



## **FIAB-AMICI della BICICLETTA di TREVISO OSSERVAZIONI 2013 al PAT del COMUNE di TREVISO**

Nella Relazione sintetica nel capitolo 7.1.7 sul “Sistema dei trasporti e della mobilità” si prende atto del fatto che l’autovettura è il mezzo usato prevalentemente “con impatti negativi in termini di congestione, inquinamento, incidentalità” e si evidenziano le criticità; infine si prospettano alcuni interventi. Rileviamo che tra gli interventi vengono proposti: incremento delle aree di sosta per autovetture nei nodi di interscambio ciclopedonale, miglioramento della mobilità ciclabile di collegamento col centro storico e miglioramento dei collegamenti ciclopedonali fuori del centro storico espandendo la rete ciclabile protetta e con nuove postazioni “bikesharing”.

Ciò non ci sembra sufficiente, anche alla luce degli obiettivi dichiarati nella Relazione Tecnica al punto 3 , “Obiettivi e indirizzi strategici del PAT” , pag. 5 , tra cui citiamo in particolare il “promuovere e realizzare uno sviluppo sostenibile e durevole senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future”, la “riduzione dei tempi di percorrenza e della lunghezza media degli spostamenti giornalieri delle persone” e il “favorire il risparmio energetico” .

Riteniamo che la mobilità ciclopedonale debba svolgere un ruolo centrale e prioritario nello scenario della mobilità futura. Perciò chiediamo:

- Una rete capillare di piste ciclabili protette che, uscendo dalla limitatezza e frammentarietà attuali e superando la logica radiale , colleghi le varie zone della città col centro storico e tra loro, nonché coi Comuni limitrofi; ciò anche alla luce delle relazioni che Treviso intrattiene con l’area più vasta, come riconosciuto dalla Relazione Tecnica al punto 3.2.A pag 11-12 su “Viabilità e Trasporti”
- Parcheggi sicuri e moderni per le biciclette
- Organizzazione di un servizio di assistenza al ciclista (che potrà essere un residente, un pendolare o un cicloturista) con servizio di ciclo-officina anche mobile
- Segnaletica stradale dedicata
- Registrazione delle biciclette come deterrente ed ostacolo contro i furti
- Diffusione della cultura della mobilità sostenibile promuovendo presso le aziende, gli uffici, le scuole, ecc., l’istituzione del mobility manager
- Istituzione di un Ufficio Comunale Mobilità Ciclistica come proposto nei documenti dalle Associazioni di settore per i Comuni e per gli altri livelli amministrativi (governo, regione,

provincia)

- Allargamento delle zone pedonali
- Istituzione di una generale Zona 30 kmh per tutta l'area compresa all'interno della cerchia muraria, con relative opere dissuasive (es. chicanes) per rallentare il flusso veicolare
- Zone 30 nelle aree residenziali extra-mura

Va detto poi che nella già citata Relazione Tecnica al punto 3.2- "Temi e nodi strategici del PAT", il punto A su "Viabilità e Trasporti" (pag. 11) non parla neppure della mobilità sostenibile bensì solo dei mezzi motorizzati; e neppure se ne parla specificatamente nel punto E su "Mobilità e accessibilità" sempre del 3.2, laddove pensando al "ruolo cruciale svolto dal sistema della mobilità" si indicano solo due strategie, cioè il miglioramento dell' "accessibilità via gomma attraverso il sistema dei parcheggi scambiatori" e "un mix diverso per l'offerta del pubblico trasporto". Nulla di specifico per la ciclabilità, di cui non viene proposto quel ruolo portante per un nuovo modo di concepire lo sviluppo della città che noi invece sosteniamo. Infine notiamo che nel punto 13.2.7 su "Sistema infrastrutturale, connettivo urbano e percorsi ciclopedonali" della Relazione Tecnica, poi ampiamente riportato nella Relazione Sintetica, si afferma che la quota di utenti ciclopedonali "che provengono dall'esterno e terminano il loro spostamento con tale modalità è pressoché nulla". Crediamo che questo sia uno dei problemi centrali, insieme alla bassa percentuale di utilizzo del trasporto pubblico, e riteniamo che questo debba essere uno dei nodi attorno cui costruire gli interventi per la mobilità.

In conclusione, vediamo con rammarico la mobilità ciclopedonale relegata ad un ruolo marginale rispetto alla mobilità motorizzata, la quale sembra essere l'asse portante della visione strategica e della cultura che permea di sé il nuovo PAT.

Se vogliamo bici e pedoni in città, dobbiamo pensare a bici e pedoni; se pensiamo alle automobili, avremo automobili.

Treviso, 7 ottobre 2013