

Osservazioni al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, 6 marzo 2007

Osservazioni al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
ai sensi dell' art. 23 della Legge Regionale del Veneto 23 aprile 2004, n. 11.

Vicenza, 6 marzo 2007

Tuttinbici FIAB Vicenza si compiace che con l'adozione del Piano in titolo la Provincia abbia voluto indirizzare e regolamentare, tra le altre indicazioni e prescrizioni, anche l'agevolazione della cosiddetta "mobilità lenta", in particolare, per quanto la riguarda, l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti necessari, di lavoro od altro, sia per quelli di tipo turistico o simili.

Il Piano dovrà servire sia ad impostare le azioni concrete realizzate dalla Provincia stessa (o addirittura, per talune opere, da Enti superiori, come la Regione e lo Stato) sia per fornire ai Comuni suggerimenti e regole per la realizzazione delle opere di loro competenza nonché, per quanto ciò esuli dalla pianificazione territoriale strettamente intesa, indicazioni per la gestione della mobilità con particolare attenzione a quella ciclistica, attraverso la realizzazione di piccole opere, segnaletica, ordinanze ecc.

La presente osservazione si articola in due parti:

commento alle affermazioni contenute nella Relazione
commento alle indicazioni e prescrizioni contenute nelle Norme Tecniche

(in queste due parti vengono richiamati in corsivo estratti dei due documenti)

commento alle indicazioni planimetriche delle Tavole

Osservazioni sulla Relazione

In molte parti della Relazione viene affermata la necessità di agevolare la mobilità ciclistica. Già nell'individuazione dei diversi sistemi insediativi si dice, p.es. a pag. 23

"2.3.2. Il sistema insediativo della piana. Il corridoio multimodale Montebello-Vicenza.

...(omissis)...

Le azioni politiche devono tendere:

...(omissis)...

- al potenziamento della mobilità "sostenibile" (ciclo-pedonale e con trasporto pubblico);"

a pag. 24

2.3.3. L'urbanizzazione reticolare del Bassanese

...(omissis)...

Le azioni politiche devono tendere:

...(omissis)...

- alla costituzione di una rete integrata di piste ciclo-pedonali in grado di valorizzare le risorse ambientali presenti e di preservarne l'integrità, nel quadro di azioni finalizzate alla infrastrutturazione ecologica;

a pag. 25

2.3.4. La conurbazione multicentrica dell'Alto Vicentino.

...(omissis)...

Le azioni politiche devono tendere:

...(omissis)...

- a promuovere politiche per la riqualificazione della viabilità e per il potenziamento della mobilità sostenibile, con la messa in rete le piste ciclopedonali;

a pag, 27

2.3.7. Gli insediamenti della pianura irrigua della fascia delle risorgive tra Vicenza e Bassano.

...(omissis)...

Le azioni politiche devono tendere:

...(omissis)...

- a mettere in rete i percorsi storico-artistici, le vie verdi, le reti ciclo-pedonali, esistenti e da progettare valorizzando la presenza dei fiumi;

e a pag. 28

2.3.8. Gli insediamenti della bassa pianura e dei Monti Berici.

...(omissis)...

Le azioni politiche devono tendere:

...(omissis)...

- a creare piste ciclo-pedonali, da mettere in rete, così da potenziare i percorsi ciclabili a cui è necessario dare continuità territoriale;

Non si è invece pienamente d'accordo con quanto affermato a pag. 59

"... data l'inevitabile preponderanza della mobilità individuale, insuperabile dal trasporto collettivo per tempi di viaggio e comfort."

a proposito del raffronto tra mobilità individuale (se, come pare dal contesto, questa è intesa come quella automobilistica) e altre forme di mobilità. Infatti tra queste rientra quella cickistica, per la quale, rispetto a quella automobilistica, non si può affermare che, in città, sia peggiore per tempi di viaggio, se si tiene conto dei tempi di ricerca dei parcheggi, delle code ecc, come è stato più volte dimostrato, anche da esperimenti pratici eseguiti a Vicenza. E anche dal punto di vista del "confort", se si tiene conto dello stress provocato all'automobilista dalle condizioni avverse del traffico sopra dette, si vede che la bicicletta può compensare l'indubbio minore confort in caso di pioggia o freddo eccessivo; ma da quest'ultimo punto di vista parrebbe allora strano che l'uso della bicicletta sia più diffuso che da noi proprio in paesi come l'Olanda e la Danimarca che hanno condizioni meteorologiche certamente peggiori delle nostre. Senza contare i vantaggi per la salute derivanti da un'attività motoria giornaliera e "necessaria" qualora la bicicletta si sostituisca all'auto (e anche al mezzo pubblico) per recarsi al lavoro, a scuola ecc.

Parlando in particolare della mobilità a pag. 67 la Relazione dichiara gli obiettivi della "mobilità lenta" (ma vedi sopra la critica a questa definizione!):

"4.3.2.4. Quarto livello funzionale: la mobilità lenta

Il quarto livello funzionale riguarda la componente dell'accessibilità locale alternativa all'automobile, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente, costituito da percorsi pedonali, tracciati storici, corridoi naturalistici, sentieri e piste ciclabili.

Gli obiettivi del quarto livello sono:

- promuovere il recupero e la riqualificazione dei tracciati storici e la valorizzazione della rete ciclabile e sentieristica esistente, il suo completamento e la sua riqualificazione attraverso la formazione di itinerari e circuiti per la fruizione turistica;

- diffondere la conoscenza delle identità locali e dei patrimoni culturali e naturali del territorio provinciale attraverso la costruzione di reti dedicate alla modalità lenta ;

- promuovere e sviluppare nelle aree urbane percorsi protetti a sostegno dell'accessibilità delle attività economiche e dei servizi alla persona e alle imprese, collegandoli con i principali nodi del trasporto pubblico."

Se si tiene conto di quest'ultimo paragrafo, si vede come il primo non sia completo, in quanto l'uso della bicicletta non riguarda solo la "fruizione del patrimonio territoriale e ambientale", ma, appunto, anche l'accessibilità cittadina al lavoro, alle scuole, ai negozi, ai luoghi per il tempo libero ecc.

Pertanto il primo paragrafo andrebbe corretto in questo senso.

A pag. 68 si dice

"4.3.3. Proposte progettuali di intervento sulla viabilità

Gli interventi sulla viabilità riguardano le infrastrutture appartenenti ai primi tre livelli funzionali e perseguono l'obiettivo del PTCP della razionalizzazione del sistema esistente."

In realtà ciò non è vero perché nella tavola 5 viene interessato anche il quarto livello indicando chiaramente nuove piste ciclabili, sia su nuovi tracciati sia come completamento di tracciati esistenti.

Si pone caso mai una questione sulla competenza di alcune piste ciclabili. Mentre alcuni tratti sono sicuramente di competenza comunale, altri di più lunga percorrenza potrebbero essere di competenza provinciale, come molte strade carrabili, con le conseguenze riguardanti manutenzione, segnaletica ecc.

In merito alle proposte avanzate nella tav. 5 vedi la terza parte dell'osservazione.

A pag. 100 si chiarisce l'intervento del Piano sul quarto livello:

"La Provincia intende promuovere la realizzazione di reti fruitive intese come sistemi di mete individuate tra risorse naturalistiche, storiche, enogastronomiche, delle tipicità locali e di percorsi che privilegiano modalità di spostamento lento (ciclo-pedonale) o di trasporto collettivo.

Nella tav. n. 5 è stata identificata una rete di piste ciclabili costituita dalle piste ciclabili di scala vasta individuate nel Masterplan della Mobilità ciclistica della Regione Veneto, realizzato dalla FIAB - federazione italiana amici della bicicletta - finalizzato a definire la rete regionale delle ciclopiste e degli ambiti ad alta valenza ciclabile.

Gli itinerari tendono a valorizzare le emergenze ambientali e storico artistiche della Regione anche al fine di promuovere un turismo minore ma colto.

Inoltre sono state individuate delle piste ciclabili di importanza provinciale che si collegano a quelle regionali.

Per la scelta degli itinerari sono stati privilegiati gli argini dei fiumi e le ferrovie dismesse come indicato nella L.R. 39/91 art. 12 comma 2 che si riporta "Nella scelta dei siti per le piste ciclabili sono preferiti i relitti stradali, le sedi ferroviarie dismesse, gli argini dei fiumi e dei torrenti comunque tracciati, distinti e ben divisi dalle sedi stradali e realizzati con accorgimenti atti a garantirne le condizioni di assoluta sicurezza."

Tale rete è realizzata anche allo scopo di favorire lo sviluppo ed il rafforzamento del sistema di connessione/integrazione fra i centri della pianura e le valli del vicentino.

I collegamenti assumono doppia funzionalità: di itinerari interurbani e itinerari di tipo ricreativo/culturale al fine inoltre di promuovere attività di fruizione quali attività sportive e ricreative all'aria aperta nonché tendere allo sviluppo delle attività economiche eco-compatibili."

Osservazioni sulle Norme Tecniche

Anzitutto le Norme Tecniche, che costituiscono la parte "legislativa" del piano chiariscono, a pag. 8 che

"2. La Relazione orienta le azioni della Provincia, dei Comuni e degli altri Enti pubblici nel conseguimento degli obiettivi del Piano Territoriale Provinciale e nell'interpretazione delle sue norme.

Quindi che quanto affermato nella Relazione stessa è da intendersi come parte integrante delle Norme, non solo come "illustrazione" del Piano. Questa associazione si trova d'accordo con gran parte di quanto sancito dalle stesse. In aderenza ad esse ha già presentato alcune osservazioni al documento preliminare del PAT di Vicenza. in fase di concertazione.

L'obbligo dei Comuni di prevedere nei loro strumenti urbanistici i percorsi ciclabili, soprattutto di tipo funzionale agli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola ecc., viene affermato a pag. 18:

"4. In coerenza con il P.T.C.P. e nel rispetto dei principi e delle finalità enunciate dall'art. 2 della L.R.11/04, i PAT - PATI dovranno:

...(omissis)...

d. organizzare una maglia di percorsi pedonali/ciclabili di collegamento tra le parti edificate ed i luoghi di servizio alla popolazione."

E ribadito a pag. 23:

3. "Sistema infrastrutturale e della mobilità"

a. obiettivi:

...(omissis)...

ix. promuovere e valorizzare la rete ciclabile;

b. direttive:

...(omissis)...

viii. prevedere itinerari ciclabili coordinati e in sicurezza per l'accessibilità ai servizi e alle attività urbane.

E ancora a pag: 73:

"3. I PAT-PATI, dovranno operare allo scopo di raggiungere una integrazione tra pianificazione della mobilità e pianificazione territoriale ed urbanistica, e dovranno valutare che le scelte progettuali individuate soddisfino i seguenti criteri:

...(omissis)...

h. I Comuni dovranno definire nei propri strumenti urbanistici attuativi la rete dei percorsi ciclabili e pedonali in sede protetta, al fine di correlare prioritariamente:

- stazioni ferroviarie e fermate principali del trasporto collettivo extraurbano;
- servizi urbani di base, con particolare riferimento a scuole, centri civici e sociali, complessi commerciali;
- parchi urbani e complessi sportivi;
- centri direzionali e aree produttive."

Osservazioni sulla cartografia

Esaminando la tavola 5 sembra che siano state indicate le piste ciclabili di progetto ed esistenti più importanti come tra l'altro indicato a pag. 100 della relazione.

Peraltro sembrano presenti alcune lacune ed inesattezze. Ad esempio non sono segnate le piste ciclabili esistenti a Sovizzo (San Daniele) e neanche quella di Monticello Conte Otto lungo la Ferrovia Vicenza Schio assieme al progetto di completamento del Comune di Vicenza (sono circa 2 Km). Mancano anche altre piste ciclabili del Comune di Vicenza come quella di Via Laghi. E' segnata invece come pista ciclabile di progetto quella lungo l'argine del Fiume Bacchiglione per Vicenza, Caldogno e Dueville.

Per quanto riguarda Viale Fusinato è segnato come già realizzato il tratto da dove finisce la Casarotto (Arco delle Scalette) fino all'intersezione di Viale Fusinato con Strada di Gogna, che attualmente invece è inesistente, mentre

prosegue poi con un tratto di progetto lungo il fiume Retrone fino al confine con Altavilla/Arcugnano (nel piano piste ciclabili di Vicenza questo è segnato come percorso ciclabile di progetto e non arriva fino al confine ma si collega con la pista di S. Agostino) e non è segnato come collegamento già esistente la pista ciclabile di Viale S. Agostino.

Sarebbe opportuno che l'Ufficio Tecnico della Provincia esaminasse più a fondo il Piano delle Piste Ciclabili del Comune di Vicenza per adeguare la cartografia (tav 5 nord e sud) di questa zona di collegamento.

Conclusioni

Tuttinbici FIAB Vicenza, mentre confida che la Provincia rispetti e faccia rispettare le indicazioni e le regole che si è data con il PTCP, resta a disposizione di codesto Ente, come anche dei Comuni, per ogni collaborazione e indicazione in merito ad un sempre maggiore sviluppo e agevolazione della mobilità ciclistica.

Il presidente

Stefano Maboni