



Il Segretario	L'estensore	Il Presidente
Dr.ssa Alessandra Altavilla		Maurizio Sguanci

DELIBERAZIONE N°10044 /18

Oggetto: **“Progetto di ciclabilità del Centro Storico”.**

Proponente: Commissione Territorio e Ambiente

DA TRASMETTERE A:	<input checked="" type="checkbox"/> Sindaco	<input checked="" type="checkbox"/> Pres. Consiglio Comunale
	<input checked="" type="checkbox"/> Albo Pretorio A.C.	<input checked="" type="checkbox"/> Assessore Giorgetti

<p>ADUNANZA DEL 29 novembre 2018</p> <p>Presiede il Consiglio il Presidente del Quartiere 1 Maurizio Sguanci</p> <p>Svolge le funzioni di Segretario la Responsabile “P.O. Attività Istituzionale Quartiere 1” Dr.ssa Alessandra Altavilla</p> <p>Consiglieri con funzione di scrutatori: _ 1 Amato Edoardo 2 Valleri Fabrizio</p>	<p>CONSIGLIERI PRESENTI</p> <p>Amato Edoardo Bonanni Patrizia Evi Gabrio Giorgetti Cosimo Grassi Ornella Jaff Serena Marcone Francesco Paolo Bertini Luca Pieraccioni Roberta Ruffilli Mirco Ruo Angela Santoni Mauro Tani Beatrice Torrini Niccolò Tortù Costanza Valleri Fabrizio</p>	<p>CONSIGLIERI ASSENTI</p> <p>Annibale Carmela Delfino Alessandro</p>
--	--	--

IL CONSIGLIO DI QUARTIERE 1 – Centro Storico

- Visto l'art. 17 del D. Lgs n. 267/2000 “Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali”;
- Visto l'art. 48 dello Statuto del Comune di Firenze;
- Visto l'art. 12 e 15 del Regolamento dei Consigli di Quartiere;
- Vista la mozione prot. 283826 del 10/09/2018 “**Progetto di ciclabilità del Centro Storico**” presentata dalla Commissione Territorio e Ambiente del Quartiere 1, contenete un progetto teso, tra l'altro, a rendere il centro storico più agevole e sicuro per ciclisti e pedoni;
- Udito il dibattito svoltosi in aula;
- Dato atto che la votazione avvenuta a scrutinio palese, per alzata di mano, ha dato il seguente esito:

Consigliere	Presente	Assente	Favorevole	Contrario	Astenuto
Amato Edoardo	X		X		
Annibale Carmela		X			
Bonanni Patrizia	X		X		
Delfino Alessandro		X			
Evi Gabrio	X		X		
Giorgetti Cosimo	X		X		
Grassi Ornella	X non votante				
Jaff Serena	X		X		
Marcone Francesco Paolo	X		X		
Bertini Luca	X		X		
Pieraccioni Roberta	X non votante				
Ruffilli Mirco	X		X		
Ruo Angela	X		X		
Santoni Mauro	X		X		
Sguanci Maurizio	X		X		
Tani Beatrice	X		X		
Torrini Niccolò	X non votante				
Tortù Costanza	X		X		
Valleri Fabrizio	X		X		
TOTALE	17	2	14		

Visto l'esito della votazione, il Consiglio approva a maggioranza dei votanti.

DELIBERA

di approvare a maggioranza dei presenti il “**Progetto di ciclabilità del Centro Storico**” che si allega quale parte integrante e sostanziale al presente atto.

I Segretari verbalizzanti

Alessandra Altavilla

Presidente del Quartiere 1

Maurizio Sguanci



Sottoscritta digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD).

Mozione

Oggetto: progetto di ciclabilità del centro storico

Considerato che

- in questi anni il Quartiere 1 ha posto l'attenzione sul tema della ciclabilità, considerandolo un sistema di mobilità largamente utilizzato dai residenti del centro storico, ecologico e utile al benessere personale e collettivo;
- in tal senso sono state approvate varie mozioni che si richiamano:

10003 - Mozione: Pista ciclabile in Oltrarno 21/01/2015

10011 - Mozione: Misure per il decoro delle rastrelliere e per il contrasto al furto delle biciclette 11/02/2016

10015 - Mozione: Misure per una migliore pulizia delle strade, delle rastrelliere portabici e delle caditoie 18/02/2016

10032 - Mozione: 'Per migliorare la ciclabilità nel Quartiere 1' 26/05/2016

Valutato

il progetto di Fiab e Firenze città ciclabile sulla ciclabilità del centro storico che propone la realizzazione di assi di ciclabilità di attraversamento del centro, proposta che si vorrebbe legare al progetto di una bicipolitana per Firenze, a cui l'associazione sta lavorando insieme con l'A.C.;

Si chiede al Sindaco, all'Assessore alla ciclabilità, all'Assessore alla mobilità

di valutare attentamente il progetto allegato alla presente mozione, di adoperarsi per dare seguito alle proposte di carattere tecnico in esso contenute attraverso il confronto, già avviato, con FIAB, al fine di rendere il Centro di Firenze più agevole e sicuro per i ciclisti e i pedoni.

Il consiglio di Quartiere 1

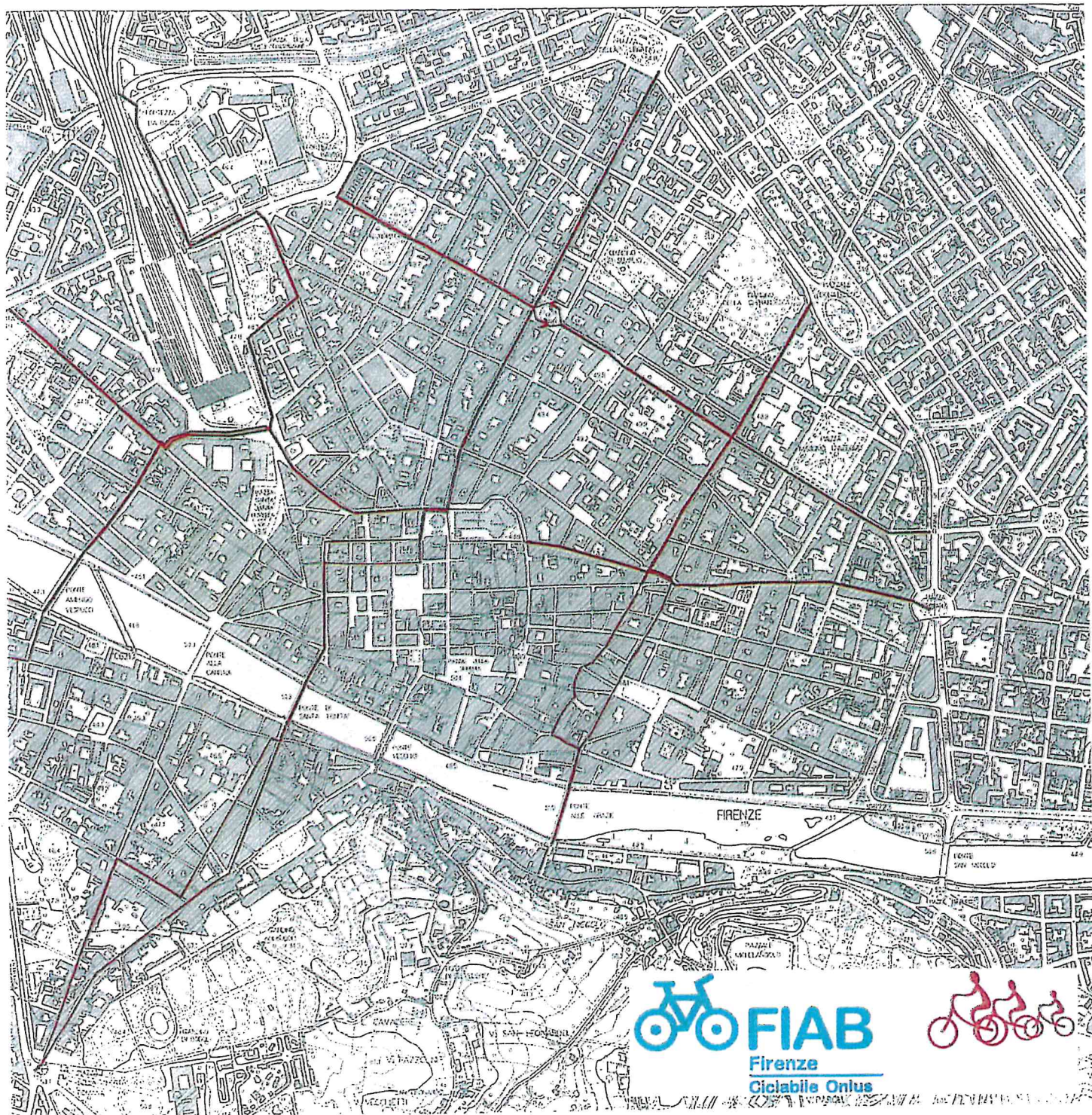
si impegna a continuare ad andare avanti ed approfondire il tema della ciclabilità.

La Commissione Territorio e Ambiente

Comune di Firenze
Protocollo Generale

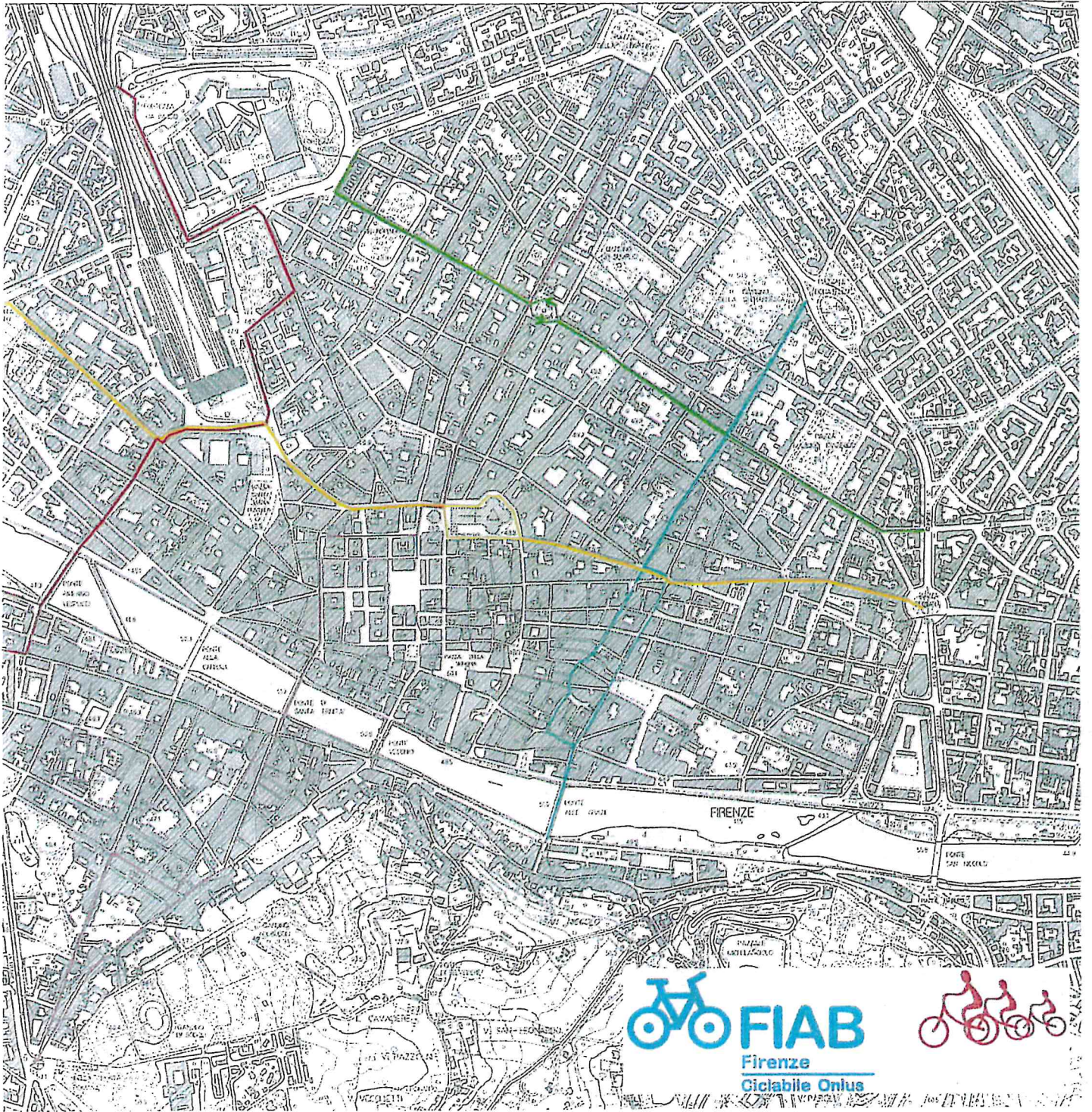
N° 283826

10 SET. 2018



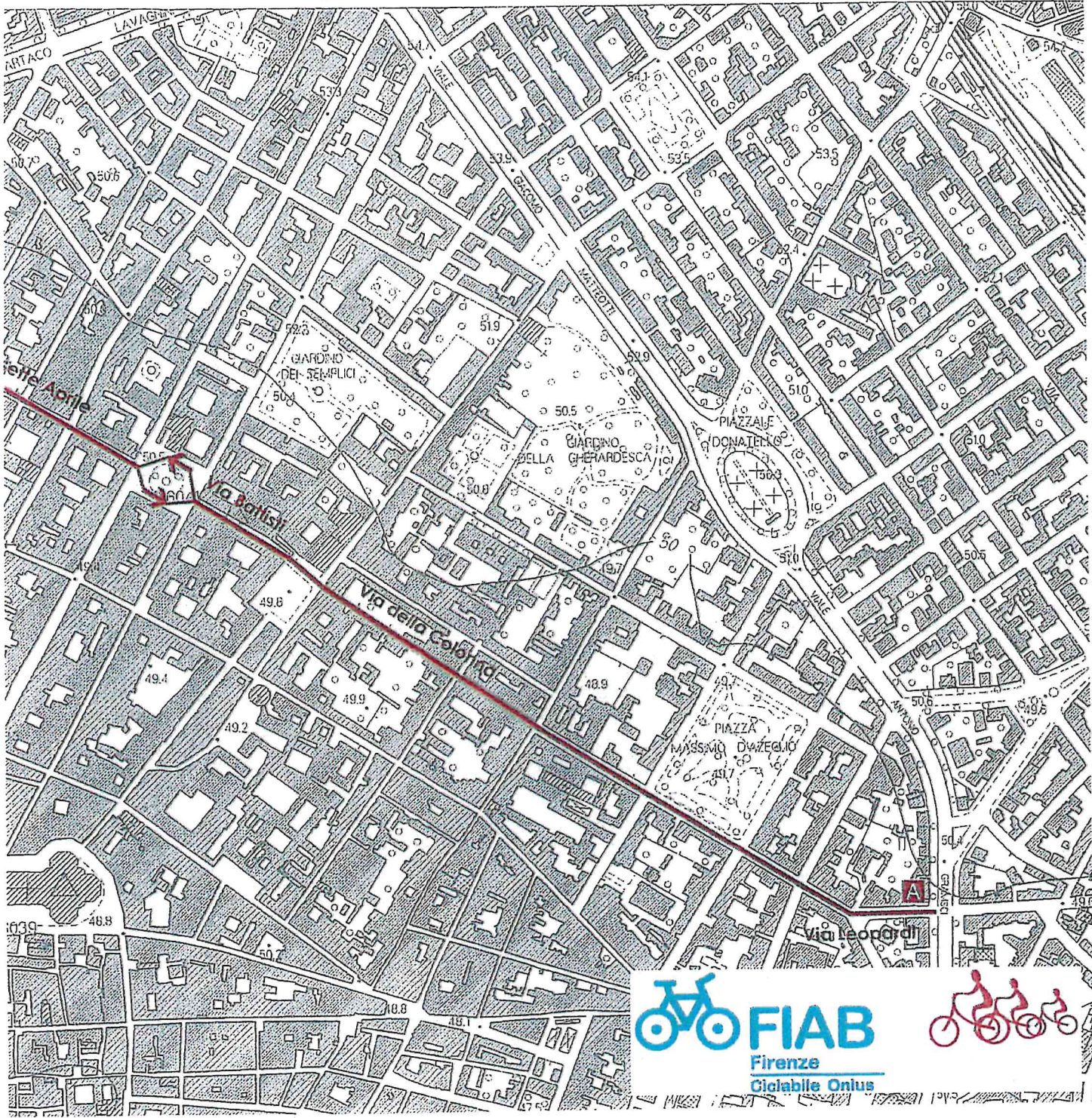
Comune di Firenze
Protocollo Generale
N° 283826

10 SET, 2018

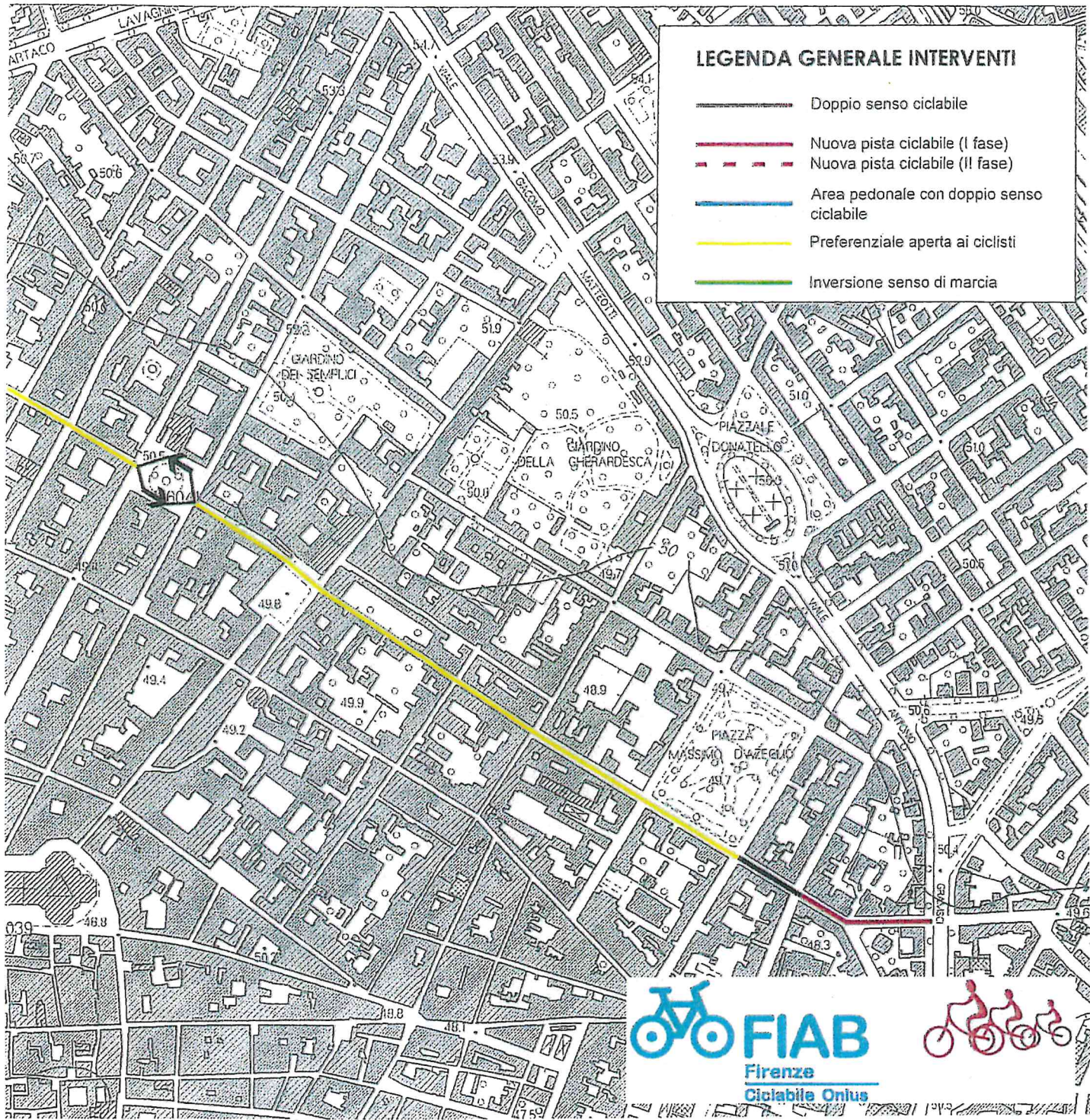


 **FIAB**
Firenze
Ciclabile Onlus










Comune di Firenze
Protocollo Generale
N° 283826
10 SET. 2018

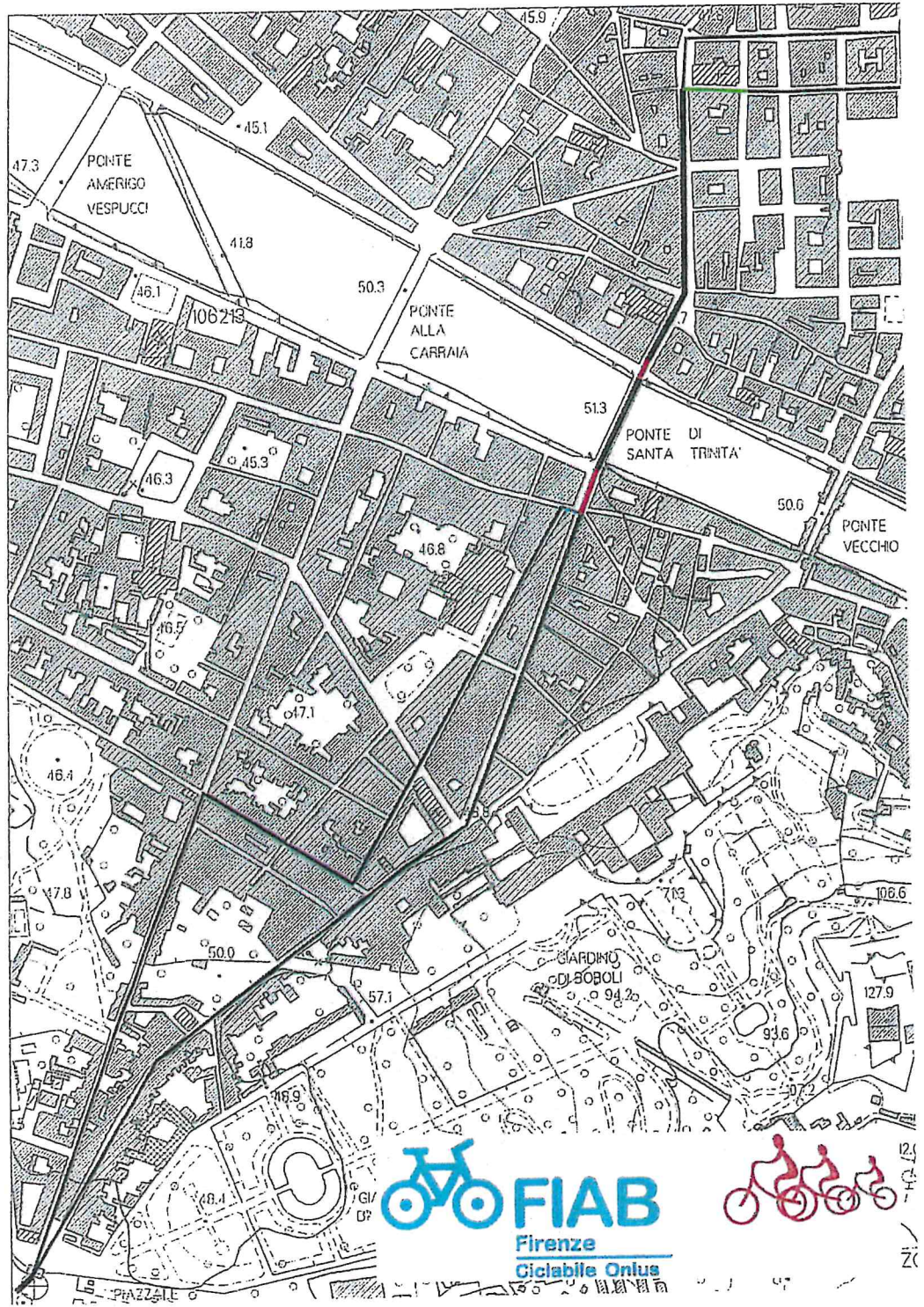
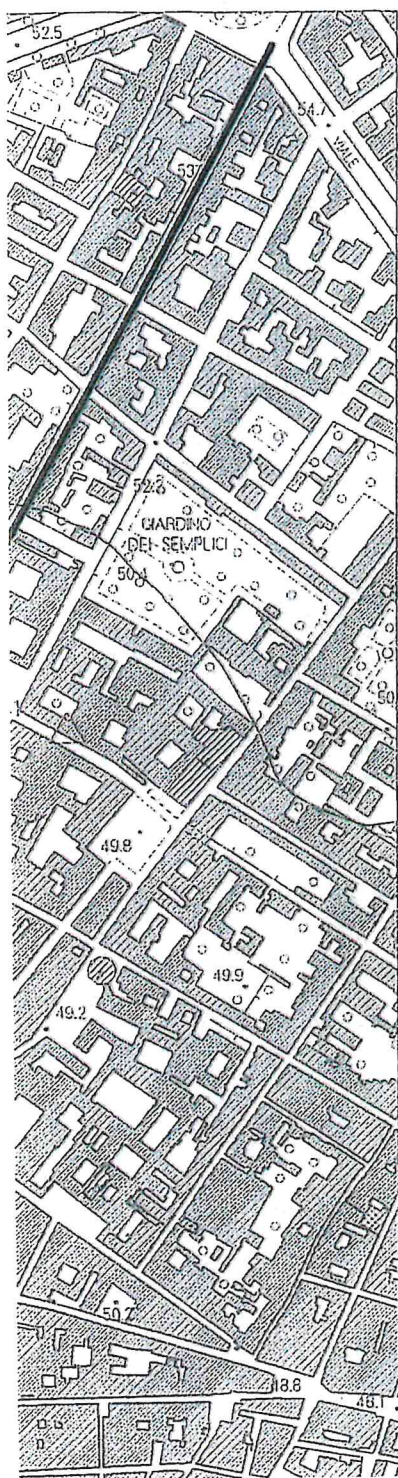


LEGENDA GENERALE INTERVENTI

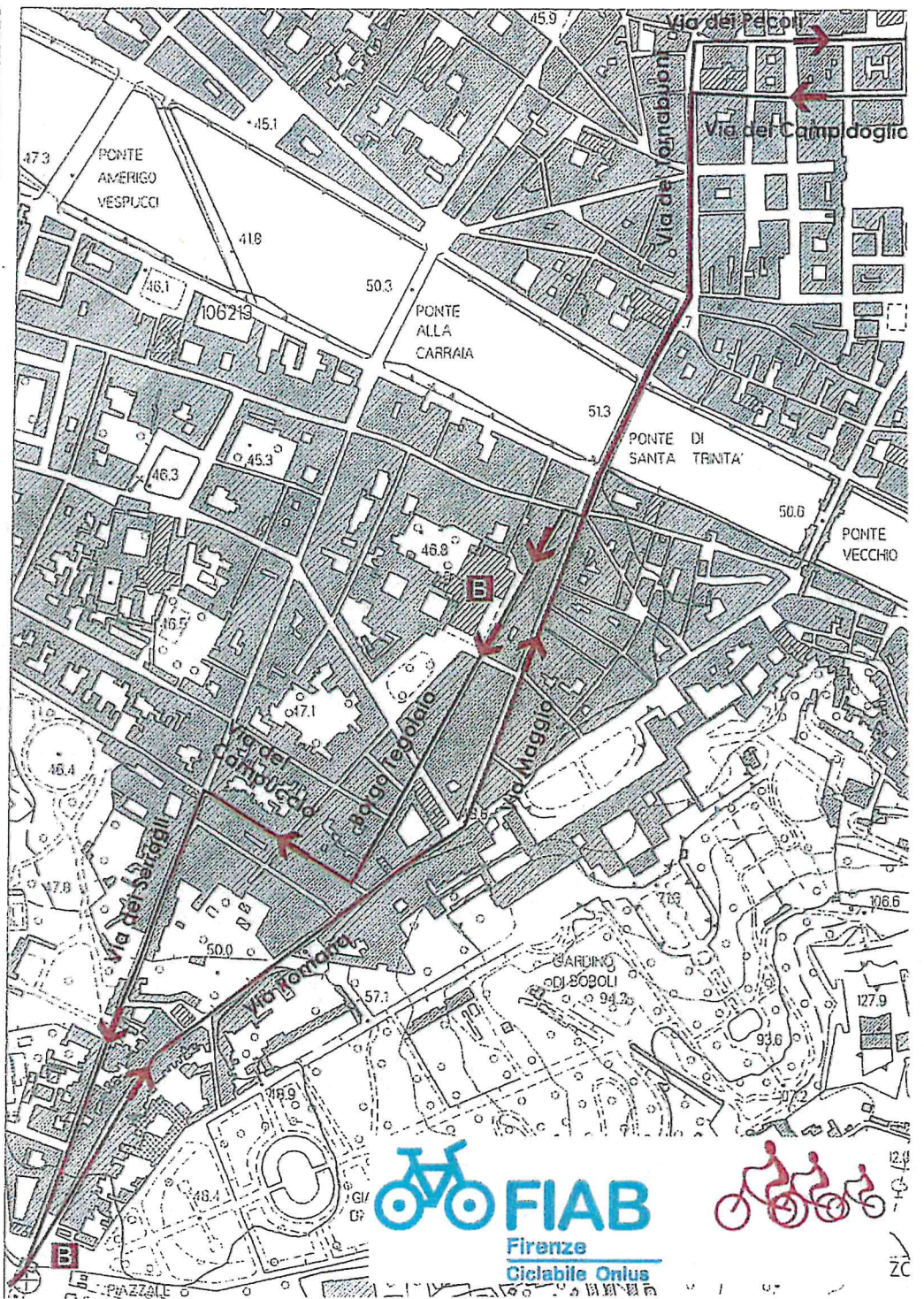
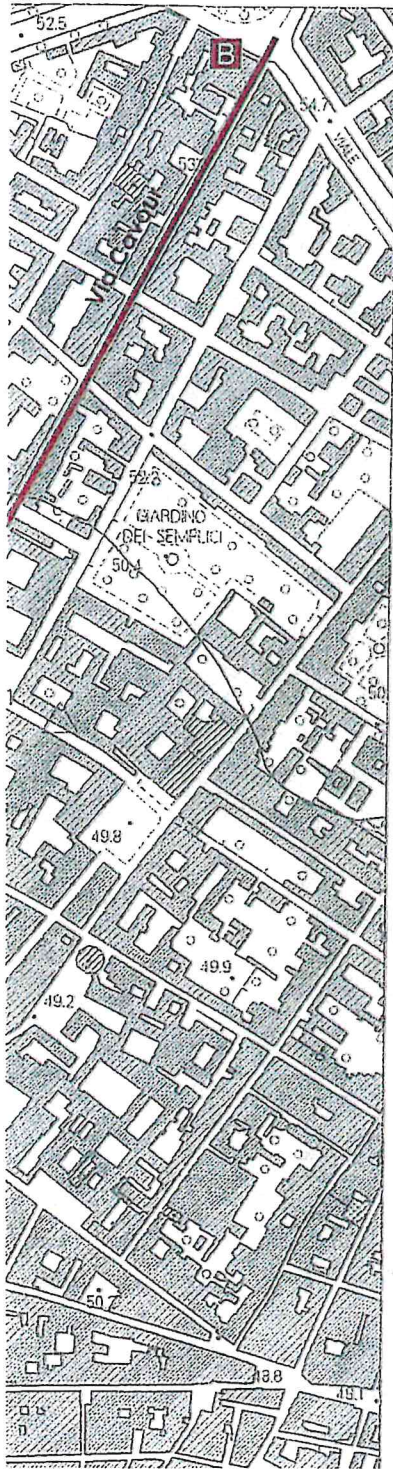
-  Doppio senso ciclabile
-  Nuova pista ciclabile (I fase)
-  Nuova pista ciclabile (II fase)
-  Area pedonale con doppio senso ciclabile
-  Preferenziale aperta ai ciclisti
-  Inversione senso di marcia

 **FIAB**
 Firenze
 Ciclabile Onlus





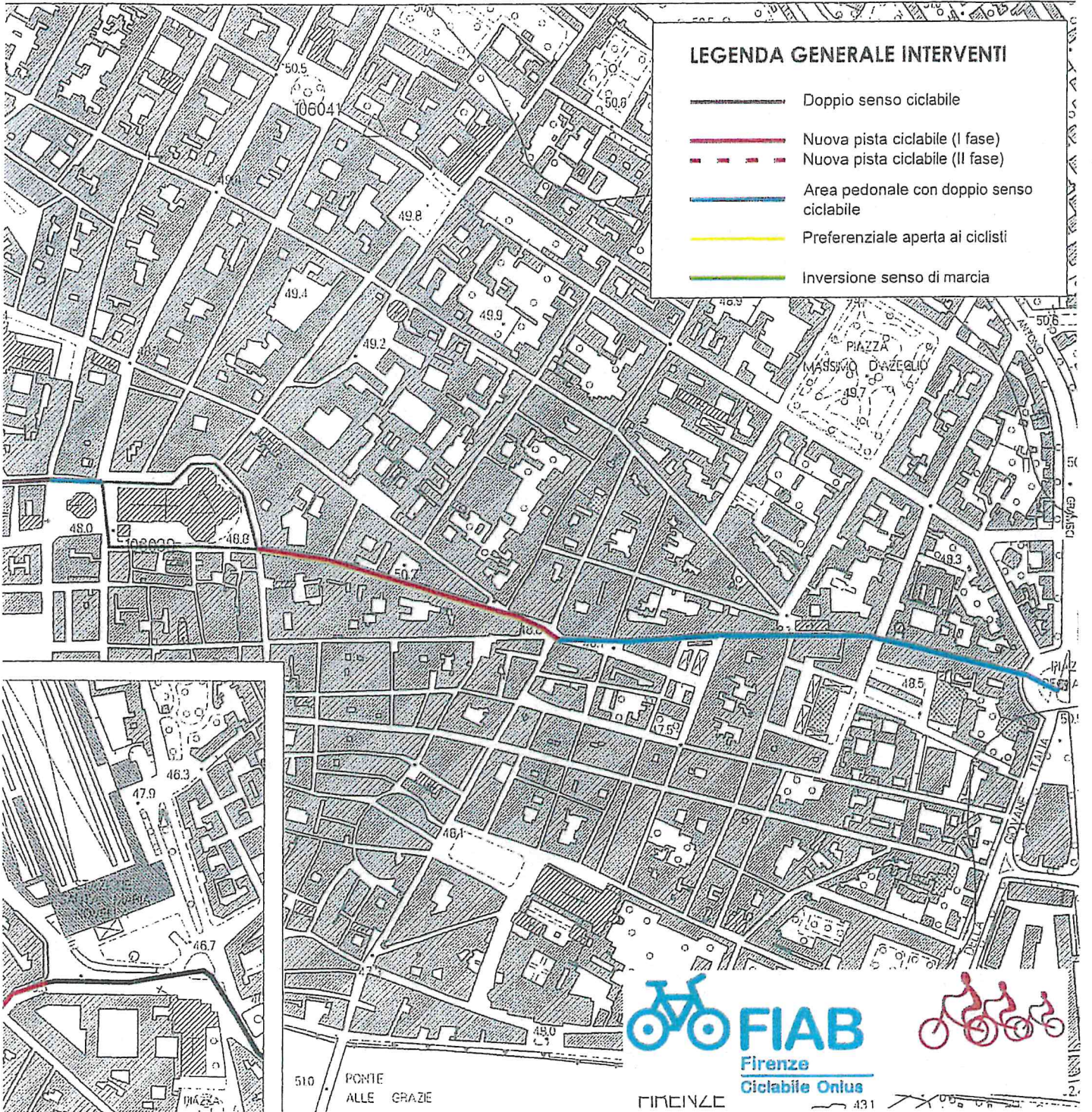
Comune di Firenze
Protocollo Generale
N° 283826
10 SET 2018



 **FIAB**
Firenze
Ciclabile Onlus



ZC

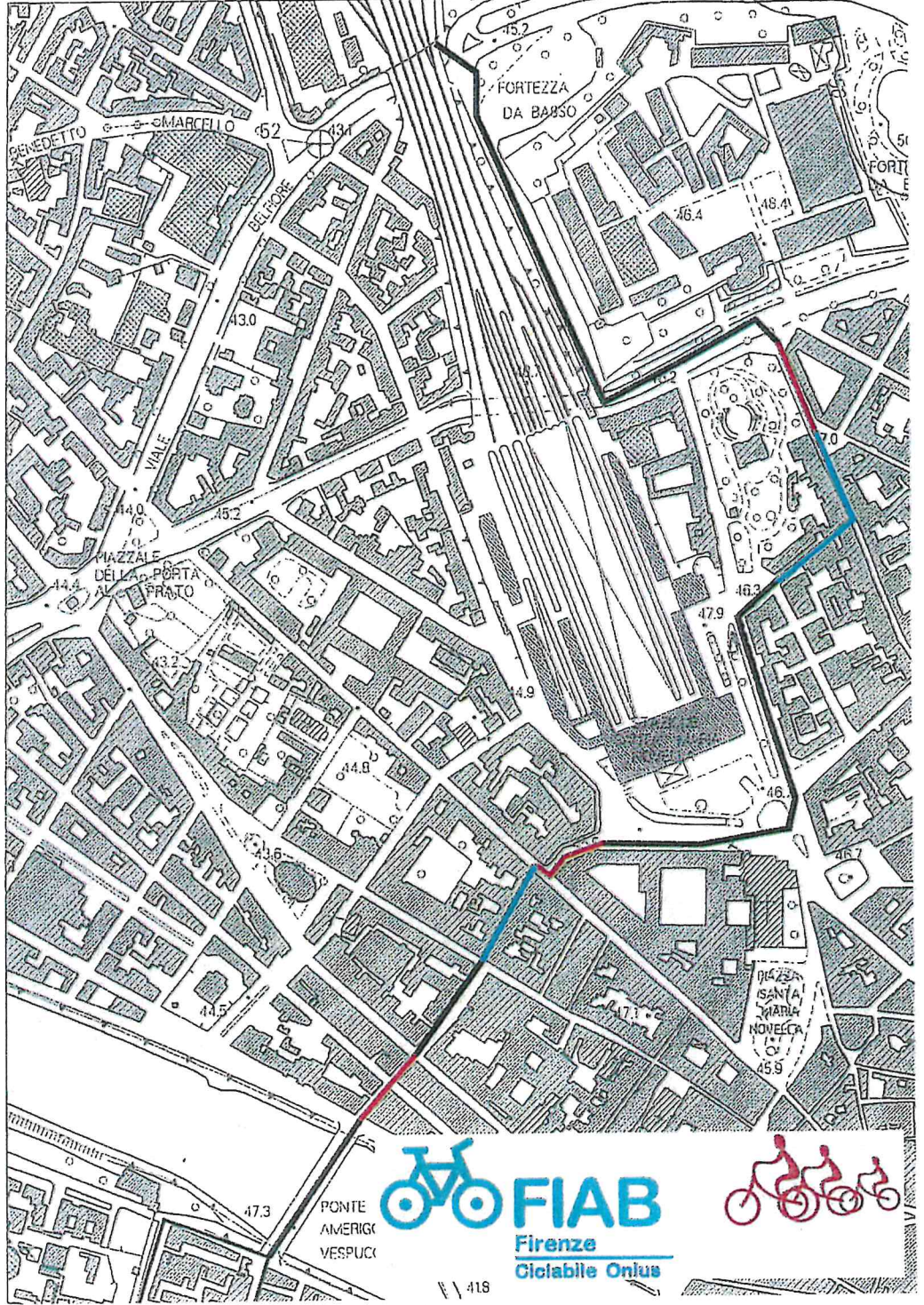
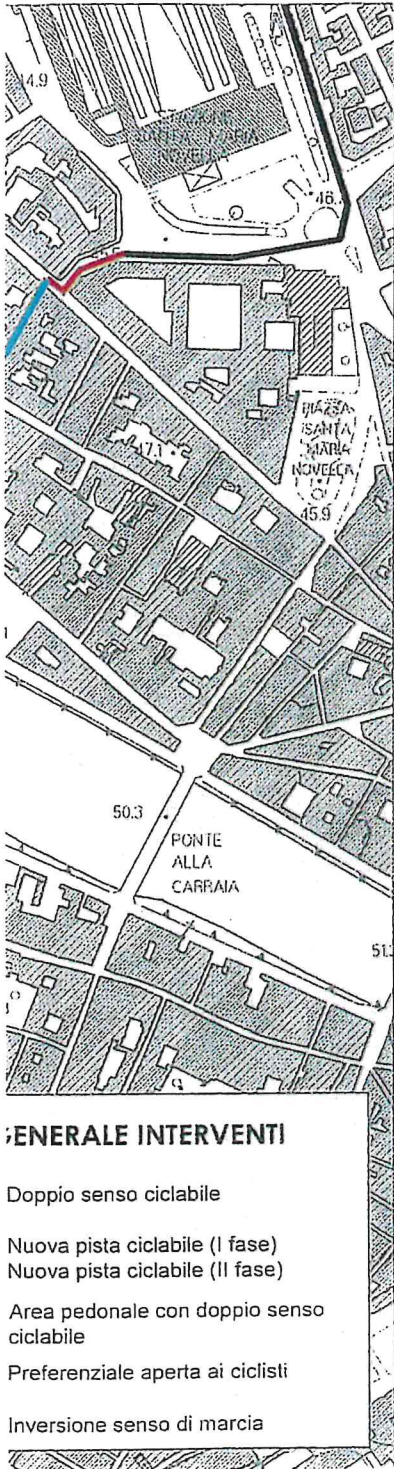


FIAB
 Firenze
 Ciclabile Onlus



FIRENZE

431



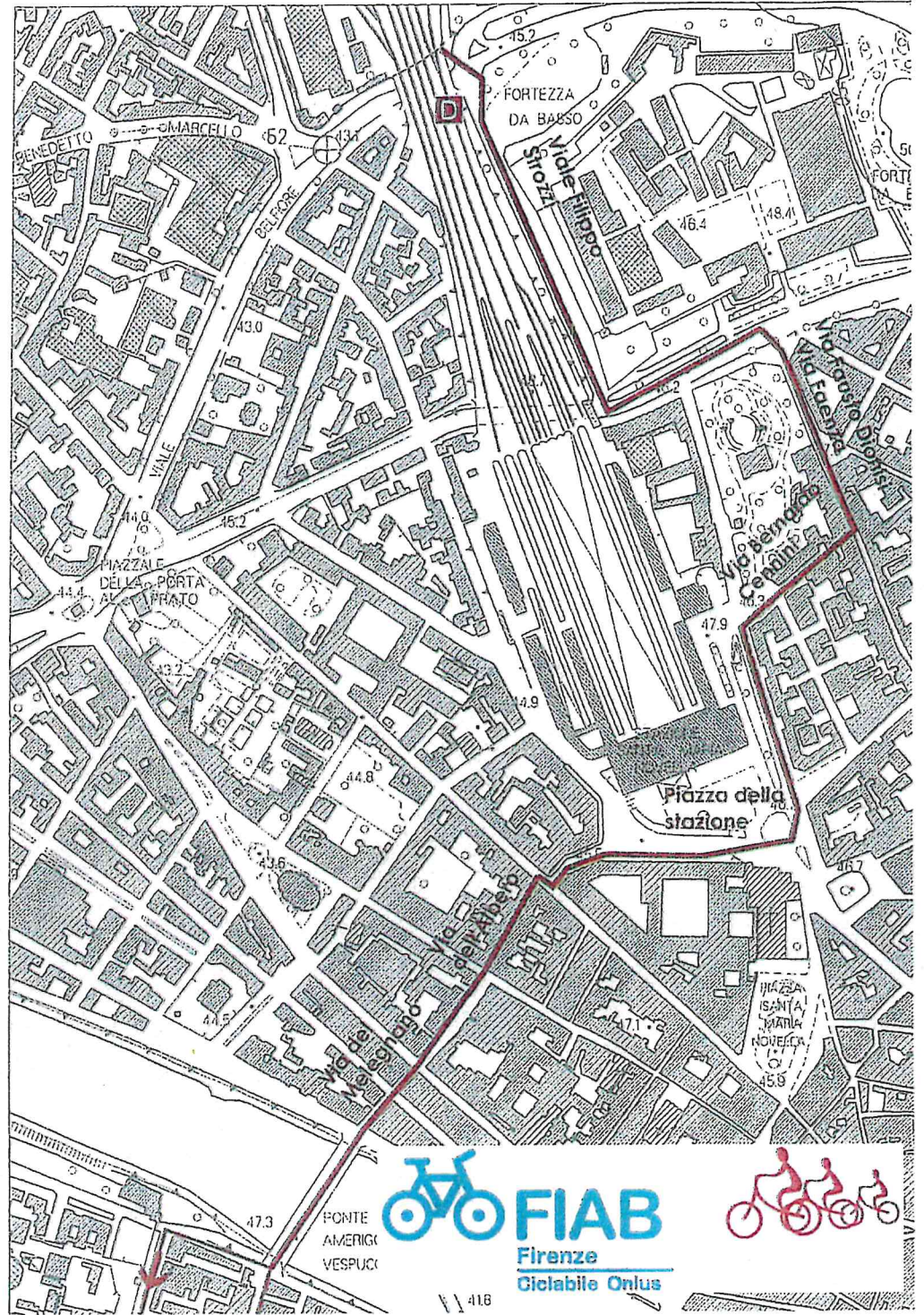
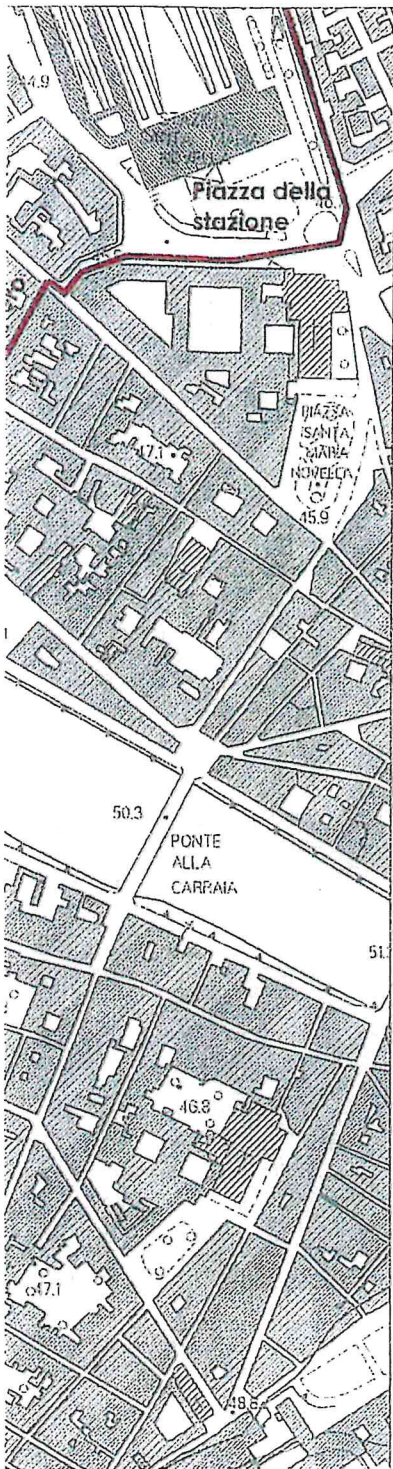
GENERALE INTERVENTI

- Doppio senso ciclabile
- Nuova pista ciclabile (I fase)
- Nuova pista ciclabile (II fase)
- Area pedonale con doppio senso ciclabile
- Preferenziale aperta ai ciclisti
- Inversione senso di marcia



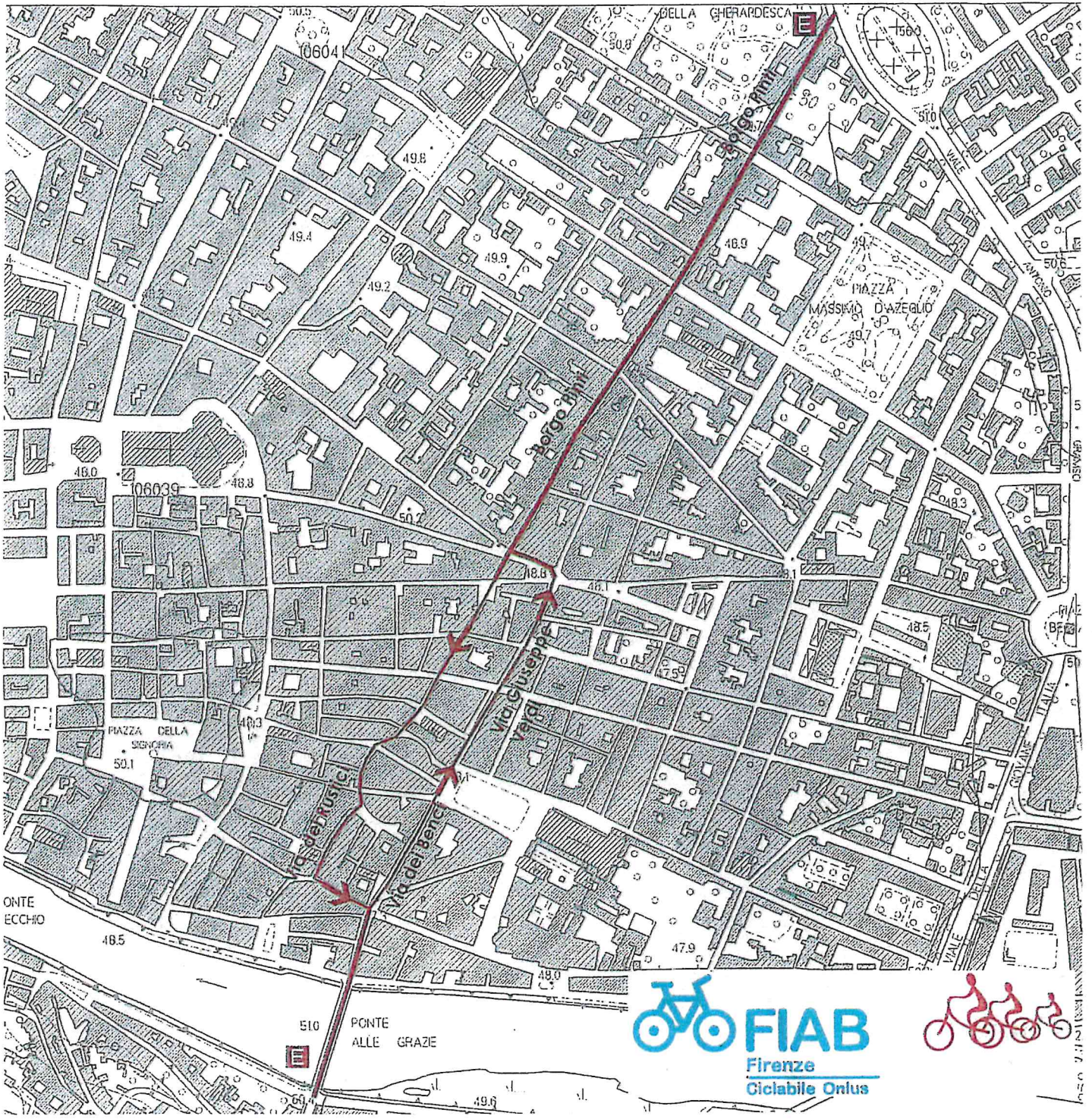
Comune di Firenze
 Protocollo Generale
 N° ...283826.....

10 SET. 2018



 **FIAB**
Firenze
Ciclabile Onlus





 **FIAB**
Firenze
Ciclabile Onlus



Progetto: C'entro in bici

Il centro storico fiorentino è il principale e maggiore polo attrattore cittadino. Ogni giorno migliaia di persone si spostano da e per il centro per i motivi più differenti: per visitare i monumenti, musei e i luoghi d'arte in genere, per lavoro in uffici, negozi, ristoranti e locali vari o semplicemente per svago.

Inoltre, fattore di primaria importanza, il Q1 è ancora luogo di residenza di molti fiorentini.

Data la forte componente medievale e rinascimentale del tessuto urbano, gli spostamenti in automobile nelle strette strade del centro sono difficoltosi, così come lo è trovare un parcheggio.

Questo porta molte persone, in particolar modo tra i residenti nel centro, ad utilizzare la bicicletta come mezzo privato alternativo per gli spostamenti.

Incentivare tale sistema di trasporto comporta una serie di miglioramenti che spaziano dalla maggiore sicurezza sulle strade, riduzione del traffico a motore e conseguentemente dell'inquinamento, senza trascurare gli effetti benefici sulla salute derivanti da una "mobilità attiva".

Per gli spostamenti in bicicletta, il centro storico, oltre ad essere un polo attrattore, rappresenta anche un territorio di attraversamento per chi si sposta su maggiori distanze, sulle direttrici est-ovest e nord-sud della città.

I problemi principali della ciclabilità all'interno dell'Area Unesco sono di due diverse nature: la prima è la condivisione degli spazi con i pedoni, in gran parte rappresentati da turisti, la seconda è l'organizzazione dei sensi di marcia per le automobili, creata in maniera tale da rendere impossibile, o quantomeno scoraggiare, l'attraversamento diametrico del centro.

Scopo di questo progetto è la creazione di percorsi ciclabili all'interno della zona delimitata dalle mura arnofiane avente come obiettivi primari l'agevolazione degli spostamenti in bicicletta assieme ad una quantopiù possibile separazione dei flussi fra pedoni e ciclisti.

Partiamo da due premesse: la prima è che il centro storico dovrebbe essere per sua natura "Zona 30", ovvero una zona dove dovrebbe essere rispettata la moderazione della velocità dei veicoli, la seconda è che gli spazi a disposizione sono esigui, rendendo difficile la realizzazione di piste ciclabili in sede propria.

Il progetto prevede quindi minimi interventi di realizzazione di piste ciclabili, in quanto se dovesse applicarsi a tutto il centro la prima premessa (una grande zona 30) potremmo considerare sufficientemente sicura la promiscuità auto/bici, considerate le velocità in gioco molto ridotte.

L'intervento principale consiste nell'individuazione di percorsi ciclabili preferenziali, per sicurezza e linearità, in modo da orientare ed instradare il flusso degli spostamenti con i velocipedisti.

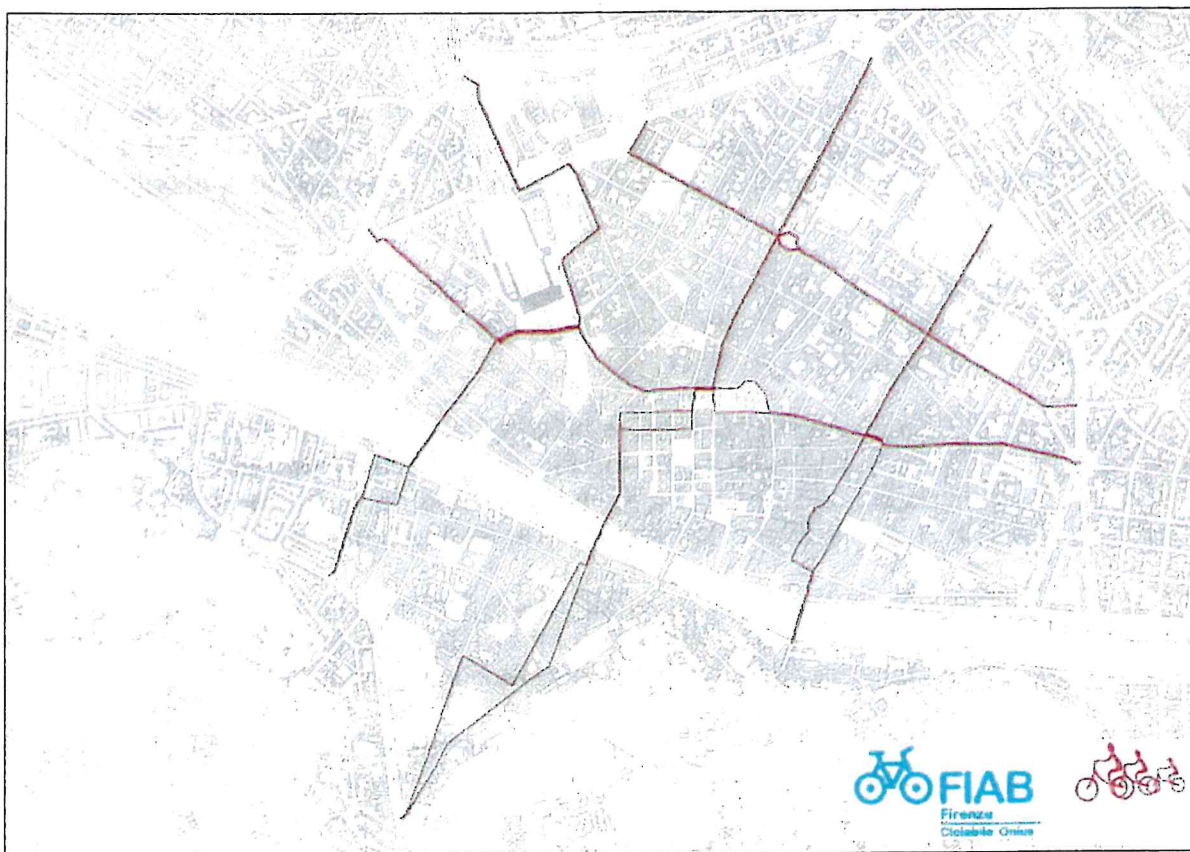
Altro intervento importante riguarda l'adozione di adeguata segnaletica per indirizzare i ciclisti nell'attraversamento del centro, indicando le destinazioni principali che è possibile raggiungere prendendo un determinato percorso.

Viene inoltre proposta la possibilità di implementare dei "doppi sensi ciclabili", come già sperimentato in altre città italiane ed europee, ovvero strade con un doppio senso per i velocipedi, mantenendo però un unico senso per le autovetture.

Nelle pagine successive sono rappresentati i principali percorsi ciclabili suggeriti per l'attraversamento Nord-Sud ed Est-Ovest del centro storico. Differenti colorazioni dei tratti dei percorsi ciclabili si riferiscono a differenti interventi: normativo (cambio direzione della strada, doppio senso ciclabile) o strutturale (Pista in sede propria).

Rete complessiva

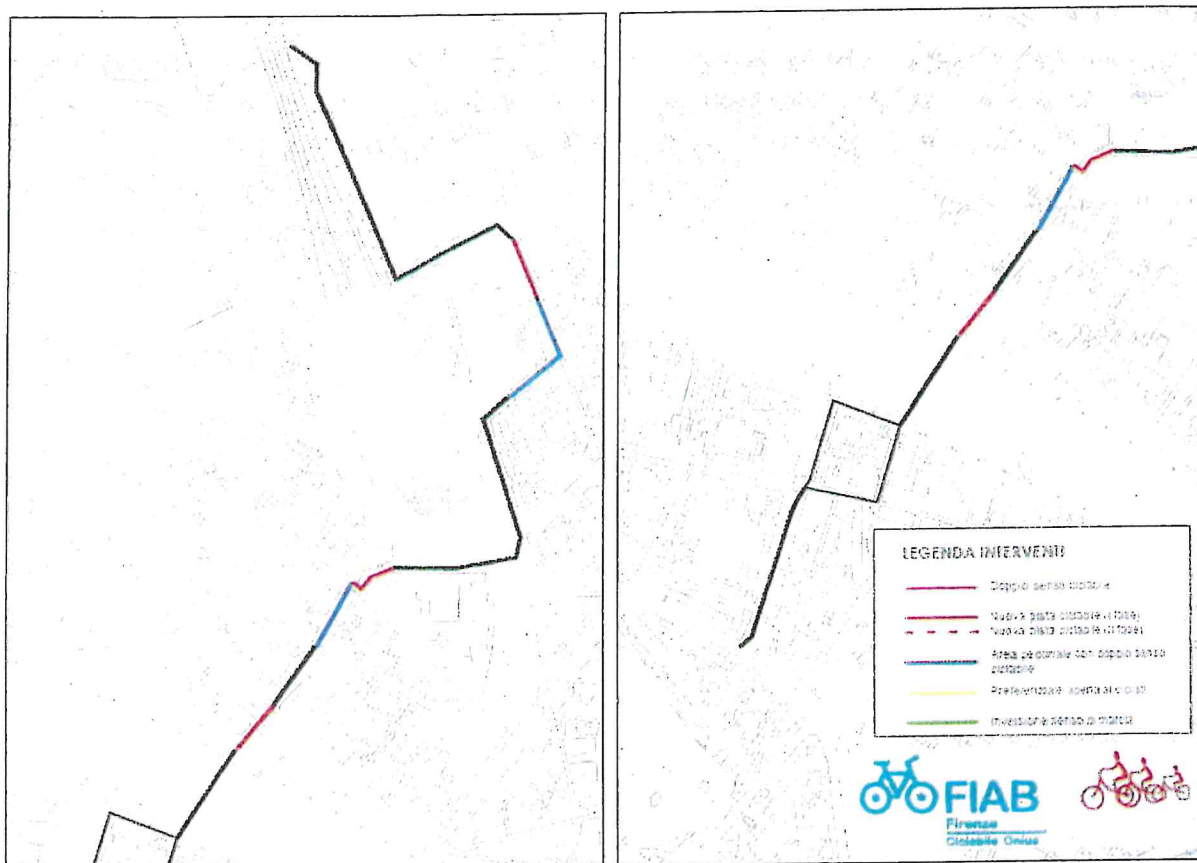
Nell'immagine in basso è rappresentata l'intera rete di attraversamento del centro storico, dove si distinguono le tre principali direttrici Nord-Sud e le due Est-Ovest.



Legenda Colori Per la comprensione delle mappe Successive

Verde: Inversione senso di marcia della carreggiata. Di fatto proposto solo per "Via dei Corsi" una strada già pedonale, traversa di Via Tornabuoni, con nessun impatto per la viabilità.

Giallo: apertura corsia preferenziale al transito dei velocipedi, misura già in funzione su alcune ciclabili cittadine. Da considerare che già oggi le corsie preferenziali vengono utilizzate per molti spostamenti ciclistici, quindi si tratta solo di legalizzare una prassi. Emblematico è il caso di Via degli Arazzieri-XXVII



Interventi Previsti:

In **rosso** le nuove piste ciclabili in Via Dionisi - Via del Melograno e Via Santa Caterina da Siena. Strade molto larghe e con gli spazi necessari per realizzare una ciclabile. Interventi che non dovrebbero prevedere riduzioni di posti auto.

In **blu** l'instaurazione di "Doppi Sensi Ciclabili" su strade pedonali, o in via di pedonalizzazione, come Via Faenza, Via Cennini e Via dell'Albero.

In **Nero** i tratti in cui non è richiesto nessun intervento

Ringraziamenti:

L'Associazione FIAB Firenze Ciclabile vuole ringraziare, per la realizzazione delle le misure di sezioni stradali, l'Università: Lorenzo de' Medici - The Italian International Institute, Corso: ARC 269 PUBLIC SPACE DESIGN- Semestre: Spring 2018. In particolare la Prof.: Arch. Margherita Bagiacchi e gli studenti:

Ma. Estela Garza Anzola

Valeria Padron Padilla

Gildardo Villegas

Andrea Gonzalez Guajardo

Regina Castro Cantu

Rebeca Sagastegui Anorve

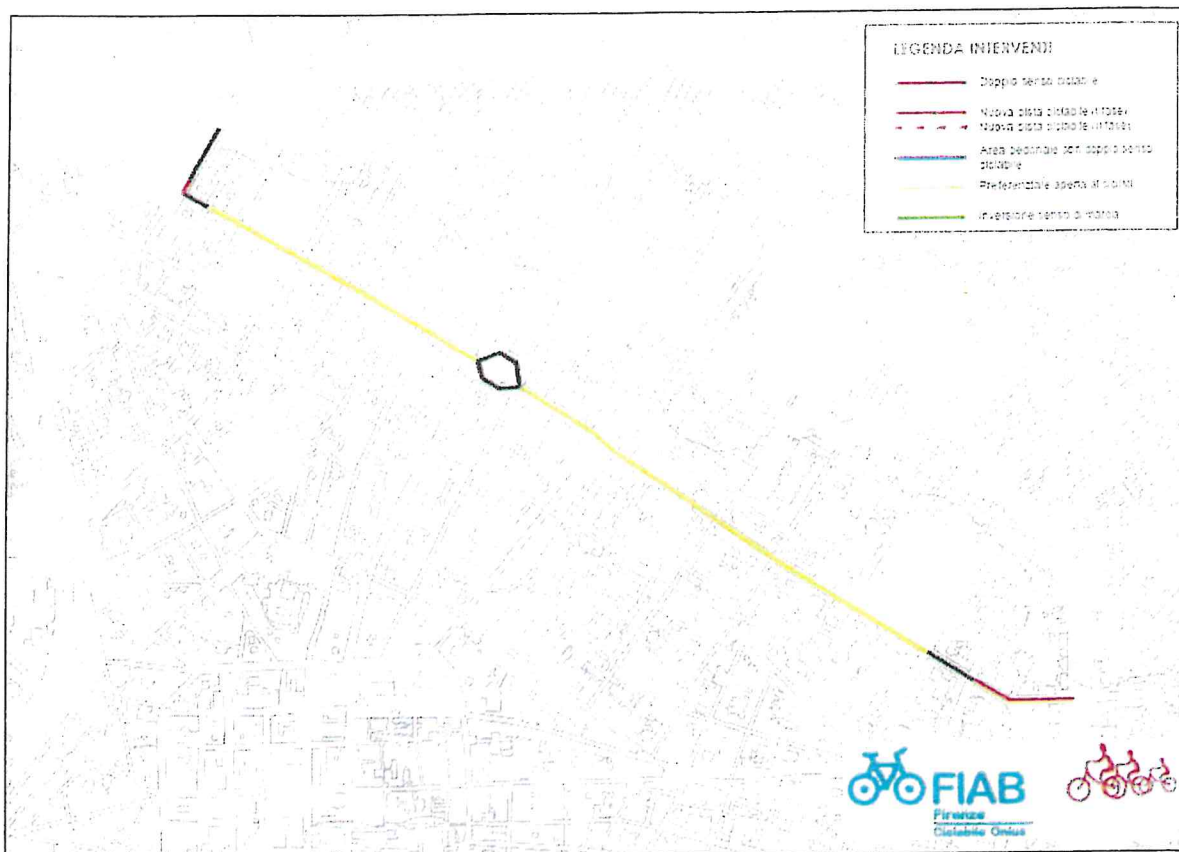
Cecilia Zambrano Pena

Adriana Buitron Cabello

Mariana Gonzalez Beyles

Maricarmen Canales Cruz

Benjamin Boschetto



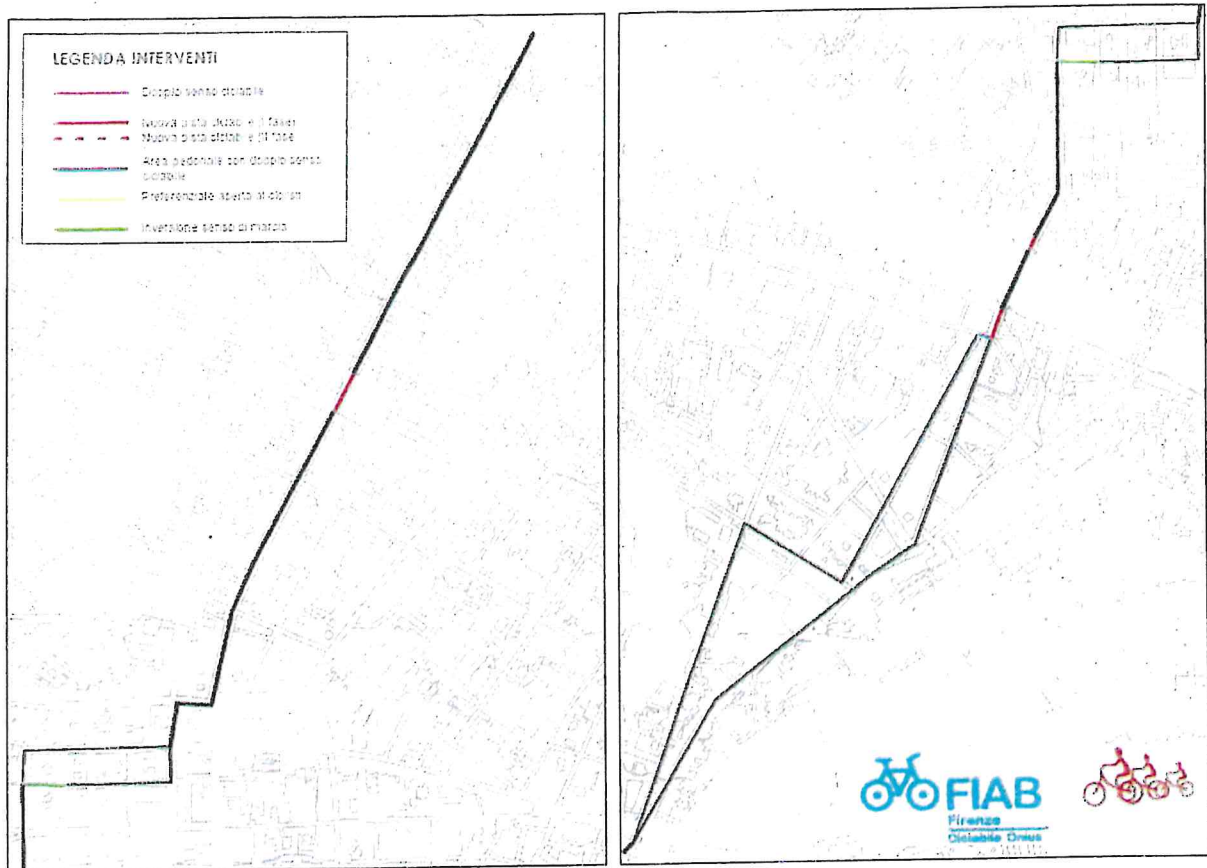
Tipo di interventi previsti:

In **giallo** l'apertura delle corsie preferenziali a Velocipedi in Piazza Indipendenza, Via XXVII Aprile, Via degli Arazzieri, Via Battisti e Via della Colonna.

In **rosso** la realizzazione di una nuova Pista ciclabile in Via Niccolini e Via Leopardi

In **Nero** i tratti in cui non è richiesto nessun intervento

Interventi previsti



Tipo di interventi previsti:

In **rosso** le piste Ciclabili da realizzare, ovvero un tratto in Piazza S. Marco e degli adduttori che immettono su Ponte Santa Trinita da entrambi i lati.

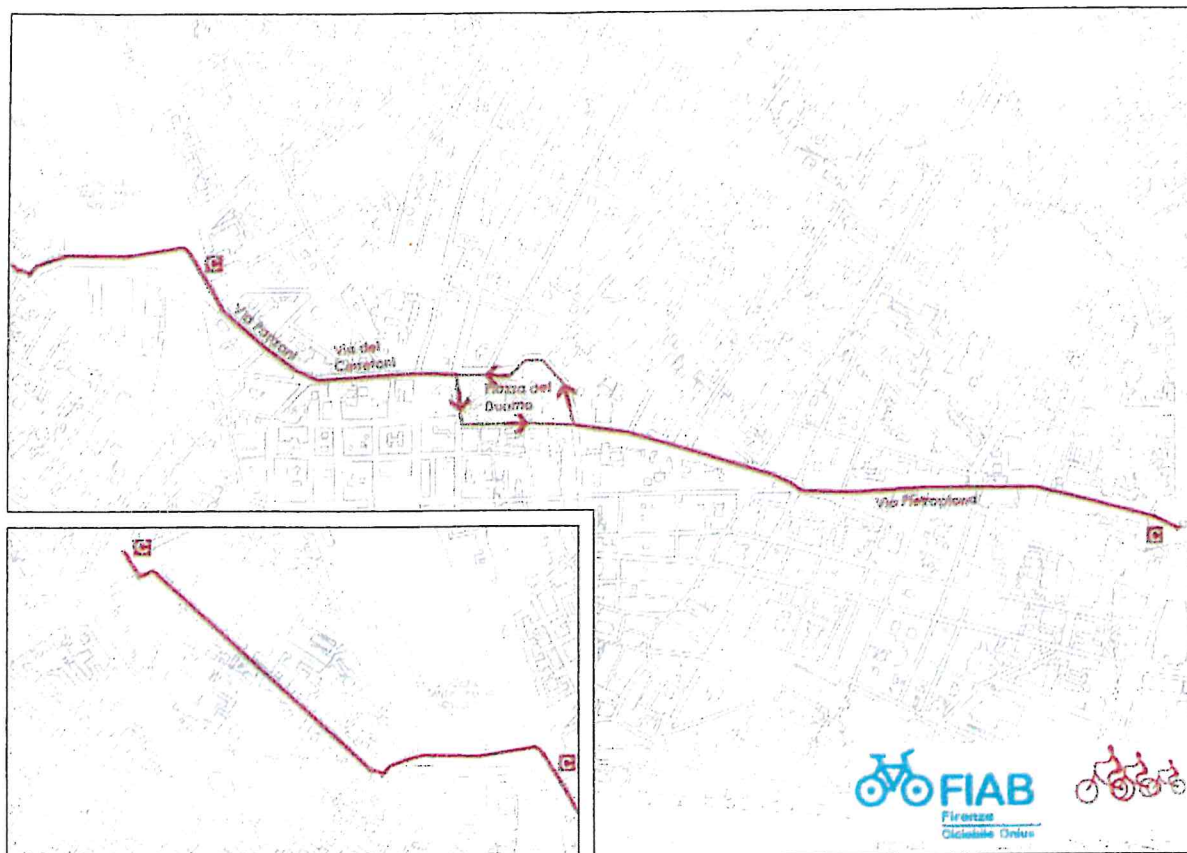
In **verde** la strada di cui sarebbe necessario invertire il senso di marcia, Via dei Corsi che è una semplice traversa di Via Tornabuoni già pedonalizzata.

In **blu** un "Doppio senso ciclabile" sui primi 5 m di Via S. Spirito, alternativamente è percorribile Via dei Coverelli per arrivare in Via del Presto di San Martino.

In **Nero** i tratti in cui non è richiesto nessun intervento

Linea C: Est Ovest (Stazione SMN - Piazza Beccaria)

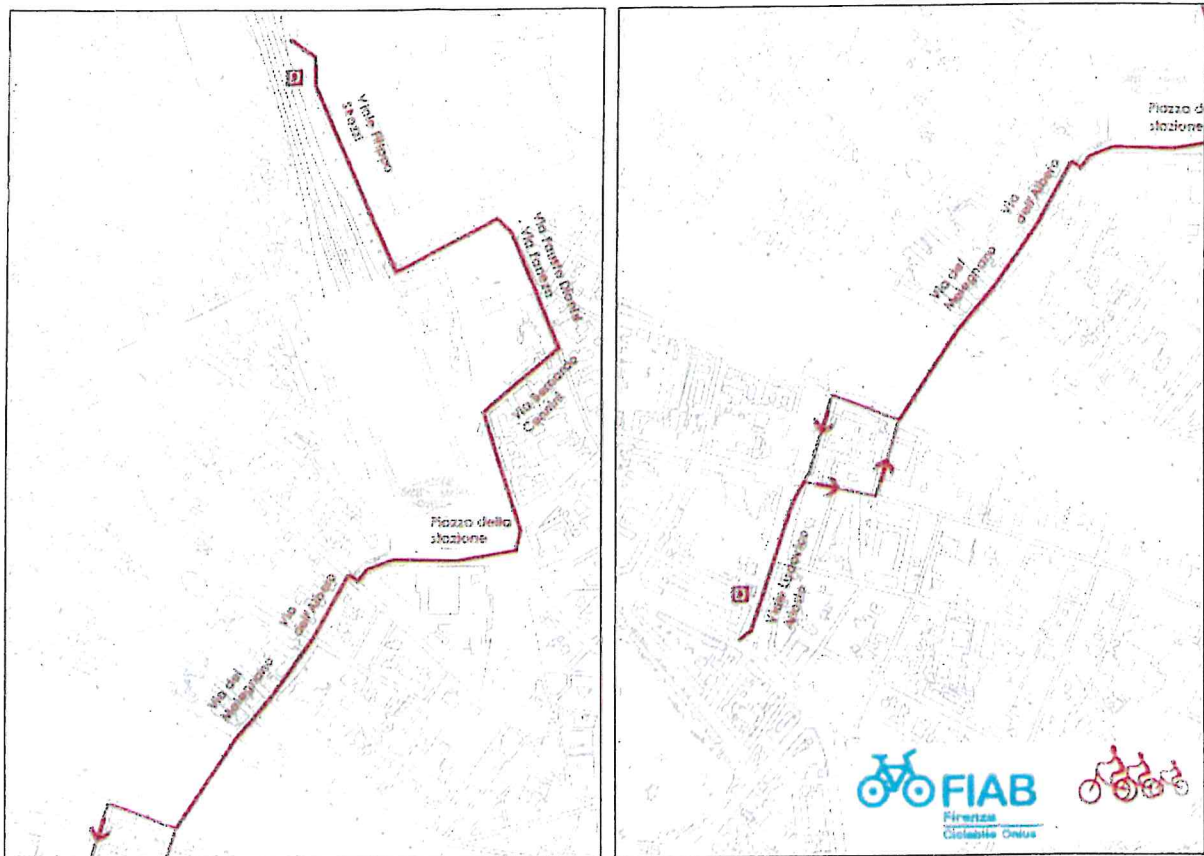
Linea molto importante interessata da un enorme transito di ciclisti, basti pensare agli utenti della stazione o ai più di 500 ingressi/uscite registrati in sole due ore della mattina in Borgo la Croce. Il progetto suggerisce, nel caso di nuovo Hub per il TPL su gomma fuori dal centro, di utilizzare lo spazio libero lasciato dalla preferenziale di via della Scala come ingresso/uscita ciclabile verso la stazione di SMN.



Strade coinvolte in ordine est - ovest:

Via della Scala - Piazza Stazione - Via Panzani - Via Cerretani - Piazza Duomo - Via dell'Oriolo - Via Pietrapiana - Borgo la Croce.

Linea di fondamentale importanza perchè permetterebbe il collegamento ciclabile fra la stazione di SMN sia con i Lungarni sia con la Dorsale Ciclabile dei Viali che passa dalla Fortezza



Strade Coinvolte da Nord a Sud:

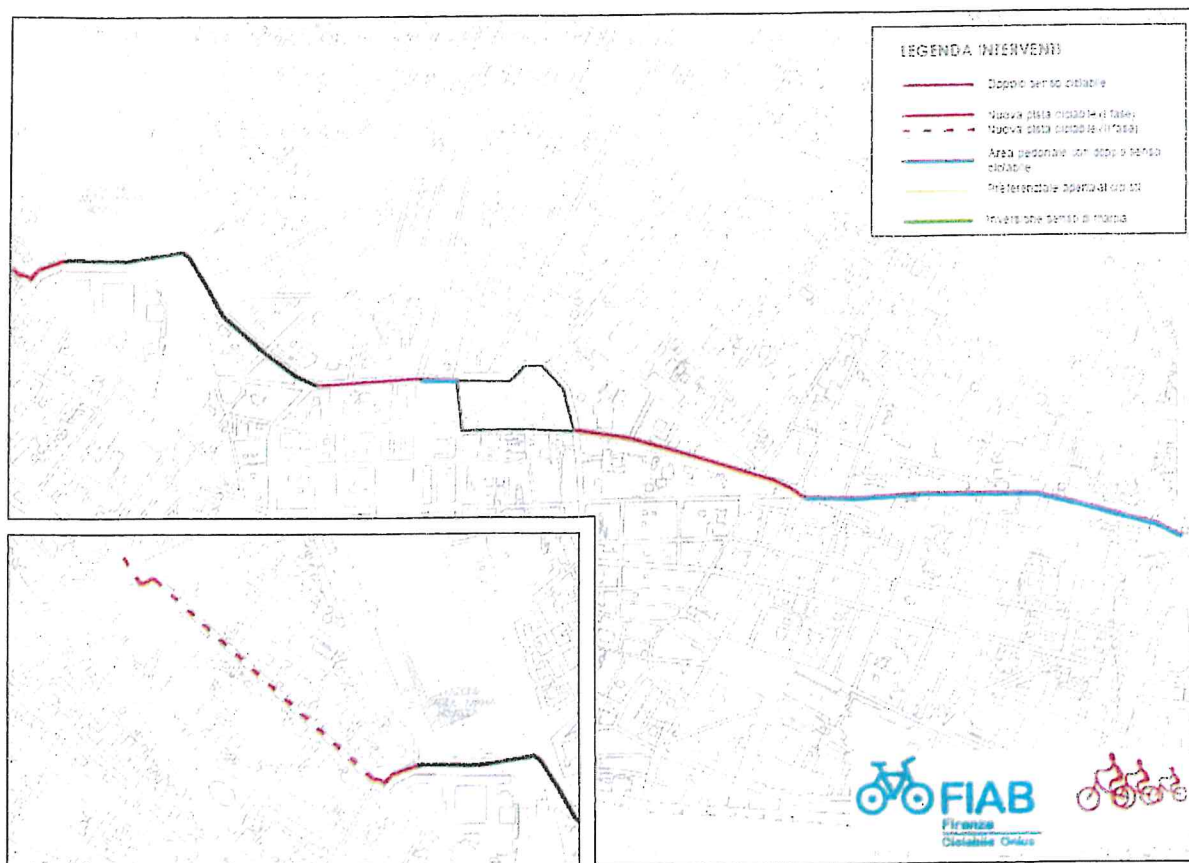
Piazza Bambini e Bambine di Beslan - Via Dionisi-Piazza del Crocifisso - Via Faenza - Via Cennini - Piazza stazione - Via Santa Caterina da Siena - Via dell'Alberò - Via Maso Finiguerra - Via del Melograno - Ponte Vespucci

Dettaglio percorso in direzione sud:

Lungarno Soderini - Via lungo le mura di Santa Rosa - Viale Ariosto

Dettaglio percorso in direzione nord:

Viale Ariosto - Borgo San Frediano - Via Sant'Onofrio



Interventi previsti:

In **blu** l'instaurazione di un "doppio senso ciclabile" in strade pedonali come Borgo la Croce e Via Pietrapiana e l'ultimo tratto di via Cerretani. Strade molto transitate dai velocipedi e di fatto altamente pedonali. Borgo la Croce è una buona candidata per una prima sperimentazione.

In **Violetto** la creazione di un "doppio senso ciclabile" in Via Cerretani, da Via Vecchietti a Piazza dell'Olio, la carreggiata è molto larga e sarebbe di facile realizzazione.

In **Rosso** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria in Via dell'Oriuolo, dove di fatto ci sono molti passi carrabili e centri di interesse come l'Ospedale di Santa Maria Nuova e la Biblioteca delle Oblate.

In **Rosso tratteggiato** si propone di utilizzare la corsia preferenziale in Via della Scala, qualora venisse spostato il terminal del TPL su gomma fuori dal centro.

In **Nero** i tratti in cui non è richiesto nessun intervento

Lungo questo tragitto sono state effettuate, in collaborazione con l'Università "Lorenzo dei Medici", le misurazioni di profilo stradale per verificare la fattibilità delle proposte suggerite.

Linea D: Nord - Sud II (Fortezza - Viale Ariosto)

Aprile, in bicicletta per andare da Indipendenza a S. Marco bisognerebbe allungare notevolmente il tragitto passando da via degli Alfani.

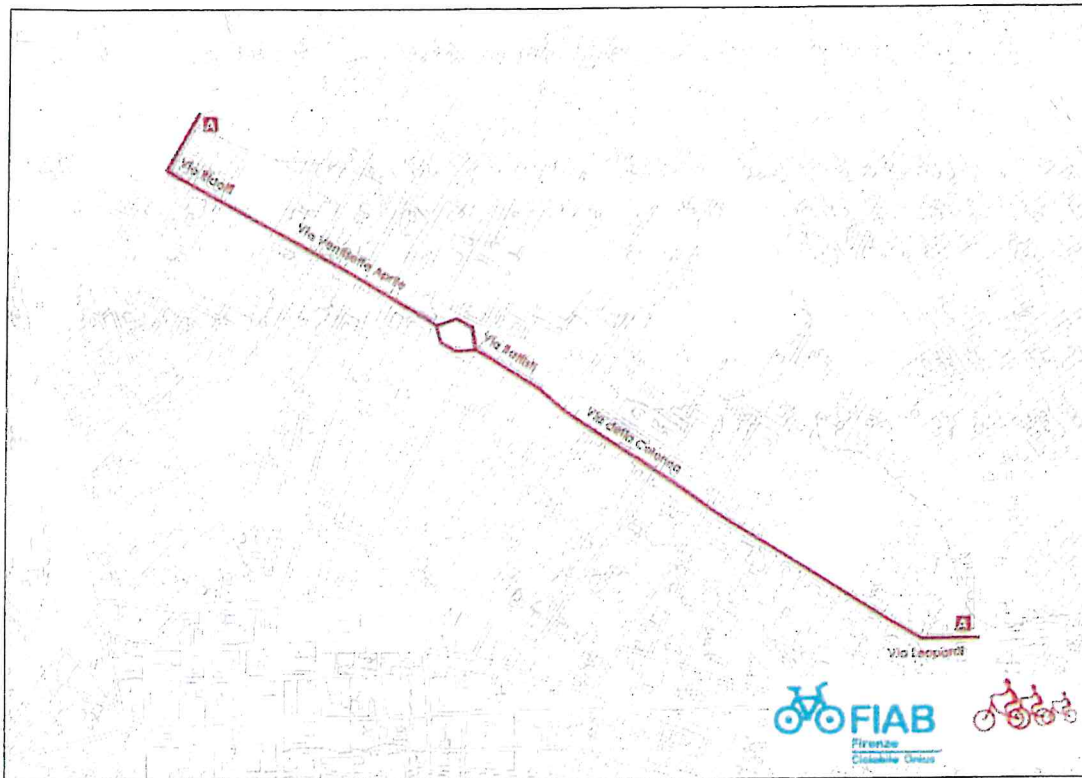
Violetto: impostazione di un "doppio senso di marcia ciclabile" lasciando alle autovetture un unico senso di marcia.

Blu: su strade già pedonalizzate, impostazione di un "doppio senso di marcia ciclabile" lasciando alle autovetture un unico senso di marcia. Di particolare interesse strade come Borgo la Croce, dove, da nostre misurazioni, ogni mattina transitano ben 500 ciclisti in entrambe le direzioni in sole due ore.

Rosso: creazione di nuove piste ciclabili. Soluzione suggerita su strade sufficientemente larghe da poter ospitare una pista ciclabile in sede propria.

In **Nero** i tratti in cui non è richiesto nessun intervento

Linea A: Est - Ovest I (Fortezza – Piazza Beccaria)



Strade Coinvolte, in ordine da est a ovest:

Via Cosimo Ridolfi - Piazza Indipendenza - Via XXVII Aprile - Via Arazzieri - Piazza S. Marco - Via Battisti - Piazza SS. Annunziata - Via della Colonna - Piazza D'Azeglio - Via Niccolini - Via Leopardi