



COMUNE DI SIENA
DIREZIONE TERRITORIO
Servizio Traffico, Mobilità e Trasporti

Prot. 15119
Prot. Spec.
Inviata per email

Siena, 2/3/2016

Spett. le Regione Toscana
 Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto
 Pubblico Locale

Il Direttore
Ing. Enrico Becattini

Oggetto: Proposta di modalità operative per la redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica, contributo tecnico.

In riferimento all'incontro del 22 febbraio 2016: "modalità operative per la redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica" si forniscono i seguenti contributi specificando che, la prima pagina contiene le proposte in sintesi, nel prosieguo ogni capitolo espone e circostanzia gli argomenti per quanto si ritiene possa essere utile al tema specifico.

In sintesi le proposte:

1. Intervenire verso il “Collegato Ambientale” per la definizione del requisito previsto per il finanziamento dei progetti “ambiti territoriali con popolazione superiore a 100.000 abitanti”; la soglia, per la popolazione residente, dovrebbe essere ridotta a 30.000 abitanti, in analogia con quanto disposto dal comma 1 dell'art. 36 del Codice della Strada (Piani urbani del traffico ...) “*ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico*”; e dalle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico del 24 giugno 1995 punto “5..2 – *Ambito Territoriale – L'obbligo di adozione del PUT ... ogni territorio comunale con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti ...*”. Le stesse Direttive prevedono la realizzazione del Piano “*Movimento e sosta dei velocipedi*”... l'interpretazione della soglia deve essere comunque intesa riferita alla “Popolazione reale” che si intende composta anche da: domiciliati non residenti, pendolari residenti in altri comuni, visitatori e turisti, ecc;
2. Effettuare l'analisi e il monitoraggio dell'efficacia del piano anche con la collaborazione dei Mobility Manager Aziendali e Scolastici;
3. Prevedere fra i PARAMETRI la verifica delle azioni del Piano Comunale per la Mobilità Ciclistica con le previsioni dei Piani per l'Accessibilità o Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA);
4. Gli “elementi geometrici” della strada oggetto di interventi di Moderazione del Traffico che generano le “Zone 30 utili”, devono fare parte integrante del progetto e devono essere calcolati, dimensionati e organizzati preventivamente all'intervento;
5. i “PARAMETRI” soprattutto in quanto assumono carattere di “Indicatori di Risultato”, devono contenere tutti criteri di valutazione proporzionali e non soltanto numerici.

Spiegazione e argomentazione delle proposte

1. Definizione dell'Ambito territoriale nel "Collegato Ambientale"

La LEGGE 28 dicembre 2015 n. 221, Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali definita "Collegato Ambientale", vigente al 2 febbraio 2016 prevede al comma 1 all'art. 5 "Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile":

"1. Nell'ambito dei progetti finanziati ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, la quota di risorse di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e' destinata prioritariamente, nel limite di 35 milioni di euro, al programma sperimentale nazionale di mobilita' sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, di cui al comma 2 del presente articolo, per il finanziamento di progetti, predisposti da uno o piu' enti locali e referiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilita' sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimita' degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro,....."

Il limite di 100.000 abitanti, non specifica se si tratta di popolazione residente, e in questo caso, 8 degli 11 comuni toscani capoluogo di provincia risulterebbero esclusi o "costretti" a definire associazioni con altri comuni. La popolazione residente dell'intera Area Vasta di Siena è inferiore a 100.000 abitanti residenti.

L'interpretazione contrasta anche con quanto definito dalla "Proposta" in oggetto, che al paragrafo: "2.2. Il quadro conoscitivo di riferimento" individua attività e opportunità di pianificazione anche "per i Comuni che presentano, anche solo stagionalmente, fenomeni di congestione da traffico occorre anche disporre di dati specifici sulle aree congestionate, specificando i livelli di traffico per i diversi tipi di mezzi di trasporto." Nei quali, comunemente, modifiche stagionali significative sono determinate da popolazione "non residente". L'interpretazione della soglia deve pertanto essere intesa come riferita alla "Popolazione reale" dell'ambito di riferimento che si intende composta anche da: Domiciliati non residenti, pendolari residenti in altri comuni, visitatori e turisti; quest'ultimi anche per dare sostanza alle intenzioni della proposta, e della disciplina attuale sul tema, di valorizzare la valenza turistica degli spostamenti con la bicicletta.

Si rileva che le azioni da indirizzare verso l'interpretazione del "Collegato Ambientale", sull'interpretazione della *popolazione dell'ambito territoriale*, possano essere efficaci nei margini di tempo definiti dall'art. 5 comma 2 dello stesso: "2. *Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentito, per i profili di competenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definiti il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro nonche' le modalita' e i criteri per la presentazione dei progetti di cui al comma 1 mediante procedure di evidenza pubblica. Entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentito, per i profili di competenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla ripartizione delle risorse e all'individuazione degli enti beneficiari.*".....

Si ritiene inoltre che la soglia, per la popolazione residente, possa essere ridotta a 30.000 abitanti, in analogia con quanto disposto dal comma 1 dell'art. 36 del Codice della Strada (Piani urbani del traffico e piani per la viabilità extraurbana) "*ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico*", e dalle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico del 24 giugno 1995 punto "5..2 – *Ambito Territoriale – L'obbligo di adozione del PUT ... ogni territorio comunale con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti ...*". Le stesse Direttive prevedono la realizzazione del Piano "*Movimento e sosta dei velocipedi*".

2. Rapporto con i Mobility Manager Aziendali e Scolastici

La "Proposta" in oggetto della presente, al paragrafo "2.4. *Le modalità per la definizione del piano*" indica, tra gli obiettivi, al punto "2. *Incentivare l'uso della bicicletta quale mezzo per la riduzione del traffico – PARAMETRO: aumentare la percentuale dell'uso della bicicletta rispetto agli altri mezzi di spostamento (modal split) del ...% entro il*"; nel tema il "Collegato Ambientale" richiama ed incentiva la figura e la funzione del Mobility Manager istituendo, all' Art. 5 Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile, comma 6. "*.... l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ..., della figura del mobility manager scolastico, ... ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni; ...; favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; ...*"

Come è noto e ribadito, la funzione del Mobility Manager Aziendale, e per estensione anche Scolastico, è quella di predisporre il Piano di Spostamenti Casa Lavoro del personale sulla base di un questionario che definisce le modalità di spostamento dei dipendenti e, nel caso di strutture di istruzione, degli studenti, proporre misure che intervengano a modificare le stesse modalità di spostamento e verificare sistematicamente l'efficacia delle misure stesse. Si ritiene che la Proposta in oggetto, debba prevedere, sul tema specifico, la collaborazione dei Mobility Manager Aziendali e Scolastici.

3. Rapporto fra i piani comunali per la mobilità ciclistica e i Piani per l'Accessibilità

Si rileva inoltre che la "Proposta di modalità operative per la redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica", oggetto della presente, al paragrafo 2.3. Le scelte strategiche e obiettivi del piano (qualità urbana, sostenibilità, sicurezza) riporta: *"Il piano, in coerenza con il PRIIM, si pone l'obiettivo strategico di garantire il diritto alla mobilità anche a persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, individuando caratteristiche adeguate della rete della mobilità dolce."* Tale affermazione non ha riscontro nel paragrafo successivo 2.4. Le modalità per la definizione del piano, nel quale, fra i "PARAMETRI", che di fatto costituiscono gli indicatori di analisi e di sintesi per azioni di verifica e monitoraggio successivo anche sull'efficacia e l'attuazione del piano stesso, non è presente quello relativo al tema in argomento che, probabilmente attiene ai "Piani per l'Accessibilità", ex Piani per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), come definiti da analogo Normativa, Linee Guida e Modalità Operative, della Regione Toscana; il dialogo fra i due strumenti di Pianificazione, per la Mobilità Ciclistica e per l'Accessibilità potrebbero avere un interessante momento di coordinamento e reciproca sinergia anche per la natura di "Piano Processo" di entrambi gli strumenti.

4 . Sistema a rete e Zone 30

Sempre dal Paragrafo 2.4. Le modalità per la definizione del piano si rileva come la definizione di percorso ciclistico supera, come ormai è indirizzo consolidato e diffuso della materia, la concezione di "Pista Ciclabile" si parla infatti di:

1. Creare una rete ciclabile che consenta agli utenti di collegarsi con i poli di interscambio modale e con i maggiori attrattori di traffico - PARAMETRO: realizzare una rete diKm di percorsi ciclabili entro il.....;

3. Strade confortevoli per le biciclette - PARAMETRO: rendere i percorsi utilizzati dalle biciclette più sicuri e scorrevoli per almeno una lunghezza diKm entro il

6. *Aumentare la sicurezza dei ciclisti attraverso una rete della mobilità ciclistica più sicura, il controllo del traffico, il monitoraggio degli incidenti dei ciclisti e l'informazione sulla sicurezza in bicicletta rivolta ai ciclisti, agli automobilisti e all'opinione pubblica - PARAMETRO: Ridurre il numero di incidenti in bicicletta seri e gravi del per cento entro il*;

L'evoluzione dell'obiettivo, da Pista Ciclabile a "*rete della mobilità ciclistica più sicura*" oltre ad essere l'elemento fondamentale per introdurre efficacemente il concetto di rete, introduce decisamente il tema delle "Zone 30". Il tema non è citato fra i "PARAMETRI" o indicatori del paragrafo 2.4 anche se richiamato nel paragrafo 2.2. Il quadro conoscitivo di riferimento con la ... "*ricognizione della rete della mobilità ciclistica e ciclo-pedonale esistente (piste ciclabili, corsie riservate percorsi ciclopedonali, zone pedonali, zone a velocità limitata);*" e nell'APPENDICE DI DETTAGLIO TECNICO A. LEGENDA DI BASE INDICATIVA PER CARTOGRAFIA DI PIANO che prevede la Segnaletica, da Codice della Strada della "*Zona a velocità limitata*".

A nostro parere le "Zone 30", come altri interventi in tema di mobilità si dividono in funzione dell'efficacia in: Utili, Pleonastiche o Dannose.

Le Zone 30 costituiscono l'elemento di fondamentale importanza per impostare il concetto di sicurezza stradale e di "priorità ciclo-pedonale"; devono superare l'equivoco, per non limitarsi ad essere "Zone 30 Pleonastiche", che possano essere realizzate in maniera efficace avvalendosi solo delle disposizioni di regolamentazione e amministrative e del conseguente potere di controllo, che può anche non determinare deterrente a comportamenti diversi, è indirizzarsi, come ormai è indirizzo consolidato e diffuso della materia, verso gli interventi sugli elementi geometrici della strada, sempre in relazione alle potenzialità suggerite o indotte da "La Classificazione Funzionale delle Strade", ma che devono imporre al conducente dei veicoli che costituiscono le "Utenze Forti", se non altro la sensazione della "pericolosità" per se e per gli altri, generalmente quelli delle "Utenze Deboli". Gli "elementi geometrici" della strada oggetto di interventi di Moderazione del Traffico che generano le "Zone 30 utili", devono fare parte integrante del progetto e, quindi, devono essere calcolati dimensionati e organizzati preventivamente all'intervento. Ovviamente, per completezza di trattazione si ritiene anche che la relazione con lo strumento comunale de "La Classificazione funzionale delle strade"; è indispensabile per non realizzare le "Zone 30 dannose" costituite da quelle nelle quali, la funzione della strada, la quantità e qualità dei flussi di traffico, la natura delle intersezioni, ed altri

elementi, rischierebbero di rendere l'intervento peggiorativo sotto il profilo della sicurezza stradale.

5. Specificità nei PARAMETRI

In considerazione del fatto che la percorribilità ciclistica, sia nella componente "necessitata o utilitaristica" che "turistica e escursionista", è condizionata più di altre tipologie di trasporto dall'orografia dei luoghi, che ne determina anche la storia e lo sviluppo, i "PARAMETRI", soprattutto quando assumono carattere di "Indicatori di Risultato", dovrebbero tutti contenere criteri di valutazione proporzionali e non soltanto numerici. Il dato percentuale è importante anche per l'osservazione e la valutazione preventiva e consuntiva del trend di sviluppo per ogni caso specifico.

Ufficio del Mobility Manager
Arch. Antonio Fantozzi



Servizio Lavori Pubblici
Ing. Daniela Capotorti