

Per una mobilità sostenibile

[Approfondimenti programmatici della lista un'altra Sesto](#)

Sesto F.no è dotato di un piano generale del traffico per il quale il Comune si è affidato ad una società esterna spendendo diversi soldi della comunità. Per quello che riguarda la mobilità sostenibile (intesa sia chi va a piedi sia in bicicletta) nel piano sono previste una rete di piste ciclabili portanti (est/ovest e nord/sud) e numerose zone 30 a moderazione del traffico, in coerenza con quanto è ormai di prassi in tutta Europa e in alcuni fortunati casi in Italia. A fronte di un piano considerato "valido" anche dalle associazioni dei ciclisti, e concepito per avere il minore impatto possibile sulle abitudini attuali dei cittadini (ovvero praticamente senza eliminazione di parcheggi e cambi di sensi di circolazione), lo stato di realizzazione alla fine del mandato della presente amministrazione è molto scarso e soprattutto frammentario (tronconi di piste ciclabili che si rivelano più pericolosi che utili). L'attuale revisione del piano, pur ridimensionandola leggermente mantiene più o meno confermata la struttura, denotando quindi una volontà politica di andare nella giusta direzione, che purtroppo si scontra contro la realtà dei fatti in cui i finanziamenti per la realizzazione del piano proposto e approvato sono insufficienti e soprattutto non chiaramente identificati in termini di priorità e di tempistica. Ci teniamo a ricordare che per la realizzazione di una pista ciclabile servono cifre infinitesimali (da 30 a 200 eu/m) rispetto al costo di una nuova rotonda o di una nuova strada. Inoltre tali investimenti offrono vantaggi immediati ai cittadini in termini di vivibilità con minor traffico, una maggiore tranquillità e facilità negli spostamenti. E' utile anche ricordare che, come numerosi esempi ormai dimostrano chiaramente, nelle zone dove si può camminare con tranquillità o andare in bicicletta senza pericoli le attività commerciali fioriscono e prosperano, al contrario di ciò che si pensa. Per questi motivi siamo concordi con le associazioni dei ciclisti a destinare il 15% delle risorse del comparto mobilità alla mobilità sostenibile, e di operare con un preciso ordine di priorità e soprattutto continuità.

Le zone 30 meritano due parole a parte, anche per la dimensione economica degli interventi necessari; la filosofia sottostante è quella di restituire i quartieri ai cittadini, rendendoli più vivibili, più sicuri e più sani, tramite la separazione del traffico di attraversamento (es: da Firenze a Prato) da quello di prossimità. Noi crediamo che le zone 30 siano una formidabile opportunità di riqualificazione del tessuto urbano cittadino e una grande opportunità per rimettere in moto l'economia facendo lavorare imprese del territorio e perché no, anche un metodo di rivalutazione del valore delle case e quindi un modo sano di investire i soldi pubblici. Chiaramente le zone 30, per funzionare devono essere belle sia dal punto di vista estetico sia dal punto di vista della fruizione, per offrire reali vantaggi. Un esempio di come non devono essere realizzate le zone 30 lo troviamo purtroppo nel quartiere delle poste di via dell'Olmo, in cui nessuno dei concetti prima esposti trova applicazione.

Inoltre evidenziamo anche il seguente aspetto critico nei confronti delle scelte dell'Amministrazione : il piano prevede principalmente grossi e costosi interventi, di difficile e lunga realizzazione (rotatorie, nuove arterie), aspetto per il quale ci siamo impegnati a identificare in maniera trasparente le modalità di realizzazione garantendo che la realizzazione avvenga in modo continuativo (basta tronconi di piste ciclabili). Parallelamente, però, pensiamo

che si debbano attivare anche numerosi e diffusi piccoli interventi di realizzazione, manutenzione o ripristino delle situazioni esistenti (ad esempio mancanza di uno scivolo per i disabili) da identificare in maniera continuativa tramite il confronto con gli abitanti e le associazioni dei ciclisti.

Sotto l'aspetto della mobilità pedonale, molto deve essere fatto: gran parte dei marciapiedi di Sesto F.no sono dissestati, piccoli e inadeguati, gli attraversamenti sono pericolosi e poco segnalati, ciò rende spostarsi a piedi pericoloso e difficoltoso. Le limitazioni alla libertà del cittadino di muoversi in maniera sicura e gradevole devono essere eliminate nel minor tempo possibile (il disabile, l'anziano o la mamma con la carrozzina costretto a fare pericolosi slalom perché un passaggio pedonale è occupato dal parcheggio abusivo è intollerabile). Gli interventi in questo ambito devono seguire un preciso ordine di priorità: per primo la protezione degli attraversamenti pedonali e dei marciapiedi dal parcheggio selvaggio (tramite elementi di dissuasione), secondo la messa in sicurezza degli attraversamenti (tramite una maggiore illuminazione, rialzo tramite dossi) partendo dalle zone più critiche (ad esempio in prossimità delle scuole e lungo i flussi di maggior pedonalità), per finire con il progressivo rifacimento dei marciapiedi in un'ottica di ampliamento e abbellimento, organicamente come previsto dal piano del traffico.

Un ulteriore punto molto importante riguarda l'ingresso/uscita dalle scuole. Riteniamo importante allontanare le macchine dalle porte delle scuole, sia per un discorso di sicurezza sia per un discorso culturale. Questo può essere realizzato tramite ampliamento dei marciapiedi o tramite l'interruzione temporanea del traffico tramite volontari, da valutare a seconda della situazione. E' nostra intenzione favorire progetti come millepedibus e di proporre "a scuola in bicicletta".

Infine è nostra intenzione la valorizzazione o la realizzazione di percorsi culturali naturali (es: il parco della piana o una via alta ai piedi dei colli), che permettano la fruizione dei numerosi beni artistici e culturali presenti sul territorio e permettano una piacevole e rilassante opportunità di svago e di attrazione turistica.

Gli impegni:

- adesione al patto per la mobilità promosso da SestoInBici / Fiab
- attuazione del piano del traffico assicurando la continuità degli interventi (es: quando si inizia a fare una ciclabile la si fa sino in fondo)
- diffusi interventi mirati nell'ottica di migliorare velocemente la pedonalità (es: protezione degli attraversamenti pedonali, realizzazione di marciapiedi dove mancanti).
- interventi mirati per la protezione degli ingressi/uscite delle scuole (es: allontanamento del parcheggio davanti alle scuole)

- sostegno a progetti millepedibus e “a scuola in bici” (attivazione)
- valorizzazione o realizzazione dei vari percorsi culturali nel verde

e in campo intercomunale:

- individuazione di una dorsale ciclabile di collegamento con Firenze e con i comuni limitrofi.
 - Individuazione di un collegamento che interlacci il Polo Scientifico con le stazioni ferroviarie di Zambra e Sesto e con la dorsale di collegamento Firenze-Calenzano-Campi Bisenzio. Occorre arrivare ad una efficiente e funzionale rete che permetta di agevolmente muoversi per tutto il territorio comunale. Confronto periodico con le associazioni dei ciclisti per verifiche, aggiornamenti, della rete ciclabile.
-
- Agricoltura e mantenimento del territorio. Il nostro territorio è fortemente antropizzato e dal punto di vista della tutela, due sono i necessari ed urgenti interventi: 1) impedimento immediato di ogni ulteriore cementificazione 2) impegnarsi a dare un riconoscimento di stabile intangibilità delle aree ancora verdi, da attuare attraverso opportune forme di protezione (Parco della piana?). Per quanto riguarda la parte pianeggiante, “la Piana”, dei cui problemi e delle soluzioni che proponiamo, abbiamo già parlato, possiamo solo aggiungere che ogni attività agricola, che abbia una qualità accettabile e che sia quindi redditizia, al contrario di quanto alcuni sprovveduti affermano, e resa assolutamente impossibile dalle condizioni ambientali generali. “La Piana” è ormai talmente caratterizzata dal punto di vista antropico da non consentire altri tipi di attività di genere differente da quelle esistenti, per le quali si può solo auspicare una riduzione dell'impressionante impatto che hanno sull'ambiente. La regimazione delle acque è una priorità assoluta, quindi occorre la massima manutenzione possibile delle opere idrauliche esistenti e la buona efficienza delle casse di espansione. La parte collinare è invece sede di numerose attività agricole, nella quasi totalità di modestissima dimensione, con una produzione sufficiente al soddisfacimento del fabbisogno familiare o al massimo capace di rappresentare un'integrazione di altri redditi. Tali attività agricole, anche se di scarso valore economico, hanno comunque una grande importanza di tipo sociale, in quanto riescono a mantenere in buona salute tutte quelle opere di strutturazione e regimazione territoriale tipiche delle pratiche agricole, la cui messa in atto è iniziata in tempi remoti, necessarie per contrastare le conseguenze dannose degli eventi naturali e utili per mantenere la gradevolezza tipica del paesaggio. Questa attività di manutenzione del territorio spesso si scontra con interpretazioni ottuse della normativa in materia che arrivano anche ad impedire azioni da sempre messe in

atto nelle attività agricole. Per arrivare ad essere di supporto, al mantenimento del territorio, occorre un'amministrazione di supporto alle imprese agricole, è necessario quindi attivare rapidamente occasioni di confronto tra l'Amministrazione Comunale e le organizzazioni di rappresentanza degli agricoltori attraverso le quali arrivare a una migliore comprensione tra le parti. Occorrerà inoltre valutare possibilità, modalità e forme di incentivazione al mantenimento dei terrazzamenti che sono un elemento tipico e riconoscibile del nostro paesaggio.

- **Boschi.** Molte parti del territorio collinare sono coperte da boschi non spontanei, ma frutto di attività di rimboschimento svoltesi tra la seconda metà del XIX e la prima metà del XX secolo. I rimboschimenti, prevalentemente di pino, erano stati finalizzati alle necessità delle attività minerarie, che oggi, notevolmente ridotte e tecnologicamente trasformate, non hanno più bisogno di legname. La mancata richiesta di legno da opera di basso pregio e la non economicità della trasformazione in semilavorati (cips per l'industria) ha fatto sì che questi boschi siano praticamente abbandonati da circa trenta anni. Questa situazione rappresenta un potenziale innesco per due diversi tipi di rischio: quello idrogeologico e quello degli incendi boschivi. Occorrerà attivare una funzione di raccordo tra gli enti competenti per una gestione forestale finalizzata alla messa in sicurezza rispetto al rischio idrogeologico e per valutare variazioni di rimboschimenti in funzione di ciò, attraverso l'impiego di risorse economiche regionali o contributi europei finalizzati.
- **Ripristino segnaletica stradale** sulla panoramica e sulle strade collinari, limitante mezzi pesanti in transito, anche per attività di disboscamento, al fine di evitare ulteriori cedimenti del manto stradale e della tenuta della carreggiata.
- **Manutenzione della rete dei sentieri.** Occorrerà, in accordo con il CAI stabilire un piano per la rimessa in funzione della rete dei sentieri e agire come supporto per la reperibilità delle opportune risorse economiche

[Approfondimenti programmatici della lista un'altra Sesto](#)