

# Il Piano della ciclabilità di Padova

## Bici masterplan 2010-2015





Comune di Padova  
Settore Mobilità e Traffico

IL PIANO DELLA CICLABILITÀ DI PADOVA  
*Bici Masterplan 2010-2015*

dott. Ivo Rossi  
*Vice Sindaco - Assessore alla Mobilità*  
dott. Daniele Agostini  
*Dirigente Capo Settore Mobilità e Traffico*  
arch. Alberto Marescotti  
*Settore Mobilità e Traffico*

Il Piano della Ciclabilità di Padova, 2010-2015, è stato elaborato dal Settore Mobilità e Traffico del Comune di Padova, ed è disponibile presso l'Ufficio Mobilità Ciclabile, palazzo Sarpi, via Frà Paolo Sarpi, 2 - 35138 Padova.

Sintesi a cura di Mariangela Ballo  
Foto: Settore Mobilità e Traffico e Archivio Comune di Padova  
Grafica e impaginazione: Quarta Pagina sas, Padova  
Stampa: Centro Copie Berchet, Padova

novembre 2009

---

Questa pubblicazione è stata realizzata grazie anche al contributo della Banca Padovana Credito Cooperativo.



vicina alla Gente  
alle Imprese  
al Territorio

***pedaliamo insieme verso il futuro - [www.bancapadovana.it](http://www.bancapadovana.it)***



# Il Piano della ciclabilità di Padova

## Bici masterplan 2010-2015

Il Piano di Settore per lo sviluppo della ciclabilità urbana denominato “BMP-Bici Masterplan di Padova”, individua gli interventi fattibili negli anni dal 2010 al 2015, ma contiene previsioni di più lungo periodo ed è strutturato in modo da poter essere aggiornato e modificato nel tempo. L’obiettivo finale non è costruire ovunque piste ciclabili, ma rendere ciclabili tutte le strade urbane, rendendole sicure per i ciclisti fino a ridurre a zero gli incidenti, che oggi si verificano con la media di uno al giorno.

# Sommario

Facciamo strada alla bicicletta	3
<i>di Ivo Rossi, Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità del Comune di Padova</i>	

---

## **L'INDAGINE PRELIMINARE** **4**

Chi sono i ciclisti e perché usano la bicicletta	
I punti critici della ciclabilità e i suggerimenti dei ciclisti	

---

## **IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE - BICIAN PLAN PADOVA 2010-2015** **6**

L'Ufficio Mobilità Ciclabile	6
La scala delle priorità	6
Rendere ciclabili le strade esistenti	10
Partecipazione della cittadinanza	12
La bici come complemento del trasporto pubblico. Il progetto "Bike sharing"	14
Mobilità ciclistica in Area Metropolitana	15

# Facciamo strada alla bicicletta

**L**a strada è veramente lo spazio pubblico. Sulla strada davvero vive, scorre e si muove la vita. È il sistema circolatorio, nervoso, respiratorio della città. Il cuore della città è ricco di piccole strade, le articolazioni più nuove sono attrezzate per ospitare strade ampie e veloci. Ma la strada è lo spazio pubblico ed è per tutti.

L'automobile ha appena compiuto 100 anni e ha permesso di ridurre le distanze che ci separano. La bicicletta ne ha 500 e trova complicato stare sulla strada. Il pedone c'è da sempre e si trova ai margini.

Un Piano della ciclabilità ha il compito di riportare i pedoni e le biciclette sulla strada, di riequilibrare lo spazio tra chi ha bisogno di ridurre le distanze, e chi non ha bisogno di aumentarle. Ha lo scopo di confermare che la strada è di tutti ed è per tutti.

Il Piano della ciclabilità di Padova ha ambizioni di respiro europeo: con l'attuale 17 per cento di *share* di ciclisti negli spostamenti urbani, Padova si piazza ai vertici delle città italiane con la più alta percentuale di biciclette in movimento. Ma l'obiettivo è arrivare almeno al 25 per cento nei prossimi cinque anni, e offrire alla città una rete di 250 chilometri di infrastrutture e facilitazioni per i ciclisti.

Il Piano è strutturato in modo da poter essere aggiornato e modificato nel tempo, pur mantenendo le proprie caratteristiche di previsione di interventi. Gli interventi individuati danno importanza alle principali direttrici radiali e ne definiscono le priorità. Nel Piano sono individuati interventi fattibili nell'arco presunto di cinque anni, ma ci sono anche previsioni di lungo periodo, che coinvolgeranno la città nei prossimi decenni.

Un Piano della ciclabilità deve prevedere trasformazioni nel breve periodo, ma ha il compito di disegnare anche il futuro della mobilità ciclistica, nella prospettiva di una scala metropolitana, di una rete che aumenterà l'offerta e consoliderà la domanda anche dei comuni della cintura.

Il trasporto su bici, nelle città europee più ciclabili, arriva al 37 per cento, con punte del 60 per cento, ed è complementare al trasporto pubblico, nella misura in cui i tempi di percorrenza e le infrastrutture di supporto ne consentono un movimento sicuro e veloce per gli spostamenti sistematici.

La città del futuro è una città a misura della bicicletta. Le trasformazioni urbanistiche e della mobilità non potranno quindi prescindere dal dare spazio alla mobilità pedonale e ciclistica.

Sono obiettivi raggiungibili solo con il tempo e con un'idea forte e costante, per la quale la vera rivoluzione sarà avvenuta senza che nessuno se ne sia accorto.

**Ivo Rossi**  
*Vice Sindaco*

## L'INDAGINE PRELIMINARE

### Bici masterplan Padova 2010-2015

I dati raccolti in ottobre 2009  
con i giudizi dei ciclisti

L'elaborazione del Piano è stata preceduta da un rilievo delle biciclette circolanti sulla rete delle piste ciclabili, e da un'indagine qualitativa effettuata attraverso un questionario somministrato ai ciclisti in transito nelle stesse sezioni di rilievo, negli stessi giorni ma in una diversa fascia oraria. Il rilievo del numero delle biciclette in ingresso e in uscita nelle sezioni di riferimento è stato effettuato nelle giornate di giovedì 1 ottobre e martedì 6 ottobre 2009, nelle fasce orarie tra le ore 7,45 e le 9,15, tra le ore 12 e le 13,30, tra le ore 17,30 e le 19. La distribuzione del questionario è avvenuta tra le 9,15 e le 12 e tra le 13,30 e le 17.

I punti in cui si sono fatti i rilievi, in tutto 29, riguardavano prevalentemente le strade che dalla periferia portano al centro e, in minor misura, strade di quartiere e del centro storico. Il

totale delle biciclette conteggiate nei due giorni di rilievo è di 50.697. Secondo i dati rilevati si stima che gli spostamenti ciclistici giornalieri siano dell'ordine di 140.000. Ciò significa che il 17 per cento degli spostamenti avviene in bicicletta. Le interviste sono state 531, raccolte in altrettanti questionari.

Gli itinerari più utilizzati sono risultati quelli centrali, che sono impegnati da 19.742 passaggi giornalieri, mentre sulle radiali circolano 14.506 biciclette. La strada con più passaggi è via San Francesco (6.069), seguita da via del Portello (5.701), via Roma (5.302), via Altinate (4.896), via Giustiniani (4.483), via Facciolati (4.322).

I dati emersi sono serviti per orientare il successivo lavoro di predisposizione del Piano della Mobilità Ciclabile, valido fino al 2015.

### Chi sono i ciclisti e perché usano la bicicletta

Delle 531 persone che hanno risposto alle domande del questionario, il 36 per cento sono pensionati, il 30 per cento lavoratori dipendenti, il 20 per cento studenti, l'8 per cento lavoratori autonomi, il 6 per cento casalinghe. Di questi, la maggioranza utilizza la bicicletta sistematicamente, e lo fa per scelta, dato che possiede altri mezzi di trasporto. Lo scopo è per lo più per andare al lavoro, fare commissioni varie, fare sport o divertimento, andare a scuola o all'università. Tutti costoro usano la bicicletta perché dà libertà di movimento ed è economica. Alcuni perché nel traffico si muove meglio e fa arrivare prima a destinazione. Alcuni - dicono - per abitudine.

Coloro che usano poco la bicicletta affermano di considerarla pericolosa e faticosa, e per di più temono che la respirazione sotto sforzo in un ambiente inquinato dal traffico sia

dannosa alla salute. Tuttavia parecchi non hanno un motivo preciso. Neppure il maltempo è considerato un grave ostacolo. Chi usa poco la bicicletta usa la propria auto, se ce l'ha, oppure i mezzi pubblici. Sono molti coloro che vanno a piedi.

Perché usa la bicicletta?



Quanto usa la bicicletta?



## I punti critici della ciclabilità e i suggerimenti dei ciclisti

La sicurezza è il punto più critico, segnalato dalla maggioranza degli intervistati, i quali temono costantemente di essere investiti da un'auto o una moto, specialmente negli attraversamenti e ancor più all'interno delle rotonde. I punti più pericolosi sono l'incrocio della Stanga, il Bassanello, la stazione ferroviaria. Molti temono anche di non trovare più la bicicletta dopo una sosta, data la scarsità di sistemi per il parcheggio sicuro.

I suggerimenti per attenuare le criticità riguardano il miglioramento delle strade, con la creazione di piste ciclabili protette, cioè separate con barriere dalle automobili, e accorgimenti di limitazione della velocità, in modo da poter usare la bicicletta anche dove non ci sono le piste protette. Una forte richiesta riguarda il rispetto del divieto di sosta sulle corsie, valido anche per i cassonetti della nettezza urbana. Infine molti sono dotati di senso critico: riconoscono infatti che anche i ciclisti dovrebbero avere maggiore educazione stradale, ed essere sanzionati se non corrono sulle piste.

### LE BICICLETTE CONTEGGIATE

	1 ottobre 2009	6 ottobre 2009	media oraria
ore 07.45-09.15	8.210	9.224	8.717
ore 12.00-13.30	7.703	8.420	8.062
ore 17.30-19.00	8.331	8.809	8.570

### GLI ITINERARI PIÙ FREQUENTATI

Gli itinerari più utilizzati sono quelli centrali, che sono impegnati da 19.742 passaggi, mentre sulle radiali circolano 14.506 biciclette. Nella zona centrale quindi si riscontra un uso elevato e costante della bicicletta, mentre lungo le radiali gli spostamenti in bicicletta risultano maggiormente legati agli spostamenti obbligati casa-scuola casa-lavoro. Nelle fasce orarie in cui è stata effettuata la campagna di rilevazione (7,45-9,15; 12,00-13,30; 17,30-19,00), gli itinerari più frequentati sono sulle radiali del Portello, Belzoni, vie Giustiniani e Gattamelata, e sulla radiale di via Facciolati in direzione degli Istituti universitari, dell'Ospedale e via San Francesco. Nelle foto accanto, alcune immagini delle interviste che hanno accompagnato il rilievo.



## IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

### Bici masterplan Padova 2010-2015

Gli interventi a breve termine  
2010-2012



### L'Ufficio Mobilità Ciclabile

Il Comune di Padova, negli ultimi anni, ha posto un'attenzione e un impegno particolari allo sviluppo di adeguate infrastrutture ciclabili. In sintonia con le direttive europee, sin dal 2006 ha istituito l'ufficio Biciclette, un gruppo di lavoro dedicato a promuovere uno stile di vita meno dipendente dall'auto, che ha cercato di rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti in bicicletta, raggiungendo l'obiettivo di eguagliare le percentuali europee di utilizzo della bicicletta in città. Si è affermata l'importanza di includere nelle infrastrutture stradali urbane tutto quanto possa facilitare l'utilizzo della bicicletta.

### La scala delle priorità

Tra il 2010 e il 2015 sono previsti interventi graduati secondo le necessità emerse anche dall'indagine di ottobre 2009.

■ **INTERVENTI A BREVE TERMINE, DA REALIZZARE ENTRO IL 2012: corsie ciclabili con segnaletica stradale, collegamenti ciclabili tra itinerari esistenti.**

Le strade principali dove si prevedono gli interventi di questo tipo sono le seguenti.

via Bronzetti - corsia ciclabile in circonvallazione

via Volturno - corsia ciclabile in circonvallazione

via Milazzo - corsia ciclabile in circonvallazione

via Annibale da Bassano - collegamento tra cavalcavia Cemerini e via Jacopo Avanzo

via Ariosto - collegamento con Stanga

via Fistomba - collegamento tra via Ognissanti e Stanga

via Ognissanti-Fistomba - collegamento tra via Ognissanti e Stanga

via Gattamelata - corsia ciclabile di collegamento sud della circonvallazione

via Trieste - collegamento da corso del Popolo a via Morgagni

Sostenere la mobilità ciclistica in una città come Padova, di per sé con la vocazione della bicicletta come dimostrano i dati raccolti, presuppone anche di non sottovalutare l'incidenza che questo mezzo ha sulla mobilità complessiva, che per il 50 per cento è costituita da movimenti di automobilisti su tratte inferiori ai 5 Km. La bicicletta è il mezzo ideale per spostamenti brevi all'intorno dei 3.5 km; pedalando senza sforzo, 3 km si coprono in 12 minuti (30 minuti di attività fisica moderata sono una delle raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della Sanità).

via Donà - corsia ciclabile

Corso Milano - collegamento da via Orsini a teatro Verdi

via Guicciardini - itinerario ciclabile di collegamento tra via Bajardi e via Annibale da Bassano

via Grassi-Maroncelli - collegamento da parco Europa al cavalcavia Grassi

via Montà - itinerario ciclabile di collegamento tra passaggi a livello e pista esistente di S. Ignazio

via S. Maria in Vanzo - corsia ciclabile via Cavalletto-via Diaz

via Forcellini - collegamento tra via Ceoldo e via Sografi

via Tommaseo-Venezia - collegamento tra via Goldoni e via del Pescarotto

via Sietta-Benedetti - collegamento tra via Cardinal Callegari e via del Plebiscito

via Falloppio - collegamento con pista ciclabile tra via San Massimo e via Belzoni

viale Codalunga-piazza Mazzini - collegamento tra via Trieste e Porta Molino.



Due luoghi di Padova dove è stata creata un'adeguata viabilità per le biciclette: al Bassanello, con un percorso ciclopedonale, e al Portello con una forte distinzione di aree per le automobili, le biciclette e i pedoni.



Via Gattamelata nei pressi dell'incrocio con via Scardeone. Scorretto il parcheggio di automobili sulla corsia ciclabile.

Via Goldoni, già sistemata nel tratto verso via Venezia, sarà resa ciclabile anche verso via Pescarotto.

## IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

### Bici masterplan Padova 2010-2015

Gli interventi fino al 2015

#### La scala delle priorità

■ **INTERVENTI A BREVE-MEDIO TERMINE, DA REALIZZARE ENTRO IL 2014:** completamento dei collegamenti radiali ciclabili, aggiornamento della regolamentazione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) esistenti, attuazione delle zone 30 e delle zone residenziali, con provvedimenti ciclabili a doppio senso per i ciclisti.

Le strade principali dove si prevedono gli interventi di questo tipo sono le seguenti.

*via S. Francesco - istituzione del doppio senso per le biciclette*

*via Barbarigo - istituzione del doppio senso per le biciclette*

*via Paolotti - istituzione del doppio senso per le biciclette*

*via San Massimo - istituzione del doppio senso per le biciclette*

*via Guizza - completamento dell'itinerario ciclo pedonale*

*via Bembo - completamento dell'itinerario ciclo pedonale*

*via Facciolati - completamento dell'itinerario ciclo pedonale*

*via Vigonovese - completamento dell'itinerario ciclo pedonale*

*via Isonzo - completamento dell'itinerario ciclo pedonale su argine*

*via Ss. Fabiano e Sebastiano - completamento dell'itinerario ciclo pedonale.*



■ **INTERVENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE, DA INIZIARE DOPO IL 2012 E ATTUARE ANCHE DOPO IL 2015:** itinerari ciclo pedonali comprendenti collegamenti ciclabili interquartiere, interventi di connessione ciclabile di carattere metropolitano con i comuni della cintura urbana.

In particolare le vie in ordine alfabetico:

*argine destro Bacchiglione, cavalcavia Camerini, cavalcavia Grassi, ponte Corvo-via Manzoni, via 58° Fanteria, via Annibale da Bassano-Avanzo-Grassi, via Belgio-Regione Veneto, via Bembo-S. Giacomo di Albignasego, via Benedetti, via Correr-Favaretto, via dei Colli-Tencarola di Caselle di Selvazzano, via dei Ronchi, via del Giglio, via Donà, via Due Palazzi, via Facciolati, via Falloppio, via Fornace, via Granze sud, via Guizza-Albignasego, via Libia, via Madonna della Salute, via Messico, via Nuova Zelanda, via Perù, corso Stati Uniti, via Piovese-Ponte San Nicolò, via Plebiscito, via Ponte Verde, via Portogallo, via Ricerca Scientifica, via Salboro, via San Marco-Busa di Vigonza, via San Marco-Ponte di Brenta, via San Marco-S. Lazzaro, via Tommaseo, via Tre Garofani, via Uruguay, via Venezia, via Verrocchio, via Vigonovese, viale del Calcio.*





Due interventi previsti a breve-medio termine: l'istituzione del doppio senso per le biciclette in via san Francesco, in centro storico, e il completamento dell'itinerario ciclo pedonale in via Bembo.



Dopo il 2012 inizieranno i lavori di ciclabilità metropolitana. La rotonda Piovese-tangenziale ha già la pista di attraversamento nel sottopasso, dove c'è anche il parcheggio scambiatore. Nella zona industriale invece la ciclabilità è a carico della Zip.

# IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

## Bici masterplan Padova 2010-2015

### I criteri della ciclabilità



### Rendere ciclabili le strade esistenti

Rincorrere l'obiettivo di costruire dappertutto piste ciclabili separate e protette è impossibile. Nel 2009 la rete ciclabile, comprensiva di corsie riservate, aree ciclo-pedonali, itinerari segnalati, corsie bus, argini, ammonta a 138 chilometri.

Secondo una stima di massima, sarebbero necessari ulteriori 300 chilometri di itinerari ciclabili realizzati sulle strade urbane, più interventi di mitigazione del traffico per i 500 chilometri di strade in zone residenziali e zone 30, per poter rendere pienamente ciclabile la rete stradale cittadina. Inoltre è sicuramente necessaria la manutenzione della rete esistente, che va aggiornata e migliorata nelle connessioni con la viabilità minore.

Perciò nei prossimi anni il Comune dovrà concentrarsi su come rendere ciclabili le strade urbane, agendo prevalentemente nella logica della compatibilità tra le varie componenti del traffico. Con gli investimenti disponibili per la ciclabilità è quindi possibile immaginare nei prossimi cinque anni un potenziamento dell'offerta di ulteriori 120 Km tra itinerari e interventi di mitigazioni del traffico.

In questa logica, si potranno eliminare anche le situazioni di maggior pericolo, segnalate dagli intervistati, quali corsie di accelerazione/decelerazione, corsie di svolta a destra continua non separate da isole di canalizzazione, riduzione delle rotatorie di grandi dimensioni, disposizione della sosta su strada a 45°, strade pluricorsia a carreggiate separate senza banchine o fasce laterali da dedicare alla mobilità ciclistica.

### ITINERARI ESCLUSIVAMENTE CICLABILI

Al solo traffico ciclistico si continuerà a dedicare alcuni itinerari, quali le piste ciclabili, separate e indipendenti e le corsie ciclabili, delimitate con segnaletica orizzontale e verticale.

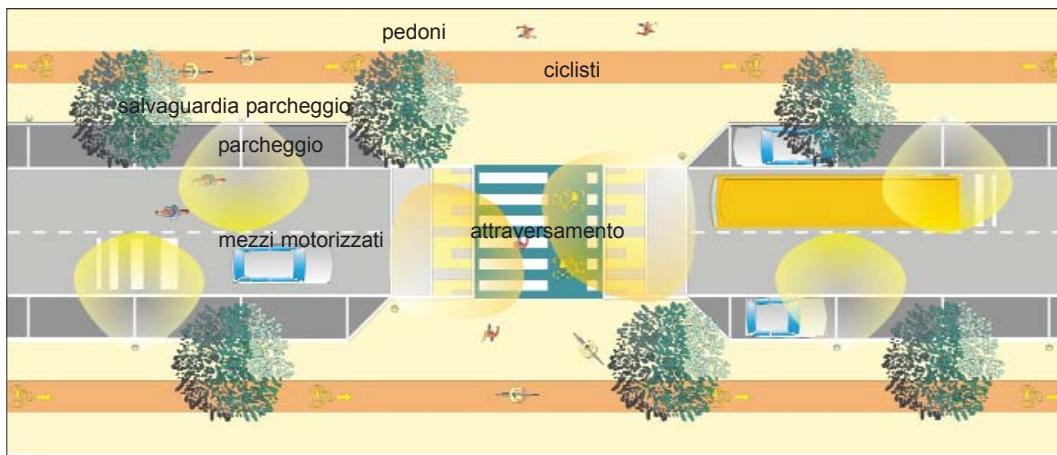
### ITINERARI PROMISCUI

Le biciclette potranno circolare sulle corsie riservate ai bus (cosa già consentita), sui marciapiedi in percorsi continui segnalati, nelle zone cosiddette 30 (dove cioè la velocità è limitata a 30 chilometri all'ora e il traffico automobilistico può essere solo locale), a doppio senso di marcia nelle strade a senso unico, sugli attraversamenti pedonali adeguatamente modificati. Le rotonde rappresentano un caso a parte. Qui è meglio separare i ciclisti dai veicoli a motore; dove non è possibile, verrà utilizzata una corsia per le auto con una larghezza ridotta (5.50-6 metri), ricavando uno spazio esterno dedicato alle biciclette.

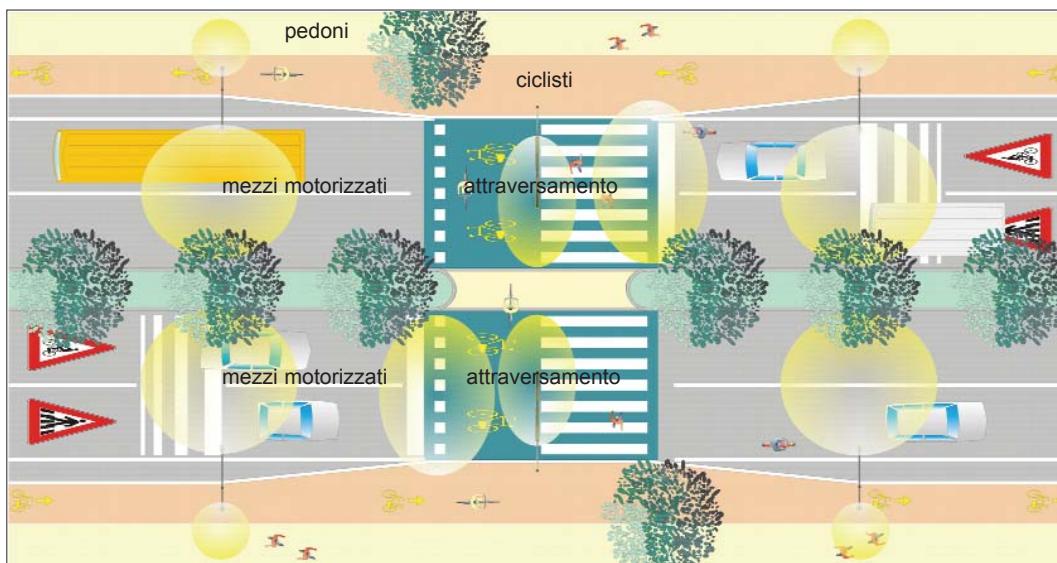
### SEGNALETICA PER CICLISTI

Con una corretta applicazione della segnaletica orizzontale, diventa superfluo un proliferare ripetitivo di segnali verticali ad ogni intersezione con strade laterali. La segnaletica orizzontale, infatti, chiarisce da sola la presenza e la continuità di un itinerario ciclabile. Sugli itinerari principali sarà installata la segnaletica di indicazione, che guida il ciclista alle mete intermedie e alla meta finale.

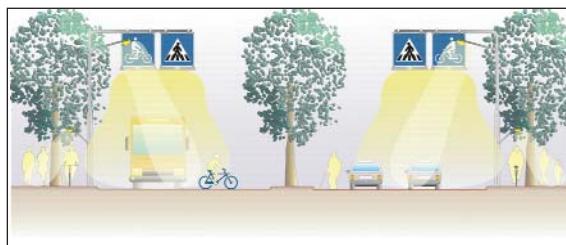




Strada di quartiere. Soluzione ottimale per tutte le componenti di traffico, che hanno ciascuna lo spazio adeguato alle proprie necessità. L'attraversamento è rialzato, ed è utilizzato da pedoni e ciclisti.



Strada di scorrimento. L'attraversamento di pedoni e biciclette, a raso, è preceduto da segnali orizzontali, ed evidenziato sul punto da illuminazione e segnali verticali. La sezione della carreggiata si restringe in corrispondenza dell'attraversamento, ed è inoltre interrotta da uno spazio di salvaguardia tra una corsia e l'altra di marcia. Nella foto accanto, un'applicazione in via Goito a Padova, in prossimità di una rotonda.



## IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

### Bici masterplan Padova 2010-2015

#### I criteri della ciclabilità

##### SOSTA E CONTROLLO DEI FURTI

Il modo più ordinato per consentire la sosta delle biciclette è la rastrelliera. È evidente che occorre aumentarne il numero e per far ciò occorrerà obbligare gli esercizi commerciali, almeno quelli di grosse dimensioni, a installare un certo numero di rastrelliere. Nel regolamento comunale si indicherà una tipologia omogenea. L'Amministrazione contribuisce alla lotta contro i furti con un nuovo sistema di identificazione della bicicletta che consenta di risalire al legittimo proprietario. La novità del sistema è di imprimere in modo indelebile, attraverso una marcatura a micropunti, direttamente il codice fiscale del proprietario sul telaio della bicicletta e di consegnare un badge di verifica con i dati personali e della bicicletta, da esibire in caso di controllo. Attraverso il sito web del Comune è possibile prenotare la punzonatura compilando un apposito modulo.

##### PERCORSI CASA-SCUOLA

La realizzazione di percorsi casa-scuola in bici ha come oggetto il miglioramento della sicurezza stradale e la realizzazione di percorsi sicuri per i bambini e i ragazzi che si recano a scuola. Il Comune di Padova ha realizzato negli scorsi anni alcu-

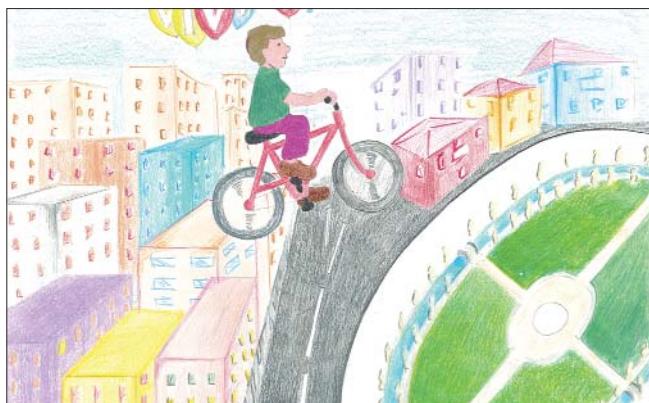
#### Partecipazione della cittadinanza

I residenti saranno coinvolti fin dalla fase della progettazione nei principali interventi che modificheranno la mobilità del loro quartiere. Il coinvolgimento servirà anche ad alleviare il disagio che i lavori comportano, o almeno a prevenire i conflitti. Sarà opportuno procedere in due fasi. Dapprima si creerà un tavolo di concertazione comprendente il quartiere, l'azienda di trasporto pubblico, gli uffici comunali coinvolti, e qui si metteranno a fuoco gli obiettivi; successivamente si prenderanno in esame le proposte in rapporto agli obiettivi e ai costi stimati.

ni itinerari per i percorsi casa scuola realizzati dai bambini delle scuole primarie a piedi, con una specifica segnaletica di indicazione del percorso e delle fermate, accompagnata da interventi per migliorare le condizioni di passaggio dei bambini lungo il percorso (realizzazione o allargamento di marciapiedi, attraversamenti pedonali rialzati, modifica di alcuni tempi semaforici per gli attraversamenti pedonali...). Oltre al potenziamento di questi itinerari per le scuole primarie, il Piano vuole individuare dei percorsi potenziali da fare in bicicletta per i ragazzi delle scuole secondarie di primo grado, utilizzando l'approccio metodologico già sviluppato per i percorsi a piedi.

Per ottenere un ambiente stradale facilmente riconoscibile, saranno adottati alcuni elementi di moderazione del traffico, abbinati ad elementi di arredo funzionale. Le misure da adottare sono: velocità uguale o inferiore a 30 Km/h; zone trattate con pavimentazione differenziata (colore, materiale) e priva di dislivelli; dispositivi di moderazione del traffico con chicane e restringimenti di carreggiata; segnaletica verticale e orizzontale di ingresso alla strada scolastica; inserimento di elementi di arredo (panchine, dissuasori di sosta, illuminazione, rastrelliere per biciclette), e impianto di alberature.





La realizzazione di percorsi casa-scuola in bici ha come oggetto il miglioramento della sicurezza stradale per i bambini e i ragazzi che si recano a scuola.

Le rotonde sono tra i punti più pericolosi per i ciclisti. Qui la rotonda in via Durer dopo la creazione della corsia ciclabile e prima dell'intervento.

Via Madonna della Salute a Mortise è stata rimessa a nuovo con un percorso partecipato tra cittadini e amministrazione comunale, che ha consentito di realizzare una serie di interventi, richiesti, concordati, conosciuti e attesi dai residenti: una rotonda al posto del semaforo e un percorso ciclo-pedonale continuo, ampio e sicuro, colorato e caratterizzato dai disegni realizzati da studenti degli istituti d'arte di Padova con il concorso Asphalt Art.



## IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

### Bici masterplan Padova 2010-2015

La nuova frontiera



### La bici come complemento del trasporto pubblico. Il progetto “Bike sharing”

Il Piano della ciclabilità vuole dare risposte concrete e immediate, eliminando o mitigando i problemi emersi nell’indagine. Però ha il compito di disegnare anche il futuro della mobilità ciclistica, comprensiva dei comuni della cintura.

Il trasporto su bici, nelle città europee, è complementare al trasporto pubblico, e questo è l’obiettivo che si pone anche la città di Padova. La condizione è che alle bici sia consentito un movimento sicuro e veloce per gli spostamenti sistematici.

Nell’ambito del trasporto pubblico, il Piano introduce un tipo particolare di bicicletta, di proprietà del Comune, messa a disposizione dei cittadini con certe regole di utilizzo e a costo molto basso. È il progetto “Bike sharing”, già funzionante di altre città, che mira a coprire lo spazio mancante tra vari mezzi di trasporto pubblico: treno, tram, bus. Si tratta di biciclette pubbliche, messe a disposizione a un costo molto basso, previa registrazione dell’utente. Questo sistema, già conosciuto anni fa, è stato ripreso con successo in molte grandi città, e sta dimostrando di funzionare anche in città medio-piccole, purché si trovi un’adeguata fonte di finanziamento, essendo la sua gestione piuttosto onerosa.

#### PADOVA NEL PROGRAMMA ALPINE SPACE

Il Comune di Padova è inserito nel “Programma Operativo Transnazionale Alpine Space 2007-2013” - Progetto “CO<sub>2</sub>NeuTrAlp” e partecipa a un finanziamento per la messa in esercizio di un sistema integrato di bike sharing con biciclette tradizionali e a pedalata assistita.

La peculiarità di questo progetto consiste nell’installazione di pensiline fotovoltaiche che alimenteranno, con energia ricavata dai pannelli, il sistema di gestione e la carica delle biciclette. Il primo passo del progetto prevede l’installazione di una flotta di circa 60 biciclette in sei postazioni, vicino ai parcheggi scambiatori e in alcuni punti importanti a ridosso del centro storico. Una adeguata campagna d’informazione promuoverà il lancio e lo sviluppo dell’iniziativa, che sarà completamente diversa da analogha esperienza svolta in passato.

La seconda fase dello sviluppo del bike sharing nella nostra città propone l’installazione di 20 stazioni complessive, tra area centrale e parcheggi di interscambio, per 200 biciclette. Questa sarà realizzata quando si troverà il finanziamento, da ricercare per lo più tra i privati.

#### RASTRELLIERE NEI PARCHEGGI INTERSCAMBIO E TRAM ACCESSIBILE ALLE BICI

Il bike sharing va inteso come un mezzo di trasporto pubblico individuale, e deve essere complementare al trasporto pubblico collettivo. Pertanto il Piano della ciclabilità si pone i seguenti obiettivi, validi sia per le biciclette proprie che pubbliche:

- individuare le fermate che svolgono il servizio di interscambio bus + bici e attrezzarle con rastrelliere e sistemi di

accessibilità in bicicletta sicuri;

- attrezzare parte dei veicoli del tram e dei veicoli extraurbani per renderli accessibili alle biciclette, allo scopo di favorire l’accessibilità alle aree centrali per gli spostamenti più periferici;

- attrezzare i parcheggi di interscambio con rastrelliere e biciclette a noleggio.



A Parigi il bike sharing, denominato Vélib', è diventato un mezzo di trasporto pubblico molto popolare. Il suo successo è basato sul grande numero di biciclette disponibili, reperibili in stazioni non lontane più di 300 metri l'una dall'altra, e sulla possibilità di lasciarle in posti diversi da dove si sono prese, proprio come accade con i mezzi pubblici. Per utilizzarle bisogna sottoscrivere un abbonamento, peraltro non costoso, e autorizzare il prelievo dalla propria carta di credito, valido anche per cifre che coprono l'uso prolungato o i danni arrecati alla bicicletta. La prima mezzora è però gratis, e non c'è limite alle "prime mezzore" nel corso della giornata. Le biciclette si prelevano attraverso una smart card. Questo sistema è stato adottato un anno fa a Milano, con uguale successo.



## MOBILITÀ CICLISTICA IN AREA METROPOLITANA / IL PIANO DELLA MOBILITÀ INTERCOMUNALE

Con il Piano Urbano della Mobilità Intercomunale della Conferenza Metropolitana di Padova (CO.ME.PA.) e con il PATI sono stati individuati i passi da compiere per un sistema integrato della rete ciclabile metropolitana. Nei prossimi anni si prevede di raccogliere i dati relativi alla ciclabilità dell'area metropolitana, anche attraverso l'aiuto della Provincia, omogeneizzare la cartografia dei vari comuni e riprodur-

re una mappa della rete ciclabile intercomunale esistente e prevista. Attraverso lo strumento della formazione comune dei tecnici operanti nelle diverse amministrazioni, sarà poi necessario individuare una modalità di progettazione e realizzazione degli interventi più omogenei possibile, sia nella tipologia che nell'uso della segnaletica stradale e di indicazione.



La foto della Stanga del 1959 documenta lo stato della circolazione stradale cinquant'anni fa nel punto più critico della viabilità cittadina. Sono le biciclette a farla da padrone, mescolate a camion, autobus, furgoni postali, poche automobili. Non c'era neppure il semaforo. Oggi il comparto, viabilità a parte, è rimasto quasi inalterato. Mancano solo le Officine Stanga.

novembre 2009

## IL PIANO DELLA CICLABILITÀ DI PADOVA

### Bici masterplan 2010-2015



Il Piano della Ciclabilità vuole creare le condizioni, nell'arco dei prossimi cinque anni, perché la bicicletta ritorni ad essere nella città il mezzo di trasporto più semplice, veloce, economico e perfino gradevole e rilassante, come era prima che l'automobile la spingesse ai margini della strada e anche dello stile di vita.

Il Comune di Padova vuole fare strada alla bici, restituendole lo spazio e la dignità che le compete, perché è riconosciuto che questo è l'unico veicolo veramente a misura d'uomo: costa poco, usa energie rinnovabili, non inquina, occupa poco spazio, si parcheggia con facilità, richiede poca manutenzione, è facile da usare.

