

 **BICIPLAN**
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





BICIPLAN

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



	→ PRESENTAZIONE	5
	→ INTRODUZIONE	7
	n. 1 → MUNICIPALITÀ di MARGHERA - PIAZZA FERRETTO	20
	n. 2 → CHIRIGNAGO - STAZIONE FS	24
	n. 3 → GRASPO D'UVA - GIUSTIZIA	28
	n. 4 → ASSEGGIANO - VALSUGANA	32
	n. 5 → FORTE GAZZERA - VILLA QUERINI	34
	n. 6 → SARDI BRENDOLE - SFMR OLIMPIA	38
	n. 7 → TRIVIGNANO - QUATTRO CANTONI	40
	n. 8 → ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI	44
	n. 9 → MAROCCO - CIPRESSINA	48
	n. 10 → FORTE CARPENEDO - P.LE CIALDINI	52
	n. 11 → FAVARO ALTINIA - VALLENARI	56
	n. 12 → FAVARO S. LEOPOLDO - UNIVERSITÀ	60
	n. 13 → PERTINI - PARCO PONCI	64
	n. 14 → S.TEODORO - CIMITERO	68
	n. 15 → PASSO CAMPALTO - P.LE CIALDINI	72
	n. 16 → 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 ciclopedonali 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 MUMINTA 22.05.2004			
ATTMAYERIANDO NESTRE			
①	→	SPORTEK	11:00
②	→	SAVO	10:00
③	→	SAVO	11:00
④	→	SAVO	11:00
⑤	→	SAVO	11:00
⑥	→	SAVO	11:00
⑦	→	SAVO	11:00



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.

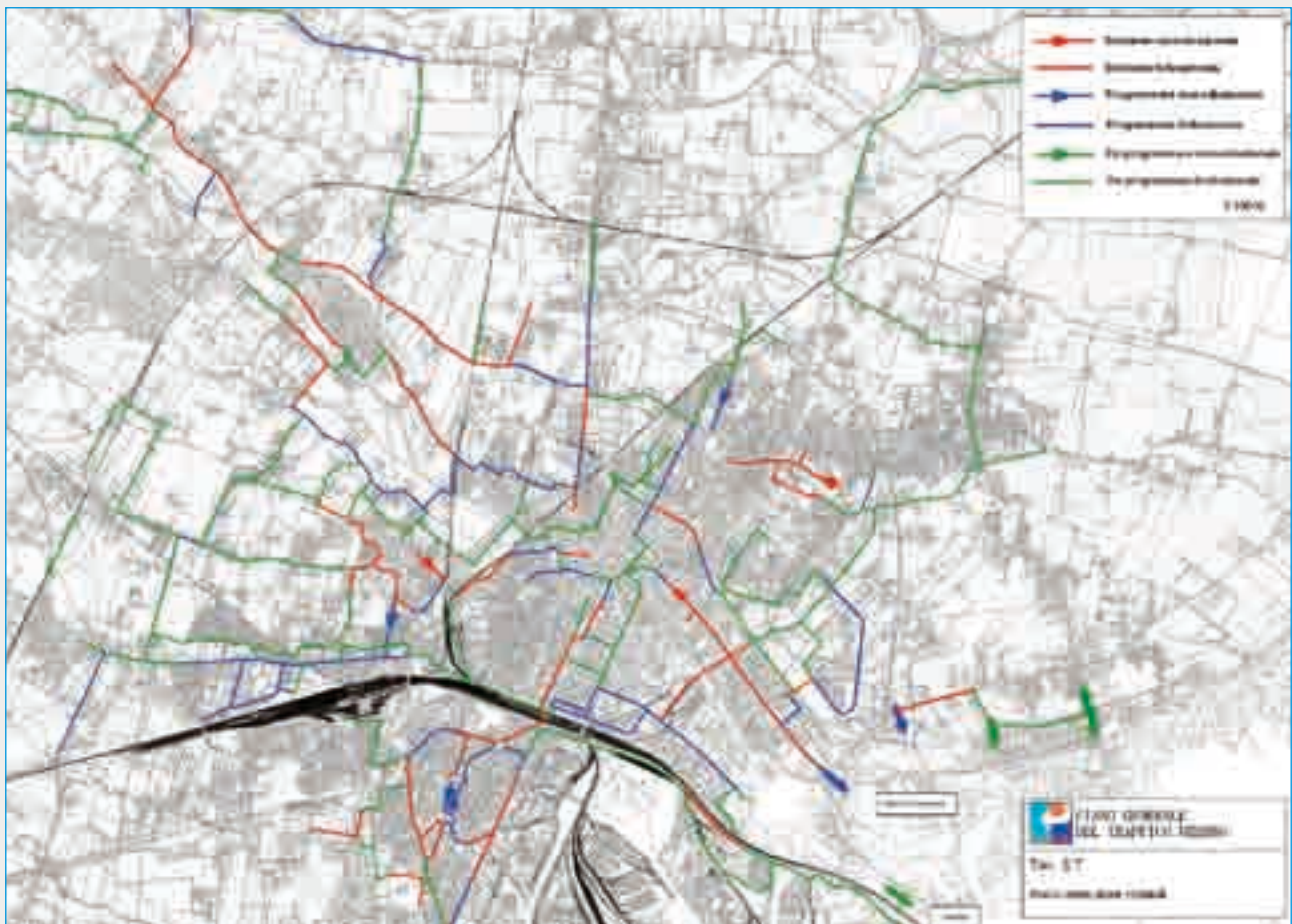
Nel momento in cui tale scelte saranno definitive, saranno anche individuati ulteriori assi ciclabili che concorreranno a definire la maglia degli itinerari principali della terraferma veneziana.

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



modifichi 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 distingua 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.

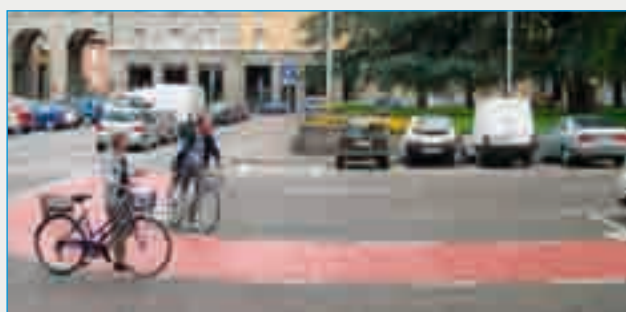


Sicurezza: nella progettazione di una rete ciclabile deve essere posta particolare attenzione al percorso ed alle soluzioni tecniche che presentano i minori rischi d'incidente e che forniscono la maggior sicurezza, sia per i pedoni che per i ciclisti che per gli altri utenti della strada. La sicurezza 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 MOBILITÀ COMUNALE
cittàdimestre



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

→ BICIPLAN 
PIANO MOBILITÀ COMUNALE
cittàdimestre



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

→ BICIPLAN 
PIANO MOBILITÀ 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



Segnali di conferma



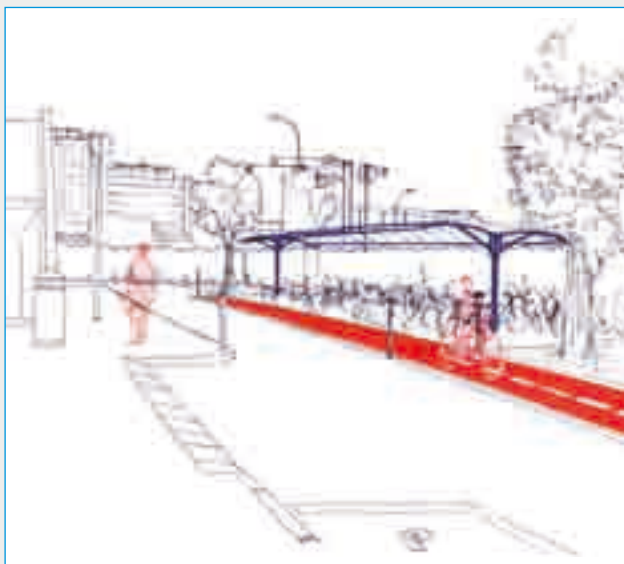
Segnaletica orizzontale con pittogrammi colorati differenziati per tutti i 16 itinerari principali



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 portabicis 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

cittàdimestre



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:

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

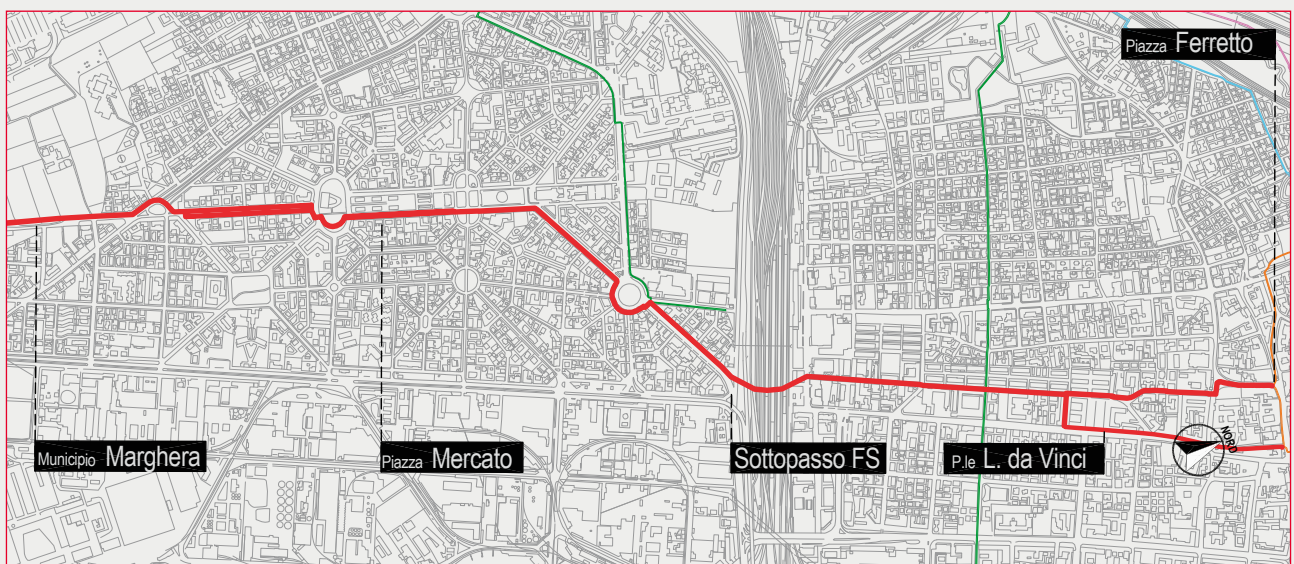
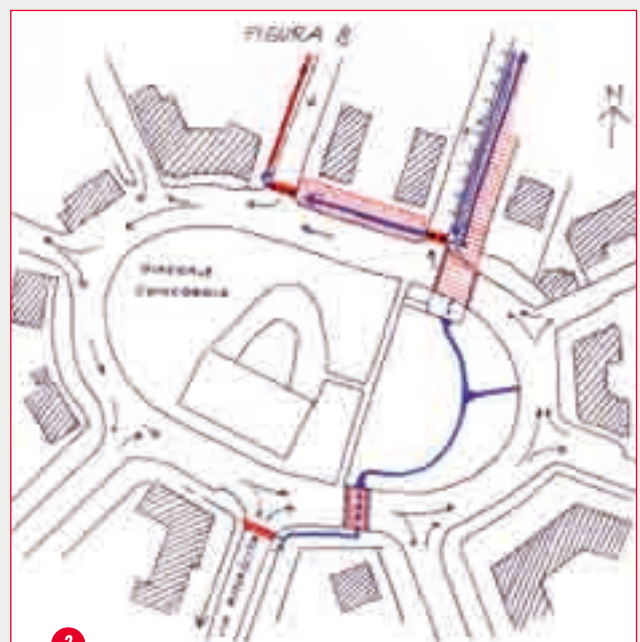
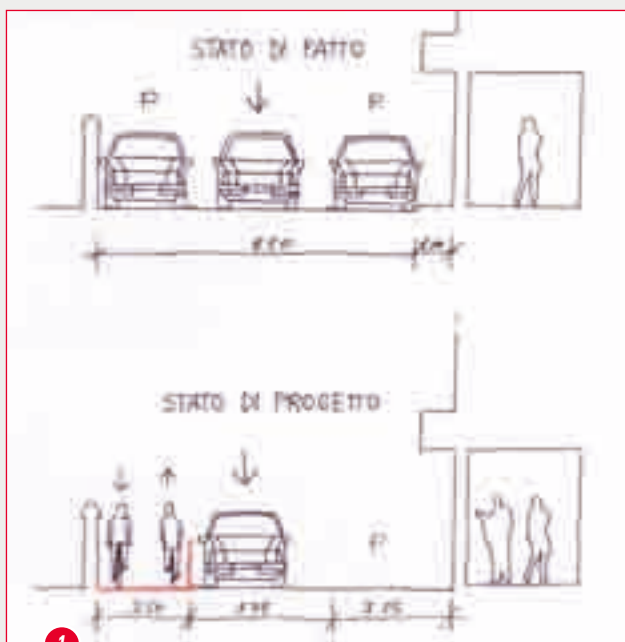


n. 1 → MUNICIPALITÀ di MARGHERA - PIAZZA FERRETTO

LUNGHEZZA	4.372 metri
TRATTE ESISTENTI	2.885 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	129 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	440 metri
TRATTE DA REALIZZARE	918 metri

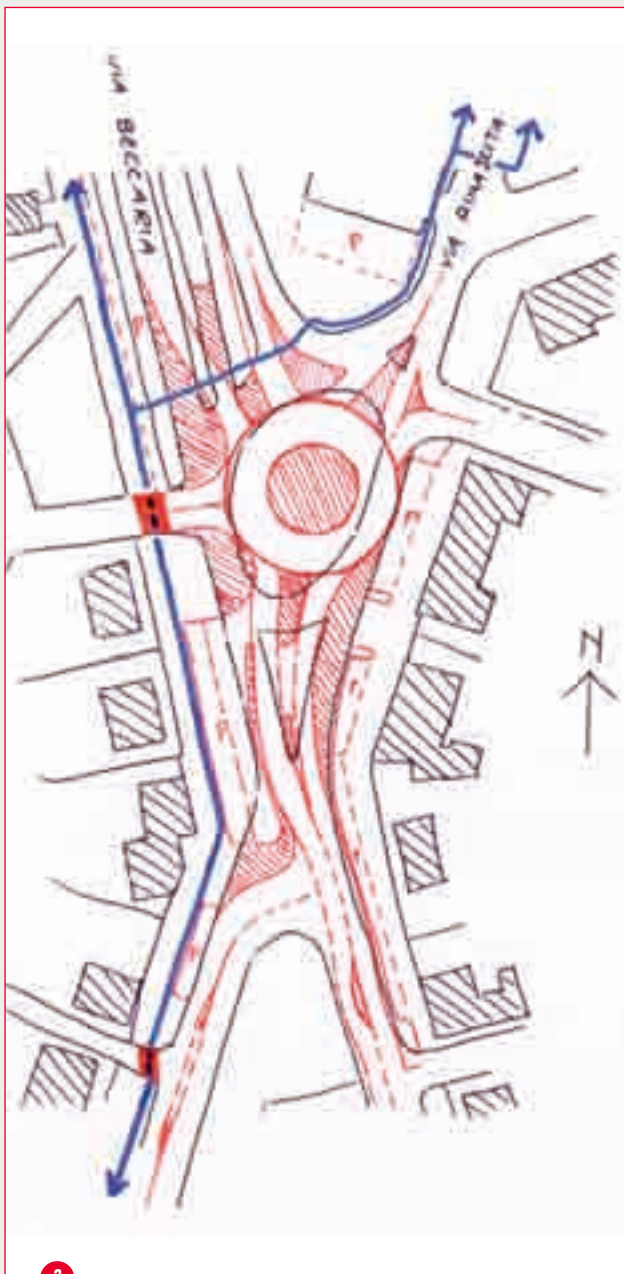
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario costituisce il completamento del primo e più conosciuto asse ciclabile di Mestre che da circa quindici anni è stato realizzato lungo via Dante diventando l'esempio meglio riuscito in città di percorso sicuro per ciclisti e pedoni. L'itinerario attraversa in senso Nord-Sud due aree densamente abitate e ricche di servizi

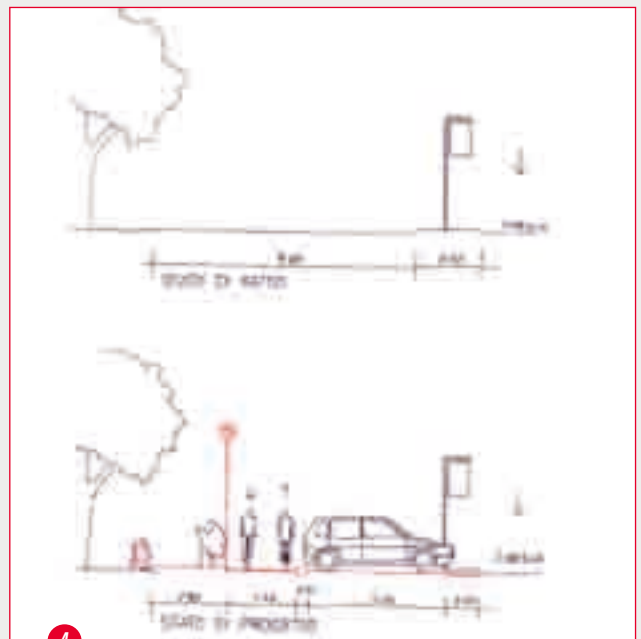


pubblici e commerciali; si propone quale "spina ciclabile" utile per collegare il Centro pedonale di Mestre all'area più periferica di Marghera, con possibili estensioni verso le aree di Forte Tron e quindi con l'abitato di Malcontenta. L'itinerario consente l'accessibilità alla stazione ferroviaria centrale sia dall'ingresso di Marghera (attraverso

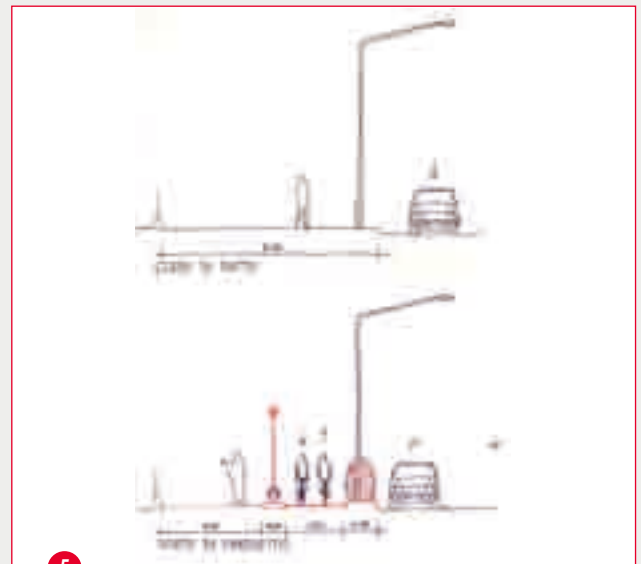
la parte terminale dell'itinerario n. 2) sia dall'ingresso di Mestre, attraverso il sottopasso di via Dante. In via Cavallotti l'itinerario incrocia il percorso n. 16 garantendo così anche un collegamento sicuro e continuo in direzione trasversale Est-Ovest.



3



4



5



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. collegamento via Rinascita lungo il nodo di via Beccaria (da via Padre Castagna a via Fermi); prosecuzione della pista con sezione simile a quella sul fronte della Municipalità (fig. 4);
- b. collegamento di via Rinascita lungo il nodo di via Beccaria (da via Fermi a via



6

via Rinascita



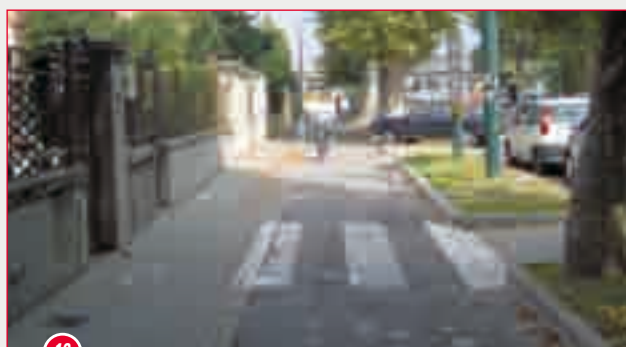
9

Piazza S. Antonio



7

via Rinascita



10

via Rizzardi



8

Piazza Mercato



11

via Dante

Beccaria); ridisegno delle soste con ampliamento dell'ambito pedonale (fig. 3);
c. collegamento di via Rinascita lungo il nodo di via Beccaria (lato chiesa); ridisegno delle soste con ampliamento dell'ambito pedonale e nuovi arredi (fig. 5);

d. attraversamento di Piazzale Concordia: ridefinizione della grande aiuola verde ed illuminazione (fig. 2);
e. inserimento della pista ciclabile lungo via Querini: riorganizzazione della sosta ed eventuale senso unico (fig. 1).



via Querini



via Rosa

Vie interessate

via Della Rinascita, via Beccaria, Piazzale Concordia, Piazza Mercato, Piazza del Municipio, via Rizzardi, Piazzale Giovannacci, sottopasso FS, via Dante, via Fusinato, via Cappuccina, via Brenta Vecchia, via Poerio e Piazza Barche. Il percorso ha una diramazione in corrispondenza dell'incrocio con via Fusinato; infatti la bidirezionale prosegue anche lungo via Querini previa ricalibrazione del sistema della sosta. Un attraversamento colorato verso Piazzale Donatori di Sangue consente di estendere la pista ciclabile su via Rosa offrendo un'alternativa in ingresso a via Poerio.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili vanno dotati di segnaletica colorata; alcuni raggi di curvatura vanno calibrati sui canonici 5,00 metri (ad es. gli attestamenti delle due monodirezionali esistenti su via della Rinascita verso Piazzale Concordia); è auspicabile che alcuni nodi di attraversamento vengano riordinati a favore della sicurezza oltre che per scoraggiare le alte velocità di transito (incrocio via Beccaria - via Rinascita, ed incrocio via Dante - via Querini; vedi esempi fig. 3 e fig. 1)

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

per ragioni logistiche legate al mercato bisettimanale, i tratti di pista monodirezionale previsti lungo Piazza Mercato a Marghera è bene siano trasformati in bidirezionale da collocarsi preferibilmente sul lato est.

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

in riferimento al punto precedente si è proposta una pista bidirezionale sul lato est di Piazza Mercato secondo lo schema grafico allegato (esempio fig. 4); colorazione di tutti gli attraversamenti esistenti; ricalibrazione di alcune asperità e/o raggi di curvatura orizzontali.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 225.000 euro



n. 2 → CHIRIGNAGO - STAZIONE FS

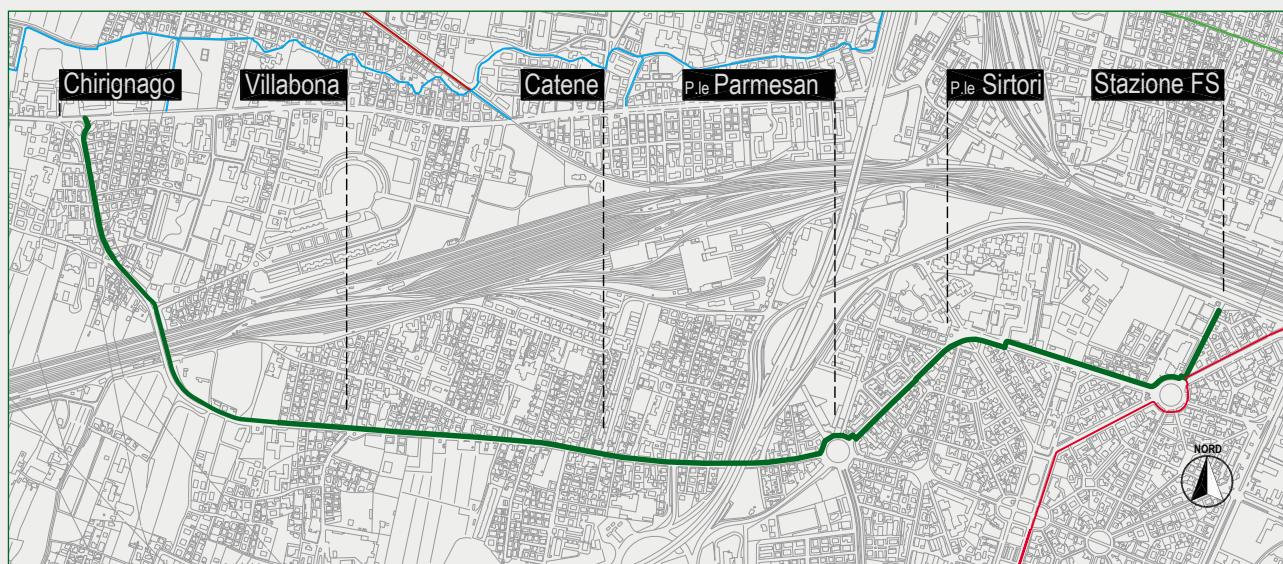
LUNGHEZZA	3.253 metri
TRATTE ESISTENTI	838 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	300 metri
TRATTE DA REALIZZARE	2.115 metri

Descrizione dell'itinerario

L'itinerario collega in sicurezza l'abitato di Chirignago che rimane a sud di via Miranese con il quartiere di Catene e la stazione FS. Per garantire la continuità del percorso a partire da Chirignago, è necessario realizzare un ponte ciclopedonale parallelo a quello veicolare sullo scavalco del Parco Ferroviario. Quest'opera, pur

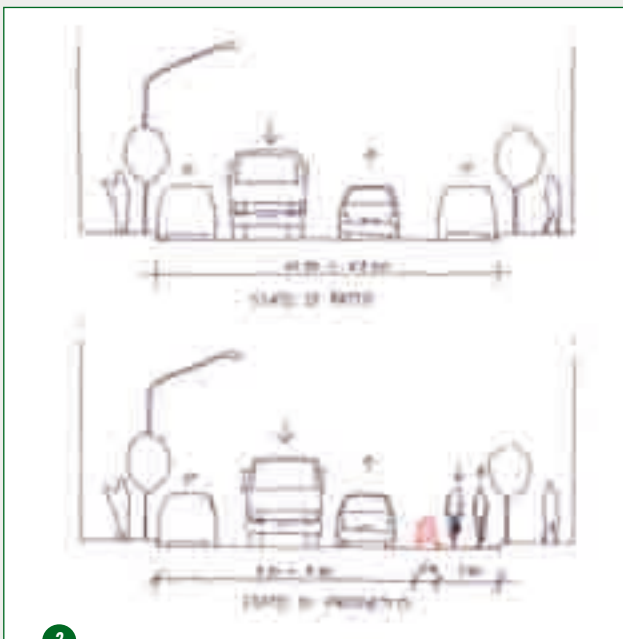


1

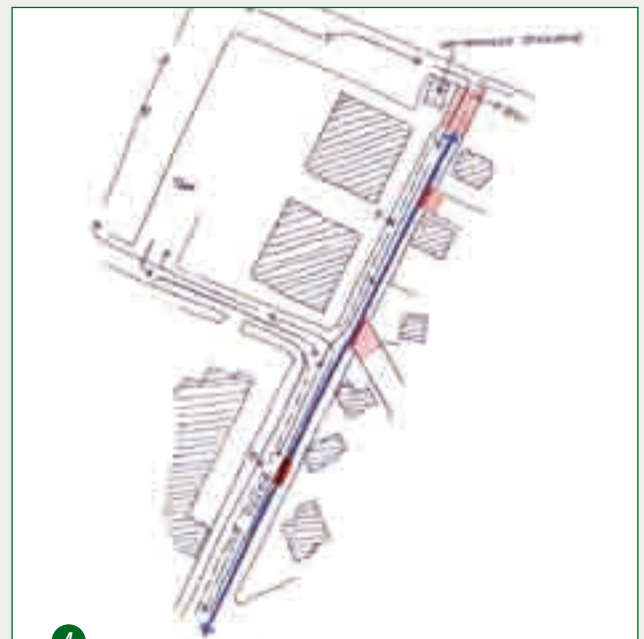


essendo di importanza strategica, non rientra nell'impegno di spesa previsto per il Bici Plan poiché il suo costo si stima superiore al milione di euro. In questa prima fase la continuità ciclabile su via Trieste è garantita, a Nord della ferrovia, con il collegamento all'itinerario n. 3. A Sud della ferrovia l'itinerario inizia mettendo in sicurezza l'uscita

delle scuole elementari Baseggio alle Catene e prosegue garantendo una sicura percorribilità ciclabile di tutta via Trieste oltre ad una riqualificazione urbana di questa strada dove funzioni private ad uso pubblico (commercio e uffici) si alternano a grandi spazi ed attrezzature di interesse collettivo, come il previsto "bosco di Marghera".



2



4



3



5



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

a. Bidirezionale lungo via Trieste a partire dalla scuola Baseggio: ove la sezione stradale più ampia, attualmente, permette la sosta, l'inserimento della pista ciclabile ne obbliga la soppressione sul lato nord; la separazione dalla sede veicolare viene garantita dall'inserimento di aiuola verde piantumata con siepe di bosso (fig. 2);



6

via Trieste



9

P.le Parmesan



7

via Trieste



10

via Calvi



8

via Trieste



11

P.le Sirtori

b. Lungo via Ulloa è prevista la soppressione della sosta sul lato Est, la modifica dell'attuale circolazione veicolare (fig. 4) e la realizzazione di un'area attrezzata per la sosta delle bici che favorisca l'interscambio bici-treno.



12

viale Paolucci



13

P.le Giovannacci



14

via Ulloa

Vie interessate

via Trieste (con al messa in sicurezza dell'incrocio con via Miranese) e via del Parroco (fig. 2), via Trieste (messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale all'uscita della Elementare Baseggio), Piazzale Parmesan, via Calvi, Piazzale Sirtori, Viale Paolucci, Piazzale Giovannacci, via Ulloa.

Larghezza minima

tratti di bidirezionale 2,50 - 3,00 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili vanno dotati di segnaletica colorata; messa in sicurezza degli attraversamenti lungo via Trieste con eventuali isole rifugio; messa in sicurezza degli innesti sugli incroci (via Bottenigo-via Trieste, Piazzale Parmesan, e Piazzale Sirtori; messa in sicurezza delle fermate Bus lungo via Trieste sul lato interessato dalla pista ciclabile proposta.

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

è auspicabile che il progetto di prosecuzione della pista ciclabile lungo via Calvi e viale Paolucci preveda la messa in sicurezza di Piazzale Sirtori cercando di selezionare le varie correnti di flusso specifico;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.375.000 euro



n. 3 → GRASPO D'UVA - GIUSTIZIA

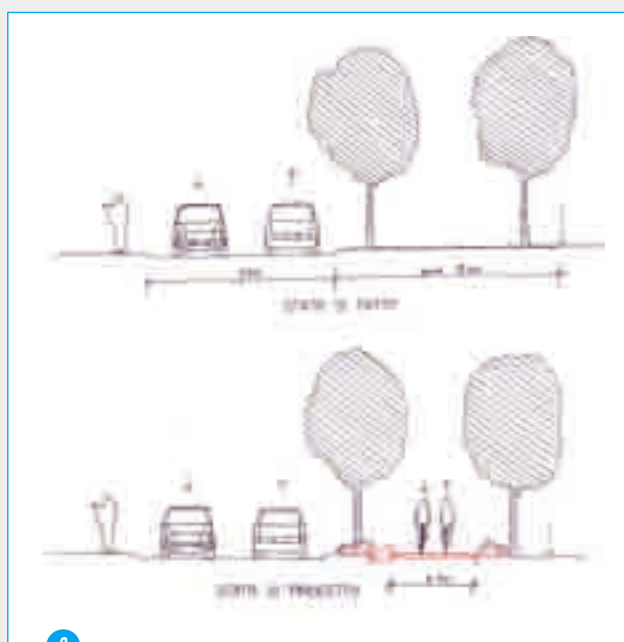
LUNGHEZZA	4.060 metri
TRATTE ESISTENTI	185 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	818 metri
TRATTE DA REALIZZARE	3.057 metri

Descrizione dell'itinerario

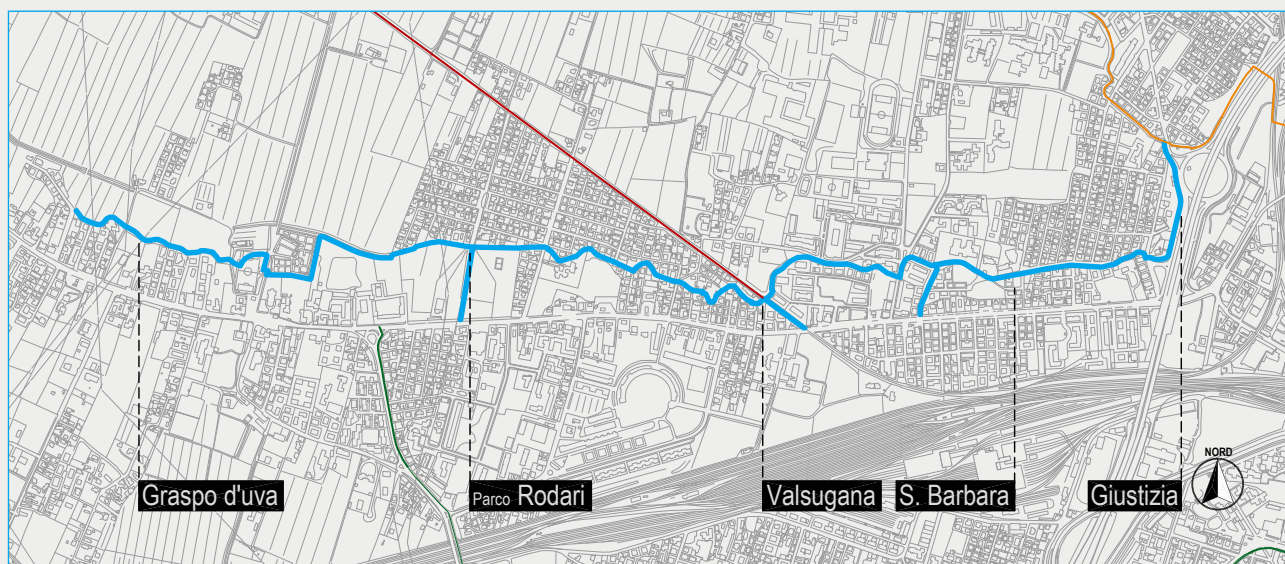
Questo itinerario permette di collegare insieme il nucleo urbano di Chirignago (Piazza San Giorgio ed aree limitrofe), le aree residenziali cresciute lungo la via Miranese, la nuova fermata SFMR di Gazzera e, quindi utilizzando l'itinerario n. 5, le aree più centrali di Mestre. Il collegamento proposto è sicuro perché defilato rispetto al traffico



1



2



di via Miranese ma comunque permeabile rispetto agli esercizi commerciali della stessa, grazie all'inserimento di bretelline lungo il parco Rodari, via Friuli e il tratto di ferrovia dismessa in località Valsugana (oltre alla presenza di numerose strade a fondo cieco). Buona parte del tracciato si estende lungo il sedime tombinato del

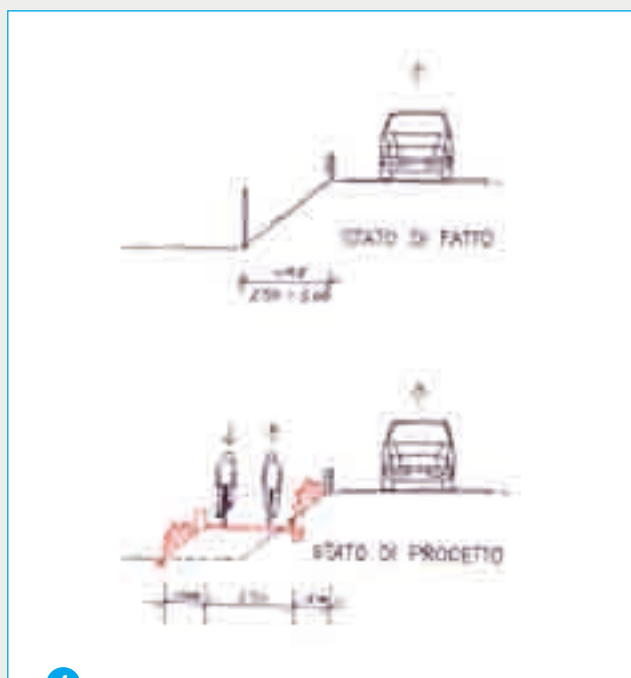
Rio Cimetto, ciò permette di attraversare agevolmente anche parti di edificato molto dense. È inserita nella continuità del percorso ciclabile anche l'attraversamento della piazza S. Barbara. Il percorso in località Valsugana si collega con l'itinerario n.4 proveniente da Asseggiano e con l'itinerario n.5 in corrispondenza di via Quarnaro.



3



5



4



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. Collegamento tra il nuovo quartiere residenziale e via Risorgimento (opera di urbanizzazione prevista nel PdL di iniziativa privata) e passaggio all'interno dell'area compresa tra il vecchio cimitero e la Piazza San Giorgio con ridisegno parziale delle aree pubbliche e private in base a quanto previsto dal Piano di intervento Particolareggiato (fig. 1);
- b. Recupero del tracciato del Rio Cimetto: opera prevista dal Consorzio



6

via Risorgimento



9

Sedime Rio Cimetto



7

Parco Rodari



10

Piazza Santa Barbara



8

Sedime Rio Cimetto



11

Sedime Rio Cimetto

- di Bonifica Dese-Sile, non necessita di variante urbanistica;
- c.** Passaggio lungo via Rio Cimetto: diversa dislocazione dei parcheggi;
 - d.** Soluzione nodo via Rio Cimetto-via Calabria-via Perlan (fig. 3);
 - e.** Incrocio con via Calucci: moderazione della velocità di transito con creazione di due aree a pavimentazione differenziata prima e dopo l'incrocio tra la pista e l'uscita dalla tangenziale;

- f.** Via Rio Cimetto: ricalibrazione del sistema della sosta con creazione di via residenziale; allargamento ultimo tratto di via Rio Cimetto: allargamento ambito verso l'area scoperta dell'hotel "Ai Pini" (verificare ambito reale in proprietà consortile);
- g.** Realizzazione di un percorso parallelo alla tangenziale in area privata attualmente incolta rimodellando la sezione della scarpata stradale (fig. 4).



12

via Lussinpiccolo



13

lato Tangenziale

Vie interessate

nuovo quartiere residenziale di espansione C2 34 e Piazza San Giorgio, Rio Cimetto, via Calabria, via Rio Cimetto, Piazza Santa Barbara, via Rio Cimetto, area compresa tra la tangenziale e via Lussinpiccolo, innesto con l'itinerario n. 5 all'altezza di via Quarnaro. A partire dalla Piazza San Giorgio il percorso offre interessanti collegamenti funzionali con l'edificato di Catene e con il Parco Rodari, previa messa in sicurezza del nodo Via Miranese-via Trieste (cfr. itinerario 2).

Larghezza minima

bidirezionale variabile dai 2,50 ai 4,00 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili andrebbero forniti di idonea segnaletica colorata; il tratto di ciclabile di fronte al cimitero di Chirignago deve essere opportunamente evidenziato con idonea segnaletica orizzontale e verticale;

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

lungo il tratto di via Rio Cimetto verso Piazza Santa Barbara è consigliabile attestare la bidirezionale lungo il lato nord, per ragioni di visibilità;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.335.000 euro.

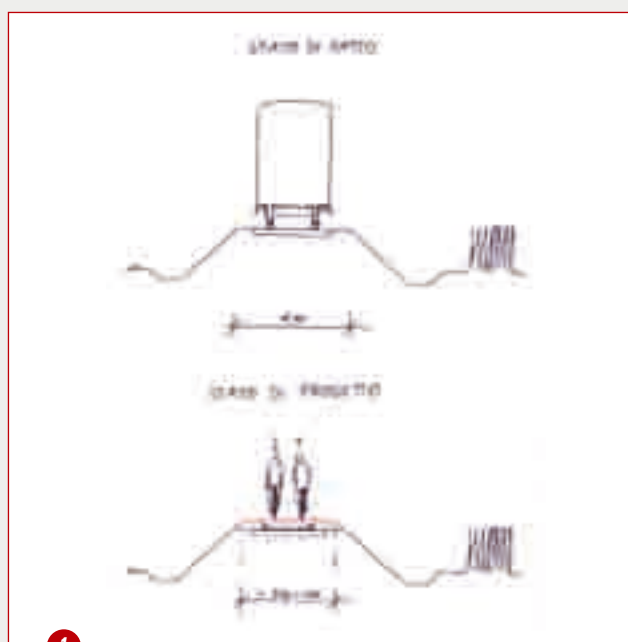


n. 4 → ASSEGGIANO - VALSUGANA

LUNGHEZZA	2.868 metri
TRATTE ESISTENTI	0 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	18 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	0 metri
TRATTE DA REALIZZARE	2.850 metri

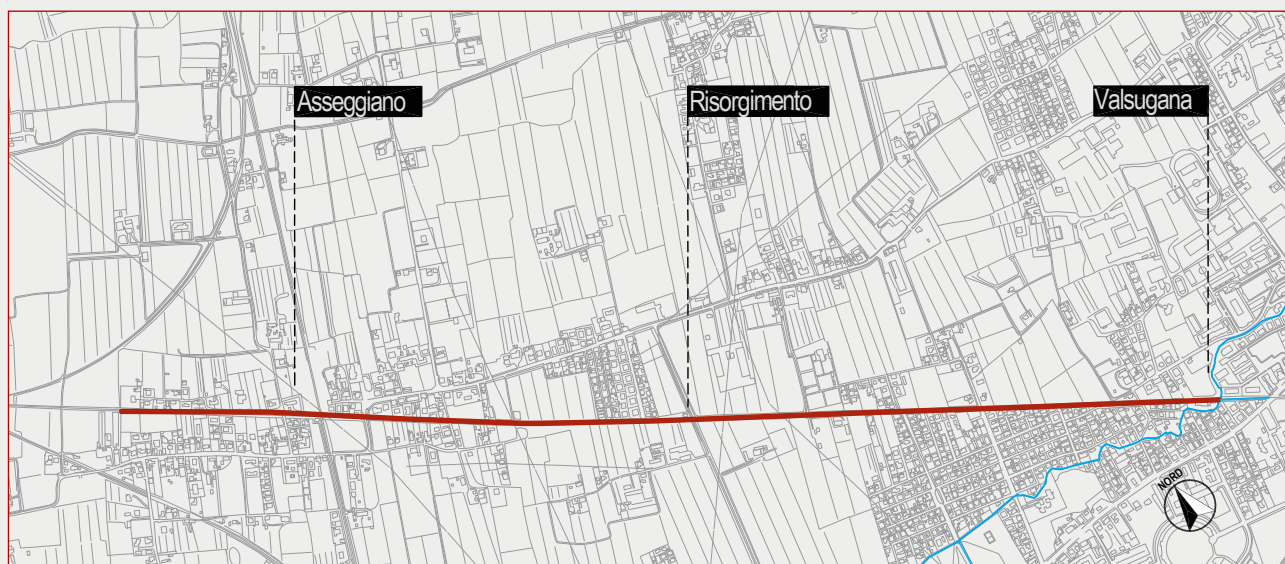
Descrizione dell'itinerario

L'itinerario utilizzerà il tratto di linea ferroviaria Venezia-Castelfranco compreso tra la fermata di Asseggiano ed il passaggio a livello di via Miranese. L'intervento consiste nel posizionamento sul sedime del binario ferroviario di materiale arido ben compactato in modo da potere recuperare la linea ferroviaria in qualsiasi momento fosse



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

Si dovrà prevedere la stesa e compactazione di materiale arido in modo tale che sia facile effettuare l'eventuale ripristino della linea ferroviaria (fig. 2). L'illuminazione più opportuna per questo tipo di itinerario è ad altezza non superiore al metro, con contenitore antivandalismo. In prossimità dell'incrocio con via Risorgimento si propone un intervento di moderazione della velocità attraverso l'inserimento di una platea diversamente pavimentata dal manto stradale e leggermente rialzata.



necessario. A completamento dell'opera sarà necessario installare un'adeguata illuminazione (senza interferire con l'attuale sistema di alimentazione elettrica) in grado di garantire la sicurezza e la visibilità del percorso. Come previsto dalla normativa specifica saranno inoltre previste delle opportune aree di sosta.



ex Ferrovia

Vie interessate

il percorso parte dal centro di Asseggiano e si collega all'itinerario n.3 in prossimità del passaggio a livello di via Miranese.

Larghezza minima

pista ciclopedonale bidirezionale 3,50 - 4,00 metri

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.295.000 euro.



ex Ferrovia

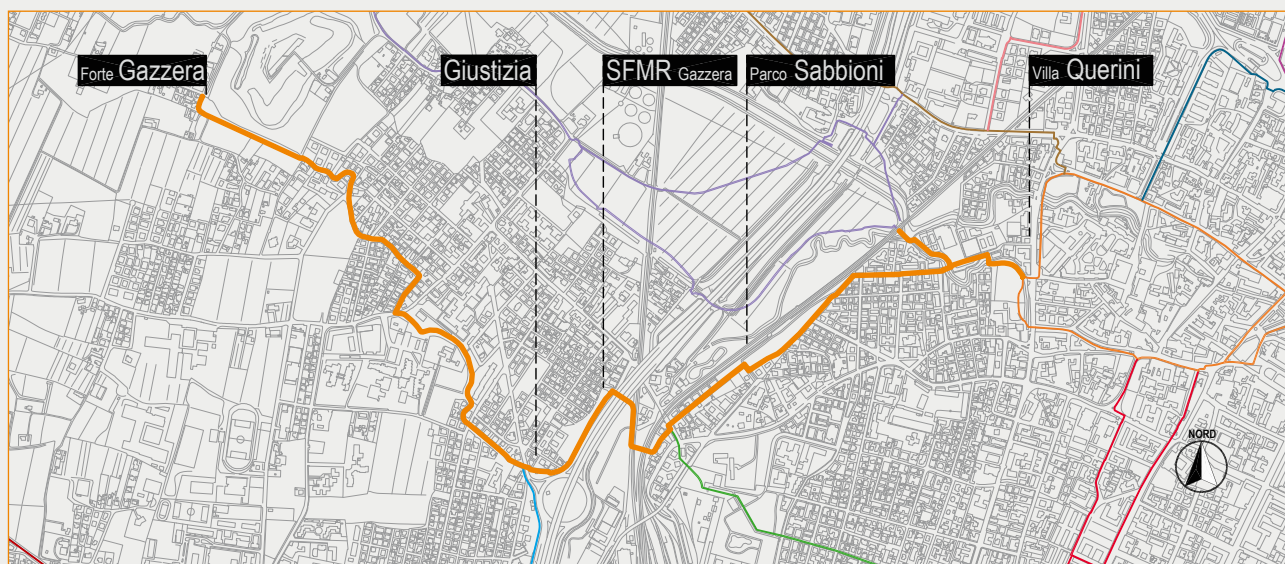


n. 5 → FORTE GAZZERA - VILLA QUERINI

LUNGHEZZA	3.671 metri
TRATTE ESISTENTI	1.480 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	31 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	490 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.670 metri

Descrizione dell'itinerario

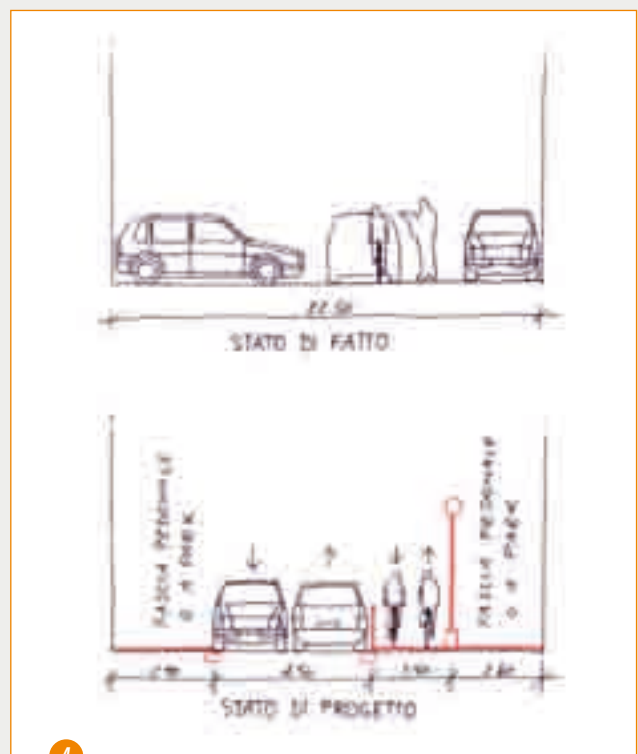
Questo itinerario costituisce il completamento del percorso ciclabile realizzato attraverso il tombinamento del Rio Dosa ormai 10 anni fa. Inizia utilizzando il sentiero da riqualificare che, immerso nel verde, affianca il forte Gazzera; poi si infila all'interno dell'area abitata e, seguendo perfettamente il tracciato del rio Dosa taglia da Nord a Sud tutto il quartiere della Gazzera,



attraversando spazi verdi, ingressi delle scuole ma anche strade molto pericolose come via Asseggiano, via Calucci e soprattutto via Quarnaro.

Attraverso la messa in sicurezza dell'attraversamento di via Quarnaro, l'itinerario può finalmente garantire continuità al percorso di tutti quei pedoni e quei ciclisti che dalla Gazzera e da

via Miranese (attraverso l'itinerario n. 2) intendono arrivare alla nuova fermata SFMR di Gazzera oppure proseguire fino al centro di Mestre attraverso il parco Sabbioni, via Bonaiuti e il percorso interno a villa Querini. Il percorso trova anche importanti innesti funzionali con altri itinerari come il n. 17 che dal parco Piraghetto arriva fino a forte Marghera.





Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

a. *incrocio della pista esistente sul rio Dosa con via Asseggiano e via Calucci e via Quarnaro: moderazione della velocità di transito con creazione di due aree a pavimentazione differenziata prima e dopo l'incrocio (fig. 1)*

b. *realizzazione di un percorso parallelo alla tangenziale in area privata*



5

Forte Gazzera



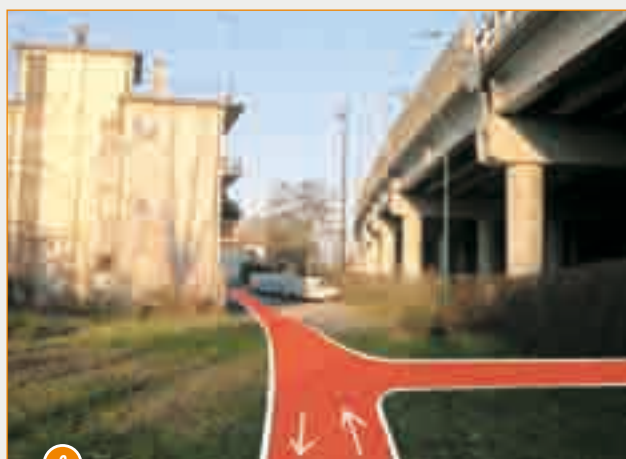
8

via Quarnaro



6

Pista Dosa



9

via Portorose



7

Pista Dosa



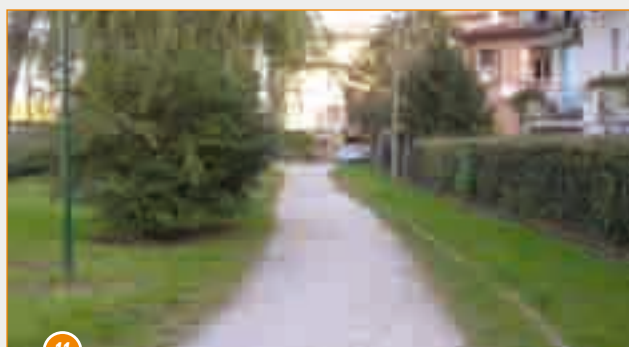
10

via Perosi

attualmente incolta, accompagnata da interventi di riqualificazione del verde e dei percorsi pedonali di accesso alle laterali di via Breda (fig. 9);

c. passaggio lungo via Perosi: eliminazione parte della sosta e creazione di un percorso ciclopedonale (fig. 2);

d. passaggio lungo via Bonaiuti: eliminazione parte della sosta e creazione di un percorso ciclopedonale (fig. 3 e 4) e sostituzione del ponticello di collegamento con via Olimpia con idoneo raccordo delle superfici orizzontali;



11

Parco Sabbioni



12

Villa Querini

Vie interessate

tratturo a sud del Forte Gazzera, sedime del Rio Dosa (con la messa in sicurezza degli incroci di via Asseggiano, Calucci, Quarnaro) area compresa tra la tangenziale e le case esistenti sulle laterali di via Breda, passaggio sotto la tangenziale, attraversamento della nuova strada che porta alla fermata SFMR-Gazzera, nuovo sottopasso del doppio binario ferroviario con uscita di fronte a via Perosi, via Perosi, parco Sabbioni, via Bonaiuti, percorso sull'argine del Marzenego per arrivare su via Antonio da Mestre o nel giardino di villa Querini.

Larghezza minima

tratti di bidirezionale 2,50 - 3,00 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti stradali del percorso ciclopedonale esistente sul sedime del rio Dosa vanno attrezzati di opportuni interventi di moderazione della velocità, attraverso segnaletica colorata sulle strade minori e platee rialzate, con eventuali isole rifugio sul disassamento della strada, per quelle più trafficate;

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

è auspicabile che anche l'attraversamento ciclopedonale di via Portorose, interno al progetto di fermata SFMR sia dotato di opportuna illuminazione e di interventi efficaci di moderazione della velocità delle auto in transito;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 925.000 euro

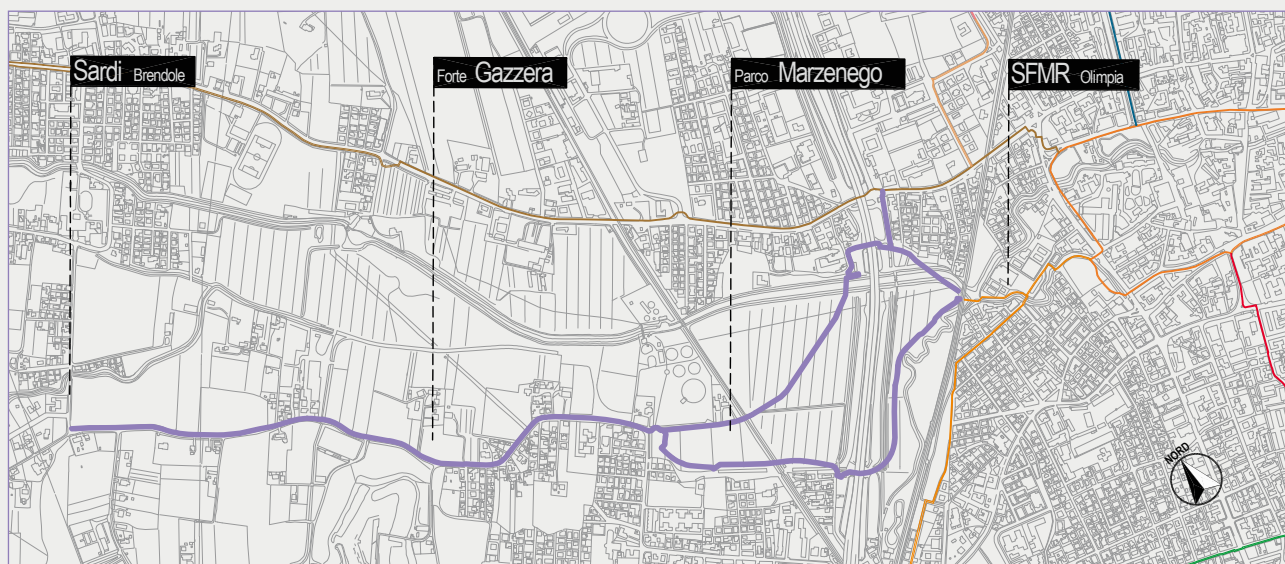
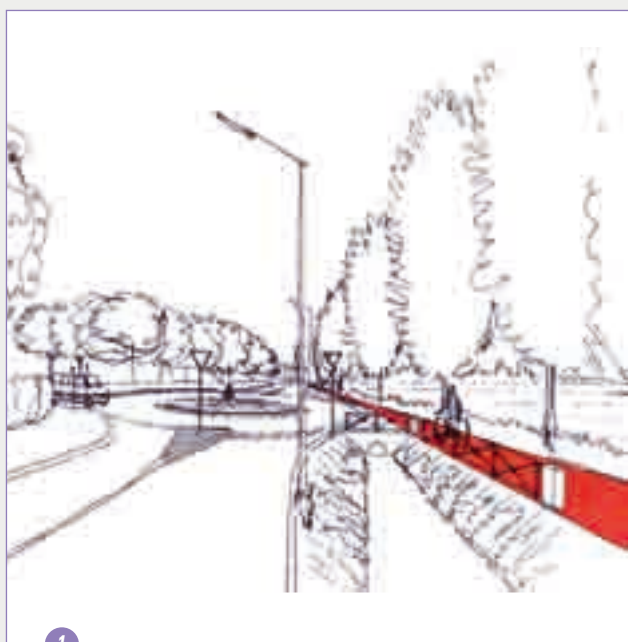


n. 6 → SARDI BRENDOLE - SFMR OLIMPIA

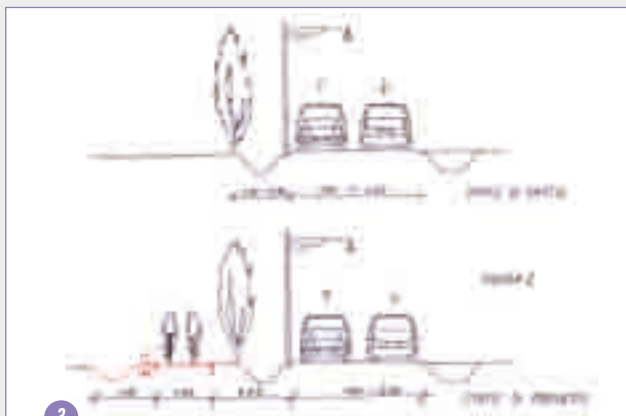
LUNGHEZZA	4.069 metri
TRATTE ESISTENTI	918 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	3.151 metri
TRATTE DA REALIZZARE	0 metri

Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario, quasi interamente nuovo, si caratterizza con una forte valenza paesaggistica. Collega la zona della vecchia parrocchia Sardi, uno degli ambienti agricoli più antichi e caratteristici della campagna mestrina, con il nuovo parco del Marzenego, in via di realizzazione all'interno della vasta area



compresa tra l'ambito urbano di Gazzera e quello della Cipressina. È un percorso che riveste anche caratteristiche urbane per i residenti di via Brendole che possono raggiungere in totale sicurezza il centro di Gazzera, il centro della Cipressina e il centro di Mestre (attraverso la fermata SFMR Olimpia).



via Brendole



via Brendole



via Brendole

Vie interessate

via Brendole (sul lato Nord del fossato che costeggia la via) fino alla curva che punta al centro di Gazzera, via de Ca' Boreeta e proseguimento lungo le due alternative interna al nuovo parco del Marzenego, fino al parcheggio della fermata SFMR Olimpia;

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili che portano delle auto ad attraversare la pista ciclopedonale esistente su un tratto di via Brendole vanno dotati di segnaletica colorata;

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

in prossimità dell'incrocio tra via Brendole e via Martiri di Marzabotto dove il P.P.T.U. prevede una rotonda compatta, si propone di dare alla pista ciclabile la sinuosità necessaria per ospitare la rotonda (fig. 1);

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 6.000 euro

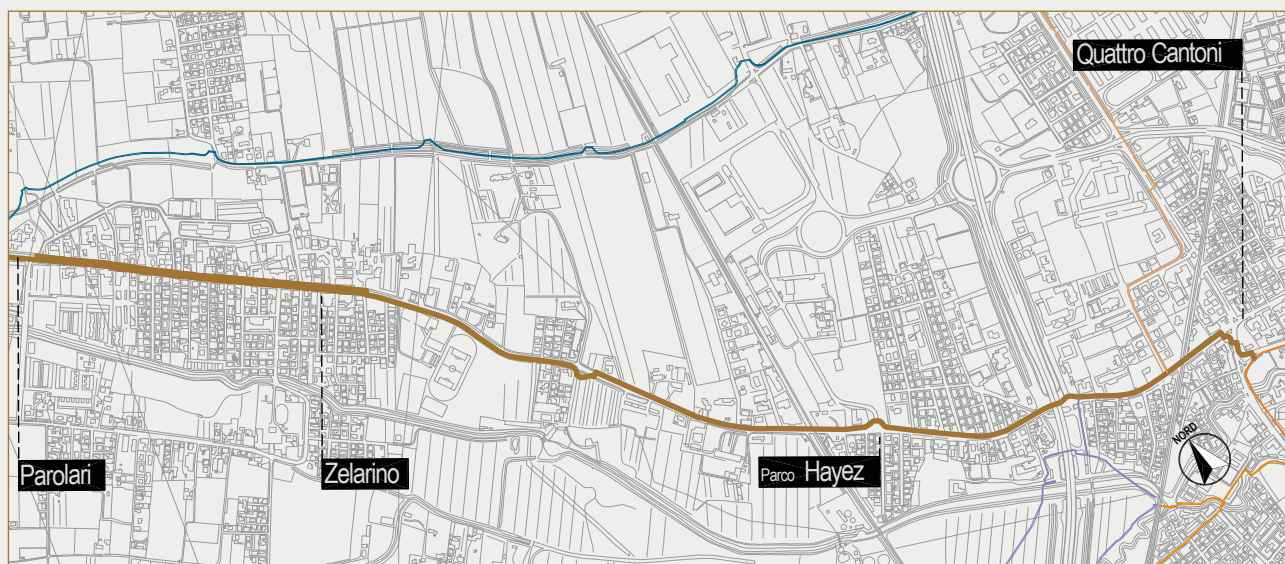
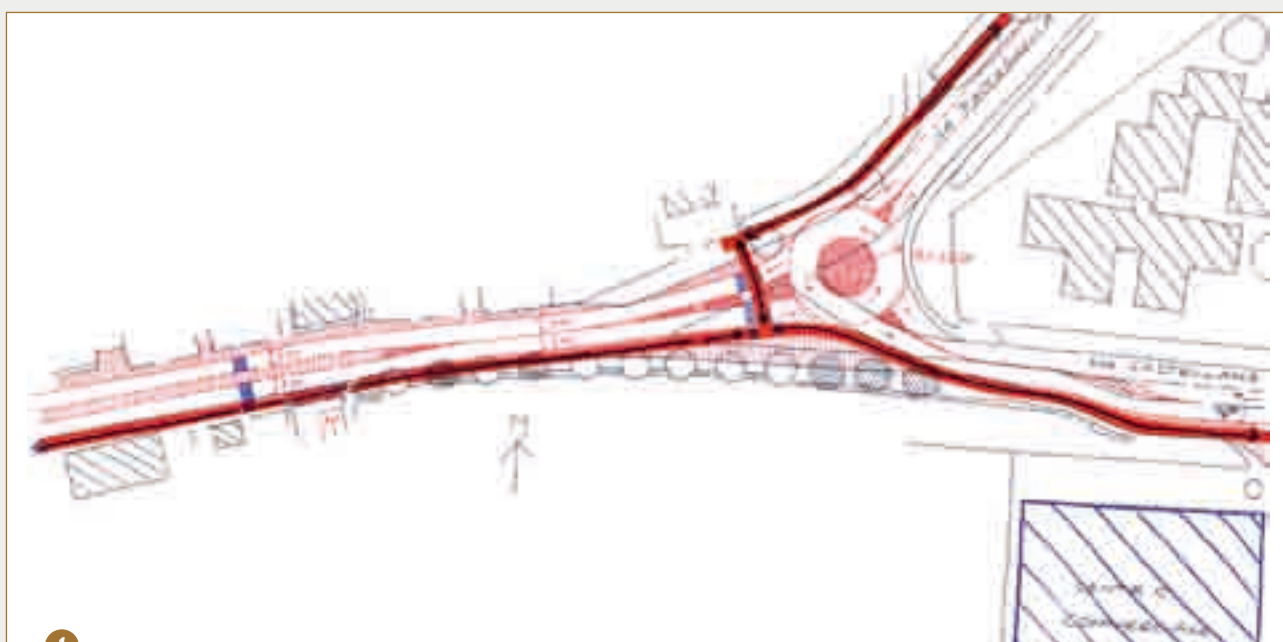


n. 7 → TRIVIGNANO - QUATTRO CANTONI

LUNGHEZZA	6.008 metri
TRATTE ESISTENTI	2.000 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	240 metri
TRATTE DA REALIZZARE	3.768 metri

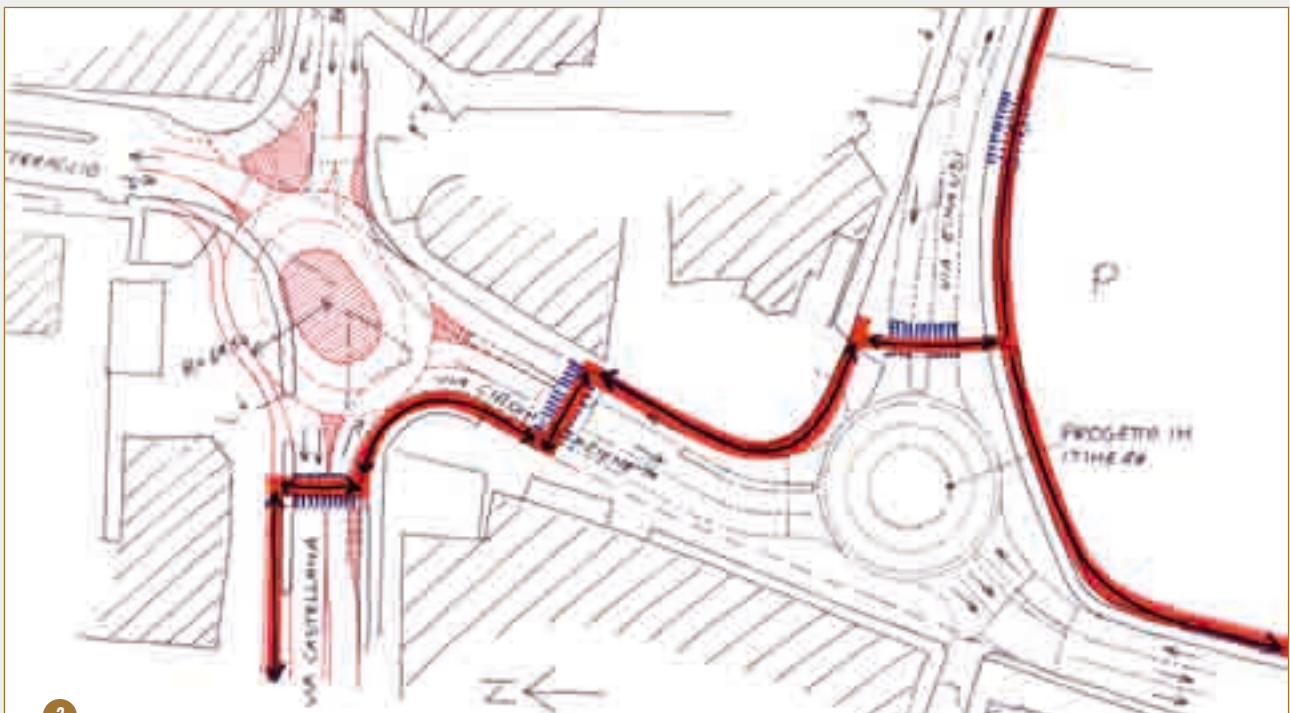
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario è il più lungo tra tutti i 16 proposti all'interno del Bici Plan: permette di collegare con continuità di sicurezza e di visibilità il quartiere di Trivignano, quello di Zelarino, la Cipressina, arrivando fino all'incrocio dei 4 cantoni. È un itinerario che presenta soluzioni tipologiche diversificate a seconda delle zone



che attraversa e delle strade su cui si estende: da Trivignano a Zelarino è caratterizzato da una pista ciclopedonale, nel centro di Zelarino da due monodirezionali sui due lati della strada, da Zelarino alla Cipressina da una pista bidirezionale sul lato sud della strada, mentre all'interno della Cipressina da una bidirezionale lato Nord (per

continuità con i sottopassi ferroviari in via di realizzazione). In località Cipressina, l'itinerario si incrocia prima con la fine dell'itinerario n. 6 che arriva da via Brendole e dal parco del Marzenego (offrendo un collegamento con l'abitato della Gazzera) e successivamente con la fine dell'itinerario n. 9 che arriva dal Terraglio.



2



3



4



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

a. tratto di collegamento tra via Castellana e via Paccagnella attraverso l'inserimento di una rotatoria compatta che permette di aumentare lo spazio verde a sud della via Castellana dove prolungare la pista ciclabile bidirezionale che poi proseguirà in via Castellana con due monodirezionali (fig. 1);



5

via Castellana - Trivignano



8

via Castellana - Ingresso a Zelarino



6

via Castellana



9

via Castellana - Zelarino



7

Troso Steoti



10

via Castellana

b. tratto di via Castellana compreso tra via Crivelli e via Capitello: si propone il restringimento della sede stradale per diminuire la velocità delle auto attraverso la realizzazione di una pista bidirezionale sul lato sud, che sostituisce la corsia bus, separata dalle auto con un'aiuola verde alberata di pregio (fig. 3 e 10);

c. collegamento della pista ciclabile che arriva da via Castellana attraversando l'incrocio dei 4 cantoni: la pista percorre un tratto di via Circonvallazione per raggiungere l'anello centrale risagomando il marciapiede a nord della strada e sfruttando gli attraversamenti della nuova rotonda del Sirio (fig. 2).



11

via Castellana - Cipressina



12

4 Cantoni

Vie interessate

via Castellana, dall'incrocio con via Botticelli in Trivignano, fino all'incrocio dei 4 cantoni, passando sotto la ferrovia dei bivi attraverso il troso Steoti e sotto alle linee ferroviarie per Treviso e per Udine attraverso i nuovi sottopassi in via di realizzazione; all'incrocio dei 4 Cantoni un tratto dell'itinerario interessa via Circonvallazione per collegarsi all'anello centrale all'altezza della nuova rotonda dell'hotel Sirio.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri, monodirezionale 1,50 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili presenti nei tratti ciclopedonali esistenti vanno dotati di segnaletica colorata; la rotonda nuova realizzata su via Castellana sotto la tangenziale va rimpicciolita per permettere di inserire uno spazio di sicurezza per i ciclisti che la attraversano, oltre a caratterizzare con pavimentazioni differenti i passaggi ciclopedonali presenti sulle strade confluenti in rotonda.

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

lungo il tratto di via Castellana compreso tra via Parolari e via Paccagnella si propone di realizzare un tratto di pista ciclopedonale sul lato sud della strada aumentando lo spazio a disposizione, dove possibile, attraverso un restringimento, segnalato, della carreggiata fino ad una sezione minima di 3 metri per corsia.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.300.000 euro.

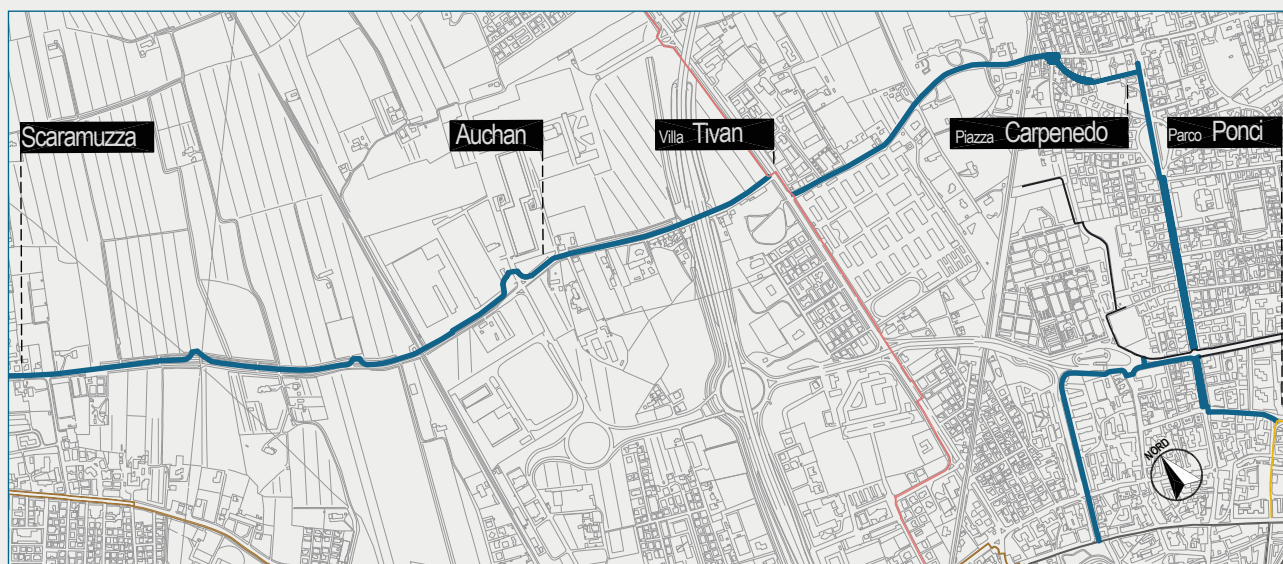
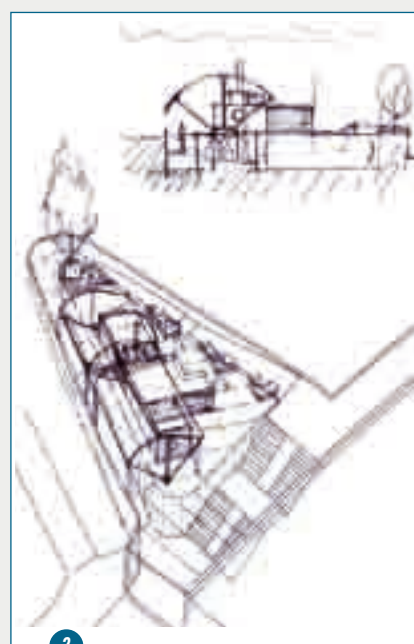
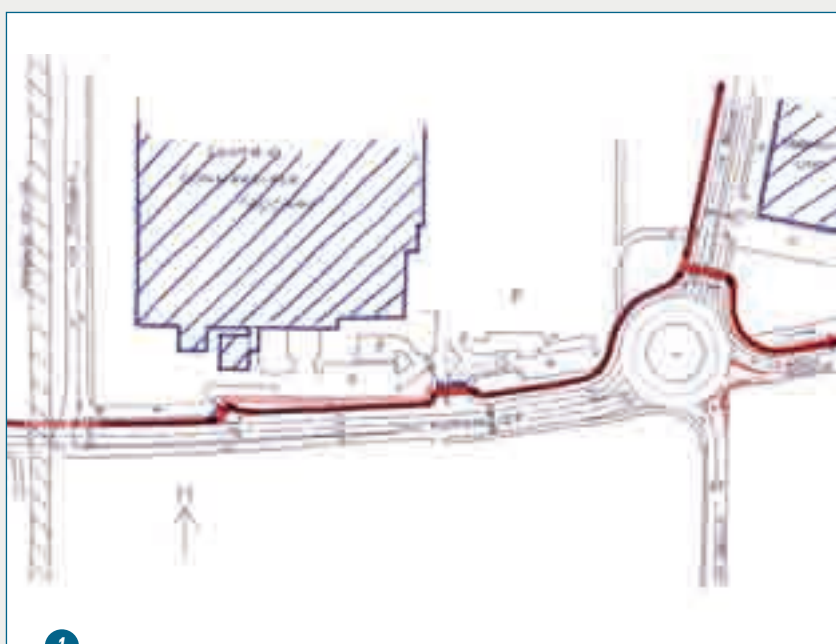


n. 8 → ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI

LUNGHEZZA	6.055 metri
TRATTE ESISTENTI	2.320 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	100 metri
TRATTE DA REALIZZARE	3.635 metri

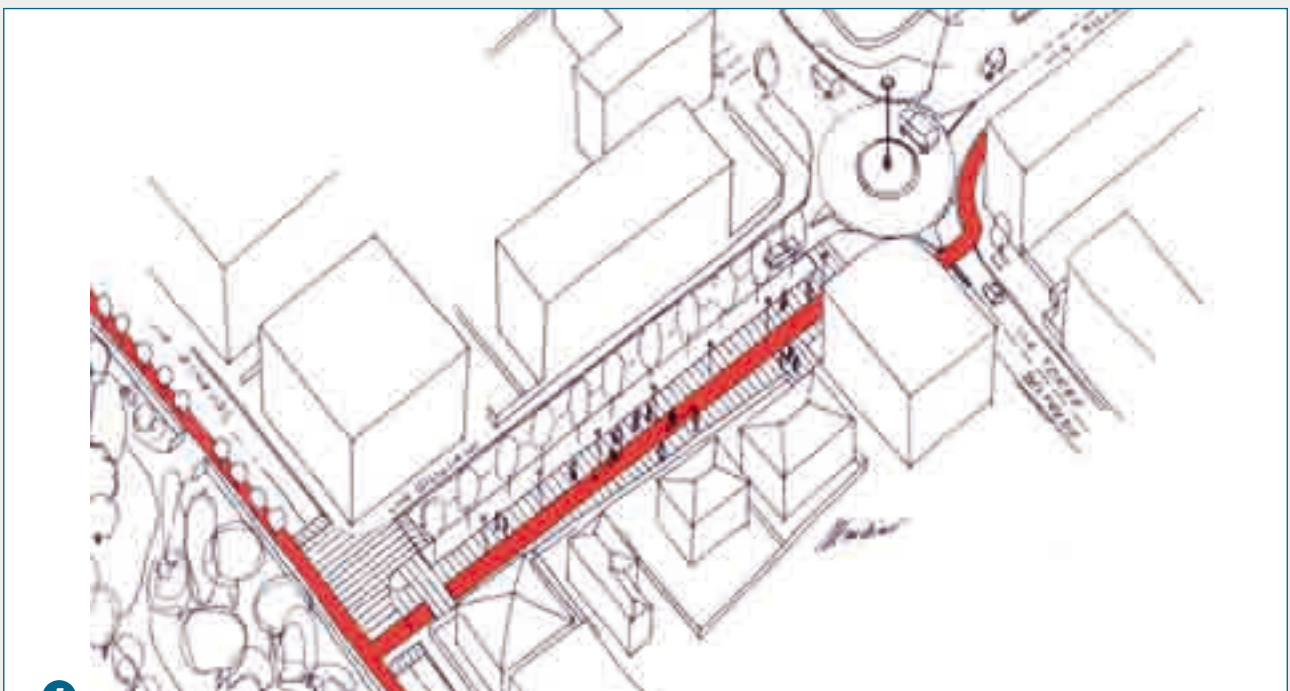
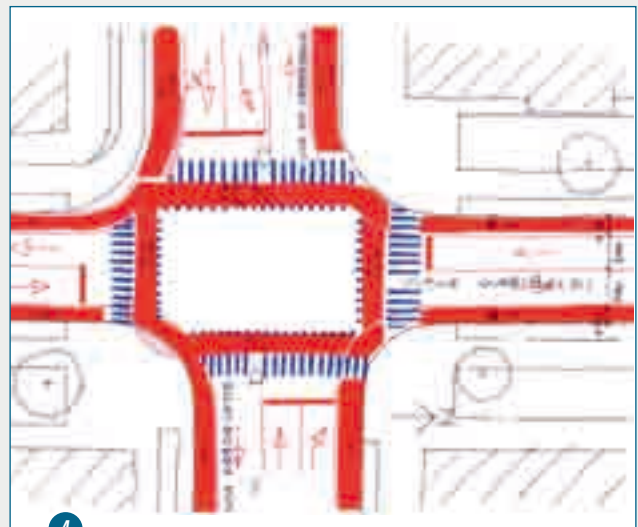
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario corre lungo una delle più recenti strade realizzate in Comune di Venezia, via Paccagnella. Lambisce tutto il centro di Zelarino raccogliendo l'utenza che arriva dai nuclei residenziali (in espansione) che insistono su via Parolari e via Scaramazza, e soprattutto risponde alla domanda di mobilità di chi intende dirigersi nella zona dei centri



commerciali o in quella del nuovo Ospedale. Utilizzando via Borgo Pezzana arriva a collegarsi con l'itinerario n. 9, quello che corre lungo il Terraglio, e lo attraversa per entrare nel quartiere di Carpenedo attraverso via Trezzo. La realizzazione del sottopasso ciclopedonale lungo la linea ferroviaria VE-TS garantirà la continuità dell'itinerario fino all'asse storico di viale

Garibaldi. Quando il percorso arriva nelle zone più centrali della città si propone il collegamento con l'anello centrale attraverso due diramazioni: una lungo via Spalti, l'altra verso via Filiasi e via Padre Giuliani. Si perde la rettilineità del tragitto per indirizzare l'attraversamento ciclabile del centro pedonale esternamente a via Palazzo e piazza Ferretto.





Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a.** continuità della pista tra il sottopasso ferroviario di via Paccagnella e la rotonda Auchan: la pista viene fatta proseguire sullo spazio oggi occupato dal marciapiede che viene arretrato all'interno dell'area parcheggio (fig. 1).
- b.** sottopasso ciclopedonale di via Trezzo: la chiusura del passaggio a livello prevista con l'avvio del SFMR deve permettere al continuità dei percorsi pedonali e ciclabili lungo via Trezzo, attraverso un sottopasso non veicolare che per mancanza di spazi dovrà usare anche parte dello scoperto dell'attuale edificio di fermata (fig. 2 e 3);



6

via Paccagnella



9

via Borgo Pezzana



7

via Paccagnella



10

via Trezzo



8

via Paccagnella



11

via del Parco

- c. collegamento tra via Trezzo e viale Garibaldi: viene proposto attraverso un percorso ciclabile di sola segnaletica su via del Parco che prosegue poi nell'area del giardino di villa Franchin come previsto già dal PPTU di quartiere (fig. 11 e 12);
- d. inserimento pista ciclabile in viale Garibaldi all'altezza dell'incrocio con via Fradeletto (fig. 4): la segnaletica colorata guida e protegge i ciclisti su tutti gli attraversamenti;
- e. continuazione della pista ciclabile in viale Garibaldi: in attesa di definire la

scelta progettuale della risistemazione del tratto compreso dai giardini della Rotonda al Municipio, si propone di offrire continuità a questo itinerario attraverso due monodirezionali larghe 1,30 metri realizzate con sola segnaletica colorata ed elementi catarifrangenti per aumentare la visibilità di notte (fig. 14);

- f. pista ciclabile bidirezionale in via Padre Giuliani: metà del sedime stradale viene pedonalizzato con accesso consentito solo ai frontisti; il percorso ciclabile viene così reso più confortevole e sicuro (fig. 5).



12

Villa Franchin



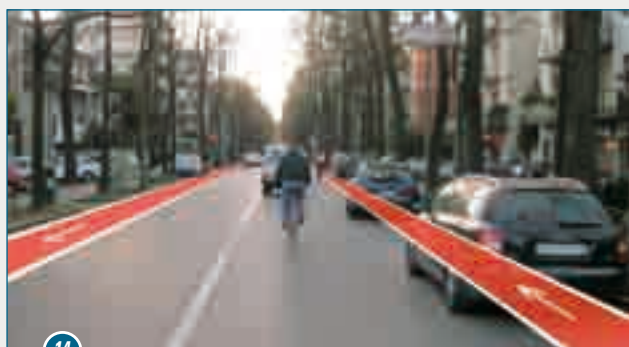
15

via Spalti



13

viale Garibaldi



14

viale Garibaldi

Vie interessate

via Paccagnella, sottopasso ferroviario Auchan, via Borgo Pezzana, attraversamento di via Terraglio, via Trezzo, via Del Parco, attraversamento del giardino di villa Franchin, viale Garibaldi, rotonda Garibaldi, incrocio Garibaldi-Fradeletto e prima diramazione su via Da Verrazzano, via Filiasi, via padre Giuliani, via S. Pio X, mentre la seconda diramazione dalla rettilineità del viale Garibaldi avviene su via Spalti.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

tutte le nuove rotonde previste su via Paccagnella inerenti gli innesti della viabilità del nuovo Ospedale e la viabilità di nuovi sviluppi residenziali (previsti su via Parolari e via Scaramazza) vanno dotate di attraversamenti ciclabili che non compromettano la continuità dell'itinerario (come realizzato sulle due rotonde compatte esistenti in via Paccagnella)

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili presenti sulla pista di via Paccagnella vanno dotati di segnaletica dedicata;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 970.000 euro

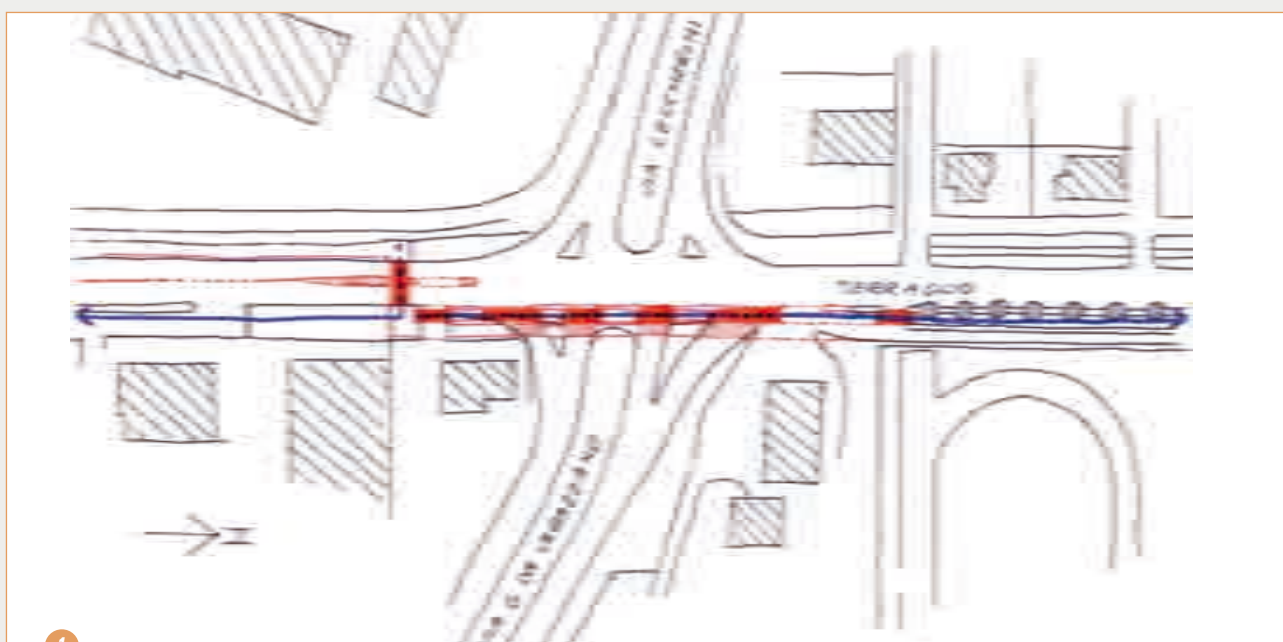


n. 9 → MAROCCO - CIPRESSINA

LUNGHEZZA	4.466 metri
TRATTE ESISTENTI	1.300 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	2.900 metri
TRATTE DA REALIZZARE	266 metri

Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario corre lungo l'asse viario storico più rappresentativo della terraferma veneziana: il Terraglio; il percorso ciclabile mantiene un livello alto di fruibilità e di godibilità perché rimane sempre vicino alla sede stradale e quindi alle residenze e ai servizi commerciali e sociali che si

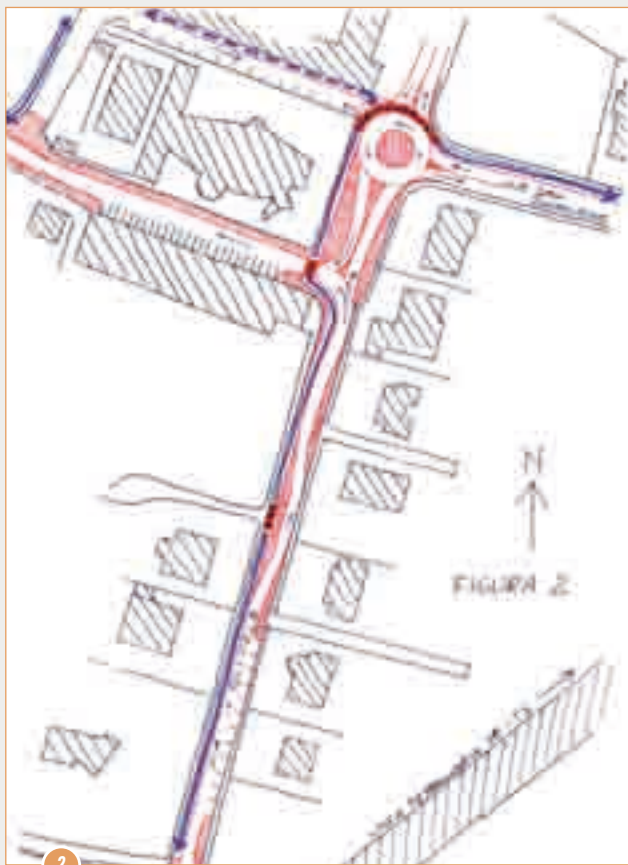


sono sviluppati lungo il Terraglio, ma allo stesso tempo è un percorso sicuro e di pregio perché quasi sempre separato dalle auto attraverso elementi ambientali riqualificati, quali fossati o alberi ad alto fusto.

L'itinerario collega con continuità la località di Marocco al centro

della Cipressina e quindi al centro di Mestre, attraverso un tratto dell'itinerario n. 7.

È attraversato anche dall'itinerario n. 8 garantendo così anche un collegamento sicuro e continuo in direzione trasversale Est-Ovest, dalla zona dei Centri Commerciali a Carpenedo.



via Terraglio



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

a. Attraversamento dell'incrocio con via Da Verrazzano: risagomatura delle aiuole spartitraffico per ospitare sia la sezione utile alla pista ciclabile bidirezionale sia quella utile all'attraversamento pedonale; colorazione e segnalazione di tutti gli attraversamenti (fig. 1).



4

via Terraglio



6

via Terraglio



5

via Terraglio - incrocio via Borgo Pezzana



7

via Terraglio - incrocio via Da Verrazzano

b. collegamento della pista in via di realizzazione su via San Damiano con quella in via di realizzazione sulla via Castellana all'altezza del sottopasso ferroviario: realizzazione di una rotatoria compatta in p.le Giustiniani con pista bidirezionale che gira intorno e restringimento della sezione

carrabile del senso unico di via Olivolo per ospitare il proseguimento della pista bidirezionale (fig. 2).



8

via S. Damiano



9

via Olivolo

Vie interessate

via Terraglio, sottopasso della ferrovia dei Bivi in località Favorita, via Terraglio, via San Damiano, piazzale Giustiniani, via Olivolo.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili presenti lungo via Terraglio (passi carrai e stradine laterali) vanno dotati di segnaletica colorata; è auspicabile che alcuni nodi di attraversamento vengano riordinati a favore della sicurezza oltre che per scoraggiare le alte velocità di transito /ad esempio gli incroci con via Trezzo o via Da Verrazzano). È importante non introdurre in questi incroci, come in quello in prossimità dell'ingresso dell'azienda Coin, allungamenti troppo rilevanti dei percorsi ciclabili.

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

Attenzione particolare merita la progettazione del passaggio ciclabile nell'area del sottopasso della SR14 e delle sue rampe di raccordo.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 50.000 euro



n. 10 → FORTE CARPENEDO - P.LE CIALDINI

LUNGHEZZA	3.730 metri
TRATTE ESISTENTI	1.170 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	950 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.610 metri

Descrizione dell'itinerario

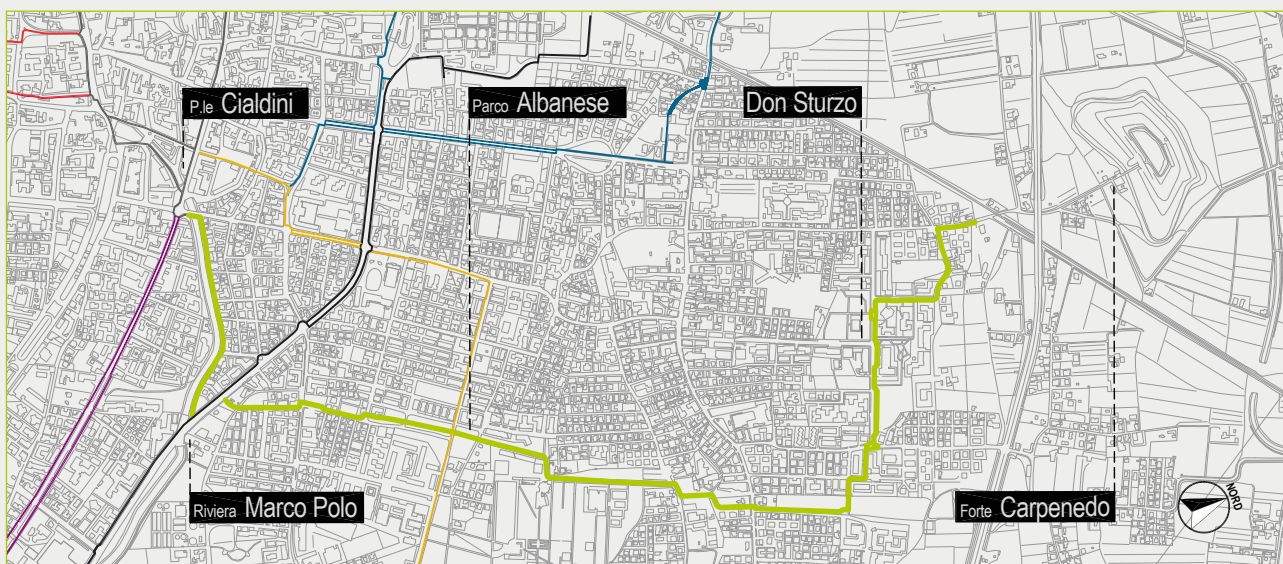
L'itinerario costituisce la seconda dorsale di attraversamento Nord-Sud del quartiere densamente urbanizzato di Carpenedo raccogliendo molta utenza anche da quello di Bissuola. Risponde alla domanda di mobilità sicura di tutti quei ciclisti che intendono raggiungere il centro di Mestre senza dover rischiare il passaggio su



1



2



strade strette come via Vallon, via Pasqualigo, via San Donà o, peggio ancora, via Colombo. Attraversa il parco Albanese, aumentandone così il livello di accessibilità, e da vita, finalmente, al famoso "canale verde" sul quale, da tanti anni, il quartiere sperava: dal parco Albanese l'itinerario garantisce la continuità di uno spazio lungo e

stretto ma esclusivamente ciclopedonale, per questo detto canale verde, attraversando via Tevere, via Bissuola e infine viale Vespucci, per poi imboccare la riviera Marco Polo appena liberata dalle auto. Il collegamento con l'anello ciclabile centrale può essere garantito solo da una nuova passerella parallela al ponte veicolare di via Colombo.



3

via De Nicola



4

viale don Sturzo



5

via Monte Madonna



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. pista ciclabile all'interno del sottopasso veicolare previsto su via Vallon per la chiusura del passaggio a livello ferroviario: si propone di valutare la necessità di semplificare la tortuosità del percorso ciclabile progettato dalla Regione (fig. 1).
- b. attraversamento ciclabile di via S. Donà: la pista bidirezionale inserita sul lato Ovest dell'allargamento previsto in via Monte Pelmo attraversa via San Donà con un semaforo a chiamata, utilizzando spazi del giardino delle case esistenti



6

collegamento via San Donà - via Rielta



9

via Dandolo



8

Parco Albanese



10

via Lamarmora

su entrambi i lati di via San Donà, così come previsto già nel P.R.G. (fig. 2)

c. completamento del canale verde da via Tevere a via Bissuola: il percorso ciclabile è proposto all'interno delle aree soggette a PdL con intervento diretto PU14.1 e PU14.2, attualmente incolte; passa poi attraverso un'area in cui il P.R.G. prevede un'area verde all'incrocio tra via Dandolo e via Volturno, e arriva su via Bissuola utilizzando la sede stradale di via Dandolo (con un tratto di 20 metri messo a senso unico) e una fascia di

2 metri del parcheggio esistente.

d. collegamento ciclabile da via Bissuola a viale Vespucci: viene realizzato attraverso l'inserimento di un senso unico sul primo tratto di via Lamarmora (che sarà coordinato con un senso unico contrario su via Diaz) mentre nel secondo tratto sostituisce 4-5 posti auto in linea; il collegamento tra via Lamarmora e viale Vespucci segue la nuova viabilità prevista nel P.R.G. Vigente;



riviera Marco Polo

Vie interessate

via Vallon, futuro sottopasso veicolare della linea ferroviaria VE-TS, via De Nicola, via Don Sturzo, via Pasqualigo, via Monte Madonna, via Monte Pelmo, attraversamento di via S.Donà, collegamento con il percorso esistente a lato dell'istituto Mozzoni, attraversamento di via Rielta, percorso nel parco Bissuola, attraversamento di via Tevere, via Dandolo, attraversamento di via Bissuola, via Lamarmora, via Fradeletto, riviera Marco Polo, attraversamento dell'Osellino, p.le Cialdini.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

sulla pista di viale don Sturzo gli attraversamenti ciclabili sulle strade laterali vanno dotati di segnaletica colorata; il sottopasso ciclabile della linea ferroviaria su via Vallon va reso meno tortuoso di quello ipotizzato nel progetto;

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

il passaggio ciclopedonale tra via S.Donà e via Rielta va riqualificato, arredato e illuminato; il percorso pedonale interno al parco Albanese che diventa parte di questo itinerario principale va evidenziato con segnaletica dedicata;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 475.000 euro



n. 11 → FAVARO ALTINIA - VALLENARI

LUNGHEZZA	2.450 metri
TRATTE ESISTENTI	0 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	1.170 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.280 metri

Descrizione dell'itinerario

L'itinerario rappresenta l'alternativa al naturale percorso ciclabile di cui ci sarebbe necessità lungo via Altinia.

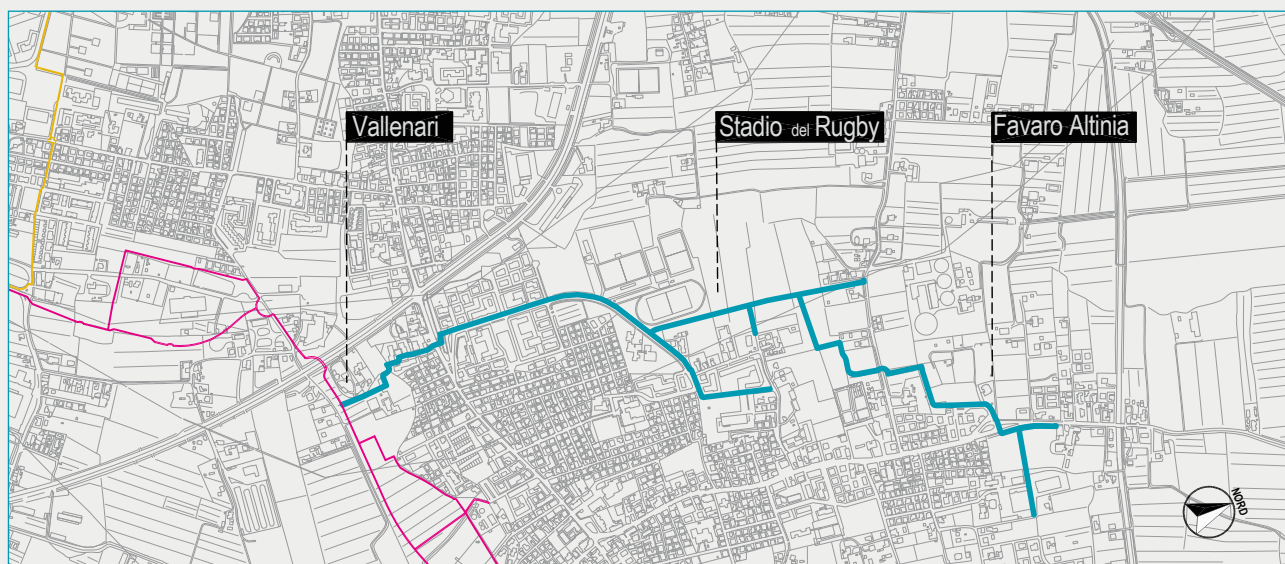
È in posizione più defilata rispetto alle residenze, ai negozi e alle scuole, e per questo non serve gli spostamenti locali ma garantirà sicurezza e confort a chi deve spostarsi in verso le zone più a Sud del quartiere e verso Mestre centro. Si sviluppa prevalentemente



1



2



all'interno di aree con Strumento Urbanistico Attuativo (PdL di iniziativa privata) per cui quasi tutti i costi saranno assorbiti dalla previsione di opere di urbanizzazione.

Partendo dal capolinea Actv posto in via Altinia la pista ciclabile entra all'interno della ZTO C2 4 incrocia via Ca' Solaro e penetra nella vasta area a verde che lambisce il vecchio cimitero e l'inviluppo

del suo ampliamento, quindi prosegue all'interno della ZTO C2 59 e fiancheggiando l'area dei campi sportivi sbuca in via Monte Cervino dove prosegue sul lato Ovest fino ad arrivare su via San Donà, e quindi attraversando le residenze che si trovano a sud di via S.Donà (lungo via S.Felice) si innesta con l'itinerario n. 12 che prosegue sino alla Zona Universitaria di via Torino.



3

xxxxxxxx



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. inserimento all'interno dei PdL di iniziativa privata: il percorso ciclabile va reso il più possibile visibile e accessibile dalle residenze poste su entrambi i lati di via Altinia con piccoli collegamenti in sicurezza;
- b. attraversamento di via Ca' Solaro: è proposto attraverso l'inserimento di una rotatoria compatta che rallenta i veicoli sul rettilineo e mette in



4

giardino residenziale - fine via Monte Cervino



6

via S. Felice



5

via Monte Cervino - ingresso scuola



6

via Monte Cervino

Vie interessate

via Altinia, attraversamento di via Ca' Solaro, via Indri, via Monte Cervino, via San Donà, via S. Felice, innesto sulla via Vallenari.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 360.000 euro

sicurezza anche le manovre di svolta di chi entra e esce dalle nuove aree residenziali (fig. 1);

c. bidirezionale lungo via Monte Cervino: viene inserita sul lato Ovest del sedime stradale eliminando la sosta su quel lato della strada;

d. attraversamento da via San Donà in via S. Felice: il percorso penetra

nell'area verde esistente di fronte a via S. Felice, attraversa via San Donà con un cambio di pavimentazione del sedime stradale e, compatibilmente con gli spazi di fermata del tram, gira in via S. Felice dove, sostituendo 4-5 posti auto penetra tra le residenze (fig. 1);

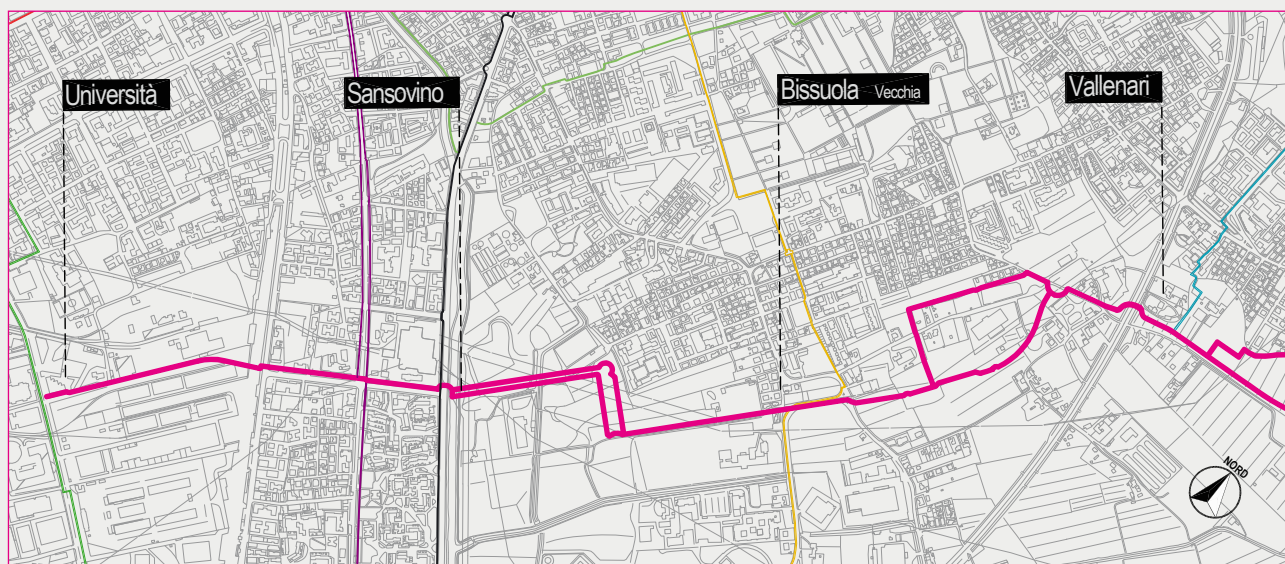
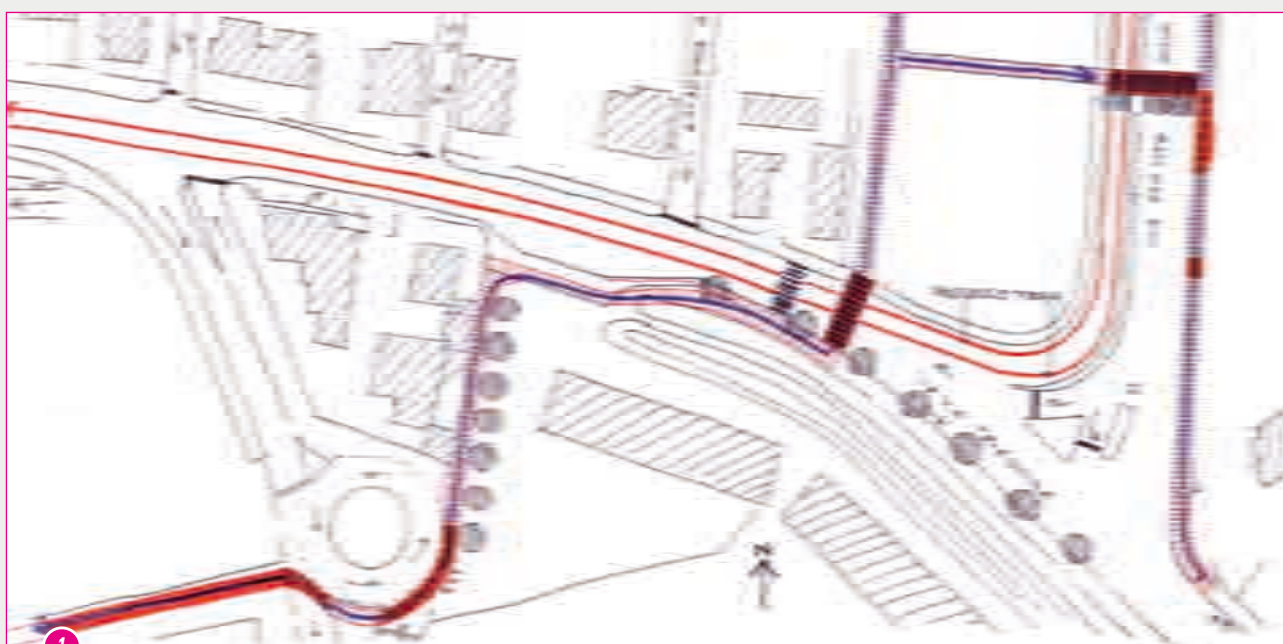


n. 12 → FAVARO S. LEOPOLDO - UNIVERSITÀ

LUNGHEZZA	5.783 metri
TRATTE ESISTENTI	455 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	3.748 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.580 metri

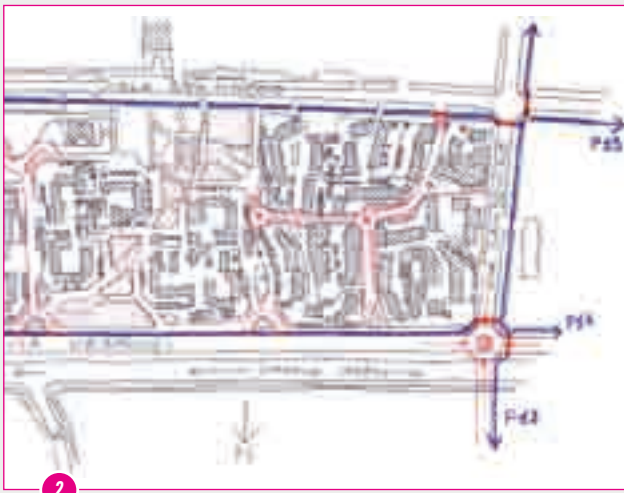
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario diventa l'unico canale disponibile per collegare con continuità e sicurezza il quartiere di Favaro con Carpenedo e col centro città. Le altre strade presentano restringimenti locali tali da non garantire la continuità di un itinerario così lungo. Dal capolinea del tram di via Monte Celo si può arrivare fino all'area

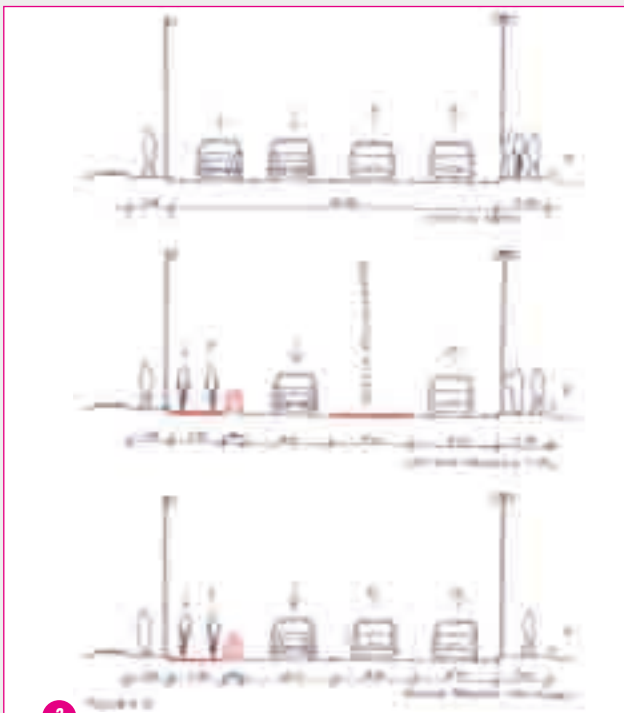


Universitaria di via Torino; in corrispondenza delle ZTO C1 PU59, C25, C2 12 e C2 RS11 vi è l'innesto con l'itinerario n. 11 proveniente da via Altinia e via Monte Cervino; quindi il percorso ciclabile prosegue in via Vallenari, attraversa la SR 148 (con soluzione da individuare in sede di progetto del sottopasso) e trova prosecuzione all'interno delle due

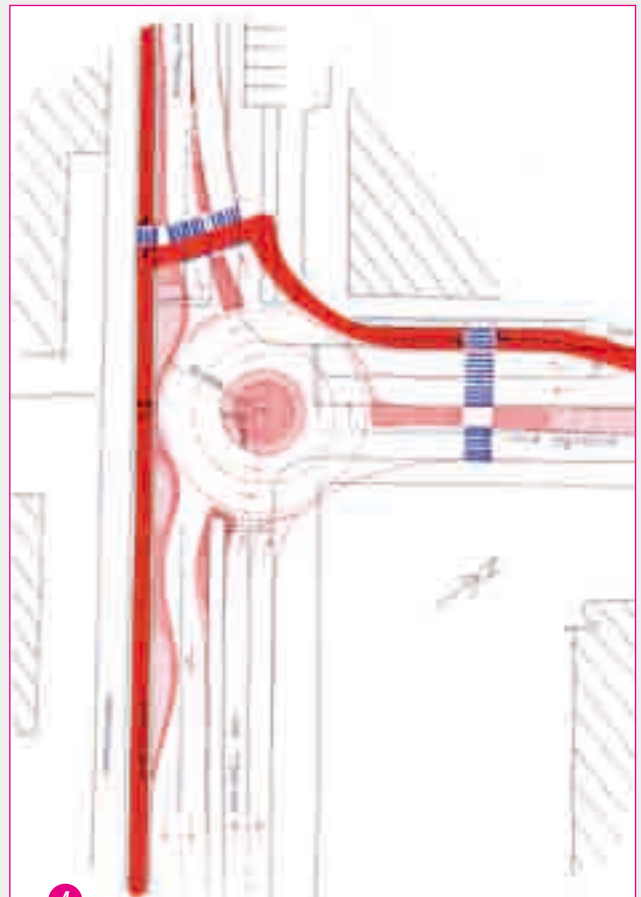
aree di espansione edilizia denominate C2 10 (Bissuola Nord) e C2 9 (Bissuola Sud) dove si collega all'itinerario n. 13 proveniente da via Pertini. Attraversato con un ponte ciclopedonale l'Osellino si arriva alla ciclabile di via Sansovino che viene prolungata su viale Ancona per confluire nell'itinerario n. 16 lungo via Torino.



2



3



4



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a.** attraversamento ciclabile di via Triestina: il percorso viene inserito all'interno dell'area verde interclusa tra via Monte Rosa e l'abitato posto a Nord di via Triestina; l'attraversamento di via Triestina, opportunamente segnalato porterà il percorso ad inserirsi in area privata compresa tra la pizzeria e la fila dei box auto dei palazzoni, riqualificando l'area attualmente trascurata (fig. 1);
- b.** attraversamento di via Gobbi: l'unica possibilità di inserire un collegamento ciclabile nel tratto di via Gobbi interessato è quello di



5

via Triestina



8

percorso pedonale zona piscina



6

area residenziale lato via Triestina



9

incrocio via Gobbi - via Vallenari nuova



7

percorso pedonale piazza della Meridiana



10

attraversamento SR 14

inserire un senso unico o l'istituzione di un'area residenziale accessibile in auto a velocità inferiore ai 30 km/h dai soli frontisti;

c. attraversamento dell'Osellino: indipendentemente dalla realizzazione dello scavalco automobilistico sull'Osellino, va garantito un collegamento ciclopedonale che permetta anche di attraversare in sicurezza viale Vespucci per arrivare sulla pista di via Sansovino (fig. 2);

d. pista bidirezionale lungo viale Ancona: la continuità dell'itinerario

ciclabile è proposta con una sezione stradale simile a quella di via Torino con una corsia centrale che permette di mettere in sicurezza le svolte veicolari dalle strade e/o dai parcheggi laterali (fig. 3);

e. inserimento della pista bidirezionale nell'incrocio Ancona-Torino: il collegamento con la pista di via Torino (itinerario n°16) è simulato con la deviazione della pista sul marciapiede, dove la sezione del marciapiede diventa più ampia, e l'organizzazione stradale a rotatoria con diametro esterno pari a 28 metri (fig. 4)



via Sansovino



viale Ancona

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

la mancanza di segnaletica e le interruzioni interne alle aree verdi rendono poco fruibile e poco usato il tratto di percorso esistente dietro al centro commerciale di Favaro; il percorso lungo viale Ancona è un marciapiede che secondo quanto previsto dal codice della strada non presenta nessuna caratteristica ciclabile consona;

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

è auspicabile che il progetto delle piste ciclabili interne alle aree di espansione residenziale a Sud di Favaro e Bissuola, seguano percorsi rettilinei, facilmente visibili e soprattutto dotati di efficaci collegamenti con le zone residenziali esistenti in modo tale da essere fruibili al massimo;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 665.000 euro

Vie interessate

via Monte Rosa, via Triestina, percorso pedonale dietro il centro commerciale, via Gobbi, via Vallenari, nuova via Vallenari, attraversamento della SR14 su livelli sfalsati, via Bissuola nuova, scavalco dell'Osellino, via Sansovino, Viale Ancona.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

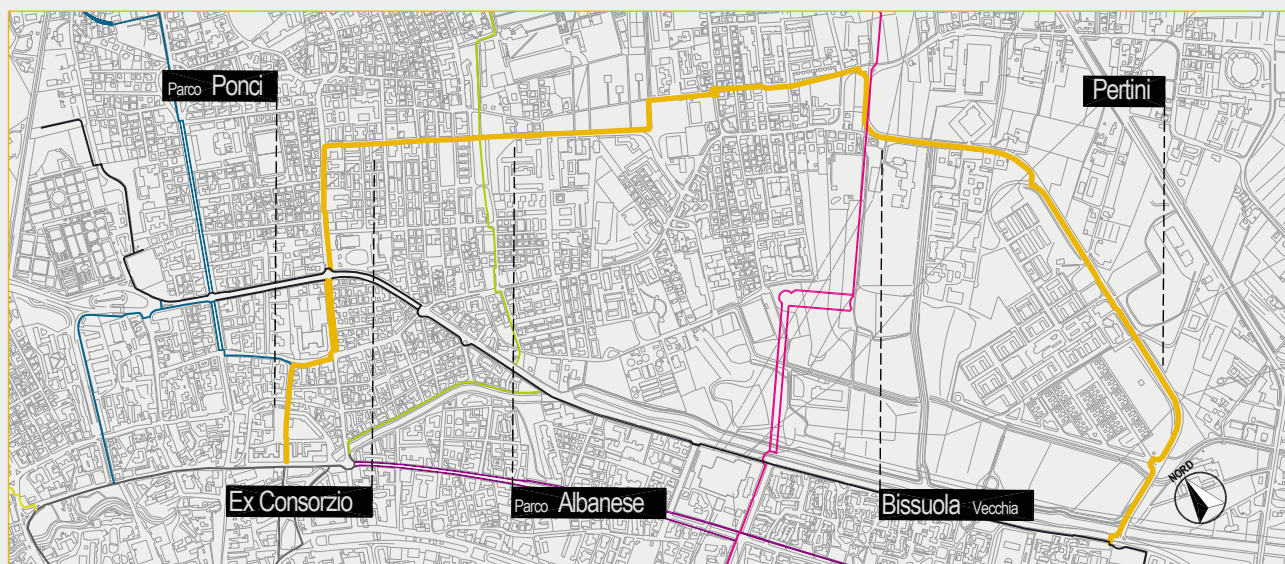
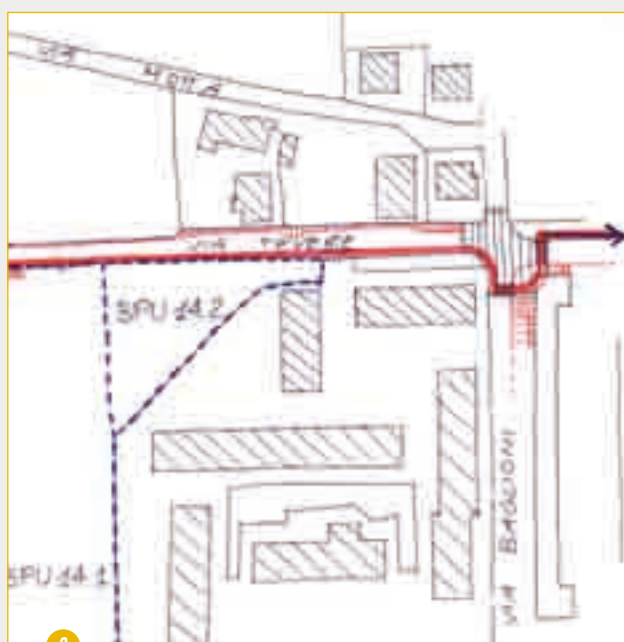
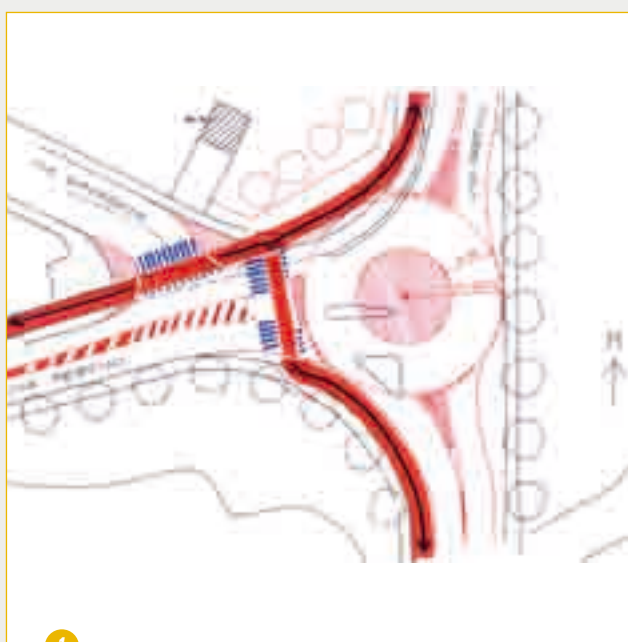


n. 13 → PERTINI - PARCO PONCI

LUNGHEZZA	4.007 metri
TRATTE ESISTENTI	1.387 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	0 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	395 metri
TRATTE DA REALIZZARE	2.225 metri

Descrizione dell'itinerario

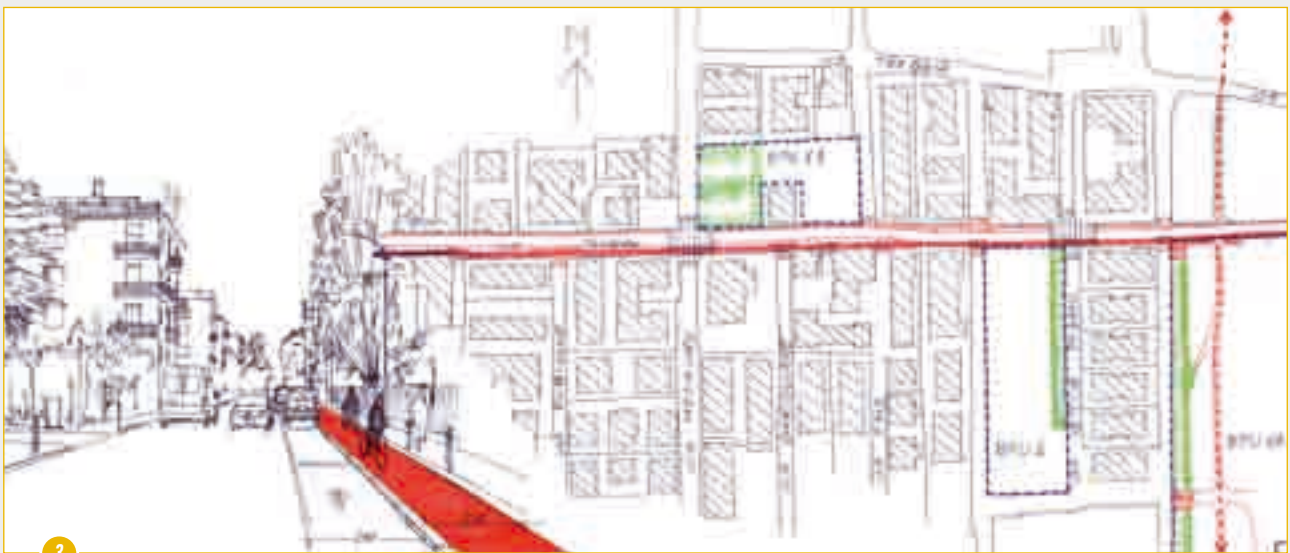
È l'itinerario dei parchi e degli istituti scolastici: collega il parco di San Giuliano al parco Albanese e al parco Ponci attraversando da Sud a Nord il quartiere di Bissuola e quello di Carpenedo. Lambisce il Liceo G. Bruno e l'istituto Zuccante, l'istituto Pacinotti, quello del Foscarei e il liceo Stefanini. Costituisce un



completamento efficace della rete ciclabile principale dei due quartieri.

Alza il livello di accessibilità del parco Albanese inserendo una dorsale che va da via Ca' Rossa fino a via Bissuola e poi al quartiere Pertini.

Incrocia l'itinerario n. 12 che arriva da Favaro e quello n. 10 che arriva da Carpenedo, e, attraverso un pezzo di percorso su via Ca' Rossa permette di entrare in centro a Mestre, lungo via Spalti, allargando il famoso passaggio strettissimo che separa via Spalti da Parco Ponci.





Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a.** attraversamento dell'incrocio Pertini-Gavagnin: se la rotonda del PPTU si presenta in forma compatta, con un diametro di 25 metri, la pista ciclabile devia solo leggermente per superare l'incrocio (fig. 1);
- b.** inserimento della pista ciclabile lungo via Tevere: può realizzarsi solo eliminando la sosta in strada lungo uno dei due lati; si propone il lato Sud con ricollocazione della sosta persa all'interno delle aree limitrofe oggi vuote ma interessate a sviluppo residenziale con intervento diretto (fig. 3); la sezione di fig. 4 ipotizza una soluzione



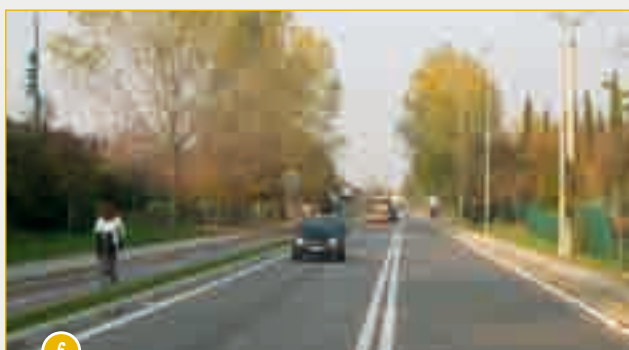
5

via Pertini - incrocio via Gavagnin



8

via Tevere



6

via Pertini



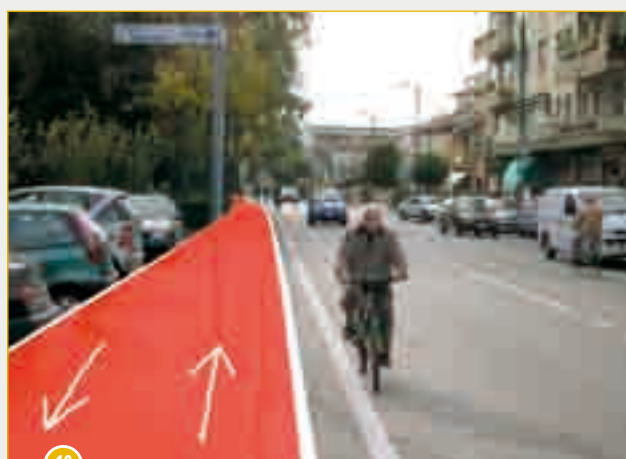
9

via Tevere



7

attraversamento nel giardino della casa colonica sulla curva di via Bissuola



10

via Ca' Rossa

più impattante perché recupera lo spazio della pista attraverso l'inserimento di un senso unico lungo via Tevere;

c. inserimento della pista ciclabile lungo via Ca' Rossa: si propone di utilizzare una parte dell'ampio marciapiede che la strada presenta solo in questo tratto inserendo la pista a fianco del sedime carrabile. Nel tratto di fronte alla polizia stradale sarà necessario un esproprio per indietreggiare la recinzione mentre, in prossimità dell'incrocio con via Fradeletto, l'ampia sezione stradale permette

di inserire la pista senza toccare i marciapiedi;

d. inserimento della pista ciclabile lungo via Spalti: l'ampia sezione stradale ed il senso unico esistente permettono di riqualificare questo spazio urbano inserendo oltre alla pista ciclabile anche elementi di arredo e/o alberati; attraverso una riorganizzazione dell'incrocio con via Caneve si possono riorganizzare gli stalli per la sosta senza perderne più di 5;



via Ca' Rossa - fronte Pacinotti



via Spalti

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

la pista ciclabile che attraversa la rotatoria prevista dal PPTU all'altezza dell'incrocio Pertini-Gavagnin può restare addossata alla rotatoria portandola fino all'incrocio con viale Vespucci ripetendo la stessa sezione carrabile adottata sul resto di via Pertini.

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

la pista ciclabile esistente su via Pertini è spoglia di arredo e alberi ombreggianti anche se lo spazio non manca; tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili esistenti lungo la pista vanno dotati di segnaletica colorata;

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 350.000 euro

Vie interessate

via Pertini, via Bissuola, attraversamento nel giardino della casa colonica sulla curva di via Bissuola, via Lissone, via Virgilio, ingresso nel parco Albanese e attraversamento fino a via Tevere, via Tevere, via Ca' Rossa, via Spalti, via Caneve, Parco Ponci, via Fapanni.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

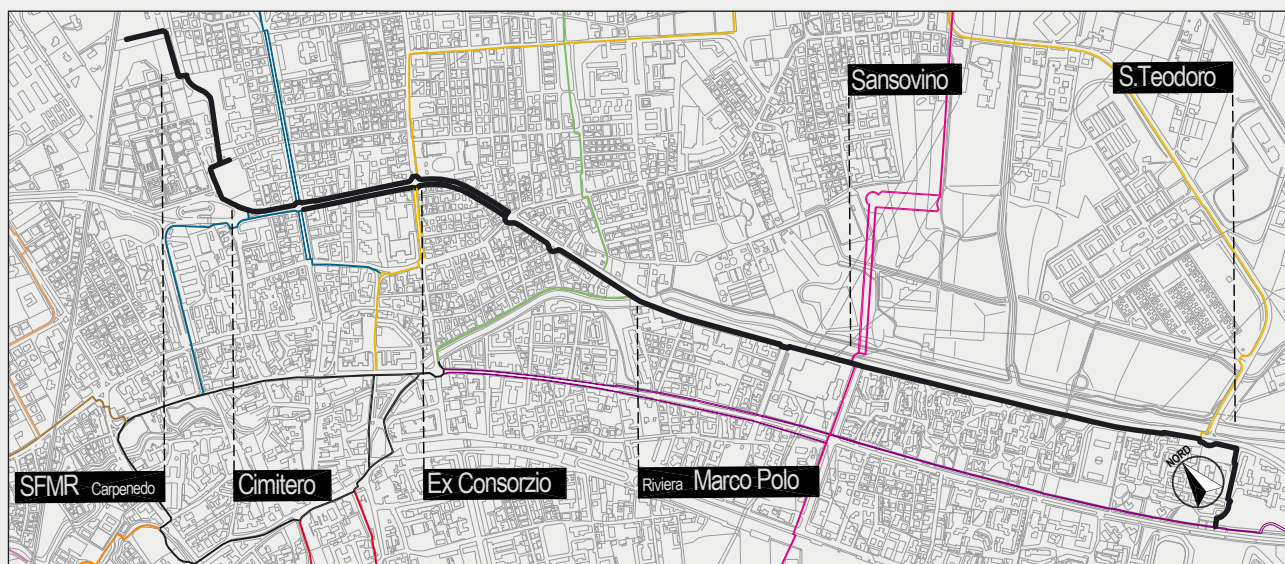
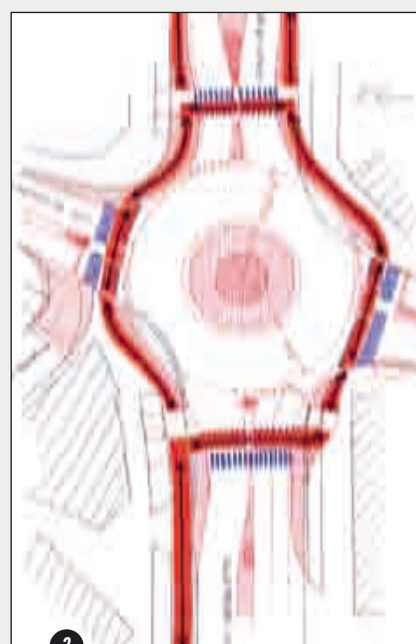


n. 14 → S. TEODORO - CIMITERO

LUNGHEZZA	3.506 metri
TRATTE ESISTENTI	747 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	293 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	679 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.787 metri

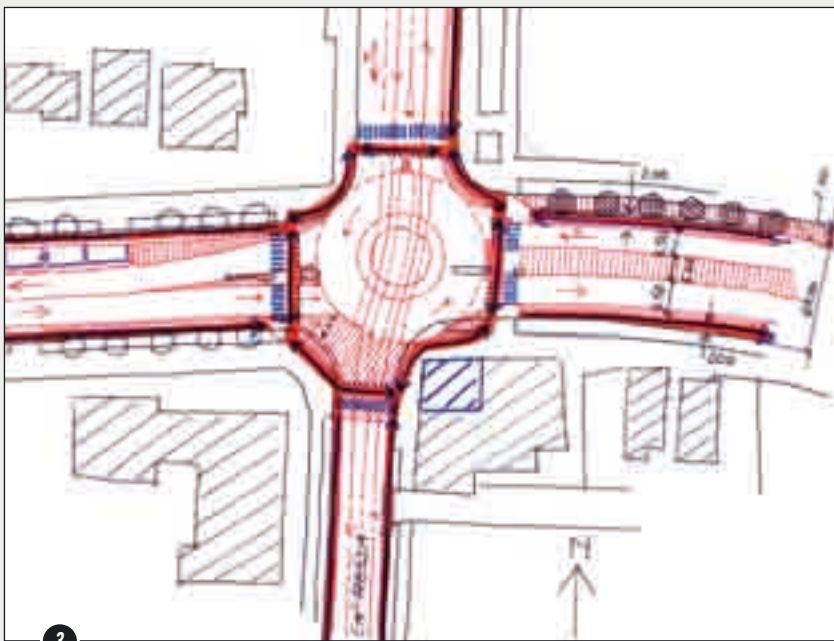
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario ha una doppia valenza: costituisce il raddoppio del percorso ciclabile di viale S.Marco (ormai saturo per il grande utilizzo che ne viene fatto da quando è nato il parco di San Giuliano) e diventa il completamento dei pezzi di pista esistenti su

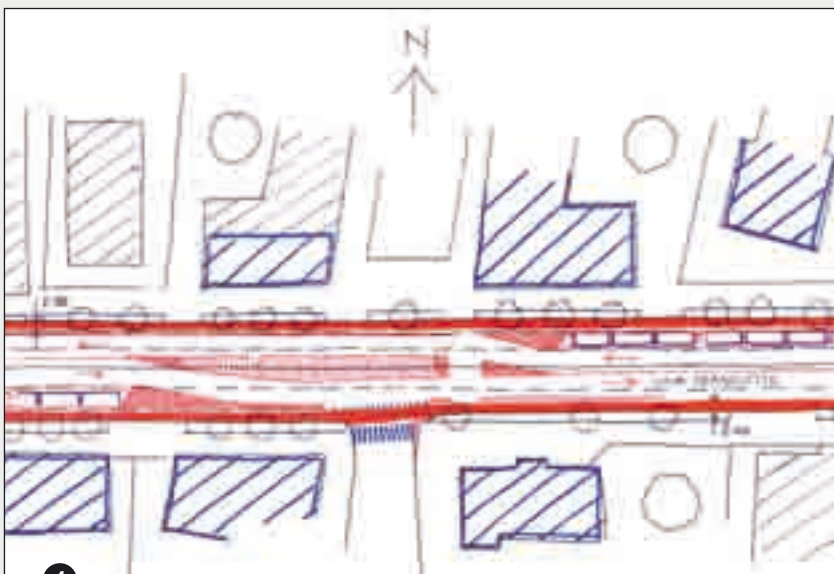


via Fradeletto portando i ciclisti in sicurezza fino a via S.Maria dei Battuti, all'ingresso del Cimitero e quindi alla futura fermata SFMR di Carpenedo. La sistemazione ciclabile dell'asse di via Fradeletto permette la riqualificazione sia dei marciapiedi (oggi di sezione

ridotta per ospitare la pista ciclabile) sia della sede stradale (oggi ristretta solo attraverso l'inserimento di new-jersey che degradano lo spazio urbano ricco di residenze e servizi commerciali che meritano una sistemazione degli spazi più consona ai brevi spostamenti).



3



4



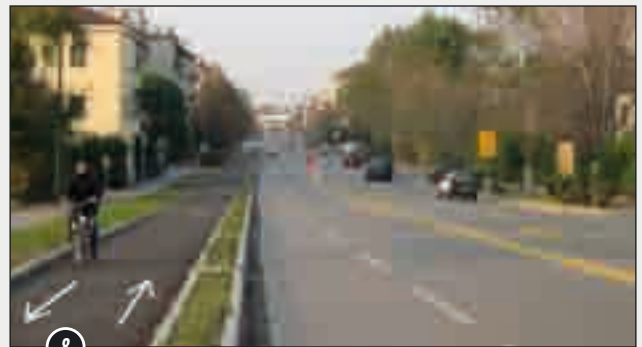
Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a.** collegamento ciclabile tra il controviale Vespucci e l'ingresso del parco di San Giuliano: avviene attraverso l'inserimento di una pista bidirezionale in parte all'interno di un'area verde, in parte sul sedime stradale al posto di 6-7 posti auto;
- b.** incrocio con l'itinerario n. 14: la rotonda prevista nel PPTU di Carpenedo permette il rallentamento della velocità dei veicoli necessario per un attraversamento ciclabile sicuro (fig. 1)
- c.** controviale Vespucci: la pista ciclabile viene inserita con sola segnaletica; la promiscuità tra auto, pedoni e ciclisti viene risolta attraverso l'interruzione



5

viabilità interna al quartiere San Giuseppe



8

viale Vespucci



6

controviale Vespucci



9

via Fradeletto



7

controviale Vespucci



10

via Fradeletto

di percorsi veicolari di attraversamento e il miglioramento di funzionalità e sicurezza degli innesti sul viale Vespucci; l'obiettivo è di realizzare le condizioni ideali per far diventare il controviale uno spazio in cui pedoni e dei ciclisti possono spostarsi in tranquillità, perché le auto corrono sulla strada vera, il viale Vespucci.

d. attraversamento dell'incrocio Vespucci-Bissuola: è simulata la fattibilità dell'inserimento del percorso ciclabile anche nel caso in cui i flussi di traffico garantiranno la possibilità di realizzare una rotatoria compatta (fig. 2);

e. attraversamento dell'incrocio Fradeletto-Ca' Rossa: è simulata la fattibilità dell'inserimento del percorso ciclabile anche nel caso in cui i flussi di traffico garantiranno la possibilità di realizzare una rotatoria compatta, con semaforo dedicato per il passaggio del tram (fig. 3);

f. continuità dell'itinerario su via Fradeletto: è simulata la fattibilità della soluzione di una corsia larga 2 metri per ogni lato della strada, con fascia polivalente centrale, arredo urbano, e riorganizzazione della sosta, diminuzione del traffico veicolare permettendo (fig. 4).



via Da Verrazzano



via S. M. dei Battuti

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

i tratti di pista monodirezionale esistenti in via Fradeletto nel tratto compreso tra via Ca' Rossa e viale Garibaldi sono lastricati e spesso usati dai pedoni, poco visibili e difficilmente permeabili da chi si trova sull'altro lato della strada.

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

lungo tutta via Fradeletto si propone di inserire una pista ciclabile per ogni lato della strada, di larghezza pari a 2 metri, e separata dal percorso pedonale dalla aiuola verde esistente.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 530.000 euro

Vie interessate

viabilità interna al quartiere S. Teodoro, controviale Vespucci, attraversamento di via Sansovino, controviale Vespucci, viale Vespucci, attraversamento di via Bissuola, via Fradeletto, attraversamento di viale Garibaldi, via Da Verrazzano, via S. Maria dei Battuti.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

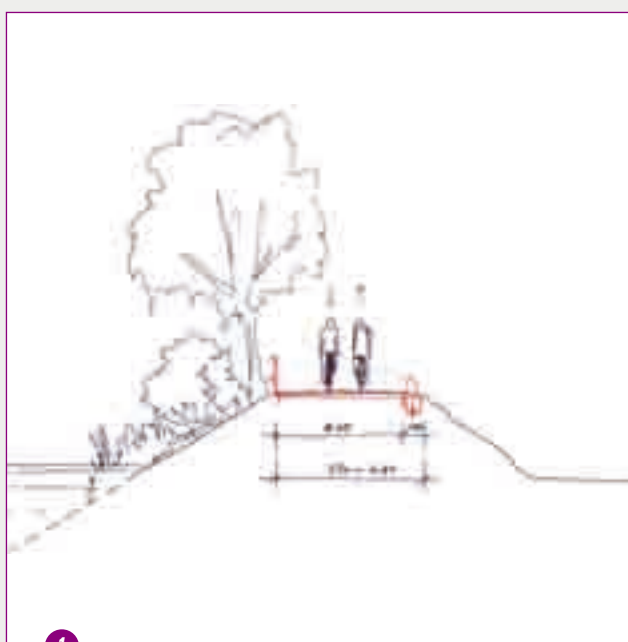


n. 15 → PASSO CAMPALTO - P.LE CANDIANI

LUNGHEZZA	5.076 metri
TRATTE ESISTENTI	2.365 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	454 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	0 metri
TRATTE DA REALIZZARE	2.257 metri

Descrizione dell'itinerario

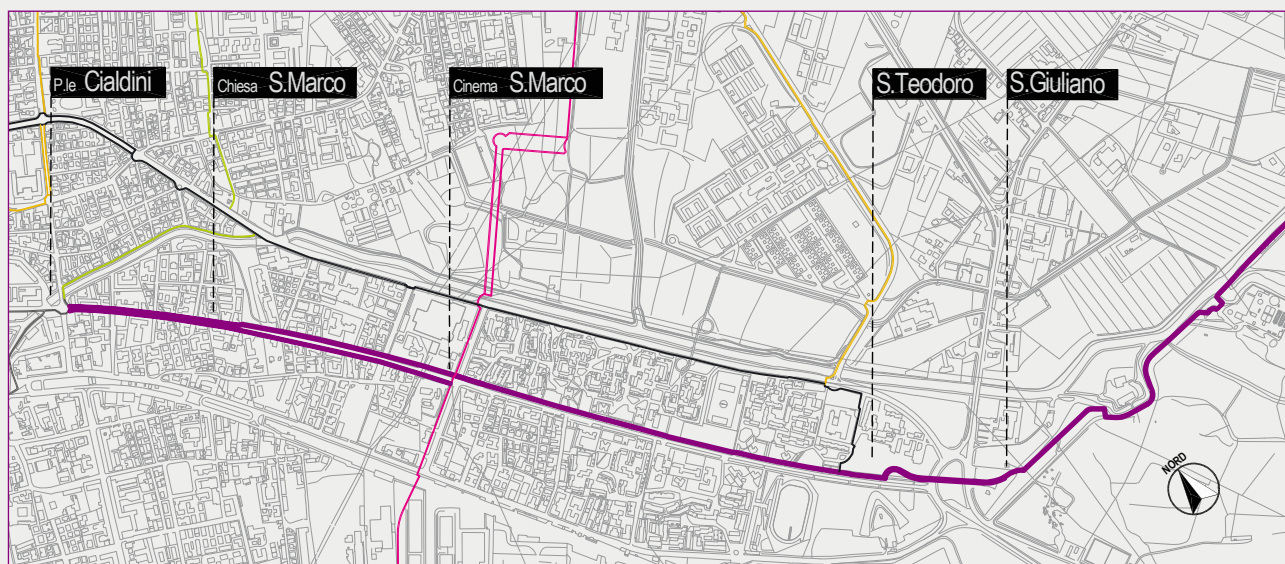
Il percorso permette di collegare l'abitato di Campalto al parco di S. Giuliano e al centro di Mestre, oppure, attraverso l'incrocio con l'itinerario n. 12, al polo Universitario di via Torino. Si sviluppa lungo l'argine sud del Canale Osellino e



1

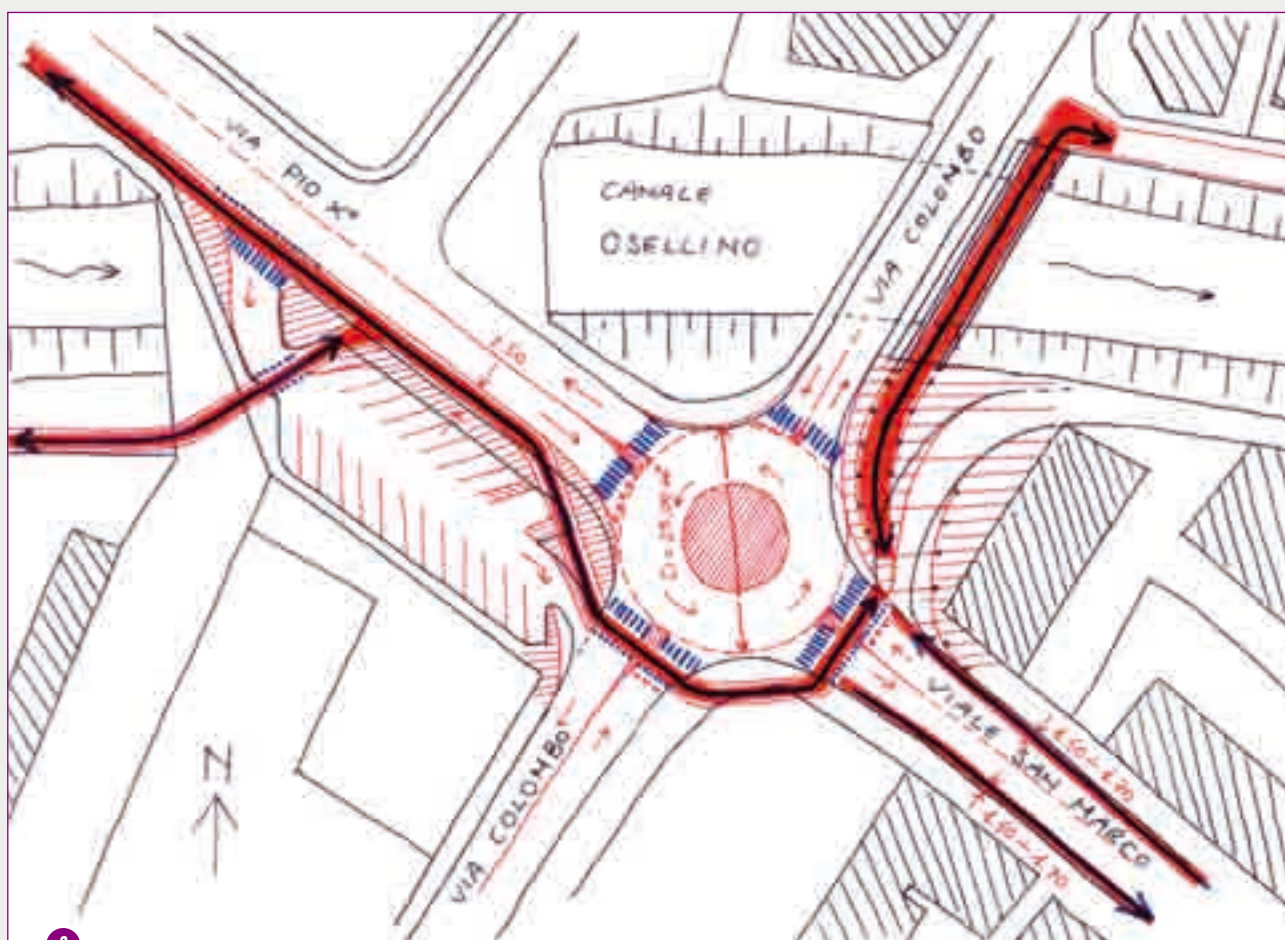


2



potrebbe avere un'interessante deviazione all'interno del Villaggio Laguna. Proseguendo lungo l'argine verso ovest attraversa il Parco di San Giuliano e quindi dopo il ponte ciclopeditone entra in viale San Marco. Il completamento

del percorso ciclabile lungo viale San Marco permette di raccogliere l'utenza di tutti gli spostamenti ciclabili locali del quartiere e quelli di chi dal centro intende raggiungere il nuovo parco San Giuliano.





Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. Creazione di un percorso sui tratti arginali dell'Osellino di almeno 4,00 mt di larghezza adeguatamente protetti ed illuminati (fig. 1).
- b. Realizzazione di due monodirezionali per gli ultimi 120 metri di Viale San Marco (fig. 2);



6

Campalto - argine dell'Osellino



9

viale San Marco



7

pista ciclabile interna al Parco San Giuliano



10

viale San Marco



8

ponte ciclopedonale del Parco San Giuliano

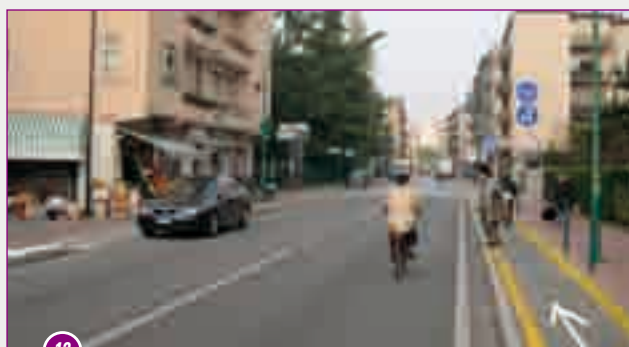


11

viale San Marco - incrocio via Sansovino

c. *Attraversamento di P.le Cialdini: si propone di garantire, con continuità di segnaletica colorata, il collegamento tra le due monodirezionali di viale San Marco e le bidirezionali provenienti dalla riviera Marco Polo e da via S. Pio X. In fig. 3 è simulato l'inserimento della pista ciclabile nell'incrocio*

di p.le Cialdini attraverso una rotonda compatta di 25 metri di diametro (il passaggio del tram sarebbe garantito da un semaforo dedicato che aiuterebbe anche gli attraversamenti ciclopedonali).



viale San Marco



viale San Marco - ingresso in p.le Cialdini

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili che portano le auto ad attraversare la pista esistente in viale San Marco vanno dotati di segnaletica colorata;

Le soluzioni proposte nei tratti da riqualificare

sistemazione dell'ultimo tratto di viale San Marco, per aumentare il livello di percorribilità delle due monodirezionali attraverso la ricalibrazione del sistema della sosta, la riorganizzazione delle isole ecologiche e delle intersezioni delle fermate Bus; si propone di dare rettilineità, migliore segnalazione (attraverso segnalazione colorata e occhi di gatto) ed eliminazione delle barriere costituite dalle cordonature in cemento alte e pericolose.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.160.000 euro

Vie interessate

innesto da via Passo Campalto, argine sud del Canale Osellino, ponticello Polveriere Manin, percorso nel parco S. Giuliano, ponte ciclopedonale sulla SR14, viale San Marco, innesto in p.le Cialdini.

Larghezza minima

tratti di bidirezionale 2,00 - 4,00 metri e tratti di mono da 1,50 metri



n. 16 → FORTE MARGHERA - PARCO PIRAGHETTO

LUNGHEZZA	3.670 metri
TRATTE ESISTENTI	598 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	418 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	1.164 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.490 metri

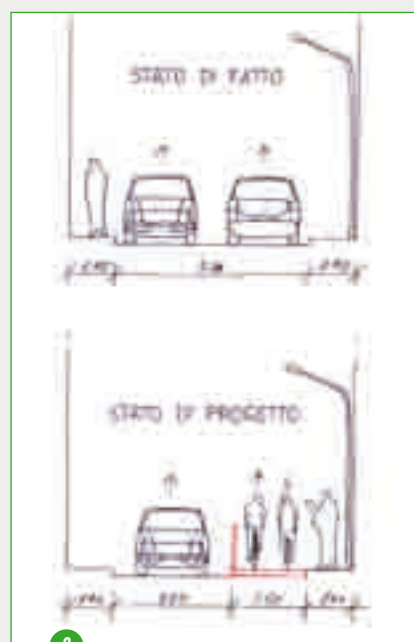
Descrizione dell'itinerario

Questo itinerario costituisce il completamento della maglia ciclabile principale di tutta la parte di Mestre compresa tra la stazione e il centro città. Attraversa, infatti, perpendicolarmente l'asse ciclabile di via Dante (itinerario n. 1) e garantisce un attraversamento completo da Est a Ovest.

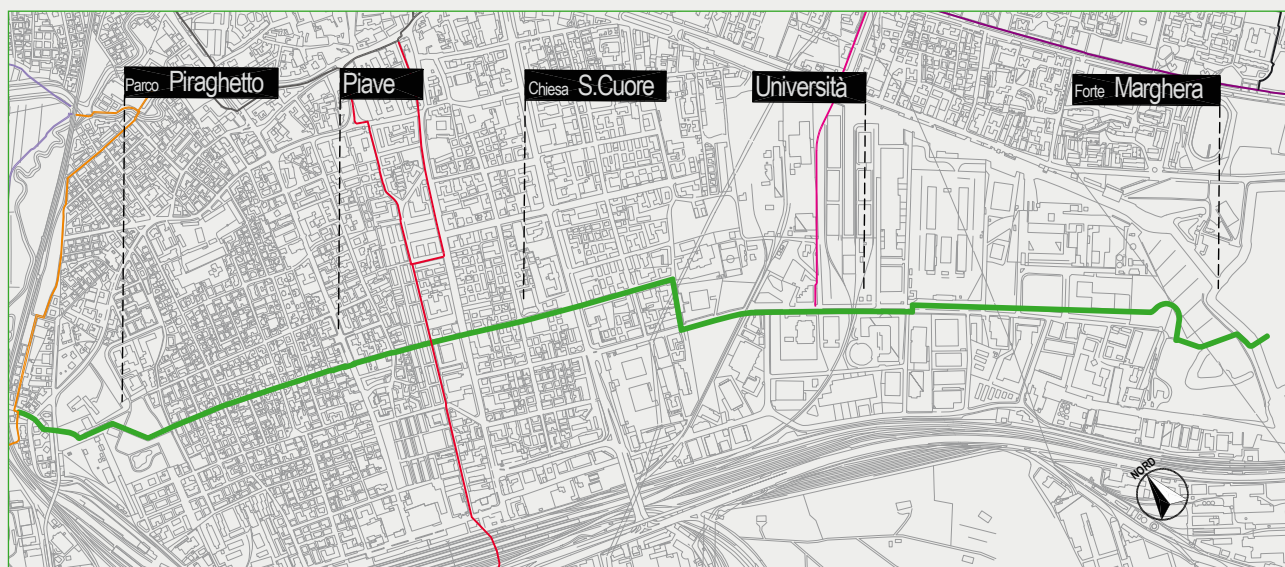
Particolarmente importante risulta la possibilità, offerta da



1

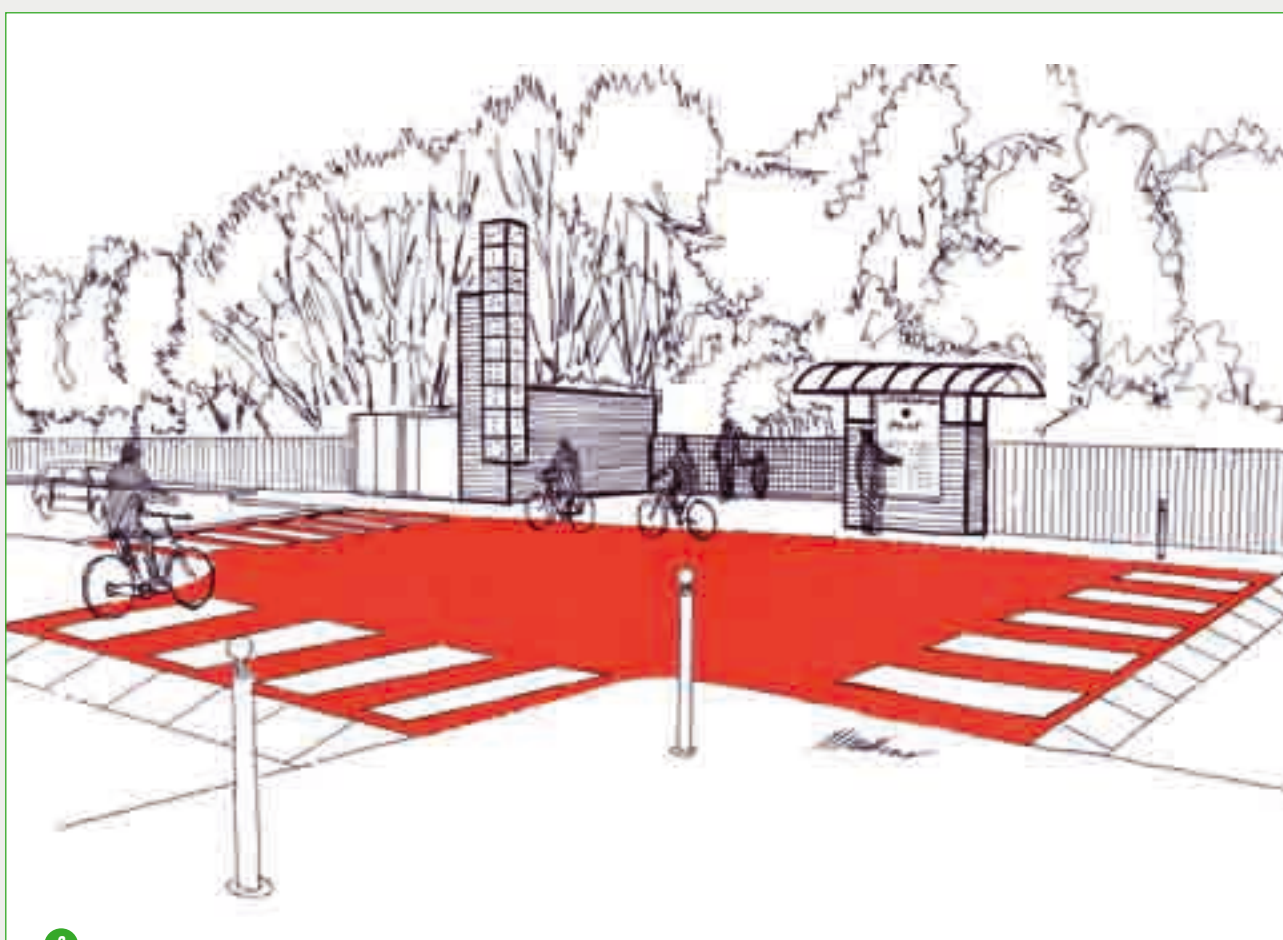


2



questo itinerario, di raggiungere in tutta sicurezza il futuro polo universitario, e, con apposita passerella, anche il forte Marghera. L'attraversamento di Corso del Popolo offre anche la possibilità di allacciare alla rete principale un percorso ciclabile secondario che arrivi, lungo Corso del Popolo appunto, fino a piazza Barche.

Altra peculiarità di questo itinerario è quella di permettere ai ciclisti che arrivano dalla Gazzera e da via Miranese di raggiungere il quartiere Piave senza dover passare per il cavalcavia della Giustizia, utilizzando il sottopasso della fermata SFMR della Gazzera per poi entrare nel parco Piraghetto passando sotto l'impalcato del cavalcavia automobilistico.



3



Soluzioni suggerite nei tratti di nuova proposta

- a. Bidirezionale lungo via Genova: la sezione stradale che supera i 10 metri può ospitare una pista ciclabile mantenendo il doppio senso di marcia; la separazione dalla sede veicolare viene garantita dall'inserimento di aiuola realizzata con gli stessi materiali di quella di via Torino.
- b. Bidirezionale lungo via Cavallotti: l'inserimento della pista ciclabile



6

via Torino - area nuovo polo universitario



9

via Bembo



7

via Torino



10

via Cavallotti



8

via Genova



11

via Cavallotti

obbliga l'inserimento di un senso unico lungo tutta la via (fig. 2); si propone di riqualificare l'ingresso al parco Piraghetto da via Cavallotti, attraverso un ampliamento degli spazi di ingresso (fig. 3).

c. Attraversamento di Corso del Popolo: Si propone di interrompere la rettilineità della pista per obbligare alla massima attenzione tutte le

biciclette che attraversano (fig. 1). Il cambio di pavimentazione della sede stradale nell'incrocio aumenterà l'attenzione degli autisti. Questo intervento andrà coordinato con la nuova organizzazione stradale di Corso del Popolo



collegamento dal Parco Piraghetto a via Trento



via Gazzera Alta

Vie interessate

percorso nel verde di collegamento tra forte Marghera a via Torino, via Torino, via Kolbe, via Genova, attraversamento di Corso del Popolo, via Bembo, via Cavallotti, ingresso e percorso interno al parco Piraghetto, passaggio sotto al cavalcaferrovia della Giustizia, attraversamento di via Trento, via Gazzera Alta.

Larghezza minima

tratti di bidirezionale 2,50 - 3,00 metri

Criticità urgenti riscontrate nei tratti esistenti

tutti gli attraversamenti delle corsie carrabili esistenti lungo la pista di via Torino vanno dotati di segnaletica colorata; nelle fermate degli autobus di via Torino lo spazio dedicato a chi scende dagli autobus va allargato leggermente (sullo spazio stradale) ed evidenziato meglio con pavimentazione lapidea diversa da quella della pista ciclabile

Eventuali migliorie da apportare nei tratti già finanziati

è auspicabile che il progetto della pista ciclabile su via Cavallotti non segua i saliscendi dei marciapiedi e sia separato dalle auto senza barriere continue. L'attraversamento di via Torino in prossimità dell'ingresso del polo Universitario va opportunamente segnalato e dotato di semaforo a chiamata.

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 635.000 euro



ANELLO CENTRALE

intorno alla zona a ciclabilità diffusa

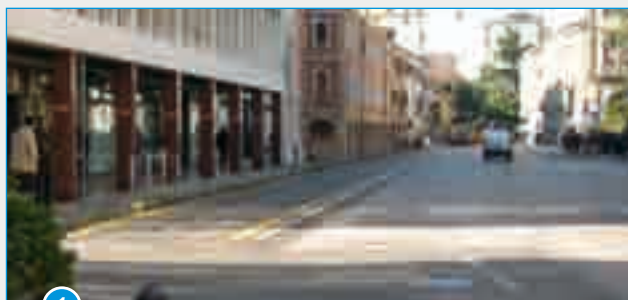
LUNGHEZZA	2.440 metri
TRATTE ESISTENTI	310 metri
TRATTE DA RIQUALIFICARE	310 metri
TRATTE GIÀ FINANZIATE	566 metri
TRATTE DA REALIZZARE	1.254 metri

Descrizione dell'itinerario

L'anello centrale che circonda la zona a ciclabilità diffusa raccoglie l'arrivo (oppure l'inizio) di tutti gli itinerari principali fin qui descritti. Permette di attraversare il centro città da qualsiasi direzione si arrivi e verso qualsiasi altra direzione si voglia andare, evitando di far passare i ciclisti nelle aree esclusivamente



XXXXXXXXXX



1

via Poerio



2

via Poerio

pedonali come Piazza Ferretto o via Palazzo. È un anello ciclabile, in parte già realizzato, che può diventare il fiore all'occhiello di tutta la rete ciclabile di Mestre, raccogliendo migliaia di passaggi al giorno. Per questo motivo si propone di realizzarlo con materiali di pregio, uniformi a quelli fin qui usati in centro (vedi pista di via Brenta

Vecchia e via Poerio), e di attrezzarlo con una strumentazione d'arredo in grado di contare il passaggio giornaliero, mensile e annuale delle bici. Lungo questo anello ciclabile e nelle sue immediate diramazioni si propone di posizionare circa 550 posti per il parcheggio delle biciclette.



3

via Poerio - incrocio via Rosa



6

riviera XX settembre



4

riviera XX settembre



7

attraversamento via Circonvallazione



5

riviera XX settembre



8

giardino di Villa Querini



9

giardino di Villa Querini



12

via Circonvallazione



10

pista di via Olimpia



11

via Circonvallazione



13

via Einaudi



14

via San Pio X



15

via S. Rocco



16

p.le Cialdini

Vie interessate

via Poerio, riviera XX settembre, giardino di villa Querini, via Circonvallazione, via Einaudi, via S. Pio x, via S. Rocco, p.le Cialdini, argine del Marzenego, via Lazzari, con variante su via Fapanni.

Larghezza minima

pista bidirezionale 2,00 - 2,50 metri

Il costo totale per la continuità completa dell'itinerario ammonta a 1.000.000 euro



17

argine del Marzenego



18

argine del Marzenego - via Lazzari



19

via Lazzari



20

via Poerio



21

via Poerio



La stima dei costi

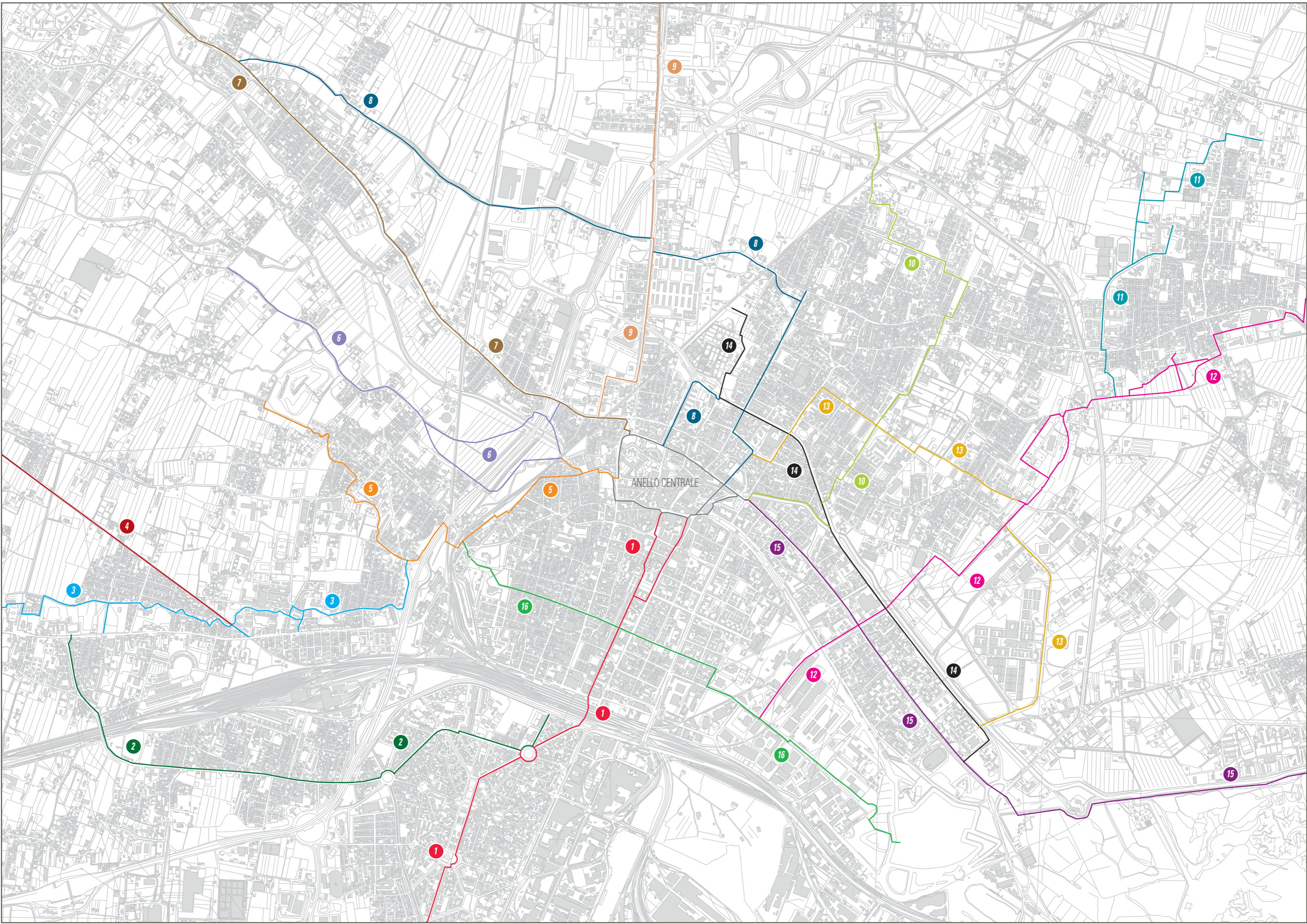
Dall'analisi fin qui dettagliata risulta che i costi stimati per la realizzazione dei 16 itinerari del BICI PLAN e dell'anello centrale, oltre alla programmazione di iniziative di promozione e informazione delle nuove infrastrutture, sono riassumibili come indicato nella tabella seguente.

ITINERARIO	LUNGHEZZA (metri)	STIMA DEI COSTI PER REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURA	STIMA DEI COSTI PER OPERE DI SUPPORTO AGLI ITINERARI PRINCIPALI		SPESE DI PROMOZIONE E INDAGINI CONOSCITIVE		PREVISIONE DI SPESA TOTALE
			parcheggi per bici	nuova segnaletica verticale	cartellonistica e materiale promozionale (megaprint)	marketing, spot	
n. 1 → MUNICIPALITÀ di MARGHERA - PZZA FERRETTO	4.372	223.498 euro	4.000 euro	28.930 euro	100.000 euro	150.000 euro	
n. 2 → CHIRIGNAGO - STAZIONE FS	3.253	1.375.959 euro	4.000 euro	26.133 euro			
n. 3 → GRASPO D'UVA - GIUSTIZIA	4.060	1.335.264 euro	4.000 euro	28.150 euro			
n. 4 → ASSEGGIANO - VALSUGANA	2.868	1.294.380 euro	4.000 euro	25.170 euro			
n. 5 → FORTE GAZZERA - VILLA QUERINI	3.671	923.050 euro	4.000 euro	27.178 euro			
n. 6 → SARDI BRENDOLE - SFRM OLIMPIA	4.069	5.760 euro	4.000 euro	28.173 euro			
n. 7 → TRIVIGNANO - QUATTRO CANTONI	6.008	1.306.020 euro	4.000 euro	33.020 euro			
n. 8 → ZELARINO - PARCO PONCI/CANDIANI	6.055	968.397 euro	4.000 euro	33.138 euro			
n. 9 → MAROCCO - CIPRESSINA	4.466	49.182 euro	4.000 euro	29.165 euro			
n. 10 → FORTE CARPENEDO - PLE CANDIANI	3.730	473.073 euro	4.000 euro	27.325 euro			
n. 11 → FAVARO ALTINIA - VALLENARI	2.450	356.337 euro	4.000 euro	24.125 euro			
n. 12 → FAVARO S. LEOPOLDO - UNIVERSITÀ	5.783	665.685 euro	4.000 euro	32.458 euro			
n. 13 → PERTINI - PARCO PONCI	4.007	347.995 euro	4.000 euro	28.018 euro			
n. 14 → S. TEODORO - CIMITERO	3.506	529.298 euro	4.000 euro	26.765 euro			
n. 15 → PASSO CAMPALTO - PLE CANDIANI	5.076	1.159.541 euro	4.000 euro	30.690 euro			
n. 16 → FORTE MARGHERA - PARCO PIRAGHETTO	3.670	636.590 euro	4.000 euro	27.175 euro			
→ ANELLO CENTRALE	2.330	1.000.000 euro	55.000 euro	23.825 euro			
TOTALE	69.374	12.650.029 euro	119.000 euro	479.435 euro	100.000 euro	150.000 euro	13.498.464 euro





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





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



UFFICIO BICICLETTE
via G. Ulloa, 1 - 30175 Marghera-Venezia
tel. 041.274.9173 - fax 041.274.9168
www.comune.venezia.it/biciclette
ufficio.biciclette@comune.venezia.it
lunedì e mercoledì dalle 15 alle 18