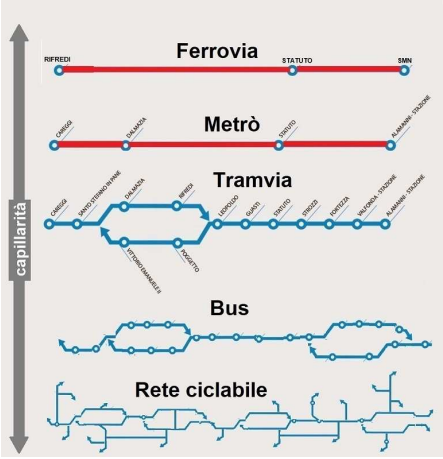
Uscire dalla paralisi, respirare, vivere

Ogni giorno decine di migliaia di cittadini, da decenni, si trovano ad affrontare una situazione drammatica, che tocca il loro quotidiano sotto vari aspetti: **im-mobilità**, ore al giorno in coda, **costi per le famiglie** (quasi 1 auto a persona, min 4000 €/anno), **inquinamento**, salute, **qualità della vita** e pessima vivibilità in centro, nei quartieri, in periferia.
Le **cause** sono evidenti, anche se non sempre riconosciute:

- 720 auto ogni 1000 abitanti, ai vertici mondiali
- l'altissima quota di utilizzo dell'auto, un modal split di circa il 70% sia per mobilità interna che per ingressi da fuori città (sui 200.000 al giorno)
- un TPL su gomma inefficiente perchè strangolato, oltre che per mancanti scelte politiche coraggiose
- tramvie efficienti ma rete molto incompleta
- ciclabilità a macchie di leopardo, non attrattiva, non sicura, non vantaggiosa
- ZTL in buona parte fasulla e invasa
- potenti lobby che premono sulla cedevole Giunta Nardella (movida, rendita immobiliare, commercio speculativo ecc)

Le vie d'uscita ci sono: una mobilità integrata e intermodale, con scelte politiche coerenti, su modelli esistenti non fantascientifici.
La campagna elettorale si gioca molto su fattori di grande richiamo, spesso semplificati.
Il nodo tramvie è in primo piano (oltre a quello gonfiato della "sicurezza"), non va lasciato il monopolio a Nardella&c e alla destra affiancata da Comitati vari.
Un modo di differenziarsi è proprio puntare non su meno ma ***più mobilità***, integrata e intermodale, su cui invece la debolezza della Giunta è estrema, fino a far sembrare le tramvie una scelta isolata invece che essere parte di una strategia della mobilità (che in effetti manca a Nardella&c). Ci sono molte criticità reali ma di segno opposto a quelle sbandierate da destre e comitati No-Tram.



Per definire una politica della mobilità è necessario articolarla sui suoi livelli, dal più "largo" al più vicino:

1. **ferrovie suburbane**
2. **rete urbana su ferro - tramvie**
3. **rete su gomma - bus**
4. **auto e moto**
5. **ciclabilità**
6. **zone pedonali, ZTL**

1) Ferrovie suburbane

Treni regionali, dedicati al trasporto di grandi numeri di pendolari dalla provincia e buona parte della Toscana, soprattutto in orari di entrata/uscita dal lavoro o scuola. Anche se con frequenze molto più distanziate di una classica metropolitana, possono svolgerne in parte la funzione, dove esistano già le linee e le stazioni (Castello, Rifredi, SMN, Statuto, Campo Marte). In pochi casi si possono creare fermate intermedie in ambito urbano (es. San Salvi, fra Rovezzano e Campo Marte), sempre con il ruolo prevalente di servire grandi aree e secondariamente interno alla città.

Stazione/Fermata	Ora	Durata
Freising München Hbf	06:29 06:56	0:27
Freising München Hbf	06:49 07:16	0:27
Freising München Hbf (tief)	06:54 07:37	0:43
Freising München Hbf	07:09 07:39	0:30
Freising München Hbf Gl.27	07:32 07:57	0:25
Freising München Hbf	07:49 08:17	0:28
Freising München Hbf	08:10 08:36	0:26
Freising München Hbf	08:29 08:56	0:27
Freising München Hbf (tief)	08:34 09:17	0:43

circa 50 Km

Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi
Le competenze sono di FS e Regione Toscana. Comune e Città Metropolitana possono premere e negoziare. Non possono "decidere" da sole e finanziare le opere. Finora ci sono stati solo modesti tentativi e vaghe iniziative progettuali, "in attesa del sotto-attraversamento AV", con la (dubbia) motivazione di liberare binari dalla lunga percorrenza a vantaggio di quella locale. Molto grave nell'era Renzi l'abbandono di nuove stazioni FS in ambito urbano, in cambio della "compensazione" di circa 80 milioni di euro. Da riprendere ogni possibilità di intervenire già prima (o senza)

sottoattraversamento, sulle infrastrutture esistenti (fasci di binari, stazioni ecc), per es. con la modernizzazione del segnalamento e dei sistemi di sicurezza, per rendere possibile una minore distanza fra i treni (e dunque della frequenza). L'intero sistema dei treni regionali è lontano da modelli europei e non è in grado, allo stato delle cose, di spostare quote consistenti da auto a ferro. Manca anche un sistema razionale di parcheggi scambiatori alle stazioni in provincia e regione, e ai margini di Firenze.

Effetti, vantaggi e svantaggi

In un sistema efficiente di area vasta forte riduzione dell'uso dell'auto verso Firenze, che è la funzione primaria dei treni suburbani - allo stato attuale assai problematica la chiusura accessi da fuori città, ma possibile attuare già forti disincentivazioni, per es. pedaggio d'entrata, già efficace in molte città europee

Finte soluzioni

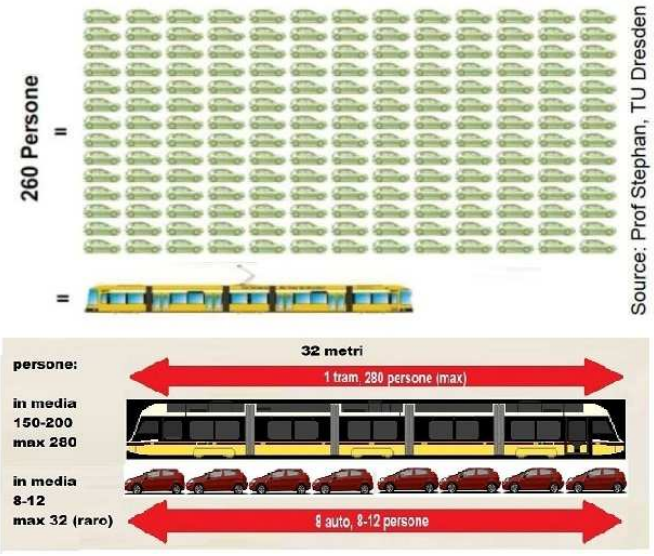
Una delle più amate è che la ferrovia potrebbe sostituire le tramvie:

1. buona parte delle destinazioni sono fuori raggio ferroviario (Scandicci, Isolotto, Bagno a Ripoli ecc o interi quartieri)
2. nessun treno ha fermate ogni 300 metri come le tramvie, presupposto per spostare grosse fette di mobilità da auto a ferro
3. la frequenza anche nei modelli europei al top europeo (20-30 min) è lontanissima da tramvie e metropolitane (2-6 minuti)

Esempi e modelli da riprendere

Presenti da oltre 30 anni in tutta Europa: S-Bahn, S-train, S-Tog, Pendeltåg, o RER nell'Île-de-France, con un unico esempio raffrontabile in Italia, il passante ferroviario a Milano.

2) Rete su ferro area urbana – tramvie



Deve servire l'intera città, dal centro alle periferie, spostamenti quotidiani casa/lavoro o scuola e simili, su percorsi fissi e altri verso servizi, acquisti, tempo libero ecc. La capillarità è essenziale per sostituire l'uso dell'auto, caratteristica delle tramvie (fermate ogni 300 metri circa), svincolata dal traffico proprio perché in sede propria. La scelta è la stessa di tutte le città medie europee, una rete tramviaria completa come ossatura del TPL urbano. La **rete** prevista da decenni (come da mappa di progetto) è in realtà il minimo assoluto.

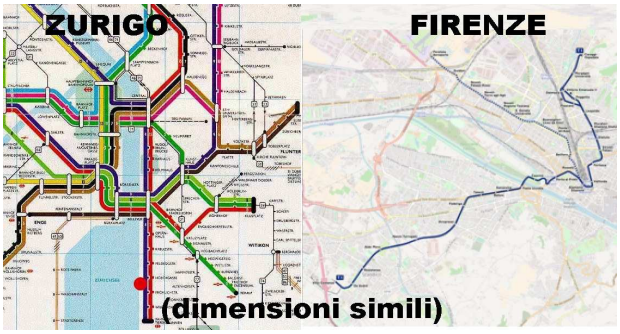
Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi

Dopo 25 anni abbiamo forse 1/3 delle rete minima necessaria, di cui T2 e prolungamento T1 realizzate in poco più di 1 anno. Oltre ai tempi spropositati precedenti, pesa il fermo di 5 anni durante l'era Renzi, tutta tarata sulle sue ambizioni, a spese di Firenze.

Mancano ancora sud (Europa e Bagno a Ripoli), est (Cure, Stadio, Rovezzano?), il centro (previsto S. Marco, ma serve il passaggio dal Duomo fino a S.M. Novella almeno - per ripopolare il centro, Porta Romana e oltre, Campi/Osmannoro, prolungamento Sesto Fiorentino e varie diramazioni periferiche - da studiare collegamenti trasversali o circolari, secondo flussi e domanda di trasporto, in alcuni casi forse tram, in altri su gomma.

Comune e Città Metropolitana hanno tutte le chiavi in mano, finanziamenti europei e statali - i tempi fino ad oggi biblici sono riducibili ad alcuni anni per una rete completa, cioè una consiliatura.

Effetti, vantaggi e svantaggi



La T1 Scandicci-SMN prevedeva nei progetti 19.000 pers. al giorno, per gli oppositori sogni. Ne trasporta 40.000, di cui circa il 25% di spostamento modale (da auto/moto a tramvia). La T1 prolungata già ora circa 70.000. La T2 naviga verso numeri simili. Ambedue hanno capacità di 3700 persone/h, 280 passeggeri ogni 4 minuti su 32 metri – cioè una fila di auto di 1,2 km. In realtà ne è stato sottovalutato utilizzo, successo, domanda di trasporto - che crescerà ancora, esponenzialmente, con una rete completa.

Se il segmento tramvie si completa/integra con treni suburbani, rete su gomma "asservita", ciclabilità, gestione sosta, ZTL e pedonalizzazioni (non fasulle o da Disneyland) l'effetto di marcata riduzione del traffico si moltiplica ancora, avvicinandosi a standard europei.

Punti di forza e miglioramenti

La tramvia è una **scelta valida** ma finora titubante, ed è in linea con tutte le città medie europee, la principale (ma non unica) misura per uscire dalla paralisi, dallo smog e dalla invivibilità, in primis per la ***redistribuzione dello spazio*** urbano e stradale, che viene sottratto al devastante monopolio autocentrico. In tal modo, sia per la vantaggiosità per gli utenti, sia per la penalizzazione dell'auto, toglie massicce quote di mobilità al mezzo individuale privato: velocità, certezza dei tempi, comodità, costo per le famiglie ecc.
L'effetto è analogo a tutte le reti tramviarie europee: spostare massicciamente quote dall'auto al ferro.
Il completamento della rete, anche oltre la progettazione attuale, collegato ad altre misure premianti/ disincentivanti, va portato avanti con forza, in un programma che abbini concretezza e spinta ideale a tutto campo.
Sul piano elettorale è necessario agire ***su due fronti***, differenziandoci sia da Nardella&c che da destra, 5Stelle e Comitati vari.

Difetti e criticità

I punti deboli non sono quelli sbandierati dai paladini dell'immobilità autocentrica ma all'opposto: 1) rete incompleta 2) tempi dei cantieri, causa di disagi e munizioni per i NoTram 3) mancate scelte anti-traffico a monte della tramvia 4) carente o inesistente "il resto" (ciclabilità, ZTL ecc.) 5) le infinite oscillazioni di Nardella&c, per seguire venti del momento e non scelte progettuali (es. jumbo-bus poi smentito, "senza pali" fuori da contesti storici ecc). Un ruolo altamente frenante è venuto poi dalla Sopraintendenza: per es. il rifiuto di pensiline e tettoie a SMN, spostamenti di pochi metri di alberi ecc
Va sempre sottolineato che la progettazione è iniziata oltre 25 anni fa, con realizzazione dell'ultimo anno maggiori di tutti quelli precedenti – e che in è stata osteggiata occultamente da Renzi.
Sul complesso di ***vantaggi e criticità*** va delineata la nostra campagna, rivolta ad un elettorato illuminato e pensante.

Finte soluzioni

Le "**alternative"** si rivelano strumentali e fittizie constatando che in nessuna parte del mondo ne sono state realizzate con capienze ed effetti simili ad una rete tramviaria secondo standard europei.
1) **filovie, bus** (elettrici o tradizionali): capacità di trasporto inadeguata (5-6 o meno volte dei tram), imbottigliamenti (preferenziali poco efficaci con questo carico di traffico, occupano anche più spazio delle tramvie). Nessun sistema su gomma può svolgere la funzione richiesta per una media città, e affidata alle tramvie. Molto amati da 5 Stelle, comitati NoTram e destre: le reti su gomma servono a capillarizzare quelle su ferro, non a sostituirle.

2) **metrò**: per dimensioni, distanze, numeri da trasportare fuori scala e inefficiente per Firenze, ben oltre le pesanti difficoltà realizzative - ***unica alternativa ma solo teorica.*** Costo 100-200 milioni a km, contro 20-40 delle tramvie, cantieri decennali, con grossi impatti in superficie. Sempre riaffiorante il fantasioso **micro-metrò razzanelliano**, a binario unico monodirezionale con assurde serpentine. Nessun progetto ne studio di fattibilità, mai realizzato in nessun angolo della galassia.

3) **jumbo-bus:** richiede sede propria e spostamento dei sottoservizi (come una tramvia), più "invasiva"/larga di una tramvia, costo poco inferiore, di esercizio superiore, minore capacità di trasporto. Potrebbe ipoteticamente servire per collegamenti circolari o altri secondari, soppesando il grosso svantaggio di avere sistemi diversi e non compatibili in esercizio.

4) **cineserie, guida ottica, tram su gomma:** lo spesso citato Translohr "su gomma" (Padova e Mestre) è da poco fuori produzione, un fallimento mondiale. I mezzi cinesi (o altri) a guida ottica, cioè senza binari, per ora sono poco più che prototipi, con precedenti disastrosi e abbandonati (a Bologna il Civis). Le spesso citate "***tramvie leggere***" non esistono.
5) **promiscuo:** caratteristica di tramvie obsolete. Ove non smantellate erroneamente negli anni 50-70 sono state modernizzate pedonalizzando, in ZTL ultra-limitate, o portate in sede propria. Tutte le realizzate ex-novo sono "invasive", cioè separate dal traffico, a cui tolgono spazio.
Realizzare nuove tramvie in promiscuo vorrebbe dire spendere molto per ottenere effetti scarsi o nulli.
6) **linee circolari** ecc: le reti tramviarie in tutta Europa, specie in città medie, sono radiali, per ovvi motivi di facile interscambio, flussi di movimento. Solo in alcuni casi sono presenti linee circolari o trasversali, dettate da forte domanda di trasporto su quelle direttrici, assetto urbanistico ecc. In futuro ipotizzabili, dopo attenti studi, per alleggerire il carico della rete radiale.

Fra le campagne ad effetto inoltre:
1) **pali:** non esistono tramvie senza pali - *alcune recenti* hanno brevi tratti davanti ad edifici storici con alimentazione a batterie (mai i capolinea) o da terra (in abbandono per guasti e blocchi cronici). La riduzione generalizzata della paleria, come in tutto il mondo, si attua con *ancoraggio ad edifici*, *lampioni* o altro. Un tipico argomento ingannevole basato su facilità di diffusione da chi in realtà vuole lo status quo del traffico
2) **costi:** cresciuti per continui cambi progettuali e in corso d'opera, derivanti da scarsa capacità di pianificazione ma non superiori a quelli di altre realizzazioni ex-novo per es. francesi e scandinave (20-40 mil/km). Risparmi notevoli erano possibili rinunciando a vari sottopassi e viadotti, con maggiori effetti "invasivi" sulla circolazione stradale. Il che implicava avere già condotto radicali politiche di riduzione del traffico, che non ci sono state. I famosi "costi medi europei" sbandierati da vari comitati NoTram sono invenzioni.
3) **mezzi di soccorso, ponteggi** ecc - ambulanze e pompieri passano sulla sede tramviaria senza restare imbottigliati; ponteggi, traslochi ecc si fanno anche a ridosso dei binari

4) **alberi e monumenti**: i fantasiosi danni a Duomo e Battistero erano bufale, ma molto efficaci su un'opinione pubblica vulnerabile e ottimo pretesto per mantenere lo *status quo* del traffico invasivo. L'abbattimento e sostituzione di alberi è un danno paesaggistico da ridurre al minimo a livello di progettazione. Sul piano ecologico l'azione di alberi in crescita è maggiore di quelli secolari. E ovviamente gli effetti anti-inquinamento della tramvia sono un multiplo superiori a quello di un filare di alberi. Come per i monumenti, argomenti di facile presa su creduloni, usati come pretesto da chi difende il traffico.
5) **inadatta, strade strette, "obsoleta":** in tutta Europa vengono realizzate tramvie in città storiche, con ogni tipo di rete viaria, andando a sottrarre spazio al traffico. Anche realizzazioni recentissime (Francia, Scandinavia ecc) hanno le stesse caratteristiche di quella fiorentina: binari, cavi, pali, convogli fra i 30 e i 45 metri fino a 70.

Esempi e modelli da riprendere

Nessuna città italiana ha reti tramviarie aggiornate, Firenze (in parte) unica per ora. Linee in promiscuo obsolete e residui storici a Milano, Roma, Torino e poco altro, in via di modernizzazione - circa 200 città medie europee hanno ricostruito ex-novo reti tramviaria moderne o attualizzato quelle storiche

3) Rete su gomma, bus

Il TPL su gomma, bus di varie dimensioni, è stato per molti decenni l'unico. Ha perso continuamente quote di mobilità, scendendo fino al 10% circa del totale, con contemporanea crescita dell'uso dell'auto. Una spirale perversa: sempre più inefficiente perché paralizzato dal traffico, che per questo motivo continuava a crescere (e a causare paralisi, circolo vizioso).

Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi

La situazione attuale è spuria e in trasformazione: ancora mezzo pubblico primario o unico su gomma (obsoleto e inefficiente) per parte della città, o in via di ridefinizione come rete secondaria, "asservita", a quella su ferro, con la funzione per renderla più capillare e raggiungere zone decentrate o con minore domanda di trasporto.
Comune e Città Metropolitana hanno tutti i poteri di indirizzo, programmazione, decisione. Necessitano volontà e capacità.

Effetti, vantaggi e svantaggi

Preferenziali e ZTL, teoricamente a vantaggio delle linee bus, sono inefficaci sia per motivi strutturali (non possono superare incroci, rotatorie ecc) sia e soprattutto perché annegate in un traffico sproporzionato, molto simile a quello di una città del terzo mondo. Sotto gli occhi di tutti il transito alle fermate di 2-3 bus accodati della stessa linea (anche delle più frequenti), a causa dei frequenti imbottigliamenti, invasioni, sosta selvaggia ecc. La funzione delle preferenziali può essere raggiunta (o ripristinata) solo dalla marcata riduzione del traffico. In secondo luogo dal completamento dell'asservimento ad una rete tramviaria completa e a quella ferroviaria, ai cui snodi o stazioni deve far capo.

Anche la rete su gomma ha una sua articolazione: 1) linee “forti” (es. 6-14-17-20-23 …) da sostituire completando la rete tramviaria – quelle restanti o in transizione con preferenziali blindate 2) asservite al ferro, verso snodi e capolinea 3) per minore domanda di trasporto, punti decentrati 4) a chiamata e simili

Bufale, fantasie e soluzioni fasulle

Ricorrenti e favolistiche affermazioni che sistemi su gomma possano svolgere la funzione delle tramvie. In sostanza, per quanto futuristici possano essere i mezzi, la situazione di paralisi e di inefficienza resterebbe immutata. Particolarmente amati i "bussini elettrici": mezzi da 15-20 passeggeri, adatti soltanto a zone pedonali o a limitatissima domanda di trasporto. Per avvicinarsi alla capienza di un tram (280 persone o maggiore) ne sarebbero necessari 15-20 o più, con costi di esercizio enormemente più alti ed efficienza minima. Le stesse linee di "bussini" già in esercizio sono palesemente inadeguate.

4) Mezzi motorizzati individuali

Le **auto** hanno rappresentato la classica mobilità *da porta a porta,* diventata progressivamente illusoria, sia per le croniche code su tutte le direttrici, sia per l'evidente impossibilità di parcheggio di tali masse circolanti. Scooter&c sono una classica risposta sbagliata e fai-da-te alla paralisi del traffico. Altamente inquinanti e ai vertici di incidentalità attiva e passiva.

Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi

Mancano quasi tutte le scelte al di fuori delle tramvie. Anche opzioni valide, risalenti a molti anni fa, si sono quasi annullate: le ZCS (strisce blu/bianche), teoricamente con effetti di limitazione anche alla circolazione, sono state prima depotenziate da Renzi e via via ridotte a simulacri. Pedonalizzazioni al solo scopo di gentrificazione/commercializzazione di zone di pregio in centro. Mancano del tutto zone 30 e ZTL di quartiere. La viabilità secondaria è spesso trasformata in deviazioni o aggiramenti delle arterie di scorrimento. Mancano anche coraggiose misure come Zona C e Zona B attuate con successo a Milano, oltre che in tutta Europa.

Le politiche di disincentivazione e scoraggiamento dell'auto e della sosta sono piena competenza di Comune e Città Metropolitana. La tempistica può essere breve, con passi successivi da far confluire nei classici strumenti di pianificazione: PUT/PGTU, PUM/PUMS.

Effetti, vantaggi e svantaggi

E' soprattutto l'uso quotidiano per origini e destinazioni fisse (lavoro, scuola ecc) che va spostato a tappe forzate da auto a TPL ferro+gomma. Si tratta di intervenire su tre livelli:

1) **circolazione interna**: oltre alla marcata riduzione di cui sopra differenziare nettamente direttrici di spostamento da mobilità di quartiere o a breve distanza. Come in diffusi modelli europei rendere *non attraversabili* quartieri residenziali o commerciali, tramite segnaletica e percorsi obbligati. In tal caso la regola è la creazione di zone 30, dotate non solo di segnaletica ma anche di (poco costosi) interventi stradali come il disassamento, la sosta a destra/sinistra alternate, restringimento di carreggiate e piazzole di scambio, controsensi ciclabili generalizzati ecc

2) **accessi dall'esterno**: oltre allo spostamento di quote alle ferrovie suburbane, da studiare le tappe per pedaggi/ limitazione/chiusura per le auto nella cerchia cittadina ed eventuali aree urbane contigue.

3) **gestione sosta**: riportare le ZCS al loro ruolo, rafforzandolo. Parcheggi di struttura solo ai margini o fuori città, cancellare progetti come piazza Tasso o piazza Brunelleschi. Piazza Stazione, Fortezza, piazza Alberti, Parterre ecc da rendere funzionali all'interscambio con mezzi pubblici, tramvie, treni, bus, escludendo o riducendo al minimo altri utilizzi.

Bufale, fantasie e soluzioni fasulle

"Chi non può fare a meno dell'auto ..." - secondo tutti gli studi, rilevazioni ecc si tratta di una quota modesta, per es. i mezzi da lavoro (idraulici, consegne ecc), pochi disabili gravi ecc. Proprio le categorie che "hanno bisogno del mezzo proprio" avranno i maggiori vantaggi dalla riduzione di traffico, possibilità di sosta, viabilità meno sovraccarica.

Esempi e modelli da riprendere

Oltre a città europee di ogni dimensione e ruolo di guida, alcuni casi anche in Italia come Milano. Le leve utilizzate sono essenzialmente le tre già citate: limitazione agli accessi esterni (es. Londra, Oslo e altre), alla circolazione o alla sosta (es. Amsterdam, Copenhagen, Berlino ecc), tramite costi altissimi dei pochi posti

disponibili, anche per i residenti. La combinazione delle tre leve suddette, con alcune varianti, da poi il risultato voluto.

5) Ciclabilità

Serve agli spostamenti quotidiani casa-lavoro, casa-scuola o verso servizi, come tramvie, bus, treni, o l'auto. Estrema capillarità, vicina a quella pedonale, in presenza di una rete adeguata, con piste ciclabili separate dal traffico sulle direttrici di scorrimento e ZTL, viabilità di quartiere a misura di bicicletta. Può spostare quote di mobilità da auto a bici dall'attuale 10% a circa il 20% con modesti investimenti.

Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi

La rete ciclabile dei viali di circonvallazione, paradossalmente la parte migliore a Firenze, risale al 1990. Poi spezzoni e frammenti senza pianificazione, "dove c'è posto", subordinati alle voglie di lobby varie. Solo qualche accenno a tutte le carenze della ciclabilità fiorentina:

- mancanti molti attraversamenti ciclabili alle intersezioni, in vari casi attraversamenti ciclabili pre-esistenti sono stati trasformati volutamente in strisce pedonali
- chilometri sulla carta: per raggiungere gli spesso sbandierati 80 km di ciclabili, sono stati conteggiati i vialetti delle Cascine
- pessime le piste ciclabili in promiscuo con i pedoni, per es. sui lungarni Cellini, Serristori, Vespucci ...
- buchi neri di interi pezzi di città
- ecc

Alla radice: scarsi o inesistenti indirizzi politici, tutto viene affidato a "tecnici" comunali che vedono la funzionalità molto in basso fra le priorità, anteponendo di non irritare categorie, cavilli normativi fantasiosi ecc. Comune e Città Metropolitana hanno tutti gli strumenti. Mancano volontà e capacità, aggravate dalla priorità estremamente bassa nelle politiche della mobilità. Tempi realizzativi brevi con effetti tangibili. Attuale modal split vicino al 10% molto fai-da-te, portare al 20% con politiche coerenti

Effetti, vantaggi e svantaggi

Tre livelli da sviluppare:

1) rete ciclabile, una ragnatela che copre l'intera area urbana, collegando centro e periferie anche fra di loro, con le direttrici necessarie agli spostamenti quotidiani casa-lavoro, casa-scuola ecc.:

- piste ciclabili con separazione fisica (cordolo o sezione del marciapiede) ovunque esista un intenso traffico motorizzato
- corsie ciclabili su carreggiata (separazione tramite linea bianca/gialla ed eventuale fondo colorato) su viabilità a medio traffico, per es. nell'attraversamento di quartieri
- continuità delle piste (spesso dimenticata), con attraversamenti ciclabili o immissione sicura nella viabilità ordinaria

2) ciclabilità diffusa: all'interno del reticolo della rete ciclabile non si realizzano piste ciclabili, le biciclette circolano su viabilità ordinaria resa sicura e adeguata con interventi di moderazione del traffico, per es nella vasta (ma violatissima) ZTL fiorentina, in zone 30 residenziali o commerciali (da creare), e con altre misure a favore delle due ruote

- Zone 30 a moderazione del traffico: ormai diffusissime in tutte le città d'Europa, mirano a ridurre pericolosità e invasività del traffico in aree urbane adiacenti o al di fuori delle grandi direttrici, con interventi che limitano di fatto la velocità e i volumi di traffico, avvantaggiando quindi pedoni e biciclette. Teoricamente un esempio sarebbe la ZTL, deficitaria però per efficacia ed effettiva moderazione del traffico
- doppio senso ciclabile in ZTL, zone 30, strade di quartiere: le bici devono potersi muovere sui percorsi più brevi, lineari e diretti, senza aggiramenti: "come l'acqua", analogamente ai pedoni. Per assurdo la ZTL invece prevede una circolazione a misura di auto (che dovrebbe essere l'eccezione) e non delle due ruote, da privilegiare, insieme a trasporti pubblici e pedonalità. Al contrario delle apparenze, le strade con senso unico eccetto bici riscontrano minore incidentalità, non solo fra ciclisti ed altri veicoli, a vantaggio anche di pedoni, bambini ecc

- bici anche su corsie preferenziali in ZTL e in modo selettivo in altri casi. Velocità simile, quindi nessuna reale ostruzione (spesso citata come ostativa), pericolo inesistente e sempre minore che per es. a fianco delle corsie preferenziali o nel traffico

La ciclabilità diffusa ha per effetto anche una maggiore vivibilità di vaste aree urbane, oltre a favorire il commercio di vicinato rispetto alla grande distribuzione. Le "zone 30" (a moderazione del traffico) in molte città d'Europa coprono gran parte del tessuto urbano.

3) intermodalità e sosta

La bicicletta è vantaggiosa per percorsi fino a 5–6 km. Su distanze superiori riesce ad essere competitiva con il cosiddetto trasporto intermodale: la possibilità di carico su treni e tram. L'intermodalità bici-trasporto pubblico rafforza anche quest'ultimo, rendendolo "porta a porta": si esce di casa in bici, la si carica sul mezzo pubblico e alla fermata opportuna si prosegue in sella verso la destinazione voluta.

Nella progettazione urbana, oltre a diffuse rastrelliere in tutte le strade, vanno previsti anche parcheggi bici agli snodi del trasporto pubblico e ciclostazioni (coperte, custodite e dotate di alcuni servizi) per es. in adiacenza alle stazioni ferroviarie, capolinea ecc. Di tutto questo a Firenze sono presenti alcuni frammenti, ma nessuna strategia globale.

Anche il bike sharing è un forma di intermodalità: con il trasporto pubblico per es. o con l'auto in parcheggi scambiatori.Costi di realizzazione minimi, sia in assoluto e in rapporto agli effetti.

Bufale, fantasie e soluzioni fasulle

"in bicicletta si fanno giratine", "intralciano", "sono pericolose" ecc

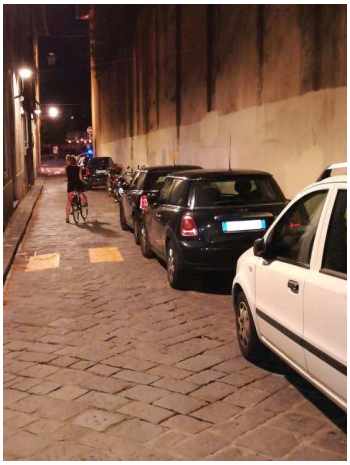
Esempi e modelli da riprendere

Tutta Europa, e alcune città modello come Reggio, Bolzano, Ferrara, Pesaro, Rimini ecc

6) Zone pedonali, ZTL

La ZTL fiorentina fece notizia mondiale quando venne introdotta. Molte città si lanciarono in misure simili, sono andate avanti per decenni, qui siamo rimasti fermi. Anzi, la ZTL si è deteriorata, depotenziata, ed è soggetta ad infiniti appetiti, pressioni ecc.

Si è anche spopolata, nel quadro della gentrificazione e commercializzazione, processo accelerato nell'era Renzi. Le stesse zone pedonali, cuori della ZTL, sono ridotte a finzioni.



Cosa c'è, cosa manca, chi lo deve fare, tempi

Deve tornare al suo ruolo originario, eliminando o riducendo le infinite deroghe, permessi, trucchetti ecc. Va rafforzata ampliando le zone pedonali, e resa non attraversabile con interventi stradali e segnaletica. Va estesa a 7 giorni su 7, 24h su 24, sottraendola all'assalto della movida. Va servita adeguatamente di TPL: tramvia S.Marco-Duomo-SMN, bus ecologici, ciclabilità regina e non ancella bistrattata.

Il modello ZTL può essere esteso, a partire da quartieri semi-centrali o della città risorgimentale, ai borghi (es. Peretola) al di fuori delle arterie principali, dotate di tramvie, TPL e circolazione motorizzata.

Effetti, vantaggi e svantaggi

Il ritorno alla sua funzione e il suo ampliamento porta qualità della vita, favorisce il ripopolamento del centro storico, contrasta la rendita immobiliare e la gentrificazione.

Bufale, fantasie e soluzioni fasulle

"fa morire il commercio", "favorisce spaccio e prostituzione" e altre cazzate

Esempi e modelli da riprendere

Anche qui gran parte d'Europa e le sue molte città storiche.