se non prevista dal codice della strada. Parallelamente è interessante che dal basso più amministrazioni elaborino una modalità di segnaletica omogenea e che questo possa venire assunto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti come **buona pratica** e, nel tempo, venga normato dal codice della strada.

Considerazioni sugli standard di piste e corsie

Attraversamenti: riteniamo che **tutti gli attraversamenti di carreggiata** lungo i tracciati di Ciclopolitana (siano esse piste separate, corsie, percorsi, ecc) debbano essere provviste di **segnaletica verticale e quadrotti** a fianco delle strisce pedonali per dissipare il dubbio che il ciclista abbia o meno **la precedenza** e possa pertanto attraversare in *sella sulla bici*.

Quindi chiediamo che la segnaletica da presentare in queste intersezioni sia sempre quella illustrata nei casi 1 e 2, mentre il caso 3 consente una interpretazione sbagliata da parte dell'automobilista

1	attraversamento pedonale e ciclabile			Ciclista in sella, pedoni e ciclisti su percorsi separati sulle strisce
2	attraversamento ciclabile			Solo biciclette
3	attraversamento "pedo-ciclabile"			Ciclista permesso in sella, precedenza ai pedoni

Sul significato dei *quadrotti* andrebbe fatta una importante **campagna informativa** a cura della Polizia Municipale.

Visibilità agli attraversamenti: c'è un diffuso problema di ridotta visibilità dovuta a veicoli parcheggiati sul bordo strada in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e ciclabili. Diminuisce la sicurezza sia di ciclisti che pedoni (soprattutto i bambini, vista l'altezza inferiore). Questo problema diventa ancor più problematico dove ci sono piste ciclabili fra strada o marciapiede.

Accorgimenti di moderazione del traffico (**penisole**) o regole ferree di divieto di sosta sul bordo della strada prima degli attraversamenti sono la soluzione da adottare. Cui aggiungere **le isole spartitraffico** in caso di doppia corsia. Ad esempio in GB e Spagna c'è uno spazio prima e dopo ogni attraversamento pedonale o ciclabile con divieto di sosta e di sorpasso, indicato con una linea a zigzag (bianca in GB, gialla in Spagna) sui lati della strada sull'asfalto.

Illuminazione degli attraversamenti: si chiede che l'illuminazione in centro strada, sospesa e con cartello indicazione "transito bici e pedoni" sia assunto come standard progettuale su tutti gli attraversamenti da destra a sinistra di assi stradali importanti (sicuramente quelli con più corsie di marcia) e in rotatoria;

Ampiezza e promiscuità ciclopedonale: chiediamo che CicloPolitana sia l'occasione per uniformare ed innalzare gli standard dei percorsi ciclabili e siamo persuasi che la soluzione ciclopedonale possa essere prevista solo in condizioni di **ampiezza dell'infrastruttura** tale da non far entrare in conflitto i due soggetti.



Pertanto chiediamo che i tracciati di CicloPolitana rispondano ai seguenti requisiti di larghezza standard

- ciclabili a senso unico 2m
- ciclabili a doppio senso: 3m
- ciclopedonali misti: 4m
- corsie ciclabili unidirezionali: 2m (a netto di strisce laterali)
- marciapiedi contigui a ciclabili: 2m

In nessun caso dovrà essere scelta una soluzione infrastrutturale che mette in competizione, o a rischio reciproco, le due categorie deboli per eccellenza: pedoni e ciclisti.

Gerarchizzare l'uso dello spazio strada: riteniamo che si debba fare attenzione a progettare corsie riservate laddove una ampiezza non adeguata (ad esempio via Facciolati) con l'andare del tempo è causa di sovraffollamenti ed imbottigliamenti fra ciclisti che vi transitano con modalità differenti (genitori con bambini diretti a scuola vs percorsi casa/lavoro). La pista e/o corsia è un *organizzatore gerarchico* di spazio pubblico. Quindi si deve superare l'impostazione che si possano fare **solo dove non tolgono spazio alle auto** oppure, pur di non toglierlo, si riducono le dimensioni della pista/corsia sotto standard di sicurezza ed accessibilità, con il risultato di avere corsie vuote e biciclette nella strada a traffico veicolare.

Anche la progettazione di **piste** che vengono **delimitate dalle auto parcheggiate** non è opportuna se non in condizioni di spazio sufficiente per permettere una metratura di separazione di sicurezza (fra bici in transito e apertura portella passeggero).

Colorazioni tracciati: sarà oggetto di riflessione durante un incontro specifico del Tavolo tecnico a metà aprile. Anticipiamo che la riteniamo **necessaria in molti punti nevralgici** di ciascun tracciato, quali inizio, snodi fra tracciati vari, intersezioni con strade ad alta percorrenza automobilistica. La cartellonistica verticale invece dovrà essere diffusa lungo tutto il percorso.

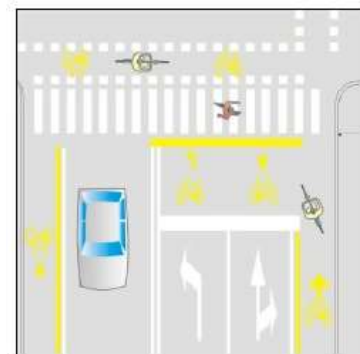
Precedenze alle bici ed eliminazione degli archetti: lungo le piste o le corsie di standard business: è una **richiesta irrinunciabile e necessaria** a garantire fluidità, percorribilità e velocità standard.

La CicloPolitana deve essere l'occasione per 'pulire' (eliminare) i numerosi ostacoli oggi presenti nelle piste o corsie quali pali di luce/elettricità/segnaletica stradale, paletti/archi/chicane/palle a terra ecc, o dislivelli (bordi) anche bassi.

Anche a Padova sta aumentando l'uso di bicicargo e bici con carretto (per portare bambini). Se l'obiettivo è l'aumento delle platee dei possibili utilizzatori di bici, allora bisogna eliminare tutti gli impedimenti fisici.

Attenzione alle bici: serve prevedere come segnalare la presenza di **piste bidirezionale** alle auto in svolta a destra, immissione o svolta a sinistra. Ad es. con l'introduzione di uno **standard progettuale** che preveda sempre la segnalazione con segnaletica orizzontale della pista/corsia e l'introduzione di elementi di moderazione del traffico per le auto (piastra rialzata e/o dossi rallentatori).

Linea di sosta al semaforo differenziata: con l'occasione della CicloPolitana riteniamo si debba cogliere l'occasione per introdurre definitivamente lo standard di **linea di fermata al semaforo e/o incrocio differenziata** fra bici (posta più avanti) e veicoli a motore, posti in modo arretrato. Questo si rende necessario sia per un motivo di salute (evitare di respirare direttamente dai gas di scarico) ma anche per porre le bici nella situazione di maggiore visibilità soprattutto quando è prevista la svolta a destra per le auto in fase di disimpegno dall'incrocio.

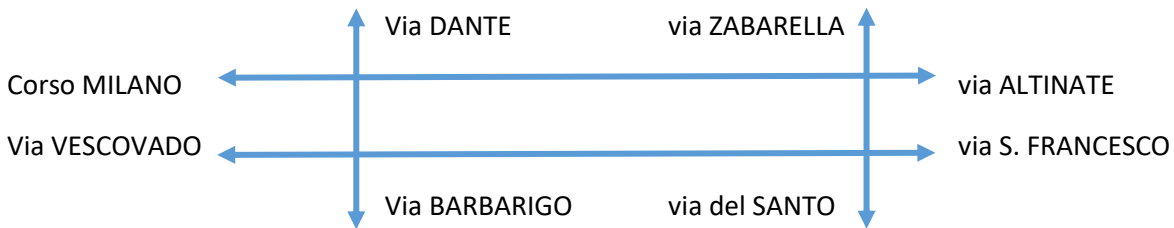


Arterie pedonali del centro storico: favorevoli a mantenere la situazione di compresenza pedoni e ciclisti, riteniamo necessario sperimentare la colorazione di una corsia centrale per le bici, per rendere meno conflittuale la promiscuità. Ci riferiamo a vie quali: via Roma, Umberto I, via del Santo e via Altinate.

Con l'auspicio della istituzione della **ciclabilità diffusa** in centro storico /ZTL, indichiamo come necessario da subito garantire **flussi continui e sicuri di attraversamento** nord/sud e est/ovest dell'area storica.

In particolare l'attraversamento nord/sud si presenta problematico soprattutto nei gironi festivi o prefestivi causa sovraffollamento dell'asse pedonale Roma-Umberto.

Si suggerisce quindi di individuare prima, attrezzare e poi comunicare una coppia di percorsi quali



Rispetto ad uno schema di tracciati di questo tipo, diventa necessario però **riuscire ad instradare** in modo corretto i flussi delle bici già ad **alcuni km di distanza**. In particolare a nord il nodo della stazione diventa un organizzatore di flusso. A sud può esserlo piazzale Santa Croce.

Anello circolare interno: la proposta prevede la realizzazione di un **anello di raccordo** ai differenti assi della Bicipolitana senza dover convergere in un unico punto di grande concentrazione, attualmente individuabile nel triangolo delle piazze.

Si consiglia la realizzazione di una "strada senza traffico" o a "basso traffico" secondo la legge Quadro della mobilità ciclabile, dove i ciclisti possano circolare in entrambi i sensi di marcia, così come avviene ad esempio in via San Francesco o via Zabarella. Si prevede la circolazione solo ai residenti o agli aventi diritto e nelle ore serali così come avviene nel comparto ZTL.

Il tratto tratteggiato rappresenta una ipotesi per chiudere l'anello che ipotizzando anche tratti condivisi con la circolazione automobilistica predisponendo apposite piste ciclabili protette (esempio: via Dimesse o Riviera Paleocopa tra ponte dell'Accademia e ponte Sant'Agostino).

L'anello delinerebbe la zona di ciclabilità diffusa del centro, produrrebbe una soluzione complementare alla realizzazione degli assi Nord-Sud e Est-Ovest, connetterebbe gli assi della Bicipolitana e potrebbe avere un valore Storico e Cicloturistico in quanto passerebbe tra le mura medioevali e la zona delle riviere.



Continuità extracomunale: lo sforzo progettuale e realizzativo del Comune di Padova sugli assi di penetrazione deve trovare corrispettivo **nell'impegno dei comuni contermini**; l'elaborazione del PUMS è l'occasione per definire un disegno complessivo su base metropolitana. La CicloPolitana sarà tanto più efficace quanto più riuscirà a attirare ciclisti residenti fra i 5-10 km fuori dalla cerchia delle mura.

Vanno tenute in considerazione anche le indicazioni della nuova legge sulla ciclabilità e la previsione degli **assi attrezzati di ciclovie ad uso turistico** quali:

- principali percorsi nazionali e/o internazionali: Bicalia 4 Brenta; Bicalia 4 Bacchiglione; Bicalia 20 AIDA; AdriaBike (variante); il Lungo Cammino di Sant'Antonio.
- percorsi regionali: l'Anello dei Colli Euganei; il percorso del Muson dei Sassi; l'itinerario del Brenta; le ciclovie del Fiume Bacchiglione; l'anello Fluviale di Padova.

Padova, 18 marzo 2018