

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

# Verso il PUMS

## Tavoli collaborativi per le strategie di Piano

Venerdì 29 Marzo 2019

Report conclusivo dell'evento  
a cura di Aventura Urbana





## Verso il PUMS. Tavoli collaborativi per le Strategie di Piano

Venerdì 29 Marzo 2019 - Report conclusivo a cura di Avventura Urbana

### Indice

Premessa.....	2
L'evento .....	2
Obiettivo.....	2
Svolgimento .....	2
Metodologia.....	3
Restituzione dei tavoli .....	4
1. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità .....	4
2. Sostenibilità ambientale ed energetica .....	12
3. Sicurezza della mobilità stradale, accessibilità e sostenibilità socio-economica ...	16
Osservazioni conclusive .....	20
Appendice: documentazione integrativa alla restituzione del Tavolo 1 .....	21

### Staff

#### **Città Metropolitana di Firenze**

**Avventura Urbana:** Maddalena Rossi, Antonella Granatiero, Marina Visciano, Chiara Chiari, Giovanna Montoro, Vasiliki Fragkaki.



## Premessa

L'evento "Tavoli collaborativi per le strategie di Piano" 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 l'iniziativa: 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 tavolo riportati senza dirette attribuzioni e accorpati per temi prevalenti. Infine, al presente report sono state allegate delle integrazioni fornite da alcuni degli stakeholder presenti.

## L'evento

### Obiettivo

L'evento è stato concepito come un'occasione di coinvolgimento dei principali **portatori d'interesse** che gravitano nel territorio metropolitano con l'obiettivo di recepire spunti e suggerimenti 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 degli stakeholder stessi.

### Svolgimento

I tavoli collaborativi si sono tenuti venerdì **29 Marzo 2019** dalle ore 9.00 alle ore 12.00. All'iniziativa hanno partecipato circa 30 testimoni privilegiati (attori culturali, rappresentanti di categoria, membri di associazioni) le cui attività e i cui interessi insistono direttamente sull'area metropolitana.

L'evento si è aperto con una fase introduttiva svolta in sede plenaria a cui ha seguito una fase in cui i partecipanti, divisi in tre tavoli di lavoro e guidati da facilitatori, hanno discusso per circa un'ora sul tema specifico associato ad ogni tavolo. Nell'ultima mezzora, i facilitatori hanno restituito in sede plenaria una sintesi delle riflessioni emerse da ciascun tavolo.

## Metodologia

La suddivisione dei tavoli di lavoro era stata pensata inizialmente sui quattro temi delle aree di interesse del PUMS:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;
- B. Sostenibilità energetica ed ambientale;
- C. Sicurezza della mobilità stradale;
- D. Sostenibilità socio-economica.

Ai primi due temi sono stati dedicati due tavoli specifici, mentre per i temi relativi alle aree C e D è stato ritenuto opportuno costituire un tavolo unico, sia per il numero ridotto di partecipanti del tavolo dedicato all'area C, che per l'affinità dei temi. L'area riguardante la sostenibilità socio-economica comprende infatti al suo interno i temi legati al miglioramento dell'inclusione sociale e all'accessibilità, quest'ultimo fortemente interrelato al tema della sicurezza della mobilità stradale.

Affinché la discussione potesse svolgersi su una base comune, ad ognuno dei partecipanti è stata consegnata una guida alla discussione in cui sono state presentate delle domande-chiave utili ad indirizzare il dibattito sul tema specifico di ogni tavolo.

## Restituzione dei tavoli

### 1. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

Facilitatrice: Antonella Granatiero

Partecipanti al tavolo: 16

Alberti Francesco (Università degli studi di Firenze), Andreuccetti Daniele (CNR), Cardosi Tiziano (NO-TAV Firenze), Chiarini Alessandro (Mobility IKEA), Ferrari Andrea (ATAF), Frullani Corrado (UNISIN Regione Toscana), Giusti Stefano (FAI Trasporto Persone), La Porta Giovanni (FAI Trasporto Persone), Lazzari Davide (Mobike), Licchelli Luigi (Car2go), Mirannalti Mariano (Regione Toscana), Romussi Fernando (Associazione Valdisieve, Associazione Vivere in Valdisieve), Vegni Simone (ATAF), Zanasi Edoardo (Parlamento regionale studenti Toscana), referente CNA Fita Trasporti, referente NCC (Noleggio con Conducente).



#### Clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima vivace che ha visto diversi partecipanti confrontarsi in modo acceso soprattutto sul tema del trasporto pubblico su gomma. In particolare si sono delineate due posizioni opposte sulla funzionalità e sull'efficacia attuale del sistema di trasporto che ha visto da un lato i

rappresentanti di alcune aziende di trasporto pubblico e dall'altro la gran parte dei portatori di interesse.

A questo proposito è importante sottolineare che tra le aziende dei trasporti invitate al Tavolo, l'Ataf è stata l'unica società ad accogliere positivamente all'invito prendendo parte attivamente alla fase collaborativa.

Sebbene la maggior parte dei partecipanti abbia sottolineato e si sia concentrata in più di un'occasione sugli aspetti critici dell'attuale sistema della mobilità del territorio metropolitano, sono emersi numerosi suggerimenti progettuali da mettere in campo per una mobilità più sostenibile.

### Principali questioni emerse

Sebbene i suggerimenti proposti dai diversi partecipanti abbiano toccato diversi aspetti (molto eterogenei tra loro) del sistema della mobilità, l'attenzione complessiva si è concentrata maggiormente sul sistema di trasporto pubblico su gomma.

## **Migliorare il Trasporto Pubblico Locale**

### ***Intermodalità più efficace ed efficiente***

Un primo aspetto emerso e che ha trovato concordi diversi partecipanti ha riguardato il miglioramento dell'intermodalità del sistema di trasporto pubblico attuale, in particolare è emersa la necessità di interventi e azioni volte ad agevolare l'utilizzo combinato di diversi mezzi di trasporto e a migliorarne l'accessibilità intervenendo sulla puntualità - spesso poco rispettata - dei mezzi e sull'aumento della frequenza del servizio. Puntualità e frequenza sono stati dunque considerati due aspetti fondamentali non solo per garantire una buona efficacia ed efficienza del sistema di trasporto pubblico ma anche per invogliare gli utenti ad utilizzare in modo più frequente il trasporto pubblico rispetto all'utilizzo dell'auto privata.

Sempre riguardo al miglioramento dell'intermodalità è stata suggerita la possibilità per gli utenti che utilizzano il trasporto pubblico locale extra-urbano di poter accedere al sistema tranviario attraverso l'utilizzo dello stesso biglietto di

viaggio, riducendo così i costi a carico degli utenti. Si tratta di un intervento attualmente reso possibile solo per gli autobus urbani e che andrebbe dunque esteso anche ai mezzi che percorrono itinerari extra-urbani.

È stato in generale suggerito a questo proposito la riduzione diffusa dei costi sostenuti dagli utenti per il trasporto intermodale.

### ***Introduzione di abbonamenti digitali***

Un secondo aspetto emerso ha riguardato invece il sistema di vendita attuale degli abbonamenti, considerato poco agevole soprattutto per le aziende che vorrebbero incentivare per i propri dipendenti l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito del mezzo privato. Sebbene infatti le aziende di trasporto pubblico abbiano reso possibile l'acquisto on-line degli abbonamenti, il loro ritiro avviene ancora in formato cartaceo, rendendo poco agevole per le aziende la distribuzione degli abbonamenti ai propri dipendenti. Se infatti per il singolo utente il ritiro in formato cartaceo può risultare un'operazione accettabile, lo è meno se gli abbonamenti sono in numero consistente, come si verifica per le grandi aziende che sono costrette ad impegnare tempo e risorse per la loro distribuzione. Per facilitare le operazioni è stata suggerita la possibilità di realizzare degli abbonamenti digitali o in alternativa la possibilità di ritirare l'abbonamento attraverso un semplice tagliando cartaceo che potrebbe rappresentare un soluzione sicuramente più agevole.

### ***Ascolto più attento delle segnalazioni e coordinamento tra amministrazione e aziende***

Dalla discussione è emersa la richiesta di una maggiore attenzione da parte delle aziende del trasporto pubblico alle segnalazioni, alle richieste e alle comunicazioni evidenziate dagli utenti durante l'utilizzo dei mezzi e una risoluzione più tempestiva dei disagi e delle problematiche segnalate.

In particolare, nei casi di rallentamenti sulle linee è stata suggerita la necessità di offrire soluzioni di viaggio alternative facilitando il movimento dei passeggeri da un mezzo di trasporto all'altro.

In questo senso è stato richiesto anche un maggiore coordinamento delle informazioni e delle comunicazioni tra le amministrazioni e le aziende.

### ***Riduzione costi e tempi di percorrenza***

Per rendere più conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico rispetto a quello del mezzo privato l'intervento considerato più importante riguarda la riduzione dei costi del trasporto pubblico e dei tempi di percorrenza. In merito al primo aspetto, sebbene la maggior parte dei partecipanti si trovi concorde sulla possibilità di rendere il servizio pubblico più accessibile economicamente, sono state riscontrate due posizioni differenti sugli interventi da mettere in campo a tale scopo. Da un lato c'è chi considera necessario l'aumento dei costi relativi all'utilizzo del mezzo privato, in particolare intervenendo sull'aumento delle tariffe per le aree di sosta che presentano attualmente prezzi troppo accessibili rispetto a quelli di altre città italiane; dall'altro c'è chi considera necessario intervenire solo ed esclusivamente sull'abbattimento dei costi del servizio di trasporto pubblico.

### ***TPL più diffuso, puntuale, frequente e orientato alla domanda***

Secondo quanto esposto da alcuni partecipanti, il miglioramento del sistema di TPL attuale dovrebbe passare anche da una maggiore diffusione e capillarità degli itinerari percorsi dai mezzi di trasporto pubblico, avvicinando in tal modo le fermate del trasporto pubblico alle origini e destinazioni degli spostamenti degli utenti.

Per garantire invece una maggiore puntualità dei bus di linea è stata suggerita la possibilità di aumentare il numero di corridoi di mobilità dedicati al TPL nelle aree urbane, ovvero la realizzazione di corsie riservate volte a migliorare le prestazioni del servizio pubblico in termini di puntualità, velocità, frequenza e comfort di viaggio.

A questo si aggiunge: la richiesta di un trasporto pubblico più frequente nelle ore notturne e nei giorni festivi, attualmente coperti da un numero di corse troppo limitato rispetto alle esigenze degli utenti; l'invito ad una pianificazione più attenta del TPL a servizio delle scuole, garantito attualmente da un numero di corse inferiore alla domanda degli utenti.

Infine, per rendere il sistema della mobilità attuale più efficace ed efficiente si ritiene che sarebbe necessario concentrare e favorire le residenze nei centri urbani, invertendo l'attuale tendenza - registrata soprattutto per l'area fiorentina - di concentrare nelle aree centrali le funzioni commerciali, turistiche e ricettive a scapito di quelle residenziali che trovano posto nelle aree più periferiche.

### ***Il sistema ferroviario: maggiore frequenza e nuovi interventi***

Per quanto riguarda il sistema ferroviario sono tre i principali interventi proposti per migliorare la situazione attuale.

Il primo intervento richiesto riguarda un generale potenziamento del sistema ferroviario attuale, soprattutto a servizio delle aree periferiche della città metropolitana di Firenze. Secondo un partecipante infatti, la tramvia dovrebbe essere utilizzata per servire il sistema urbano fiorentino, mentre per servire il resto del territorio metropolitano occorrerebbe una pianificazione più attenta e un potenziamento delle linee ferroviarie intervenendo in particolare sulla frequenza e sull'introduzione di nuove direttrici di viaggio.

Il secondo intervento proposto riguarda la richiesta di un aumento delle corse per la fermata di Firenze Castello (situata all'estrema periferia nord-ovest della città di Firenze) ad oggi servita da poche linee ferroviarie e la realizzazione di interventi volti a migliorarne l'accessibilità.

Infine il terzo intervento richiesto riguarda la realizzazione di un metro-treno (metropolitana di superficie) a servizio del Mugello e della Valdisevie, zone caratterizzate oggi da un sistema ferroviario poco efficiente e mal servito.



### ***Un sistema TPL più smart***

Sono stati infine richiesti interventi volti a rendere il sistema di trasporto pubblico più smart attraverso il miglioramento del sistema dell'info-mobilità e utilizzando

in modo più efficace gli open-data, che rappresentano, se opportunamente gestiti, un importante patrimonio per migliorare il sistema della mobilità attuale.

In particolare, relativamente al sistema del TPL su gomma è stata suggerito di introdurre a bordo di tutti gli autobus di linea la comunicazione del tempo reale di percorrenza, come avviene attualmente per il sistema ferroviario.

## **Ridurre l'uso dell'auto privata rendendo il traffico più scorrevole**

### ***Introduzione di aree a traffico limitato: Ztl e Congestion Charge***

Tra le proposte volte a scoraggiare l'utilizzo dei mezzi privati e ridurre il traffico automobilistico sono stati segnalati: l'introduzione di aree di Congestion Charge, ovvero aree della città a traffico limitato dove gli automobilisti per accedervi devono pagare un pedaggio; l'allargamento della Ztl per la città di Firenze e un maggiore controllo da parte delle forze dell'ordine del rispetto delle limitazioni.

### ***Favorire la mobilità ciclistica***

Tra le proposte per ridurre l'utilizzo dell'auto privata i principali suggerimenti si sono concentrati secondariamente su interventi volti a migliorare e rendere più conveniente l'utilizzo della mobilità ciclistica. In particolare è stato richiesto un miglioramento della sicurezza stradale volta a garantire un uso misto e integrato auto-bici sulla sede stradale. Secondo alcuni partecipanti, infatti, la realizzazione di corsie dedicate esclusivamente alla mobilità ciclistica non può garantire a chi utilizza la bici in alternativa all'auto per gli spostamenti veloci e quotidiani una mobilità efficiente volta a coprire l'intero itinerario di viaggio.

### ***Incentivi alle imprese***

Un ulteriore suggerimento volto a ridurre l'utilizzo dell'auto privata riguarda la possibilità di destinare incentivi a favore delle imprese che decidono di investire sull'utilizzo di mezzi più sostenibili rispetto al movimento autonomo.

### ***Più ferrovie e meno auto***

Altra richiesta avanzata è stata la maggior concentrazione degli investimenti futuri della Città Metropolitana sul sistema ferroviario a scapito di quello stradale.

### ***Diffusione maggiore del Car sharing e del Car pooling***

Infine, per ridurre l'uso del mezzo privato è stato proposto di incentivare e diffondere maggiormente il car sharing e il car pooling. Per quanto riguarda il car pooling è stata avanzata la richiesta di una pianificazione e gestione più attenta del sistema attuale tenendo conto delle matrici O/D (origine/destinazione) degli utenti che utilizzano il servizio. Per il sistema del Car sharing viene invece richiesta l'introduzione e la costituzione di hub intermodali che favoriscano l'utilizzo del servizio e un controllo maggiore da parte delle forze dell'ordine sul rispetto degli stalli dedicati al car sharing, spesso occupati impropriamente da mezzi privati.

### **Facilitare lo spostamento di persone e merci, migliorando l'accessibilità a luoghi, funzioni e servizi**

#### ***Trasporto merci più sostenibile ed efficiente***

Per facilitare lo spostamento e il trasporto delle merci viene richiesta in generale una pianificazione dei trasporti più attenta, tradotta in:

- interventi volti a regolamentare e controllare in modo più efficace le uscite e le entrate dei camion adibiti al trasporto merci;
- interventi volti a migliorare la regolamentazione attuale dei camion adibiti a trasporto merci seguendo la regola del "più inquinati, più paghi e meno entri in città";
- interventi volti ad un efficientamento maggiore della logistica;
- interventi volti ad una pianificazione e gestione più attenta della mobilità generata dall'e-commerce.

#### ***Un sistema tramviario a servizio delle aree produttive***

Per migliorare lo spostamento di persone nel territorio metropolitano è stata proposta la possibilità di realizzare una linea tranviaria a servizio delle principali aree produttive della città. In particolare viene fatto esplicito riferimento alle zone industriali di Sesto Fiorentino (soprattutto l'area dell'Osmannoro) e Scandicci, attraversate ogni giorno da un consistente flusso di merci e persone che se intercettato attraverso un sistema di mobilità più sostenibile come quello tranviario ridurrebbe in modo consistente il traffico automobilistico attuale.



## **Migliorare la qualità fisica dello spazio pubblico rendendolo più fruibile e sicuro per i pedoni**

Per migliorare la qualità fisica dello spazio pubblico legato al sistema della mobilità il principale suggerimento progettuale emerso è rappresentato dall'invito ad una pianificazione degli interventi legati alla mobilità del territorio maggiormente integrata alla pianificazione del resto della città. Solo attraverso una pianificazione integrata, e non settoriale è possibile infatti garantire ai pedoni uno spazio pubblico più fruibile e sicuro.

In Appendice si riportano alcune integrazioni inviate da alcuni dei partecipanti al Tavolo.

## 2. Sostenibilità ambientale ed energetica

Facilitatrice: Giovanna Montoro

Partecipanti al tavolo: 8

Cappellini Andrea (Ataf, Busitalia), Marianelli Claudia (ALIA ambiente spa), Mazzon Enrico (Eco Green Tours), Ocello Roberto (Ataf, Busitalia), Palmigiani Francesco (Studio legale), Billocci Gloria (Studio legale Palmigiani Francesco), Vallario Claudio (Silfi spa), Mannucci Gianluca (Sindacato FIT-CISL).



### Clima del tavolo

Al tavolo hanno partecipato portatori di interessi provenienti da molteplici aziende, professionisti tecnici ed operatori economici. Nonostante l'eterogeneità dei partecipanti, sono emersi pareri ed opinioni simili, non creando dunque attriti o conflitti durante la conversazione. Il clima è risultato infatti piuttosto disteso e professionale.

### Principali questioni emerse

Nonostante il tavolo presentasse un tema specifico, la varietà degli attori presenti e delle relative competenze ha fatto sì che la conversazione non si incentrasse solo sugli aspetti ambientali ed energetici, ma che ampliasse le osservazioni e i suggerimenti al tema più generale del sistema della mobilità fiorentina e dell'impatto turistico. Come è possibile evincere dagli aspetti di seguito riportati, i

partecipanti si sono dimostrati molto consapevoli nei confronti del tema analizzato, infatti, alle criticità evidenziate sono state associate molte proposte di interventi per far fronte alle problematiche esistenti. Inoltre, dalla discussione è emerso che il tema della sostenibilità energetica e ambientale sia di grande importanza poiché coinvolge, anche indirettamente, tutte le categorie di persone che gravitano nel territorio metropolitano fiorentino, che siano abitanti, pendolari o turisti.

### **Qualità dell'aria come esito di un processo a lungo termine**

Il primo aspetto emerso in maniera condivisa dal dibattito è stata l'importanza di puntare a un generale miglioramento della qualità dell'aria, sottolineando la valenza che questa ha per la salute dell'intera popolazione. A tal riguardo, è stato fatto notare da alcuni partecipanti che tale processo necessiterebbe di uno sviluppo lento e graduale, così da permettere ad ogni step di essere effettivamente rispettato per giungere ad un avanzamento qualitativo dal un punto di vista ecologico. Questa osservazione che vede qualità dell'aria come esito di un processo a lungo termine è stata poi condivisa da tutti i partecipanti al tavolo.

### **Elettrificazione del trasporto pubblico e privato**

Il secondo aspetto emerso, fortemente interrelato al primo, riguarda la proposta di elettrificare interamente il servizio di trasporto pubblico. Oltre ad avere effetti positivi sull'ambiente, i partecipanti ritengono che tale azione costituirebbe una buona pratica che potrebbe incoraggiare tutti quei cittadini che per varie ragioni sono costretti ad utilizzare il mezzo privato, a dotarsi di mezzi elettrici.

### **Corsie preferenziali per il trasporto pubblico su gomma**

Tra le principali proposte avanzate nel corso della discussione, vi è il suggerimento di introdurre corsie preferenziali anche per il trasporto pubblico su gomma, come avviene già per la linea tramviaria. Dal punto di vista dei partecipanti, infatti, dedicare la maggior parte della sede stradale al trasporto pubblico potrebbe contribuire a disincentivare l'uso del mezzo privato, avendo effetti positivi in

termini di riduzione della congestione del traffico veicolare e dell'inquinamento ambientale.



### **Campagna eco-sostenibile**

La discussione è poi proseguita con la proposta, avanzata da uno degli stakeholder e poi condivisa da tutti i partecipanti, di rendere il dibattito sui temi ambientali, della salvaguardia e della sostenibilità energetica e ambientale un'argomentazione quotidiana che coinvolga tutta la popolazione.

Questa tematica è stata a lungo discussa dal gruppo fino ad arrivare alla proposta di creare una vera e propria "campagna eco-sostenibile", nonché la costituzione di un movimento dove si potesse introdurre e poi approfondire il concetto di salvaguardia ambientale e di diritto alla salute di ogni abitante. A tal riguardo è sono state suggerite azioni volte alla sensibilizzazione di bambini e ragazzi attraverso progetti da svolgere all'interno delle scuole, rendendo così le nuove generazioni l'innescò di un processo di sensibilizzazione ambientale da propagare alle generazioni adulte. Si ritiene inoltre importante che tale processo di diffusione raggiunga e coinvolga direttamente anche le pubbliche amministrazioni. Solo così, dicono i partecipanti, rendendo tutta la popolazione coscia di quello che accade nelle nostre città e attuando certi tipi di comportamento, sarà possibile puntare ad un sistema sempre più sostenibile dal punto di vista ambientale.



### **Riutilizzo delle infrastrutture esistenti**

Successivamente è stato fatto notare da alcuni partecipanti che a Firenze sono già presenti molteplici infrastrutture che possono costituire un punto di partenza per favorire lo sviluppo del trasporto pubblico, senza dover necessariamente costruire nuove infrastrutture.

Altra proposta è stata quella di rafforzare l'intermodalità elettrificandola il più possibile, dove ogni mezzo e ogni funzione annessa dovrà essere appunto elettrica e meno inquinante; tale suggerimento è considerato di grande importanza per una pianificazione di area vasta come quella che caratterizza il PUMS.

### **Introduzione dell'intelligenza artificiale**

La conversazione si è poi concentrata sull'introduzione dell'intelligenza artificiale a sostegno della sostenibilità energetica e ambientale, partendo per esempio da una raccolta dati che riguarda le emissioni nell'ambiente di sostanze inquinanti da parte di un personale qualificato. Tali dati poi dovrebbero essere sintetizzati e resi pubblici in una forma comunicativa comprensibile da tutta la popolazione.

### 3. Sicurezza della mobilità stradale, accessibilità e sostenibilità socio-economica

Facilitatrice: Maddalena Rossi

Partecipanti al tavolo: 7

Alterini Chiara (Colbus), Falcini Alessandro (Confesercenti), Nibbi Renzo (Confartigianato Firenze), Zeppi Niccolò (Unione Italiana Ciechi Ipovedenti – UICI), Sgambato Francesca (UICI), Martino Gianni (Car2go, Aniasa), Polverini Luca (Firenze ciclabile onlus - FIAB).



#### Clima del tavolo

Il clima del tavolo è stato molto collaborativo. I partecipanti, nel palesare il proprio punto di vista, hanno sempre tentato di mettere in evidenza eventuali elementi di contatto e connessione con le altrui esigenze.

#### Principali questioni emerse

##### **Alcune questioni di metodo**

Una prima questione di metodo emersa dal gruppo di lavoro evidenzia la necessità del coinvolgimento dell'utenza nella progettazione di un sistema urbano della mobilità. Molti degli intervenuti hanno sottolineato la necessità di un

coinvolgimento costante e permanente degli utenti finali nella progettazione (anche esecutiva) del sistema delle infrastrutture di trasporto. Se tale ragionamento può dirsi necessario in termini assoluti, gli intervenuti evidenziano come lo sia ancor di più nel caso di infrastrutture per la mobilità sostenibile, per le quali l'opinione e l'esperienza diretta degli utenti possono giocare un ruolo ancor più strutturale nel progettare sistemi per la mobilità efficaci. A maggior ragione tale considerazione vale in relazione a quelle categorie di cittadini più fragili (es. diversamente abili, non vedenti, ecc), i cui consigli e opinioni intorno ad alcune problematiche specifiche non possono essere ignorati, stanti le loro conoscenze ed esperienze profonde e specifiche sugli stessi.

Una seconda questione di metodo emersa dal tavolo riguarda il punto di vista dal quale dovrebbe, secondo gli intervenuti, essere osservato il sistema metropolitano dei trasporti per procedere ad una sua progettazione che è quello di chi abita i territori esterni al capoluogo metropolitano. Tale punto di osservazione permette infatti di poter comprendere e capire meglio le problematiche e le criticità di chi ne fa un uso quotidiano ovvero i cittadini che abitano fuori dal Comune di Firenze.

### **Gli interventi suggeriti per il miglioramento complessivo della sostenibilità del sistema metropolitano dei trasporti**

Per quanto riguarda in generale la necessità di rendere complessivamente (ecologicamente, economicamente e socialmente) più sostenibile il sistema metropolitano dei trasporti gli intervenuti suggeriscono le seguenti linee di azione: incrementare e sviluppare l'intermodalità tra i diversi sistemi di mobilità sostenibile (ferrovia, tranvia, bicicletta); portare a compimento il progetto delle tramvie comprensivo dei suoi prolungamenti verso le frazioni di Sesto e Lastra a Signa; gestire in maniera più efficace la logistica di distribuzione merci nel territorio metropolitano (anche mediante l'introduzione di un transict point; rivedere il sistema delle Zone a traffico limitato (ZTL), anche in virtù della nuova composizione demografica dei centri abitati e delle rinnovate esigenze ad essa conseguenti; aumentare il numero dei parcheggi scambiatori presenti sul territorio metropolitano; dotare il TPL su gomma di un parco macchine elettrico e sollecitarlo/incentivarlo anche tra i car sharing presenti. Un intervenuto fa comunque notare che la transizione verso parchi-auto elettrici è un processo

molto lungo perché economicamente molto impegnativo per le aziende che devono sostenerlo.



### **Alcune strategie in tema di sicurezza stradale**

Riguardo al tema della sicurezza stradale gli intervenuti indicano alcune strategie specifiche che il piano dovrebbe proporre e perseguire ovvero: creare un sistema di Zone 30 relativamente ai principali centri abitati; migliorare la segnaletica verticale e orizzontale; predisporre maggiori campagne di informazione e di comunicazione sul rischio stradale (nelle sue varie forme e per le diverse categorie di utenze) volte a prevenire comportamenti scorretti e dannosi per la propria incolumità e quella altrui (viene portata come esempio la campagna di comunicazione fatta da un mobility manager locale presente al tavolo relativa ai danni che una disattenzione nell'apertura delle portiere dei veicoli possono apportare ai ciclisti); sollecitare una migliore attività di monitoraggio da parte delle autorità preposte a tale scopo.

### **Alcune questioni emerse intorno al tema della mobilità non direttamente riconducibili all'operato del PUMS**

Alcuni interventi hanno messo in evidenza varie azioni che andrebbero messe in atto per un miglioramento complessivo della mobilità in area metropolitana, pur



consapevoli che le stesse non appartengono all'ambito di azione del PUMS, ovvero: la necessità di una maggiore e migliore manutenzione delle strade di competenza metropolitana; la necessità del completamento delle grandi opere per la mobilità su gomma, come ad esempio il ponte di Lastra a Signa.

## Osservazioni conclusive

Dalla lettura dei contenuti emersi e sintetizzati nel presente report è possibile trarre alcune osservazioni conclusive. In linea generale, è stata confermata la priorità di puntare ad un sistema di mobilità più **efficace ed efficiente** come già emerso dalla prima fase di consultazione degli stakeholder avvenuta con la somministrazione di un questionario volto ad individuare il ranking degli obiettivi del PUMS. Inoltre, è emersa la richiesta di **coinvolgere gli utenti** del sistema infrastrutturale del trasporto nelle diverse fasi della progettazione.

I suggerimenti raccolti sono stati principalmente improntati a migliorare l'**intermodalità** attraverso interventi che facilitino gli spostamenti di persone e merci all'interno del territorio metropolitano. A tal riguardo sono emersi suggerimenti volti alla realizzazione di parcheggi scambiatori, al collegamento delle aree industriali con il sistema tramviario, alla valorizzazione della mobilità su ferro e alla promozione di car sharing e car pooling in un sistema integrato. Diverse anche le osservazioni emerse in merito al miglioramento dell'efficienza del **trasporto pubblico locale**, attraverso azioni che puntino ad una maggior puntualità e frequenza delle corse anche nelle ore notturne e nei giorni festivi e alla riduzione dei costi del servizio. Altro aspetto che emerge in maniera diffusa è l'importanza di attuare interventi volti alla **capillarità** del sistema del trasporto pubblico, soprattutto per le aree che risultano attualmente più isolate, come la Valdisieve e il Mugello. Inoltre, per rendere più sostenibile il sistema della mobilità dal punto di vista ambientale è emersa complessivamente l'idea di incentivare la realizzazione di **infrastrutture elettrificate** e l'uso di mezzi elettrici, sia per il trasporto pubblico che privato. Trasversalmente a questi aspetti, emerge una generale necessità di rendere il sistema della mobilità più **smart**, più veloce nell'acquisto dei titoli di viaggio e 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. Alcune osservazioni hanno riguardato anche il tema della **sicurezza** del sistema della mobilità, con particolare attenzione a quella dei ciclisti.

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, con particolare riguardo ai temi dell'ambiente e della sicurezza stradale.



## Appendice: documentazione integrativa alla restituzione del Tavolo 1

Si allega al presente report la documentazione seguente:

- Osservazioni e proposte presentate dall'Area di Ricerca di Firenze del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
- PUMS - Migliorare il TPL e Ridurre uso Auto privata, a cura delle associazioni "Valdisieve" e "Vivere in Valdisieve"
- ad Arnum – Urban Initiative Actions, a cura dell'Associazione Valdisieve

**Città Metropolitana di Firenze**

**PUMS**

**Osservazioni e proposte presentate  
dall'Area di Ricerca di Firenze del  
Consiglio Nazionale delle Ricerche**



## **Trasporto ferroviario**

La stazione di Zambra è la stazione ferroviaria più vicina al Polo Scientifico.

Potenzialmente potrebbe servire molti studenti, ricercatori, professori, visitatori e dipendenti dell'Università e delle altre istituzioni scientifiche del Polo, oltre ovviamente lavoratori e avventori di molte altre strutture lavorative della zona (IperCoop, CMT Poste, i lavoratori della azienda farmaceutica in costruzione in via dei Frilli).

Queste potenzialità sono purtroppo non completamente sfruttate per due motivi.

- La frequenza dei treni che vi si fermano è troppo bassa (2/ora, ma servendo alternativamente Campo di Marte e SMN) per essere lontanamente avvicinabile ad un servizio di metropolitana di superficie. Già un raddoppio della frequenza, magari semplicemente facendo fermare alcuni dei treni locali che attualmente non fermano a questa stazione, però darebbe ottimi risultati.
- Da qualunque stazione del modo di Firenze fino alla stazione di Castello si può utilizzare il biglietto ATAF, a Zambra è invece richiesto il biglietto/abbonamento ferroviario o l'abbonamento Pegaso. Questo riduce molto le possibilità di intermodalità fra ferrovia e gli altri mezzi di trasporto pubblico verso questa destinazione.

Nonostante, come riportato nel "Rapporto Generale", Zambra abbia mantenuto nel corso degli ultimi 10 anni lo stesso tipo di servizio, senza incrementi nel numero di treni che vi si fermano o variazioni nelle destinazioni, il numero di passeggeri nello stesso periodo è raddoppiato.

Questo dato da solo dimostra le potenzialità di questa stazione servita insufficientemente e pertanto sottoutilizzata.

La Città Metropolitana dovrebbe coordinarsi con Regione e Trenitalia per estendere le condizioni tariffarie ora valide solo fino a Castello e adottare orari delle corse più frequenti.

Anche la stazione di Castello risulta sottoutilizzata, non ostante l'ampio parcheggio. Non funziona come parcheggio scambiatore (a differenza, per esempio, di Villa Costanza o Viale Guidoni, entrambi serviti dalla tramvia) per mancanza di collegamenti frequenti con Firenze: a Castello fermano gli stessi pochi treni che fermano a Zambra. Inoltre, nei confronti del Polo Scientifico, Castello non viene utilizzata perché difficilmente raggiungibile, come si dirà, sia a piedi sia in autobus.

La stazione di Rifredi è la più utilizzata e per la sua migliore fruizione rimandiamo alle note nella sezione riguardante il TPL.

Infine, per migliorare la facilità di interscambio fra diversi mezzi di trasporto pubblico all'interno dell'area fiorentina, sarebbe estremamente utile estendere, ove già permesso per chi ha acquistato un abbonamento ATAF, la possibilità di usare la carta Unica (e non solo ancora il solo biglietto cartaceo) sui treni locali anche a chi vi avesse caricato dei

carnet di biglietti. Questo richiede ovviamente un accordo con Trenitalia e probabilmente qualche aggiornamento tecnico, ma i vantaggi nell'incrementare l'utilizzo, anche estemporaneo, dei trasporti pubblici sarebbero sicuramente significativi.

## **TPL**

Il Polo Scientifico è stato mal collegato con il resto della Città Metropolitana fin dalla sua costruzione.

Attualmente, è servito direttamente dalle Linee 59 e 66 e indirettamente dalla linea 57, che però transita all'esterno dell'area del Polo stesso.

Con la messa in servizio delle linee della tramvia le speranze di un collegamento più efficiente erano alte.

Purtroppo, la frequenza del 59, che permette il collegamento verso Piazza Dalmazia e la T1, è ancora troppo bassa (e non funziona il sabato e i festivi) e subisce spesso notevoli ritardi a causa del traffico. I punti problematici sono la svolta da viale XI agosto verso Rifredi e tutto il nodo attorno a Viale Morgagni.

Il recente allungamento della linea, seppure con ottime giustificazioni, ha reso la infatti gestione della linea molto più complicata. I ritardi e i salti di corsa a causa dei problemi di traffico o anche solo la difficoltà di svoltare in via Cesalpino a causa della frequente presenza di auto mal posteggiate sono purtroppo assai frequenti.

Inoltre, il cambio di percorso ha reso molto meno efficace il servizio di chi utilizza la stazione ferroviaria di Rifredi, sia per la attuale incertezza sull'orario di transito dalla fermata utile per la stazione, fondamentale per chi usa il treno, sia perché lo spostamento delle fermate in via Panciatichi costringe ad un seppur breve tratto a piedi, perdipiù in parte su un'area privata, di cui non è nota la presenza di una servitù di passo. La chiusura di questa possibilità costringerebbe a percorsi a piedi per raggiungere la stazione eccessivamente lunghi.

Forse sarebbe più utile tornare al vecchio percorso o attestarlo davanti all'ITI, da dove a piedi si arriva velocemente in Piazza Dalmazia e alla T1 attraverso la passerella pedonale, almeno fino a che il traffico attorno a viale Morgagni/via Cesalpino non venga ristrutturato in modo tale da permettere il regolare servizio dell'attuale linea 59.

Per quanto riguarda la linea 66, dopo che è stata presentata come un'altra possibile navetta di collegamento con la T2 (e indirettamente con l'aeroporto), non ha aumentato la frequenza di transito e, come il 59, non fa corse il sabato e i festivi. Inoltre ha un percorso troppo tortuoso per poter effettuare un collegamento rapido e quindi efficace con la T2. Non si può fare un collegamento rapido e allo stesso tempo rendere il percorso artificialmente tortuoso, seppure con l'intenzione di servire più cittadini. Alla fine si mancano entrambi gli obiettivi.

Entrambe le linee hanno una frequenza troppo bassa per renderle "navette" e appetibili per un pubblico vasto. Al momento solo chi ha orario e abitudini compatibili con queste connessioni o non ha proprio altra scelta le utilizza regolarmente. Perciò le due linee vanno potenziate e ristrutturate, in via subordinata sperimentalmente per un periodo

sufficiente a poterne giudicare le vere potenzialità.

E' fondamentale prolungare la linea T2 della tramvia fino a Sesto Fiorentino. Servirebbe un'area densamente popolata e in gran parte mal collegata col resto della Città Metropolitana.

Nella zona attraverso la quale transiterebbe la T2 sono presenti il Polo Scientifico, con la sede delle facoltà Scientifiche dell'Università di Firenze (molti studenti e docenti) e dell'Area di Ricerca di Firenze del CNR, il CMT delle Poste Italiane e il centro commerciale. Inoltre è previsto a breve (lavori già iniziati) lo spostamento del Liceo Scientifico Agnoletti all'interno del Polo Scientifico ed è in costruzione la sede di una azienda farmaceutica. Il prolungamento sarebbe facile da progettare: nella zona gli spazi per il transito ci sono senza impattare troppo la vita dei cittadini, i sottoservizi sono sicuramente un problema minore che in città.

Il tratto difficile della linea è stato costruito, ora per quanto riguarda sia il progetto che la costruzione il costo/km dovrebbe essere molto minore della tratta già realizzata. E conseguentemente anche i tempi di progettazione e realizzazione dovrebbero essere più corti.

Una fermata degli autobus in corrispondenza dell'incrocio fra Via Luzi e via Fanfani permetterebbe agli utilizzatori della stazione di Castello di arrivare in stazione o proseguire il loro percorso utilizzando le linee di autobus che percorrono via Mario Luzi (e viceversa). Al momento questa è una possibilità inutilizzabile data la lontananza delle fermate dal sottopassaggio della stazione di Castello combinata con la pericolosità di via del Termine, da percorrere per raggiungere la più vicina fermata, per pedoni e ciclisti.

## **La viabilità**

Via dei Frilli e soprattutto il successivo tratto in via Madonna del Piano, uno degli unici due accessi carrozzabili al Polo Scientifico, ha il manto stradale ridotto in condizioni pessime. Inoltre, per problemi di scolo delle acque reflue, è quasi sempre bagnata e con pozzanghere nelle numerose buche e avvallamenti presenti. In inverno questa acqua gela ed è un oggettivo pericolo per tutti i veicoli (chi va in bicicletta si sporca con l'acqua alzata dalle ruote in ogni stagione). Di recente, proprio per questi problemi, la carreggiata è stata chiusa per metà, aumentando il disagio e il pericolo, soprattutto di notte. La strada infatti è in larghissima parte priva di qualunque illuminazione e questo è un grave pericolo per la circolazione e la sicurezza individuale. Un intervento di manutenzione, ma soprattutto di riqualificazione, è perciò estremamente urgente e necessario.

A parte questa criticità, il manto stradale dell'intero Polo Scientifico è in condizioni pessime.

Avvallamenti e trincee causate da precedenti lavori di scavo sono presenti lungo l'intero

percorso di Viale delle Idee.

L'incrocio XI agosto/Perfetti Ricasoli è fonte di ingorghi di traffico. Anche le linee del TPL vengono molto rallentate in prossimità di questo incrocio. Il grande numero di fasi semaforiche rende l'incrocio molto inefficace. In questo caso una rotonda sarebbe probabilmente più efficiente.

La rotonda dovrà comunque prevedere anche la sicurezza e la comodità di attraversamento (sottopasso?) per ciclisti e pedoni, che di solito non vengono considerati durante la progettazione di queste infrastrutture, che, se non realizzate bene, sono molto pericolose per ciclisti e pedoni.

In Via Madonna del Piano, 100 m di senso unico (da Area CNR a via Patrone) costringono a chi ha posteggiato attorno agli edifici del CNR a fare quasi 1 km per tornare verso Viale Pasolini. Sarebbe utile mettere in quell'unico tratto il doppio senso di marcia per le auto. Si possono sacrificare i pochi parcheggi auto in quel corto tratto di strada per ottenere una carreggiata larga come nel tratto di via Madonna del Piano verso via dei Frilli.

A condizione però di salvaguardare anche la pista ciclabile monodirezionale esistente!

Si può sfruttare per quel brevissimo tratto il marciapiede esistente (in percorso misto con i pedoni) oppure, meglio, il campo adiacente (dipende dalla disponibilità della proprietà del campo) per ottenere una pista in sede propria.

Nell'occasione si dovrebbe far arrivare la pista ciclabile fino all'incrocio con via Patrone. Ora arriva, non si sa bene perché, solo fino a 10 metri dall'incrocio, lasciando il ciclista ad un incerto destino.

## **Mobilità ciclistica**

L'accesso da Est in bicicletta al Polo Scientifico, da quando è stata realizzata la cosiddetta "Nuova Viabilità" (via Luzi) è estremamente difficoltosa e pericolosa per i ciclisti, essendo priva di corsie loro riservate ed essendo percorsa da un traffico intenso, anche di mezzi pesanti.

Fino ad oggi, nonostante almeno due petizioni sottoscritte da migliaia di cittadini e continue richieste, niente è stato fatto per trasformare Via delle Due Case in pista ciclabile bidirezionale per collegare in sicurezza viale XI Agosto e Via del Termine.

I ciclisti vi transitano ugualmente, ma a loro rischio e pericolo in quanto, qualunque sia la loro provenienza, sono costretti a percorrere un tratto in senso vietato. Essendo percepita l'alternativa come ancora più pericolosa, si sottopongono quotidianamente a questo rischio.

Il progetto della pista Firenze-Prato sarebbe ovviamente una soluzione a questo problema, per cui appoggiamo fortemente una rapida realizzazione di questa infrastruttura, anche se temiamo le interferenze negative che su di essa eserciterebbe il programmato trasferimento del MERCAFIR proprio sul tracciato più diretto lungo

l'attuale Via delle Due Case.

Verso l'area della stazione di Castello e poi Firenze, Via del Termine è estremamente pericolosa per pedoni e ciclisti, data tipo e intensità di traffico presente su questa strada. Un nuovo marciapiede e pista ciclabile in sede propria, magari sfruttando una piccola parte dell'area del canile in dismissione, permetterebbe di collegare il sottopasso della stazione di Castello alla nuova pista ciclabile/marciapiede di via Pasolini e quindi tutta l'area del Polo Scientifico, del CMT delle Poste, dell'IperCoop etc. In tal modo, i treni che servono Castello sarebbero utilizzabili e le due aree sui due lati della stazione sarebbero collegati in modo sicuro.

Inoltre, al momento è urgente almeno realizzare un attraversamento pedonale/ciclabile per permettere ai ciclisti provenienti, nonostante i rischi descritti, da Firenze lungo via del Termine di raggiungere in sicurezza la nuova pista realizzata lungo Via Pasolini.

Dopo la rotazione della pista dell'aeroporto, l'attuale pista ciclabile fra il Polo Scientifico e via Pratese/Indiano sarà interrotta.

Questa variazione renderà improponibile l'accesso in bicicletta al Polo Scientifico da parte di chi vi arriva da Sud (via Pratese/Pistoiese, Isolotto attraverso il ponte dell'Indiano e tutti coloro che sfruttano il percorso attraverso le Cascine).

Infatti, la pista ciclabile prevista attualmente dal progetto della nuova pista dell'aeroporto prevede il periplo attorno alla nuova pista di atterraggio. Sono diversi km al posto degli attuali 300 m da percorrere sulla pista esistente fra l'area IKEA e il Polo Scientifico (via dei Giunchi).

Problema simile per le auto in via dell'Osmannoro, ma quello che per le auto è un problema di tempo di percorrenza, per un ciclista diventa una proposta impossibile da seguire.

La pista del progetto potrà comunque essere utile per la mobilità ciclistica nella Piana, ma non certo per lo scopo per cui è stata progettata.

Per andare da Est a Ovest attorno all'aeroporto un percorso non ottimale, ma che almeno limiti i danni potrebbe passare fra l'attuale pista dell'aeroporto e la Scuola dei Carabinieri, parallelamente ad un possibile tracciato del prolungamento della linea T2 della tramvia verso Sesto Fiorentino.

Un sottopassaggio per traffico ciclistico e veicolare sotto la nuova pista dell'aeroporto, soluzione adottata in numerosi aeroporti (ad es. Amsterdam Schipol), sarebbe ovviamente una soluzione più efficace, seppur più costosa.

## PUMS - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

### Migliorare il TPL e Ridurre uso Auto privata

Dalla Valdisieve possiamo dimostrare quanto poco sia stato programmato e poi fatto in questi ultimi 15 anni per favorire quella che noi definiamo una Mobilità Sostenibile: su ferro invece che su gomma.

Ogni giorno migliaia di automobili private, la maggior parte con una persona sola a bordo, si spostano dalla Valdisieve verso Firenze o i Comuni del circondario e molte si riversano a Firenze SUD sull'A1, usandola come tangenziale per evitare di attraversare la città: sono i lavoratori e gli studenti pendolari che NON hanno, nel TPL attualmente offerto, scelte efficienti ed efficaci: orari, costi, certezza e anche scarsa qualità del servizio per vetustà dei mezzi.

E vivono in realtà del territorio che sono servite da Stazioni FS, facilmente raggiungibili dalle loro residenze a piedi, in bici o in bus o in auto, ma con percorsi brevi e alcune con parcheggi già adeguati alla domanda.

E la Città Metropolitana di Firenze, lo vogliamo ricordare, risulta la città d'Italia con il più alto numero di automobili, rispetto alla popolazione.

#### **Allegato: Dati rilevati da ANAS su flussi automobili da Pontassieve verso e da Firenze.**

Abbiamo un sistema ferroviario, in gran parte ereditato dal passato, che ricalca ancora esattamente le direttrici degli spostamenti dei pendolari. E' un servizio regionale poco utilizzato per le ragioni suddette. Si sta parlando da moltissimi anni, dagli anni 70, di utilizzare le ferrovie esistenti per attivare dei servizi di tipo metropolitano. Un punto fermo apparentemente si era raggiunto alla fine degli anni 90 nell'ambito del pacchetto delle iniziative legate all'Alta Velocità Ferroviaria. E all'interno di questo pacchetto c'era già la prefigurazione del servizio ferroviario metropolitano per il nodo di Firenze.

Il "**Protocollo di Intesa**" siglato il 30 ottobre 2003 tra la Regione Toscana, la Provincia di Firenze, i Comuni di Firenze, Fiesole, Pontassieve, Bagno a Ripoli, l'Autorità di Bacino del Fiume Arno, l'ANAS S.p.A. ed, infine, la TO.RO s.c.r.l., recitava in alcuni punti:

- *"attribuire **PRIORITÀ** al potenziamento dei sistemi di **mobilità alternativi** alla SS 67, in modo particolare alla **ferrovia**, elaborando delle soluzioni che prima di tutto ottimizzino e rendano più agevole ed appetibile il trasporto ferroviario, che già ora rappresenta una valida alternativa e può rappresentare una risorsa strategica"; - "di operare **sull'interscambio gomma-rotai**a, migliorando i collegamenti, nonché di attivarsi in modo coordinato per una effettiva **integrazione oraria e tariffaria** tra il sistema dei trasporti extraurbani e i trasporti urbani e quelli su ferro e su gomma". - "di attivarsi per la realizzazione delle **nuove fermate ferroviarie, del Girone e dei Veroni** e realizzando parcheggi e aree attrezzate per l'interscambio nelle stazioni di **Sieci e Compiobbi**, nella prospettiva di un sistema **ferroviario metropolitano di superficie**"*
- 
- Tutti obiettivi lodevoli, che ci trovano in sintonia, ma che purtroppo dopo 16 anni sono stati realizzati in piccola parte. Non ci risulta per esempio che sia stata data la **PRIORITÀ** dichiarata al **servizio ferroviario**, in alcuni casi si sono sostituiti i treni con **mezzi su gomma**, e nemmeno che sia stato ottimizzato e reso più "agevole" ed "appetibile": è sufficiente registrare i ritardi quotidiani denunciati dai pendolari, le cancellazioni di alcuni treni, le problematiche dei disagi climatici che ritardano o cancellano corse in tutto l'arco dell'anno.
- L'Accordo tra RFI, Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze del 3/9/2011 **sostanzialmente dirottava ad altri interventi di mobilità le risorse destinate per le fermate e i servizi metropolitani**. E la cosa abbastanza incredibile, leggendo questo documento, è l'ammissione di un vuoto di programmazione sul tema [...], << si prende atto che la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano ad alta frequenza ed accessibilità>> era uno dei punti chiave dell'Accordo, <<si prende atto che ad oggi non è stata ancora elaborata e condivisa nessuna ipotesi di "Servizio Ferroviario Metropolitano" coerente con i livelli di servizio attesi degli Enti sottoscrittori>>.

## PROPOSTE di INTERVENTI

### **METROTRENO FIRENZE – MUGELLO – VALDISIEVE – FIRENZE**

Le Associazioni hanno svolto, in materia, in questi anni un ruolo di sensibilizzazione sul territorio, sollecitando le Amministrazioni Comunali a non favorire interventi su strade e chiedendo di farsi partecipi per intervenire sulla ferrovia. In particolare Vivere in Valdiseive ha tenuto un convegno e realizzato un documentario “La buona strada Ferrata” (<https://youtu.be/fQ4XeS3k5Nc>) in collaborazione con UNIFI (prof. F. Alberti).

In questi ultimi tempi abbiamo sentito parlare di progetti per portare i pendolari in auto dalla Valdiseive sino a Bagno a Ripoli per poi lasciare l'auto e salire sulla futura tramvia! Crediamo che ciò sia improponibile sul piano della sostenibilità ambientale, specie avendo in casa una soluzione ecosostenibile, che attende solo di essere privilegiata: la Ferrovia.

Riteniamo che sia ora urgente definire pianificazione e investimenti volti a valorizzare i binari che già collegano Firenze con i Paesi che si trovano lungo la SS67 (e anche la SP34) attraverso la trasformazione dell'attuale servizio regionale in una **metropolitana di superficie**, che potrebbe costituire un naturale prolungamento della tramvia. La ferrovia esistente si presta a collegare anche il **Mugello** attraverso l'Anello Naturale che si crea tra:

#### **Firenze- Pontassieve-Borgo San Lorenzo-Firenze.**

Un servizio METROTRENO ad alta frequenza, con fermate ravvicinate: a costi sostenibili

### **ACCESSO al TRENO x RIVA SINISTRA ARNO – PASSERELLA VALLINA-COMPIOBBI**

E' passata molta acqua sotto i ponti da quando fu decisa una **passerella ciclo pedonabile** che dalla zona industriale di **Vallina** (Bagno a Ripoli) porti gli abitanti di riva sinistra dell'Arno a **Compiobbi** (Fiesole) per accedere ai servizi della locale **stazione ferroviaria**.

Il progetto è stato rimandato. Non si è a conoscenza dei tempi della sua realizzazione. **Se ne sollecita l'iter di appalto e quindi la sua realizzazione in tempi brevi.**

**Nell'Allegato 2 – Proposta ad ARNUM in occasione del bando UE- UIA 2 del Marzo 2017**

**Contiene ANCHE proposte di ecosostenibilità legato all'individuazione di percorsi ciclopedonabili in riva sinistra e destra dell'Arno, dalla Valdiseive sino a Firenze.**

### **COLLEGAMENTO SS67 e SP 34**

Il progetto ANAS di costruzione di un ponte che colleghi le due strade è in fase di stallo a causa dell'opposizione avuta dalla Soprintendenza alla Belle Arti (per l'impatto ambientale sull'ansa incontaminata dell'Arno di Quintole) e confermata dal MIBAC nel 2017, che ne ha stoppata l'iter. Una serie di Integrazioni Volontarie dell'ANAS emesse il 19 DIC 2018, sono ora all'esame della Conferenza dei Servizi. Questa opera di collegamento delle due arterie, di per sé necessaria per ovvi motivi, si presenta, a nostro giudizio, errata non solo per gli aspetti d'impatto ambientale ma per gli eccessivi costi dovuti al tipo di progetto (57Milioni di preventivo). **Ancora una volta altre notevoli risorse destinata alla strada e non alla ferrovia.**

### **RIDUZIONE TRAFFICO AUTOMOBILISTICO – COVETTURAGGIO DINAMICO (CAR-POOLING)**

Il **Car-Pooling** ovvero l'uso condiviso della propria auto con altri utenti aventi gli stessi itinerari e orari di percorrenza verso la sede (o l'area) di lavoro o di studio, sta prendendo piede in molte realtà anche in Italia. I vantaggi sono legati a una riduzione notevole del numero di auto in circolazione, a un significativo risparmio in costi fissi e di consumo, a minor emissione di sostanze inquinanti, e, non ultimo a maggiore socializzazione. Nella nostra Area Metropolitana la presenza di pochi complessi industriali con medio/alta concentrazione di personale addetto, la tipicità e molteplicità di mestieri e professioni, molti a carattere individuale, rende più difficile la sua attuazione ed estensione, rispetto ad altre realtà industriali. Ma esistono già realtà nel territorio ove viene attuato. Esistono anche APP per Smartphone che vengono usate individualmente o per gruppi. **Riteniamo che sia importante programmarne e svilupparne l'utilizzo. Si propone che la Città Metropolitana apra un Servizio di Mobility Management e richieda ai Comuni un Censimento delle abitudini di spostamento dei propri cittadini, per poi pianificare e coordinare la drastica riduzione dei mezzi in circolazione.**

**Disponibilità a collaborare per approfondire e verificarne la fattibilità.**

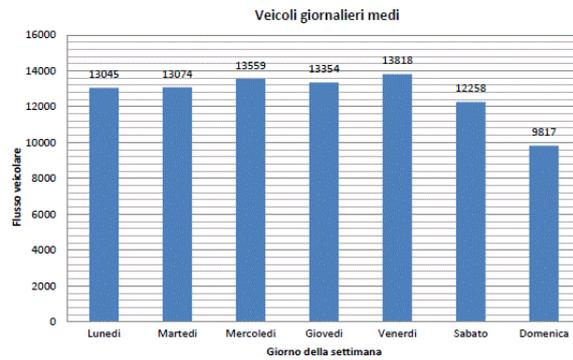
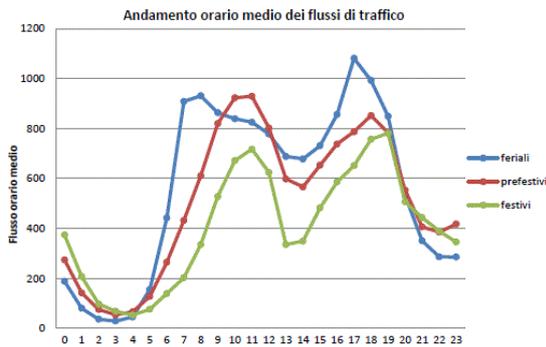
**ALLEGATO 1**

**ANAS - Flussi di automezzi - da PONTASSIEVE a Firenze e ritorno**

**Tab. 4 - 3 trimestre 2017**

Tratta n. 546: SS67, Km 96.880, Pontassieve(FI)

Direzione del Flusso	Consistenza Dati Pervenuti/Attesi	Veicoli Leggeri Volumi medi negli intervalli			Veicoli Pesanti Volumi medi negli intervalli			Velocità medie nei periodi tutte le classi		
		06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00	06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00	06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00
flusso ascendente	100,00%	5050	408	647	142	5	8	57	60	61
flusso discendente	100,00%	5207	483	583	148	7	10	56	57	60



Giorno di punta del periodo: **venerdì 22 settembre 2017**  
Volume giornaliero di punta: **16817 [veicoli/giorno]**

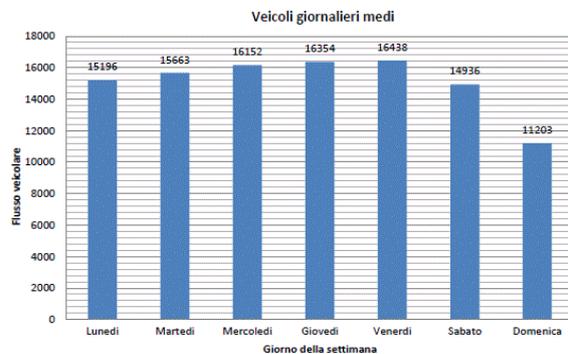
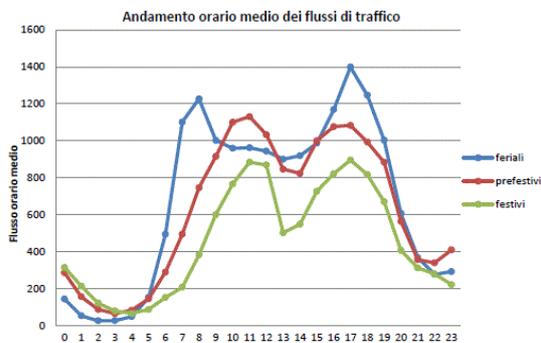
Ora di punta: **martedì 19 settembre 2017 ore 17:00-18:00**  
Flusso dell'ora di punta: **1478 [veicoli/ora]**

Giornate con rilevamenti completi: **92**

**Tab. 5 - 4 trimestre 2017**

Tratta n. 546: SS67, Km 96.880, Pontassieve(FI)

Direzione del Flusso	Consistenza Dati Pervenuti/Attesi	Veicoli Leggeri Volumi medi negli intervalli			Veicoli Pesanti Volumi medi negli intervalli			Velocità medie nei periodi tutte le classi		
		06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00	06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00	06:00-20:00	20:00-22:00	22:00-06:00
flusso ascendente	100,00%	6320	475	680	152	5	9	53	57	59
flusso discendente	100,00%	6361	435	487	153	5	8	53	58	61



Giorno di punta del periodo: **venerdì 22 dicembre 2017**  
Volume giornaliero di punta: **18830 [veicoli/giorno]**

Ora di punta: **martedì 31 ottobre 2017 ore 17:00-18:00**  
Flusso dell'ora di punta: **1611 [veicoli/ora]**

Giornate con rilevamenti completi: **92**

**AD ARNUM – URBAN INIZIATIVE ACTIONS**

**TEMA**

**Linea “URBAN MOBILITY” che promuova il fiume Arno come suo asset principale ed elemento di continuità tematica, operativa e territoriale.**

Secondo quanto dichiarato nel suo sito, **L’Associazione Valdisieve** “persegue le finalità di tutelare l’ambiente, il paesaggio, la salute, i beni culturali, il corretto assetto urbanistico, la qualità della vita e la preservazione dei luoghi da ogni forma d’inquinamento, nell’ambito territoriale dei comuni della Valdisieve e limitrofi.”

In questa cornice la partecipazione al bando in oggetto ci consente di sviluppare le nostre finalità con una proposta di valorizzazione della mobilità sostenibile. Il nostro territorio è attraversato sul fondo valle dalla ferrovia, che tocca tutti i centri abitati in parallelo con il fiume Arno e, verso il Mugello con il fiume Sieve. Questo offre grandi opportunità sia per gli spostamenti quotidiani sia per quelli di tipo ricreativo e turistico, opportunità che potrebbero tradursi anche in un’importante alternativa all’uso dell’auto e al traffico sulle statali, che pure attraversano il territorio nelle stesse direttrici.

Una buona rete di viabilità dolce ben organizzata che metta in relazione la parte collinare con le statali, la ferrovia e il fiume, congiungendo le due sponde dell’Arno insieme ai luoghi di pregio culturale e naturalistico ivi presenti, porterebbe indubbi vantaggi all’economia locale, alla qualità della vita e di un territorio contrassegnato da notevoli valori paesaggistici.

Inoltre la posizione di Pontassieve e della sua stazione “nodo” ferroviario, che lo situa come “porta” della città di Firenze verso la Val di Sieve e il Valdarno, renderebbe ancora più significativa la realizzazione di una rete percorribile nei due sensi, “verso e da” la città capoluogo. Infatti questo tipo di viabilità, potrebbe non solo sottrarre al traffico su gomma i piccoli spostamenti quotidiani (specialmente se messi in connessione con le stazioni ferroviarie), ma potrebbe attrarre un notevole afflusso dalla Città Metropolitana di un sempre crescente pubblico dotato di “consapevolezza” ecologica e culturale. Funzionerebbe anche da volano economico come nuovo polo di attrazione per un flusso turistico che ha già dimostrato nel recente passato un crescente interesse per il nostro territorio. La nostra proposta tende alla realizzazione sia di un sistema ecologico unitario che di una rete di percorribilità costituendo una connessione tra spazi verdi urbani e i grandi spazi del territorio rurale, collegando alcuni monumenti storici del nostro territorio: l’ex Fornace Brunelleschi, la Pieve di S. Giovanni a Remole, le Gualchiere di Remole e i resti di quelle di Quintole, nel tentativo di riproporre di portare nuova linfa ai monumenti “industriali” ancora visibili, che hanno avuto centinaia di anni di attività sul nostro territorio. Specie per le Gualchiere di Remole, nel territorio di Bagno a Ripoli ma di proprietà del Comune di Firenze che purtroppo le ha messe in vendita.

Nel contempo offrendo opportunità di mobilità all’interno del tessuto urbano verso le aree verdi di tipo pedonabile e ciclabile dal Borgo delle Sieci a Pontassieve e collegando anche le stazioni ferroviarie di Sieci, Compiobbi e le fermate della Busvia sulla SS67 alla rete pedo-ciclabile.

La proposta parte da **due considerazioni base**:

. l'impossibilità pratica per ostacoli naturali e artificiali di realizzare una **ciclopista tra Le Sieci e Il Girone, sulla sponda destra dell'Arno al fine di completarne l'itinerario da Firenze sino alle Sieci (e domani sino a Pontassieve)**; occorre quindi spostare gli interventi sulla sponda **Sinistra del fiume tra Gualchiere e Quintole.**

. l'assunto che alcune **opere già deliberate** e finanziate siano nella loro fase di progettazione definitiva e che nel breve/medio periodo vengano realizzate.

Esse sono:

**A). ANAS - I due ponti di bypass dell'abitato di Vallina sulla SP 34.**

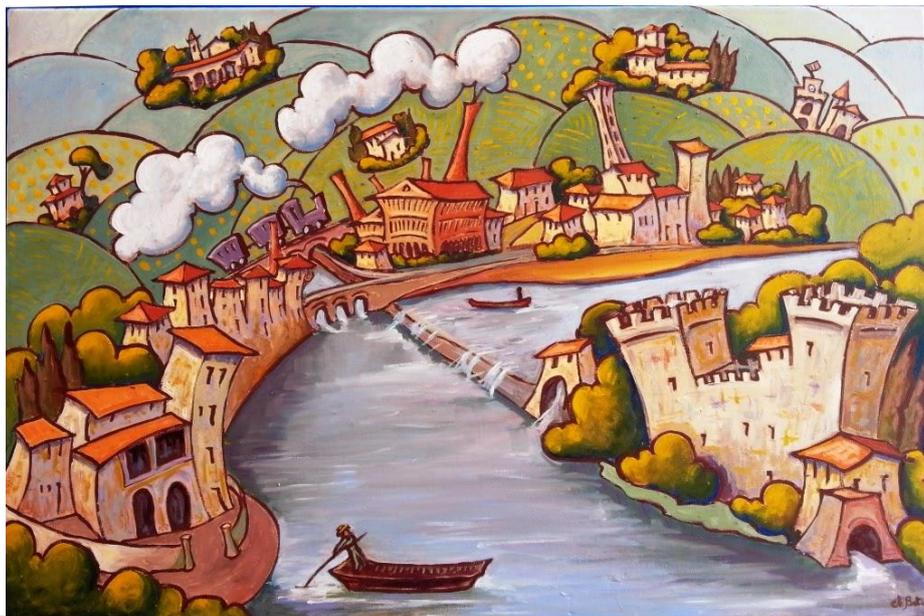
Progetto che abbiamo contestato per l'uso prioritario di risorse pubbliche a favorire il traffico privato piuttosto che alla realizzazione di un metrotreno tra Firenze- Valdiseive- Mugello-Firenze. La sua realizzazione comporta in positivo la disponibilità di una pista ciclopedonabile nel tratto Vallina - Quintole di connessione tra riva S e D dell'Arno collegandosi con la SS67. E' opportuno che verificarne le modalità di realizzazione.

**B) REGIONE TOSCANA - Passerella ciclopedonabile tra località Lo Stelli a Vallina e la stazione FS di Compiobbi**

In questo abstract viene quindi descritta una proposta che, tenendo conto di tali opere, prevede la realizzazione di alcune interconnessioni ciclo-pedonabili tra:

**Le Sieci** (Pontassieve) sino alla località **Quintole** (Fiesole) attraversando **tre volte** l'Arno e toccando le **Gualchiere di Remole** e quindi **Vallina** (Bagno a Ripoli) e quindi **Compiobbi** (Fiesole) e poi **Quintole** (Fiesole), sino a congiungersi al **Girone** (Fiesole) con l'attuale ciclopista da **Firenze**.

**1** - La partenza del percorso ideato è alla **Stazione FS delle Sieci** e l'asse è caratterizzato da una **nuova passerella** ciclopedonabile sul Fiume Arno, per raggiungere le **Gualchiere di Remole**.



Annalisa Bati – Remole -2014 <http://annalisabati.blogspot.it/2014/07/remooole.html>

Si propone di posizionare la nuova passerella a debita distanza dall'insieme **Pieve di S. Giovanni Battista a Remole**, Vicolo all'Arno e Torri dei Mechi (resti del "Castello").  
Da questa posizione sarà possibile godere di una visuale di scorcio sull'intero complesso monumentale.

2 - Sulla sponda sinistra realizzare una pista sino alle Gualchiere e proseguirne l'itinerario sino alla località Lo Stelli per utilizzare la connessione della

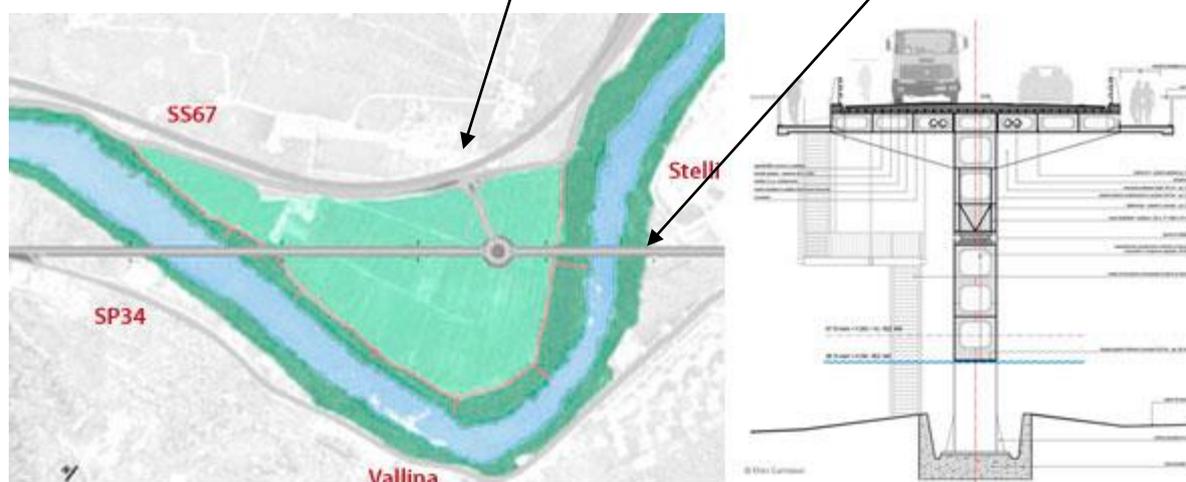
## Passerella ciclopedonale per FS Compiobbi - Progetto Regionale



Compiobbi

3 - Proseguire poi la pista sino alla congiunzione con il primo ponte a **est di Vallina** per sfruttare la pista sul tratto verso **Quintole**

## Pista ciclopedonale da SP34 con S67 - Progetto 2 ponti ANAS (bypass Vallina)



4 – Realizzazione della pista ciclo-pedonabile in riva destra dell'Arno sino al **Girone**, per congiungersi all'attuale tracciato da **Firenze** e raggiungere il capolinea della Linea 14 dell'ATAF.

## CONCLUSIONI

In questo modo si chiuderebbe in modo completo un percorso ciclopedonale, che, auspicando anche il completamento del tratto Pontassieve-Sieci, metta in connessione Pontassieve con Firenze, tre stazioni ferroviarie, varie fermate di bus di linea e un capolinea di trasporto urbano (la linea 14, al Girone, che attraversa tutta la città di Firenze e porta a Careggi, una delle mete più frequentate), due strade statali, alcuni importanti complessi monumentali, e risolva, mediante l'attraversamento dell'Arno in più punti, alcune strettoie geografiche con non consentirebbero il passaggio della pista lungo l'intero corso del fiume.