

Comune di Ponsacco

**PROGRAMMA TECNICO-URBANISTICO
DELLA MOBILITA' CICLABILE E SOSTENIBILE**

**Relazione
Fase 1 - QC**

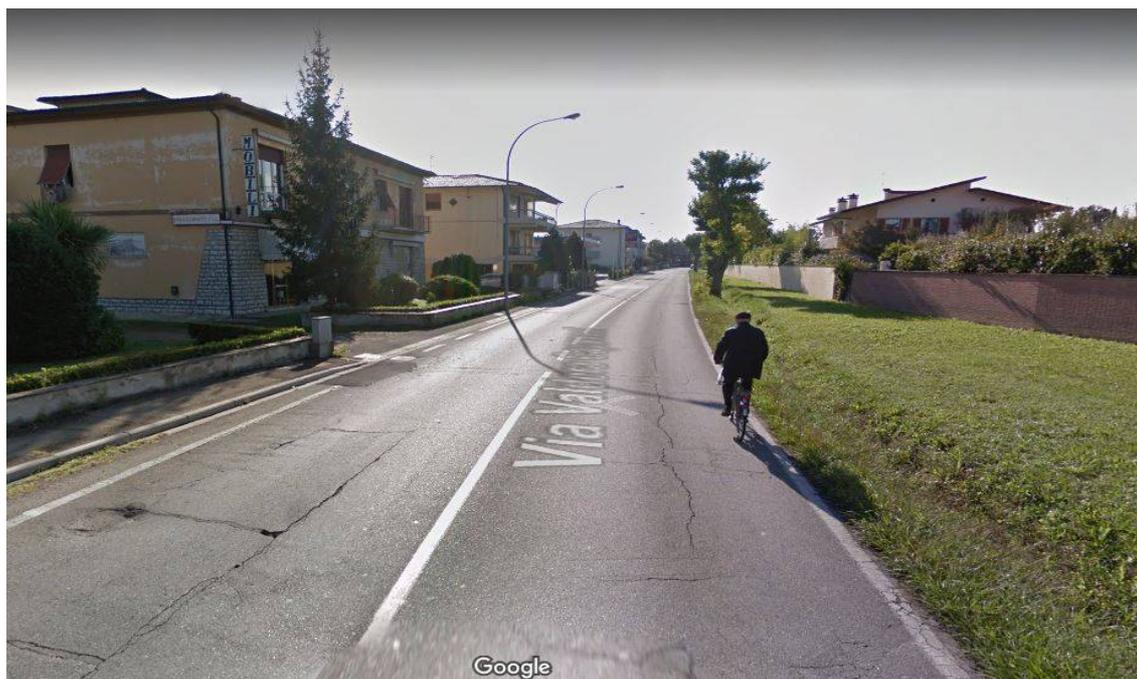
Progetto: arch. Teresa Arrighetti
con arch. Caterina Fusi e arch. Michela Fiaschi

24-01-2020



Indice

1.Premessa.....	2
2.Impostazione metodologica.....	2
3.Fasi di lavoro.....	4
4.Attività svolte nella fase 1.....	5
5.Ricognizione piani sovraordinati.....	5
6.Elaborati della fase 1-QC.....	7
7.Lettura ed interpretazione dello stato attuale	8
7.1.Premessa.....	8
7.2.Caratteristiche dei tessuti urbani e della viabilità.....	9
7.3.Analisi della strumentazione urbanistica comunale vigente.....	11
7.4.Piste ciclabili esistenti.....	11
7.5.Accessibilità del territorio comunale e dei poli attrattori.....	12
7.6.Criticità ed opportunità.....	13
8.Attività di informazione, comunicazione e partecipazione connesse alla fase 1.....	15
9.Quadro normativo e tecnico di riferimento	16
10.Linee-guida ed indirizzi tecnici.....	17
11.Allegati.....	17



Ciclista sulla via Valdera (Immagine Google Maps)

1. Premessa

L'incarico per la redazione del “Programma tecnico-urbanistico della Mobilità Ciclabile e sostenibile” è stato assegnato con convenzione del 9-1-2020, sulla base delle finalità del Comune di Ponsacco che erano state sintetizzate nel bando di gara e nell'allegato 1 al bando.

La sottoscritta in sede di gara ha presentato una proposta metodologica che interpretava ed integrava le finalità espresse dall'Amministrazione Comunale di Ponsacco, di cui di seguito si riportano i principali contenuti.

Per lo svolgimento dell'incarico e per l'elaborazione delle cartografie la titolare si avvale della collaborazione dell'arch. Michela Fiaschi e dell'arch. Caterina Fusi.

La presente relazione e gli elaborati allegati sono relativi alla fase 1 – Quadro Conoscitivo.

2. Impostazione metodologica

Le finalità e gli obiettivi del Comune di Ponsacco in relazione al “Programma tecnico-urbanistico della Mobilità Ciclabile e sostenibile” possono essere così sintetizzati:

- redazione di un piano organico nel quale, oltre alla revisione e all'aggiornamento della previsione di nuove piste ciclabili, si disponga la creazione di un sistema attraverso il quale mettere in relazione funzionale il trasporto pubblico con quello privato privo di emissioni (pedonale, ciclabile, elettrico);
- creazione di una rete che metta in relazione tra loro i percorsi pedonali principali (quelli tipici che conducono ai servizi di interesse pubblico e collettivo) con le ciclabili, le stazioni di sosta di “bike sharing”, le colonnine di ricarica dei mezzi elettrici, e le principali stazioni del trasporto pubblico;
- individuare i percorsi principali e quelli secondari o “ambientali”;
- individuare i criteri tecnici di riferimento;
- rispetto della normativa di riferimento;
- coerenza con il Nuovo Piano Strutturale recentemente adottato.

Si tratta di finalità basate su concetti quali piano organico, rete, sistema che sono fondamentali in un piano della mobilità sostenibile e che sono contenuti anche nella strumentazione urbanistica comunale più recente, in particolare il Piano Strutturale adottato ed in corso di approvazione dove, nelle “Le strategie dello sviluppo sostenibile”, hanno un ruolo fondamentale le “Le strategie per la mobilità” che comprendono “L'integrazione fra le diverse modalità di trasporto” e “La promozione della mobilità alternativa”.

Dai documenti del Piano Strutturale si evincono anche altri concetti che sono anche alla base della presente proposta, come “garantire un sistema della mobilità integrato e sostenibile”, che “consenta la migliore accessibilità ai principali recapiti degli spostamenti ... e che incentivi modalità alternative

all'uso dell'autoveicolo privato.”

La “promozione della mobilità alternativa” è declinata come “la realizzazione di una diffusa ed efficiente rete di percorsi della mobilità lenta finalizzati sia ai collegamenti interurbani e fra i principali centri del comune che alla fruizione turistico - naturalistica del territorio rurale.”

Il concetto di “mobilità sostenibile” comprende le accezioni principali di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

La prima deve intendersi anche con l'accezione paesaggistica: la mobilità sostenibile garantisce la tutela, la valorizzazione, la fruizione lenta del territorio e del paesaggio e degli ambiti di particolare valore, nonché la tutela delle risorse ambientali (aria, acqua, energia, ciclo dei rifiuti).

La sostenibilità sociale viene declinata in un concetto più vasto di mobilità per tutti i cittadini, indipendentemente dalle loro caratteristiche economiche, fisiche, sociali, culturali, abitative.

I percorsi e le attrezzature per la mobilità non devono essere progettati separatamente per le diverse categorie di utenti ma devono prevedere la integrazione fra le diverse modalità, garantendo la accessibilità diffusa e salvaguardando tutti i tipi di mobilità, compresa quella su auto privata, che non può essere totalmente esclusa.

La sostenibilità economica si persegue sia attraverso la fattibilità delle previsioni e la loro gerarchizzazione, sia attraverso l'utilizzo di soluzioni tecniche variabili, adattate alle diverse situazioni e tratte da esperienze già realizzate (vedi l'utilizzo di linee-guida e di esempi pratici).

Gli obiettivi del presente progetto sono quindi la integrazione della mobilità ciclabile con il più ampio sistema della mobilità sostenibile e della accessibilità, che comprende quindi anche la mobilità pedonale, il trasporto pubblico, il trasporto privato condiviso ed a basso impatto ambientale, le ippovie ecc., prefigurando una gerarchia delle fattibilità, a breve ed a lungo periodo.

In questa ottica il concetto di “accessibilità” del territorio si svincola dalla visione limitata che vede la divisione e la gerarchia fra percorsi in relazione a categorie specifiche di utenti portatori di diverse abilità, ma si amplia ad un concetto più generale di integrazione, sostenibilità, percorribilità, cittadinanza.

Alla base di questo modello di progettualità c'è l'idea della costruzione di un sistema di reti, che comprende elementi di diversa natura e di diverso rango: attraverso la costruzione di un sistema basato sui concetti principali di integrazione e accessibilità si costruisce un sistema di luoghi, percorsi, servizi e politiche capaci, in tempi diversi e con azioni progressive, di qualificare e migliorare la sostenibilità sotto i profili ambientale, sociale ed economico ed anche di innescare processi virtuosi di sviluppo del territorio.

Fondamentali, in questo approccio, sono la partecipazione dei cittadini ed i contributi di quei gruppi ed associazioni che agiscono in prima persona forme di mobilità sostenibile e sono portatori di conoscenze fondamentali nello sviluppo del progetto.

Risulta necessario anche un rapporto proficuo con tutte quelle categorie di cittadini che pongono interessi specifici in relazioni alla mobilità, come i portatori di diverse abilità, gli operatori scolastici e sanitari, le associazioni di anziani, le famiglie con bambini, le aziende insediate sul territorio, le associazioni sportive e culturali, gli enti gestori di aree protette ecc.

3. Fasi di lavoro

L'incarico è articolato in due fasi principali, che comprendono le seguenti attività:

Fase 1

- formazione di un quadro conoscitivo in cui si dia atto delle previsioni presenti negli strumenti urbanistici comunali e dello stato di realizzazione di dette previsioni anche in conseguenza delle più recenti attività poste in essere dall'Amministrazione Comunale, nonché di tutte quelle informazioni necessarie alla redazione del progetto compresa una prima consultazione con le associazioni di categoria;
- predisposizione di proposte preliminari dalle quali sia possibile dedurre quali siano le opportunità e le criticità di intervento;
- presentazione dell'attività preliminare all'Amministrazione e, su indicazione dell'Amministrazione stessa, ad una pubblica assemblea.

Fase 2

- redazione di un quadro analitico che dia conto delle valutazioni svolte e del confronto sulle proposte *preliminari*
- *redazione del progetto.*

In sede di gara ho proposto la integrazione di una *fase 3*, finalizzata a prefigurare un quadro di sviluppo ed integrazione della rete di mobilità sostenibile a lungo termine denominato "*Masterplan per la mobilità sostenibile*", stabilendo obiettivi di livello comunale e sovra-comunale che potranno essere perseguiti e raggiunti in tempi successivi e con strumenti di diverso livello.

Il Masterplan consentirà di tradurre più efficacemente il progetto in programma, proiettando le proposte progettuali - realizzabili a breve e medio termine - in una visione di più ampio respiro, che configuri un sistema di reti completo ed integrato al quale le politiche comunali potranno tendere nel futuro, attraverso step successivi ed anche con l'apporto di finanziamenti specifici.

In questa visione strategica rivestono fondamentale importanza i progetti di mobilità lenta e di ciclabilità regionale prefigurati sia dal PIT/PPR e dal PRIIM (ciclopista dell'Arno) ed i progetti nazionali ed europei (Bicitalia, Eurovelo).

Potranno inoltre essere prefigurate azioni complesse che necessitano della concertazione fra enti e amministrazioni diverse, come il sistema del TPL, la realizzazione di Smart-grid ovvero della integrazione fra mobilità sostenibile (bici elettriche, auto elettriche, car & bike sharing ecc.) e le reti di

produzione e distribuzione di energie da fonti rinnovabili, la realizzazione di nuove piste ciclabili in connessione con i sistemi regionale e nazionale.

Questo livello di progettazione, di tipo strategico e connotato da elaborati di tipo sintetico, avrà il duplice scopo di prefigurare possibili sviluppi futuri - non attuabili nel breve termine e non attribuibili alle sole competenze comunali - e di predisporre un quadro di obiettivi e di progettualità capace di intercettare eventuali finanziamenti che si rendessero disponibili a livello regionale, nazionale ed europeo.

4. Attività svolte nella fase 1

La prima fase del progetto ha compreso:

- formazione di un quadro conoscitivo in cui si dia atto delle previsioni presenti negli strumenti urbanistici comunali e dello stato di realizzazione di dette previsioni anche in conseguenza delle più recenti attività poste in essere dall'Amministrazione Comunale, nonché di tutte quelle informazioni necessarie alla redazione del progetto compresa una prima consultazione con le associazioni di categoria;
- predisposizione di valutazioni preliminari dalle quali sia possibile dedurre quali siano le opportunità e le criticità di intervento.

In specifico nella fase 1 sono state svolte le seguenti attività preliminari:

1. incontri con il Dirigente arch. Nicola Gagliardi e con l'arch. Elisabetta Ulivi, Tecnici Comunali del Settore 3, per l'impostazione metodologica ed il reperimento di indicazioni e informazioni;
2. incontro con la dott.ssa Claudia Ciarfella presso l'Ufficio Segreteria della Sindaca, quale Garante dell'Informazione e della Partecipazione, per la programmazione degli incontri con l'A.C., l'indicazione degli stake-holders e l'impostazione delle fasi partecipative;
3. reperimento materiale cartografico relativo alla CTR ed agli strumenti urbanistici vigenti, in formato dwg e shp (materiale fornito dal geom. Luca Neri);
4. sopralluoghi sul territorio comunale per la rilevazione dello stato di fatto;
5. reperimento e catalogazione dei materiali documentali e cartografici relativi al territorio comunale ed agli strumenti urbanistici vigenti, di interesse per il tema della mobilità sostenibile;
6. censimento dei poli attrattori e generatori mobilità lenta e sostenibile

5. Ricognizione piani sovraordinati

I principali piani sovraordinati che contengono indicazioni e progetti per la mobilità sostenibile sono:

- Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) ed i relativi allegati,

approvati dal Consiglio Regionale il 12 febbraio 2014 (BURT n.10 del 28/02/2014 Parte I)

Dal sito¹ cit. : “Il nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), istituito con L.R. 55/2011, costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti.”

- PIT/PPR Regione Toscana, Allegato 3 “Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale”. Fra i progetti pilota vi è: “Rigenerazione lungo l’Asta dell’Arno (Firenze - Pisa, Casentino)”. Dalla 'Premessa': “Il progetto della rete di fruizione regionale parte dal principio che l’accessibilità a tutto il territorio regionale costituisca un requisito indispensabile per l’esistenza stessa del paesaggio, la sua conservazione e continua evoluzione (CEP 2000). In questo senso il sistema della mobilità dolce è riconosciuto come strumento di percorrenza privilegiato sia perché per sua natura non impatta sul territorio attraversato, sia perché la ridotta velocità di attraversamento consente una percezione del paesaggio che ne valorizza le componenti più minute, le diversità e identità che sfuggono ad uno sguardo più veloce o distante. Il progetto, in coerenza con gli altri elaborati del Piano paesaggistico regionale persegue al suo interno quindi finalità sia di salvaguardia e valorizzazione dei valori patrimoniali dei paesaggi regionali, sia di sostegno alla costruzione di nuove visioni e interpretazioni da parte delle popolazioni locali e più in generale di tutti i fruitori. In questo senso i principali obiettivi perseguiti sono:

Legenda - tipo dall'All. 3 cit.

- favorire la riconoscibilità dei paesaggi regionali spesso frammentati attraverso la connessione delle componenti di valore storico e ambientale ricostruendone delle visioni organiche indispensabili per la salvaguardia e valorizzazione delle invarianti paesaggistiche;

- favorire l’accesso diffuso a tutti i paesaggi regionali in modo da garantirne il diritto al godimento e permetterne una loro continua risemantizzazione da parte dei fruitori, per superare le visioni e descrizioni standardizzate che spesso imprigionano interi territori.”

- Piano Strutturale Intercomunale dell'Unione dei Comuni della Valdera in corso di approvazione: nella tavola QC11-B “Mobilità dolce e sostenibile” è presente una “Ipotesi corridoio leggero Valdera (progetto)” che ha inizio sulla ciclopista dell'Arno, attraversa Pontedera e prosegue verso sud attraversando il territorio rurale posto fra Ponsacco e la zona industriale fino allo svincolo della variante SR 439 a sud-ovest di Ponsacco (intersezione con via Livornese) , per proseguire verso est e poi verso sud sempre in parallelo alla 439.

¹ <http://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-integrato-delle-infrastrutture-e-della-mobilita-priim->

6. Elaborati della fase 1-QC

La presente prima fase, denominata “Quadro conoscitivo”, è costituita da elaborati documentali ed elaborati grafici.

I primi comprendono la presente relazione con due allegati, ed in particolare:

- Relazione
- Allegato 1-Documentazione fotografica (immagini dello stato attuale e delle piste ciclabili esistenti, da integrare nelle fasi successive di progetto)
- Allegato 2- Abaco (abaco di esempi relativi alle modalità di realizzazione delle prevedibili azioni di progetto, scelti in coerenza alla casistica rilevata in questa prima fase e che si ritengono utili per la predisposizione del progetto, da integrare nelle fasi successive di progetto).

Gli elaborati grafici costituenti la presente fase 1 – Quadro Conoscitivo sono suddivisi in tre gruppi tematici:

1. Ricognizione degli strumenti urbanistici vigenti: la ricognizione della strumentazione urbanistica ha riguardato gli elaborati che contengono dati e previsioni relative alla mobilità, alle infrastrutture, ai percorsi ciclabili e pedonali, alle principali destinazioni e vocazioni delle diverse parti del territorio comunale;
2. Stato attuale: l'elaborato sintetizza le principali caratteristiche dello stato attuale del territorio comunale che si ritengono di interesse per la redazione del progetto della mobilità ciclabile e sostenibile; fra queste vi sono: le principali destinazioni funzionali dei tessuti edificati, la viabilità carrabile; i tracciati ciclabili esistenti derivanti dal rilievo dello stato di fatto, i servizi e le attrezzature, le piazze ed i parcheggi;
3. Quadro interpretativo dello stato attuale: i due elaborati rappresentano il quadro interpretativo dello stato attuale, con in evidenza le potenzialità e le criticità, e lo stato di fatto delle piste ciclabili confrontato con i dati presenti nel RUC.

In dettaglio gli elaborati grafici della prima fase sono i seguenti:

1A-Ricognizione degli strumenti urbanistici / Piano Strutturale Intercomunale Unione Valdera (dalla tav. QC 11 “Mobilità dolce e sostenibile”) - formato A3/scala adattata

1B-Ricognizione degli strumenti urbanistici / Piano Strutturale Comunale adottato (infrastrutture viarie e poli attrattori e generatori di mobilità ciclabile, dalle tavv. QC06 e QC07) - formato A3/scala adattata

1C-Ricognizione degli strumenti urbanistici / Piano Strutturale Comunale adottato -Strategie / Mobilità: rete infrastrutturale e mobilità dolce - formato A3/scala adattata

1D-Ricognizione degli strumenti urbanistici (Quadrante Nord e Quadrante Sud) / Piano Strutturale Comunale adottato - Strategie / Le strategie di sviluppo sostenibile a livello comunale - / formato

A3/scala adattata

1E-Ricognizione degli strumenti urbanistici / Regolamento Urbanistico Comunale Variante 9 - formato A3/scala adattata

1F-Ricognizione degli strumenti urbanistici / Varianti RUC nn. 19 e 20 (PIP Melorie e Val di Cava)

2A-Stato attuale (Quadrante Nord e 2A-Quadrante Sud) / formato A3/scala adattata

3A-Stato attuale / Quadro interpretativo (Quadrante Nord e Quadrante Sud) - formato A3/scala adattata

3B-Stato attuale / Quadro interpretativo / Stato di attuazione delle piste ciclabili del RUC - formato A3/scala adattata

7. Lettura ed interpretazione dello stato attuale

7.1. Premessa

La ricognizione e l'approfondimento delle conoscenze relative allo stato attuale sono stati condotti in relazione ai criteri a cui dovrà rispondere il programma, definiti dall'A.C., che sono in sintesi:

- adeguamento e potenziamento del sistema esistente;
- creazione di una rete che metta in relazione tra loro i percorsi pedonali principali (quelli tipici che conducono ai servizi di interesse pubblico e collettivo) con le ciclabili, le stazioni di sosta di “bike sharing”, le colonnine di ricarica dei mezzi elettrici, e le principali stazioni del trasporto pubblico;
- individuazione dei percorsi principali e di quelli secondari o “ambientali”, cioè quelli dedicati al percorso turistico e allo svago;
- i criteri tecnici di riferimento, l’indicazione, a titolo esemplificativo, delle soluzioni tecnologiche strutturali e architettoniche che potranno essere utilizzate per i nodi viari infrastrutturali, la sosta e l’attraversamento nel rispetto della normativa di riferimento. Di seguito si indicano i temi principali emersi dalla prima fase di lavoro e le eventuali integrazioni necessarie per la messa a punto del programma definitivo.

La lettura ed interpretazione dello stato attuale è stata inoltre guidata dagli obiettivi preliminari del progetto, fra cui c’è la classificazione dei tipi di percorsi ciclabili e pedonali in base alle finalità, all'uso ed al tipo di utenza; in prima istanza si indicano i seguenti tipi:

- connessione con le reti sovra locali,
- turismo, escursionismo,
- movimenti e accessibilità all'interno del centro storico e dei tessuti a prevalenza residenziale,
- percorsi casa-scuola,
- percorsi casa-lavoro,

- collegamenti nel territorio rurale.

La definizione della prima fase di lavoro ha consentito di redigere il quadro conoscitivo e di individuare in prima approssimazione le criticità e le potenzialità emerse dalla ricognizione del territorio e degli strumenti urbanistici vigenti, in relazione al perseguimento degli obiettivi prefissati.

I risultati della prima fase saranno oggetto delle successive fasi partecipative, che contribuiranno al completamento del quadro conoscitivo ed alla integrazione del quadro interpretativo finalizzato alla redazione del programma della mobilità ciclabile e sostenibile (fase 2).

7.2. Caratteristiche dei tessuti urbani e della viabilità

In prima istanza la conoscenza più approfondita del territorio è stata condotta per rilevare le caratteristiche morfologiche, funzionali e della viabilità, in relazione alle potenzialità ed alle criticità connesse alla accessibilità ed alla percorribilità lenta, attuali ed implementabili.

I temi principali emersi, con cui il progetto dovrà confrontarsi, sono così sintetizzabili:

- presenza di viabilità di scorrimento veicolare che attraversa i nuclei abitati e che accoglie flussi di traffico importanti, anche di livello sovra-comunale, che nella maggior parte dei casi non ha sezioni stradali adeguate ad accogliere piste ciclabili in sede propria, né sulla sezione stradale né sui marciapiedi;
- struttura urbana policentrica con nuclei abitati separati fra di loro e dal capoluogo, non tutti collegati da viabilità carrabile pienamente efficiente. Fra questi si segnala la frazione di Val di Cava che è collegata con Ponsacco dalla via delle Colline SP11 e dalla via Maremmana e che trova una rottura di carico in corrispondenza dell'attraversamento dell'Era, con ponte a senso unico alternato, ed una successiva strozzatura in corrispondenza del ponte sul Cascina;
- nucleo abitato denominato “fuori dal ponte” (a est del centro storico) attraversato da due viabilità di scorrimento (la via Chiavaccini e la via Valdera) in parte prive di banchine e marciapiedi ed in parte con sezioni ridotte, che rendono difficile e poco sicura la mobilità pedonale e gli attraversamenti;
- a sud del centro storico, fra questo e la variante di circonvallazione alla SR 439, l'esteso tessuto edificato è connotato da parti e nuclei distinti con datazione, morfologia e destinazioni d'uso diverse (residenziale, commerciale, servizi) e da viabilità con caratteristiche e sezioni eterogenee, con la presenza di ambiti per attrezzature e verde attrezzato di rilevante dimensione; purtuttavia in questa parte del territorio edificato è possibile ritrovare alcuni assi viari ordinatori (ad esempio la via Rospicciano, via Nazario Sauro e via Montale in direzione nord-sud, viale della Rimembranza e via Di Vittorio in senso est-ovest) su cui è possibile strutturare la razionalizzazione ed il miglioramento della percorribilità, della accessibilità e della permeabilità dei tessuti edificati. Questo ambito è oggetto di alcune previsioni strategiche

nel PS adottato (individuazione di due polarità) e di previsioni di trasformazione nel RUC vigente che saranno oggetto di revisione nel prossimo POC.

- a nord del centro storico i tessuti edificati hanno caratteristiche eterogenee sia per la commistione di destinazioni d'uso (residenza, edifici produttivi e commerciali, servizi e attrezzature) sia per la struttura morfologica con diverse densità e configurazioni, che si struttura in direzione nord-sud lungo la via Valdera. Immediatamente a nord del centro storico i tessuti sono più densi ed a prevalenza residenziale, proseguendo verso nord la densità si riduce ed aumentano l'eterogeneità e la mixité (vedi loc. San Piero a Piano) fino al nucleo in loc. la Pieve che chiude il territorio comunale a nord e che ha morfologia definita. Il margine est ha un bordo definito che si relaziona con il territorio rurale e non edificato, dove sono presenti la vasta area del cavo con destinazione a parco e l'ambito di riqualificazione della fornace lungo il fiume Cascina. Sul margine ovest il fronte edificato si presenta frammentato e la fascia di territorio rurale residua, che divide l'edificato dalla zona industriale, si alterna ai bordi sfrangiati dell'edificato; per questa porzione di territorio rurale interclusa è definita dal PS adottato come “corridoio ambientale in area urbana”. Se pure la via Valdera – per la sezione stradale e per il carico di traffico – non sembra adeguata ad accogliere altri tipi di mobilità, in questa parte del territorio sono ancora presenti vecchi tracciati viari secondari sia in direzione nord-sud (via la Pieve sul lato ovest, via Vecchia di Pontedera lungo il fiume Cascina) sia in direzione est-ovest (via San Piero e Casato, via Bagnaia/via Fratelli Bandiera, viale Primo Maggio) che attraversano il territorio aperto ed i tessuti edificati e possono costituire la armatura secondaria su cui innestare la mobilità lenta;
- nella parte sud del territorio sono presenti due vasti ambiti di valore ambientale e paesaggistico, quali la villa di Camugliano ed il Poggino, all'interno dei quali sono già presenti percorsi per la mobilità ciclo-pedonale ma che la variante della SR 439 divide dagli ambiti abitati del comune, costituendo una barriera infrastrutturale con alcuni punti di attraversamento solo veicolare;
- la via di Gello, in parte comunale ed in parte provinciale, si sviluppa in senso est-ovest e collega Ponsacco con la zona industriale, l'abitato delle Melorie, e fuori dal territorio comunale Gello, Pontedera e la SGC Fi-Pi-Li. Qui è presente la più estesa e strutturata pista ciclabile che a partire dal cimitero di Ponsacco (in prossimità del centro) raggiunge le Melorie, in parte in sede propria parallela alla via di Gello, in parte su tracciato campestre a sud delle Melorie. La zona industriale ha una viabilità di attraversamento e distribuzione con sezione e marciapiedi ampi;
- nei tessuti edificati a prevalenza residenziale, in particolare a nord ed a sud del centro storico, le sezioni stradali sono ridotte ed in molti casi prive di marciapiedi, mentre la sosta delle auto non sempre rispetta la regolamentazione in atto. Pertanto in molte parti di questi tessuti anche

la mobilità pedonale è difficoltosa e non sicura e l'accessibilità è scarsa;

- il centro storico tutela giustamente la percorribilità pedonale, che deve essere prioritaria anche rispetto a quella ciclabile; l'accessibilità ciclabile al suo interno deve essere quindi regolamentata, ma ad oggi risulta difficile anche percorrere le vie che lo circondano – sia a piedi sia in bicicletta - per le sezioni ridotte e l'elevato traffico automobilistico; il parcheggio di piazza della Repubblica costituisce un attrattore di traffico ma può essere un'importante risorsa per il centro storico e per la mobilità lenta.

7.3. Analisi della strumentazione urbanistica comunale vigente

Il “Programma tecnico-urbanistico della mobilità ciclabile e sostenibile” si deve sviluppare in continuità con la pianificazione urbanistica e territoriale pre-vigente, vigente ed in corso di redazione, e deve consentire di integrare il futuro POC; per questo motivo l'analisi degli strumenti urbanistici comunali costituisce una parte rilevante del presente quadro conoscitivo.

Si è rilevato come negli strumenti urbanistici siano individuati percorsi ciclo-pedonali esistenti e di progetto che risultano in parte non coincidenti fra PS adottato e RUC, anche per il cambio di scala.

I sopralluoghi effettuati sono stati finalizzati a verificare l'effettivo stato di questi tracciati e la presenza di piste ciclabili. I risultati del rilievo sono rappresentati negli elaborati allegati.

E' da notare che i tratti di piste ciclabili esistenti risultano molto ridotti e frammentati e molti dei percorsi definiti “ciclo-pedonali” di fatto non sono ciclabili in senso proprio: non vi sono sedi dedicate, né corsie né segnaletica.

Data la ridotta sezione stradale che connota la viabilità nei tessuti a maggiore densità, nonché per la presenza di auto in sosta, in alcuni dei percorsi segnalati è difficoltosa e non sicura anche la mobilità pedonale.

Vista la priorità dell'A.C. di realizzare ed implementare una rete di accessibilità lenta e ciclabile e l'opportunità data dal presente lavoro, in sede di progetto sarà proposta una diversa individuazione dei percorsi della mobilità lenta, distinguendo quelli ad uso esclusivo ciclabile da quelli promiscui ciclo-pedonali ed escludendo quelli esclusivamente pedonali di minore entità, con la finalità – di concerto con l'AC e con gli UTC – di dare indirizzi anche per il futuro POC.

7.4. Piste ciclabili esistenti

E' stato effettuato un rilievo in loco delle piste ciclabili esistenti, tutte in sede promiscua ciclo-pedonale, considerando i tracciati destinati anche alle biciclette che siano indicati con apposita segnaletica verticale od orizzontale.

Il rilievo potrà essere adeguato od integrato con i contributi provenienti dalle fasi partecipative.

Di seguito l'elenco delle piste ciclabili rilevate:

- Val di Cava lungo la nuova viabilità tangente all'abitato: la pista risulta indicata ed asfaltata nel

tratto sud (lungo via Cavalcanti da via della Costituzione fino all'incrocio a sud della via delle Colline per Legoli), parzialmente da completare ed asfaltare nel nuovo tratto nord fino all'incrocio con via Terracini;

- pista sull'argine del fiume Cascina, proveniente dall'argine dell'Era a nord, che si conclude a nord-est del centro storico, in prossimità dell'incrocio fra via Melegnano e viale 1° Maggio;
- tratto di pista segnalata lungo via Bagnaia (a nord del C.S.);
- tratto di pista lungo via Bersaglieri (a sud del C.S.), che unisce via Battisti con i giardini pubblici e gli impianti sportivi;
- pista segnalata lungo via della Rimembranza (a sud del C.S.), che unisce via Battisti con via Nazario Sauro;
- pista ciclabile in sede propria, parallela alla viabilità, lungo la via di Gello, dalla rotonda di via Caduti di Nassiriya alla rotonda della zona industriale (viale Italia/viale Europa);
- pista ciclabile in sede parzialmente promiscua (su marciapiede con sezione ristretta) intorno al cimitero di Ponsacco, in continuità con la pista di via di Gello;
- pista ciclabile lungo tracciato secondario esistente (via Curigliana) che completa la pista lungo via di Gello fino all'abitato delle Melorie, per finire su via delle Rose in prossimità del campo sportivo.

7.5. Accessibilità del territorio comunale e dei poli attrattori

Come già scritto nei punti precedenti, l'accessibilità lenta del territorio comunale risulta non completa e frammentata, sia all'interno dei tessuti sia fra parti diverse del territorio.

Sicuramente manca la continuità dei percorsi, sia pedonali sia ciclabili, e la rete viaria principale di attraversamento e di scorrimento costituisce in molti casi una barriera all'attraversamento ed alla accessibilità delle diverse parti del territorio, sia urbane sia extra-urbane.

Purtuttavia all'interno dei tessuti e nel territorio rurale sono state rilevate caratteristiche e tracciati che – se opportunamente segnalati e attraverso misure regolamentari legate a limiti di velocità ed alla sosta – nonché con la adeguata progettazione e segnalazione degli incroci e delle intersezioni, possono garantire la mobilità pedonale e ciclabile, la accessibilità e la percorribilità dell'intero territorio.

Nei tessuti edificati possono essere individuati tracciati per la mobilità lenta, sia in sede propria dove le sezioni stradali lo permettono (vedi viale Italia e viale Europa nella zona industriale, viale 1° Maggio, via Rospicciano e via Togliatti nella zona commerciale) sia in sede promiscua ciclo-pedonale, utilizzando i marciapiedi esistenti se di larghezza adeguata.

Inoltre molta della viabilità è locale ed interna ai tessuti, pertanto con interventi sulla segnaletica e sulla regolamentazione, interventi di manutenzione delle sedi stradali e dei marciapiedi, adeguamento delle intersezioni con la viabilità principale, è possibile garantire la sicurezza della mobilità pedonale

su marciapiede od ai lati della sede stradale e la mobilità ciclabile sulla sede stradale, in promiscuità con le auto.

Nel territorio rurale vi sono tracciati secondari (via San Piero e Casato, via della Costituzione, via della Pieve, tracciati lungo l'argine dell'Era ad esempio) che – con opportune segnalazioni – possono garantire la sicurezza della percorribilità ciclabile e pedonale.

Nella prima ricognizione degli elementi e poli attrattori e generatori di mobilità ciclabile e lenta si individuano i seguenti:

- servizi ed attrezzature pubblici e di uso pubblico
- istituti scolastici
- centro storico e tessuti residenziali in addizione, frazioni e nuclei rurali
- zone produttive
- parchi e giardini pubblici
- poli di attrazione turistica (nel territorio comunale e nei comuni limitrofi)
- ambiti di interesse paesaggistico-ambientale
- poli funzionali
- centri commerciali, centri commerciali naturali

I servizi ed attrezzature pubbliche sono stati individuati specificamente in cartografia, tratti dalla strumentazione urbanistica vigente.

Altri poli potranno essere segnalati nelle fasi partecipative, dove la cittadinanza potrà indicare ulteriori luoghi da rendere accessibili con la rete ciclabile.

Ad oggi, mancando un vera e propria rete di mobilità ciclabile, solo in casi sporadici i servizi e le attrezzature sono pienamente accessibili a piedi ed in bicicletta: ne sono esempi la pista di Val di Cava che unisce le scuole nella parte sud con l'abitato a nord, o le scuole Niccolini in via Pellico raggiungibili sia dalla pista sull'argine del Cascina sia dal tratto di pista di via Bagnaia.

Si ritiene però che per le opportunità date dalle caratteristiche del territorio esposte nei punti precedenti, nonché per la collocazione sia dei servizi e attrezzature esistenti, sia delle nuove polarità previste dal P.S. adottato, sia possibile - con gli interventi diversi ed a diverse scale descritti in precedenza, di connettere in rete di mobilità lenta e sicura tutti i poli individuati, sia su sedi proprie pedonali, ciclabili o ciclo-pedonale sia in promiscuità auto-ciclo.

7.6. Criticità ed opportunità

Dalla ricognizione dello stato di fatto e degli strumenti urbanistici è stato possibile rilevare le criticità e le potenzialità che condizionano ed indirizzano la realizzabilità del programma per la mobilità ciclabile e sostenibile, sintetizzate anche in un elaborato grafico.

La individuazione delle criticità e delle potenzialità costituisce la sintesi interpretativa del lavoro di

ricognizione e di lettura dello stato attuale fin qui condotto, pertanto non vengono ripetute le considerazioni già fatte.

Le potenzialità risultano prevalenti rispetto alle criticità, che possono essere pienamente superate in un programma articolato in azioni di diverso rango e tempistica.

Il tema delle “connessioni da creare o da adeguare per garantire la continuità e la sicurezza della rete della mobilità lenta” allo stato di fatto può essere considerata una criticità - se visto solo sotto l'aspetto delle “connessioni mancanti” - o addirittura uno status quo a cui la cittadinanza può non assegnare valenza particolarmente negativa. Lo abbiamo inserito nelle potenzialità perché riteniamo che inserire e realizzare delle connessioni ad oggi non esistenti è una nuova opportunità per il territorio e per le sue risorse e può generare ricadute positive sotto aspetti diversi, compresi quello economico, turistico, culturale e dello sviluppo sociale delle comunità, oltreché indurre potenzialmente abitudini diverse in tema di mobilità.

Il quadro interpretativo dello stato attuale dovrà essere confrontato con le istanze ed i contributi della cittadinanza e degli stake-holders. A seguito della fase partecipativa tale quadro interpretativo - eventualmente corretto ed integrato – consentirà la corretta redazione della parte programmatica e progettuale del lavoro.

Criticità

- A) servizi di cui verificare/garantire l'accessibilità ciclo-pedonale e la connessione con le reti della mobilità lenta
- B) intersezioni fra viabilità carrabile e viabilità lenta potenzialmente critiche
- C) interruzioni piste ciclabili esistenti
- D) viabilità con elevati flussi di traffico veicolare scarsamente adattabile all'uso promiscuo auto/ciclo

Potenzialità

- A) piste ciclabili esistenti
- B) linee e fermate TPL
- C) tracciati minori esistenti (campestri sterrati asfaltati) adattabili all'uso ciclabile esclusivo o promiscuo
- D) tessuti edificati a prevalenza residenziale dove è possibile adeguare la viabilità all'uso promiscuo auto/ciclo od individuare tratti di pista ciclabile in sede propria attraverso interventi normativi (limiti di velocità, razionalizzazione dei parcheggi), integrazione della segnaletica orizzontale e verticale e/o limitati interventi di adeguamento delle sedi stradali
- E) tessuti edificati a prevalenza produttiva, commerciale e mista dove le sezioni stradali attuali consentono l'inserimento di piste ciclabili su sede propria o promiscua ciclo-pedonale
- F) piazze pubbliche e parcheggi esistenti attrezzabili per la sosta delle biciclette e per il bike-

sharing

- G) nuove centralità e poli attrezzati di previsione dove prevedere tracciati per la mobilità ciclabile e la connessione delle reti della mobilità lenta
- H) centro storico dove prevedere la adeguata integrazione e la sicurezza della accessibilità pedonale, ciclabile e carrabile (viabilità tangente)
- I) connessioni da creare o da adeguare per garantire la continuità e la sicurezza della rete della mobilità lenta

8. Attività di informazione, comunicazione e partecipazione connesse alla fase 1

In seguito alla consegna degli elaborati saranno svolte le seguenti attività, conclusive della prima fase:

- presentazione dell'attività preliminare all'Amministrazione;
- su indicazione dell'Amministrazione stessa, presentazione a stake-holders portatori di conoscenze specifiche, in particolare la FIAB;
- attività di informazione, comunicazione e partecipazione, che potranno articolarsi in:
 - presentazione ad una pubblica assemblea;
 - presentazioni a singoli gruppi di cittadini portatori di specifiche esigenze e conoscenze (ad esempio dirigenti scolastici, insegnanti e genitori; professionisti; associazioni di categoria; associazioni e gruppi con finalità di inclusione sociale e culturale; associazioni ambientaliste; partiti politici e movimenti ecc.);
 - comunicazione ed informazione tramite siti web, social, mailing list, posta, volantaggio e altre forme di pubblicità.

Dalla dott.ssa Claudia Ciarfella, Garante dell'Informazione e della Partecipazione del Comune di Ponsacco, abbiamo reperito un primo elenco di stake-holder, da verificare preliminarmente all'avvio delle fasi partecipative in relazione ai soggetti, enti ed associazioni potenzialmente interessati a dare contributi e pareri al piano:

1. Ordini professionali (Architetti, geometri, ingegneri, ma anche commercialisti, periti industriali)
2. Associazioni di categoria (Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, Unione industriale, Coldiretti, ecc)
3. Istituto scolastico
4. Parrocchia
5. Consiglieri comunali
6. Società partecipate e/o enti gestori di servizi (Geofor, Ecofor, Acque spa, Consorzio di Bonifica, RetiAmbiente, Farmavaldera, ecc)
7. Forze dell'Ordine, Associazioni di Protezione civile e Vigili del Fuoco

8. Principali aziende del territorio, afferenti soprattutto al settore mobile e arredamento, inclusi i referenti dei due Consorzi Ciac e Gimo

9. Le filiali delle Banche presenti sul territorio

10. Organi di stampa

11. Rappresentanti sindacali

Per quanto riguarda l'Associazione locale ci è stato fornito dalla Garante un elenco delle associazioni iscritte all'albo comunale, suddivise per categoria (culturali, sociali, ambientaliste, sportive), che comprende più di 60 associazioni.

9. Quadro normativo e tecnico di riferimento

Le leggi, norme e linee-guida che saranno prese a riferimento per il progetto sono le seguenti:

- Legge 28 Giugno 1991 n.208 - Interventi per la realizzazione di percorsi ciclabili urbani
- Legge n.366/1998 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica
- “Nuovo Codice della Strada” DLgs 30-4-1992 n. 285 aggiornato a Legge 11 gennaio 2018, n. 2
- “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada” D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495
- Legge 7 Dicembre 1999 n. 472 " Interventi nel settore dei trasporti "
- FIAB - Ciclabilità urbana - Orientamenti e linee guida (documento approvato dal Consiglio di Presidenza della Fiab il 27 luglio 2003 e integrato dal Consiglio Nazionale del 19 ottobre 2003 <http://fiab-onlus.it/down2/orcic12.pdf>)
- D.M. 30 Novembre 1999, n. 557 - “Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
- Legge regionale Toscana 6 giugno 2012, n. 27 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”
- Legge 2-2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di mobilità ciclistica” con i seguenti obiettivi (cit. sito² https://www.edilportale.com/news/2018/02/lavori-pubblici/mobilit%C3%A0-ciclistica-legge-pubblicata-in-gazzetta-ufficiale_62170_11.html : “La legge, che entrerà in vigore il 15 febbraio 2018, ha l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale e ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.”)

² https://www.edilportale.com/news/2018/02/lavori-pubblici/mobilit%C3%A0-ciclistica-legge-pubblicata-in-gazzetta-ufficiale_62170_11.html

10. Linee-guida ed indirizzi tecnici

Per quanto riguarda le linee-guida e gli indirizzi tecnici, utili per individuare le soluzioni operative ed architettoniche, saranno presi a riferimento, per la Regione Toscana:

- Delibera Giunta Regione Toscana n. 938 del 06-10-2015: Approvazione degli "Indirizzi tecnici per la progettazione, realizzazione e gestione del sistema integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica" di cui all'allegato "A", redatto in attuazione dell'Accordo sulla realizzazione del Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica.

http://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/Contenuto.xml?id=5104536&nomeFile=Delibera_n.938_del_06-10-2015-Allegato-A

Anche altre Regioni mettono a disposizione linee-guida e vademecum; cito i seguenti, di particolare interesse:

- “Reti Ciclabili in area mediterranea, vademecum della ciclabilità” - Volume disponibile on line. Si tratta di una pubblicazione edita dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale CYRONMED (Cycle Route Network of the Mediterranean), realizzata con fondi del PIC Interreg ArchiMed 2000-2006 in collaborazione con FIAB. <https://www.fiabbari.it/reti-ciclabili-area-mediterranea-vademecum-della-ciclabilita>
- “Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili”, Polinomia Srl, Milano Aprile 2006 ver.1.2 https://www.matteodonde.com/assets/files/Donde_LineeGuida_RetiCiclabili_web.pdf Manuale realizzato nell'ambito del progetto: “Verso un piano di settore per una rete ciclabile strategica della Provincia di Milano”

Altre linee-guida ed indirizzi tecnici si ritrovano in:

- Fiab onlus: “Ciclabilità urbana - orientamenti e linee guida”, documento approvato dal consiglio di presidenza della fiab il 27 luglio 2003 e integrato dal consiglio nazionale del 19 ottobre 2003;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: “Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili”, 2014

11. Allegati

Allegato 1 - Documentazione fotografica

Allegato 2 - Abaco

Pisa 24/01/2020

arch. Teresa Arrighetti

