



## 1. Premessa: le norme attuali e la necessità di una visione integrata

Il decreto del Ministero infrastrutture e trasporti 4-8-17 attua una delega prevista dalla legge 257/16, che recepisce a sua volta la direttiva europea 2014/94/UE. A questa si collegano le **linee guida europee per la mobilità sostenibile**.

Il decreto definisce le **linee guida nazionali** per i piani urbani di mobilità sostenibile (**PUMS**), che ogni città metropolitana/area vasta e comune sopra i 100000 abitanti deve predisporre entro **agosto 2019**. Il MIT ha recentemente previsto appositi finanziamenti per la predisposizione dei PUMS (comunicato del 20 dicembre u.s.).

I PUMS hanno prospettiva di medio-lungo periodo (**10 anni**) e sono gerarchicamente sovraordinati ai piani urbani del traffico (PUT). La predisposizione del PUMS è necessaria per accedere ai finanziamenti statali destinati a "infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa" (art. 1, comma 2, DM 4-8-17)). Mentre il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica integrata che prevede investimenti finanziari significativi, il PUT è un semplice strumento settoriale di gestione dell'esistente. Il PUMS è in generale sovraordinato ad ogni altra pianificazione urbanistico/territoriale relativa alla mobilità.

Nel preambolo del decreto si parla espressamente di "**minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata**", secondo quanto già previsto dalla legge 340/2000, art. 22, nell'ambito dei principi di indirizzo dell'Unione europea. Per mobilità sostenibile si intende infatti il passaggio tra un modello di città fondato sull'assoluta preminenza del veicolo di trasporto privato ad uno incentrato sulla centralità delle persone, del trasporto collettivo generalizzato e del recupero degli spazi pubblici ora occupati dal traffico. Nel PUMS rivestono importanza centrale i fattori sociali ed economici (inclusione sociale, qualità della vita, tutela e sviluppo del commercio locale ecc.), oltre naturalmente a quelli ambientali. La predisposizione del PUMS deve necessariamente prevedere la **partecipazione** della cittadinanza.

Le linee guida intendono promuovere una "visione unitaria e sistematica dei PUMS" (art. 2 comma 2). Pertanto esse prescrivono:

- il percorso che porta alla predisposizione del PUMS
- i macro-obiettivi minimi obbligatori
- i possibili obiettivi specifici
- le strategie per perseguire gli obiettivi
- le azioni per realizzare le strategie

La **ciclabilità** viene citata espressamente in vari passaggi delle linee guida:

1. Nella predisposizione del quadro conoscitivo (II fase del percorso di predisposizione del PUMS), si chiede di identificare la "**rete ciclabile**" nell'ambito della "offerta di reti e servizi di trasporto".
2. Tra i macro-obiettivi minimi obbligatori, si prevede la "diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, **ciclisti**, bambini e over 65)" (punto C4).

3. Tra i possibili obiettivi specifici si prevede di "migliorare l'attrattività del trasporto **ciclopedonale**" (punto d) e "migliorare la sicurezza di pedoni e **ciclisti**" (punto n).
4. Tra le strategie, si prevede lo "sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e **ciclistica**, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale" (punto 3).
5. Tra le azioni si prevede:
  - "la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, **ciclisti**, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale" (punto 1a, *sic*)
  - "rendere possibile il trasporto di **biciclette** sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi" (punto 1c)
  - "sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e **ciclistica**" (punto 3), tramite:
    - a) "implementazione di servizi di **bike sharing** anche per turisti ed utenti occasionali"
    - b) "il miglioramento delle condizioni d'uso della **bicicletta** attraverso la realizzazione di itinerari **ciclabili**"
    - c) "il miglioramento dei collegamenti pedonali e **ciclistici** verso i principali luoghi di interesse pubblico [...]"
    - d) "l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le **zone 30**)"
    - e) "la diffusione di servizi per i **ciclisti**, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati, presso le stazioni/fermate TPL e parcheggi pubblici di scambio"
    - f) "creazione di percorsi casa-scuola per le **biciclette** e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva"
    - g) "l'implementazione di azioni di **promozione**, sensibilizzazione e marketing"
    - h) "la diffusione di sistemi elettromeccanici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi di ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili ecc.)"
  - "introduzione di veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e e/o **cargo bike**"

Possiamo quindi affermare che nel quadro normativo attuale il corretto sviluppo della ciclabilità urbana si integra:

- in una transizione complessiva tra due visioni della città basate su **paradigmi culturali** differenti: il PUMS considera residuale l'utilizzo del mezzo motorizzato privato e prevede di sottrargli consistenti quote di spazio urbano per recuperarle alla collettività;
- in una visione "**inclusiva**" della mobilità, ossia diretta a tutelare la fasce deboli della popolazione (bambini e giovanissimi, cittadini con disabilità, anziani ecc.), mettendole **al centro** dell'azione politica di pianificazione;

- in una **programmazione dettagliata** del PUMS, costituita da rigorose procedure di analisi della situazione di partenza, definizione degli obiettivi da raggiungere, ricerca delle fonti di finanziamento, verifica periodica dei risultati ottenuti grazie ad adeguati indicatori specifici.

## 2. La ciclabilità oggi in Italia

Nel maggio 2017 Legambiente ha pubblicato un rapporto sulla "economia della bici" nelle città italiane<sup>1</sup>.

Il rapporto sottolinea anzitutto un dato molto significativo e solo apparentemente contraddittorio: **in tutta Italia crescono le piste ciclabili ma non cresce la ciclabilità**. A fronte di un consistente aumento delle infrastrutture dedicate alla ciclabilità, la percentuale di italiani che usa la bici per i propri spostamenti è rimasta assolutamente costante nel corso degli anni. Risulta pertanto evidente che la semplice esistenza di una rete ciclabile "su carta" non ha di per sé alcuna influenza positiva.

Una rete ciclabile deve infatti:

- in primo luogo essere integrata in un approccio complessivo alla ridefinizione dello spazio urbano;
- in secondo luogo essere basata su infrastrutture ciclabili di alta qualità.

Partendo dall'analisi di casi virtuosi (Pesaro e Bolzano in primis), il rapporto intende spiegare quali sono le condizioni per rendere uno spazio urbano "bike-friendly". Fondamentalmente si tratta di dare priorità alla ciclopeditività, rideterminando il rapporto tra le varie componenti della mobilità e **penalizzando esplicitamente l'automobile** quando necessario. Vari sono gli esempi riportati dal rapporto:

- A Bolzano, vista la scarsa larghezza delle carreggiate urbane, "in molti tratti si si è data priorità alle due ruote **vietando completamente il parcheggio a raso** o regolamentandolo in modo differente[...]". Contemporaneamente "ci sono stati interventi mirati sui punti critici dove ci poteva essere maggiore conflittualità tra veicoli motorizzati e ciclisti (in particolare i grandi incroci) dando priorità agli attraversamenti ciclopeditivi, mentre una riorganizzazione della segnaletica ha fatto nascere la percezione negli abitanti che esiste oramai un vero e proprio sistema di mobilità ciclabile che ha la stessa importanza e dignità degli altri sistemi di mobilità". I risultati sono stati ottenuti non tanto grazie all'estensione della rete ciclabile, quanto con la **riduzione dei parcheggi di superficie**, la generale tutela della sicurezza di pedoni e ciclisti, l'ampliamento delle aree pedonali e la creazione di corsie protette per le bici **solo** "in quei tratti di strada dove proprio era impossibile garantire una armonica convivenza tra i vari veicoli".
- A Pesaro l'amministrazione comunale ha rivolto particolare attenzione alla messa in sicurezza della mobilità ciclopeditiva grazie a zone di moderazione della velocità a 20/30 km orari, pedonalizzazione di varie piazze, **sottrazione di spazi alla sosta**, [...] costruzione di una rete dedicata e [...] una diversa narrazione" che mette al centro della città il cittadino che si muove "con le proprie gambe".

I casi di Bolzano e Pesaro dimostrano che tali interventi determinano "una maggiore efficienza

<sup>1</sup> [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewjK79zmvrTgAhXyzIUKHc98BO0QFjAAegQIChAC&url=https%3A%2F%2Fwww.legambiente.it%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocs%2Frapporto\\_la\\_bi\\_ci.pdf&usg=AOvVaw2xUDhsMKnZxFgqUk1s1xdF](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewjK79zmvrTgAhXyzIUKHc98BO0QFjAAegQIChAC&url=https%3A%2F%2Fwww.legambiente.it%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocs%2Frapporto_la_bi_ci.pdf&usg=AOvVaw2xUDhsMKnZxFgqUk1s1xdF)

dell'intero sistema locale del trasporto e una migliore qualità del contesto urbano", grazie alla "riappropriazione dello spazio pubblico da parte dei cittadini". Alla base di tali interventi sta infatti la consapevolezza che "le strade sono spazi a più usi da condividere equamente tra tutti gli utenti".

Si tratta di una tendenza che non riguarda solo alcune realtà italiane:

*Nel contesto europeo, sempre più, si sta superando la logica della separazione dei flussi - marciapiedi ai pedoni, ciclabili alle bici, preferenziali per i bus e poi più corsie al servizio della marcia e della sosta delle auto - con una nuova consapevolezza: ridisegnare vie e piazze con l'obiettivo di **sottrarre superficie all'invasione delle auto** [...]*

Il rapporto si concentra poi sul tema specifico della scarsa sicurezza degli spostamenti su bici, che rappresenta il principale ostacolo allo sviluppo della ciclabilità in Italia. In tale ambito gioca un ruolo fondamentale la **scarsa qualità delle infrastrutture per la ciclabilità**.

Una pista ciclabile mal concepita, infatti, aumenta i rischi per il ciclista, oltre a rappresentare una perdita di spazio urbano e di investimenti finanziari perché poco utilizzata.

Le caratteristiche tipiche, molto frequenti, di un percorso ciclabile progettato in modo scorretto sono:

- standard costruttivi illogici e incoerenti
- sedi inadeguate e spesso concorrenziali con la pedonalità
- mancata analisi preventiva dei flussi di utenti
- assenza di verifica degli effetti degli interventi sui flussi di mobilità
- scelta delle direttrici in base a semplici criteri di disponibilità di spazi
- assenza di continuità fra i tratti della rete
- mancata considerazione delle esigenze di sicurezza

Viceversa, le caratteristiche fondamentali di un percorso progettato in modo corretto sono:

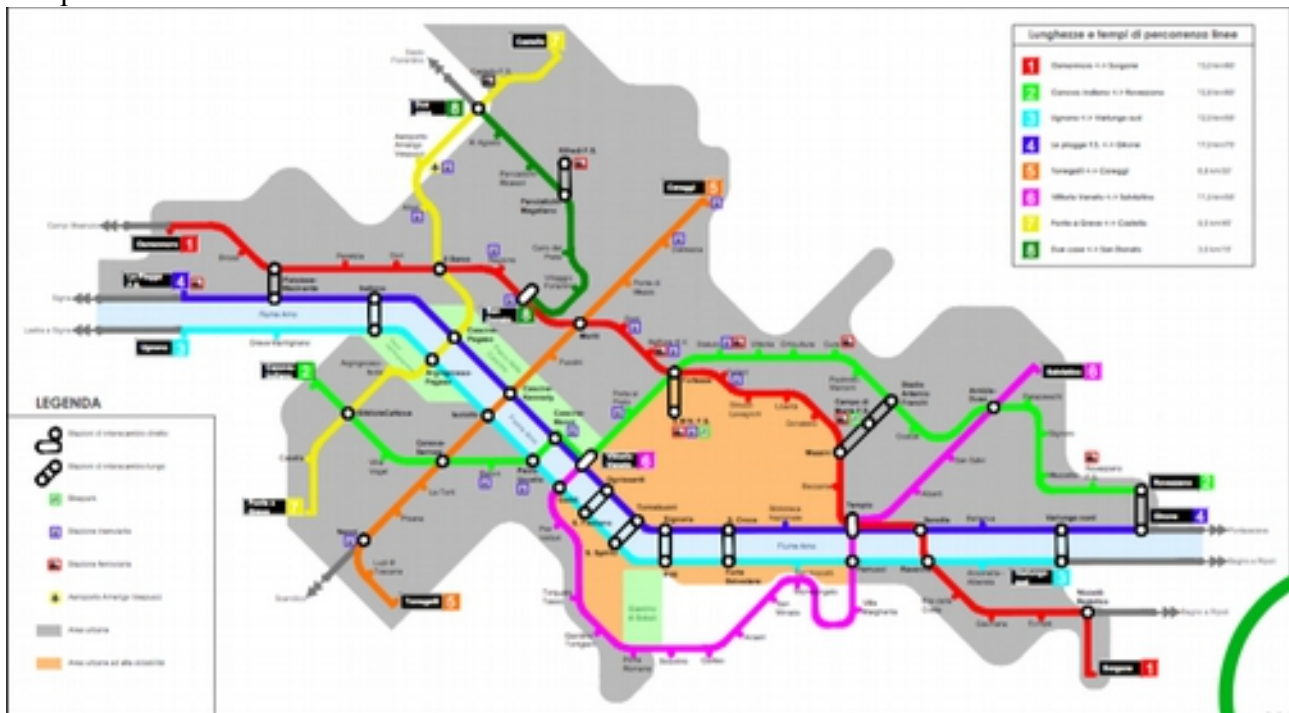
- i punti di origine e destinazione devono coincidere con **forti attrattori di mobilità** (università, stazioni, zone densamente popolate ecc.)
- l'itinerario deve avere una **forte coerenza fisica e visiva**
- le corsie devono essere larghe almeno un metro e mezzo per ogni senso
- non devono essere presenti veicoli in sosta a fianco della ciclabile
- le intersezioni devono essere progettate in modo da garantire la completa sicurezza del ciclista
- la ciclabile deve connettersi con nodi intermodali (stazioni di mezzi del TPL che permettono l'accesso delle bici)

In definitiva il percorso deve essere perfettamente adatto anche all'**utenza con disabilità motoria**:

*Come la simmetria dei binari di un tram può essere considerata la prima garanzia dell'efficienza di quel mezzo di trasporto, così la regolarità di un tracciato ciclabile, la linearità, l'assenza di tortuosità, chicane, bruschi cambi di pendenza, ostacoli lungo il percorso o ai suoi margini è il primo elemento che rende accogliente la ciclabile e che invoglia a percorrerla.*

### 3. La ciclabilità oggi a Firenze

L'amministrazione comunale ha fatto proprio un progetto di implementazione della rete esistente presentato dalla FIAB - Firenze ciclabile Onlus. Il progetto mira alla costruzione di una "Bicropolitana"<sup>2</sup>, ossia un insieme di direttrici che permettano al ciclista di muoversi rapidamente da una parte all'altra della città.



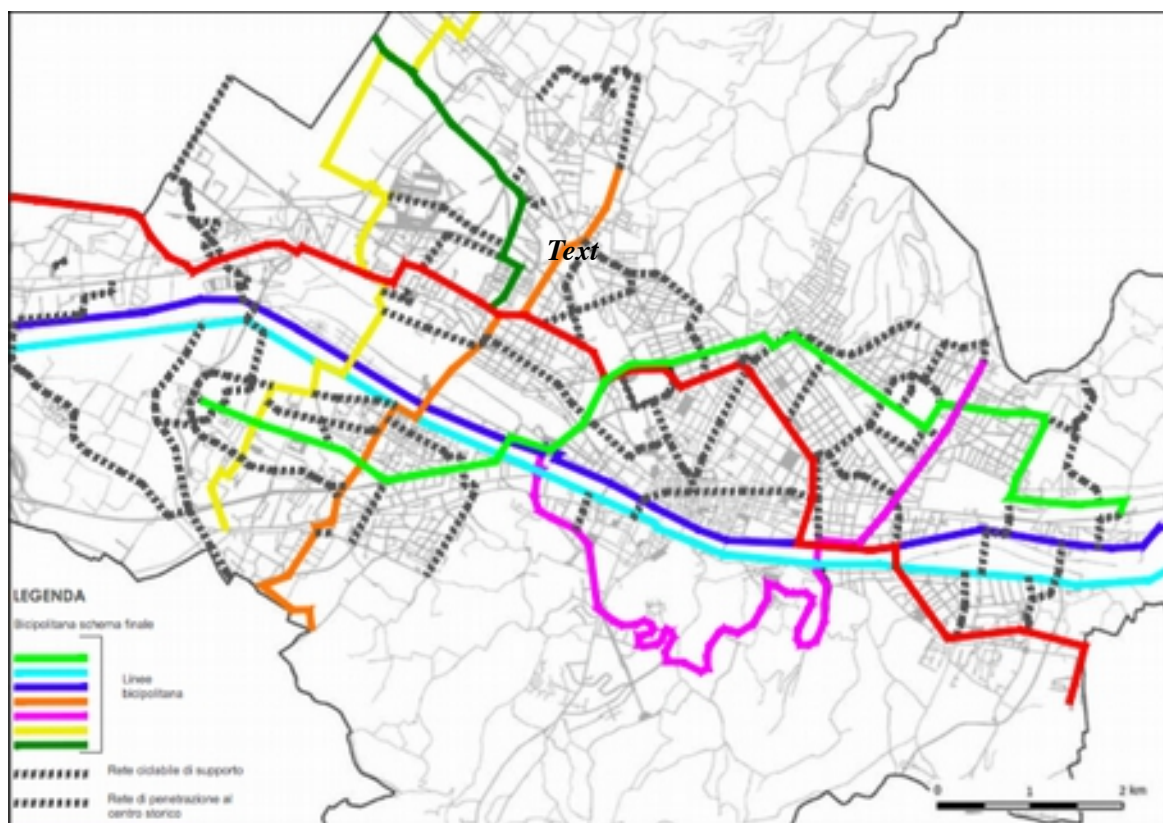
Bicropolitana: schema direttrici



Bicropolitana: tratte esistenti e di progetto

Fonte: Comune di Firenze.

<sup>2</sup> <https://www.comune.fi.it/comunicati-stampa/nasce-la-bicropolitana-la-mappa-integrata-di-linee-veloci-e-sicure-i-ciclisti>



**Bicipolitana: rete complessiva finale (direttrici e ciclabili di raccordo)**

*Fonte: Comune di Firenze.*

**ESISTENTE (%) DA COSTRUIRE (%) IN PROGETTAZIONE (%) KM**

LINEA ROSSA	66	34	10	16,77
LINEA VERDE	79	21	8	13,42
LINEA CELESTE	63	37	23	26,45
LINEA BLU	93	7	1	16,22
TOTALI (%)	75,25	24,75	10,5	
TOTALI (KM)	54,83	18,03	7,65	72,86

**Bicipolitana: dati di progettazione disponibili relativi a 4 linee**

*Fonte: Comune di Firenze.*

Alcuni interventi sono già iniziati o conclusi, altri sono previsti per i prossimi anni. Le fonti di finanziamento sono i fondi provenienti dal **PON Metro 2014-20**<sup>3</sup> e dal **Patto per la Città metropolitana**<sup>4</sup> di Firenze.

PON Metro sta per Programma Operativo Nazionale per le Città metropolitane. Si tratta di fondi strutturali europei afferenti alla programmazione 2014-20 e vincolati ad interventi per lo sviluppo dell'Agenda urbana europea, nell'ambito degli obiettivi di Europa 2020 (crescita sostenibile, intelligente, inclusiva).

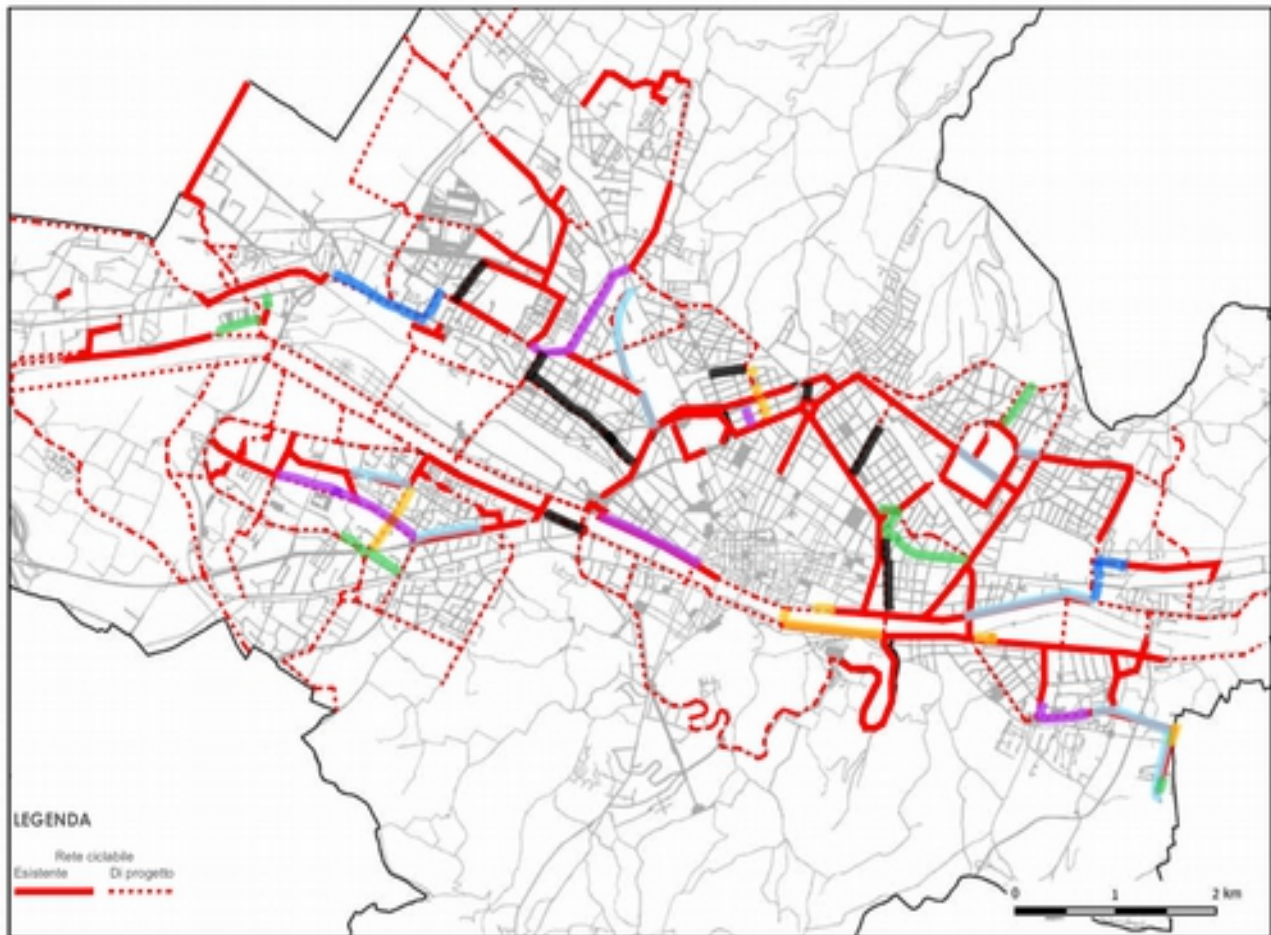
Il Patto per Firenze è un accordo tra Governo e Città metropolitana per "lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale" dell'area metropolitana. E' stato sottoscritto nel 2016 e prevede finanziamenti per i primi due anni di interventi. Trattandosi di Città metropolitana, gli interventi riguardano anche il territorio esterno al comune di Firenze.

<sup>3</sup> <http://www.ponmetro.it/home/ecosistema/viaggio-nei-cantieri-pon-metro/elenco-progetti/?cm=FI>

<sup>4</sup> <http://met.cittametropolitana.fi.it/news.aspx?n=231359>

PON METRO (2020)	3767884	
PATTO PER FIRENZE	5600000	(comprensivi di fondi strutturali europei)
MANUTENZIONE STRAORDINARIA (BANDI 2018)	800000	

**Bicipolitana: dati di finanziamento complessivi**



**Bicipolitana: tratti di rete interessati dagli interventi attualmente finanziati (costruzione ex novo e manutenzione)**

*Fonte: Comune di Firenze.*

Dai dati sopra esposti si possono ricavare alcune considerazioni:

- L'amministrazione comunale **considera efficace la parte di rete ciclabile già esistente**, prevedendo semplici interventi di manutenzione su alcuni tratti, fatta eccezione per situazioni estreme quali la pista promiscua di Lungarno Serristori, che dovrebbe essere spostata in "sede propria" (cfr pdf Bicipolitana).
- Non vi **alcuna garanzia di rispetto dei principi di corretta progettazione e realizzazione** delle piste ciclabili. Alcuni elementi attualmente osservabili sembrerebbero dimostrarlo:
  1. I tratti appena costruiti su ponte San Niccolò non prevedono una protezione rispetto alla sede stradale, nonostante si tratti di un'arteria molto importante e trafficata. Sono già

osservabili invasioni da parte di motocicli in situazioni di traffico intenso.

2. Un tratto in costruzione in via Pampaloni prevede un tracciato piuttosto tortuoso al di là del marciapiede, ritenuto evidentemente necessario per non sottrarre spazio alle autovetture, con una intersezione apparentemente pericolosa in corrispondenza di una rotonda.
- Gli interventi attualmente progettati sono poca cosa rispetto al progetto integrale. E' prevedibile che la realizzazione della rete progettata richieda **tempi molto lunghi**, sicuramente superiori a quella di una consiliatura.
  - Non si comprende con precisione quale sia la quota di **finanziamento** direttamente proveniente da fondi del **Comune di Firenze** in base a scelte di bilancio e non a finanziamenti straordinari o europei. Apparentemente tale quota sembrerebbe coincidere con gli 800 000 euro destinati alla manutenzione straordinaria.



#### 4. Conclusioni

Di seguito alcuni spunti di riflessione:

- L'attuale amministrazione comunale ha al proprio interno le **competenze necessarie a pianificare una rete di piste ciclabili coerenti con i principi alla base della mobilità sostenibile**? O possiede solo competenze di tipo strettamente tecnico-ingegneristico?
- L'attuale amministrazione comunale è capace di comprendere e fare propria la **transizione culturale** necessaria per realizzare una corretta rete ciclabile, e di **trasmetterla** conseguentemente ai propri **quadri tecnici**?
- Quali sono i margini per integrare adeguatamente i fondi di provenienza europea o comunque esterna attraverso **coraggiose scelte di bilancio** che privilegino la mobilità ciclabile?
- Siamo davvero sicuri che la **cittadinanza** sia più interessata ai parcheggi che alla rete ciclabile?
- Il problema della ciclabilità sta tutto nella realizzazione della rete ciclabile, come sembra **dare per scontato** l'amministrazione con il progetto di Bicipolitana? O dobbiamo seriamente pensare alla riorganizzazione radicale dello spazio urbano nelle **zone 30**?

Possibili posizione dei Verdi in merito agli spunti sopra esposti:

- Necessità di individuare un **nome forte esterno**, dotato di grande esperienza e competenza tecnica, per la realizzazione di una rete ciclabile all'avanguardia.
- Inserimento della rete ciclabile tra gli **obiettivi di medio periodo** del PUMS (5 anni).
- Proposta per l'individuazione dei fondi necessari al raggiungimento dell'obiettivo attraverso un'analisi e ridefinizione delle priorità di **bilancio**.
- Proposta per la definizione di un percorso di promozione e **partecipazione propositiva** della cittadinanza attraverso i Quartieri.
- Proposta per la creazione diffusa di **zone 30 sperimentali**, anche **temporanee**, come obiettivo di medio periodo del PUMS (5 anni).



11.02.2019