

 **BICIAN**  
PIANO CICLABILE COMUNALE



COMUNE DI VENEZIA  
ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ E TRASPORTI,  
PIANI DEL TRAFFICO E SISTEMI LOGISTICI  
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA  
UFFICIO BICICLETTE



in collaborazione con



**Enrico Mingardi**  
Assessore alla Mobilità e Trasporti,  
Piani del Traffico e Sistemi Logistici

**Luciano Maschietto**  
Direttore Direzione Centrale  
Sviluppo del Territorio e Mobilità

**Carlo Andriolo**  
Dirigente Servizio Mobilità

Progetto a cura di  
**Roberto Di Bussolo**  
**Gabriele Vergani**

Collaborazione dell'Ufficio Biciclette  
**Antonio Dalla Venezia**

Collaborazione tecnica alla progettazione  
**Massimiliano Manchiaro**

Collaborazione dell'Ufficio Urbanistica  
**Laura Barbato**  
**Ivano Laggia**

Predisposizione base cartografica digitale  
**Gabriele Antonangeli**  
**Stefano Pizziol**

Editing testi e foto  
**Alessandra Dall'Asta**  
**Martina Busetto**  
**Sonia Sorgon**

Progetto grafico ed impaginazione  
**Outline** di Matteo Dittadi

Stampa  
**Grafiche Leone s.a.s.**

Finito di stampare  
**dicembre 2005**

riproduzione autorizzata citando la fonte



# indice

	→	PRESENTAZIONE	5
	→	INTRODUZIONE	7
	<b>n. 1</b>	→ MUNICIPALITÀ di MARGHERA - PIAZZA FERRETTO	20
	<b>n. 2</b>	→ CHIRIGNAGO - STAZIONE FS	24
	<b>n. 3</b>	→ GRASPO D'UVA - GIUSTIZIA	28
	<b>n. 4</b>	→ ASSEGGIANO - VALSUGANA	32
	<b>n. 5</b>	→ FORTE GAZZERA - VILLA QUERINI	34
	<b>n. 6</b>	→ SARDI BRENDOLE - SFMR OLIMPIA	38
	<b>n. 7</b>	→ TRIVIGNANO - QUATTRO CANTONI	40
	<b>n. 8</b>	→ ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI	44
	<b>n. 9</b>	→ MAROCCO - CIPRESSINA	48
	<b>n. 10</b>	→ FORTE CARPENEDO - P.LE CIALDINI	52
	<b>n. 11</b>	→ FAVARO ALTINIA - VALLENARI	56
	<b>n. 12</b>	→ FAVARO S. LEOPOLDO - UNIVERSITÀ	60
	<b>n. 13</b>	→ PERTINI - PARCO PONCI	64
	<b>n. 14</b>	→ S.TEODORO - CIMITERO	68
	<b>n. 15</b>	→ PASSO CAMPALTO - P.LE CIALDINI	72
	<b>n. 16</b>	→ FORTE MARGHERA - PARCO PIRAGHETTO	74
	→	ANELLO CENTRALE	80
	→	RIEPILOGO	86





In cinque anni raddoppiare le piste ciclabili. Collegandole tra loro.

Si chiama BICI PLAN ed è l'investimento strategico dell'Assessorato alla Mobilità per garantire ai cittadini alternative vere alla mobilità su auto privata. Il Comune spenderà 13 milioni e mezzo di euro per costruire una rete completa di piste ciclabili portando i chilometri di piste ciclabili da 53 a 99.

È un modo strategico per rispondere all'emergenza ambientale, ma anche alla necessità di mobilità e di vivibilità. Il BICI PLAN è organizzato in tre fasi distinte. La prima fase affronta il tema più urgente e strategico per lo sviluppo della ciclabilità: gli spostamenti urbani, dalla periferia al centro città, proponendo la realizzazione di 16 itinerari principali. Si tratta sostanzialmente di completare i raccordi tra "spezzoni" di pista, costruendo così veri percorsi, tutti protetti, che attraversino la città da nord a sud e da est ad ovest collegando le zone periferiche con il centro città, suoi uffici e i suoi negozi. La seconda e la terza fase invece focalizzeranno il tema dei percorsi locali, quelli interni alle singole Municipalità, e il tema dei percorsi extraurbani e del tempo libero. Tutti assieme dovranno allacciarsi all'ossatura dei 16 itinerari principali completando così la rete della ciclabilità di terraferma.

La necessità di realizzare i 16 itinerari principali in città nasce dalla constatazione che anche nella nostra città circa il 50% degli spostamenti avviene per una distanza che non va mai oltre i 4 chilometri. Con tempi di percorrenza sempre superiori a quelli di una persona che pedala anche piano in bicicletta. Ma se tanti scelgono di perdere il loro tempo in auto, è perché credono che la bicicletta sia più scomoda o che andare in bicicletta sia sinonimo di povertà. Per affrontare il primo problema e convincere i cittadini che andare in bici non solo è comodo, ma è anche sicuro, si è deciso di risolvere il nodo della frammentarietà delle piste ciclabili. Dunque si lavorerà per farle diventare veri e propri circuiti.

Si tratta poi di affrontare il secondo tema, quello della promozione dell'immagine della bicicletta come status symbol della libertà. L'obiettivo

finale è quello di aumentare la mobilità in bicicletta passando dall'8-10% al 20-25% europeo, offrendo al ciclista situazioni sicure, protette e confortevoli. Il raddoppio delle piste ciclabili, dunque, deve coincidere con il raddoppio del numero dei cittadini che preferisce usare la bicicletta per gli spostamenti nel raggio di 4-5 chilometri. Perché è più conveniente, è più sano, è più sicuro e dunque alla fine è più intelligente.

L'Amministrazione comunale ha ritenuto opportuno realizzare la prima fase del BICI PLAN attraverso il lavoro dei tecnici dell'Assessorato alla Mobilità e dell'Ufficio Biciclette, in stretta collaborazione con quelli dell'Assessorato all'Urbanistica, perché ha ritenuto che solo la conoscenza approfondita del territorio, e degli spostamenti che abitualmente avvengono al suo interno, possa garantire il raggiungimento dell'obiettivo urgente in termini di mobilità e qualità ambientale: aumentare il livello dell'offerta di infrastrutture per la mobilità sostenibile per diminuire l'uso del mezzo privato negli spostamenti urbani.

**Enrico Mingardi**

*Assessore alla Mobilità e Trasporti, Piani del Traffico e Sistemi Logistici*





## Il BICI PLAN, e la relazione con gli altri strumenti di gestione del territorio

Il BICI PLAN rappresenta lo strumento di pianificazione dedicato alla mobilità ciclistica con un orizzonte temporale di lungo periodo.

Per differenziare tutti i suoi ambiti di applicazione si articola in tre fasi:

**Fase 1:** pianificazione dei 16 itinerari urbani principali che collegano le periferie al centro città, a sua volta caratterizzato da un anello ciclabile che delimita l'area di Mestre a ciclabilità diffusa;

**Fase 2:** pianificazione di tutti gli itinerari ciclabili secondari, e riqualificazione dei tratti esistenti, perché, se ben collegati all'ossatura principale, anche questi possono costituire un miglioramento della qualità dei piccoli spostamenti o dei percorsi sicuri casa-scuola;

**Fase 3:** pianificazione degli itinerari extraurbani e del tempo libero, in modo da collegare alla rete ciclabile di terraferma anche quei percorsi a valenza paesaggistica e/o storica (percorsi interni al parco di S.Giuliano, al bosco di Mestre, al sistema dei forti, agli argini dei fiumi, al porto) oppure per collegare quelle aree urbanizzate più lontane (Dese, Fusina, Tessera, ecc..)

### Il BICI PLAN, il PGTU e la valenza urbanistica

Il BICI PLAN costituisce per alcuni aspetti piano particolareggiato di settore del Piano Urbano del Traffico, ma per ricchezza e la quantità di informazioni che offre, per l'orizzonte temporale verso il quale opera e per la valenza urbanistica che riveste, si pone come elemento più approfondito dei comuni piani particolareggiati sulla mobilità pedonale e ciclistica. Si ricorda infatti che caratteristica fondamentale dei Piani Urbani del Traffico è di avere un orizzonte temporale di breve periodo e di proporre scenari migliorativi con le risorse infrastrutturali esistenti. Il BICI PLAN riveste invece valenza urbanistica in quanto propone di realizzare nuove infrastrutture ciclabili e pedonali all'interno di aree urbane ancora non attrezzate con la precisa finalità di offrire ai cittadini dei nuovi percorsi ciclabili e pedonali più convenienti nella rettilineità dei tracciati e più attraenti come ambiente naturale attraversato. Nel contempo i nuovi percorsi costituiscono elemento strategico di collegamento tra i principali elementi attrattori dei quartieri innervando il territorio urbano con un nuovo sistema nel "verde compenetrato alla città". Nel corso degli anni questo nuovo

sistema di mobilità ciclabile e pedonale offrirà ai cittadini nuovi spazi ed opportunità per sviluppare una mobilità urbana più sostenibile e consentirà nel contempo nuove abitudini di spostamenti quotidiani per lo svago, gli acquisti, l'incontro tra le persone.



### L'approvazione del BICI PLAN

L'Amministrazione ha ritenuto opportuno realizzare la prima fase del BICI PLAN attraverso il lavoro dei tecnici dell'Assessorato alla Mobilità e dell'Ufficio Biciclette in stretta collaborazione con quelli dell'Assessorato all'Urbanistica perché ha ritenuto che solo la conoscenza approfondita del territorio, e degli spostamenti che avvengono al suo interno garantisce il raggiungimento dell'obiettivo urgente in termini di mobilità e qualità ambientale: aumentare il livello dell'offerta di



infrastrutture per la mobilità sostenibile per diminuire l'uso del mezzo privato per gli spostamenti urbani; il lavoro di approfondimento è avvenuto attraverso l'individuazione degli attributi insediativi significativi (attrattori diffusi e puntuali, assi commerciali, aree per lo svago, etc.), delle risorse e delle criticità presentate dalla rete stradale, delle criticità ed esigenze del sistema ciclabile esistente, delle risorse costituite dai progetti in corso di realizzazione da parte della Direzione LL.PP. e delle opportunità offerte dal territorio urbano di terraferma che ha la fortuna di essere compenetrato di spazi verdi, più o meno estesi, comunque ancora non tutti adeguatamente valorizzati.

Per quanto fin qui evidenziato il BICI PLAN "prima fase" può essere licenziato come un aggiornamento di quella parte di PGTU riguardante la mobilità ciclistica in quanto in esso sono contenute anche proposte sull'uso degli spazi stradali che nel rispetto della classificazione funzionale delle strade, permette la continuità degli itinerari ciclabili principali. Per alcuni itinerari si è ritenuto significativo, al fine di rafforzare la continuità e l'attrattività degli stessi, proporre anche nuove soluzioni delle intersezioni e diversi sensi di circolazione all'interno delle strade di quartiere attraversate. Queste proposte andranno poi al vaglio degli organi competenti nel momento dell'approvazione del progetto di ogni itinerario principale. Questo BICI PLAN diventa piano di indirizzo anche per gli strumenti urbanistici (quali le aree Peep, gli interventi diretti, piuttosto che le C2RS) che attraversati da uno degli itinerari ciclabili principali, ne devono garantire la continuità e l'inserimento gradevole. Una delle novità introdotte è la sistematicità con cui si propone di procedere per la realizzazione delle piste ciclabili: con questo BICI PLAN si procederà attraverso l'approvazione di progetti comprendenti un itinerario ciclabile completo abbandonando la logica dei tratti limitati di piste. Nella stima dei costi della prima fase di questo BICI PLAN non sono state inserite opere infrastrutturali di dimensioni e importi fuori scala rispetto al resto degli interventi proposti per completare gli itinerari principali. Le principali opere fuori budget che completano la rete degli itinerari principali sono le seguenti: il sottopasso ciclopedonale della ferrovia dei Bivi, il ponte ciclopedonale sull'Osellino parallelo a via Colombo, il ponte ciclopedonale di passo Campalto, il cavalcavia di via Trieste tra Catene e Chirignago, il sottopasso ciclopedonale della SR.14 per gli itinerari provenienti da Favaro, il ponte ciclopedonale per entrare nel forte Marghera anche provenendo da via Torino.

### **Il BICI PLAN come occasione per costruire regole e raccogliere dati**

La prima fase del BICI PLAN prevede anche la stima dei costi di realizzazione di attività di marketing e comunicazione, oltre che di una nuova proposta di segnaletica dedicata ai 16 itinerari principali e alle aree attrezzate per la sosta dei cicli. Le aspettative che stanno alla base di queste attività di supporto e promozione del BICI PLAN sono ovviamente quelle di diminuire il numero di spostamenti con l'auto privata. Per monitorare il raggiungimento di questo obiettivo, all'interno della prima fase del BICI PLAN, sono stati previsti dei costi specifici necessari all'installazione di un "contabici" e di attività di monitoraggio che si intende realizzare attraverso il coinvolgimento di studenti delle scuole medie e superiori.

L'amministrazione comunale con l'approvazione di questo BICI PLAN intende prendersi degli obiettivi concreti e misurabili:

- aumentare la mobilità in bicicletta dagli attuali 3-7% italiano al 15-25% europeo offrendo al ciclista situazioni sicure, protette e confortevoli;
- applicare la regola che fino a 400 metri si va a piedi, fino a 4 km in bici, oltre con altri mezzi, meglio collettivi;
- riqualificare la vita della gente e l'immagine armoniosa e ad alta socialità dello spazio urbano;
- dare autonomia ed indipendenza agli utenti deboli della strada;
- rendere la bici amica del piccolo commercio di quartiere attraverso la realizzazione di spazi e situazioni in centro città in cui sia possibile definire la ciclabilità diffusa come si vede nel resto d'Europa.

I prerequisiti per la ciclabilità diffusa, basati su alti livelli di sicurezza e sul concetto di priorità per il pedone e il ciclista, sono i seguenti:

- sicurezza nel traffico: oggi in Italia ci sono 500 incidenti al giorno con il 75% in ambito urbano che provocano 6 morti e 300 feriti;
- traffico veicolare ordinato nella viabilità e nella sosta;
- coscienza da parte dei conducenti dei veicoli del rispetto degli utenti deboli della strada, ciclisti, pedoni, bambini, anziani;
- guida meno aggressiva, bassa velocità, rispetto delle norme.

## La 1a fase del BICI PLAN: 16 "autostrade ciclabili" dalla periferia al centro

Nella prima fase del BICI PLAN si è scelto di concentrarsi sull'identificazione degli itinerari ciclabili in grado di offrire collegamenti continui e sicuri tra i quartieri di periferia e il centro città, in modo tale da costruire definitivamente l'ossatura della rete ciclabile urbana sulla quale le esigenze locali delle Municipalità e le diverse pianificazioni di settore (dal bosco di Mestre, ai percorsi sicuri casa-scuola, all'accessibilità dei poli attrattori) potranno allacciarsi. L'insieme di questi interventi pianificatori costituisce quello che si intende per un moderno principio di rete ciclabile articolata gerarchicamente (centro storico, sistema periferia-centro, sistema dei quartieri e sistema extraurbano), con soluzioni differenziate (di separazione, integrazione o moderazione del traffico a seconda della classificazione ufficiale e della situazione reale della strada interessata), proposte secondo uno schema prioritario di realizzazione e accompagnato da una stima sommaria degli interventi. Questo livello di pianificazione a scala urbana deve rimandare alla seconda fase del BICI PLAN la previsione di tutti gli interventi necessari per la sicurezza ciclabile locale, con particolare attenzione ai principali percorsi utilizzati dagli utenti deboli, bambini ed anziani, agli attraversamenti ciclopeditoni e appunto ai collegamenti di relazione con le scuole e le centralità sociali e commerciali. Per pianificare questi interventi nella seconda fase del BICI PLAN, sarà sufficiente aggiornare e uniformare gli approfondimenti locali, già sviluppati nei P.P.T.U. di quartiere, relazionandoli con i 16 itinerari principali qui proposti.





Ai fini dell'individuazione delle sezioni tipo e del lato di inserimento del percorso ciclabile le indagini hanno approfondito:

- la presa di conoscenza della classificazione funzionale delle strade che ha guidato la scelta delle sezioni tipo più opportune tra separazione e integrazione o moderazione del traffico;
- l'esame accurato delle grandi intersezioni in testa ai singoli tronchi e le singole intersezioni minori delle strade laterali che ha indicato la scelta della soluzione specifica da adottarsi su ogni singola strada, monodirezionale dai due alti, oppure bidirezionale da un alto o altro;
- le caratteristiche geometriche della carreggiata, dei marciapiedi, delle attività presenti ai lati della strada, del livello di pedonalità presente, della possibilità di modificare la situazione esistente.
- Le indicazioni progettuali contenute nel Piano del Traffico e nei PPTU, e in particolare le indicazioni sedimentate negli anni pervenute dai quartieri, ora Municipalità e dalle associazioni di utenti.

### Metodo di lavoro

Per la progettazione di reti e itinerari ciclabili dedicati la fase di pianificazione è stata coordinata a partire dalle analisi contenute nel Piano Urbano del Traffico, nei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, e nel Piano Regolatore Generale, anche in prospettiva dell'intermodalità tra i vari modi di trasporto. Per ogni itinerario è stata verificata la compatibilità e la realizzabilità: funzionale, economica e lo spazio disponibile.

Il BICI PLAN introduce tre grosse novità sul metodo di lavoro e sugli obiettivi



TEST DI MOBILITÀ 22 SETT. 2004  
ATTRaversANDO MESTRE

1°		SCOOTER	11'03"
2°		AUTO ELETTRICA	15'27"
3°		BICI BICI ELETTRICA	16'17"
4°		CAR SHARING	21'22"
5°		AUTO A BENZINA	22'40"
6°		TRENO	23'01"
7°		BUS	24'28"



pianificatori rispetto ai tre strumenti di pianificazione che danno indicazioni sulla ciclabilità (anche diverse tra loro):

1. La rete ciclabile va organizzata, come succede per la rete automobilistica, in diversi livelli gerarchici: itinerari principali a formare l'ossatura forte, itinerari secondari che si allacciano a questa collegandola alle scuole, ai servizi pubblici e a quelli commerciali (oltre che alle aree verdi), e per ultimi gli itinerari extraurbani o del tempo libero per poter raggiungere in sicurezza ambienti di pregio ambientale;
2. Il primo livello gerarchico della rete ciclabile, gli itinerari principali, deve garantire tutti i collegamenti urbani "quotidiani", quelli più frequentati dai pendolari, quelli radiali e rettilinei;
3. Gli itinerari principali vanno contraddistinti in modo che siano facilmente individuabili, affinché sia facilmente riconoscibile dove posso arrivare, in totale sicurezza, percorrendo quell'itinerario, con che tempi e con quali eventuali altri collegamenti.

Nella tavola di pagina 12 è descritta la proposta di pianificazione ciclabile interna al P.G.T.U. approvato nel maggio del 2002. Si possono notare i tanti tratti di piste rimasti ancora incompleti e la mancanza totale di una gerarchia tra i diversi percorsi.

### **La rete ciclabile come fatto urbanistico, "motore" di spostamenti**

Ogni città ha una propria storia e una propria conformazione specifica, dovuta a fatti naturali a elementi storici e ad infrastrutture costruite dall'uomo.

Guardando con cura e con occhio esperto una planimetria in scala adeguata si può percepire abbastanza facilmente quali siano i principali assi di collegamento interno, di collegamento periferia - centro, di mobilità interna ai quartieri e di relazione tra l'extraurbano e la città. La sensibilità e le capacità del gruppo di lavoro hanno consentito di individuare, ove possibile, le alternative sia alle grosse arterie di traffico sia ai passaggi obbligati. Si è cercato di mediare tra i diversi elementi che determinano il successo di un percorso: gli elementi migliorativi del tracciato alternativo alle arterie principali, l'eventuale allungamento del percorso, la maggiore o minore

appetibilità del percorso determinata dalla presenza sul tracciato di elementi attrattori commerciali o sociali ed infine eventuali manufatti impegnativi da eseguire.

La fase di analisi si è poi caratterizzata da un lungo lavoro "sul campo" che ha permesso non solo di affrontare i nodi progettuali e le inevitabili criticità con cognizione di causa ma anche di acquisire "pareri" e impressioni direttamente dai residenti e da chi vive la città utilizzando la bicicletta come mezzo abituale di spostamento. La redazione del Piano attraverso un lavoro di gruppo ha permesso di valorizzare al massimo le singole competenze e di arrivare alla scelta finale degli itinerari passando per un confronto continuo per condividere le soluzioni individuate.

La copertura territoriale della rete degli itinerari ciclabili principali non è completa: sono rimaste escluse alcune aree dove il quadro di riferimento viabilistico è ancora incerto e dove la pianificazione della mobilità e la previsione di nuovi assi stradali è ancora da definire compiutamente. È il caso dell'area sud-est della Municipalità di Favaro (l'area compresa tra il quartiere di Campalto e quello di Favaro) e delle relazioni tra i due ex-quartieri ora confluiti nella Municipalità di Chirignago-Zelarino.

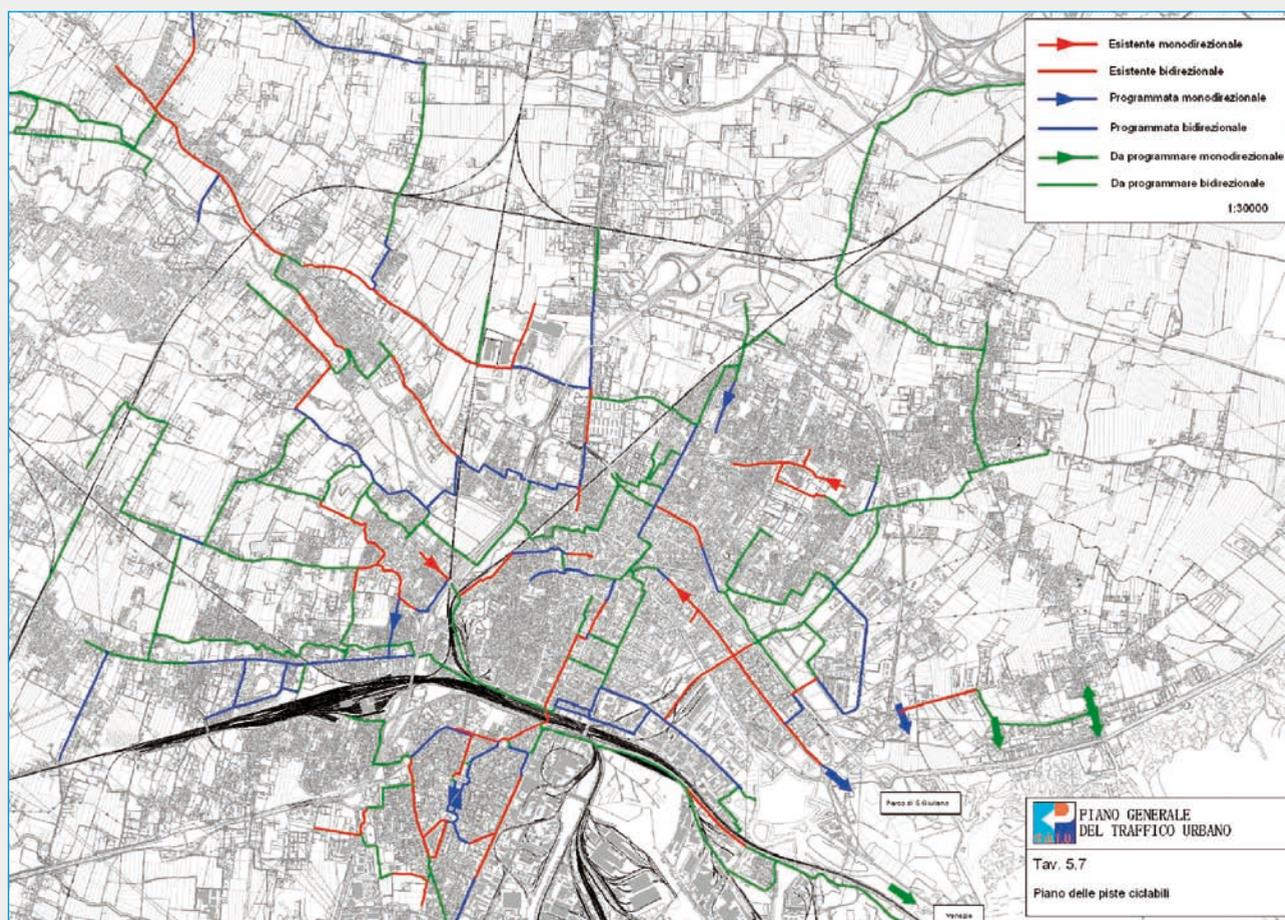
Nel momento in cui tale scelte saranno definitive, saranno anche individuati ulteriori assi ciclabili che concorreranno a definire la maglia degli itinerari principali della terraferma veneziana.

Il successo di una rete ciclabile dipende da come essa riesce ad innervare la città costruita rendendo conveniente e sicuro il mezzo a due ruote.

### **La rete ciclabile convoglia i principali flussi di spostamenti in città**

Le persone devono essere invogliate ad utilizzare la bicicletta perché effettivamente risulta più rapida, di facile parcheggio, sufficientemente sicura e piacevole di essere usata. La ricerca del ciclista potenziale pertanto deve essere estesa a tutti i sistemi di trasporto analizzandone la domanda sulle varie direttrici. Una rete ciclabile moderna è generalmente costituita da tre tipologie di soluzioni ciclabili: la separazione, l'integrazione e la moderazione del traffico.

Per separazione si intende realizzare sedi proprie per le biciclette, separate da



cordoli, oppure a quota marciapiede, monodirezionali o bidirezionali. Per Integrazione si intende la promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli, cercando comunque condizioni di sicurezza, si attua dove pur essendoci forte domanda non c'è spazio per la separazione o dove la domanda non è talmente forte da giustificare la separazione. Corsie contro mano nel senso unico, corsia ciclabile o riqualificazione fisica e gestionale della strada al fine di migliorarne la pericolosità ciclabile sono esempi di integrazione. Interventi

finalizzati a ridurre la velocità dei veicoli, organizzazione del parcheggio consentito, divieto assoluto della fermata breve, rimozione dei cassonetti dalla sede stradale, pavimentazione in ottimo stato e tombini perfettamente a livello possono contribuire alla sicurezza delle biciclette che si muoveranno assieme agli altri veicoli.

Per moderazione del traffico si intendono interventi all'assetto stradale finalizzati a trasformare l'immagine della strada affinché l'automobilista



modifici automaticamente ed inconsciamente il suo modo di guidare. Si tratta di interventi puntuali come cambio della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente, rotonde od altro oppure estese come zone 30 o strade residenziali.

### Aspetti qualitativi della rete

Per una scelta ottimale dei percorsi della rete ciclabile ed una corretta esecuzione dei progetti è importante che in ogni fase progettuale vengano osservati i seguenti criteri progettuali qualitativi.

**Gerarchia:** la rete deve essere concepita secondo un modello gerarchico che distingue gli itinerari principali urbani ad esempio di tipo periferia-centro (destinati ad avere un carico di utenza di portata tale da giustificare la scelta progettuale di realizzare sezioni ampie, priorità agli incroci e dettagliata segnaletica di indicazione), i percorsi interni ai quartieri (finalizzati a raggiungere e collegare luoghi o destinazioni specifiche), gli itinerari extraurbani o del tempo libero

**Continuità:** la continuità è l'elemento fondamentale affinché la rete si presenti attrattiva nei confronti dell'utente. La continuità va curata soprattutto in fase di realizzazione dei primi lotti funzionali e delle prime tratte che devono essere sufficientemente lunghi in relazione all'abitato, affinché, fin dall'inizio, l'infrastruttura attiri utenza che giustifichi la sua realizzazione ed il suo sviluppo futuro. La continuità va rispettata in modo particolare nelle intersezioni stradali che sono i punti più pericolosi per il ciclista.

**Capillarità:** dove si intende innanzitutto la funzione della rete ciclabile principale di collegare, in modo sicuro e veloce, i luoghi principali dei vari settori urbani.

**Riconoscibilità:** le tratte che costituiscono la rete ciclabile, devono essere riconoscibili e facilmente individuabili. La riconoscibilità si realizza attraverso l'omogeneità dei materiali e delle soluzioni utilizzate, oltre che attraverso l'utilizzo di segnaletica dedicata, chiara e colorata. **Realizzabilità:** una rete ben progettata deve essere pianificata con interventi e programmi specifici e globali, ma può essere implementata anche con interventi di manutenzione urbana quali le asfaltature, la sistemazione di sottoservizi, il rifacimento di marciapiedi e quant'altro.

**Globalità:** il progetto della rete deve essere affrontato in modo interdisciplinare coniugando gli aspetti di pianificazione legati ai diversi modi di trasporto, alla viabilità, all'urbanistica ed al recupero ambientale e culturale, al fine di creare la massima sinergia per ottimizzare le forme di mobilità urbana. L'intermodalità con gli altri mezzi di trasporto pubblico, treni, metrotramvia, autobus urbani ed extraurbani, parcheggi, diventa elemento strategico per l'attivazione dell'utenza.



**Sicurezza:** nella progettazione di una rete ciclabile deve essere posta particolare attenzione al percorso ed alle soluzioni tecniche che presentano i minori rischi d'incidente e che forniscono la maggior sicurezza, sia per i pedoni che per i ciclisti che per gli altri utenti della strada. La sicurezza deve essere intesa in modo personale, come sensazione di sicurezza verso eventi non legati al traffico e pertanto deve essere garantito un sufficiente livello di illuminazione, spazi e visuali che diano all'utilizzatore la sensazione di serenità e che favoriscano la convivialità con gli altri utilizzatori del percorso.

**Rettilineità:** affinché il percorso venga realmente utilizzato dai ciclisti è necessario scegliere il tracciato che consenta il percorso più diretto e veloce possibile, per essere competitivo con le altre modalità di trasporto.

**Attrattività:** Il tracciato dei singoli tratti della rete deve essere scelto, oltre che per l'attrattività funzionale dei luoghi attraversati, anche in funzione della piacevolezza degli elementi di contorno, le vedute, le aree del centro storico, i palazzi di particolare pregio, i parchi, le aree verdi, i monumenti ecc.

**Comfort:** Il tracciato deve possedere quelle soluzioni tecnico costruttive che rendono confortevole il flusso di biciclette. A questo proposito sono estremamente rilevanti le pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e verticale, semaforica e direzionale. Gli attraversamenti, i cordoli, i cambi di pavimentazione, i bordi delle corsie, devono essere perfettamente raccordati e dimensionati.



## Infrastrutture di promozione e supporto alla rete ciclabile principale

Il marketing e la comunicazione sono elementi strategici per contattare i cittadini ed indurli con successo a comportamenti mirati come in questo caso l'uso più frequente della bicicletta in ambito urbano. In Italia come in Europa si vanno consolidando esperienze di comunicazione e marketing urbano che per quanto riguarda l'uso della bicicletta ruotano attorno alla seguente parola d'ordine: - colui che usa la bicicletta ha fatto la scelta giusta, è una persona moderna, che ha un comportamento corretto e da imitare nei confronti della società! L'obiettivo da perseguire per gli amministratori deve essere attivare mobilità ciclistica e non solamente realizzare percorsi ciclabili o stanziare somme consistenti, perché non sempre gli interventi hanno come risultato certo l'aumento dell'uso della bici.

Le infrastrutture di supporto, come la segnaletica e i parcheggi dedicati, i punti informativi, e la promozione degli itinerari, rivestono importanza strategica per raggiungere gli obiettivi concreti che l'Amministrazione Comunale si è imposta di raggiungere nei prossimi 5 anni attraverso questo BICI PLAN. Per aumentare il numero di abitanti che decidono di lasciare a casa l'auto e di andare al lavoro o a "far spese" in bicicletta bisogna dar loro la possibilità di scegliere: bisogna informare su tutte le nuove offerte che si realizzano in città, comunicare le distanze, i tempi di percorrenza, i servizi pubblici, quelli commerciali, i parchi che ogni itinerario ciclabile attraversa. Bisogna attirare l'attenzione di chi ancora non pensa alla bicicletta come mezzo comodo per spostarsi in città, e dimostrare, numeri alla mano e ben in vista (cfr il conta bici) che sono in tanti quelli che apprezzano questa modo di spostarsi in città.



*in bicicletta...*  
ti gusti la **città**

→ **BICIPLAN**   
PIANO TRIENNALE COMUNALE  
cittàdimestre



*in bicicletta...*  
ti gusti le **persone**

→ **BICIPLAN**   
PIANO TRIENNALE COMUNALE  
cittàdimestre



*in bicicletta...*  
ti gusti il **tempo**

→ **BICIPLAN**   
PIANO TRIENNALE COMUNALE  
cittàdimestre

*Uno degli obiettivi del BICIPLAN è la promozione dell'immagine della bicicletta come status symbol della libertà; è necessario comunicare ai cittadini che andare in bici non solo è comodo ma è anche sicuro, conveniente e sano, dunque alla fine è intelligente.*



Segnaletica verticale "di direzione e distanze" dedicata ai 16 itinerari principali



Segnali di direzione con numerazione itinerario, località e distanze in km

Segnaletica verticale "di direzione" dedicata ai 16 itinerari principali



Segnalini di conferma



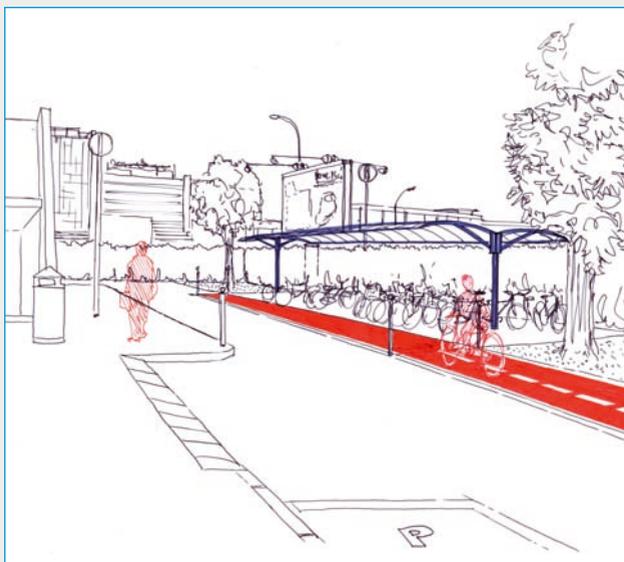
Segnaletica orizzontale con pittogrammi colorati differenziati per tutti i 16 itinerari principali



Segnaletica verticale dedicata ai punti informativi del BICI PLAN e alle eventuali intersezioni tra i diversi itinerari



Nuovi posteggi per le biciclette: all'interno della prima fase del BICI PLAN si prevede l'installazione di 1200 archetti portabici simili a quelli installati all'interno del parco di San Giuliano: più comodi e più sicuri di quelli bassi a spirale.



*Nuovi piccoli semafori dedicati alle biciclette: dove i passaggi sono più frequenti e il traffico veicolare intenso, vicino ad una rotonda che si è sostituita ad un semaforo, aumentando la difficoltà per pedoni e ciclisti di attraversare l'intersezione di due strade.*



*I nuovi "conta bici": per promuovere l'uso della bicicletta e verificare i valori di utilizzo delle nuove autostrade ciclabili realizzate in città, per dimostrare a tutti la bontà o meno degli investimenti fatti, si propone di attrezzare le due aste ciclabili principali con strumentazione d'arredo utili allo scopo.*



MEGA PRINT di promozione del BICI PLAN: la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto con cui il cittadino contribuisce a non inquinare l'aria della sua città è accolta con maggiori consensi se viene associata alla promozione di iniziative che l'Amministrazione svolge per migliorare l'offerta di infrastrutture confortevoli e non discontinue, come il BICI PLAN.



LA BICICLETTA  
PORTA IN GIRO  
IL TUO SORRISO

città di mestre



**BICIPLAN**  
PIANO CICLABILE COMUNALE

## Le schede descrittive degli itinerari principali

I 16 itinerari principali proposti nella prima fase del BICI PLAN costituiscono l'ossatura della rete ciclabile di terraferma per una lunghezza complessiva di 67 km (esclusi i 2,3 km dell'anello centrale). Di questi 67 Km, 37 sono esistenti o già finanziati, mentre 33 sono di nuova proposta. Sommando alla rete principale i 22 km di percorsi ciclabili secondari esistenti, e i 7 km di percorsi interni ai parchi esistenti, si può concludere che la previsione dei chilometri totali di piste ciclabili nello scenario di BICI PLAN prima fase arriva a circa 100 km.

Nelle pagine seguenti sono riportate le schede descrittive dei 16 itinerari principali e dell'anello centrale secondo il seguente ordine:

- |   |              |   |  |
|---|--------------|---|--|
|  | <b>n. 1</b>  | → | MUNICIPALITÀ di MARGHERA - PIAZZA FERRETTO |
|  | <b>n. 2</b>  | → | CHIRIGNAGO - STAZIONE FS                   |
|  | <b>n. 3</b>  | → | GRASPO D'UVA - GIUSTIZIA                   |
|  | <b>n. 4</b>  | → | ASSEGGIANO - VALSUGANA                     |
|  | <b>n. 5</b>  | → | FORTE GAZZERA - VILLA QUERINI              |
|  | <b>n. 6</b>  | → | SARDI BRENDOLE - SFMR OLIMPIA              |
|  | <b>n. 7</b>  | → | TRIVIGNANO - QUATTRO CANTONI               |
|  | <b>n. 8</b>  | → | ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI            |
|  | <b>n. 9</b>  | → | MAROCCO - CIPRESSINA                       |
|  | <b>n. 10</b> | → | FORTE CARPENEDO - P.LE CIALDINI            |
|  | <b>n. 11</b> | → | FAVARO ALTINIA - VALLENARI                 |
|  | <b>n. 12</b> | → | FAVARO S. LEOPOLDO - UNIVERSITÀ            |
|  | <b>n. 13</b> | → | PERTINI - PARCO PONCI                      |
|  | <b>n. 14</b> | → | S.TEODORO - CIMITERO                       |
|  | <b>n. 15</b> | → | PASSO CAMPALTO - P.LE CIALDINI             |
|  | <b>n. 16</b> | → | FORTE MARGHERA - PARCO PIRAGHETTO          |
|   |              | → | ANELLO CENTRALE                            |