



# Osservazioni PUMS 2018

da parte di FIAB Arezzo *Amici della Bici*

settembre 2018.

La prima osservazione che gli Amici della Bici FIAB Arezzo muovono è approvare l'impegno dell'Amministrazione nel promuovere l'adozione di questo strumento pianificatorio pur non essendo obbligata secondo il DECRETO 4 agosto 2017 - **Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**. Legge peraltro poco nominata nell'elaborato, ma a cui intendiamo riferirsi in queste prime brevi note relative al Pums nella sua interezza (Relazione Stato attuale, Il Progetto, Biciplan). Altra Legge non menzionata è la N. 2 del'11 gennaio 2018 **Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica** che seguiremo per le più corpose osservazioni al BICIPLAN.

Il Pums che la Giunta Comunale presenta alla cittadinanza ci sembra contenga, almeno sul piano procedurale, la maggior parte dei passaggi previsti dal citato Decreto. Comunque, in tale percorso di redazione, osserviamo la mancanza di un fondamentale passaggio ricordato nell'Allegato n. 1 - PROCEDURE PER LA REDAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE - del Decreto al punto 2 capoverso 2 e 3 e relative lettere c ed e, dove si precisa il ruolo fondamentale della partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse; riportiamo integralmente:

*Nel processo di redazione di un PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse, come meglio specificato successivamente.*

*Di seguito si indicano i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del PUMS:*

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;*
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;*
- c) Avvio del percorso partecipato;*
- d) Definizione degli obiettivi;*
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;*
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS);*
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione;*
- h) Monitoraggio.*

Momenti essenziali per una Associazione come Fiab, portatrice di interessi ineludibili in un PUMS, pertanto ci sembra che i punti ricordati siano stati completamente inevasi.

Per quanto riguarda l'Allegato 2 del Decreto - OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI UN PUMS - notiamo, nel PUMS 2018, l'ampia presenza degli obiettivi, delle strategie e delle azioni nominalmente evocate dal Decreto stesso, ma ci permettiamo di osservare che i contenuti delle azioni previsti non raggiungeranno gli obiettivi enunciati riguardo al *d) migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale* (punto 2, capoverso 4, lettera d – vedi anche pag. 10 de IL Progetto, *Matrice degli obiettivi generali e specifici*), come dimostreremo nelle osservazioni al BICIPLAN.

Nel quadro generale delineato dalla Relazione sullo Stato attuale, dopo corpose rilevazioni sul traffico e la sosta si enuncia che *Arezzo [è] uno dei comuni della Toscana a più alto tasso di motorizzazione*; non solo, si tabella e si articola con diagrammi a torta il Riparto Modale della Città (pag.156 - anche pag.19 de Il Progetto) che convalida la precedente affermazione.

Ma allora osserviamo e ci domandiamo: il ruolo e il progetto del Piano, non è quello di modificare l'attuale *modal split* della città di Arezzo? Addirittura meno sostenibile di quello delle medie città italiane. Quindi l'obiettivo è arrivare, in tempi medi, ad una distribuzione dei vari tipi di mobilità molto più sostenibile e con sostanziali modifiche anche in tempi brevi, tali da favorire la mobilità pedonale, TPL e ciclabile in tutti i suoi aspetti compresa la sicurezza. Come del resto avviene in varie città italiane e nell'Europa tutta.

Purtroppo, nella parte iniziale delle 279 pagine de Il PROGETTO, pag. 21, troviamo che gli scenari a breve e lungo termine del riparto modale progettati per Arezzo sono i seguenti (riportiamo di seguito la significativa tabella).

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%	64,93%	60,59%
BICI	2,45%	4,45%	6,75%

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

Quindi usando le parole di pag. 21 del Progetto, *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 modale 2 per Arezzo sosteniamo che non cambia sostanzialmente da qui a dieci anni. Allora la domanda precedente è inevasa.*

Osserviamo che di fatto nel Progetto si denuncia già il non raggiungimento dell'obiettivo *d) migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale*, evocato a pag. 10.

La Fiab non pensa che tutti debbano andare in bicicletta nè di raggiungere, in tempi medi, livelli ragguardevoli di mobilità ciclistica di alcune città europee (40-55%), ma una possibile distribuzione modale, esemplificativa, di 20-20-40, in tempi appunto medi, potrebbe veramente rendere, per la nostra città, il quarto termine "Sostenibile" non più vago.

Concludendo queste prime note osserviamo che questo progetto, detto PUMS, il quale prevede tra dieci anni un modal split come quello sopra forse ha più caratteristiche di un Piano del Traffico allargato, peraltro lo scenario di breve, medio e lungo periodo è incentrato su interventi infrastrutturali per fluidificare la mobilità veicolare motorizzata.

A proposito di questa ultima nota le nuove progettazioni di interconnessioni a raso presentano poca attenzione o non riportano per niente gli adeguamenti o le soluzioni per permettere una adeguata mobilità ciclistica: vedi il caso della doppia rotatoria di Ponte a Chiani che non prevede (è solo accennato alla loro necessità) infrastrutture tali da assicurare e migliorare il collegamento sia con il Sentiero della Bonifica "V. Fossombroni" che con la imminente Ciclopista dell'Arno la quale si interconnette al Sentiero presso la vicina Chiusa dei Monaci. Due ciclabili di interesse provinciale, regionale e nazionale, oltre che europeo.

Anche la progettata doppia rotatoria nell'asse Via Salvemini-Via dei Carabinieri non accenna a passaggi di un collegamento ciclabile, peraltro progettato nel Biciplan, per raggiungere il Centro Affari e Convegni. Si potrebbero fare altri esempi.

Infine, prima di passare a osservazioni particolari sul BICIPLAN, FIAB Arezzo rileva che nell'esame delle soluzioni relative alla viabilità extraurbana non viene riportato nessun raccordo con possibili itinerari ciclopedonali da impostare con i tracciati di nuova SR 71 in variante da S. Zeno alla loc. La Chiassa. In particolare si pone l'attenzione sulla estrema necessità di un secondo ponte sull'Arno a monte dell'attuale ponte romanico di Ponte a Buriano. La soluzione prevista a suo tempo dal nostro socio Ing. Giovanni Cardinali, ex-ingegnere capo della provincia di Arezzo, è di tipo "integrato" poiché una parte di nuova SR 71, in rilevato, è anche argine sinistro della prevista cassa di espansione di Quarata (v. piano stralcio riduzione del rischio idraulico dell'Autorità di Bacino del fiume Arno - ex-DPCM 5/11/1999) e il nuovo ponte è previsto in corrispondenza della sezione relativa alla localizzazione della bocca tarata, in tal modo il ponte romanico sarebbe destinato a ponte ciclopedonale della prevista Ciclovía Regionale dell'Arno.

## Il Biciplan

È l'elaborato più interessante per Gli Amici della Bici Fiab – Arezzo peraltro da contestualizzare nel complessivo Pums (vedi precedenti osservazioni)

Un'interessante progettazione, corposa, chiara, corredata da esplicativi strumenti cartografici tematici con una premessa interamente condivisibile che rende chiaro, anche con dati di spostamenti, il fatto che (riportiamo le parole della premessa) ....*La mobilità ciclabile costituisce quindi un'alternativa molto concreta al trasporto individuale con mezzi motorizzati (auto e moto) per i piccoli spostamenti, a condizione che si garantiscano livelli adeguati di sicurezza personale da incidenti, basse soglie di inquinamento dei percorsi e, possibilmente, la piacevolezza dell'ambiente nel quale ci si muove.* Vogliamo aggiungere anche sicurezza intesa come continuazione di fruibilità del proprio mezzo bicicletta nel tempo (furti e danni meccanici da rastrelliere non adeguate).

Come enunciato per le osservazioni a questa parte seguiremo la Legge N. 2 del'11 gennaio 2018, **Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica**, la prima legge italiana sulla mobilità ciclabile approvata da tutto il Parlamento, all'unanimità.

Per una maggiore efficacia di comunicazione e di comprensione delle osservazioni seguiremo un'altra metodologia cioè il confronto sistematico e diretto dell'art. 6 - Biciplan della norma citata e, appunto, il Biciplan del PUMS 2018 del Comune di Arezzo. Inoltre alleghiamo una cartografia tematica che rappresenta gli aspetti salienti della Proposta di Biciplan degli Amici della Bici di Arezzo realizzata secondo l'art. 6.

Art. 6 – Biciplan L. 2 / 11 -1-2018	Osservazioni Fiab Arezzo
<p>1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti <i>internet</i> istituzionali dei rispettivi enti.</p> <p>2. <b>I biciplan definiscono:</b></p>	
<p>a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;</p>	<p>Gli itinerari del Biciplan presentati nell'elaborato all'80 % sono quelli esistenti (7 attuali + 2 nuovi); per quelli presenti sono riportate le soluzioni di continuità: attese da vari anni, ma previste per alcuni casi entro 5 anni, altre entro dieci anni. Riguardo alla "ricucitura", situazioni molto limitate sono programmate a breve termine.</p> <p>La tavola di pag. 33 è esplicativa. Itinerari contorti, lunghi, stancanti, provenienti, appunto, da una realizzazione precedente che non aveva un'idea chiara: la pista ciclabile si è realizzata dove c'era posto, senza incidere su traffico e soste.</p> <p>Itinerario 6 Sentiero-Stazione è errato. Quello indicato, nella sua ultima parte, è solo, appunto, Sentiero/Bonifica; e l'andata?</p> <p>Alcuni es. (tav. pag. 33): luogo e incomprensibile il giro che un ciclista dovrebbe fare per raggiungere il tribunale dal centro, non ne parliamo da altre parti; oppure la spezzata che da zona Sella si dovrebbe fare, sempre per raggiungere il centro (in cinque minuti per via V. Vento siamo in centro).</p> <p>Il punto a), a sinistra, è chiaro "...<b>rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;</b>".</p> <p>Quindi principali direttrici di traffico e non chicanes (queste semmai le devono fare le auto).</p> <p>Allora proponiamo piste, possibili, sulle principali direttrici di traffico; per Arezzo le radiali di ingresso sono: Via Romana/V. Veneto, Via Calamandrei/Via A. Dal Borro; Via Fiorentina/Via M. Perennio; Via Setteponti/Via Mochi/via della Chimera; Viale S. Margherita; Via B. Montefeltro/sp. Catona; Via Anconetana. La "zona Giotto" rimane la più</p>

	<p>servita, non a caso nelle nostre misurazioni di settembre il varco d'inizio Via Crispi è il più transitato.</p> <p>La zona nord e nord-est non è stata presa in considerazione, peraltro è la zona più interessante sul piano paesaggistico, quindi anche più godibile.</p> <p><b>Vedi la proposta cartografica</b></p>
<p>b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;</p>	<p>Forse le proposte del Biciplan/Pums AR 2018 si possono inquadrare nel punto b) a lato. Ma non in modo pieno perché le prime sono pensate come itinerari principali e quindi fortemente incomplete per realizzare una rete all'interno dei quartieri (Es.: nella zona Giotto c'è un certo sviluppo anche locale della rete; qualcosa in Tortaia; c'è progetti per ex Lebole, ma ancora inutili; zone nord-est niente). Vedi in seguito rapporto con le Zone 30.</p> <p><b>Vedi la proposta cartografica</b></p>
<p>c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);</p>	<p>Le "spezzate" <i>Itinerari del Biciplan</i> in alcune zone possono soddisfare il punto c, anche perché nate da parchi o giardini come nella zona Giotto. Eccellente il già realizzato collegamento con il Sentiero della Bonifica (importantissima infrastruttura della ciclabilità turistica toscana, italiana ed europea – Bicalia ed Eurovelo la contengono), ma da mantenere visto il grave degrado che presenta in Via Calamandrei. Ci sono invece zone a nord e nord-est da valorizzare nel senso del punto c con itinerari verdi di prossimità per la città urbanizzata e quindi facilmente godibili in momenti di relax (es.: parco fluviale Castro con le vasche di laminazione e le Conserve dell'Acquedotto vasariano; itinerari intorno al Vingone tra zona Saione sud e Tortaia, ecc.). Il Biciplan del Pums prende in considerazione la stretta zona urbanizzata, ma a proposito delle vie verdi, nelle prossimità di detta zona, in particolare a nord, est e sud si possono prevedere itinerari molto interessanti per le domeniche in sella degli aretini.</p>
<p>d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;</p>	<p>Il Pums e il Biciplan nominano tutti i piani di settori collegati: Piano Nazionale Sicurezza Stradale – PNSS - (pag. 138 Relazione), Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile – PAES (pag. 116 Relazione), Piano Strutturale - PS - e Regolamento Edilizio (pag 114 Relazione), Piano Sicurezza Stradale Urbana - PSSU – (pag. 98 Progetto). Comunque osserviamo che i riferimenti sono spesso generici o contraddittori. Riguardo al PNSS: <i>"sulla strada nessun bambino deve morire"</i> con questo Pums se resta in casa. Riguardo al PS: <i>...Un obiettivo primario del piano strutturale è la limitazione del consumo di nuovo suolo in quanto risorsa essenziale, limitata, insostituibile e non rinnovabile limitando il più possibile il fenomeno dell'"urban sprawl"</i>; osserviamo che tutte le infrastrutture progettate aumenteranno il consumo di suolo.</p>

e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;

Le nostre critiche al Pums 2015 erano anche incentrate sull'assenza delle zone 30 (quella centrale esisteva già, ma sconosciuta). Il PUMS 2018 le prevede e con una certa enfasi. Gli Amici della Bici approvano. Ma ci si chiede che criterio è stato usato per delimitarle?

Quella centrale ha un senso, i centri storici dovrebbero essere tutti "zone trenta". Ci sono tanti poli attrattori e in essa si esplica, in modo migliore, le caratteristiche della zona trenta che vengono ricordate a pag. 5 del Biciplan. Comunque Arezzo è una città medio-piccola, gli spostamenti con bici spesso coprono l'intera urbanizzazione; in venti minuti si va da un capo all'altro della città. Una città, tendenzialmente, ancora mononucleare con vari servizi tuttora concentrati. Certo molti *poli attrattori* (negozi, chiese, scuole) sono anche dislocati in più zone, ma non ci sembra che il criterio dei poli attrattori sia valido per tutte le zone 30 individuate (Es.: area sud-ovest, sotto la linea ferroviaria, varie scuole sono fuori dalle zone 30 poligonate, solo la N. 4 contiene quattro scuole; oppure a sud est, la maggior parte delle scuole sono fuori dalle tre zone individuate). Unico criterio che le unisce è che sono congiunte da piste esistenti o di progetto, ma questo vale anche per altre zone.

Infine, a nord non sono state progettate zone 30. Eppure ci sono zone urbanizzate del tutto simili a quelle poste a sud, sud-est, sud-ovest o ovest.

**La nostra proposta di Biciplan allarga le zone 30 almeno a tutte le aree di influenza scolastica. Inoltre non condividiamo il principio, presente nel Biciplan progettato, che nelle zone 30 non si prevedono piste.**

Ancora sulle zone 30. Importanti sono i dissuasori di velocità, come ricordato nell'elaborato. Di essi è presente anche un piccolo manuale esplicativo in cui però sono riportati dissuasori molto blandi e poco efficaci all'uopo.

Le tecniche di moderazione del traffico sono diverse: dossi, attraversamenti rialzati, rotatorie compatte o minirotatorie, chicanes, strettoie, sistemi di controllo della velocità. Bisogna sostituire il concetto di fluidificare il traffico con quello di moderazione. Es: nei quartieri residenziali i parcheggi tutti da una parte con corsie rettilinee invitano alla velocità; quindi con parcheggi alternati in ambo i lati della strada si forma una chicanes e di conseguenza un'efficace moderazione del traffico

Segnaletica, certo è importante, verticale e orizzontale. Le intenzioni sono buone, ma i fatti: ristrutturazione di via Petrarca, dove in modo deprecabile è stata tolta la pista ciclabile dall'iniziale progetto, ed è stato messo un "cartellino" verticale "30": Ricordiamo che siamo in zona trenta (A del Biciplan); quindi da tutte le parti della stessa dovrebbero apparire grandi segnali orizzontali e verticali.

<p>f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;</p>	<p>Tutto il Biciplan è interessato alla sicurezza e per quanto proposto (Itinerari e zona 30) ci si sofferma sul problema, ma come precisato anche nel punto precedente occorrono interventi più puntuali e tali da incidere in maniera molto più decisa sulla moderazione del traffico. Osserviamo che prevale il concetto di fluidificazione.</p>
<p>g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;</p>	<p>La legge anche in altre parti parla di trienni di riferimento. Comunque chiede una programmazione stringente delle progettazioni e realizzazioni evocate nei punti precedenti. Osserviamo che il Pums e quindi il Biciplan si dà tempi molto dilatati per quanto riguarda le realizzazioni ciclistiche. Per tempi brevi sono previste solo una limitata serie di piccole "ricuciture" che gli Amici della Bici chiedono da tanto tempo. Le impercettibili variazioni previste nel riparto modale in un decennio sono congruenti con i lunghi tempi previsti per le poche aggiunte all'esistente progettate per la mobilità, appunto, ciclistica. Chiediamo che in questi due anni di fine legislatura si possa apprezzare interventi consistenti nel senso della nostra proposta allegata; interventi per la maggior parte di rapida realizzazione e poco costosi.</p>
<p>h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;</p>	<p>Il cap. 6.1 del Biciplan è intitolato a questo importantissimo argomento. Osserviamo che in una pagina + una planimetria si parla di un finanziamento che serve a realizzare le citate piccole "ricuciture" (vedi punto precedente). Ci sembra che il punto h della legge 2/18 sia completamente inevaso</p>
<p>i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;</p>	<p>Nel Biciplan aretino non si parla di questo aspetto. Nel Progetto il cap. 6 è dedicato al TPL, ma raccordi modali con bici non sono menzionati.</p>
<p>l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;</p>	<p>Nel Progetto al cap.12.6 e paragrafi seguenti si parla diffusamente di questo tema. Il Biciplan per le due sue componenti fondamentali, zone 30 e rete ciclabile, certamente contiene tutta una serie di azioni, che noi abbiamo denominate blande, tese alla sicurezza anche del ciclista. Ma osserviamo che non sono presenti interventi puntuali per Arezzo e pianificazioni finanziarie finalizzate a questo scopo.</p>
<p>m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;</p>	<p>Il furto di bici è oggi uno dei maggiori deterrenti per l'uso funzionale e costante del mezzo. Nel Biciplan aretino si enuncia questo aspetto a proposito di rastrelliere. Comuni di varie città italiane, non ultima Firenze, hanno promosso inventari e marcatura delle bici per contrastare il fenomeno.</p>
<p>n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici</p>	<p>Il capitolo 10 del Biciplan è dedicato a questo aspetto: due pagine di generiche considerazioni + la tabella delle rastrelliere esistenti. La legge come appare chiede un più ampio spettro di azioni. Noi ribadiamo che la rastrelliera</p>



<p>scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (<i>bike-sharing</i>);</p>	<p>non solo è inefficace contro il furto, come peraltro afferma il Biciplan aretino, ma è scomoda e altera meccanicamente e fisicamente il mezzo. Chiediamo un piano logistico e finanziario per provvedere ad una completa sostituzione delle rastrelliere con strutture simili a quelle installate negli ultimi tempi in p.za Stazione ed un ampliamento delle postazioni anche nel senso della legge.</p>
<p>o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;</p>	<p>Il trasporto merci con bici non è accennato da nessuna parte del Biciplan aretino.</p>
<p>p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;</p>	<p>Il capitolo 12.6 accenna a linee strategiche di educazione stradale, ma da nessuna parte appare una progettazione anche finanziaria in tal senso.</p>
<p>q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.</p>	<p>Il Biciplan aretino presenta una programmazione finanziaria diversa da quella richiesta dalla legge. A parte il cofinanziamento con Grosseto per la "ricucitura" di 7 punti della rete ciclabile esistente, sono stilati i costi degli interventi progettati con vari ordini di priorità scansionati in 5 e 10 anni. Osserviamo che i tempi sono veramente inaccettabili.  Riguardo alle cifre due costatazioni:  - Nella presentazione del Piano 2020 delle Opere Pubbliche si parla di circa 24 milioni per infrastrutture dedicate alla mobilità motorizzata.  - Se sommiamo i costi previsti in 10 anni per gli interventi del Biciplan raggiungiamo la cifra di circa 2,5 milioni.  Confermiamo la nostra osservazione generale al PUMS adottato dalla Giunta comunale, già espressa nella prima parte: questo PUMS ha le caratteristiche di un Piano del Traffico e aggiungiamo presenta una scarsa aderenza alla legge 2/2018.</p>
<p>3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.  4. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.</p>	

Come precisato in altre parti alleghiamo a queste osservazioni, mediante cartografia tematica, una proposta di Biciplan riguardante le Zone 30 e gli itinerari ciclistici (o ciclopedonali) alla luce della legge 2/2018.