



# Consiglio

## COMUNE DI PRATO

Atto n. **203** del **11/06/2020**

**Oggetto: Mozione su Prato città amica delle biciclette e della mobilità sostenibile: misure per potenziare lo sviluppo della mobilità negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattiva della città e per contribuire alla crescita dell'economia locale"**

Adunanza ordinaria del 11/06/2020 ore 15:00 seduta pubblica.

Il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti dichiara aperta la seduta alle ore 15,16.

Risultano presenti al momento della votazione i seguenti 23 consiglieri:

Consigliere	Presente	Assente	Consigliere	Presente	Assente
Alberti Gabriele	S	-	Bartolozzi Elena	S	-
Belgiorno Claudio	-	S	Betti Eva	-	S
Biagioni Marco	S	-	Calussi Maurizio	S	-
Cocci Tommaso	S	-	Curcio Marco	-	S
Facchi Antonio Nelson	S	-	Faltoni Monia	S	-
Fanelli Giannetto	S	-	Garnier Marilena	-	S
Guerrini Martina	S	-	La Vita Silvia	S	-
Lafranceschina Mirko	-	S	Lin Teresa	S	-
Longobardi Claudia	S	-	Maioriello Carmine	S	-
Mugnaioni Sandra	S	-	Norcia Silvia	S	-
Ovattoni Patrizia	-	S	Romei Enrico	S	-
Rosati Matilde Maria	S	-	Sapia Marco	S	-
Sbolgi Giacomo	S	-	Sciumbata Rosanna	S	-
Soldi Leonardo	-	S	Spada Daniele	-	S
Stanasel George Claudiu	-	S	Tassi Paola	S	-
Tinagli Lorenzo	S	-	Wong Marco	S	-

Presiede il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti , con l'assistenza del Segretario Generale Simonetta Fedeli.

Assistono alla seduta i seguenti assessori :  
Biancalani Luigi, Leoni Flora, Marchi Lorenzo, Santi Ilaria, Sanzò Cristina, Squittieri Benedetta

Documento sottoscritto con firma digitale. L'originale informatico è stato predisposto presso il Comune di Prato ai sensi del al D.Lgs 82/2005 e conservato in conformità alle regole tecniche. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.



**Oggetto: Mozione su Prato città amica delle biciclette e della mobilità sostenibile: misure per potenziare lo sviluppo della mobilità negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattiva della città e per contribuire alla crescita dell'economia locale"**

*(Omissis gli interventi di cui al verbale)*

Durante la discussione della presente Mozione i Consiglieri Silvia La Vita e Carmine Maioriello chiedono di emendare il testo come segue:

Variare il punto 3) dell'impegnativa

AZIONI IN AMBITO INFORMATIVO, COMUNICATIVO E MARKETING (dove si parla di "bike for work") come segue:

TESTO ORIGINARIO:

3) valutare, tenuto conto delle risorse disponibili, l'adesione alla campagna europea "Bike to Work – smart choices for commuters" (Al lavoro in bici – scelte intelligenti per i pendolari), considerando anche la possibilità di sperimentare un sistema di incentivazione monetaria chilometrica variabile, nonché direttamente proporzionale al mezzo di mobilità dolce utilizzato per i pendolari che si recano al lavoro in bicicletta, coinvolgendo le parti sociali;

TESTO EMENDATO:

3) valutare, tenuto conto delle risorse disponibili, l'adesione alla campagna europea "Bike to Work – smart choices for commuters" (Al lavoro in bici – scelte intelligenti per i pendolari), considerando anche la possibilità di sperimentare, iniziando da un progetto pilota nel periodo estivo, un sistema di incentivazione monetaria chilometrica variabile nonché direttamente proporzionale al mezzo di mobilità dolce utilizzato per i pendolari che si recano al lavoro in bicicletta, coinvolgendo le parti sociali nella realizzazione del progetto e in una campagna di informazione rivolta alle aziende nella promozione dei suddetti incentivi tra i propri dipendenti;

Inoltre i Consiglieri del Gruppo Consiliare Partito Democratico chiedono di emendare il testo come segue:

*Nell'impegnativa, nel paragrafo dal titolo "Azioni in ambito informativo, comunicativo e marketing" aggiungere dopo il punto numero 3 il seguente punto:*

4) Collaborare col PIN, con le Università extraeuropee presenti (che insieme ospitano ogni anno circa 2400 studenti e 2500 convegnisti) e con l'Università degli Studi di Firenze (a cui sono iscritti circa 4300 pratesi) per promuovere un sistema integrato tra parcheggi scambiatori, bike sharing, e trasporto pubblico locale nella zona compresa tra la stazione di Porta al Serraglio, Piazza dell'Università e piazza del Mercato Nuovo per gli studenti e per il personale del sistema universitario, che sia punto di partenza in un piano di collegamenti ciclabili o pedonali tra i servizi rivolti agli universitari nell'area del centro storico, secondo anche quanto previsto dalle mozioni presentate in Consiglio Comunale n. 83 del 17/05/2018 sui servizi dedicati ai giovani e Prot. 158848 del 20/11/2014 sul Campus Universitario.

*cambiare di conseguenza il numero dei punti successivi in ordine crescente.*



I suddetti emendamenti, depositati in atti, vengono accettati dai Gruppi Consiliari proponenti, Gruppo Partito Democratico, Gruppo Biffoni Sindaco, Gruppo Demos e Gruppo Sport per Prato, pertanto il testo che viene sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale è il seguente:

## **Il Consiglio Comunale**

### **Premesso che:**

Il distanziamento fisico sociale imposto durante il lockdown ma che si profila anche alla ripresa progressiva verso il dopo covid impone riflessioni sulla mobilità sostenibile. Il rischio che gli spostamenti avvengano con l'auto privata è reale ed alle porte anche per il necessario contingentamento che dovrà caratterizzare il Trasporto Pubblico sia quello locale che quello ferroviario.

Si paventa uno scenario post covid con grave pregiudizio della mobilità e della qualità dell'aria causata dal congestionamento delle auto private. Al fine di promuovere la riduzione dell'inquinamento, già apprezzabile dopo questo periodo di ridotto traffico forzoso, la mobilità sostenibile ed i benefici alla salute – oltre a limitare la diffusione del contagio ancora latente - in linea con gli orientamenti che provengono dalle altre città europee ed italiane, occorre promuovere l'uso della mobilità dolce ed elettrica sfruttando e potenziando il nostro piano della ciclabilità già presente nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito PUMS).

Con il termine bicicletta usato di seguito in tutta la presente mozione si intende riferirsi a tutti i mezzi di mobilità sostenibile, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, biciclette classiche o con pedalata assistita, hover board, segway, monopattini e monowheel.

\* \* \*

Il PUMS 2017 ha come obiettivi generali favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale, ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza e la riduzione dell'inquinamento e dell'occupazione di spazio da parte dei veicoli. Nell'ambito di questi obiettivi generali nello specifico:

- 1) incentivare l'uso della bicicletta come modo di trasporto della quotidianità e non più solo come svago, soprattutto se si tiene conto che la città nella sua parte più densamente abitata è piatta e compatta, condizioni, queste, favorevoli all'uso della bicicletta soprattutto se si sviluppano interventi di ricucitura dei percorsi e di messa in sicurezza dei tracciati;
- 2) diffusione di interventi di moderazione del traffico, nonché di protezione degli spazi destinati ai servizi educativi e alla residenza.

Come riportato nelle sue premesse dal PUMS, l'articolo 7 comma 2 dell'Accordo di Parigi sui Cambiamenti Climatici, sottoscritto dall'Italia e da altri 194 paesi nel 2015, stabilisce che "le Parti riconoscono che l'adattamento è una sfida globale che riguarda tutti, con dimensioni locali, sub nazionali, nazionali, regionali e internazionali, e che esso è un elemento chiave della risposta globale di lungo termine ai cambiamenti climatici per proteggere le popolazioni, i mezzi di sussistenza e gli ecosistemi.



La “UE Climate Action” impegna i paesi membri a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> del 40% entro il 2030: tra gli obiettivi c'è l'abbattimento delle emissioni dei trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990. Come descritto da un'infografica del parlamento europeo, dopo un periodo di declino costante dei tassi di emissioni di CO<sub>2</sub>, nel 2017 si è registrata una controtendenza: le nuove auto hanno emesso una media di 0,4 grammi di CO<sub>2</sub> in più rispetto al quelle immatricolate nell'anno precedente. La media europea di passeggeri per auto è inoltre pari a 1,7: numero destinato a diminuire a causa delle politiche relative al distanziamento fisico dovute al Covid-19.

Oltre alle emissioni di CO<sub>2</sub> e agli obiettivi stabiliti all'interno dell'Accordo di Parigi, uno dei problemi legati al traffico veicolare è la produzione di inquinamento atmosferico da particolato e altre componenti volatili dannose per l'organismo. Il traffico autoveicolare aumenta i livelli di particolato atmosferico soprattutto in riferimento alle emissioni di PM2.5 dove la componente antropica ne costituisce una parte considerevole, che date le sue dimensioni risulta ancor più dannoso per il nostro organismo;

Come riportato in numerosi articoli scientifici i danni da particolato sono sia a lungo che a breve termine e si articolano fra l'infiammazione delle vie respiratorie, incremento di sintomi respiratori, riduzione della funzionalità polmonare nei bambini e negli adulti, incremento delle patologie polmonari ostruttive croniche, riduzione della aspettativa di vita.

A causa dell'elevata emissione di particolato e dei danni all'organismo precedentemente descritti, l'Agenzia europea per l'ambiente ha stimato che in Italia le morti premature da esposizione a lungo termine a polveri sottili (Pm10 e Pm2.5), biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) e ozono (O<sub>3</sub>) superino quota 80.000 (NO<sub>2</sub> e O<sub>3</sub> gas prevalentemente di origine antropica e veicolare). Secondo l'Oms, l'Italia è al nono posto nel mondo per i decessi causati da gas e polveri sottili.

Come dichiarato dalla Società Italiana di Medicina Ambientale (Sima) «La prova che l'RNA del SARS-CoV-2 può essere presente sul particolato in aria ambiente non attesta ancora con certezza definitiva che vi sia una terza via di contagio. Tuttavia, occorre che si tenga conto nella cosiddetta Fase 2 della necessità di mantenere basse le emissioni di particolato per non rischiare di favorire la potenziale diffusione del virus».

Le proposte qui presentate rientrano nelle strategie promosse dall'Amministrazione Comunale 2019-2024.

Con l'atto n. 112 del 26/09/2019 il Consiglio Comunale di Prato ha dichiarato lo Stato di Emergenza Climatica ed Ambientale; tra gli impegni vi è anche quello di “incrementare i servizi per una valida mobilità sostenibile, che consenta al cittadino di concepire l'utilizzo dei mezzi pubblici, delle biciclette e delle aree pedonali come una reale alternativa all'automobile”.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 79 del 24/10/2019 il Comune di Prato ha aderito al Patto dei Sindaci 2020 (PAESC) impegnandosi a ridurre del 40% le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030. .

### **Considerato che**

E' necessario:

**Promuovere la cultura della bicicletta e di una nuova mobilità sostenibile** come mezzo di trasporto quotidiano non inquinante, salutare, economico ed efficiente per gli spostamenti in



città. L'obiettivo è rivolto a tutta la popolazione ma in particolare alle generazioni più giovani, alle ragazze e ai ragazzi con età nella quale si forma la consapevolezza verso le varie forme di mobilità.

**Migliorare la qualità della vita** dei residenti e delle persone che accedono alla città. Nello specifico si intende: migliorare la sicurezza negli spostamenti in bicicletta casa-scuola, casa-università, casa-centri sportivi, casa-lavoro, con particolare attenzione alle fasce più deboli della popolazione; investire così su un mezzo socialmente accessibile a ogni fascia di reddito, al contrario di altri mezzi privati motorizzati; contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e del livello di rumore; contribuire a migliorare gli stili di vita e la salute dei cittadini; ridurre i livelli di congestione da traffico e quindi rendere più efficienti gli spostamenti; contribuire alla riqualificazione di aree urbane; investire su un nuovo modello di servizi al cittadino ove se ne misuri l'accessibilità attraverso i percorsi ciclopedonali a essi collegati; ridurre il numero di furti di biciclette.

**Rinforzare la cultura dell'attività motoria come strumento di prevenzione primaria**, di cui le attività in bicicletta rappresentano una modalità diffusa nel quotidiano, di stimolo per tutta la cittadinanza e praticabile da tutte le fasce di età.

Vista la proposta di Mozione presentata dal Gruppo di Maggioranza su Prato città amica delle biciclette e della mobilità sostenibile: misure per potenziare lo sviluppo della mobilità negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattiva della città e per contribuire alla crescita dell'economia locale"

*(Omissis gli interventi di cui al verbale)*

Vista la votazione, eseguita in modo palese, sul presente atto, che ottiene il seguente esito:

<b>Presenti</b>	<b>23</b>	
<b>Favorevoli</b>	<b>22</b>	Alberti, Bartolozzi, Biagioni, Calussi, Facchi, Faltoni, Fanelli, Guerrini, Longobardi, Mugnaioni, Norcia, Rosati, Sapia, Tassi, Tinagli, Lin, Sbolgi, Sciumbata, Wong, Romei, La Vita, Maioriello
<b>Contrari</b>	<b>1</b>	Cocci

## **APPROVATA**

### **Impegna il Sindaco e la Giunta a:**

#### **Azioni in ambito informativo, comunicativo e marketing:**

1) promuovere la cultura della bicicletta e mezzi di trasporto sostenibili ed innovativi, realizzando una campagna "Bike to School" di informazione e sensibilizzazione alla mobilità ciclistica coinvolgendo in modo particolare le scuole e le associazioni ambientaliste. Facendo leva sui risultati del questionario "Demos" somministrato a tutti gli alunni pratesi in vista della riapertura scolastica, riaprire il percorso Demos, forzatamente interrotto a causa dell'emergenza sanitaria e che ha portato interessanti risultati fra alunni ed insegnanti delle scuole pratesi nonché dei loro familiari. Continuare la progettazione di "vie ad uso scolastico", ovvero zone pedonali in prossimità dei poli scolastici cittadini;

Documento sottoscritto con firma digitale. L'originale informatico è stato predisposto presso il Comune di Prato ai sensi del al D.Lgs 82/2005 e conservato in conformità alle regole tecniche. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.



2) programmare l'iniziativa "Mese della bicicletta". Un coordinamento di iniziative che permettano l'emersione delle potenzialità legate alla ciclomobilità che la città offre. Le opportunità potrebbero essere varie, da condividere e costruire creando una rete tra i molti soggetti interessati (prestabici, riparabici, vacanze in bici, ecc.);

3) valutare, tenuto conto delle risorse disponibili, l'adesione alla campagna europea "Bike to Work – smart choices for commuters" (Al lavoro in bici – scelte intelligenti per i pendolari), considerando anche la possibilità di sperimentare, iniziando da un progetto pilota nel periodo estivo, un sistema di incentivazione monetaria chilometrica variabile nonché direttamente proporzionale al mezzo di mobilità dolce utilizzato per i pendolari che si recano al lavoro in bicicletta, coinvolgendo le parti sociali nella realizzazione del progetto e in una campagna di informazione rivolta alle aziende nella promozione dei suddetti incentivi tra i propri dipendenti;

4) Collaborare col PIN, con le Università extraeuropee presenti (che insieme ospitano ogni anno circa 2400 studenti e 2500 convegnisti) e con l'Università degli Studi di Firenze (a cui sono iscritti circa 4300 pratesi) per promuovere un sistema integrato tra parcheggi scambiatori, bike sharing, e trasporto pubblico locale nella zona compresa tra la stazione di Porta al Serraglio, Piazza dell'Università e piazza del Mercato Nuovo per gli studenti e per il personale del sistema universitario, che sia punto di partenza in un piano di collegamenti ciclabili o pedonali tra i servizi rivolti agli universitari nell'area del centro storico, secondo anche quanto previsto dalle mozioni presentate in Consiglio Comunale n. 83 del 17/05/2018 sui servizi dedicati ai giovani e Prot. 158848 del 20/11/2014 sul Campus Universitario.

5) creare, attraverso l'utilizzo degli strumenti informatici, un sistema di "premieria rivolta agli studenti" che si spostano a piedi o in bicicletta o altri mezzi di mobilità dolce e sostenibile, per recarsi a scuola o all'università, offrendo loro gratuitamente o con sconti biglietti del tpl, eventi culturali o musei sulla base del chilometraggio fatto, così da creare l'incentivo a spostarsi in maniera sostenibile e allo stesso tempo favorire l'utilizzo dei servizi pubblici e la partecipazione alle attività culturali del Comune di Prato. Il servizio sia collegato inoltre a quanto sancito dall'atto del Consiglio Comunale n. 83 del 17.05.2018 inerente alla creazione di una applicazione che metta a rete i servizi pubblici e privati rivolti ai giovani, che prevede anche sconti sui materiali scolastici attraverso un accordo con le categorie economiche;

6) mappare inoltre i percorsi ciclabili in città e nei dintorni, per riscoprire la natura e/o l'arte e/o la storia (anche per scuole e turisti), per identificare i percorsi diretti e già standardizzati per muoversi da un quartiere/frazione all'altro. Collocare e distribuire le mappe, insieme a opuscoli sulle buone prassi del muoversi in città (pedoni, ciclisti, automobilisti);

7) creare una mappa consultabile online e/o cartacea dai cittadini, dell'intera rete di percorsi ciclabili con le indicazioni dei luoghi ove sono presenti servizi quali: fontane di acqua potabile, officine per riparazione di biciclette, rastrelliere e portabiciclette. Ove non fossero presenti sarà così possibile intervenire secondo quelle che sono le esigenze dei cittadini;

8) promuovere l'intermodalità e la multimodalità, con una campagna informativa ad hoc e con particolare attenzione agli spostamenti casa-scuola, casa-università, casa-impianti sportivi e casa-lavoro. Si propone di attivare delle campagne di marketing di tipo innovativo (*viral marketing – guerrilla marketing*) per promuovere in maniera coinvolgente e dinamica l'uso della bicicletta, nell'ottica di ampliare il più possibile il target di riferimento;

9) promuovere la fruizione quotidiana del centro urbano in bici nell'ottica del sostegno alle attività produttive e al commercio attraverso un progetto da elaborare in collaborazione con le associazioni di categoria (campagna "Bike to Shopping");





10) proporre l'adozione di tratti di piste ciclabili: cogliendo le potenzialità offerte dal Regolamento sui beni comuni tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani;

11) istituire la "Giornata della manutenzione dei percorsi ciclabili", occasione di confronto dell'Amministrazione comunale con, associazioni e cittadini sullo stato di manutenzione dei percorsi;

12) "Targa la bici": promuovere maggiormente il servizio già attivo presso Consiag Servizi Comuni di punzonatura della bicicletta per incentivare l'uso della bici e contrastare il fenomeno dei furti;

13) istituire un "Ufficio Biciclette" (o Ufficio Mobilità Ciclistica), una struttura interna all'Amministrazione sull'esempio delle città italiane più virtuose in tema di mobilità ciclistica (Ferrara per prima nel 1996, poi Verona dal 2003 e tante altre), alla quale compete la promozione dell'uso della bicicletta. Un ufficio specifico per la ciclabilità, che interagisce con gli Uffici tecnici per implementare il Biciplan, coinvolge cittadini, associazioni, scuole in ogni genere di progetti di promozione della mobilità ciclistica, sviluppa eventi e campagne di sensibilizzazione, attività di marketing, monitoraggio degli spostamenti, informa sulle facilities pro-bike (noleggio, targatura, officina mobile, ciclostazioni, mappe, intermodalità);

14) tenuto conto che attualmente è in fase di aggiornamento il Protocollo Itaca (il Protocollo Itaca è lo strumento che le Regioni italiane da anni hanno adottato per valutare il livello di sostenibilità energetica e ambientale degli edifici), recepire nel Regolamento Edilizio le future raccomandazioni volte a favorire e incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro. In particolare prevedere nella costruzione di nuovi edifici o nella ristrutturazione di edifici già esistenti, l'obbligo di dotazioni idonee a incentivare l'uso della bicicletta, come ad esempio spazi esteri appositi per il parcheggio e deposito di biciclette o postazioni di ricarica per bici elettriche;

#### **Azioni in ambito progettuale e infrastrutturale**

1) dare priorità, nell'ambito della programmazione degli interventi, al completamento della esistente rete ciclabile, realizzando quei tratti che mettono in collegamento percorsi ciclabili discontinui, con particolare attenzione alla messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola, casa centri-sportivi e ricreativi, utilizzando anche vernici, cordoli e segnaletica orizzontale e verticale, nonché, nel rispetto delle normative tecniche e del codice della strada, le corsie preferenziali degli autobus se necessario, e tratti di strada, secondo le linee guida già presenti nel PUMS;

2) Proseguire il percorso di armonizzazione del Pums con i piani della mobilità dei comuni pratesi e il dialogo con province e città Metropolitane Toscane in una ottica di armonizzazione e condivisione di buone pratiche;

3) Proseguire la realizzazione di zone 30 e percorsi pedonali, come già avviato per il centro storico anche nelle frazioni della città.

#### **Azioni nell'ambito dei parcheggi e dei servizi**

1) potenziare l'offerta di cicloparcheggi protetti, scegliendo l'ubicazione in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture e ai punti di interscambio con il mezzo



pubblico e con l'auto privata, dotandoli di postazioni per la ricarica delle bici e degli altri mezzi di mobilità elettrici;

2) potenziare la diffusione di rastrelliere di qualità, che consentano di legare agevolmente telaio e ruota al fine di ridurre il rischio di furti e il fenomeno delle bici disordinatamente attaccate ai pali; collocarle in numero adeguato presso scuole, centri museali, sedi dei servizi pubblici, punti di interscambio modale, parchi cittadini, in generale presso tutti i luoghi dove sono situati i servizi per i cittadini.

3) individuare parcheggi scambiatori nelle zone periferiche della città collegati alla rete di piste ciclabili con servizio di Bike Sharing, con particolare attenzione alle zone confinanti con i Comuni limitrofi nell'ottica di facilitare gli spostamenti in bicicletta dei cittadini non pratesi.

4) Valutare la fattibilità di progetti come i " box di strada", ovvero un ricovero protetto per biciclette di più nuclei familiari.

**(omissis il verbale)**

Letto, firmato e sottoscritto,

Il Segretario Generale Simonetta Fedeli

Il Presidente del Consiglio Gabriele Alberti



Firmato da:

**ALBERTI GABRIELE**

codice fiscale LBRGRL78T02G999J

num.serie: 61623502452740032646111517321467688161

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 30/07/2019 al 30/07/2022

**FEDELI SIMONETTA**

codice fiscale FDLSNT63S65F205T

num.serie: 84417472972433758356609304697766650961

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 06/03/2018 al 06/03/2021