Modulo per la presentazione delle osservazioni per procedimento di verifica di VIA

Al COMUNE DI FIRENZE **Direzione Ambiente**Servizio Sostenibilità, Valutazione

Ambientale, Geologia e Bonifiche

Il Sottoscritto Giacomo Scarselli

in qualità di Vicepresidente della associazione FIAB - Firenze Ciclabile

PRESENTA

ai sensi del DLgs 152/2006, la seguente osservazione al progetto sotto indicato: *Procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.* (art.19 DLgs 152/06 e art.48 LR 10/2010) relativa al progetto "Sistema Tramviario Fiorentino – Realizzazione della Linea 3 II Lotto: Tratta Libertà – Bagno a Ripoli (Linea 3.2.1)"

Testo dell'osservazione:

L'associazione FIAB - Firenze Ciclabile, associazione che fa parte della FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), si occupa nel territorio fiorentino di promozione della mobilità ciclabile e più in generale delle azioni e comportamenti a favore dell'ambiente. Dopo aver esaminato la documentazione presentata dal Comune di Firenze desideriamo fornire le seguenti osservazioni riguardanti in particolare l'infrastruttura ciclabile che, sebbene in questo progetto sia secondaria rispetto alla Tramvia, viene comunque interessata in molti punti.

Obiettivo di queste osservazioni è richiamare la centralità della mobilità sostenibile, per far sì che il progetto venga realizzato tenendo conto della necessaria transizione dal trasporto privato motorizzato, non più sostenibile, a uno intermodale che punti su mezzi pubblici e spostamenti in bici e a piedi. Riteniamo che il progetto della Tramvia rappresenti un'ottima occasione di ridistribuzione degli spazi a favore della mobilità sostenibile in generale, ma purtroppo abbiamo dovuto constatare, come dettagliato in seguito, che in alcuni casi il progetto addirittura peggiora le condizioni esistenti in favore della mobilità a motore e ciò non lo riteniamo accettabile.

Richiami al rispetto della normativa in materia di piste ciclabili e regole progettuali generali

Mancato rispetto della normativa in merito alla larghezza delle piste ciclabili

Richiamiamo l'articolo 7 sulla larghezza delle corsie e degli spartitraffico, Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999, che recita "1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m. 2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata."

Non si ritiene sussistano le condizioni di cui al punto 2 del richiamato articolo, di riduzione a 2 m della larghezza delle piste, rispetto ai 2,5 m e comunque rispetto alla larghezza attuale che supera già i 2 m,

diventando quindi una condizione peggiorativa rispetto all'esistente. Si vedano ad esempio i lunghi tratti delle ciclabili lungo i viali di circonvallazione.

Si contesta inoltre la riduzione dello spazio dei marciapiedi, in special modo quelli lato centro storico, molto frequentato da residenti e turisti, che già oggi finiscono per invadere, non di rado, la pista ciclabile per mancanza di spazio.

Allo stesso tempo il progetto prevede un controviale di ben 3,25 m o più, totalmente ingiustificato e penalizzante nei confronti degli spazi riservati a pedoni e ciclisti.

In sintesi: la situazione progettuale risulta peggiorativa rispetto a quella attuale.

Per quanto riguarda il tratto dei viali, da Piazza della Libertà a Piazza Piave, che rappresenta un'arteria fondamentale per chi si sposta in bici, si richiede la presenza di piste "riservate" bidirezionali, con larghezze a norma e pavimentazione che garantisca una sufficiente aderenze in tutte le condizioni atmosferiche.

Riguardo la **pavimentazione** esprimiamo particolare perplessità per i tratti lastricati, invece che con fondo adatto alla circolazione sicura delle biciclette come nella gran parte dei percorsi indicati nel progetto. Il **fondo in pietra**, soprattutto quando è bagnato, riduce pericolosamente l'aderenza e gli spazi di frenata delle biciclette. Questo, associato alla presenza di percorsi privi di separazione dagli spazi riservati ai pedoni negli stessi tratti, rende questo approccio **ancora più pericoloso**.

Si richiede infine che durante tutte le fasi di cantierizzazione vengano mantenuti, o creati di nuovi, percorsi ciclabili protetti, anche temporanei.

Attraversamenti ciclabili

Si chiede che vengano resi ciclabili tutti i percorsi che vedono una ciclabile su entrambi i lati della strada attraversata. In taluni casi, nel progetto analizzato in questo documento, si rilevano interruzioni dei percorsi ciclabili in corrispondenza degli attraversamenti, ritenuti inopportuni da stessi pareri ministeriali. Altra richiesta è rendere gli attraversamenti ciclabili più sicuri, quindi più visibili, con colori e simboli sull'asfalto della carreggiata attraversata: questo aumenta la visibilità da parte degli automobilisti che sono portati a prestare maggiore attenzione, diminuendo il rischio di investimenti.

Scalini, zanelle e ostacoli vari

Nel tratto di immissione dalla strada alla ciclabile o marciapiede, sono da evitare scalini di qualsiasi tipo, preferendo rampe dolci. Qualora ci siano degli alberi vicino al percorso ciclabile evitare cordoli intorno agli alberi, preferendo aiuole a raso.

Zanelle trasversali alla direzione di marcia sono traumatiche per chi va in bici, anche a basse velocità, e per i disabili; realizzare invece ciclabili e marciapiedi con lieve inclinazione a schiena d'asino per evitare ristagni d'acqua.

Linearità piste ciclabili

Le ciclabili dovrebbero mantenere il massimo della linearità, evitando "chicane" brusche in prossimità di fermate di autobus o dehors commerciali. In corrispondenza delle fermate dell'autobus, tra le varie soluzioni realizzate nel Comune di Firenze, si ritiene più adeguata la realizzazione di un tratto ciclopedonale per la lunghezza della fermata, cosicché sia chiara la precedenza ai pedoni in quel tratto.

Percorsi ciclopedonali

E' una soluzione che crea inevitabilmente conflitto, da utilizzare solo dove strettamente necessario, in quanto obbliga pedoni e ciclisti a condividere uno spesso esiguo spazio di strada, disincentivando entrambe le tipologie di spostamento. Si nota invece un abuso di questa soluzione su viale Europa e in Via Pian di Ripoli: si richiede di recuperare spazio lateralmente, dove disponibile, riducendo alternativamente larghezza alla carreggiata quando opportuno. In via Pian di Ripoli in particolare, in molti tratti sono presenti le larghezze che consentirebbero di creare un percorso ciclabile in sede propria.

Osservazioni puntuali al progetto linea tramvia 3.2.1

Da PL001 a PL009

Seppur in prima istanza potrebbe sembrare migliorativa la realizzazione di ciclabili su entrambi i lati del viale, l'Associazione rileva che le larghezze non rispondono alle disposizioni presenti nel Codice della Strada, che consente il ricorso ad una larghezza di 2,0 mt solo per lunghezze limitate e che prevede la presenza di cordoli nel caso in cui il ciclista si muova nel senso di marcia opposto a quello veicolare. Si evidenzia in tal senso che la corsia del controviale è stata inspiegabilmente prevista della larghezza di 3,25 mt (mentre le corsie dei viali prevedono una larghezza di 2,75 cm). Si evidenzia dunque la palese possibilità di riportare la pista ciclabile lato centro alla larghezza di 2,50 mt, imprescindibile per quelli che sono i "viali di scorrimento" della mobilità ciclabile cittadina. Tali decisioni progettuali sono anche in disaccordo con il Progetto della Bicipolitana, presente sia nel DUP del Comune di Firenze che nel PUMS della Città Metropolitana. Tale progetto, oltre a prevedere una segnaletica ed una mappatura organica delle direttrici ciclabili, ne sancisce anche la priorità e rilevanza strategica nella loro realizzazione, soprattutto nella qualità della infrastruttura.

Si evidenzia inoltre un'incongruenza nei materiali fra quanto riportato in cartella N35 (elaborati planimetrici) ed in cartella N37 (pavimentazioni stradali): nel secondo si riporta una pavimentazione della pista ciclabile in pietra forte, mentre nel primo la legenda riporta l'utilizzo del conglomerato bituminoso, decisamente più idoneo e durevole rispetto alla funzione già menzionata di asse di scorrimento ciclabile.

Si evidenzia infine la mancanza di continuità della ciclabile lato "Campo di Marte", da ponte S.Niccolò a Piazza della Libertà

PL001 Libertà

In piazza della Libertà sarebbe auspicabile l'individuazione di un percorso che faciliti il collegamento fra via Cavour e viale Don Minzoni. Allo stato attuale l'unico percorso prevede il passaggio sulla banchina tramviaria, rendendo complesso un transito alle bici anche condotte a mano. Sarebbe inoltre opportuno rendere maggiormente accessibile e fruibile il centro della piazza a chi viene da sud, est e nord. Considerata l'eliminazione del sottopasso veicolare, si invita a considerare la fattibilità di una rete di sottopassi pedonali (sul modello sottopasso delle Cure).

PL002 e PL003 Matteotti

C'è un angolo a 90° sulla ciclabile all'incrocio con via Benivieni che rende pericoloso l'utilizzo della pista creando di fatto una strettoia, chiediamo venga ammorbidito l'angolo di immissione. Lo stesso attraversamento di via Benivieni è da rendere ciclabile con l'indicazione dei quadrotti.

PL004 Donatello

Trovare una soluzione di collegamento per le piste interrotte sul lato est del Piazzale Donatello.

PL005 Pellico

Manca l'attraversamento ciclabile del viale Segni. Non essendo una pista ciclopedonale ma una ciclabile affiancata al marciapiede, risultano obbligatori i "quadrotti" garantendo la continuità al percorso ciclabile.

PL007 Beccaria

Pur valutando positivamente la realizzazione di un'ampia area pedonale in Piazza Beccaria, si ritiene necessario mantenere una ciclabile su sede propria (anche delineandola con elementi di arredo, es. borchie metalliche): la ciclabile dei viali è un'importante direttrice di mobilità la cui fruibilità sarebbe compromessa da un'ampia area in promiscuo. Analogamente andranno ripristinati gli attraversamenti ciclabili delle corsie interne alla piazza.

PL008 Archivio di Stato

Si chiede di realizzare un attraversamento ciclabile verso l'Archivio di Stato.

PL009 Piave

A sud-ovest della porta, nell'attraversamento che collega la ciclabile in verde e la ciclabile di Lungarno della Zecca Vecchia, mancano gli opportuni quadrotti.

Nel tratto a sud di via dei Malcontenti si ritiene utile mantenere la ciclabile affiancata ad un marciapiede: non si coglie la necessità di allargare la carreggiata da 2 a 3 corsie, considerato che dai viali arrivano due corsie e da via dei Malcontenti non è previsto un traffico tale da giustificare questo allargamento.

PL010 Tempio

Rendere ciclabili tutti gli attraversamenti dell'incrocio Ponte San Niccolò - L.no del Tempio, suddividendo lo spazio marciapiede/ciclabile nelle isole spartitraffico, come allo stato attuale.

Prevedere attraversamento ciclabile verso l'Hotel Mediterraneo.

PL011 Ghirlandaio

Si ritiene opportuno separare i percorsi ciclopedonali, anche sacrificando porzioni di area a verde, evitando però la promiscuità pedoni-ciclisti e introducendo un attraversamento ciclabile al termine di via Piagentina.

PL012 Colombo

Come detto al punto precedente, si ritiene opportuno separare i percorsi ciclabili e pedonale.

PL013 Verrazzano

Si chiede la separazione dei percorsi ciclopedonali.

Da realizzare l'attraversamento ciclabile del lungarno verso via De Sanctis.

PL014 Ravenna e PL016 Bandino

Manca l'indicazione di una zona 30 su viale Giannotti, come concordato con l'amministrazione, che garantisse continuità anche ciclabile fra Piazza Gavinana e Piazza Ravenna.

Si propone di prevedere un percorso ciclopedonale su via Poggio Bracciolini (dato che le larghezze quotate appaiono abbondantemente sufficienti rispetto ai requisiti minimi di legge), in maniera da garantire continuità ciclabile fra viale Giannotti ed il Ponte da Verrazzano.

PL018 Erbosa

In fase di pianificazione della cantierizzazione, come concordato con l'Assessorato, si richiede di verificare la possibilità di realizzare il collegamento ciclabile via Erbosa-viale Giannotti, che completerebbe il percorso di collegamento fra il viale Europa e i Lungarni (linea Rossa Bicipolitana).

PL020 Olanda San Marino

Si rileva un uso eccessivo di percorsi ciclopedonali: si chiede, ove possibile, la separazione dei percorsi, sacrificando qualche decimetro di sezione stradale.

Devono essere previsti gli attraversamenti ciclabili che attualmente non sono indicati.

PL021 Europa 2, PL022 Europa Pino, PL023 Pino, PL024 BAR Olmi

Come ad oggi rimangono molto pericolose le intersezioni con il Viadotto di Varlungo e Marco Polo: si richiedere di valutare interventi che migliorino la visibilità e rendano più sicuri gli attraversamenti.

Si ritiene necessario ridurre al minimo il ricorso alle ciclopedonali: in molti punti ci sono spazi sufficienti per la realizzazione di una ciclabile monodirezionale affiancata al marciapiede.

Si evidenzia in particolare la discontinuità nel tratto via degli Olmi-via Cimitero del Pino: trattandosi peraltro di un percorso promiscuo monodirezionale si obbliga di fatto i ciclisti a percorrere un breve tratto in strada su un viale di scorrimento. L'uso di percorsi promiscui non è infatti obbligatorio a differenza delle ciclabili ad uso esclusivo e nessun utente effettuerà un doppio attraversamento del viale in pochi metri. Si richiede di individuare gli spazi per il mantenimento della ciclopedonale monodirezionale sul lato sud della strada.

PL026 BAR Olmi

Si richiede di valutare un prolungamento della ciclopedonale su via Granacci nel Comune di BAR.

PL027 Ponte lato Colombo

Sul ponte nuovo deve essere prevista una pista ciclabile con marciapiede: dato il ruolo nevralgico che la nuova infrastruttura avrà ci sarà potenzialmente un forte transito di pedoni e ciclisti e non solo di auto.

Riconsiderare l'immissione sul lungarno Colombo con una intersezione a T, com'è sull'altro lato, invece che ramificata, per semplificare l'attraversamento che altrimenti risulta pericoloso, anche per via degli angoli di curvatura che consentono traiettorie troppo veloci alle auto.

In alternativa spostare l'attraversamento ciclopedonale più verso l'interno del ponte, dove la carreggiata è più stretta, anche con delle strisce pedonali e ciclabili ma senza semaforo (vedi ponte San Niccolò); il semaforo molte volte allunga inutilmente i tempi e crea situazioni più pericolose in prossimità dell'arancione semaforico.

PL028 Ponte lato Villamagna

A quanto risulta, è volontà dell'Amministrazione realizzare una ciclabile su via Datini al termine dei lavori tramviari, completando la linea Rossa della Bicipolitana. Si ritiene dunque necessario individuare una soluzione realizzativa che predisponga la continuità ciclabile dal termine del nuovo ponte a via Lapo da Castiglionchio.

Conclusioni

Riteniamo che i suggerimenti e le osservazioni contenute in questo documento siano soluzioni facilmente realizzabili, scaturite da chi usa quotidianamente le infrastrutture ciclabili cittadine. Ci auguriamo che si comprenda l'importanza di rivedere alcune soluzioni progettuali, che a volte possono sembrare di poco conto ma che, insieme all'infrastruttura tramviaria, possono completare la rivoluzione nella mobilità che l'Amministrazione sta intraprendendo.

Ci auguriamo che le osservazioni e i suggerimenti forniti dalla nostra associazione, costituita da ciclisti urbani di lunga esperienza, possano essere accolti o quantomeno oggetto di discussione per il miglioramento complessiva dell'infrastruttura ciclabile, per una città sempre più a misura d'uomo e meno di macchina.

L'associazione è a disposizione per approfondimenti e chiarimenti.

Si riportano i contatti dei nostri referenti per l'area tecnica di FIAB - Firenze Ciclabile:

Luca Polverini (Presidente):

Tiziano Carducci (Vice Presidente):

Giacomo Scarselli (Vice Presidente):

Alessandro Cosci: