

Via delle Porte Nuove 33
50144 Firenze
C.F.94122650487
info@firezecziclabile.it

OGGETTO: Parere sul progetto di completamento della linea arancione della bicipolitana.

La Bicipolitana, progetto originariamente proposto dalla scrivente associazione e adottato dall'A.C. negli strumenti di programmazione, costituisce l'ossatura fondamentale della mobilità ciclistica a livello cittadino. Per tale ragione occorre che per la sua realizzazione si preveda non solo un rigido rispetto dei requisiti minimi definiti dalla normativa, ma ove possibile anche un superamento degli standard minimi, considerando che, sul lungo termine, a rete completa e a realizzazione della segnaletica esplicativa, tale rete potrà essere soggetta ad un significativo traffico ciclabile.

Planimetria di progetto - parte 1

Al fine di agevolare il collegamento con la pista di progetto su via dello Stradone dell'Ospedale, che completa la linea arancione con il collegamento all'ospedale Torregalli, si suggerisce l'opportunità di realizzare un tratto bidirezionale a sud della rotatoria, in modo da evitare la percorrenza di tutta la rotatoria in cui è presente una pista monodirezionale in sola segnaletica orizzontale dunque non adeguata a tutta la tipologia di potenziale utenza.

Planimetria di progetto - parte 2

Su via Cecco Bravo si prevede una sede stradale di larghezza pari a 5,50 m: è conclamato che tali dimensioni incentivino la sosta abusiva e le alte velocità e sono da sconsigliare. Si ritiene più opportuno l'ampliamento del tratto ciclopedonale o piuttosto la realizzazione di una fascia verde o altri spazi pubblici (panchine e sedute).

La soluzione individuata sul tratto terminale di via di San Quirico, con la conduzione di cicli a mano su un marciapiede e due attraversamenti semaforici con tempistiche sfalsate appare non realistica e inadatta all'idea stessa di Bicipolitana (percorsi continui e protetti). Il rischio è che possa costituire un vero e proprio incentivo all'infrazione poiché conduce direttamente il ciclista su un tratto contromano. Come prima opzione si propone la corsia per doppio senso ciclabile (strumento presente nel DL 76/2020 al pari della corsia e della casa avanzata qui utilizzate). In alternativa, considerato che le linee della Bicipolitana non costituiscono una semplice pista ciclabile ma la vera e propria ossatura della mobilità ciclistica cittadina, è da valutarsi la chiusura al traffico a motore del tratto, rendendo il breve tratto interamente ciclopedonale garantendo continuità all'itinerario.

Planimetria di progetto - parte 3

Analogamente a quanto riportato per via Cecco Bravo, nel tratto successivo di via di San Quirico (sezione A11a) si esprime parere totalmente contrario alla previsione di una sezione stradale di 5,50 m, che incentiva alte velocità e sosta abusiva. Tale scelta è ancor più ingiustificata se si considera la previsione di una pista ciclabile fuori norma, ovvero di sezione pari a 2,00 m, misura in deroga consentita solo per brevi tratti ed in presenza di vincoli particolari: non è questo il caso, considerato che lo spazio complessivo a disposizione è talmente ampio da consentire una di misura doppia al minimo previsto dalla norma per le corsie veicolari.

La misura minima dei 2,50 m può essere raggiunta anche nel tratto successivo (sezione A11b), in cui la sezione stradale a due corsie è pari a 6,50 m (oltre 3 m per direzione).

Planimetria di progetto - parte 4

Si ritiene necessaria una revisione della sezione A14, in modo da garantire larghezze adeguate. La sezione stradale ha larghezza variabile con flussi veicolari in ingresso da diverse strade; tuttavia se si ritiene plausibile una larghezza in deroga della pista di 2,0 m in prossimità del ponte sul Mugnone, in prossimità di via delle Cascine si ritiene ci siano ampi spazi per garantire la sezione ciclabile di 2,5 m. Non è in ogni caso accettabile una sezione di 1,5 m, che rende difficoltoso lo scambio fra due biciclette percorrenti direzione opposta.

Occorre chiarire in planimetria come si intende ricollegare la pista di progetto con la pista prevista in via Toselli (codice opera n° 190075).

Planimetria di progetto - parte 4

Al termine del tratto su viale Redi, prima del primo attraversamento ciclabile, è prevista una curva secca a 90°: in fase esecutiva si dovranno rilevare adeguatamente gli spazi a disposizione prevedendo una curva, seppur con raggi di curvatura minimi e dunque in deroga rispetto alla norma (che prevedrebbe, nelle intersezioni, raggi di curvatura di 3,0 m minimo).

Occorre infine rappresentare le attuali previsioni di progetto delle piste ciclabili previste nell'ambito delle opere di urbanizzazione private di via Mariti e sul torrente Mugnone, al fine di renderne chiaro il collegamento ed armonizzarne i tracciati.

Conclusioni

Il progetto costituisce uno degli assi principali della mobilità ciclistica cittadina. In tale ottica non si ritiene ammissibile la previsione di tratti con larghezza in deroga rispetto alla normativa, specie in casi in cui sussistono le condizioni per avere sezioni anche superiori al minimo di legge. Ragionamento analogo vale anche per i marciapiedi dove, se ne sussistono le condizioni, è auspicabile adottare larghezze superiori a 1,50 m.

Risulta altrettanto non accettabile per la natura dell'opera un'interruzione del tracciato di circa 50 m, in cui la previsione di conduzione a mano risulterà non applicata da significativa parte dell'utenza.

Il tracciato si interfaccia con altri progetti di piste ciclabili previsti dall'A.C.: ne occorre una rappresentazione ed analisi al fine di armonizzare le intersezioni ed i percorsi.

Infine FIAB Firenze Ciclabile coglie anche quest'occasione per ricordare la necessità di prevedere un fondo colorato (es. rosso) in corrispondenza di tutti gli attraversamenti ciclabili, considerato che la maggior parte dei sinistri stradali avviene proprio in corrispondenza delle intersezioni. Una colorazione che renda maggiormente evidente la presenza di un attraversamento ciclabile, insieme all'ordinaria segnaletica verticale e orizzontale, è tutta volta a vantaggio della sicurezza stradale.

Il gruppo tecnico di FIAB Firenze Ciclabile

Il Presidente di FIAB Firenze Ciclabile Tiziano Carducci