

Belluno, 23 Novembre 2020

Al Sig. Sindaco del Comune di Belluno **Jacopo Massaro**

All'Assessore alla Rigenerazione urbana e Pianificazione urbanistica **Franco Frison**

All'Assessore alla Viabilità, Opere Pubbliche, Decoro della città e Servizi manutentivi **Biagio Giannone**

All'Assessore alle Politiche per l'ambiente e la mobilità sostenibile **Alberto Simiele**

Alla Presidente della Commissione Consigliare 2^a Urbanistica, viabilità, traffico e trasporti, lavori pubblici, ambiente e servizi tecnologici **Ida Bortoluzzi**

OSSERVAZIONI DI FIAB SUGLI ASPETTI DEL PAT (Piano di assetto territoriale) RIGUARDANTI LA CICLABILITÀ DELLA CITTÀ E DEL COMUNE DI BELLUNO

Il secondo incontro seminariale "Infrastrutture fisiche e digitali per la mobilità" tenutosi il 19 ottobre 2020 è stato di estremo interesse soprattutto per quanto riguarda il ruolo che la ciclabilità dovrebbe avere nel futuro della mobilità nella città e nel Comune di Belluno.

Nelle loro chiare e documentate relazioni sia l'ing. Favalessa che il prof. Carminucci hanno evidenziato:

- 1) Il forte ritardo della città di Belluno nello sviluppo di infrastrutture per la mobilità ciclabile
- 2) L'esigenza di ottimizzare la sosta delle auto in città con l'obiettivo "di ridurre per quanto possibile l'occupazione delle sedi stradali"
- 3) La necessità di creare "zone 30" nei quartieri residenziali

Dalle loro relazioni ci appare chiaro che il futuro della mobilità di Belluno dovrebbe recuperare il ritardo per quanto riguarda le infrastrutture ciclabili, rimodulare la sosta delle auto togliendole dalle strade, creare "zone 30" nei quartieri residenziali prestando particolare attenzione alle zone scolastiche. Su queste basi proponiamo quindi le nostre osservazioni.

RECUPERARE IL RITARDO NELLA CICLABILITÀ

I dati dell'osservatorio ambientale ISTAT citati dal Prof. Carminucci, evidenziano che Belluno è in ritardo rispetto alle altre città venete e alla media nazionale sia sul piano delle infrastrutture ciclabili che degli spazi pedonali. Il 27° rapporto Ecosistema urbano di Legambiente e Ambiente Italia, pubblicato il 9 Novembre 2020, pone Belluno al 24° posto (su 104) per piste ciclabili, al 41° per isole pedonali e addirittura all'87° posto per tasso di motorizzazione con 70,930 auto ogni 100 abitanti (<https://lab24.ilsole24ore.com/ecosistema-urbano/indexT.php>). Tra i fattori che spiegano questo ritardo c'è anche l'assenza di un ufficio con competenza specifica in materia con la conseguente assenza di un piano per la mobilità ciclabile.

Questa situazione è ben evidenziata nel Quaderno n. 2 "Le infrastrutture fisiche e digitali per la mobilità" che dice: "Allo stato attuale...la rete ciclabile presenta delle criticità, quali la discontinuità dei percorsi nel collegamento tra le direttrici principali nord-sud ed est-ovest ed un insufficiente collegamento al centro urbano." Per cui si ipotizza l'estensione della "rete ciclabile" dagli attuali 19 km a 38 km. Ma è chiaro che l'estensione della rete ciclabile non può essere realizzata seguendo le

illogiche dinamiche che hanno portato agli attuali 19 km di percorsi ciclabili e ciclo-pedonali (parte significativa dei quali sono marciapiedi trasformati in ciclopedonali). Queste dinamiche scontano una mancanza di visione generale: i percorsi ciclabili e ciclopedonali sono infatti privi di continuità, di linearità, in qualche caso di logica, di sicurezza alle intersezioni e, non da ultimo, sono quasi totalmente privi di una segnaletica orizzontale che li renda visibili. La citata discontinuità dei percorsi e l'insufficiente collegamento al centro urbano sono i motivi per cui la mobilità ciclabile in città non è mai partita.

FIAB Belluno, proprio per evitare che la futura estensione della rete ciclabile riproponga, amplificandoli, gli attuali problemi di discontinuità, mancanza di linearità e sicurezza, ritiene essenziale che il PAT preveda tre fasi distinte.

Prima fase: connessione degli spezzoni di ciclabili e ciclopedonali esistenti

Fin da subito vanno previsti interventi volti alla connessione degli spezzoni di ciclabile esistenti, migliorandone le parti mal progettate (ad es. ciclabile lungo Via Giovanni Paolo I) e curando con attenzione la sicurezza alle intersezioni, con l'obiettivo di favorire la mobilità in bicicletta casa-scuola, casa-lavoro, casa-servizi.

Il nostro progetto di **Bicipolitana**, presentato recentemente al Comune di Belluno, sostenuto da quasi 1500 firme e approvato dal Consiglio Comunale all'unanimità, indica in modo dettagliato le criticità che l'attuale "rete ciclabile" presenta.

Come abbiamo illustrato nel citato progetto **gli interventi** per unire i tratti ciclabili esistenti sono realizzabili in **tempi brevi e a basso costo**. Infatti le previsioni della legge 120 del 2020 offrono un ventaglio di nuovi strumenti legislativi, come le strade urbane ciclabili, le corsie ciclabili, le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, le zone scolastiche, che consentono di semplificare l'attuazione di una prima ossatura di rete ciclabile urbana, da sviluppare poi in una seconda fase.

Di seguito alcuni tra i più importanti esempi di connessioni indispensabili.

- A) Nella planimetria della rete ciclopedonale esistente e di progetto, allegata al Quaderno n. 2, non è previsto il collegamento tra la Stazione ferroviaria e Piazzale Marconi. E' un fatto che sorprende: una ciclabile lungo **via Carducci** è indispensabile per la continuità del percorso ciclabile est-ovest che collega Salce a Safforze passando per la stazione e Cavarzano, e che è già realizzato all'80% del suo sviluppo totale.

Oltre al fatto che questo percorso ciclabile è fondamentale per consentire il transito per il centro dei cicloturisti provenienti da nord (Lunga via delle Dolomiti, Ciclabile del Piave, Monaco-Venezia) e diretti in Val Belluna, nel progetto di rifacimento del Piazzale della Stazione ferroviaria è prevista una ciclabile, parallela all'edificio della stazione, che attraversa tutta la piazza. Come si pensa di dare continuità, senso e logica a quel pezzo di ciclabile se non c'è la possibilità del doppio senso ciclabile in via Carducci? Un'attenta analisi dimostra che non ci sono alternative ciclabili possibili: l'unico collegamento ciclabile sicuro e diretto tra Stazione e Piazzale Marconi è via Carducci, che quindi va chiusa al traffico veicolare, salvaguardando esclusivamente l'accesso e l'uscita dal parcheggio Metropolis.

- B) Un altro tassello importante per la futura rete ciclabile è **via Garibaldi**: solo l'istituzione del doppio senso ciclabile lungo via Garibaldi consente di collegare in modo diretto e sicuro il centro (Piazza dei Martiri) con le ciclabili di via Feltre-Marisiga e Panoramica-Via Montegrappa.

- C) Nella già citata tavola della rete ciclopedonale allegata al Quaderno n. 2, in via **Giovanni Paolo I** è correttamente indicata la ciclabile esistente: purtroppo così come è stata realizzata non svolge nessuna funzione: entra ed esce dai marciapiedi e finisce nel nulla sia a nord che a sud.

Per renderla funzionale è necessario creare un'unica ciclabile in sede propria a doppio senso di circolazione sul lato ovest della via. Per i dettagli rimandiamo al nostro progetto di Bicipolitana.

D) Via per **Nogarè e via Alpago Novello sono** gravate da un traffico parassitario pericoloso per pedoni, bambini e ciclisti, soprattutto considerando che su via Alpago Novello si affaccia la scuola elementare "Luigi Dal Pont". Dato che via per Nogarè è particolarmente stretta e non è neanche dotata di marciapiede solamente l'istituzione di una Zona 30 può consentire lo sviluppo di una mobilità ciclabile e pedonale, migliorando la qualità della vita e la sicurezza nell'intero quartiere.

Seconda fase: infrastrutture per migliorare la rete urbana

Dovrebbe prevedere l'ulteriore miglioramento dell'esistente, risolvendo alcuni degli attuali ostacoli allo sviluppo della mobilità ciclabile urbana con adeguati **interventi infrastrutturali**.

Si fa riferimento in particolare:

- A) alla realizzazione della ciclabile nota come "**La vignetta**" per connettere la Cerva con la ciclabile di via Brigata Marche e mettere in rete l'ospedale, il polo scolastico Renier e il quartiere di Mussoi, attualmente privo di qualsivoglia collegamento ciclabile con il resto della città;
- B) alla costruzione della **passerella ciclabile a fianco del ponte sulla ferrovia di Via Doglioni**. L'attuale marciapiede è troppo stretto per essere condiviso in sicurezza da pedoni e ciclisti e ciò costituisce un grave ostacolo allo sviluppo di ogni mobilità non motorizzata tra la parte est e il resto della città, oltre ad essere un punto pericoloso per i cicloturisti provenienti ad es. dalla "Monaco-Venezia".
- C) alla realizzazione della **passerella ciclopedonale** a fianco del ponte sulla statale 50, di fronte al centro commerciale "Veneggia";
- D) al completamento della ciclabile di **via Marcello Miari** in direzione Levego per favorire gli spostamenti non motorizzati tra Levego e Belluno e per intercettare i flussi ciclo-turistici provenienti dalla Monaco-Venezia lungo la ciclabile della Sinistra Piave dirigendoli verso il centro della città.

Terza fase: collegamento tra Belluno e le frazioni

L'ulteriore ampliamento della rete ciclabile con infrastrutture ciclabili totalmente nuove dovrebbe avvenire dopo aver realizzato una rete ciclabile urbana di qualità, permettendo il collegamento tra Belluno e le frazioni di Castion, Bolzano Bellunese ecc. In ogni caso riteniamo che il collegamento ciclabile con le frazioni (Castion su tutte) debba avere assoluta priorità rispetto ad altri percorsi ciclabili già in progetto, come, ad esempio, la ciclabile sul greto del Piave, opera costosa, di nessuna utilità per la mobilità urbana, di dubbia utilità cicloturistica e soggetta a grave e costante rischio idraulico, visti gli eventi atmosferici catastrofici che, in base al cambiamento climatico, diverranno sempre più frequenti.

RIMODULARE LA SOSTA TOGLIENDO LE AUTO DALLE STRADE

L'orografia del territorio e l'impianto urbanistico della città di Belluno, tagliata in due nel senso nord-sud dalla ferrovia e divisa est-ovest dalla valle del torrente Ardo, offrono poche possibilità allo sviluppo di nuove infrastrutture in sede propria per ciclisti e pedoni. Quindi lo sviluppo della mobilità alternativa all'auto passa necessariamente attraverso una radicale modifica della politica della sosta: è necessario ridurre e riorganizzare l'occupazione delle sedi stradali da parte delle auto in sosta. Trasformare gli stalli di sosta in piste ciclabili è una delle soluzioni largamente utilizzate con successo sia nel nord Europa che nelle città italiane in cui maggiormente si è sviluppata la mobilità sostenibile.

Alcuni esempi.

- A) **Via Feltre.** Per consentire l'accesso ciclabile al centro città dalla ciclabile di Marisiga, che finisce in contromano addosso ad un capitello, questa via deve essere dotata di una corsia ciclabile sul lato sud.

Lungo il lato sud ci sono 57 stalli per la sosta auto. Da poco è stato riaperto il parcheggio ex Moi con 73 posti auto al piano superiore e che risulta semivuoto. Ripensando la politica delle tariffe, ad es. consentendo una sosta gratuita per i primi 30-40 minuti, si potrebbe incentivare l'uso del parcheggio ex Moi consentendo l'abolizione dei parcheggi lungo via Feltre.

- B) **Via Giovanni Paolo I.** In questa via, come già indicato sopra, è necessaria la riorganizzazione degli spezzoni ciclabili esistenti per creare un'unica e funzionale ciclabile a doppio senso sul lato ovest. Anche in questo caso i pochi stalli presenti nella corsia ovest possono essere ricollocati nei due parcheggi semi vuoti esistenti a non più di 50-100 m di distanza.

CREARE ZONE 30 NEI QUARTIERI RESIDENZIALI

Cavarzano, Nogarè e via Montegrappa, pur essendo quartieri esterni agli assi di scorrimento principali della città, sono gravati da un costante traffico parassitario. Il limite di velocità di 50 km/h, già troppo alto in simili contesti residenziali, raramente viene rispettato. Le inevitabili conseguenze sono: rumore, inquinamento, costante pericolo di essere investiti agli attraversamenti, auto in sosta in ogni spazio disponibile che rendono la vita di relazione difficile ai residenti, soprattutto anziani, e ai bambini, privati, ad esempio, della possibilità di andare autonomamente alla scuola di quartiere.

Il PAT deve quindi dare indicazioni forti per migliorare la qualità della vita di questi quartieri. Imprescindibile sarà un intervento organico di moderazione del traffico, che l'arch. Matteo Dondé descrive in questo modo *“oltre a ridurre la velocità dei veicoli a motore, dovrà consentire di ricavare nuovi spazi lungo la via per l'inserimento di nuovo arredo pedonale e piante di varie dimensioni, in modo da migliorare la qualità della strada come spazio pubblico, trasformandola da solo asse di scorrimento del traffico veicolare a spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti,..) e di funzioni, favorendo di conseguenza la vivibilità, la convivenza e la socializzazione.*

La strada quindi come spazio aperto, sicuro e condiviso, da restituire alle persone. In un contesto cittadino più equilibrato l'anziano si sente più sicuro, il bambino può andare a scuola a piedi, il commerciante è contento perché la strada è vivibile se ci sono più negozi, verde e panchine.”

Gli interventi di moderazione del traffico favoriranno la condivisione degli spazi incentivando la mobilità ciclistica e pedonale anche dove non sarà possibile separare i flussi con la realizzazione di piste ciclabili in sede propria (vale per l'intera zona urbana di Belluno).

REALIZZARE LE “ZONE SCOLASTICHE”

È sempre più evidente l'esigenza di creare, attorno alle scuole, delle zone cuscinetto libere dalle auto da dedicare agli incontri, al gioco, all'autonomia dei bambini e alle relazioni tra i genitori, per ridurre l'inquinamento e il pericolo di investimenti.

Inoltre, medici e psicologi segnalano con crescente preoccupazione che nella popolazione infantile aumentano problemi come l'obesità, la mancanza di autonomia, le difficoltà motorie e di attenzione causate da carenza di movimento autonomo nei bambini. Una parte di questi problemi potrebbero essere risolte restituendo ai bambini la possibilità di recarsi a scuola a piedi o in bicicletta.

Vi sono tre realtà che si prestano ad essere inserite nel PAT come aree pilota, dove sperimentare, nell'ambito di un programma condiviso tra l'Amministrazione comunale, l'USL la scuola e i genitori, l'istituzione della ZONA SCOLASTICA prevista dall'articolo 3 – comma 1 della Legge 120/2020.

1. Il complesso scolastico di Mur di Cadola, Scuola dell'infanzia comunale Primaria e secondaria, centrale rispetto ai nuclei abitati di Cavarzano e Sargnano e al di fuori dei principali flussi di traffico cittadino. Questo complesso è servito da un reticolo di strade di quartiere e da due ciclabili., si trova quindi in una situazione ideale per poter creare un'area libera da auto nelle ore di accesso e uscita dalla scuola e sperimentare iniziative di **Bicbus o Pedibus**.
2. La Primaria di Cavarzano "R. Dal Mas", appartenente al medesimo Istituto comprensivo del primo esempio e adiacente alla scuola dell'infanzia Don Mario Pasa.
3. La Scuola primaria Luigi Dal Pont in quartier Cadore.

Le scuole di Cavarzano e di Quartier Cadore, oltre al pesante traffico parassitario per evitare la statale 50, subiscono anche il traffico delle auto dei genitori che portano i figli a scuola in macchina. Questa caotica situazione è stata messa ben in evidenza anche da recenti dichiarazioni del Sindaco di Belluno comparse sul Corriere delle Alpi. Proprio il traffico parassitario e la conseguente "sensazione" di pericolo inducono i genitori a "scaricare" i propri figli il più vicino possibile all'entrata delle scuole, spesso lasciando l'auto in sosta dove capita per accompagnare i figli di persona fin dentro la scuola.

Conclusioni

FIAB Belluno sottolinea che, per guadagnare il tempo perduto in tema di ciclabilità, l'Amministrazione di Belluno dovrebbe intervenire secondo un cronoprogramma scandito su tre fasi:

1. Una prima fase, urgente, dove vengano collegati gli spezzoni di ciclabili esistenti usando **strumenti a basso costo** quali la creazione di corsie ciclabili (decreto rilancio), la rimodulazione delle aree di sosta lungo le strade, la creazione di zone 30, l'applicazione del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico, la realizzazione delle "zone scolastiche".
2. Una seconda fase, di medio periodo, in cui realizzare alcune infrastrutture indispensabili quali al "Ciclabile della Vignetta", la passerella ciclabile a fianco del ponte sulla ferrovia di via Doglioni e la passerella ciclabile in via Miari
3. Una terza fase, di lungo periodo, in cui vengano realizzati i collegamenti ciclabili tra Belluno e le sue frazioni, in primis Castion e Bolzano Bellunese.
4. In questo quadro la realizzazione della ciclabile sul greto del Piave ha uno scarsissimo, per non dire nessuno, interesse perché è inutile per la mobilità urbana e di dubbia utilità dal punto di vista cicloturistico, in quanto interventi prioritari dovrebbero essere il miglioramento dell'attuale digressione della Monaco-Venezia in val Belluna, della ciclabile del Piave e della ciclabile della Sinistra Piave, che collega il Lago di Santa Croce con il lago di Busche e il lago del Corlo, cioè la cosiddetta "Ciclabile dei tre laghi".

Il Presidente di FIAB Belluno

Pierluigi Trevisan

