

Processo partecipativo per il Piano Urbano della  
Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze

# Verso il PUMS

## Passeggiate Metropolitane

Sabato 23 Marzo 2019

Report conclusivo dell'evento  
a cura di Avventura Urbana



## Verso il PUMS. Passeggiate Metropolitane - 23 Marzo 2019

Report conclusivo - a cura di Avventura Urbana

### Indice

Premessa.....	2
L'evento .....	3
Obiettivo .....	3
Svolgimento .....	3
Metodologia.....	4
Restituzione degli itinerari.....	6
1. Mugello e Piana Fiorentina.....	6
2. Valdarno Empolese e Valdelsa.....	14
3. Chianti Fiorentino .....	19
4. Valdarno Superiore e Valdisieve.....	21
5. Area Fiorentina.....	26
6. In bici a Firenze.....	32
Osservazioni conclusive .....	37
Staff .....	38
Appendice: programma seguito nell'evento di sabato 23 Marzo 2019 .....	39
Scaletta dell'evento .....	39
Scaletta dei singoli itinerari.....	39

## Premessa

L'evento "Passeggiate Metropolitane" si inserisce all'interno del percorso di accompagnamento partecipativo al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze, affidato alla Società Avventura Urbana, e strutturato in due fasi principali: una consultiva del territorio, finalizzata a capire verso quali obiettivi prioritari indirizzare il PUMS; una seconda fase di **orientering strategico**, in cui si inserisce la presente iniziativa, volta a concorrere alla definizione degli indirizzi del PUMS in termini di strategie e azioni.

Il presente report costituisce una sintesi dei principali aspetti riguardanti la Passeggiata itinerante: in una prima parte sono state sintetizzate le informazioni relative all'evento vero e proprio in termini più generali e organizzativi, mentre nella seconda sono stati restituiti gli esiti emersi dalla discussione di ogni itinerario riportati senza dirette attribuzioni e accorpati per temi prevalenti.



**PUMS** città  
metropolitana  
di **firenze**

**Verso il PUMS**  
**Passeggiate Metropolitane**  
Dal territorio metropolitano a Palazzo Medici Riccardi

**sabato 23 marzo 2019**  
dalle ore 8.30 alle ore 13.00

Un incontro **itinerante**.  
Un'occasione di confronto,  
coinvolgimento e ascolto della cittadinanza  
sui temi della mobilità  
in un evento che attraversa il territorio.

## L'evento

### Obiettivo

L'evento è stato concepito come un'occasione di coinvolgimento di tutta la cittadinanza del territorio metropolitano con l'obiettivo di recepire spunti e suggerimenti da parte degli abitanti utili alla fase strategica di redazione del PUMS. In particolare, l'iniziativa è stata concepita come un'opportunità per costruire, in modo condiviso, una lista di proposte a partire dalle diverse esigenze e aspirazioni della cittadinanza stessa.

### Svolgimento

La Passeggiata itinerante si è tenuta **sabato 23 marzo 2019** dalle ore 8.30 alle ore 12.30. All'iniziativa, aperta a chiunque fosse interessato, hanno partecipato circa 100 persone, tra cui rappresentanti delle amministrazioni locali, rappresentanti di categoria, membri di associazioni e liberi cittadini.

L'evento è stato pensato come **un viaggio itinerante** che attraversa il territorio metropolitano con cinque itinerari da percorrere con diverse modalità di trasporto (sedia a rotelle, piedi, bici, mezzi pubblici, etc.) e con punti di partenza dislocati in diverse aree del territorio: Mugello e Piana Fiorentina, Chianti Fiorentino, Valdarno Superiore e Val di Sieve, Area Fiorentina, Valdarno Empolese e Valdelsa.

Ai cinque itinerari pensati inizialmente ne è stato aggiunto uno che ha riguardato il centro di Firenze, progettato insieme alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) che ha proposto di integrare un'attività prevista nel calendario dell'associazione nello stesso giorno con quelle del presente evento.

Per ogni itinerario è stato scelto un punto di partenza differente a seconda dell'area geografica a cui fa riferimento e, per alcuni itinerari, sono state predisposte delle tappe intermedie, dove i cittadini che si trovassero lungo le direttrici dei percorsi potessero unirsi al gruppo in un secondo momento. Ciò allo scopo di incrementare il numero di punti di vista sul tema della mobilità e **allargare il coinvolgimento** anche a chi non si trovasse esclusivamente in prossimità dei punti di partenza scelti.

Ogni itinerario è stato affidato ad un facilitatore e ad uno o più assistenti facilitatori, che tramite l'**ascolto attivo** hanno guidato la discussione aiutando i

partecipanti a costruire un insieme di proposte in relazione alle impressioni di volta in volta rilevate; per tale motivo nei percorsi si sono alternati momenti di riflessione individuale a momenti di discussione collettiva.

Ad ogni partecipante è stato fornito un pieghevole illustrativo dell'intero itinerario e un quaderno di viaggio su cui annotare le proprie osservazioni.

Le Passeggiate si sono concluse tutte circa alle ore 11.30 a Palazzo Medici Riccardi nella Sala Luca Giordano, dove in sede plenaria un rappresentante per gruppo – facilitatore o partecipante – ha sintetizzato ed esposto a tutti i presenti le principali questioni emerse nel corso del proprio itinerario.

### Metodologia

La Passeggiata ha consistito in un incontro di **ascolto itinerante** in cui i partecipanti sono entrati in diretto contatto con le tematiche oggetto di indagine - il sistema della mobilità - attraverso un approccio semplice e informale.

L'evento ha avuto la particolarità di svilupparsi in due fasi consecutive e distinte, di cui una dinamica e una stanziale. Una prima fase si è sviluppata in movimento secondo degli itinerari autonomi e disgiunti, con cui è stato possibile "scomporre" il sistema della mobilità metropolitana e indagare in maniera approfondita gli aspetti riguardanti ogni territorio d'indagine. Ciò è stato ritenuto necessario in virtù del fatto che il territorio della Città Metropolitana di Firenze è costituito da realtà molto diverse tra loro per caratteristiche morfologiche, sociali ed economiche e che ognuna di esse meritasse una specifica attenzione. La scelta di individuare cinque itinerari è nata quindi con l'obiettivo di **attraversare** tutte le aree geografiche del territorio metropolitano, sebbene per necessità volte alla buona riuscita dell'evento non sia stato possibile coinvolgere direttamente alcuni territori a causa della loro difficoltà di essere raggiunti con il servizio di trasporto pubblico. Ciò ha costituito quindi di per sé una prima occasione di riflessione sul sistema della mobilità attuale e dei collegamenti esistenti, poi emersi anche nel corso dei diversi itinerari. I percorsi individuati sono quindi da intendersi fortemente **simbolici**, sia nelle tratte che nei tipi di mezzi di trasporto scelti. Infatti, la discussione animata nei diversi itinerari non ha riguardato esclusivamente il percorso o il mezzo di trasporto utilizzato, ma tutti gli aspetti riguardanti interamente il sistema della mobilità di quella specifica area geografica, senza escludere comunque anche osservazioni riguardanti l'intera area metropolitana.

La seconda fase, invece, svolta in **sede plenaria**, è stata pensata come un momento di raccoglimento collettivo e confronto diretto tra i partecipanti dei vari itinerari, con cui è stato possibile riflettere sugli aspetti comuni alle diverse aree geografiche e e quelli più specifici di ogni singola realtà. Ciò è stato ritenuto utile ai fini della redazione della fase strategica del PUMS poiché potrebbe contribuire a suggerire su quali potrebbero essere le strategie e le azioni applicabili a scala di territorio metropolitano - poiché rispondono ad una domanda diffusa - e quali invece potrebbero riguardare solo uno o più ambiti del territorio metropolitano in quanto rispondono ad esigenze più specifiche.



## Restituzione degli itinerari

### 1. Mugello e Piana Fiorentina

Antonella Granatiero

#### L'itinerario

Il presente itinerario ha riguardato i territori del Mugello e della Piana Fiorentina ed ha avuto inizio da **Barberino di Mugello** con percorso effettuato fino a Piazza Dalmazia in **bus extra-urbano**, poi proseguito fino alla stazione di Firenze SMN in **tramvia** e concluso con un tratto a piedi fino a Palazzo Medici Riccardi. All'itinerario hanno partecipato una ventina di persone, di cui la prima metà con partenza da Barberino, mentre la seconda si è unita al gruppo a Calenzano, dove era stata prevista una tappa intermedia. All'iniziativa hanno aderito cittadini residenti a Barberino e Calenzano in forma singola e associata (Federazione Nazionale Anziani – FNP Barberino, Anziani Centro Anziani – ACA Calenzano, Viaggi senza Frontiere, Misericordia di Barberino).

Il gruppo, composto principalmente dalla componente più anziana e giovane della popolazione ha esposto le proprie riflessioni in un **clima piacevole e sereno**, rispettando le idee altrui e senza creare momenti di conflitto o di scontro. Tutti i partecipanti hanno esposto le proprie riflessioni e preoccupazioni con un atteggiamento decisamente propositivo affiancando alle criticità segnalate suggerimenti utili a risolvere tali problematiche.



A seguito di un breve momento di riflessione individuale effettuato prima di partire da Barberino, durante il tragitto in bus extra-urbano i partecipanti hanno avuto una prima occasione di confronto collettivo dove sono emerse le prime idee e riflessioni. Giunti a Piazza Dalmazia, il gruppo ha cambiato mezzo di trasporto pubblico proseguendo in tramvia fino alla stazione di Firenze SMN, dove ha avuto luogo un ulteriore momento di riflessione collettiva. Dopo una prima restituzione dei risultati emersi nel corso dell'itinerario, il gruppo ha proseguito il suo percorso a piedi fino a Palazzo Medici Riccardi.

### Principali questioni emerse

#### **Rinnovo parco macchine e miglior rapporto qualità-prezzo**

Uno dei primi aspetti emersi dai partecipanti alla passeggiata riguarda la qualità dei **mezzi di trasporto pubblico** attualmente a servizio dell'area del Mugello e dell'area fiorentina, considerati poco funzionali e mal tenuti per gestire in modo efficace ed efficiente il servizio. In particolare viene suggerita la possibilità di rinnovare l'intero parco-macchina, ovvero la sostituzione degli autobus attuali con mezzi nuovi e moderni. Viene infatti sottolineato dagli interlocutori che spesso gli autobus più nuovi vengono riservati alla provincia di Siena, destinando invece alla provincia di Firenze, solo autobus di "seconda mano" e dunque meno efficienti rispetto al resto della regione. A questo si aggiunge anche la mancanza di una manutenzione frequente che provoca spesso disagi e mancanza di servizi accessori per gli utenti. Viene in particolare fatto riferimento alla mancanza cronica di aria condizionata nei periodi estivi rendendo davvero difficoltoso l'utilizzo del trasporto pubblico da parte dei fruitori. Viene segnalata inoltre la presenza nei periodi estivi di mezzi sostitutivi vecchi e mal tenuti che non sono in grado di offrire un servizio efficace ed efficiente. Tali mezzi, si trovano spesso ad avere il motore sotto-sforzo (il motore va 'sotto-giro') a causa anche dell'aria condizionata, e non riuscendo a mantenere una certa velocità sono costretti a fermarsi, spesso in condizioni di emergenza in aree poco sicure, determinando un grave pericolo per la sicurezza dei passeggeri. Viene dunque a tal proposito richiesta una attività di manutenzione più frequente e un miglioramento del rapporto qualità-prezzo rispetto alla situazione attuale, ovvero una qualità del mezzo adeguata al prezzo attuale del trasporto pubblico.



## Riduzione costi per gli utenti

Un secondo aspetto particolarmente sentito dai partecipanti è stato quello economico, per il quale sono state avanzate considerazioni sul **prezzo del biglietto**, considerato troppo elevato rispetto ai servizi offerti, soprattutto per chi parte dal Mugello. In questo senso viene suggerita la possibilità di prevedere delle riduzioni al costo del biglietto soprattutto per chi utilizza frequentemente il mezzo come gli studenti e i lavoratori. Per l'area del Mugello viene richiesta inoltre la possibilità di raggiungere Firenze utilizzando il biglietto Ataf - come avviene già per Calenzano - poiché presenta un costo notevolmente minore rispetto a quello delle Autolinee del Mugello. In questo modo non solo si ridurrebbero notevolmente i costi per i fruitori ma si darebbe la possibilità agli stessi di poter usufruire con lo stesso biglietto anche di altri mezzi di trasporto pubblico (ovvero Autobus urbani e Tramvia). Un ulteriore suggerimento che va in questo senso, riguarda la possibilità di prevedere una **tariffa unica** che permetta l'utilizzo, con lo stesso biglietto, di più mezzi di trasporto pubblico (autobus urbani, extra-urbani, treno e tramvia). Entrambe le soluzioni prospettate potrebbero secondo i partecipanti, aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico da parte degli abitanti della Città Metropolitana portando conseguentemente ad una consistente riduzione dell'uso del mezzo privato.



## **Riduzione tempi di percorrenza e miglioramento intermodalità**

Un ulteriore aspetto emerso, in parte legato anche ai costi del trasporto pubblico, riguarda la lunghezza dei tempi di percorrenza degli autobus e dunque degli itinerari scelti attualmente dall'agenzia di trasporto pubblico, per collegare il Mugello e la città di Calenzano con Firenze.

Per migliorare l'attuale situazione vengono suggerite sia per il Mugello che per Calenzano diverse soluzioni alternative che prevedono un miglioramento dell'intermodalità.

Per il Mugello viene suggerito un collegamento più efficiente e diretto con la **tramvia** e con le **stazioni ferroviarie** di Calenzano e Sesto Fiorentino. Entrambe le soluzioni prospettate permetterebbero con l'utilizzo di un biglietto unico, di evitare il traffico urbano, consistente soprattutto nei giorni feriali, e di raggiungere più velocemente il centro di Firenze.

Per la città di Calenzano viene suggerito, invece, l'utilizzo degli attuali binari della ferrovia per realizzare un **sistema tramviario di superficie** che permetta un collegamento più diretto tra la città di Calenzano e Firenze. Viene proposta, inoltre, l'intensificazione delle **corse dei treni** che collegano le due città, soprattutto di sabato e domenica, attualmente considerate insufficienti per garantire a lavoratori e studenti l'utilizzo del mezzo pubblico in alternativa a quello privato. In particolare a questo proposito viene suggerita quantomeno la possibilità di intensificare il numero di corse dei treni che da Firenze vanno verso Calenzano, attualmente molto minori rispetto a quelle che da Calenzano giungono a Firenze, rendendo davvero difficoltoso per gli abitanti di Calenzano l'utilizzo del treno per motivi di lavoro.

## **Mezzi di trasporto più diffusi sul territorio**

Sia per Calenzano che per il Mugello viene inoltre richiesta una rete di trasporto pubblico più diffusa sul territorio che permetta di raggiungere in modo più agevole le principali centralità e poli attrattori del territorio.

In particolare per il Mugello vengono suggeriti dei collegamenti più efficaci e diretti con i principali centri urbani del Mugello, soprattutto con San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo e con l'Outlet di Barberino. Per quanto riguarda Calenzano,

invece, è stata suggerita la necessità di un collegamento più veloce e diretto con l'ospedale di Careggi. In questo senso si suggerisce di modificare l'itinerario attualmente percorso dalla Linea 2 proponendo la sostituzione dell'attuale fermata di Piazza Dalmazia con una fermata più vicina all'Ospedale. Tale sostituzione comporterebbe secondo gli interlocutori la necessità di migliorare l'accessibilità al mezzo di trasporto pubblico nei confronti dei disabili eliminando le barriere architettoniche attualmente presenti.

### **Mezzi di trasporto più smart**

Dal punto di vista del **comfort** del trasporto pubblico vengono avanzate delle soluzioni smart che potrebbero contribuire a migliorare il servizio offerto. In primo luogo, viene proposto l'inserimento di prese USB per la ricarica dei dispositivi elettronici e della connessione wi-fi. In secondo luogo, viene richiesta un'implementazione delle **comunicazioni a bordo**, in particolare riguardo a:

- informazioni meteo (soprattutto per gli autobus del Mugello), in quanto la differenza di altitudine tra l'area mugellana e la città di Firenze comporta spesso una variazione notevole delle condizioni meteo tra le due realtà.
- informazioni relative alle fermate e alla mobilità in generale in diverse lingue (inglese, cinese, cirillico, etc.); ciò garantirebbe ai turisti di tutto il mondo l'utilizzo più agevole dei mezzi di trasporto pubblici.

Viene infine richiesto l'aggiornamento degli orari delle macchinette del ticket presenti sugli autobus, attualmente non coincidenti con gli orari reali di timbro del biglietto.

### **Controlli e monitoraggio**

Per contribuire al miglioramento del servizio di trasporto pubblico offerto, viene richiesto da alcuni partecipanti un maggiore pulizia dei mezzi di trasporto pubblico intervenendo sia sull'agenzia che si occupa del trasporto, sollecitandola a realizzare interventi di pulizia più frequenti, sia sugli stessi utenti che a volte non rispettano le regole provocando atti vandalici. In questo senso viene suggerito l'inserimento di telecamere per il monitoraggio e la presenza più assidua di controllori, spesso assenti su questa tratta. Allo stesso modo emerge

la richiesta di un **maggiore controllo sui biglietti** degli utenti, volto ad evitare che gli utenti salgano sull'autobus senza pagare il biglietto. Inoltre, si richiede un maggior rispetto degli orari previsti dalle fermate, evitando, come accade invece attualmente, che l'autobus passi in anticipo rispetto all'orario previsto sulla cartellonistica.



### **Mappe informative**

Un altro aspetto emerso nel corso dell'itinerario è la difficoltà di recepire informazioni in modo veloce e rapido sugli itinerari percorsi dalle diverse linee di **trasporto pubblico su gomma**. Molti dei partecipanti ammettono di dover spesso chiedere informazioni agli info-point della città di Firenze o di dover telefonare all'agenzia del trasporto pubblico per avere informazioni chiare sulla linea da prendere per raggiungere la propria destinazione, allungando spesso in modo consistente i tempi di percorrenza. Per migliorare la situazione attuale viene suggerito l'inserimento, almeno nelle principali stazioni ferroviarie di Firenze (Firenze Rifredi, Campo d Marte e Santa Maria Novella) di mappe e tabelloni informativi che siano in grado di comunicare in modo veloce ed efficace le destinazioni delle linee di trasporto pubblico urbano.

### **Modifiche al tracciato della tramvia**

Per quanto riguarda il sistema tramviario, viene suggerito per la linea che attualmente giunge fino al Careggi, il suo prolungamento fino alle Cappelle del Comiato. Secondo un partecipante alla passeggiata, si tratterebbe di un intervento necessario ed essenziale per garantire una riduzione del traffico automobilistico.



### **Cambiamento orari lavoratori e studenti**

Durante la discussione sono stati inoltre avanzati suggerimenti volti alla diminuzione del traffico urbano. In particolare, è stato proposto di modificare gli orari di entrata a lavoro per i lavoratori e a scuola per gli studenti, ad oggi concentrati tutti nella fascia oraria delle 8:00-9:00 di mattina. Secondo un partecipante il cambiamento degli orari porterebbe sicuramente ad un miglioramento del traffico automobilistico e dunque ad una diminuzione della congestione nelle ore di punta.

### **Rispetto delle regole e delle norme di sicurezza**

Viene infine richiesto da un partecipante un maggior rispetto delle regole e delle norme di sicurezza. A tal riguardo è stato segnalato:

- la mancanza, per quasi tutti gli autobus (eccetto quelli gestiti da Ataf) di dispositivi di chiusura delle porte in sicurezza. Tali dispositivi non permettono al mezzo di muoversi quando le porte sono aperte, ovvero durante la salita e la discesa degli utenti, e garantiscono la chiusura delle porte quando il mezzo è in movimento. La loro assenza rappresenta dunque un pericolo per la sicurezza degli utenti;
- il mancato rispetto dei limiti di velocità soprattutto nei tratti di percorrenza extra-urbani e autostradali, dove spesso si raggiungono i 110 km/h a dispetto di quanto previsto dal codice (limite massimo 90 Km/h);
- il mancato rispetto delle fermate previste. Spesso secondo l'intervistato, i conducenti permettono agli utenti di salire e scendere in aree della città dove non sono previste fermate, offrendo in tal modo un servizio di "favore" solo ad alcuni utenti.

## 2. Valdarno Empolese e Valdelsa

Marina Visciano

### L'itinerario

Il presente itinerario ha interessato il territorio dell'Empolese Valdelsa con un percorso effettuato da **Empoli** a Firenze Santa Maria Novella in **treno**, poi proseguito **a piedi** fino a Palazzo Medici Riccardi. All'itinerario hanno partecipato circa venti persone, di cui più della metà con partenza da Empoli; il resto dei partecipanti si è unito al gruppo alla stazione di Firenze SMN dove era stata prevista una tappa intermedia. All'iniziativa hanno partecipato cittadini in forma singola e associata (Croce Rossa Italiana - Comitato di Empoli, Ciclofficina Empolese, Associazione Nazionale per la promozione e la difesa dei diritti delle persone disabili - ANIEP Toscana, Unione Italiana Ciechi ed Ipovedenti - UICI Firenze, Associazione Disabili Empolese - ADE). In questo itinerario, anche in merito al tipo di associazioni coinvolte, l'obiettivo principale è stato quello di riflettere sul tema della mobilità con particolare attenzione all'accessibilità ai mezzi e ai percorsi.

L'itinerario si è svolto in un **clima** complessivamente **propositivo e collaborativo**, sebbene vi siano state alcune divergenze di pensiero dovute a visioni diverse su alcuni aspetti trattati nel corso della discussione. La maggioranza dei partecipanti si è dimostrata fortemente entusiasta di aver avuto l'occasione di poter portare il proprio contributo e le proprie idee in un evento partecipativo di questo tipo, mentre un partecipante ha dimostrato scetticismo nei confronti dell'effettiva utilità dell'iniziativa.

Il percorso è stato articolato in momenti di riflessione individuale e collettiva: un primo momento di confronto è avvenuto lungo il viaggio in treno, successivamente riproposto alla Stazione di Santa Maria Novella e a seguire in Piazza dell'Unità e in Piazza Duomo.

### Principali questioni emerse

#### **Intermodalità e mobilità sostenibile a scala metropolitana**

Nella prima parte dell'itinerario effettuato in treno, la discussione si è concentrata sul tema della mobilità sostenibile a scala metropolitana, con particolare riguardo ai collegamenti e agli spostamenti territoriali. A tal riguardo, è stata sollevata una prima critica alla mancanza di politiche che favoriscano il **trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici**, in particolare i treni. Nel corso della discussione è

stato fatto notare che ciò potrebbe essere dovuto al più generale orientamento delle politiche europee sulla mobilità verso l'uso del bike sharing. I partecipanti reputerebbero quindi importante che vi fosse un'integrazione tra le due politiche, da una parte rendendo il **bike sharing** più capillare nel territorio, aumentando la disponibilità del servizio in tutti i centri urbani, dall'altra favorendo interventi volti al miglioramento dell'accessibilità ai treni da parte di persone che vogliono muoversi con le bici private. A tal proposito, è stato fatto notare che attualmente il servizio di trasporto biciclette è a pagamento, che i posti a disposizione sono pochi e che il servizio è disponibile solo per i treni regionali, a differenza di altri Paesi in cui il trasporto biciclette è consentito anche sui treni ad alta velocità. Inoltre, le dimensioni ristrette degli ascensori delle stazioni ferroviarie non permettono l'ingresso agevole delle bici, creando difficoltà di accesso ai treni. La predisposizione di sistemi di elevazione più grandi potrebbe quindi contribuire ad incentivare il trasporto dei mezzi a due ruote sia per gli spostamenti quotidiani che per quelli occasionali, in particolar modo legati al turismo ciclistico. Sempre in relazione all'intermodalità, alcuni partecipanti propongono di creare delle **ciclo-stazioni** in prossimità delle stazioni ferroviarie o dei bus adibite al noleggio, al deposito e alla riparazione di biciclette e sedie a rotelle in cui vi siano anche **punti di ricarica elettrica** per i mezzi stessi.



### **Accessibilità ai treni da parte di persone in sedia a rotelle**

Nel corso della discussione il tema dell'accessibilità ai treni è stato trattato anche in riferimento alle persone in sedia a rotelle, in merito al quale sono stati



evidenziati diversi disagi, tra cui le difficoltà di manovra a causa delle dimensioni ristrette dei corridoi. A tal proposito, alcuni partecipanti hanno proposto di aggiungere ai treni una carrozza progettata per accogliere agevolmente le biciclette e le sedie a rotelle e ad esse interamente dedicata. Altro aspetto emerso è il fatto che il servizio di assistenza alle persone con disabilità motoria è attualmente disponibile solo in alcune stazioni ferroviarie, mentre dovrebbe essere diffuso anche alle stazioni di importanza secondaria. Inoltre, le Sale Blu - sedi del presente servizio - dovrebbero essere collocate agli ingressi delle stazioni per essere più facilmente accessibili. Ulteriore proposta avanzata, anche per il sistema ferroviario attuale, è quella di annunciare anticipatamente all'arrivo del treno la posizione della carrozza attrezzata al trasporto di biciclette e sedie a rotelle (se in testa o in coda al treno), così da agevolarne l'accesso.



### **Riabilitazione dei tratti ferroviari dismessi**

Viene inoltre avanzata l'idea di riabilitare i tratti ferroviari dismessi presenti nel territorio, i quali renderebbero la rete dei collegamenti su ferro più capillare grazie alla realizzazione di un servizio di "metropolitane ferroviarie".

Infine, viene proposto di creare un collegamento ferroviario nella tratta Empoli-Montecatini-Pistoia.

### **Costi del trasporto ferroviario**

Durante la discussione è emerso infine il tema dell'**accessibilità economica**, dove è stata avanzata la proposta di promuovere un sistema di calcolo dei costi del trasporto ferroviario, basato sul reddito, che sia più efficace di quello attuale (ISEE). Viene inoltre proposto il trasporto gratuito delle biciclette - come avviene già in altre regioni quali Puglia, Campania, Abruzzo, Marche e Liguria -, delle persone con disabilità e dei relativi accompagnatori.

### **Mobilità ciclistica**

Nella seconda parte dell'itinerario è stato affrontato maggiormente il tema della mobilità alla **scala urbana**. Dal punto di vista della mobilità ciclistica, sono state esposte alcune criticità in merito alla **promiscuità delle piste ciclabili**, le quali generano conflitto tra utenze deboli, con particolare riguardo alle persone che presentano delle disabilità fisiche, in particolare motorie e visive. Per migliorare il sistema della mobilità ciclabile viene quindi richiesta la separazione tra i percorsi ciclabili e quelli pedonali e l'inserimento di **nuove rastrelliere** che siano anche più idonee e più sicure grazie a sistemi di attacco diretto del telaio delle biciclette. L'aumento dei punti dedicati alla **sosta delle biciclette** migliorerebbe anche la mobilità delle persone con disabilità fisiche, poiché ridurrebbe la sosta sregolata delle biciclette sui marciapiedi che attualmente si presentano come un ostacolo al passaggio dei pedoni.

### **Abbattimento delle barriere architettoniche in ambito urbano**

Il tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche è stato il focus della discussione del secondo tratto di itinerario percorso a piedi.

I marciapiedi vengono definiti stretti e sedi di numerosi ostacoli e ingombri (pali della luce e cartellonistica, biciclette, banchetti e casotti) e le superfici a terra non agevolano il passaggio a causa di radici degli alberi, tombini rialzati e dissesti dovuti alla mancata manutenzione. Per tali motivi, viene fatto notare che le persone in sedia a rotelle sono spesso costrette a muoversi nella sede stradale, interferendo col traffico veicolare e creando problemi di sicurezza. Per facilitare il movimento delle persone a mobilità ridotta, viene proposto di inserire nelle città delle **mappe su cui vengono segnalati i percorsi più agevoli** per gli spostamenti a piedi. Nel corso della discussione sono emerse anche altre necessità, soprattutto per le persone non vedenti, tra cui l'aumento del numero di **semafori sonori** e di elementi e percorsi **tattili**, soprattutto in prossimità degli attraversamenti pedonali, che possano contribuire a rendere più sicuri i movimenti in città. Viene inoltre segnalato che per i non vedenti la cartellonistica temporanea di segnalazione dei cantieri, quando posta sui marciapiedi o in

prossimità degli attraversamenti pedonali, crea un ostacolo e risulta molto pericolosa se colpita sul retro, dove non vi è una superficie liscia; viene proposto quindi di porre maggiore attenzione al posizionamento dei cartelli e che gli stessi presentino una doppia facciata liscia per garantire una maggior tutela della salute dei non vedenti e più in generale di tutti i pedoni.



### **Ulteriori interventi di miglioramento della mobilità e dell'accessibilità**

Vengono infine richiesti altri interventi di miglioramento della mobilità e dell'accessibilità elencati di seguito: predisposizione di colonnine nelle città dedicate alla **ricarica delle sedie a rotelle elettriche**; inserimento di pensiline nelle fermate della tramvia in cui non sono ancora presenti; incremento del numero di parcheggi nei centri storici; inserimento di rampe di accesso ai servizi e ai negozi dove non sono ancora presenti; aumento delle aree pedonali; introduzione di un maggior numero di bus, anche extraurbani, attrezzati per il trasporto di persone in sedia a rotelle.

Come è possibile notare anche dalla presente restituzione, in sede di discussione è emerso che spesso le esigenze e le soluzioni progettuali proposte per la mobilità di ciclisti e di persone in sedia a rotelle siano incredibilmente complementari e talvolta coincidenti.

### 3. Chianti Fiorentino

Alberto Cena

#### L'itinerario

L'itinerario in **bicicletta** si è articolato sotto forma di circuito ad anello nel territorio del **Chianti Fiorentino**, per una lunghezza complessiva di circa 30 chilometri, con partenza da Porta Romana e arrivo a Palazzo Medici Riccardi nel centro storico di Firenze. L'iniziativa ha visto la partecipazione di una ventina di ciclisti, cittadini in forma singola e associata (UISP Comitato Territoriale Firenze), che hanno potuto riflettere collettivamente sul tema della mobilità sostenibile durante una sosta intermedia lungo il tragitto presso la basilica di Santa Maria all'Impruneta. Il percorso si è svolto in un **clima positivo e collaborativo**, diversi infatti gli interventi alla discussione e le osservazioni avanzate.



#### Principali questioni emerse

##### **Livello di manutenzione delle strade**

Tra le principali osservazioni emerse dalla discussione vi è una generale soddisfazione per le condizioni delle strade percorse durante l'itinerario. Lo stato ottimale del manto di usura stradale, con la presenza di poche buche e irregolarità, garantisce infatti un **buon livello di sicurezza** per chi impegna la

viabilità e si presta in generale all'organizzazione di eventi ciclistici a scala regionale e nazionale (es. Gran fondo del Mugello e Gran fondo di Firenze).

### **Interventi di sensibilizzazione**

Un secondo aspetto esposto è stata la necessità di sensibilizzare automobilisti e motociclisti al rispetto di quanti prediligono forme di mobilità dolce e alle loro esigenze di spostamento. Gli interventi pubblici di sensibilizzazione potrebbero infatti assicurare una migliore convivenza tra i diversi utilizzatori della strada e scongiurare il prevalere di quanti utilizzano mezzi a motore, facendo in modo che “non vinca il più forte”.



### **Promiscuità ciclo-pedonale**

Tra i principali temi emersi vi è infine quello della promiscuità ciclo-pedonale. I partecipanti hanno infatti riflettuto sui percorsi ciclabili disponibili nell'area urbana di Firenze, constatando la presenza di numerosi punti di discontinuità e promiscuità ciclo-pedonale che rendono più difficoltosa la mobilità dolce in città e diminuiscono il livello generale di sicurezza dei diversi utenti della strada. A tal proposito è stata dunque avanzata la proposta di realizzare piste ciclabili dedicate non promiscue all'interno della città, ad esempio lungo il percorso ciclabile del Lungarno e comunque in tutti i punti in cui è possibile intervenire in tal senso.

#### 4. Valdarno Superiore e Valdisieve

Giulia Simeoni

##### L'itinerario

Il presente itinerario ha interessato il territorio del Valdarno Superiore e della Valdisieve con un percorso effettuato da **Figline Valdarno** a Firenze Campo di Marte in **treno**, poi proseguito **in bus urbano** fino a Piazza San Marco e concluso con un tratto a piedi fino a Palazzo Medici Riccardi. All'itinerario hanno partecipato quattro persone, le quali conducono vite diverse anche dal punto di vista degli spostamenti quotidiani: il primo partecipante, salito alla stazione di Figline, ha affermato che vive e lavora a Reggello, ma che spesso deve spostarsi in centro a Firenze, luogo raggiunto generalmente con il trasporto pubblico; la seconda, salita alla stazione di Pontassieve dove era prevista una tappa intermedia, è una pendolare abituale che lavora a Firenze e che si sposta generalmente con il mezzo privato; la terza, salita alla stazione di Sieci, è originaria del posto e non compie abitualmente spostamenti fuori dal contesto in cui vive; il quarto ed ultimo, residente nel comune di Pontassieve e pendolare abituale verso il centro di Firenze dove lavora, si è unito agli altri partecipanti quasi al termine del viaggio in treno, quando il gruppo stava per giungere a Firenze.



Nel tratto ferroviario, da Sieci a Firenze, i partecipanti si sono presentati, raccontati e confrontati sulle esperienze personali relative al tragitto verso Firenze. Arrivati a Firenze Campo di Marte è stata fatta una tappa di riflessione collettiva in un caffè e di seguito alla fermata Segni del Bus 31, per proseguire poi

il percorso fino a Piazza san Marco e infine verso Palazzo Medici Riccardi. L'impostazione del viaggio ha permesso una riflessione collettiva, ragionata e condivisa, pur nell'eterogeneità dei punti di vista. Oltre alle osservazioni relative alle esperienze personali, i partecipanti hanno cercato di portare al centro della discussione un quadro complessivo degli aspetti che riguardano tutte le tipologie di utenti che quotidianamente si relazionano al sistema della mobilità ad ampia scala e al trasporto pubblico, come per esempio, gli studenti. I partecipanti hanno inoltre dimostrato una certa consapevolezza in relazione al sistema della mobilità, dimostrando di conoscere bene sia le tratte e i mezzi di trasporto scelti per il percorso, che le eventuali alternative possibili, per esempio segnalando altre linee bus con cui sarebbe stato possibile raggiungere Palazzo Medici.

Il numero ridotto dei partecipanti ha fatto sì che si creasse un **clima amichevole, collaborativo e di fiducia**. I partecipanti si sono dimostrati aperti al dialogo e molto disponibili al confronto, senza cercare di imporre agli altri il proprio punto di vista. La partecipazione è stata inoltre molto sentita e vivace.

### Principali questioni emerse

#### **Linea ferroviaria e infrastrutture annesse**

La discussione ha riguardato principalmente la linea ferroviaria e le infrastrutture collaterali ad essa. In primo luogo, è stata sottolineata la carenza di **aree di sosta** in prossimità delle stazioni ferroviarie. Inoltre, viene fatto notare che in alcuni casi, come a Figline, i pochi parcheggi presenti sono utilizzati anche dagli utenti di altri servizi o poli attrattori presenti nelle zone adiacenti, per esempio le scuole. Questi aspetti scoraggiano l'uso del mezzo pubblico, portando i pendolari a muoversi verso Firenze direttamente con il mezzo privato. Viene poi fatto notare che potrebbero essere destinati a parcheggio spazi utili già presenti in prossimità delle stazioni. Un'altra questione emersa nel corso della discussione è la difficoltà, nelle stazioni minori, di procurarsi il **biglietto** utile al viaggio. In questi contesti, infatti, sono presenti solo biglietterie automatiche che spesso, a causa di malfunzionamenti, non permettono di acquistare il biglietto direttamente in stazione al momento della partenza e costringono le persone a procurarsi il ticket preventivamente in altri punti adibiti alla vendita (tabaccai, etc.). Inoltre, le recenti modifiche applicate ai biglietti dei treni che ne vincolano l'uso a specifici giorni e orari, ne riducono la flessibilità di utilizzo. I partecipanti hanno quindi proposto il

reinserimento dei biglietti che non riportano informazioni relative alla data e all'orario dello spostamento.

### **Interventi volti a favorire l'intermodalità**

Un'altra caratteristica che emerge maggiormente è la mancanza di **integrazione** tra i diversi mezzi di trasporto - quali per esempio i treni e gli autobus locali - e dei relativi ticket. A tal proposito, è stata avanzata la proposta di realizzare un ticket unico valido per tutti i mezzi di trasporto (su ferro, su gomma, etc.). I partecipanti hanno fatto notare inoltre che molti pendolari sono costretti ad utilizzare la macchina a causa dello scarso coordinamento tra mezzi di trasporto diversi. Le **coincidenze orarie**, per esempio, tra treni e autobus non sono compatibili, soprattutto nei casi in cui si manifestino dei ritardi. In relazione a questo, viene esposta la necessità di migliorare le **comunicazioni in tempo reale** del funzionamento del servizio, non solo per dare informazioni sulle motivazioni dei disagi e sulle tempistiche di risoluzione dei problemi sulle linee, ma anche per suggerire alternative valide al mezzo di trasporto compromesso. Dalla discussione è inoltre emerso che vi sia uno sbilanciamento nell'offerta del servizio di trasporto pubblico al mattino rispetto alle **fasce orarie** più tardive, dove i tempi di attesa tra le diverse corse sono più dilatati e alcuni utenti rischiano di non trovare alcun mezzo pubblico per raggiungere il luogo di residenza.

### **Costi del trasporto pubblico**

Un altro aspetto emerso è quello relativo ai costi dei biglietti del servizio di trasporto pubblico, ritenuti troppo onerosi a fronte del servizio offerto. In particolare, viene fatto notare che spostandosi in due o più persone, l'uso del mezzo pubblico risulta più oneroso rispetto a quello privato.

### **Accessibilità del sistema ferroviario**

Ulteriore criticità emersa è legata all'accessibilità del sistema ferroviario, infatti non tutte le stazioni dislocate sulle linee "lente" sono accessibili ai disabili o a persone con ridotte capacità motorie, sia perché non vi sono ascensori, sia a causa del dislivello presente tra le banchine e i varchi di accesso al treno.





### **Trasporto pubblico locale**

I partecipanti fanno notare che, sebbene sia riconosciuta l'importanza dei mezzi di trasporto pubblici, le criticità esposte ne scoraggiano l'utilizzo. In particolare, viene evidenziato uno sbilanciamento del servizio di trasporto pubblico tra le diverse aree geografiche che compongono l'area metropolitana, soprattutto per quanto riguarda i territori del Valdarno Superiore e della Valdisieve, dove si presentano le principali criticità di collegamento. I partecipanti hanno quindi avanzato la proposta di incrementare il servizio di trasporto pubblico, non solo in relazione alle Direttissime, ma anche per quanto riguarda quello "lento" e più capillare.



## Mobilità ciclistica

Infine, in relazione al tema della mobilità ciclistica, sebbene sia riconosciuta l'utilità del servizio di bike-sharing, viene proposta la realizzazione di **ciclo-stazioni**, i cui costi potrebbero essere integrati a quelli del biglietto del treno, in una formula economica vantaggiosa.

## 5. Area Fiorentina

Giulia Fiorentini

### L'itinerario

La passeggiata esplorativa, che ha avuto **Fiesole** come punto di partenza, si è svolta **a piedi** lungo il percorso della strada storica che collega direttamente il capoluogo fiesolano fino al centro di Firenze. Il gruppo che ha preso parte all'evento era composto da una ventina di persone, la maggior parte delle quali appartenenti all'associazione Trekking Italia, provenienti dai comuni della cintura fiorentina, e la restante parte composta da alcuni privati cittadini fiesolani e fiorentini.

L'itinerario percorso può essere interpretato come un tragitto comprensivo di due parti differenti: la parte extraurbana della pendice collinare, lungo via Vecchia Fiesolana fino a via delle Forbici, passando per la frazione di San Domenico e la parte urbana che dalle Cure ha condotto il gruppo fino a Palazzo Medici Riccardi, attraversando i Viali Volta e Don Minzoni, Piazza della Libertà e Piazza San Marco. Le tappe per la riflessione collettiva sono state effettuate di fronte all'Università Internazionale dell'Arte in via delle Forbici, in Piazza della Libertà, dove si sono aggiunte al gruppo alcune persone e infine in Piazza San Marco.

La camminata si è svolta generalmente con un ritmo molto tranquillo e sereno; per esigenze di gruppo, visto il numero consistente dei partecipanti, le soste per la discussione collettiva sono state rapide ma comunque funzionali alla buona riuscita del confronto collettivo, che si è sempre svolto in maniera positiva e costruttiva. I partecipanti erano per lo più molto consapevoli del territorio attraversato e hanno contribuito ad informarsi a vicenda su iniziative ed esperienze presenti sul territorio metropolitano in materia prevalentemente di sentieri e percorsi pedonali.

In generale il **clima** del gruppo è stato **molto disteso**, buona parte dei partecipanti ha ricercato occasioni di dialogo con gli altri interlocutori e in diversi hanno mostrato curiosità e interesse verso l'evento, apprezzandone le finalità.

## Principali questioni emerse

### Sistema dei sentieri e percorsi collinari

Le riflessioni rilevate durante la prima parte del percorso hanno riguardato soprattutto il sistema dei sentieri e dei percorsi collinari che cingono la collina fiorentina. Nello specifico è stata sottolineata la presenza di moltissimi itinerari per poter fare delle camminate rigenerative in contesti extraurbani ma comunque vicini e facilmente raggiungibili dal centro delle città.



Per quanto riguarda il territorio di Fiesole è stata segnalata da alcuni interlocutori la presenza di numerosi **sentieri fruibili**, di cui alcuni recentemente riaperti dal comune di Fiesole; un partecipante ha messo in risalto anche la positiva iniziativa delle passeggiate sul territorio fiesolano in occasione delle aperture di ville e giardini di grande interesse paesaggistico. Sempre su Fiesole, alcuni partecipanti hanno evidenziato la criticità dell'incrocio di San Domenico e il doppio senso di via Vecchia Fiesolana, che dovrebbe essere percorsa in un unico senso di marcia, vista la limitata larghezza della strada che compromette lo spazio per il pedone. La discussione collettiva sul tema della sentieristica ha fatto sì che emergessero osservazioni condivise sulla presenza di molti **itinerari pedonali** anche nel territorio della piana fiorentina, già mappati e valorizzati. Alcuni intervenuti hanno segnalato l'esistenza di un progetto a livello nazionale promosso da Trekking Italia denominato "Dal centro alle periferie", sostenendo come questo tipo di itinerari

sia molto frequentato soprattutto nelle zone di Prato, Scandicci e Signa. In riferimento a questo tipo di esperienze alcuni partecipanti hanno ritenuto utile far notare come tali iniziative debbano essere promosse dai comuni o altri enti pubblici; altre osservazioni sono state fatte per segnalare l'esperienza in corso che il comune di Firenze ha affidato a Legambiente per **mappare** nuovamente il sistema dei sentieri del così detto "Anello del Rinascimento".



Conclusa la parte collinare della passeggiata, una volta giunti in Viale Volta, i partecipanti hanno ritenuto necessario far notare come dal suddetto viale, quindi dalla viabilità urbana in generale, non sia presente la **segnaletica** che indica l'itinerario appena percorso per risalire a piedi sulla collina di Fiesole. Secondo altre persone sarebbe auspicabile che venga fatta una **maggior promozione dei sentieri**, favorendone la visibilità attraverso opportuni cartelli informativi già nel territorio urbano. Un intervenuto ha fatto riferimento all'ipotesi di riprendere l'iniziativa promossa da Ataf di alcuni anni fa, in cui alle fermate degli autobus venivano segnalati la presenza di alcuni sentieri limitrofi.

In merito al tema dei sentieri e dei percorsi pedonali sul territorio metropolitano, un partecipante ha espresso un'osservazione sulla troppa **frammentazione e indipendenza tra numerose basi informative** che non rendono facile la fruizione da parte degli utenti. Sarebbe auspicabile un efficace coordinamento, magari a scala metropolitana, che riunifici sotto un'unica ed efficiente fonte cartografica, per esempio sulla base di Open Street Map, tutto il sistema dei sentieri.

### **Attraversamenti urbani pedonali**

I luoghi attraversati durante l'itinerario hanno sollevato delle osservazioni spontanee e contingenti come ad esempio per il sottopasso delle Cure che per alcuni partecipanti è considerato un importante e funzionale sistema di attraversamento urbano. Di contro, è stato segnalato come invece i recenti lavori della tramvia in viale Belfiore non abbiano previsto un sistema di attraversamento sotterraneo analogo a quello delle Cure o a quello della Stazione di S. Maria Novella, la realizzazione avrebbe evitato l'attuale difficile attraversamento pedonale e di conseguenza avrebbe reso più agevole il flusso di traffico veicolare, visti i numerosi semafori presenti.



Sul tema degli attraversamenti il gruppo di partecipanti ha evidenziato la particolare situazione di Piazza della Libertà, che rende molto disagiata il passaggio dei pedoni, costretti ad attraversare tre lati della piazza per superare lo snodo urbano, interessato da un consistente traffico veicolare.

### **Accessibilità**

Una parte degli intervenuti ha sollecitato una riflessione sul fenomeno del progressivo invecchiamento della popolazione, proponendo nell'ottica di un prossimo futuro, interventi che agevolino l'accessibilità ad anziani e a persone con mobilità ridotta. In relazione al tema, una partecipante ha sollevato la questione di dotare i luoghi interessati da itinerari pedonali di servizi igienici pubblici in vista di un aumento dei bisogni fisiologici in età avanzata.

Per quanto riguarda l'**accessibilità della città** di Firenze, parte del gruppo ha rilevato criticità sull'attuale sistema che conduce verso il centro, problematica che si va a sommare al fenomeno progressivo di turistificazione della città, proponendo soluzioni che consentano di eliminare la presenza delle barriere architettoniche.

In merito all'accessibilità e alla **mobilità pedonale** del centro fiorentino, un interlocutore ha sollevato una riflessione sulla possibilità di dare avvio ad un ragionamento sull'apertura di alcuni passaggi interni a cortili e palazzi, in modo da consentire un'interessante alternativa al passaggio dei pedoni.

### **Mezzi di trasporto pubblico**

Altro tema che ha interessato buona parte degli interlocutori è quello dei mezzi di trasporto, in merito al quale si richiede un'implementazione del servizio di trasporto pubblico locale (TPL). Una partecipante ha fatto presente che attualmente non c'è un'offerta fluida e trasversale dei mezzi di trasporto, motivo per cui buona parte dei cittadini, soprattutto giovani, non ha alternative all'uso del ciclomotore, il cui frequente utilizzo contribuisce indubbiamente all'inquinamento. La problematica della limitata **permeabilità del TPL** si riversa anche sui tempi, favorendo in alcuni casi l'uso del mezzo privato anche per tratte di breve percorrenza.

Per quanto riguarda il **trasporto su ferro** sono state fatte osservazioni che mirano ad incentivare l'integrazione con la bicicletta e a potenziare le linee ferroviarie esistenti, in modo da garantire un servizio di metropolitana in superficie, fondamentale al collegamento tra il capoluogo e gli altri comuni metropolitani, come ad esempio il tratto Firenze - Pontassieve, ritenuto da molti di rilevante importanza.

### **Ciclabilità del territorio**

Nella discussione è emerso inoltre il tema della ciclabilità del territorio; secondo gli intervenuti, per ottenere un buon livello di sostenibilità sarebbe auspicabile la progettazione di una **rete di piste ciclabili sicure e ben collegate**; inoltre l'uso della bicicletta è necessariamente da potenziare consentendo l'integrazione autobus-bici, al momento non prevista, in modo da poter utilizzare il mezzo a due



ruote per risalire verso le località di collina, e per garantirne l'uso anche in stagioni più fredde.

### **Assetto stradale**

Alcuni partecipanti hanno rilevato come criticità presente su larga parte del territorio metropolitano, il cattivo stato del fondo stradale, sottolineando la consistente presenza di buche e dissesti in numerosi tratti, soprattutto nel centro di Firenze. Durante l'itinerario una partecipante ha invece rilevato il buono stato delle antiche pietre presenti nel tratto stradale che da Fiesole conduce verso il basso.



## 6. In bici a Firenze

Alfonso Luca Infante

### L'itinerario

Il presente itinerario, inizialmente non previsto nella programmazione originaria dell'evento, è frutto di una collaborazione con la FIAB di Firenze che si è dimostrata interessata all'evento proponendo un ulteriore percorso in **bicicletta** che, a differenza di quello svolto nel territorio del Chianti, ha riguardato il **contesto urbano di Firenze**.

Il gruppo dei partecipanti, costituito da circa quindici persone, era composto da individui tutti facenti parte della FIAB: si trattava dunque di un gruppo di persone già unito e che attraverso l'associazione si confrontano quotidianamente sul tema della mobilità ciclistica in termini di problematiche e soluzioni, impegnandosi costantemente a rendere la città più accessibile per i ciclisti urbani. La pedalata e la discussione si sono svolte in un **clima piacevole** e non ci sono stati momenti di conflitto tra i partecipanti, anzi, la voce di uno era sempre supportata dai commenti degli altri; infine i toni nei confronti dei vari livelli di amministrazione erano critici, ma senza manifestare eccessiva ostilità.



L'itinerario ha avuto inizio dalla Fortezza di piazza Fallaci per poi dirigersi verso la stazione di Santa Maria Novella, dove è stata riscontrata una situazione di disagio dovuta al traffico veicolare e all'assenza di un percorso preferenziale per le bici; in tale circostanza è stato avviato un breve momento di riflessione individuale. Il

percorso ha poi proseguito passando per piazza Duomo e successivamente lungo il Lungarno delle Grazie, per poi giungere all'ospedale psichiatrico di San Salvi. In questa sede è avvenuto un momento di riflessione collettiva in cui i partecipanti hanno espresso le loro osservazioni in merito al tema della mobilità ciclabile urbana. L'attività utile ai fini dell'evento è stata poi integrata con una visita guidata da parte dei partecipanti delle ex strutture ospedaliere, attività prevista nell'ambito delle giornate del FAI. I facilitatori e il presidente della FIAB si sono invece diretti verso Palazzo Medici Riccardi per poter giungere in orario all'assemblea plenaria, raggiunti successivamente dal resto del gruppo una volta terminata la visita al complesso di San Salvi.

### Principali questioni emerse

#### **Miglioramento della segnaletica stradale**

Tra i principali aspetti emersi nel corso dell'itinerario, uno dei temi più ricorrenti è stato quello relativo alla segnaletica: in particolare ne è stato richiesto il rafforzamento ad ogni attraversamento stradale, sia per rendere il ciclista più sicuro nei confronti del traffico veicolare che per consigliare il percorso migliore; è stato infine fatto notare che il progetto interno FIAB della Bicipolitana prevede proprio uno sviluppo in tal senso. Un'altra proposta è stata quella di realizzare una app che possa offrire **mappe sempre aggiornate delle piste ciclabili** e in cui siano indicati le caratteristiche specifiche di ogni tratto, come per esempio il senso di percorrenza o la natura della pista, se interamente ciclabile o promiscua. A tal proposito è stata marcata l'importanza di tali proposte non solo per i cittadini e i fruitori quotidiani, ma anche per i turisti che, utilizzando il servizio di bike sharing, diventano potenzialmente pericolosi.

#### **Biciclette: intermodalità e sistema della sosta**

Altro tema fondamentale è quello che riguarda il **parcheggio delle biciclette**. Durante la discussione è stata avanzata la richiesta di realizzare un parcheggio con una capienza di almeno 20 posti, preferibilmente coperto, in ogni stazione ferroviaria o degli autobus della Città Metropolitana. In merito alle **stazioni ferroviarie**, è stata segnalata la difficoltà di attraversamento dei binari dove non

sono presenti rampe: gli ascensori spesso non sono funzionanti o addirittura abbastanza capienti per trasportare la bicicletta, costituiscono un problema fondamentale soprattutto per i cicloturisti che viaggiano con biciclette cariche.

Altra problematica di natura pratica è quella relativa alla forma stessa delle **rastrelliere**, secondo i partecipanti non adatta allo scopo. Una criticità emersa più volte nell'arco della giornata è il fatto che spesso le rastrelliere sono punti di accumulo di rottami che vengono abbandonati al loro destino, rendendo difficile trovare lo spazio per un effettivo utilizzatore; è stata dunque avanzata la proposta di una pulizia annuale dei parcheggi di biciclette. Sono state poi avanzate osservazioni in merito all'assenza di una rastrelliera lungo l'accesso all'ospedale di Careggi e alla discontinuità della pista ciclabile presente, che termina improvvisamente in via Morgagni senza arrivare fino all'ospedale.



### **Progettazione carente dei percorsi**

La continuità dei percorsi ciclabili, altro tema principale di discussione, è ritenuta essenziale dai partecipanti, che fanno invece notare che i progetti realizzati vanno verso una frammentazione che porta il ciclista ad immettersi nel traffico veicolare. Lungo l'itinerario è emerso come l'accesso alla stazione di Santa Maria Novella, provenendo dalla Fortezza, crea un forte disagio al ciclista e lo costringe a compiere un giro molto lungo. Sul Lungarno, all'altezza di Ponte Vecchio, la

ciclabile si interrompe; anche nei pressi delle Cascine ci sono tratti ciclabili non connessi tra loro. Inoltre, il gruppo ha evidenziato che le piste ciclabili di lunga percorrenza potrebbero essere un volano per trasferire un maggior numero di persone dall'auto alla bicicletta, ottenendo riflessioni positive anche in altri ambiti, poiché attrarrebbero un tipo di turismo più consapevole e qualificato. Il gruppo è apparso inoltre molto amareggiato per l'assenza di una pista ciclabile parallela alla tramvia che porta fino a Scandicci, elemento che era presente nel progetto preliminare ma che poi è stato escluso.

### **Percorsi promiscui**

Successivamente la discussione si è focalizzata sul tema del **conflitto (o cooperazione) tra ciclisti e pedoni** con particolare riguardo al centro di Firenze. Partendo dal presupposto che un ciclista è come un pedone, ovvero cercherà sempre la strada più breve per andare da un punto a un altro, i partecipanti hanno fatto notare che pochissimi utenti utilizzerebbero le piste ciclabili presenti sui viali per spostarsi all'interno del centro, e che le bici dovrebbero quindi poter passare nelle vie della città storica; tuttavia, viene sottolineato che l'affollamento di queste aree rende lento, difficile e pericoloso il percorso, spingendo i ciclisti a percorrere le strade carrabili. Viene inoltre aggiunto che se venisse realizzata una pista ciclabile nel centro, il traffico pedonale e quello ciclabile dovrebbero essere nettamente separati. Alcuni partecipanti sostenevano che una separazione più netta tra questi due ambiti dovrebbe essere attuata più in generale nelle piste ciclo-pedonali miste, attraverso l'introduzione di un cordolo o delle leggere differenze di quota; altri erano invece contrari, ritenendo pericolosi questi elementi.



### **Sensibilizzazione e corretta informazione**

Successivamente, sono state espresse delle riflessioni in merito al fatto che la mobilità ciclistica attualmente non costituisce ancora un interesse comune. È quindi emersa la necessità di una campagna di **sensibilizzazione e di incentivazione all'uso della bicicletta**, ma anche una campagna informativa che chiarisca i diritti e i doveri dei ciclisti e degli automobilisti; i partecipanti hanno infatti rilevato una certa ignoranza generalizzata riguardo il codice della strada. Inoltre, sono state richieste pene più severe per gli automobilisti che utilizzano il cellulare al volante e per gli eccessi di velocità che rendono pericoloso il movimento dei ciclisti, ad esempio sul ponte dell'Indiano, dove il limite di 60 km/h viene ignorato.

Per concludere, è stato fatto notare che le esigenze dei ciclisti e di altri utilizzatori della città, come i diversamente abili o gli stessi pedoni, collimano sotto tanti punti di vista e che sarebbe quindi necessario che vi fosse maggior confronto tra le varie categorie per studiare insieme una città che sia sempre più alla portata di tutti.

## Osservazioni conclusive

Dalla lettura dei contenuti esposti e sintetizzati nel presente report è possibile trarre alcune osservazioni conclusive. In linea generale si può evincere che la cittadinanza della Città Metropolitana sia desiderosa di avere un sistema di mobilità sempre più improntato alla **sostenibilità**. I suggerimenti raccolti, in termini di interventi e possibili azioni, toccano gran parte degli ambiti di interesse del PUMS, quali il trasporto pubblico locale, la ciclabilità e la pedonalità del territorio, l'accessibilità, la sicurezza e l'intermodalità. Trasversalmente ad essi, emerge una generale necessità di rendere il sistema della mobilità più **smart**, nonché capace di comunicare tempestivamente informazioni continuamente aggiornate, di indirizzare gli spostamenti degli utenti lungo tratte e percorsi più agevoli, riducendo i tempi di percorrenza e i disagi in cui è possibile imbattersi quotidianamente. Altro aspetto che emerge in maniera diffusa è l'importanza di attuare interventi volti alla **capillarità** del sistema della mobilità, che sia in riferimento al trasporto pubblico, o ai percorsi ciclabili e pedonali, a fronte di un territorio costituito da tanti piccoli centri diffusi nel territorio e che talvolta subiscono le conseguenze di un assetto della mobilità che ancora fatica a mettere a sistema le zone centrali con quelle più periferiche. Si evince inoltre una grande attenzione al tema dell'**intermodalità** e alla volontà di puntare ad un sistema di mobilità sempre più integrato, con interventi che facilitino gli spostamenti di cittadini e turisti all'interno del territorio metropolitano e con particolare riferimento alla possibilità di trasportare le biciclette sui mezzi pubblici. Emerge inoltre, una grande volontà di **abbattere le barriere architettoniche**, criticità considerata già nota e ancora troppo presente anche nei percorsi più brevi e con cui molte persone devono confrontarsi negli spostamenti più quotidiani. Diverse osservazioni hanno riguardato anche il tema della **sicurezza** del sistema della mobilità, con particolare attenzione a quella degli utenti deboli (ciclisti, pedoni, persone con disabilità motorie e visive, etc.) e per cui sono stati proposti diversi interventi che potrebbero migliorare la situazione attuale. È possibile notare, infine, la volontà di promuovere un sistema di mobilità sostenibile anche grazie a interventi e azioni volti alla **sensibilizzazione** e all'educazione della cittadinanza sul tema. I partecipanti si sono dimostrati complessivamente soddisfatti dell'esperienza vissuta e confidano nel fatto che le proposte e i suggerimenti dati nel corso dell'evento - riportati in sintesi nel presente report - possano realmente costituire degli spunti utili alla redazione delle strategie del PUMS.

## Staff

### Città Metropolitana di Firenze

**Avventura Urbana:** Maddalena Rossi, Andrea Pillon, Alberto Cena, Marina Visciano, Antonella Granatiero, Marcello Curci, Margherita Ricci, Chiara Chiari, Giulia Simeoni, Giovanna Montoro, Eni Nurihana, Giulia Fiorentini, Veronica Fontanini, Alfonso Luca Infante, Sarah Melchiorre, Vasiliki Fragkaki, Alessandro Talarico.



## Appendice: programma seguito nell'evento di sabato 23 Marzo 2019

### Scaletta dell'evento

ore 8.30-9.00: Partenza degli itinerari

ore 11.15-11.30: Arrivo degli itinerari a Palazzo Medici Riccardi

ore 11.30-11.45: Accoglienza dei partecipanti

ore 11.45-12.30: Restituzione in plenaria di ogni itinerario

ore 12.30-12.40: Saluti finali

### Scaletta dei singoli itinerari

#### **Itinerario 1**

ore 9.10: Ritrovo a Barberino di Mugello

ore 9.30: Partenza in bus

ore 10.00: Ritrovo con i partecipanti di Calenzano (I Tappa)

ore 10.15: Partenza in bus

ore 10.30: Arrivo in Piazza Dalmazia

ore 10.40: Partenza in tramvia

ore 11.00: Arrivo alla Stazione Firenze SMN

ore 11.20: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.30: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi



### **Itinerario 2**

ore 9.00: Ritrovo a Empoli

ore 9.10: Ritrovo con gli operatori del servizio di assistenza ai disabili (Sala BLU)

ore 9.37: Partenza in treno

ore 10.00: Arrivo a Firenze SMN e ritrovo con i partecipanti di Firenze

ore 10.45: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

### **Itinerario 3**

ore 8.30: Ritrovo a Porta Romana

ore 10.30: Arrivo a Impruneta (I Tappa)

ore 11.40: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

### **Itinerario 4**

ore 8.30: Ritrovo a Figline

ore 8.49: Partenza in treno

ore 9.11: Ritrovo con i partecipanti di Pontassieve

ore 9.15: Ritrovo con i partecipanti di Sieci

ore 9.32: Arrivo a Firenze Campo di Marte

ore 10.30: Partenza in bus verso Piazza San Marco

ore 11.00: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi



### **Itinerario 5**

ore 8.45: Partenza da Fiesole (discussione a metà del tragitto Fiesole-Firenze)

ore 10.30: Ritrovo con il gruppo di Firenze in Piazza della Libertà (I Tappa)

ore 10.40: Partenza a piedi

ore 10.45: Sosta a Piazza San Marco

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

### **Itinerario 6**

ore 8.45: Ritrovo alla Fortezza, Firenze

ore 9.15: Partenza in bici

ore 10.00: Arrivo a San Salvi

ore 10.30: Visita guidata dell'area di San Salvi

ore 11.30: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi