



Associazione Città Ciclabile

ONLUS

via S. Agostino, 19 – 50125 FIRENZE (Italia)

info@firenzecittaciclabile.org

<http://www.firenzecittaciclabile.org>

INTERVENTO AL CONVEGNO DELLA REGIONE TOSCANA “STATI GENERALI DELLA BICICLETTA” Palazzo Strozzi Sacrati, Firenze – 24 Novembre 2008

L'Associazione Città Ciclabile Onlus di Firenze è nata nel 1997.

Suo primo atto fu la presentazione all'allora Amministrazione Comunale del *Progetto per una Rete Integrata Ciclabile (RIC)* che prevedeva oltre 100 Km di piste ciclabili basate su una rete di direttrici principali, principalmente per collegare le periferie col centro, indispensabili per garantire più sicurezza ai ciclisti cittadini. La risposta dell'allora Assessore alla Mobilità fu “prima di fare l'Olanda bisogna fare gli Olandesi!”

Allora sarebbe stato invece relativamente più facile creare la Rete di direttrici, un po' di spazio c'era ancora nelle strade, ma chi andava in bicicletta era una élite, per cui non è stato fatto quasi niente per anni, permettendo invece che i mezzi a motore saturassero tutti gli spazi disponibili, tanto da creare una situazione di quasi perpetuo ingorgo, dove sembra che solo le biciclette riescano a districarsi: 100.000 ore perse ogni anno nel traffico in Toscana secondo l'indagine presentata nella recente Festa della Geografia.

Quindi un po' per passione, un po' per disperazione il numero dei ciclisti cittadini è fortemente aumentato (quasi il 90% in più rispetto al 2000), tanto da arrivare a rappresentare circa il 10% della mobilità totale a Firenze (circa 30.000 cittadini), secondo l'ultima indagine del Comune dell'Ottobre scorso: se per assurdo tutti questi ciclisti decidessero di muoversi con un altro mezzo l'ingorgo sarebbe totale!

Ma nelle strade sempre più intasate i ciclisti cittadini si sentono sempre più minacciati nella loro incolumità fisica, per cui si è fatta ancora più pressante l'esigenza di creare la Rete di piste.

Pur riconoscendo all'attuale Assessore con delega alla mobilità ciclistica di aver fatto tanto di più di tutti quelli precedenti, siamo arrivati a poco più di 60 Km di piste, spesso realizzate non proprio dove erano necessarie ma dove non si perdevano posti auto o su marciapiedi, e non ancora strutturate in una rete, perché la mobilità ciclistica è la Cenerentola di turno per cui prima viene tutto il resto. Inoltre, avendo ormai i mezzi a motore saturato tutto lo spazio, risulta veramente

arduo sottrarre un po' di questo spazio per darlo alle biciclette: esempio emblematico è la mezza rivolta recentemente scatenatasi a Settignano per il posizionamento di una rastrelliera di fronte a una scuola che aveva eliminato un posto macchina, per cui l'Assessore, su pressione di altri membri della Giunta, ha dovuto toglierla....

- 2 -

Ovviamente così si va poco lontano ma non solo per la mobilità ciclistica ma per la mobilità in generale e soprattutto per la salute.

Nel nostro recente Convegno del 25 Ottobre scorso **BICI E' SALUTE!** si sono confrontati esperti dell'ARPAT, della Facoltà di Medicina, dell'Azienda Sanitaria e dell'ISDE – Associazione Internazionale Medici per l'Ambiente.

Sulla base dei dati forniti dall'ARPAT sono emersi i danni alla salute causati dall'attuale modello di mobilità, basato principalmente sui mezzi a motore, che è il principale responsabile dell'inquinamento atmosferico in città: estremamente dannosi sono il PM 2,5 che può raggiungere gli alveoli polmonari e alterare gli scambi gassosi all'interno dei polmoni (e non esiste un valore soglia al di sotto del quale non ci sono effetti) e l'ozono: causano diminuzione della speranza di vita, aumento della mortalità, malattie respiratorie, ictus, infarto, tumore al polmone.

Ma anche l'inquinamento acustico in città deriva dal traffico e causa disturbi del sonno, disturbi della concentrazione, deficit della capacità di apprendimento nei bambini, sensazione di malessere, incremento del rischio per ipertensione e malattie cardiovascolari: è preoccupante che circa il 45% della popolazione fiorentina è esposto a livelli notturni superiori ai limiti di legge.

A tutto questo vanno aggiunti I riflessi negativi sulla salute di un modello di mobilità che è in realtà una "NON" mobilità, un "farsi trasportare". L'organismo umano non è fatto per stare fermo, la ridotta attività fisica (bambini che fanno meno di 1000 passi al giorno e adulti che ne fanno meno di 500), origina altre malattie legate all'inattività (diabete di tipo 2, obesità, dislipidemie, sindrome metabolica, ipertensione, malattie cardio-vascolari, bronco-pneumopatie ostruttive, cancro di colon, mammella, prostata e pancreas, depressione, litiasi biliare, osteoporosi), ormai diffuse a livello epidemico.

Vanno inoltre aggiunte le conseguenze dell'incidentalità collegata alla mobilità a motore, con l'enorme tributo in vite umane e feriti, come è stato ricordato nella recente Giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada (quasi 6.000 morti e oltre 330.000 feriti in un anno in Italia).

Quanto sopra ha costi personali e sociali assai rilevanti, e costi economici di dimensioni gigantesche per ricoveri, cure mediche, ecc..

Se poi allarghiamo la prospettiva anche agli effetti del traffico sui monumenti i costi diventano ancora più giganteschi.

In una città come Firenze, particolarmente adatta all'uso della bicicletta, siamo convinti che la mobilità ciclistica potrebbe aumentare enormemente, migliorando sia la possibilità stessa di muoversi sia e soprattutto la salute di tutti i cittadini.

Premessa indispensabile è però sia creare la rete di piste e percorsi ciclabili (è in fase di definizione il nuovo piano) e installare sufficienti rastrelliere, sia limitare la marea inquinante del traffico a motore con interventi quali:

- 3 -

1. estensione delle zone 30, con diffusione di dispositivi per la riduzione della velocità;
2. diminuzione dei passaggi degli autobus del servizio pubblico Ataf che si sovrappongono in centro, il che rende le strade dove passano un vero inferno per pedoni e ciclisti, causando in più microterremoti agli edifici e il dissesto del piano stradale, senza garantire neanche un buon servizio perché tanti bus incolonnati comportano anche allungamento dei tempi di percorrenza e aumento dei costi. Guardiamo con interesse al progetto di "soltimento" di questi passaggi predisposto dalla Provincia di Firenze in vista della nuova gara di appalto, e ci auguriamo riguardi anche la linea turistica coi bus rossi, che passa anche da strade strette e inadatte a mezzi così grossi ;
3. Controlli più estesi sui motorini e limitazioni alla loro circolazione: recentemente la Polizia Municipale di Firenze ha rilevato 3 motorini irregolari per la velocità eccessiva su 12 controllati. Ovviamente i motorini "truccati" inquinano anche di più e, a giudicare da quello che si vede in giro, ci sembra che la proporzione di 1 irregolare su 4 sia giusta, con enormi rischi non solo per chi li guida.

La recente indagine del Comune di Firenze ha evidenziato come il numero di moto e motorini in entrata nella ZTL è assolutamente spropositato (ne sono stati contati quasi 7.000, principalmente motorini, fra le 7.30 e le 9.30) mentre secondo il rapporto APAT – Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici *Qualità dell'ambiente urbano* nel 2003 a Firenze c'erano ben 560 motoveicoli per 1000 abitanti: riteniamo che bisogna arrivare a limitarne l'accesso, considerato anche che sono fra i massimi responsabili dell'emissione di PM10 secondo l'ARPAT, oltre che dell'inquinamento acustico;

4. controlli sui gas di scarico dei veicoli diesel, pubblici e privati, anch'essi fra i massimi responsabili dell'emissione di PM10 secondo l'ARPAT, e razionalizzazione del servizio di consegna delle merci.;
5. ulteriori limitazioni alla circolazione degli autoveicoli, vista l'avvenuta saturazione di ogni spazio disponibile: sempre secondo il rapporto APAT – Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici *Qualità dell'ambiente urbano* nel 2003 a Firenze c'erano ben 580 autoveicoli per 1000 abitanti;

Ci auguriamo che la Regione Toscana possa indirizzare e stimolare i Comuni, fra i quali Firenze, affinché realizzino interventi volti a garantire non solo maggior sicurezza ai ciclisti cittadini ma anche condizioni più accettabili per diminuire il malessere di chi si muove senza inquinare e deve però subire l'inquinamento atmosferico ed acustico causato dagli altri.