

IL PROGETTO

Super ciclopista Peretola-Prato

ERNESTO FERRARA

Una "superstrada" ciclabile di 10 chilometri tra Firenze e Prato. Non una semplice pista per le bici ma una nuova arteria stradale separata, off limits per le auto private. Come quelle che stanno realizzando in Germania e Danimarca. Sarà larga tra i 5 e i 6 metri, asfaltata e illuminata e secondo le prime carte progettuali dovrebbe correre dal futuro capolinea della linea 2 della tramvia a Peretola fino al museo Pecci passando dal polo scientifico di Sesto Fiorentino, dai Gigli e dall'area archeologica di Gonfienti. Era solo un sogno fino a qualche mese fa, sebbene fosse finito nel "piano strategico" della Città metropolitana redatto dal manager Simone Tani, da poco approdato a Palazzo Chigi. Nel Patto per Firenze firmato sabato scorso dal premier Renzi e dal sindaco Nardella quell'utopia a sorpresa ha trovato gambe e soldi. Nemmeno pochi: 5 milioni di euro, è scritto nell'intesa. Soldi provenienti dal fondo di coesione sociale del governo e dunque spendibili già nei prossimi mesi. Prima servirà un progetto vero e proprio, che potrebbe arrivare nel 2017, mentre il 2018 sarebbe l'anno del via ai lavori dopo espropri e gare.

SEGUE A PAGINA V



L'ANNUNCIO COSTERÀ 5 MILIONI DI EURO IL TRACCIATO CHE TOCCA IL POLO SCIENTIFICO, I GIGLI, GONFIENTI ARRIVA FINO AL PECCI

Dal Vespucci a Prato a 2 ruote sulla superpista ciclabile

<DALLA PRIMA DI CRONACA

Sembra fantascienza per una città con le piste ciclabili spezzatino, che si interrompono o sbattono contro strade e marciapiedi. Una città che da anni accarezza invano l'idea di dotarsi di un sistema di bike sharing come in tutte le capitali europee. Eppure è così. E anzi nel Patto per Firenze alla nuova superstrada ciclabile fino a Prato non è dedicato solo un finanziamento consistente ma pure la dignità di simbolo: la prima strada veloce per le bici d'Italia e anche il primo tassello di una progettazione di respiro "metropolitano" per l'area vasta di Firenze e Prato.

Andava proprio in questo senso l'idea che in Città metropolitana, l'ex Provincia, coltivavano già da mesi. Nelle scorse settimane era anche già stato compiuto un passo concreto con la fir-

ma di un accordo di ricerca - di cui è responsabile scientifico il professor Pietro Giorgieri - con il Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università di Firenze. Secondo le prime ipotesi progettuali del Dipartimento, incarica-

Nel Patto per Firenze questa sarà l'opera simbolo della città metropolitana: "Sarà un sistema di mobilità sostenibile"

to ora di occuparsi della prefattibilità della pista, il collegamento dovrebbe incrociare Polo scientifico, Gigli, area archeologica di Gonfienti e tutte le realtà insediative dell'area. L'asse viario dovrebbe essere largo intorno ai 5 metri oltre a fasce di servizio, senza semafori

e incroci. Gli ingressi saranno di tipo autostradale: veri e propri caselli, anche se senza pedaggio. L'idea è aprire la strada alle bici di tutti i tipi ma anche ai veicoli elettrici: non le macchine ma i quadricicli.

«La nuova strada deve divenire il sistema non solo più ecologico e sostenibile di mobilità dell'area metropolitana Firenze- Prato ma anche il sistema più veloce, efficiente e sicuro. Dovrà cioè essere in grado di battere la concorrenza degli altri mezzi di trasporto privati ma anche pubblici, anche in termini di tempo e rapidità. E' un progetto ambizioso non solo perché si lega alle esperienze più innovative in atto nei Paesi europei più avanzati ma perché vuole costituire il simbolo materiale della città metropolitana fiorentina», riflette Pietro Giorgieri. (e.f.)

GRIPRODUZIONE RISERVATA



DIECI CHILOMETRI

Dall'aeroporto di Peretola fino al Pecci di Prato, toccando il Polo scientifico di Sesto, i Gigli e Gonfienti: tutto solo in bicicletta