# Osservazioni di Tuttinbici FIAB Vicenza al Documento Preliminare del PAT, 9 novembre 2006

OSSERVAZIONI DELL'ASSOCIAZIONE TUTTINBICI FIAB VICENZA AL DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PAT

Vicenza, 9 novembre 2006

Il documento preliminare del P.A.T. rappresenta una prima analisi di carattere generale e complessivo del territorio e non riporta il dettaglio dei singoli interventi ma una visione d'insieme delle varie componenti urbanistiche ed edilizie del contesto comunale.

Con riferimento al procedimento di formazione del Piano di Assetto del Territorio comunale di Vicenza e alle riunioni di concertazione svoltesi presso il "forum center" nei giorni 10 e 12 ottobre scorsi, per l‘associazione Tuttinbici FIAB Vicenza la redazione del nuovo P.A.T. rappresenta un'importante occasione per fare alcune osservazioni e segnalazioni che rivestono fondamentale importanza per le loro caratteristiche di organicità e funzionalità (e talvolta di urgenza e necessità) sulla viabilità cittadina, allo scopo di favorire una sicura e ormai indispensabile mobilità ciclistica e pedonale alternativa all'auto, sempre più richiesta dai cittadini.

È infatti oggi ampiamente riconosciuto che ciclisti e pedoni non sono utenti qualsiasi del territorio, poiché la loro presenza (o assenza) è un vero e proprio indicatore dello stato di salute dell'intero sistema viario e della società in generale. Il pedone e il ciclista sono dunque un importante indicatore di qualità ambientale e sociale, e tali devono essere considerati.

Puntualizzare quindi fin d'ora i vari aspetti della mobilità ciclabile comunale è di prioritaria importanza per lo sviluppo e la programmazione degli interventi futuri sul territorio.

Tutto ciò considerato, si riportano di seguito una serie di segnalazioni, alcune delle quali già da noi inviate all'Amministrazione Comunale nel recente passato.

Per l'Associazione Tuttinbici il Piano di Settore della Rete degli Itinerari Ciclabili (denominato "Piste ciclabili per la Città di Vicenza" e approvato dalla Giunta Comunale con Delibera n. 834 del 28.12.2000) rimane ancora oggi il punto di riferimento centrale per migliorare la mobilità cittadina.

1. Di seguito si riportano alcuni estratti dalla relazione del suddetto piano, con riferimento alla programmazione e pianificazione della ciclabilità; si ribadisce quanto più volte già comunicato e osservato all'Amministrazione Comunale circa la frammentarietà con cui vengono realizzati i percorsi ciclabili e ciclopedonali previsti nel Piano.

"Purtroppo negli ultimi 10 anni il concetto di programmazione e pianificazione ciclabile è

rimasto molto spesso a livello di idea e solo in qualche caso è diventato disegno vero e

proprio. Di frequente, invece di seguire le priorità di una pianificazione, si è

prestata più attenzione all'opportunità tecnica, politica o economica: l'effetto sinergico

dell' "effetto rete" non si è mai realizzato, costruendo itinerari frammentati sul territorio.

Bisogna quindi sottolineare, come molte volte le infrastrutture ciclabili realizzate, non

rispettino i parametri minimi di buona progettazione (larghezza sezioni, saliscendi ai passi

carrai, relazione con l'ambiente,...), con incroci ed attraversamenti che rappresentano i

punti più pericolosi del percorso, riscontrando carenze anche nella stessa segnaletica

orizzontale e verticale."

2. Con una lettera consegnata al Sindaco del Comune di Vicenza il 15 maggio del 2004, accompagnata da una raccolta di 12.000 firme, l'Associazione Tuttinbici FIAB Vicenza, insieme ai vicentini desiderosi di migliorare la qualità della vita nella propria città, aveva chiesto all'Amministrazione Comunale di impegnarsi nei prossimi 5 anni sui seguenti punti:

•· che si provveda a destinare una parte del bilancio comunale alla realizzazione di una politica di sostegno della bicicletta;

•· che, con tale quota del bilancio, si intraprenda la realizzazione dei percorsi ciclabili previsti nel Piano "Piste ciclabili per la città di Vicenza" e in particolare dei seguenti:

•° Creazzo - San Lazzaro - Centro

•° Polegge - Laghetto - Parco Querini - Centro

•° Ospedaletto - Anconetta - Quartiere di Via Quadri - Centro

•° Bertesinella - Viale della Pace - San Pio X - Centro

•° Laghetto - Albera - San Lazzaro - Ferrovieri;

•· che i cittadini siano informati con apposite campagne sui vantaggi - individuali e collettivi - legati all'uso della bicicletta;

•· che anche a Vicenza, come in altre città, sia istituito un "Ufficio Bicicletta" con un "Coordinatore" che ricordi le esigenze dei ciclisti a tutti i livelli dell'Amministrazione che si occupano della mobilità (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, scuola, trasporti,...);

•· che, attorno ai principali poli scolastici, siano adottati provvedimenti volti a migliorare la mobilità pedonale e ciclabile sul percorso casa-scuola.

3. Con una lettera indirizzata all'Assessore alla Mobilità Claudio Cicero, datata18 settembre 2003, veniva ulteriormente richiesto:

•· la messa in sicurezza degli attraversamenti stradali in corrispondenza di sbocchi di piste ciclabili

•· la messa in sicurezza all'interno della circolazione in rotatoria

•· l'integrazione della segnaletica verticale e orizzontale nelle piste ciclabili e ciclopedonali

•· l'inserimento di elementi di arredo urbano come rastrelliere portabici e paletti dissuasori di sosta.

4. Con lettera accompagnatoria dello scorso ottobre 2006 veniva presentato all'Amministrazione Comunale un documento tecnico relativo alla proposta di estensione del limite di velocità di 30 Km/h a tutto il Centro Storico del Comune di Vicenza per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Sempre nel Piano di Settore infatti non vengono previsti specifici percorsi all'interno del Centro storico della città in quanto tutta quest'area è considerata percorribile dalle biciclette, sia dove è prevalentemente pedonalizzata (p.es. Corso Palladio) sia dove è ammessa la circolazione dei veicoli motorizzati.

La stessa relazione del Piano, infatti, al paragrafo 3.3 (Proposte correlate per lo sviluppo della mobilità ciclistica) riporta testualmente:

"Oltre alla costruzione di nuove piste o percorsi ciclabili, un efficace sviluppo della mobilità ciclistica si attua anche attraverso la promozione e la realizzazione di altri servizi accessori correlati.

La loro applicazione va perseguita fin da subito, sia perché spesso sono iniziative semplici e di veloce realizzazione e comportano investimenti contenuti, sia perché danno la sensazione immediata di una diversa attenzione da parte degli amministratori e della città in generale al tema della bicicletta. Sono infatti stati inseriti nella prima fase attuativa del programma di realizzazione della rete.

Si possono così elencare e descrivere:

...omissis...

- sviluppo della moderazione del traffico in particolare in Centro Storico dove l'uso della bicicletta è meno legato ad itinerari fissi e prestabiliti, analizzando la reale fattibilità di imporre almeno come misura iniziale il limite dei 30 Km orari.

...omissis..."

Nell'ottica di realizzare un'accettabile convivenza tra auto, ciclisti e pedoni, quindi, si proponeva di estendere a tutto il Centro storico la limitazione della velocità a 30 km/h, intervento funzionale e necessario per permettere poi al suo interno il transito dei velocipedi anche nella direzione opposta a quella consentita ai veicoli a motore.

5. Con riferimento ai "parchi fluviali" di cui si parla nel Documento Preliminare del P.A.T., l'Associazione Tuttinbici è molto favorevole alla riqualificazione degli argini fluviali per creare opportuni percorsi ciclopedonali.

6. Riteniamo fondamentale la pianificazione dell'importante percorso pedonale e ciclabile che dovrà collegare il Nuovo Tribunale, la Nuova Università, il Nuovo Teatro e il Centro Storico, configurandosi quale percorso prioritario n° 6 all'interno del Piano "Piste ciclabili per la città di Vicenza"

7. In riferimento alle aree di nuova urbanizzazione chiediamo che esse siano sempre corredate da un piano per la mobilità ciclistica, ponendo particolare attenzione al collegamento dei percorsi con le principali funzioni del quartiere e con il resto della Città attraverso il già ricordato Piano "Piste ciclabili per la città di Vicenza"

8. Si richiede una maggiore attenzione nella definizione della continuità dei percorsi ciclabili con i comuni contermini e vicini.

9. Visto il sempre maggior impiego di rotatorie per risolvere la viabilità di numerosi e critici incroci cittadini, si richiede una accurata definizione della continuità degli attraversamenti per pedoni e ciclisti.

10. Si propone di realizzare nuove postazioni di bike-sharing e nuovi parcheggi scambiatori bici-mezzo pubblico, come già attuato in molte città italiane.

11. Si sostiene l'istituzione di nuove zone cosiddette "30 km/h" (residenziali) con l'introduzione di nuovi sistemi per la moderazione del traffico già in atto in molte città italiane e nazioni europee.

12. Si richiedono maggiori controlli da parte della Polizia Locale del rispetto delle regole istituite a favore del traffico ciclistico, quali la sosta di autoveicoli sui percorsi ciclabili o la mancata precedenza.

È ovvio che molte delle istanze sopra esposte non rientrano direttamente negli argomenti che saranno trattati dal P.A.T., ma tenere nella dovuta considerazione le esigenze della mobilità ciclo-pedonale - attraverso indicazioni sia cartografiche che normative, porrà le migliori premesse per la successiva progettazione dei Piani di Intervento (P.I.).

L'Associazione Tuttinbici rimane a disposizione per ulteriori confronti e approfondimenti in merito a quanto proposto. Per contatti diretti rivolgersi al Presidente tel.340 8785833.

Il presidente

Stefano Maboni