



Sede operativa: c/o SMS Andrea Del Sarto – via Luciano Manara, 2 – Firenze
Sede legale: c/o Lopes Pegna – via Antonio Scialoja 78 – 50136 Firenze FI
Email: onlus@firenzeinbici.net
WWW: <http://www.firenzeinbici.net>
Cellulare: 329 1524746 (Massimo Boscherini)
Segreteria telefonica: 055 5357637
Cod.fisc: 94122650487

all'att.ne

Sindaco di Firenze
Direzione Urbanistica
via Andrea Del Castagno, 3/E
50132 FIRENZE

Firenze, 12 marzo 2011

OGGETTO: Osservazioni al Piano Strutturale del Comune di Firenze

L'associazione **FIAB FirenzeInBici ONLUS**, presa visione del Piano Strutturale del Comune di Firenze, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2010/C/00057 del 13 dicembre 2010 ai sensi della L.R. 1/2005, comprensivo della documentazione relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (Rapporto Ambientale sulla Valutazione Ambientale Strategica - VAS) ai sensi della L.R. 10/2010, e pubblicato sul B.U.R.T. n.2 del 12 gennaio 2011, propone le seguenti osservazioni con cui si richiede di modificare od integrare le corrispondenti parti del piano.

Mobilità ciclistica

L'incentivazione della mobilità ciclistica è uno degli strumenti fondamentali, insieme e in intermodalità col trasporto pubblico, per la riduzione della congestione da traffico privato motorizzato e relativo alto inquinamento.

Tale incentivazione mira a ridurre la quota di *modal split* di autovetture e motocicli, e si realizza nel quadro di una generale redistribuzione dello spazio stradale ed urbano, finora di fatto monopolizzato dal traffico motorizzato.

L'utilizzo della bicicletta è da vedere prioritariamente come mezzo di trasporto per spostamenti quotidiani, es. casa-lavoro, casa scuola, per raggiungere servizi etc, e solo secondariamente, in ambito urbano, sotto l'aspetto ricreativo e di tempo libero. Analogamente agli standard europei l'utilizzo della bicicletta è da considerarsi vantaggioso e da rafforzare per spostamenti quotidiani fino a 5-6 km, o più se in intermodalità con il trasporto pubblico (es. trasporto sul tram, rastrelliere alle principali fermate autobus, *bike sharing*, ciclostazioni, etc.).

Le direttrici di spostamento da dedicare alla bicicletta, tramite viabilità riservata o accorgimenti di messa in sicurezza su viabilità ordinaria, sono le stesse del traffico motorizzato e del trasporto pubblico.

In linea generale le infrastrutture di viabilità ciclabile possono essere indicate nelle seguenti **tipologie** indicate da Codice della strada e normativa tecnica vigente:

- su arterie di scorrimento e traffico intenso pista ciclabile bidirezionale in sede propria, su uno o su ambo i lati: es. viali di circonvallazione o direttrici dalle periferie all'anello dei viali. In alcuni casi è possibile adottare invece la tipologia di pista ciclabile contigua al marciapiede (vedi sotto);
- su viabilità a medio traffico piste ciclabili contigue al marciapiede con adeguata larghezza e separazione ottica dal flusso pedonale;
- su viabilità di quartiere, corsie ciclabili su sede stradale, su ambo i lati o circolazione su viabilità ordinaria in zone 30 o a "moderazione del traffico";
- in ZTL prevalentemente transito biciclette su viabilità ordinaria, con opportune facilitazioni e accorgimenti per la riduzione della velocità e dell'invasività del traffico motorizzato.

Piste o corsie ciclabili da prevedere per alcune direttrici di attraversamento della ZTL stessa;

- in zone pedonali transito di regola bidirezionale con opportuna segnaletica esplicita;
- percorsi promiscui ciclopedonali, in zone verdi, argini, parchi e spazi ricreativi. Possono anche essere adottati su brevi tratti per collegare segmenti di rete ciclabile, in casi in cui gli spazi non consentano la separazione dei flussi.

Le infrastrutture per la ciclabilità devono andare a costituire una **rete** che copre l'intera città, con le direttrici di spostamento quotidiano, indicate successivamente. La continuità di rete e dei singoli percorsi va assicurata con una serie di misure costruttive e segnaletiche:

- ad ogni intersezione fra viabilità ordinaria e piste ciclabili deve essere presente l'attraversamento ciclabile, generalmente affiancato a quello pedonale, eventualmente rialzato, e con visibilità rafforzata in contesti opportuni;
- in caso di arterie a scorrimento veloce prevedere dovranno essere installati semafori a chiamata;
- attraversamenti ciclabili sono da prevedere anche ad incroci fra strade prive di piste ciclabili, facendoli precedere da brevi tratti di corsia ciclabile destinati all'incanalamento e alla sicurezza dei ciclisti sulle intersezioni.

Intermodalità

Piste ciclabili sono da prevedere lungo i percorsi della **rete tramviaria**, prioritariamente sulle stesse strade, o in alcuni casi su percorsi adiacenti/paralleli. Sono da prevedere anche diramazioni verso quartieri residenziali, commerciali o dotati di servizi e luoghi di lavoro/studio.

Alle fermate del trasporto pubblico urbano sono da prevedere rastrelliere per la sosta bici e il passaggio al mezzo pubblico; in modo analogo a quelle della rete tramviaria, ai capolinea e ai grandi snodi della rete su gomma e ai parcheggi scambiatori.

Alle stazioni ferroviarie (SMN, Leopolda, Castello, Campo Marte, Rifredi, Statuto, Cure, Rovezzano e le altre in progetto) sono da prevedere, oltre alla sosta in rastrelliera in spazi immediatamente prospicienti le stazioni stesse, la creazione di ciclo-stazioni, maggiormente protette per la sosta e dotate di alcuni servizi per le biciclette, anche a pagamento.

Analogamente al capitolo *car sharing* è da prevedere il *bike sharing* con adeguata descrizione. Il servizio ha il suo fulcro nella ZTL ma non è da escludere l'estensione ai quartieri esterni con caratteristiche e soluzioni adatte. Il ruolo è, fra l'altro, quello di garantire l'accessibilità diurna e notturna della stessa ZTL senza ricorrere a mezzi motorizzati privati.

Il *bike-sharing* non solo permette l'efficiente e comodo utilizzo condiviso fra i cittadini di uno stesso mezzo, permettendo quindi di razionalizzare risorse e spazi di sosta, così come il *car sharing*, ma ovunque sia stato realizzato è stato un mezzo di incentivazione all'uso della bicicletta anche da parte di cittadini che sarebbero altrimenti rimasti legati ai mezzi a motore, con tutte le conseguenze di alleggerimento del traffico, ambientali, per la salute.

Il servizio dovrebbe avere il suo fulcro nella ZTL ed eventualmente in zone ulteriori con caratteristiche adatte. Il ruolo è, fra l'altro, quello di garantire l'accessibilità diurna e notturna della stessa ZTL senza ricorrere a mezzi motorizzati privati. Esso inoltre facilita pedonalità e intermodalità con i trasporti pubblici.

Punti focali e rete ciclabile

La rete ciclabile, nella sua interezza e in continuità dovrà assicurare percorsi sicuri, agevoli e per vie dirette fra i maggiori punti focali degli spostamenti quotidiani. Possono essere individuati i seguenti nodi da collegare fra loro:

- Viale Europa
- Via Villamagna
- Piazza Ravenna
- Piazza Ferrucci
- Porta Romana
- Ponti del centro storico
- Piazza Tasso
- Piazza Gaddi
- Soffiano
- Confine comunale Scandicci
- Viale Nenni
- Quartiere Isolotto
- Cascine
- Piazza Puccini
- Porta al Prato
- Stazioni Leopolda e S. Maria Novella
- Novoli (parte residenziale, sedi universitarie, servizi, etc.)
- Lungo Mugnone (viale Redi)
- Viale Belfiore/S. Jacopino
- Ponte di Mezzo
- Piazza Dalmazia
- Stazioni Rifredi e Castello
- Polo Scientifico Sesto
- Careggi
- Statuto/Fortezza
- Piazza Vittoria
- Ponte Rosso
- Piazza Libertà
- Piazza Cure
- Faentina
- Stadio
- Salviatino
- Stazione Campo Marte
- Piazza Alberti
- Gignoro
- S. Salvi
- Rovezzano
- Bellariva
- Ponti Verazzano e Ferrucci

I punti nodali sono da collegare con percorsi ciclabili radiali verso l'anello dei viali di circoscrizione e la ZTL, trasversali e circolari con priorità nel raggio di 5-6 km dal centro come sopra indicato.

Sono inoltre da realizzare, coordinandosi con i comuni limitrofi, piste ciclabili che permettano di mantenere una continuità fra le piste ciclabili dell'intera area metropolitana. Questo non solo per favorire la mobilità ciclistica fra i diversi comuni, ma anche perché la presenza dei confini comunali non danneggia (senza vera ragione altro che per il fatto di interessare zone di confine)

gli spostamenti a corto raggio in bici in queste zone. Vi sono parecchi esempi di dinamiche di questo tipo (Firenze-Sesto, Firenze-Bagno a Ripoli, Firenze-Scandicci) che riteniamo indispensabile correggere.

Tempistica, modalità, esempi specifici

Nelle nuove infrastrutture urbane, prevedere la **costruzione di piste ciclabili bidirezionali contemporaneamente alle strade**: per es. Rosselli-Pistoiese, Fortezza-Panciatichi, Argingrosso-Ugnano ecc., ai sensi del Decreto Legislativo 285 del 30 aprile 1992, art. 13 comma 4 bis.

Inserire piste o corsie **ciclabili bidirezionali nei nuovi sottopassi e sovrappassi**, per es. allargando adeguatamente i marciapiedi;

Inserire **ciclabili bidirezionali nei lavori di adeguamento della viabilità esistente**, sempre ai sensi dell'art. 13 comma 4 bis del Decreto Legislativo 285 del 30 aprile 1992.

Alcuni esempi tratti dal piano strutturale di viabilità nuova o soggetta a grandi interventi, su cui è da prevedere l'inserimento di piste o corsie ciclabili:

- Leopolda-Pistoiese
Fortezza-Panciatichi
Argingrosso-Ugnano
sottopasso del ponte al pino
- allargamento del viale Pieraccini
- adeguamento della viabilità di Ugnano-Mantignano

Le strutture indicate per es. ai punti 29.8, 29.9, 29.10, 29.11 (pagg. 68-70) del fascicolo "norme tecniche di attuazione" dovrebbero "in automatico" avere una pista ciclabile.

Nel fascicolo "relazione", nella quarta parte si parla in modo più specifico delle varie zone cittadine. La ciclopedonalità è praticamente sempre inserita negli elementi di riqualificazione ambientale, sugli argini dei fiumi e nel collegamento tra un parco e l'altro. L'impostazione va modificata per puntare prioritariamente sulla raggiungibilità di scuole, uffici, servizi, cioè degli spostamenti quotidiani.

il Presidente

Massimo Boscherini