



Sede operativa: via GP Orsini 44 - 50126 Firenze
Sede legale: c/o Lopes Pegna - via Scialoia 78 - 50136 Firenze FI
Email: onlus@firenzeinbici.net
WWW: <http://www.firenzeinbici.net>
Segreteria telefonica: 055 5357637
Cod.fisc: 94122650487

| |
|--|
| COMUNE DI FIRENZE DIREZIONE URBANISTICA |
| 02 MAR. 2012 |
| PROT. N° <u>11408</u> |
| CAT. <u>101e</u> |

Alla Direzione Urbanistica
Comune di Firenze

Firenze, 29 febbraio 2012

Oggetto: Contributo alla VAS del **Centro Alimentare Polivalente**

L'Associazione FirenzeInBici ONLUS, aderente alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), propone il proprio contributo alla Valutazione Ambientale relativa al procedimento di trasformazione del Centro Alimentare Polivalente.

L'Associazione ritiene che un così consistente intervento urbanistico non possa prescindere dalla realizzazione di alcuni percorsi dedicati alla mobilità ciclistica, che permettano di ridurre la mobilità privata a motore e quindi alleviare, citiamo dal documento preliminare, "il congestionamento a cui è attualmente sottoposta e che potrebbe crescere a causa delle attività che si stanno qui concentrando e delle future trasformazioni".

La realizzazione di alcuni percorsi ciclabili, infatti, consente di spostare quantità di traffico dalle automobili a un mezzo meno impattante, anche, ma non solo, in termini di spazio occupato. Per fare un esempio una pista ciclabile bidirezionale occupa una larghezza di soli 2,50 m, contro i 3,50m di una sola corsia automobilistica. Ancora più ridotto lo spazio qualora si decida di realizzare piste unidirezionali, per le quali è sufficiente la larghezza di 1,50 m.

Data l'area investita dall'intervento e l'ampiezza dei cantieri, relativamente alla sede stradale, è di tutta evidenza che solo la realizzazione di percorsi ciclabili permetterà di mantenere inalterata la mobilità interna al quartiere quella con i quartieri limitrofi. La bicicletta, infatti, è il mezzo di spostamento più rapido in assoluto per le percorsi inferiori a 5 km. Si evidenzia che detta distanza, che un ciclista percorre in circa 20-22 minuti, individua una circonferenza al cui interno ricadono il centro di Firenze, la totalità dei quartieri 4 e 5, oltre all'abitato di Sesto Fiorentino.

Il presente contributo sarà articolato per paragrafi, uno per ciascun percorso proposto, oltre al paragrafo introduttivo che consenta un chiarimento terminologico e metodologico. A seguire, saranno prese in considerazione proposte di attraversamento longitudinale e trasversale dell'area oggetto di intervento.

Introduzione

Allo scopo di evitare possibili fraintendimenti ed essere quanto più chiari possibile intendiamo sottolineare alcune differenze nella terminologia, che sono ben note ai progettisti, ma che talvolta nel parlato comune vengono sfumate e, come detto, potrebbero ingenerare confusione.

Pista ciclabile: percorso protetto o comunque riservato in esclusiva alle biciclette, non transitabile né ai pedoni né ai mezzi a motore. A doppio senso di marcia, garantisce la massima sicurezza possibile, separando completamente i flussi.

Corsia ciclabile: percorso ciclabile a senso unico di marcia, separato dalla carreggiata da una semplice striscia di delimitazione. Utili in spazi ristretti, vengono però invase dai mezzi a motore in sosta.

Percorso ciclopedonale: percorso promiscuo in condivisione fra i pedoni e il traffico ciclistico. Pedoni e ciclisti dividono la stessa porzione di marciapiede, con conseguenti rischi di incidenti. Adatto in aree molto ampie e dalle quali è completamente escluso il traffico motorizzato.

Isola Ambientale: definizione che racchiude le "zone 30" e le "zone residenziali". Le isole ambientali sono per definizione permeabili al traffico ciclistico.



Attraversamento longitudinale interno all'area "Mercafir" (linea viola)

Durante la presentazione, l'Architetto Pittalis ha chiaramente specificato che sarà realizzato un percorso ciclabile che si affianchi al futuro viale di accesso al nuovo stadio e ai risistemati spazi Mercafir.

Tale percorso dovrà essere realizzato in sede propria, venendo a costituire una pista ciclabile pienamente separata dal flusso automobilistico ed anche da quello pedonale, al fine di garantire la massima sicurezza e scorrevolezza del flusso. La separazione dal traffico veicolare potrebbe essere effettuata con un filare di alberi, intervallato da arbusti o siepi, sul modello di Viale Guidoni; la pista correrebbe sul piano della carreggiata, mentre i pedoni avrebbero a disposizione il marciapiede, ovviamente sopraelevato rispetto alla carreggiata.

Il collegamento tra l'esistente percorso lungo Via Accademia del Cimento e Via Carlo del Prete e la nuova pista in Viale Redi dovrà essere realizzato tramite una passerella ciclopedonale sul torrente Terzolle e l'istituzione di un'isola ambientale all'interno del "villaggio Forlanini", che si presta ad essere dichiarato "zona residenziale".

Attraversamento trasversale "Rifredi FS-Manifattura Tabacchi" (linea blu)

Anche in questo caso, si tratta di un percorso già previsto dal documento presentato.

Si evidenzia che l'esistente percorso in via Magellano dovrà essere completamente ristrutturato e trasformato in pista ciclabile in sede propria, in sostituzione dell'attuale percorso condiviso con i pedoni, mal segnalato e frammentato.

Il Parco di San Donato è attualmente impermeabile alle bici, poiché la pavimentazione adottata non permette il transito dei velocipedisti. Si può ovviare attraversando il Polo Universitario di Scienze Sociali, purché questo diventi isola ambientale, in particolare una "zona 30".

Il recupero del complesso di villa Demidoff dovrà comprendere un percorso, anche promiscuo, con fondo percorribile dalle biciclette.

Attraversamento trasversale "Rifredi-Barco FS" (linea rossa)

Si tratta di un attraversamento non previsto dal progetto presentato, ma funzionale ad alleggerire il traffico durante lo svolgimento dei lavori e a garantire in futuro i flussi di mobilità verso gli insediamenti industriali di Novoli (Nuovo Pignone, *in primis*).

Il percorso ideale prevederebbe di recuperare al pubblico uso via Matteucci (attualmente all'interno del complesso della Nuovo Pignone), per proseguire lungo via Americo da Schio.

Attraversato viale Guidoni, mediante apposito impianto semaforico, eventualmente a chiamata, il percorso proseguirebbe lungo via di Lippi e Macia, per separare poi i flussi verso via Baracca con corsie monodirezionali in via Montegrappa verso il Barco e in via Baracchini provenendo dal Barco. I due flussi si ricongiungerebbero in Via del Barco, raggiungendo da qui il Parco delle Cascine.

Questo percorso sarebbe il più rapido e lineare per lo Stadio dal quartiere di Rifredi, attraversando il sottopasso della Stazione ed utilizzando l'esistente pista di via Panciatichi.

Qualora non sia possibile recuperare via Matteucci, l'alternativa (tratteggio rosso) sarebbe di creare corsie ciclabili protette ai due lati di Via Barsanti, attraversare Viale Guidoni in corrispondenza di Via Torre degli Agli, lungo la quale realizzare una ciclabile protetta a doppio senso fino a via Di Novoli. Il prolungamento della ciclabile di via di Novoli porta a ricongiungersi con via Baracchini e, quindi, continuare con il percorso poco sopra descritto.

La futura stazione "Barco" della prevista linea 4 della tramvia godrebbe anche di un più favorevole e veloce collegamento con il nuovo stadio, laddove venisse previsto adeguato spazio per la sosta delle biciclette e/o una postazione di noleggio.

Il percorso indicato potrebbe essere utilizzato anche dagli abitanti dell'Isolotto: seguendo il tragitto esposto, il nuovo stadio dista dalla piazza dell'Isolotto 3,3 km, una distanza largamente inferiore rispetto ai 4 km considerati nello studio. Sempre da piazza dell'Isolotto, la stazione di Rifredi FS sarebbe lontana 5 km distanza indicata come limite favorevole alle biciclette.

