



Allegato 6 – Analisi SWOT

ANALISI SWOT

VANTAGGI E OPPORTUNITÀ		RISCHI E PERICOLI	
PUNTI DI FORZA		PUNTI DI DEBOLEZZA	
		Frammentazione e scarso coordinamento dei livelli decisionali	
Servizio di Car sharing nella Città di Firenze		Assenza servizio di Car sharing a livello metropolitano (è attivato a macchia di leopardo solo nella Cintura e fuori ambito a Prato)	
Servizio di Bike sharing nella Città di Firenze e in estensione ai comuni di Cintura		Assenza servizio di Bike sharing a livello metropolitano	
Pegaso e sperimentazione servizio integrato urbano area fiorentina + linee ferroviarie (NO extraurbano)		Assenza di una gamma di titoli di viaggio integrati (treno, bus extraurbano, bus urbano, tramvia) competitivi nell'area di Firenze e prima Cintura (fino ai 30 km)	
		Incertezze di carattere amministrativo sui tempi di effettiva attuazione della riorganizzazione dei servizi coerenti con la "rete a nodi dell'area fiorentina"	
Buona dotazione complessiva di servizi ferroviari regionali		Offerta ferroviaria non corrispondente alle caratteristiche della domanda nella Valdisieve e nella Romagna Toscana.	
		Assenza di un servizio ferroviario metropolitano ad alta frequenza sulle relazioni corte (30 km) centrate su Firenze	
		Commistione delle componenti di traffico ferroviario (AV, Lunga percorrenza Pax, Trasporto Regionale e Merci ,nel Nodo di Firenze e raggiungimento della capacità dell'infrastruttura tra Firenze Rifredi e Firenze Statuto	
		Colli di bottiglia sulle direttrici Empoli Firenze e sulla Faentina in accesso a Firenze via Vaglia	
Buona copertura territoriale di stazioni e fermate ferroviarie		Qualità inadeguata delle stazioni e delle fermate ferroviarie secondarie	
		Scarsa accessibilità multimodale e universale alle stazioni ferroviarie	
		Incertezza sulla tempistica di rinnovo del materiale rotabile ferroviario	
Buona dotazione complessiva di servizi automobilistici extraurbani		Distribuzione e caratteristiche dei servizi non corrispondenti alle esigenze nelle aree classificate interne e/o a domanda debole	
Buona pratica di servizi flessibili a domanda debole effettuati in parte delle aree interne della Città metropolitana		Il Chianti Fiorentino, essendo l'unica tra le direttrici principali convergenti su Firenze a non essere servita dalla ferrovia, risulta particolarmente penalizzato a causa della congestione ricorrente della rete stradale in accesso	
		Qualità inadeguata generalizzata delle fermate autobus extraurbane	
		Anzianità della flotta autobus extraurbana e assenza di processi di conversione verso motorizzazioni alternative	
		Carenza di nodi di interscambio treno-autobus extraurbani funzionalmente adeguati	
		Assenza di dispositivi per l'acquisto in remoto dei titoli di viaggio	
		Criticità transitorie costituite da cantierizzazioni	
Presenza di una rete tramviaria in estensione (progetti già finanziati)		Squilibri nei carichi delle linee con conseguente esigenza di migliore ripartizione dei carichi (a partire dai capolinea esterni)	
Rete tramviaria prevalentemente in sede protetta		Esigenza di potenziamento di accessibilità universale alle fermate della rete tramviaria con particolare riferimento alla modalità ciclistica	
Disponibilità di un parco progetti per l'intera rete tramviaria		Esigenza di miglioramento delle fermate in cui è previsto l'interscambio tram-autobus	
Opportunità offerte dalla presenza e dalla previsione di nodi di interscambio tra rete tramviaria e viabilità extraurbana principale		Struttura rete tramviaria fortemente radiale	
		Esigenza di miglioramento della qualità delle fermate autobus urbane dell'area fiorentina	
Bassa anzianità del parco autobus urbano con avvio decarbonizzazione della flotta dell'area fiorentina		Esigenza di miglioramento della qualità delle fermate autobus urbane nei comuni esterni all'area fiorentina	
Anzianità media del parco autobus urbano nei comuni esterni all'area fiorentina		Oggettiva impossibilità all'interno del Comune di Firenze di realizzare itinerari continui bidirezionali in sede riservata per il trasporto pubblico al di fuori di quelli della rete tramviaria esistente e pianificata	
		Carenza di un approccio flessibile nella progettazione integrata di aree pedonali in zone relativamente poco pregiate	
Grande estensione dell'area pedonale nel Comune capoluogo		Carenza di un approccio gerarchico nella realizzazione e manutenzione dei percorsi pedonali	
Modalità di gestione tecnologicamente e normativamente avanzata dell'area pedonale del Comune capoluogo con possibilità di disseminazione verso altri comuni		Presenza di barriere architettoniche a partire dagli itinerari multimodali e in maniera diffusa a causa di un non corretto posizionamento della segnaletica verticale e dell'arredo urbano	
Presenza di piccole aree pedonali in quartieri esterni del Comune capoluogo			
Sensibilità verso la pedonalizzazione, anche temporanea, di zone di particolare pregio nei centri minori della Città metropolitana			
Presenza di una rete di percorsi pedonali di rango sovracomunale che interessa territori e ambiti urbani (Via degli Dei, Sentiero Terre degli Etruschi, Anello del Rinascimento...)			
Discreta diffusione del servizio "Pedibus" sia a Firenze che in altri comuni della Città metropolitana			
Progetto pilota di mobilità pedonale rivolta ad un istituto comprensivo nel capoluogo			
Progetto "Bicipolitana" e ampliamento della rete ciclabile		Carenza di parcheggi in struttura per biciclette	

FATTORI INTERNI

	Progetto ciclopista dell'Arno		
			Carenza di informazioni di base sull'offerta multimodale di trasporto pubblico con particolare riferimento alle aree interne e a domanda debole
	Supervisore del traffico della Città metropolitana		Sottoutilizzo del supervisore del traffico
	Piattaforma di infomobilità multimodale alimentata anche dal Supervisore della Città metropolitana di Firenze e attualmente esteso al territorio del Comune di Firenze		
	Monitoraggio della flotta di trasporto pubblico locale mediante AVM		
	Sistema di gestione dell'informazione sui cantieri stradali e chiusure/deviazioni per eventi		
	Sostegno alla mobilità casa-lavoro nell'ambito del finanziamento del Ministero dell'Ambiente		Scarsa attuazione dei Piani Spostamento Casa – lavoro da parte dei soggetti obbligati
	OPPORTUNITÀ		MINACCE
	Potenzialità di estensione del bike sharing in ambito metropolitano		
	Domanda turistica elevata		Concentrazione elevata della domanda turistica nel capoluogo
	Unico gestore per i servizi strutturali di TPL gomma a livello regionale e quindi metropolitano		Tempi incerti di avvio effettivo del nuovo servizio TPL gomma con gestore unico
			Parcellizzazione gestori del servizio di TPL strutturale
	Ruolo assegnato alla Città metropolitana dalla legge 56/2014 che riconduce a maggiore coerenza le politiche territoriali e gli strumenti di pianificazione		Assenza di coordinamento delle politiche trasporto distribuzione merci in ambito metropolitano
			Aumento del traffico per la distribuzione delle merci dovuto alla espansione dell' e-commerce e
	Aree territoriali interne con potenzialità di estensione di servizi flessibili a domanda debole e conseguente razionalizzazione rete TPL gomma		Forte concorrenza al TPL dal trasporto privato
			Incertezza finanziamenti statali per rinnovo parco mezzi in ambito extraurbano
			Incertezza della cantierizzazione della AV nodo
			Spopolamento aree interne per invecchiamento popolazione
			Centralizzazione servizi di eccellenza

FATTORI ESTERNI