

ASSEMBLEA FIAB Arezzo

Tavolo mobilità urbana

Venerdì 6 dicembre 2024

Problematiche

Carente **politica complessiva sulla mobilità**: Autobus cittadini, eccetto gli studenti negli orari di entrata e uscita, sono perennemente vuoti (corse rare, spesso in ritardo, percorsi lunghi).

Assenza di un **confronto strutturato, periodico e sistematico** con le associazioni e soggetti interessati come richiesto nel convegno del novembre 2023 (Consulta della mobilità)

Mancanza di comunicazione se non per l'inaugurazione di piste o tratti ciclabili

Mancanza di un aggiornamento del PUMS, previsto dal PUMS stesso, a cadenza almeno quinquennale e con verifiche intermedie ogni 2 anni

Cattiva o assente manutenzione delle ciclovie provinciali;

Ciclabile di via Calamandrei, frequentata, è molto pericolosa perché le auto non si fermano agli stop (pertanto può risultare pericolosa per un mancato controllo e per una bassa sensibilità alle responsabilità vs mezzi a motore)

Conflitto tra pedoni e ciclisti: non vanno bene, se eletti a sistema per sviluppare i km di ciclabili, i marciapiedi ciclabili (talvolta possono essere una soluzione seppur per brevi tratti o in assenza di immediate alternative)

Attraversamenti pedonali e ciclopedonali disomogenei che ingenerano confusione

Pregiudizi sui ciclisti e la ciclabilità (ci vorrebbe una campagna amichevole come ricordato)

Opportunità

TPL

Si ritiene utile analizzare queste opportunità per il miglioramento della vivibilità e mobilità sostenibile in ambito urbano ad AR:

- Per il TPL, migliorare e aumentare le corsie preferenziali degli autobus per garantire la puntualità delle corse con orari cadenzati (come in Valdarno).

- Possibilità di abbonamenti calmierati o costo del biglietto simbolico per incentivarne l'uso
- Parcheggi scambiatori: auto/bici/autobus.
- Possibilità di una navetta gratuita come Lancetta, nei periodi di punta e delle festività o come navetta dai parcheggi intorno al centro: v Mecenate, Centro Affari, altri)

PUMS

Alla luce della analisi dei dati che emergono dai monitoraggi ed alle auspicabili revisioni periodiche, definire le azioni necessarie a breve/media/lunga scadenza che riconducano al rispetto dei valori modali previsti e alla realizzazione degli obiettivi del PUMS.

Ecco i dati di interesse, sotto riportati, del PUMS che dovrebbero fare da guida:

Complessivamente, in virtù degli interventi infrastrutturali e di ultimo miglio, delle politiche volte ad incentivare ed incoraggiare la diversione modale dal mezzo privato ed in generale delle azioni proposte nel PUMS sia nel trasporto pubblico locale che nella mobilità dolce il nuovo riparto modale⁴ per Arezzo si configura nel modo seguente:

RIPARTO MODALE	ATTUALE (ISTAT 2011)	SCENARIO DI BREVE-MEDIO PERIODO (5 ANNI)	SCENARIO DI LUNGO PERIODO (10 ANNI)
AUTOBUS	8,17%	8,17%	10,22%
AUTO	66,93%	62,63%	55,34%
BICI	2,45%	6,75%	12,00%

MODAL SPLIT – COMUNE DI AREZZO: scenari a breve e lungo termine

Non avendo ad oggi parametri disponibili di riferimento, può essere utile sovrapporli alla fotografia del report Ecosistema Urbano 2024 forniti da Legambiente :per Arezzo (dati 2023)

- Numero viaggi/abitante/anno sul trasporto pubblico: 40
- Offerta percorrenza trasporto pubblico (vetture-km/abitante/anno): 20
- Estensione superficie stradale pedonalizzata (mq/100 abitanti): 20,5
- Estensione superficie ZTL (mq/100 abitanti): 196,1
- Metri equivalenti di piste ciclabili ogni 100 abitanti (m_eq/100 abitanti): 9,28
- Auto/100 abitanti: 71
- Incidenti stradali, ovvero morti+feriti/1.000 ab: 4,9.

ALTRE INIZIATIVE FIAB AR

- Prendere contatti con Confartigianato e altri per condividere alcune **azioni di comune interesse**.
- Far conoscere **CIAB**, Club Imprese Amiche della Bicicletta, ovvero aziende che promuovono la mobilità dei loro dipendenti.
- **Maggiori controlli sulla legalità della circolazione** (auto parcheggiate sulle ciclabili, a ridosso degli attraversamenti, eccesso di velocità in area urbana, ecc. illuminazione assente dei ciclisti, ecc.) Alcune pattuglie DEDICATE (telefoni, soste selvagge velocità) con finalità non repressive ma in particolare informative e “formative”.

- **Maggiore comunicazione** anche sotto forma di interviste o informazione da parte del Comune e della Polizia municipale (aggiornamenti sul Codice della Strada, vedi attraversamenti ciclabili, case avanzate, adottare e far rispettare almeno le modifiche introdotte nel 2020,).
- Promuovere **occasioni di informazione e aggiornamento** a partire dai nostri dati del censimento.

Buone pratiche

- Incentivare le aziende del territorio a diventare Bike-friendly.
- Problema sostenibilità **zone Scuola**, sommersi da ingorghi e traffico: Pianificare e realizzare progetti dedicati di strade scolastiche.
- Attraversamenti ciclopedonali standardizzati. Sarebbe bene verificare con Uffici Comunali ed Ente stesso le soluzioni a tutela della mobilità debole sinora poco individuate nella nostra città, vedi nuovo intervento sulla viabilità nuovo sottopasso V Baldaccio Anghiari, con passaggi ciclo pedonali non rialzati e segnaletica verticale assente o del tutto insufficiente).
- Introduzione di sistemi di sicurezza intrinseca (chicane, restrizioni di carreggiata, ecc.) nella progettualità degli Enti dedicata alla viabilità. Analisi delle scelte progettuali per sviluppo della rete ciclabile cittadina: ad esempio preferire Ciclabili dedicate, non sui marciapiedi; Corsie ciclabili con o senza cordolo come condivisione della strada con le auto; ciclabili promiscue solo in extrema ratio.
- In caso di confronto con gli Enti, meglio se tramite la Consulta, sarebbe utile già porsi domande e pianificare azioni tenendo conto dei trend futuri: come sarà **la mobilità tra 10 anni?** Se la crisi continuerà, le persone saranno obbligate a utilizzare la bicicletta? Quali scelte e quali leve potranno avere Enti e soprattutto Comune leggendo i trend prossimi venturi?