

5. CICLABILITÀ

Ai percorsi per le biciclette si dedicava in passato un'attenzione marginale, che trovava applicazione solo in tratti sporadici e senza il rispetto di caratteristiche adeguate agli usi preposti.

In epoca più recente la progettualità dei percorsi ciclabili si è definita maggiormente, seppur nei limiti di una subalternità alle esigenze delle automobili ed ai limiti imposti da impegni finanziari contenuti.

Come già evidenziato, ai fini di promuovere un modello sostenibile di mobilità, alternativo a quello fondato sull'uso esclusivo dell'auto privata, occorre quindi realizzare non delle singole piste ciclabili, bensì una rete di percorsi ciclabili, sicuri, interconnessi con altre modalità di trasporto, e servizi e strutture dedicate.

Sulla base delle informazioni ricavate dall'analisi dello stato di fatto, è quindi possibile definire la struttura della Rete Ciclabile Principale, su cui identificare gli itinerari portanti da utilizzare per la realizzazione della mappa generale della rete ciclabile, per la progettazione del sistema di segnaletica di identificazione, direzione e indirizzamento e per la corretta pianificazione degli interventi.

I criteri fondamentali adottati per la progettazione della rete ciclabile di Sesto sono stati:

- l'*attrattività*, intesa come completezza e rilevanza delle polarità servite, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema delle qualità;
- la *continuità*, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario;
- la *riconoscibilità* non solo da parte dei ciclisti ma anche dei conducenti dei veicoli a motore, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti;
- la *brevità*, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione.

La scelta del tracciato ciclabile e del tipo di attrezzatura sono strettamente correlate, e dipendono dalla disponibilità di spazio da riservare ai ciclisti in rapporto alle altre funzioni stradali e dalle condizioni contestuali, come:

- larghezza ed organizzazione della piattaforma stradale (larghezza corsie, presenza ed ampiezza marciapiedi, presenza di sosta...);
- caratteristiche del traffico (composizione, quantità, velocità);
- contesto edilizio (denso, rado, residenziale, produttivo, rurale...).

Tale rete risulta quindi formata da itinerari continui che garantiscono il collegamento tra nuclei insediati limitrofi, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse (i.e. poli scolastici, complessi sportivi e sanitari, emergenze storico-monumentali ecc.), ai nodi del trasporto pubblico (a partire dalle stazioni dei sistemi su ferro), ai grandi sistemi ambientali (parchi, corridoi verdi, sistema delle qualità, ecc.).

L'estensione e la relativa complessità della rete ciclabile che ne risulta rende necessaria una sua gerarchizzazione, che individui un sistema di itinerari primari (rete portante) sui quali si appoggia la restante maglia di distribuzione (rete di supporto). Per gli itinerari della rete portante, saranno da ricercare caratteristiche geometriche e funzionali relativamente elevate, tali in particolare da consentire una buona velocità commerciale ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 2 km).

A questo primo livello di dorsali ciclabili portanti, si affiancherà una rete più fitta di piste, itinerari e

percorsi ciclabili secondari il cui compito è quello di assicurare la connessione tra le ciclovie, tra queste e i principali attrattori di traffico e le scuole e comunque organizzare una serie di percorsi all'interno delle ZTR che completino in maniera soddisfacente la rete dei percorsi ciclabili di Sesto Fiorentino.

Il PGTU sostanzialmente riprende quindi le indicazioni sviluppate dal Piano Strutturale e dal relativo Regolamento Urbanistico in termini di impianto strategico della ciclabilità, rivedendone l'assetto per alcuni collegamenti in tale sede prefigurati (fig.5).

Le variazioni più significative riguardano i collegamenti est-ovest, originariamente affidati al passaggio centrale lungo la via Gramsci ed al percorso della circonvallazione nord.

Si sono tuttavia incontrate notevoli difficoltà nel progettare tali collegamenti con standard geometrici e funzionali minimamente adeguati.

In particolare il percorso lungo via Gramsci in direzione Firenze avrebbe dovuto appoggiarsi ad itinerari secondari ed indiretti, mentre quello sulla circonvallazione nord avrebbe richiesto l'introduzione di un senso unico di marcia tra via Napoli a via da Feltre.

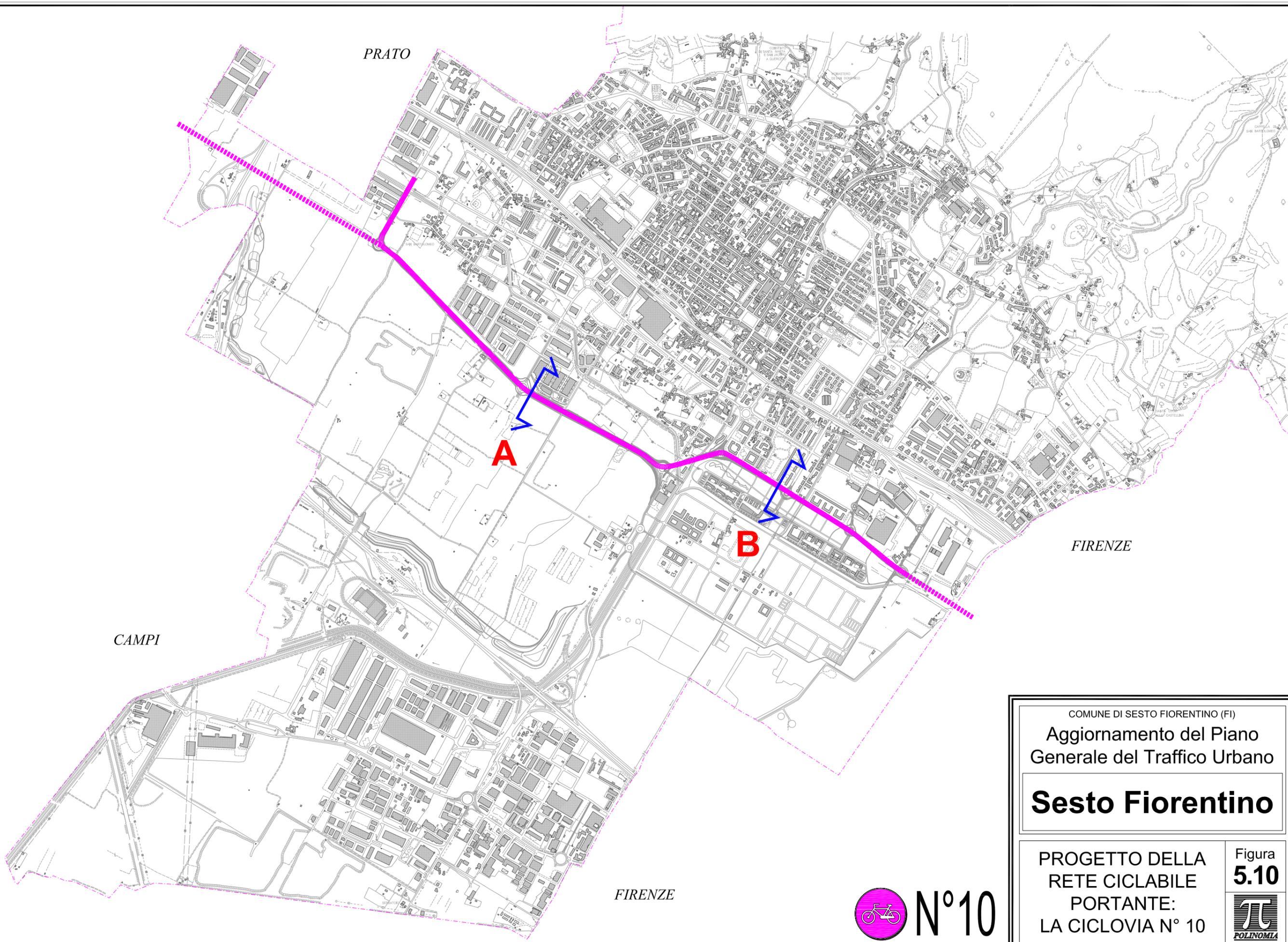
Si è di conseguenza sviluppata una proposta differente, incentrata sulla realizzazione di due assi bidirezionali paralleli rispettivamente correnti lungo le direttrici della via Donatello e della via Garibaldi.

Anche eliminata dalla rete strategica è la ciclovia Ginori-Centro-Quinto Basso, che viene più propriamente interpretata come un sistema di collegamenti locali.

In definitiva sono state identificate 10 ciclovie, e precisamente:

1. Prato – Firenze
2. Dorsale nord
3. Dorsale sud
4. Querceto – Ginori – Neto – Piana
5. Querceto – Stazione – Z.I. – Piana
6. Colonnata – S.Lorenzo – Piana – Piagge
7. Colonnata – Università – Osmannoro
8. Quinto Alto – Zambra – Università – Piana – Cascine
9. Campi – Osmannoro – Firenze
10. Mezzana

Per ciascuna ciclovia, schematizzate nelle figure dalla 5.1 alla 5.10, sono state sviluppate le relative ipotesi di assetto progettuale, raffigurate nelle sezioni-tipo (stato di fatto e stato di progetto) che accompagnano ciascuno schema (fig. dalla 5.1.1 5.10.1)



COMUNE DI SESTO FIORENTINO (FI)

Aggiornamento del Piano
Generale del Traffico Urbano

Sesto Fiorentino

PROGETTO DELLA
RETE CICLABILE
PORTANTE:
LA CICLOVIA N° 10

Figura
5.10

POLINOMIA

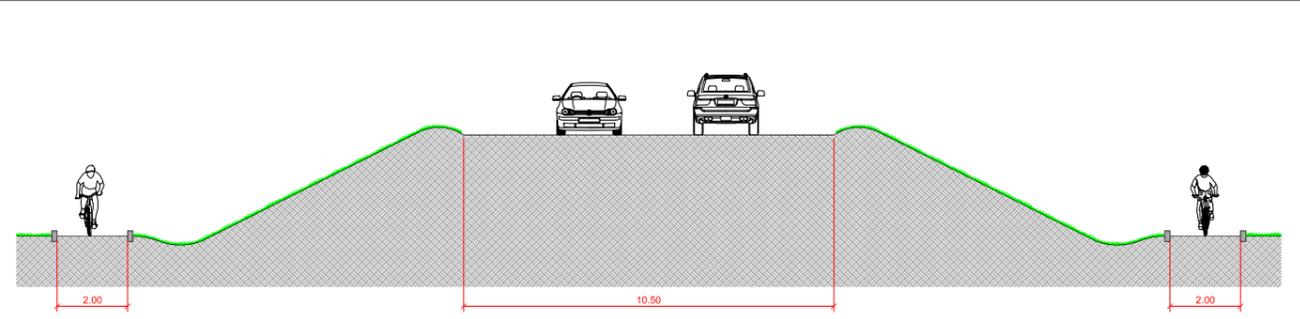
Agosto 2007

 **N°10**
MEZZANA

sezione A - MEZZANA

scala 1:200

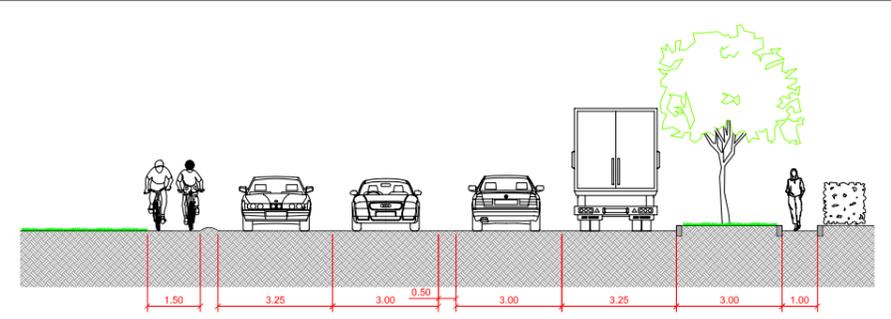
Progetto



sezione B - via PASOLINI

scala 1:200

Stato di fatto



Progetto

