

# Forum per Firenze

Scheda bicicletta – stesura del 5 dicembre 2003 – a cura dei partecipanti al Forum di FirenzeInBici.Net

---

## Premessa

La vivibilità della città di Firenze e dell'area metropolitana è in costante peggioramento. Una delle principali cause è il traffico, che pare sempre più ingovernabile. La “stagione dei cantieri” che ci apprestiamo a vivere, di cui abbiamo già sperimentato i primi assaggi, non potrà che peggiorare la situazione, rendendo ancor più tassativo il ricorso a provvedimenti atti a ridurre il traffico privato motorizzato, a vantaggio della mobilità collettiva e di quella privata non inquinante. Possiamo ricordare alcune criticità sulla situazione attuale.

**Le emissioni nell'aria** - Secondo il rapporto “Ecosistema urbano 2004” di Legambiente, basato sulle rilevazioni del Treno Verde, l'aria di Firenze è irrespirabile. I valori di PM10, NO<sub>2</sub> e benzene sono superiori ai limiti di legge.

**Il rumore** - Sempre secondo le rilevazioni del Treno Verde, il rumore, misurato nel viale Lavagnini, è ben superiore al limite di legge, sia di giorno, sia di notte; ma il problema è comune a quasi tutte le zone della città.

**La sicurezza stradale** - Sulle strade del comune di Firenze ci sono stati 5571 incidenti stradali solamente nel 2002, con 23 morti e 4245 feriti, cioè quasi due morti al mese e oltre 15 incidenti e 11 feriti al giorno. Se pensiamo che, nella provincia di Firenze nel 2001 ci sono stati 5 omicidi volontari e 15 tentati omicidi<sup>1</sup>, comprendiamo che probabilmente c'è un “errore di valutazione” nel tipo di “sicurezza” che deve essere dato ai cittadini dall'amministrazione.

## La bicicletta come mezzo di trasporto

Di fronte ad una situazione ambientale che mina il benessere dei cittadini, riteniamo che incrementare l'uso della bicicletta possa contribuire a migliorare la vivibilità cittadina, oltre che a decongestionare il traffico urbano. E' chiaro che la bicicletta non può, da sola, risolvere il problema della mobilità; ma certamente può essere uno strumento indispensabile di miglioramento.

E' dunque improrogabile che una consistente quota degli spostamenti passi dall'automobile (e dal ciclomotore) alla bicicletta. Attualmente il 63% degli spostamenti avviene entro i 10 km e il 25% entro i 4 km.<sup>2</sup> Il 5,4 % degli spostamenti casa-lavoro avviene in bicicletta<sup>3</sup>, contro il 57 % di quelli in auto e moto<sup>4</sup>. In Europa il 30% dei viaggi in auto è lungo meno di 3 km e il 50% rimane sotto i 5 km.<sup>5</sup> Si può quindi pensare ad una consistente quantità di “ciclisti potenziali”. Questi “ciclisti potenziali” potranno diventare “ciclisti effettivi” solo con un'adeguata campagna informativa e rilevanti interventi infrastrutturali.

Da un punto di vista morfologico, Firenze è una città ideale per i ciclisti. In primo luogo è quasi totalmente pianeggiante; le poche zone collinari sono marginali, sia dal punto di vista geografico, sia nel numero d'abitanti. In secondo luogo la città è sufficientemente piccola; un normale ciclista, partendo da un punto qualsiasi della città, in mezz'ora può raggiungere buona parte delle possibili destinazioni all'interno del Comune.

Dal punto di vista climatico, la situazione è indubbiamente favorevole all'uso della bicicletta, soprattutto se paragonata a quella riscontrabile in città come Amsterdam o Copenaghen, dove la bicicletta è molto più utilizzata. A Firenze la piovosità è contenuta, le temperature raramente scendono sotto lo zero, ed i venti sono generalmente di scarsa o moderata intensità.

---

<sup>1</sup> Fonte della Polizia di Stato

<sup>2</sup> Osservazioni di Legambiente al PGTU di Firenze

<sup>3</sup> Dati del 1998; fonte: PGTU 2002, capitolo 6.

<sup>4</sup> Dati del 1998; fonte: PGTU 2002, capitolo 1; la stessa fonte precisa che anche un'indagine dei mobility manager ha fornito un dato molto simile, con il 60% degli spostamenti effettuati in auto o in motocicletta

<sup>5</sup> Dalla pubblicazione della Commissione europea “Città in bicicletta, pedalando per l'avvenire”

## Proposte

### *Le istituzioni*

**Finanziamento** – La mobilità ciclistica deve essere adeguatamente finanziata. Finanziando la mobilità ciclistica con appena 1,5 milioni di euro l'anno<sup>6</sup> è possibile porsi il realistico obiettivo di arrivare alla quota del 15% degli spostamenti in bici<sup>7</sup>. Quello indicato non è un importo elevato, se raffrontato, ad esempio, ai 7 milioni di euro che il Comune spenderà nel 2003 solamente per ripianare le perdite di esercizio dell'ATAF<sup>8</sup> (usata dal 13,5% dei cittadini<sup>9</sup>).

**Ufficio mobilità alternativa e ciclabile** - Il Comune di Firenze ha recentemente istituito un ufficio che si occupa di "mobilità alternativa e ciclabile". Detto ufficio deve essere potenziato, messo in grado di esprimere un'ampia progettualità, anche avvalendosi della collaborazione di associazioni e gruppi di ciclisti.

**Progettare la mobilità** – parere vincolante dell'ufficio mobilità alternativa per progetti riguardanti la viabilità, in modo tale da garantire sempre un'adeguata sistemazione del traffico pedonale e ciclabile. Il parere dell'ufficio deve essere vincolante anche sui progetti di impianto di qualsiasi cantiere che interessi aree di transito di pedoni e ciclisti.

### *Infrastrutture per la ciclabilità*

**Piste ciclabili** - Aumento della quantità delle piste ciclabili e dei percorsi "sicuri" per il transito in bicicletta, anche mediante l'istituzione di "zone 30" (strade con limite di 30km/h) in aree residenziali e periferiche della città. A Firenze servono almeno 100 km di percorsi ciclabili, tali da costituire l'ossatura della rete ciclabile connessa (vale a dire continua, senza interruzioni). Le piste devono essere realizzate in modo da non costringere i ciclisti ad assurde gimcane, da non esporli a pericoli alle intersezioni con il traffico motorizzato, ma anche in modo da non creare situazioni di conflitto con i pedoni.

**Itinerari per le scuole** - Deve essere data priorità alle scuole elementari/medie, rendendo disponibili piste ciclabili protette a chiunque abiti entro una determinata distanza dalla scuola (1 / 1,5 km). L'obiettivo dovrebbe essere rendere accessibili alle bici dei bimbi/ragazzi due scuole ogni anno, iniziando da quelle più grandi e che permettano un'agevole sistemazione degli itinerari ciclabili. Un buon esempio è la pista che all'Isolotto porta al complesso scolastico della Montagnola e di via del Sansovino. Si dovrà poi collegare con piste o itinerari ciclabili anche scuole superiori, sedi universitarie, ospedali, centri commerciali, uffici pubblici e tutti i luoghi "attrattori".

**Zone 30** - creazione di zone di transito a 30 km/h nelle zone residenziali e periferiche al di fuori dei grandi viali di scorrimento, con l'utilizzo di dissuasori di velocità (dossi artificiali, cuscinetti berlinesi, chicane, restringimenti, eccetera)

**Sosta in area privata** - modificare il regolamento edilizio comunale (eventualmente di concerto con i comuni metropolitani) rendendo obbligatoria, per tutte le nuove costruzioni residenziali, l'installazione di 2 posti bici condominiali per ogni unità abitativa. Invalidare le norme condominiali che vietano la sosta delle biciclette nei cortili dei condomini.

**Sosta in area pubblica** - incrementare i posti di parcheggio per le bici con l'utilizzo delle rastrelliere a U rovesciato, con sostituzione immediata delle rastrelliere "a spirale" e progressiva delle altre. Periodicamente (una volta ogni 2-3 mesi, previa adeguata informazione ai cittadini) deve essere programmata una "ripulitura" delle rastrelliere eliminando le biciclette abbandonate.

**Sosta per i pendolari / noleggio** - Realizzare ampi parcheggi di biciclette presso le stazioni ferroviarie; custoditi di giorno, chiusi di notte. La struttura potrebbe essere dotata di un'officina di riparazione (che la potrebbe parzialmente finanziare). La medesima struttura potrebbe gestire anche il servizio di noleggio delle biciclette.

---

<sup>6</sup> La Commissione Europea raccomanda una spesa sull'ordine dei 5 euro all'anno per abitante

<sup>7</sup> Il 15% può essere considerato un valore intermedio fra la situazione attuale e quella riscontrabile a Ferrara, la città italiana ciclisticamente più evoluta (circa il 30% degli spostamenti in bicicletta). E' un obiettivo ambizioso ma realistico.

<sup>8</sup> Comune di Firenze, bilancio di previsione 2003

<sup>9</sup> Dati del 1998; fonte: PGTU 2002, capitolo 1.

**Lavori** - obbligo di istituire un percorso alternativo facilmente accessibile e sicuro in caso d'interruzione di un percorso pedonale (marciapiedi) o ciclabile.

**Interventi a breve** - permettere il transito alle biciclette nella zona del consolato americano; rendere effettivo il collegamento Teatro Tenda-Cascine e prolungarlo fino a S Andrea a Rovezzano; ripristinare un collegamento tra piazza Dalmazia e piazza Puccini (ad oggi inesistente con l'eliminazione della corsia preferenziale di via Doni) che eviti di percorrere il pericoloso viale Redi.

**Permeabilità ciclistica della ZTL** – consentire alle biciclette il transito sulle corsie preferenziali all'interno della ZTL (dove già oggi c'è il limite di 30km/h).

**Area metropolitana** – progettare la mobilità ciclabile anche in chiave di area metropolitana, prevedendo itinerari di collegamento con i comuni limitrofi (lungo l'asse dell'Arno ad oriente, a occidente con Sesto Fiorentino e Scandicci).

### ***Difendere e promuovere la ciclabilità***

**Tolleranza zero** - Tolleranza zero della polizia municipale nei confronti di tutti quei comportamenti che mettono a repentaglio la sicurezza, o che rendono difficile la vita agli utenti deboli della strada (disabili, ciclisti e pedoni). Tolleranza zero nei confronti di chi supera i limiti di velocità, chi sosta sui passaggi pedonali, sulle piste ciclabili e sugli scivoli per le carrozzine, con chi ha emissioni al di fuori della legge, con chi non effettua il controllo annuale degli scarichi (per quanto questo possa significare miglioramento della qualità dell'aria), con chi supera i limiti di rumorosità, chi transita dove non ha diritto, chi usa il cellulare alla guida.

**Segnaletica** - Adozione di una segnaletica specifica per le biciclette con l'indicazione delle possibili destinazioni delle piste e dei percorsi ciclabili

**Marcatura e registro delle biciclette** - Rendere difficoltoso il furto delle bici attraverso i sistemi di marchiatura "Securmark" e/o elettronico "Bikeguard", come sperimentato a Ferrara; Regalare un chip "Bikeguard" al compimento dei 14 anni dei ragazzi residenti a Firenze

**Rottamazione** - Incentivo: dare una bicicletta di buona qualità a chi rottama un ciclomotore

**Materiale promozionale** - Creazione di una cartina ciclabile di Firenze e dell'area metropolitana

**Grandi aziende** - Incentivare i dipendenti di grandi aziende e amministrazioni (Comune, Regione, Università, Nuovo Pignone, ecc.) l'utilizzo della bici per andare al lavoro (vedi il decreto ministeriale 27 marzo 1998); ciò sarà possibile con un'opportuna attività di sensibilizzazione e coordinamento nei confronti dei rispettivi mobility manager aziendali.

## **Appendice: i bambini**

I bambini sono probabilmente le prime vittime della pessima situazione ambientale della nostra città. Ormai non si contano più i seminari, gli studi, i congressi in cui viene regolarmente denunciato il pericolo sanitario cui i bambini sono esposti a causa della qualità dell'aria.

Riteniamo quindi che porre attenzione ai bambini sia prioritario, perché una città vivibile per i bambini è vivibile anche per gli adulti, gli anziani, i disabili.

Proposte aggiuntive:

1. istituire un servizio scuolabus più ampio in modo da ridurre l'utilizzo delle auto per prendere/riprendere i bambini
2. creazione di percorsi pedonali sicuri casa-scuola
3. creazione di passaggi pedonali protetti in prossimità delle scuole
4. rallentatori di velocità nei pressi delle scuole
5. corsi di educazione stradale e promozione dell'uso della bicicletta
6. biglietti dell'autobus gratuito per i minori di sei anni

## **Appendice: documentazione**

**Ecosistema urbano 2004 (legambiente)**

<http://www.legambiente.com/documenti/2003/ecosistemaUrbano2004/1016EcosistemaUrbano.php>

**resoconto treno verde 2003 sulla tappa di firenze**

<http://www.ecodallecitta.it/old/mar2003/smog/trenoverde/ANNEBBIATADALPM10.doc>

**dati provinciali sulla criminalità**

[http://www.poliziadistato.it/pds/online/criminale/crimin\\_2000\\_2001/firenze.htm](http://www.poliziadistato.it/pds/online/criminale/crimin_2000_2001/firenze.htm)

**Piano Generale del Traffico Urbano 2002 (PGTU) di Firenze**

[http://www.comune.fi.it/servizi\\_pubblici/trasporti/put2002/put2002.htm](http://www.comune.fi.it/servizi_pubblici/trasporti/put2002/put2002.htm)

**osservazioni di legambiente sul PGTU 2002 di Firenze**

<http://associazioni.comune.firenze.it/legambiente/osservpgtu60203.htm>

**l'Italia in cifre (Istat)**

<http://www.istat.it/Prodotti-e/Italia-in-1/italia2002.pdf>

**pedalando per l'avvenire (commissione europea)**

[http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling\\_it.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_it.pdf)

**sito con soluzioni di moderazione del traffico**

<http://www.moderazionedeltraffico.it/>

**descrizione delle rastrelliere a U rovesciato**

<http://www.bicyclinginfo.org/pdf/bikepark.pdf>

**mappa ciclabile di ferrara**

<http://www.comune.fe.it/ambiente/progetti/biciclette/mappabici2.jpg>

**campagna antifurto dell'ufficio bici di ferrara**

<http://www.comune.fe.it/ambiente/progetti/biciclette/infobici2002.pdf>

**in bici sul posto di lavoro**

<http://www.comune.fe.it/ambiente/progetti/biciclette/libretto.pdf>

**eppure i bambini si muovono (pubblicazione della commissione europea sulla mobilità dei bambini)**

[http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids\\_on\\_the\\_move\\_it.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/youth/air/kids_on_the_move_it.pdf)