OSSERVAZIONI AL PAT

Comune di Belluno
Delibera di Consiglio comunale n. 100 del 29/11/2021

PREMESSA

Il 28 settembre 2020 FIAB Belluno ha presentato al Consiglio comunale di Belluno il progetto della **Bicipolitana** di Belluno.
Il progetto, sostenuto da una petizione popolare corredata da 1500 firme e approvato dal Consiglio comunale, propone tre Linee (direttrici principali) che collegano i quartieri di Cavarzano, Nogarè, Cusighe, Mussoi, Salce con il centro di Belluno, tra di loro e con i principali poli di attrazione cittadini: stazione ferroviaria e delle autocorriere, scuole, ospedale, parchi cittadini, ecc. permettendo così a chi va in bicicletta di muoversi in sicurezza per tutta la città.
Inoltre, la Bicipolitana favorisce l'ingresso in città ai cicloturisti provenienti dalle due ciclovie internazionali che attraversano la nostra provincia: la Monaco-Venezia a est e la Claudia-Augusta ad ovest.

La **Bicipolitana** è un "sistema" di ciclabilità già adottato con successo in altre città italiane, citiamo Pesaro, Treviso e Padova. Un recentissimo esempio è quello del Comune di Rosà (Bassano del Grappa) che, a fine novembre 2021, è stato premiato **dall'Anci** con l'**Urban Award proprio per il suo progetto di Bicipolitana**
(*https://www.rainews.it/tgr/veneto/articoli/2021/11/ven-Vicenza-Mobilita-sostenibile-il-progetto-del-comune-di-Rosa-premiato-con-Urban-Award-08e91ba2-2a43-4065-9087-76ae141745e7.html)*

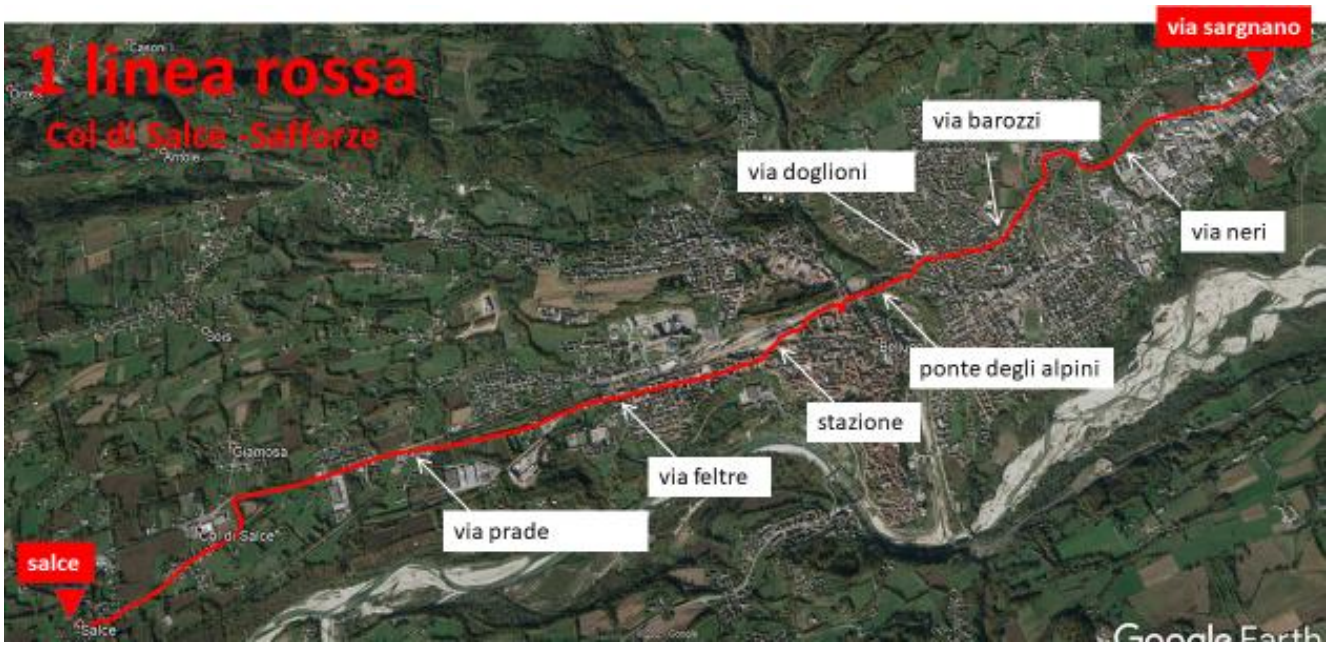
FIAB Belluno, preso atto che il “sistema” **Bicipolitana** sta riscuotendo tanto successo, ritiene debba essere data priorità assoluta alla realizzazione, segnalazione, promozione e manutenzione di questi primi tre tracciati della Bicipolitana di Belluno: le linee Rossa, Verde e Blu.
Queste tre linee, peraltro, costituiscono solo una prima ossatura di una rete ciclabile che dovrebbe ulteriormente ampliarsi. Infatti, Belluno necessita di una rete ciclabile non solo TRA i quartieri, ma DENTRO i quartieri stessi.
Solo così si promuove davvero la mobilità attiva e realmente sostenibile, cioè una **mobilità che consenta forme di spostamento alternative all’automobile: a piedi, in bicicletta, monopattini, mezzi pubblici.**
La realizzazione della Bicipolitana, inoltre, permette la mobilità autonoma in bicicletta alle fasce d’età più giovani: bambine/i, ragazze/i restituendo loro un’autonomia di movimento che adesso non hanno, stante la pericolosità delle strade cittadine, spesso sprovviste persino di marciapiedi.
La ripercussione immediata è che scolare e scolari, studentesse e studenti potrebbero fare i percorsi casa-scuola in bicicletta, come avviene in tante città del nord Europa, con condizioni climatiche ben peggiori delle nostre, evitando gli ingorghi di traffico che assediano attualmente le nostre scuole nelle ore di entrata ed uscita.

Nell’autunno del 2021 sono state realizzati alcuni tratti di Bicipolitana: lungo la Linea Rossa è stata rettificata la ciclopedonale di via Ugo Neri ed è stata realizzata la ciclopedonale di via Doglioni; lungo la Linea Blu sono state tracciate le corsie ciclabili in via Montegrappa; lungo la Linea Verde sono state tracciate le corsie ciclabili in via per Nogarè.
Secondo FIAB Belluno **i prossimi interventi** dovrebbero svilupparsi su queste tre direttrici, solo così, in breve tempo, avremo una struttura di base per la ciclabilità cittadina.
Utilizzare le risorse destinate alla ciclabilità realizzando altri spezzoni sconnessi tra loro, non solo non incoraggia, ma addirittura disincentiva e può rendere poco sicuro l’uso della bicicletta, infatti, per chi va in bicicletta, è molto pericoloso passare da un tratto di ciclabile o di ciclopedonale ad un tratto dove si deve pedalare in carreggiata, sfiorati dalle automobili e dai mezzi pesanti.

OSSERVAZIONI SUI PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO

Fatta questa necessaria premessa, e ricordando che in data 23/11/2020 FIAB Belluno aveva già inviato via PEC al Comune di Belluno le prime “Osservazioni sugli aspetti del PAT riguardanti la ciclabilità” (vedi allegato), abbiamo attentamente esaminato la **Carta delle trasformabilità** Tav_4b_2 allegata al PAT – scaricabile dal sito del Comune di Belluno http://edilizia.comune.belluno.it/files/2021/12/14_Tav_4b_2.pdf - dove in linea continua arancione sono segnati i percorsi ciclabili esistenti, in pallini arancioni i percorsi ciclabili di progetto e in tratteggio rosso i percorsi cicloturistici.
Abbiamo innanzitutto confrontato le previsioni progettuali del PAT con il progetto della Bicipolitana.

Linea Rossa



I nuovi tratti ciclabili previsti su via Francesco del Vesco e via Caduti 14 settembre 1944 si inseriscono bene nel progetto della Bicipolitana, poiché consentono il prolungamento della linea Rossa fino a Safforze e quindi il collegamento fino a Polpet. Questo è un collegamento importante anche per il cicloturismo perché conduce a Belluno i cicloturisti provenienti dalla Monaco-Venezia.

Via Carducci ciclabile

Per il completamento di questa linea manca però un nodo chiave: non viene data nessuna indicazione su come si intenda connettere la ciclopedonale di via De Min con la ciclabile di via Feltre attraversando il Piazzale della Stazione.
Il Piazzale della stazione è uno snodo intermodale fondamentale sia per la mobilità ciclabile urbana che per lo sviluppo cicloturistico della città e dell'intera Val Belluna (intermodalità treno + bicicletta) quindi deve essere non solo dotato di una adeguata pista ciclabile a doppio senso che lo attraversi, tra l'altro prevista nel progetto di rifacimento del piazzale della stazione (rigenerazione urbana), ma anche di accessi ciclabili sicuri in entrata e in uscita.
Mentre esiste il collegamento, a est, con la ciclopedonale di via de Min attraverso i giardini della stazione, manca il collegamento a ovest con la ciclabile di via Feltre.
Via Carducci costituisce questo collegamento e diventa quindi l'unico e fondamentale asse ciclabile per l'accesso alla stazione sia da via Feltre (Linea Rossa) che dalla ciclabile di via Dino Buzzati (Linea Blu).
Inoltre, anche la realizzazione della ciclabile lungo la ferrovia che collegherà con una passerella ciclopedonale sopra la ferrovia la stazione con l'ospedale (vedi progetto PINQuA Intervento CC.07 riconnessioni: un collegamento tra la stazione e l'ospedale – allegato) dovrà, secondo noi, considerare il nodo di via Carducci.
Da tempo FIAB Belluno propone la semplice soluzione di **chiudere via Carducci al traffico di transito**, consentendo alle auto solo l'accesso/uscita al/dal parcheggio Metropolis, in questo modo lungo via Carducci può essere realizzata una ciclabile a doppio senso di marcia, oltre a permettere un allargamento dello strettissimo marciapiede.

Risolto il problema con questo semplice atto amministrativo a costo zero la Linea Rossa Salce-Safforze sarebbe completata e, una volta tabellata e segnalata, diventerebbe il primo reale attraversamento ciclabile sicuro, logico, continuativo e quindi fruibile della città sia per la mobilità urbana che per il cicloturismo.

Tracciato del percorso ciclabile tra stazione e ospedale con la passerella ciclopedonale sopra la ferrovia. Evidenziato in rosso lo snodo di via Carducci. Come si vede qui le ciclabili si interrompono.

Linea Blu

I tratti nuovi previsti dal PAT lungo questa linea sono:
1. il prolungamento delle ciclabili di via Giovanni Paolo I
2. una nuova pista ciclabile in sede propria parallela a via Montegrappa.

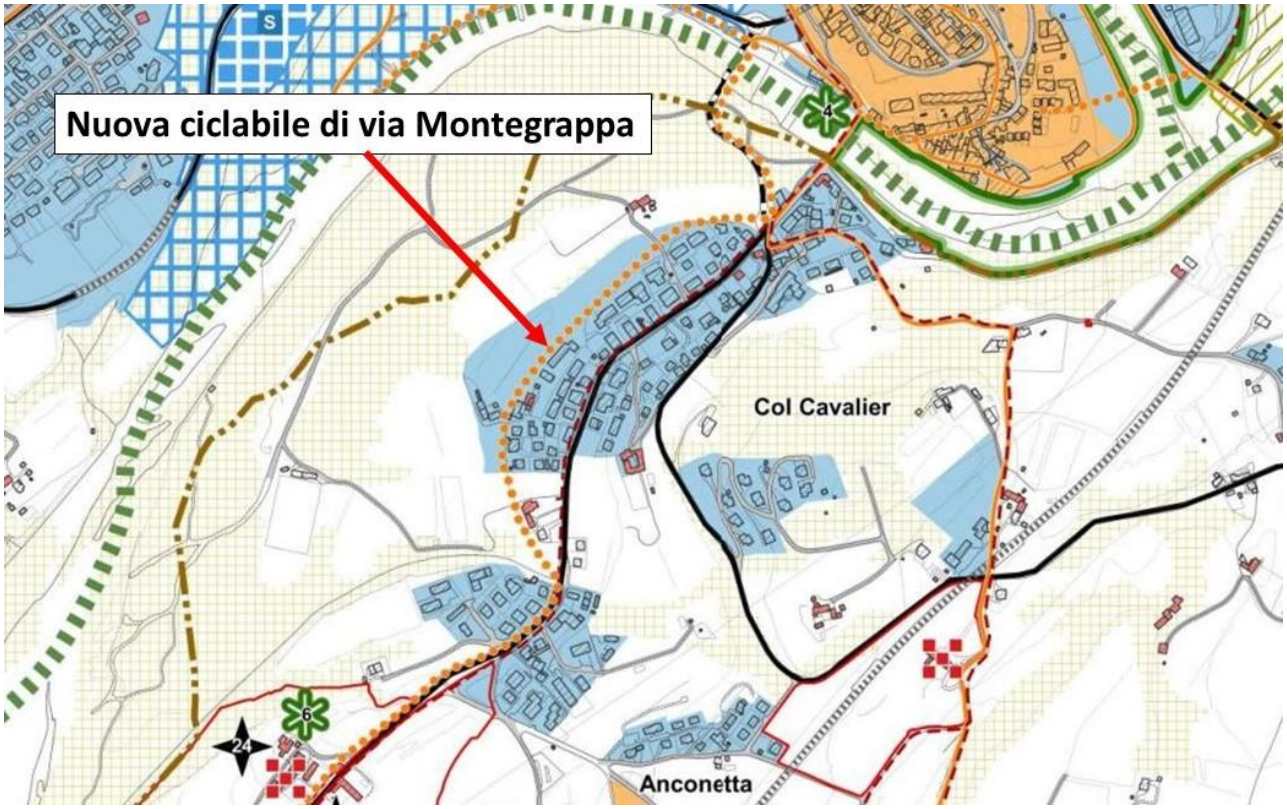
Via Giovanni Paolo I

Attualmente lungo via Giovanni Paolo I sono presenti due piste ciclabili monodirezionali sui due lati della strada, che si interrompono a livello di piazza Vittime di via Fani. Da qui fino alla fine della strada, il lato ovest della carreggiata è utilizzato per la sosta delle auto.
Nel progetto della Bicipolitana si è dimostrato che non solo il parcheggio di piazza Monte Schiara, appena a nord di piazza Vittime di via Fani (che, per il vero, NON è una piazza ma un

ulteriore enorme parcheggio) non è mai al completo, ma anche che i posti auto lungo via Giovanni Paolo I possono essere spostati lungo via Bortolo Castellani (via a senso unico).
In questo modo si crea lo spazio per una **ciclabile a doppio senso di circolazione lungo il lato ovest di tutta via Giovanni Paolo I**, dalle scuole Dal Mas fino a via Doglioni.
Dobbiamo sottolineare che FIAB Belluno è assolutamente contraria alla eventuale proposta di una ciclopedonale. La "ciclopedonale" è una soluzione che scontenta sia chi va a piedi sia chi va in bicicletta.
La mobilità attiva, a piedi e in bicicletta, va incoraggiata dando spazi adeguati a pedoni e ciclisti. La nostra semplice soluzione, tra l'altro a costo zero, di spostare i posti auto di via Giovanni Paolo I in via Bortolo Castellani, non solo consente di creare una ciclabile in sede propria, a doppio senso di circolazione (larghezza 2,5 metri) sul lato ovest di via Giovanni Paolo I, ma rafforza e sottolinea il fatto che via Giovanni Paolo I è una **Zona 30**.
Un restringimento della carreggiata è proprio una delle più efficaci soluzioni tecniche per rendere effettivo il rispetto del limite di velocità.

Via Montegrappa

La nuova ciclabile di via Montegrappa, che in progetto si sviluppa dalla rotonda del ponte Bailey (e futuro nuovo ponte sul Piave) fino circa all'altezza della pizzeria, sul lato nord del quartiere affacciandosi sul Piave, risolverebbe un nodo storico e strategico della ciclabilità lungo la sinistra Piave.

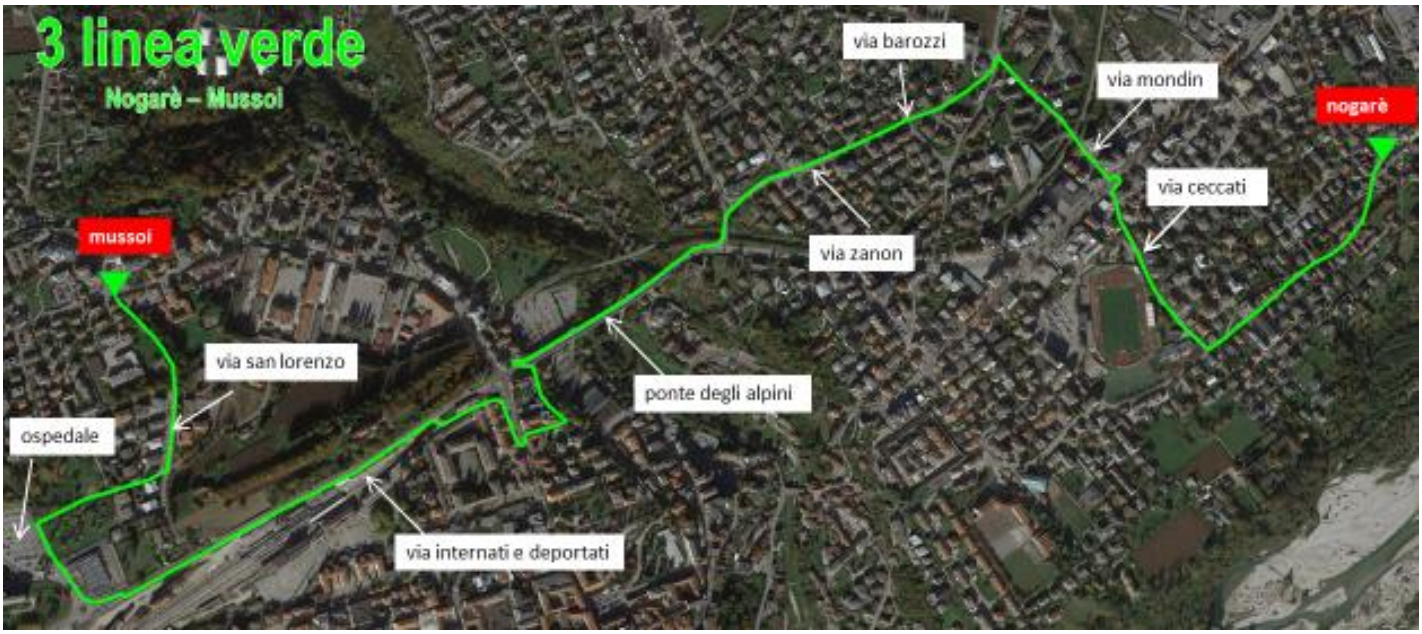


Secondo FIAB Belluno è un intervento assolutamente indispensabile sia per i percorsi casa-lavoro, in quanto favorisce il pendolarismo in bicicletta da Visome e da Limana, sia per il cicloturismo perché mette in sicurezza un tratto attualmente pericoloso: il dosso di Villa Buzzati. Riteniamo però che avrà tempi di realizzazione che probabilmente superano gli stessi limiti temporali di validità dell'attuale PAT.
Dato che via Montegrappa è la strada che i cicloturisti percorrono per entrare a, ed uscire da Belluno lungo la ciclabile della sinistra Piave (percorso già completo fino a Busche ed interamente tabellato) è necessario creare al più presto le condizioni di sicurezza necessarie:

1) istituendo un senso unico alternato con semaforo a livello del dosso di Villa Buzzati
2) mantenendo le corsie ciclabili esistenti lungo tutta via Montegrappa
3) realizzando l'intervento sul ponte della Vittoria, ben descritto nel progetto della Bicipolitana allegato, cioè l'inversione della larghezza dei marciapiedi sul Ponte della Vittoria.

Il marciapiede a destra è solo pedonale. Il transito alle biciclette non è consentito né sul marciapiede né in carreggiata. Per collegare la ciclabile di via Dino Buzzati (panoramica) con le corsie ciclabili di via Montegrappa deve essere allargato il marciapiede destro che diventerà ciclopedonale, mentre va ristretto il marciapiede sinistro, riservato solo ai pedoni. Le biciclette in entrata a Belluno possono tranquillamente transitare in carreggiata assieme alle auto, dato che il ponte è a senso unico.

Linea Verde



La Linea Verde collega Nogarè con Mussoi, toccando centri strategici importanti come il polo scolastico di Cavarzano (Asilo nido, scuola primaria Mur di Cadola e scuola media I. Nievo) e l'Ospedale.

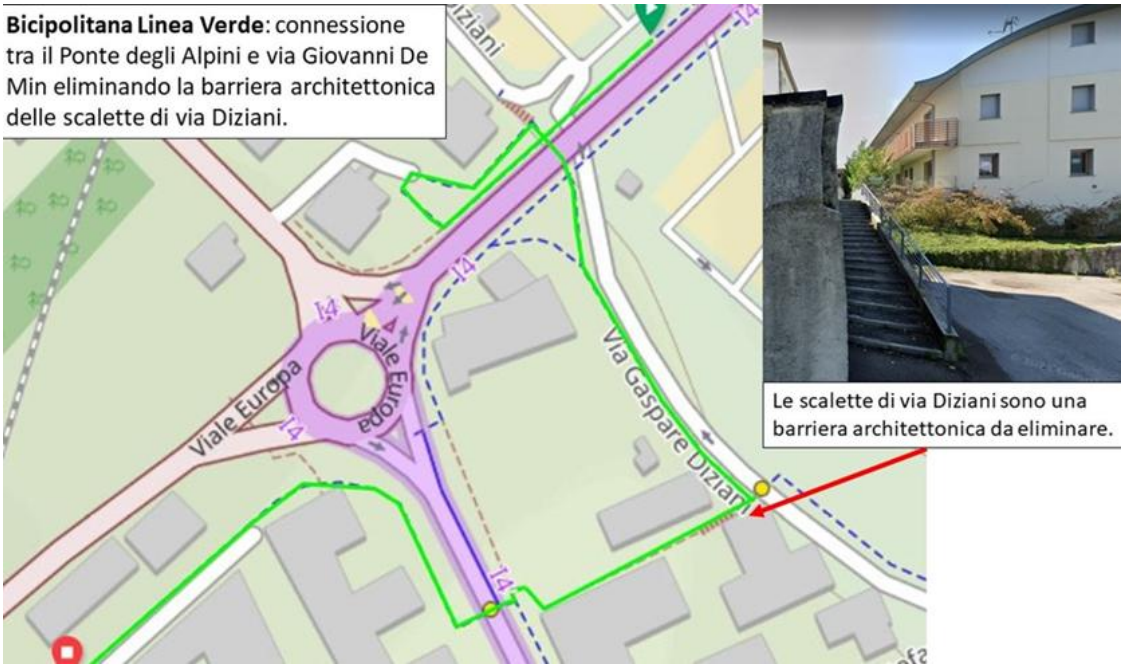
Via Per Nogarè

Esaminando con attenzione la tavola 14_Tav_4b_2 allegata al PAT notiamo che via Per Nogarè e via Ceccati sono marcate come "percorso ciclabile esistente", così come via Emilio Bruno Mondin che sbuca nella ciclabile di via Vittorio Zanon.
In effetti, lungo via per Nogarè nell'autunno 2021 sono state tracciate le corsie ciclabili, inoltre è stato posto un limite di 30 km/h.
Le corsie ciclabili e il limite di velocità di km 30 hanno ridotto il pericolo per ciclisti e pedoni, ma non lo hanno completamente risolto, infatti il limite di velocità raramente viene rispettato.
Per rendere via per Nogarè un "percorso ciclabile" è necessario trasformarla in vera e propria **Zona 30** con i necessari, ulteriori interventi di moderazione del traffico funzionali a rendere effettivo il limite di velocità, cioè **porte di accesso**, **cuscini berlinesi**, **serpentine di rallentamento**, **attraversamenti pedonali rialzati** a raso con i marciapiedi. Questi interventi, molto probabilmente, ridurranno anche il flusso di traffico parassitario, particolarmente inteso e pericoloso nelle ore di punta.

Via Ceccati

Questa via invece è priva di corsie ciclabili, pittogrammi ecc. quindi, così com'è adesso, via Ceccati NON può essere considerata un "percorso ciclabile esistente".
In conclusione, per realizzare il tratto di Linea Verde Nogarè – via Ceccati – via Mondìn sono necessari ben pochi interventi: mantenimento delle corsie ciclabili lungo via per Nogarè, loro prolungamento lungo via Ceccati, pittogrammi con la bicicletta o corsie ciclabili in via Mondìn e trasformazione di tutto il tratto in **Zona 30** con gli accorgimenti di cui sopra: attraversamenti pedonali sopraelevati a raso con i marciapiedi, serpentine di rallentamento ecc.

Collegamento via Diziani, via Fantuzzi
a Linea Verde prosegue lungo la ciclopedonale di via Doglioni e quindi sulla ciclopedonale a monte del Ponte degli Alpini. A questo punto osserviamo che nella Tav_4b_2 **manca il**



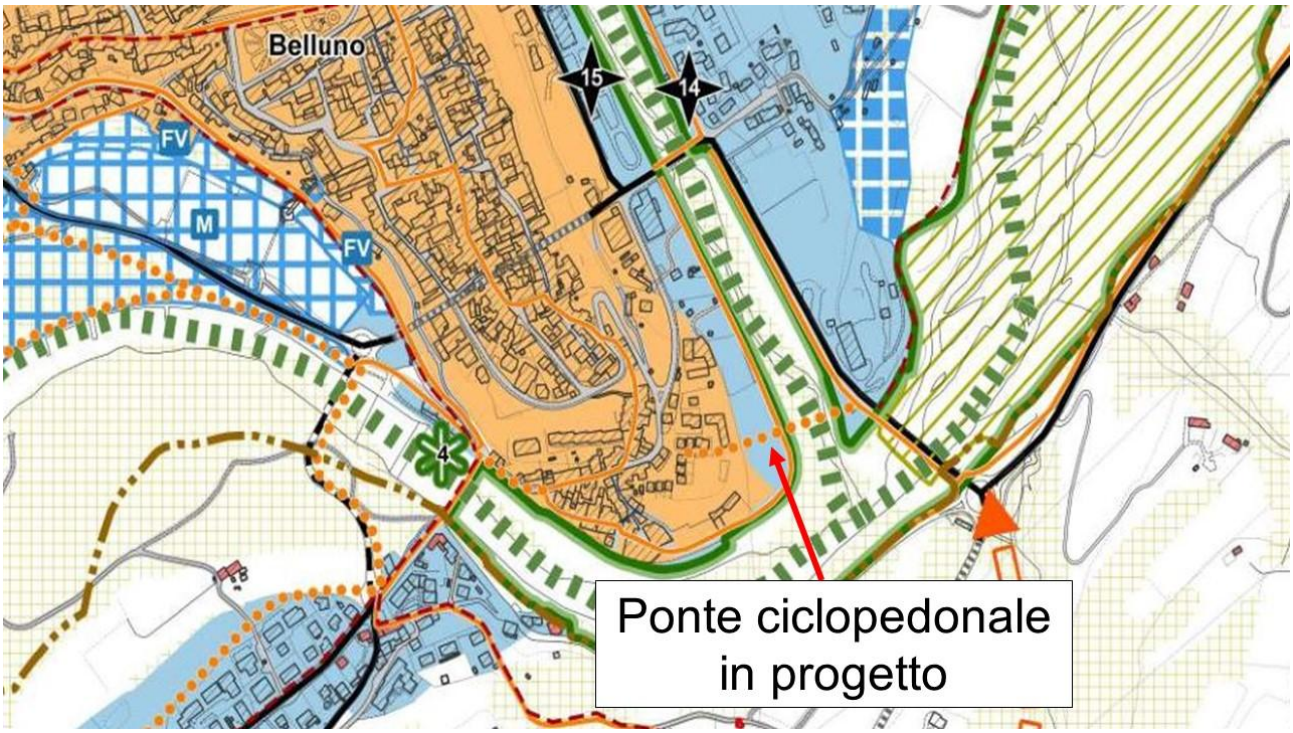
percorso ciclabile esistente che, alla fine del Ponte degli Alpini, sottopassa il ponte stesso portandosi in via Diziani.
Il progetto della Bicipoliana collega via Diziani con V.le Fantuzzi eliminando la barriera architettonica rappresentata dalla scalinata e trasformandola in rampa. Questo intervento ha il vantaggio di eliminare una barriera architettonica e di continuare in modo logico e diretto la Linea Verde verso la Stazione Ferroviaria e l'Ospedale.

Via Internati e Deportati: marciapiede ciclopedonale

Veniamo ora ad un vero e proprio **nodo irrisolto della ciclabilità cittadina: il collegamento con l'Ospedale e il quartiere di Mussòi**. Il PAT prevede la realizzazione della ciclabile della "Vignetta", struttura strategica, prioritaria su qualsiasi altro intervento, che risolverebbe definitivamente questo problema.
In attesa di questo intervento, i cui tempi di realizzazione immaginiamo lunghi - ricordiamo che questa ciclabile era in progetto già nel 2006! – il quartiere di Mussoi con il suo polo scolastico (ITIS "Segato" e IPSIA "Brustolon" e Liceo scientifico "Galilei") e l'Ospedale San Martino (una delle più grandi realtà lavorative di Belluno) rimarranno privi di collegamento ciclabile.
Attualmente infatti l'unico modo per raggiungere l'ospedale in bicicletta è percorrere la ss 50, molto trafficata, percorsa da mezzi pesanti e resa ancor più pericolosa dal muraglione che la delimita sul lato a monte (nord), per cui chi va in bicicletta rischia di essere "schiacciato" contro il muro con perdita di equilibrio, possibilità di caduta e incidente.
In attesa della realizzazione della ciclabile della "Vignetta" l'unica possibilità per mettere in sicurezza chi va in bicicletta in Ospedale è la **temporanea trasformazione del marciapiede di via Internati e Deportati in ciclopedonale**.
La larghezza del marciapiede è la stessa delle ciclopedonali che insistono sui marciapiedi del Ponte degli Alpini e il marciapiede è affollato di studenti solo per pochi minuti al giorno, negli orari di inizio e fine lezioni.
Per il resto della giornata il flusso di pedoni sul marciapiede che porta all'ospedale è molto basso e di gran lunga inferiore rispetto ai flussi pedonali delle ciclopedonali del Ponte degli Alpini, dove ciclisti e pedoni condividono gli spazi senza particolari problemi.

Osservazioni su altri percorsi ciclabili in progetto

Ponte ciclopedonale sull'Ardo, alla sua confluenza con il Piave. Quest'opera rientra nel più vasto progetto per la Riqualificazione Urbana di Belluno Capoluogo ed è stata inclusa anche nel PINQuA (Intervento FL.05 riconnessioni: completamento della rete ciclopedonale di collegamento tra la frazione di Levego e il centro città - allegato)



FIAB Belluno si dichiara assolutamente contraria a quest' opera inutile, sproporzionata, estremamente costosa e molto impattante.
Opera inutile perché non ha nessun ruolo nello sviluppo né della ciclabilità urbana né del cicloturismo, stante la collocazione periferica rispetto alle principali direttrici cicloturistiche esistenti e futuribili.
Opera sproporzionata perché, se anche venisse portato a termine il percorso ciclabile nell'alveo del Piave da ponte Sarajevo a Ponte nelle Alpi attraverso le "Fontane di Nogarè", il collegamento ciclabile tra via della Roggia (riva destra dell'Ardo) con via Sarajevo (riva sinistra dell'Ardo) – dove è già presente una ciclabile e da dove si può scendere nell'alveo del Piave - può venir fatto con una passerella ciclabile a fianco del ponte dell'Anta.
Opera molto costosa, infatti il costo stimato è di 2,8 milioni di euro (vedi allegato), sicuramente superiore ad una passerella ciclabile metallica a fianco del ponte dell'Anta. Un bell'esempio di questo tipo di passerella è la passerella ciclo-pedonale del ponte sul Cordevole a Mas.
Opera impattante come si vede dal rendering, mentre la passerella a fianco del ponte dell'Anta non avrebbe nessun impatto né paesaggistico né ambientale, e assolverebbe egregiamente il compito di completare la connessione ciclabile tra Levego e Belluno, una volta completata la ciclabile lungo la Sp1, che attualmente si interrompe ca 1 km prima di arrivare a Levego.

OSSERVAZIONI SUI PERCORSI CICLABILI ESISTENTI

Nella Tavola 4b_2 sono tracciati (linea continua arancione) una numerosa serie di "percorsi ciclabili esistenti". Non sappiamo quale definizione sia stata adottata per qualificare un percorso come "ciclabile".
Facciamo subito un esempio pratico: è segnato come "percorso ciclabile esistente" un percorso che va da Piazza San Giovanni Bosco a via Sarajevo percorrendo via San Giuseppe, via Sant'Antonio, via Fant, via Dell'Anta. Lungo queste strade NON ci sono corsie ciclabili e non c'è nessuna segnaletica ciclabile, né orizzontale (pittogrammi) né verticale.
A che titolo questo percorso viene definito "percorso ciclabile esistente"? Un percorso ciclabile deve essere identificato e segnalato in quanto tale, sulla base delle definizioni di «**ciclovia**» e «**rete cicloviaria**» della legge 11 gennaio 2018, n. 2. [1]

I percorsi seguenti quindi, per poter essere definiti "ciclabili" necessitano di adeguati interventi qualificativi. Una volta eseguiti gli interventi potranno essere tenuti in considerazione come ciclabili secondarie che andrebbero ad arricchire la rete ciclabile cittadina, una volta completati gli itinerari ciclabili della Bicipolitana, che, lo ripetiamo, sono prioritari.
Consideriamo in dettaglio questi percorsi, detti impropriamente "ciclabili esistenti".

Via Feltre: è una delle direttrici ciclabili principali della città, ma **la ciclabile esistente NON è a doppio senso di circolazione**, è solo monodirezionale in uscita da Belluno.
La ciclabile a doppio senso di circolazione di Via Prade in entrata a Belluno si interrompe all'incrocio con via S. Gervasio. Da qui in poi chi va in bicicletta verso il centro deve attraversare via Feltre e continuare in carreggiata, tra le auto in movimento alla sua sinistra e le auto parcheggiate alla sua destra.
Questa situazione espone chi va in bicicletta a due tipi di incidenti: l'investimento da parte delle auto in movimento e la cosiddetta "sportellata" da parte delle auto in sosta (la

[1] *(a)* «ciclovia»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;
b) «rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità

“sportellata” è l’incidente causato dall’apertura improvvisa dello sportello lato guidatore con gravi conseguenze per il ciclista che corre a fianco della fila di auto parcheggiate).

Quindi è assolutamente necessario e prioritario creare lungo via Feltre una pista ciclabile che consenta l’accesso al centro di Belluno.
Ciò è possibile togliendo gli stalli per la sosta lungo via Feltre e utilizzando al meglio i parcheggi di via Prade e ex-Moi.
Come? Ad es. consentendo una sosta temporanea gratuita nel parcheggio a due piani ex-Moi, sito circa a metà di via Feltre, sempre semivuoto e la cui ristrutturazione è costata 150.000 euro (Corriere delle Alpi 29/8/2020) e facendo funzionare il parcheggio scambiatore di via Prade, adesso vuoto, dotandolo di bus navetta a cadenza ravvicinata di 15 minuti.

Via Fiorenzo Tomea: la stradina offre un’ottima opportunità per un collegamento ciclabile tra gli abitati di Sargnano e zone limitrofe e i centri commerciali di via T. Vecellio, ma allo stato attuale non ha assolutamente le caratteristiche di una ciclabile: è in parte sterrata, non segnalata e soprattutto manca di attraversamento ciclabile sicuro all’intersezione con via U. Neri.

Via Goffredo Mameli: è la logica continuazione ciclabile da via Ugo Neri (dotata di ciclopedonale) alle corsie ciclabili recentemente realizzate lungo via Antonio Bettio e via per Nogarè. Purtroppo, la ciclopedonale si interrompe 300 m prima di arrivare alla rotonda di via Vittorio Veneto (ss 50) lasciando chi va in bicicletta in balia del traffico e in contromano. Quindi, prima di definirla “ciclabile esistente” deve essere completata fino alla rotatoria e devono essere realizzati interventi che agevolino l’attraversamento della rotatoria. Per ora è una via che non garantisce alcuna sicurezza per chi va in bicicletta e NON può essere annoverata tra le “ciclabili esistenti”.

Via Castellani: breve strada al centro del quartiere di Cavarzano sulla quale affaccia la chiesa e l’oratorio parrocchiale, in zona 30 e a senso unico. Attualmente è utilizzabile in promiscuo con le auto essendo priva di qualsiasi tipo di separazione dei flussi. Possiede tutte le condizioni per diventare una strada a precedenza ciclabile[2]

V.le Giuseppe Fantuzzi: dotato di ciclopedonale lungo tutto il marciapiede a est e parte del marciapiede a ovest. Mentre in passato era l’unica connessione ciclabile tra Ponte degli Alpini e centro cittadino (connessione peraltro incompleta perché la ciclopedonale si interrompe alla fine del viale e quindi non ha continuità né lungo via Jacopo Tasso per raggiungere Piazza Piloni, né lungo via Girolamo Segato) oggi ha un’ alternativa ciclabile con il sottopasso ciclabile che sbocca in via Diziani e, traversata via Tissi, imbocca la ciclabile in progetto che attraverserà il Parco Città di Bologna arrivando in Piazza Piloni e in centro.

La stradina che porta all’APACA e di lì al greto del Piave è, almeno dopo il canile, uno sterrato sconnesso percorribile, per svago, solamente da ciclisti abili in mountain bike e non ha alcuna funzione per la mobilità ciclabile cittadina.

OSSERVAZIONI SUI PERCORSI CICLOTURISTICI

La Tav_4b_2 prende in considerazione anche i tracciati cicloturisti, segnati con linea rossa tratteggiata.

Premesso che c’è confusione e sovrapposizione della tabellazione dei tracciati cicloturistici, e che quindi andrebbe fatta un po’ di chiarezza anche con la Regione Veneto, la Tavola individua tre tracciati che si diramano dalla Monaco -Venezia:

[2] Codice della Strada Articolo 2 comma 3, Strada urbana ciclabile, E-bis: strada urbana con limite di velocità di 30 km/h o inferiore, delimitata da appositi segnali di inizio e di fine, dove i conducenti degli altri veicoli hanno l’obbligo di dare la precedenza ai velocipedi

1) Lo storico tracciato della "Lunga via delle Dolomiti" che percorre la destra Piave a nord della Ferrovia
2) Il percorso della Cadola-Modolo-Visome che passa sopraelevato in sinistra Piave (https://www.galprealpidolomiti.it/intervento/percorso-ciclabile-della-sinistra-piave-in-comune-di-belluno-e-di-ponte-nelle-alpi/)
3) Il tracciato previsto dagli interventi di rigenerazione urbana detto "delle Fontane di Nogare" che si sviluppa sul greto del Piave[3] e quattro tracciati che si sviluppano da Belluno in direzione Feltre:
4) Il tracciato della "Lunga via delle Dolomiti" e digressione della "Monaco-Venezia" che, attraversata Belluno, prosegue per la pedemontana Tisoi-Sospirolo-San Gregorio in direzione Feltre
5) Il percorso che passando per Mier-Antole-Casoni dovrebbe collegarsi con la futura direttrice Sedico-Cencenighe;
6) Il tracciato in destra Piave che esce da Belluno per via Prade – Salce - San Fermo in direzione Feltre;
7) Il tracciato che in sinistra Piave esce da Belluno lungo via Montegrappa e prosegue verso Rivamaor, Visome, Limana in direzione Lentiai-Feltre

In linea generale facciamo notare che il proliferare e il sovrapporsi di denominazioni e tabellazioni, spesso con indicazioni non aggiornate rispetto alla realtà attuale, che ha visto realizzati nuovi percorsi ciclabili migliori e più sicuri rispetto a quelli segnalati con vecchie tabellazioni, creano un'enorme confusione al cicloturista, che spesso si perde, non trova i percorsi corretti, soprattutto in prossimità degli abitati, e spesso finisce, senza volerlo, a percorrere la strada statale o le provinciali trafficate.

La carenza da un lato e la confusione di tabellazione dall'altro non sono un bel biglietto da visita per una città, come Belluno, che aspira ad essere un centro di attrazione anche cicloturistica.

Osservazioni sul percorso n. 1: I4 - tratto Safforze-via Fiammoi-via Sargnano-via Cusighe-via Cappellari.

La ciclovia è tabellata I4 Dolomiti-Venezia (la lettera I sta per "Itinerario"). Queste indicazioni risalgono a molti anni fa, quando non c'era traccia di percorsi ciclabili a Belluno, oggi sarebbe necessario rivedere il percorso ciclabile I4, infatti il tratto di strada in questione è in promiscuo con le auto ed è gravato da un traffico sostenuto nelle ore di punta (traffico parassitario per evitare le code di via Vittorio Veneto), quindi poco sicuro per il cicloturista.

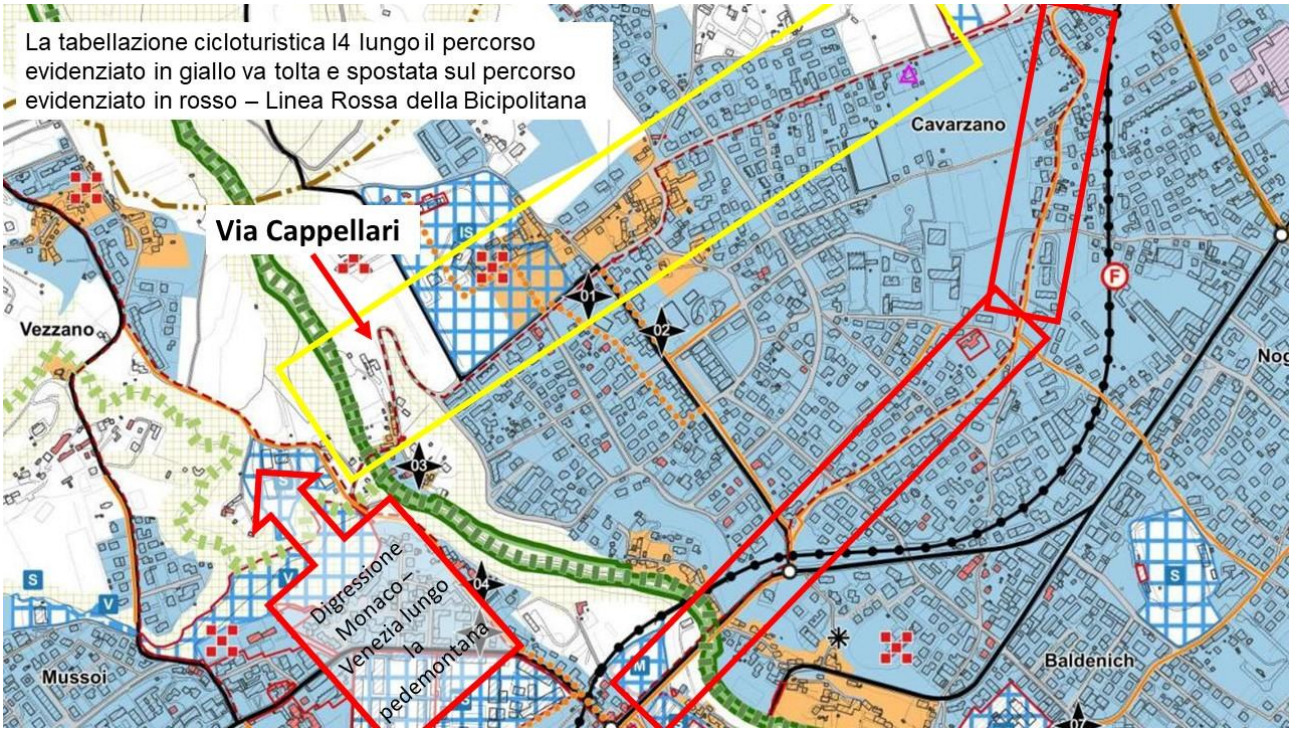
Inoltre, poniamo in evidenza che lungo via Cappellari è stato istituito un divieto di transito a fasce orarie. Il sistema funziona egregiamente per il traffico automobilistico cittadino, ma è del tutto incompatibile con le caratteristiche richieste ad un tracciato cicloturistico, sia in direzione Feltre sia in direzione Cortina: le fasce orarie, che si alternano ogni 12 ore, fanno sì che il cicloturista che arriva nell'orario sbagliato o vìola il codice della strada e ignora i divieti trovandosi in contromano, oppure deve cercare vie alternative, ma senza nessuna indicazione!

[3] Progetto per la Riqualificazione Urbana di Belluno Capoluogo, Azione 1 Parco delle Fontane di Nogarè e Ciclovia Urbana. Costo di realizzazione riportato sul progetto preliminare del 2016 euro 2.057.276,00. Il tratto lungo il fiume misura 5,8 km

Il percorso della I4 dovrebbe essere spostato lungo la Linea Rossa della Bicipolitana, infatti gli interventi previsti dal PAT creano un collegamento ciclabile tra Safforze e via Ugo Neri, dotata di ciclopedonale e che porta direttamente in centro città. FIAB Belluno propone che, in accordo con la Regione Veneto, venga spostata tutta la segnaletica che, a partire da via Cavarzano, indirizza i cicloturisti in via Cappellari e orientarla su via U. Neri - via Cusighe - via Barozzi in

Via Cappellari con divieto di transito dalle 00.00 alle 12.00.
Dove va il cicloturista che arriva qui il mattino prima delle 12?

direzione Ponte degli Alpini.



Osservazioni sul percorso n. 2: Cadola-Modolo-Castion-Visome

Questo percorso sarebbe bellissimo, se non avesse un grave difetto nella sua parte centrale: da Cadola sale in quota raggiungendo Lastreghe e la Vena d'Oro e la sua logica prosecuzione è la strada, da qualche anno sbarrata con divieto di transito, che scende a Modolo per poi continuare verso Castion e Visome. La strada che collega la Vena d'Oro e Modolo era aperta al pubblico e regolarmente percorsa da escursionisti ed appassionati di mountain bike, ma venne sbarrata con divieto di transito (strada privata) qualche anno fa. Pensiamo che ogni sforzo vada fatto affinché questa strada sia riaperta al pubblico perché non poterla usare comporta un grave problema per la qualità della ciclovia: infatti, giunti alla Vena d'Oro i cicloturisti vengono fatti scendere fino a Levego dove devono attraversare una prima volta la pericolosa strada di scorrimento SP1, percorrerla per 600 m, riattraversarla e recuperare il dislivello fino a Modolo. Far passare una ciclovia lungo una strada di pesante traffico pone seri problemi di sicurezza e fa perdere attrattività e qualità all'intero percorso. L'unica soluzione per mettere in sicurezza il cicloturista lungo la SP1 è allargare lo stretto marciapiede trasformandolo in ciclopedonale.

Si sottolinea un altro punto rilevante: la direttrice cicloturistica che, a partire da Levego, va in direzione Castion, è indicata nel PAT (linea tratteggiata rossa) con due distinte varianti, una passa per Modolo e l'altra sale per via Pedecastello. Facciamo notare che manca una terza e più importante variante cicloturistica, quella lungo la ciclabile di via M. Miari. Perché più importante? Perché **questa direttrice conduce a Belluno**. Non ponendola in evidenza facciamo sì che i cicloturisti by-passino Belluno, che ambisce ad essere una città turistica. Ci sembra davvero una contraddizione in termini.

Osservazioni sul percorso n. 3: tracciato delle Fontane di Nogarè sul greto del Piave.

Le perplessità su quest'opera sono molteplici e riguardano:

- **Il rischio idro-geologico** che dovrebbe far riflettere sull'opportunità di costruire un tracciato ciclabile nell'area golenale di un fiume le cui recenti piene hanno distrutto la ciclabile Monaco – Venezia in due punti, a Castellavazzo e a Soverzene nel 2018, durante la tempesta Vaia. Il tratto ciclabile Soverzene-Soccher, prontamente ripristinato dal Comune di Soverzene, è stato distrutto l'anno dopo una seconda volta da un'altra piena di entità simile alla precedente. Durante Vaia il Piave ha completamente distrutto anche il Parco di Lambiòi. Questi esempi sono, secondo noi, sufficienti a far riflettere sulla convenienza di una simile opera, tanto più che il cambiamento climatico comporterà eventi avversi sempre più frequenti, violenti ed imprevedibili.
- **l'impatto ambientale** di un manufatto in parte rilevato e dotato di importanti scogliere a difesa dalle piene su un'area sostanzialmente integra e al cui centro insiste la zona SIC (Sito di Importanza Comunitaria) Fontane di Nogarè
- **l'utilità e la funzione** di un quarto tracciato cicloturistico che, presumibilmente asfaltato, toglierebbe qualsiasi attrattiva all'attuale tracciato molto apprezzato dagli appassionati di mountain bike.
- **il rapporto costi/benefici** considerando, oltre alla ragguardevole spesa di realizzazione, i costi di manutenzione ordinaria e gli ingenti costi di manutenzione straordinaria per liberarlo dalla ramaglia e dal fango che si depositano durante le piene in rapporto alla sua pressoché nulla rilevanza per la mobilità urbana e scarsissima rilevanza cicloturistica. Infatti, i cicloturisti dispongono di altre due comode direttrici per arrivare e attraversare Belluno, molto più logiche ed individuabili, mentre i ciclo-escursionisti hanno a disposizione, nel circondario di Belluno, percorsi sicuramente più attrattivi.

Osservazioni sui percorsi n. 6 e 7 – percorsi Belluno – Feltre in destra e sinistra Piave

I percorsi 6 e 7 costituiscono i punti di partenza e di arrivo, peraltro intercambiabili, di un anello che congiunge i due centri più importanti della Val Belluna, Belluno e Feltre, lungo le rive destra e sinistra del Piave. FIAB Belluno e FIAB Feltreinbici da cinque anni promuovono il completamento di questo anello ciclabile con la **Grande Pedalata della Val Belluna**, una pedalata aperta a tutti che si svolge a settembre, durante la Settimana Europea della Mobilità sostenibile e che nel 2019, l'anno prima del Covid, ha visto l'entusiastica partecipazione di oltre 250 ciclisti e cicliste di ogni età e con ogni tipo di bicicletta.

1) **Percorso n. 6:** esce da (entra a) Belluno per via Prade – Salce - San Fermo e continua toccando Sedico, Santa Giustina, Busche fino a Feltre. È il tragitto più logico, breve e meno impegnativo per collegare ciclisticamente Belluno e Feltre. È utile per la mobilità casa-lavoro e casa-scuola nel tratto Salce – Belluno, ma conosciamo persone che hanno adottato il "bike to work" anche nel tragitto Sedico – Belluno. Questa modalità di spostamento è oggi molto agevolata dalla diffusione della e-bike. Il percorso inoltre è attrattivo dal punto di vista cicloturistico in quanto costituisce un'alternativa molto meno faticosa per i cicloturisti che vogliono raggiungere Feltre evitando i notevoli dislivelli della pedemontana, oggi unico itinerario cicloturistico tabellato per andare da Belluno a Feltre. FIAB Belluno ha già proposto alla Regione Veneto che questo itinerario, assieme a quello in sinistra Piave, venga inserito nella REV (Rete Escursionista Veneta). Il percorso ciclabile è realizzato fino a Busche e manca solo 1 km, che si deve percorrere in statale, perché sia completato fino a Feltre. È un itinerario ideale per il cicloturismo perché affianca la ferrovia, con le sue 5 stazioni (Belluno – Bribano – Santa Giustina – Busche – Feltre). Quando, a breve, la linea ferroviaria verrà elettrificata sarà favorita ancor di più l'intermodalità treno + bicicletta dato che verranno usati treni in grado di trasportare un maggior numero di biciclette.

2) **Percorso n° 7:** esce da (entra a) Belluno lungo via Montegrappa e prosegue lungo la Ciclabile della Sinistra Piave - Rivamaor, Visome, Limana, Mel, Lentiai - fino a Busche e da qui (tabellato come "Claudia Augusta" passando da Villapaiera) fino a Feltre. Questo itinerario è completo, interamente tabellato e già ampiamente usato dai cicloturisti anche stranieri. Come detto sopra i percorsi 6 e 7 costituiscono un anello cicloturistico – **Anello della Val Belluna** - di circa 80 km particolarmente attrattivo per un cicloturismo di uno o due giorni, che nulla ha da invidiare alla tanto famosa Dobbiaco –Lienz.

AREA DI MIER

Prima delle conclusioni affrontiamo quanto illustrato nel PAT riguardo alle infrastrutture e ai percorsi dedicati alla mobilità ciclabile nella zona di Mier. Area che entro pochi anni sarà interessata da notevoli cambiamenti alla viabilità automobilistica con evidenti conseguenze sullo stato dei luoghi e sulla mobilità in bicicletta e per questo viene considerata a parte.

Osservazioni ai tracciati ciclabili ad uso urbano (1)

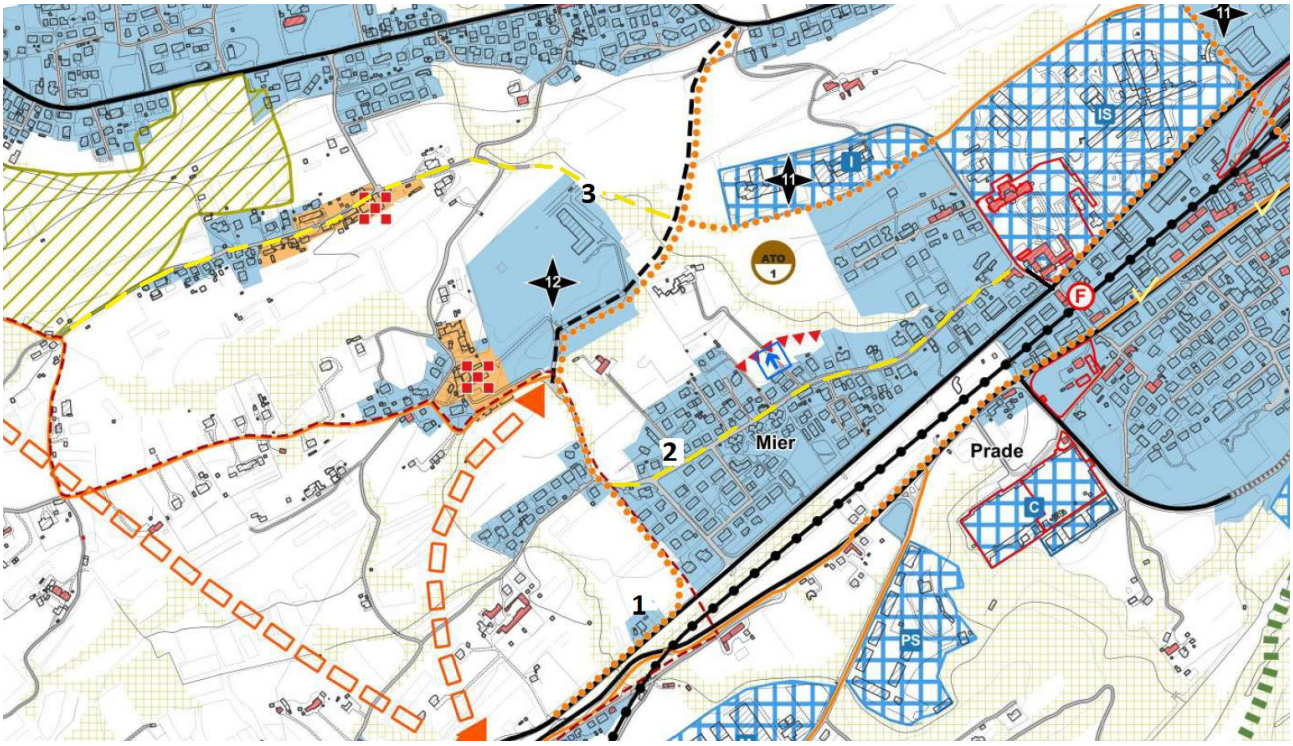
Secondo la tavola grafica 14_Tav_4b_2° allegata al PAT, il tratto in questione dovrebbe collegare l'importante polo scolastico di Mier con la rotonda di Marisiga, sulla statale 50.

a) Il tracciato, che nel primo tratto affiancherebbe la contestatissima "Cucciolo-Marisiga", proseguirebbe lungo via Miari e, anziché entrare nel quartiere e proseguire per San Gervasio per favorire i collegamenti casa-scuola, devia a ovest dell'abitato, morendo nel nulla ad un centinaio di metri dalla rotonda in località Marisiga.
b) Sulla rotonda confluiscono sia la SS 50 che via Prade e in futuro dovrebbe riversarsi anche il traffico del nuova bretella di collegamento con la SR 204. Il tracciato conduce quindi in una situazione TRA LE PIU' PERICOLOSE PER UN CICLISTA: affrontare una rotonda, già oggi trafficatissima anche di mezzi pesanti, che non è stata progettata

tenendo conto di chi la percorresse in bicicletta per proseguire in direzione Salce o per tornare in via Feltre.

c) Il tracciato ciclabile arriva in una zona priva di abitazioni e di altri poli di interesse

Per le motivazioni suddette non vediamo ragione di inserire quest'opera tra quelle da costruire per il futuro della ciclabilità cittadina.



Proposta alternativa al tracciato ciclabile urbano proposto nel PAT

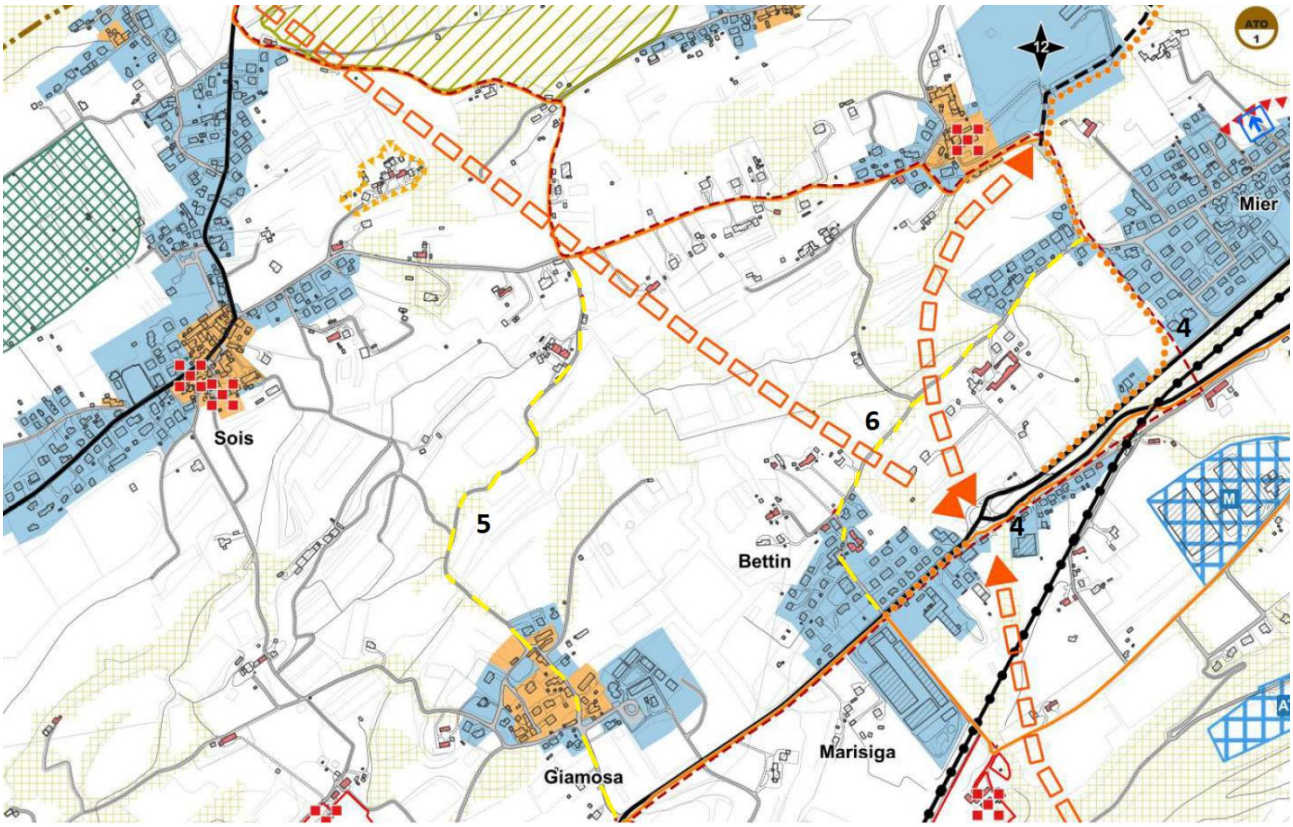
Fatto salvo il tratto a valle del polo scolastico, si propongono due diverse direttrici:

a) Con un primo ramo si seguirebbe, come da indicazioni del PAT, la futura Cucciolo-Marisiga proseguendo lungo Via Mier, ma deviando verso il centro dell'abitato per proseguire con corsie ciclabili fino a San Gervasio. (**2**)
b) Sul pendio a valle del Liceo Renier e dell'Istituto Calvi a Mier sussiste il vecchio sedime di una strada interpoderale che si diparte a ovest da Via Col di Piana (sul retro del sedime stabilimento ex Sanremo in località Carpenada) e costeggiando per un breve tratto il Rio delle Moneghe procede verso est a valle degli edifici scolastici Calvi e Renier, raggiungendo Via Concetto Marchesi all'altezza della esistente ciclo pedonale a nord dell'area ospedaliera. Il suo recupero presenta un notevole interesse in quanto il suo ripristino consentirebbe il collegamento diretto fra l'esistente viabilità della zona della Carpenada e Mares con quella a servizio del plesso scolastico, dell'ospedale e Via San Lorenzo consentendo in prospettiva un accesso diretto alla città su strade interne a bassissimo traffico per coloro che provengono dalla zona di Sois, Chiesurazza, Mares e Col Di Piana. (**3**)

Osservazioni ai tracciati ciclabili cicloturistici

Il tracciato che abbiamo indicato con il numero **4** dovrebbe collegare la ciclabile proveniente da Salce con la zona di Antole e proseguire per il Mas di Sedico. Rileviamo che il tracciato presenta i seguenti problemi:

a) All'altezza del cavalcavia sulla ferrovia abbandona la ciclabile esistente per proseguire sulla vecchia via Marisiga e collegarsi con via Col di Ren: entrambe le strade sono chiuse perché interrotte dalla ferrovia.
b) Ma anche supponendo che, oltre all'esistente sovrappasso ciclabile si voglia costruirne uno nuovo, una volta arrivati in via Col di Ren sembra improponibile attraversare via Prade, la ferrovia e la statale 50 con un nuovo sottopasso o un altro sovrappasso che scavalchi ortogonalmente la ferrovia e due strade per connettersi alla nuova ciclabile di via Mier .



Proposta alternativa al tracciato cicloturistico proposto dal PAT

Dal punto di vista cicloturistico è necessario che il ciclista proveniente da Salce, lungo ciclovia Feltre-Belluno in dx Piave (o esce in direzione di), possa arrivare in centro città in sicurezza secondo un percorso logico, facilmente individuabile e diretto. Questo è possibile solo seguendo la ciclopedonale esistente di via Prade (o il percorso ciclabile di via Col di Ren).

L'ipotesi che i futuri cicloturisti arrivati in prossimità di Belluno possano essere interessati a proseguire per Antole in direzione Agordino, avendo incrociato a Bribano la ciclovia Agordina, è tutta di dimostrare; ma anche fosse, ci sono delle alternative meno onerose e impattanti (basterebbe tabellarle) rispetto a quelle proposte nel PAT.

La prima passa per Giamosa per raggiungere la località di Antole (**5**) con un tragitto più breve, lungo stradine incantevoli a bassissimo traffico, la seconda percorre via Bettin (**6**) per ricongiungersi con la progettata ciclabile di via Mier. Entrambi i tragitti evitano intersezioni pericolose, sono più corti e paesaggisticamente sicuramente più attrattivi di quello proposto nel PAT.

CONCLUSIONI

In primo luogo, rileviamo che il PAT non ha recepito né mai cita il progetto della Bicipolitana di Belluno, sostenuto da 1500 firme e approvato dal Consiglio comunale di Belluno.

Leggendo l'allegato C **"Infrastruttura e mobilità" -** http://edilizia.comune.belluno.it/files/2021/12/19_d0101C_AllegatoCInfrastruttureMobilita.pdf **-**

e precisamente lo stringato paragrafo dal titolo "La rete ciclabile", concordiamo che la trama delle attuali piste ciclabili presenta alcune criticità "*che il PAT non può risolvere ma che, grazie all'analisi puntuale eseguita, fornisce all'Amministrazione uno strumento per intervenire, cercare di eliminare o ridurre.*" (pag. 12)

Secondo noi però, l'analisi puntuale è carente e quindi lo strumento fornito all'Amministrazione per quanto riguarda la ciclabilità, è inadeguato nel momento in cui, ad esempio, annovera tra i "percorsi ciclabili esistenti" strade che

- non hanno alcuna caratteristica qualificante per essere definite "ciclabili",

- non affronta il problema della ciclabile a senso unico di via Feltre né lo snodo ciclabile di via Carducci e della Stazione ferroviaria,
- inserisce il progetto del ponte ciclopedonale sull'Ardo che, oltre ad essere una costosissima opera da archistar, non ha nessuna funzione né per la ciclabilità urbana né per quella turistica,
- inserisce il progetto di una ciclabile sul greto del Piave apparentemente non considerando il regime torrentizio del fiume con improvvise, violente e distruttive piene, la cui frequenza ed entità vengono amplificate dal cambiamento climatico in atto,
- non considera come percorso cicloturistico di ingresso alla città di Belluno la ciclabile di via Miari ecc.

Secondo FIAB Belluno l'analisi della ciclabilità di Belluno presente nel PAT è molto povera e non è inserita in un piano di mobilità alternativa all'auto privata, che connetta in modo intermodale il sistema della sosta, il trasporto pubblico locale, la ferrovia e la bicicletta in modo da favorire proprio quel "*cambiamento culturalmente complesso, più che un semplice cambiamento di abitudini poiché, tra i cittadini, sta crescendo l'attenzione e la sensibilità per forme di mobilità alternative.*"(pag. 13)

Concludendo: pensare e progettare la ciclabilità urbana come una rete di trasporto simile a quella del trasporto pubblico, da qui il termine **Bicipolitana,** favorisce grandemente l'uso della bicicletta, Abbiamo ottimi esempi di **Bicipolitana** in città come **Padova**, **Treviso** e persino nel **comune di Rosà**. Dato che non siamo a scuola, pensiamo che in questo caso copiare i buoni esempi non sia un difetto, bensì una virtù.

A cura del Gruppo tecnico di FIAB Belluno Belluno, 03/02/2022

Pierluigi Trevisan
FIAB Belluno
Presidente
pierluigi.trevisan@gmail.com
3442336637