

# stazione di PONTASSIEVE

## RUOLO di ACCESSO DELLA FERMATA

ALLA RETE  
LOCALE



ESTERNO ALL'AREA  
METROPOLITANA



AI POLI DI  
ATTRAZIONE



AI DISTRETTI  
PRODUTTIVI



AI SISTEMI  
AMBIENTALI



## TIPO DI FERMATA

### Classificazione PUMS

centro di mobilità di  
livello metropolitano

1

### Classificazione RFI

Silver

AMBITO (PUMS)

VAL DI SIEVE

## RITMI (PSM)

ANDANTE TENUTO ++

ANDANTINO +

VIVACE MODERATO ++

## CLASSIFICAZIONE HUB

Medio ++



## Altri parametri



STAZIONE DI  
COLLEGAMENTO



STAZIONE  
PRESENZIATA



ACCESSO A LIVELLO  
DEL PIANO DEL FERRO



## SERVIZI VIAGGIATORI

BIGLIETTERIA  
AUTOMATICA



BIGLIETTERIA  
e INFOPOINT



SALE DI  
ATTESA



BANCHINE  
COPERTE



SERVIZI  
IGENICI



EDICOLA e  
TABACCHI



BAR e  
RISTORAZIONE



## ALTRO

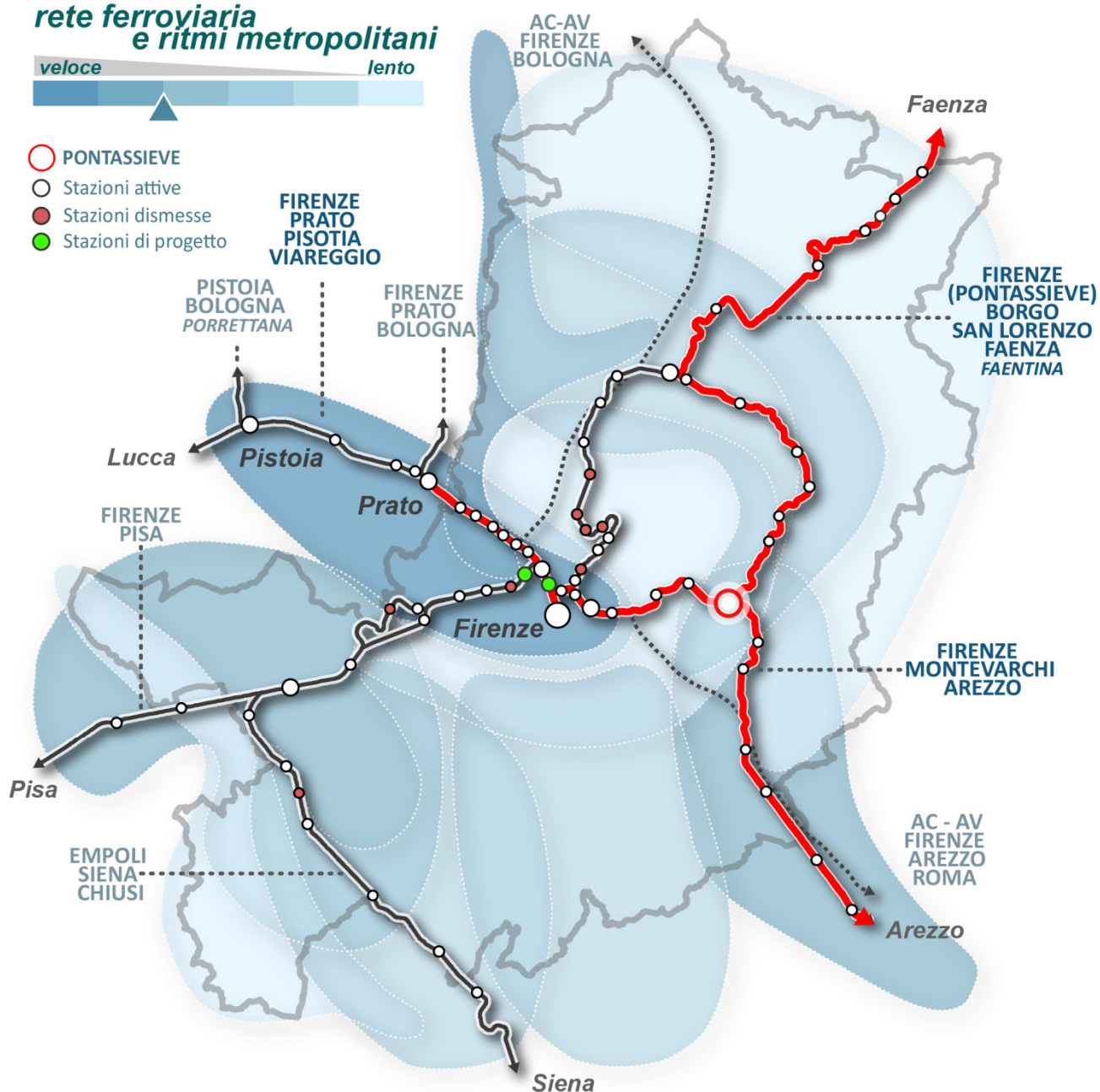
A circa 5 minuti dalla stazione è presente la Galleria Commerciale "Cairolì" ed il Supermercato Unicoop Firenze, accessibili anche attraverso collegamenti pedonali direttamente integrati con la stazione. Sono presenti alcuni locali commerciali sfitti (fronte binario).

## rete ferroviaria e ritmi metropolitani

veloce

lento

- PONTASSIEVE
- Stazioni attive
- Stazioni dismesse
- Stazioni di progetto



### DIRETTRICI SERVITE

- |   |                                                                                                                                                                                         |   |                                                                                                                                                         |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 |  <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b><br>(VALDARNO SUP)<br><b>FIRENZE-MONTEVARCHI-AREZZO</b>          | 2 |  <b>DOPPIO BINARIO ELETTRIFICATO</b><br><b>FIRENZE-PRATO-PISTOIA</b> |
| 3 |  <b>BINARIO SEMPLICE NON ELETTRIFICATO</b><br>(VAL DI SIEVE)<br><b>PONTASSIEVE-BORGIO S. LORENZO</b> |   |                                                                                                                                                         |

### TRATTE SERVITE

- |   |                                                       |   |                                      |
|---|-------------------------------------------------------|---|--------------------------------------|
| 1 | Pontassieve - (Campo di Marte) - Firenze SMN          | 2 | Pontassieve - (Montevarchi) - Arezzo |
| 3 | Pontassieve - (Campo di Marte - Rifredi) - Prato C.le | 4 | Pontassieve - Borgo San Lorenzo      |

ANDATA / RITORNO

02/2020

PONTASSIEVE



FIRENZE SMN

costo €

7,20

# 1 | SERVIZI FERROVIARI

## LIVELLO DI SERVIZIO ATTUALE E DI PREVISIONE

### Frequentazione stazioni da indagine RT 2018

**106**  
TRENI

  
cadenzamento medio  
coppie di treni al giorno

**27**  
MINUTI

  
passeggeri giorno

giorni feriali  
media su 5 giorni

**3.293**

sabato  
domenica

1.982  
953

### Scenari di sviluppo dei modelli di esercizio ferroviari

|                                                        | <br>SERVIZIO<br>CAPILLARE | <br>SERVIZIO<br>SEMIVELOCE | <br>SERVIZIO<br>VELOCE | <br>ALTRI SERVIZI<br>"NO STOP" |  A.<br>V. <br>Stima coppie di treni al<br>giorno originate dai<br>servizi ferroviari (PUMS) |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| → scenario base<br>→ AQ a regime<br>→ PUMS 'Capillari' |                                                                                                            |                                                                                                             |                                                                                                         |                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>30'</b>                                             | <br>1                     |                                                                                                             |                                                                                                         |                                                                                                                   | servizi cadenzati a 30'<br>32 coppie di treni in 24 ore                                                                                                                                                                                                           |
| <b>60'</b>                                             | <br>2<br>2                | <br>1<br>1<br>1            | <br>1<br>1<br>1       |                                                                                                                   | servizi cadenzati a 60'<br>16 coppie di treni in 24 ore                                                                                                                                                                                                           |
| <b>120'</b>                                            | <br>1                   |                                                                                                             | <br>1               |                                                                                                                   | servizi cadenzati a 120'<br>10 coppie di treni in 24 ore                                                                                                                                                                                                          |
| <b>"spot"</b>                                          | <br>1<br>1              |                                                                                                             |                                                                                                         |                                                                                                                   | servizi freq. a "spot"<br>6 coppie di treni in 24 ore                                                                                                                                                                                                             |

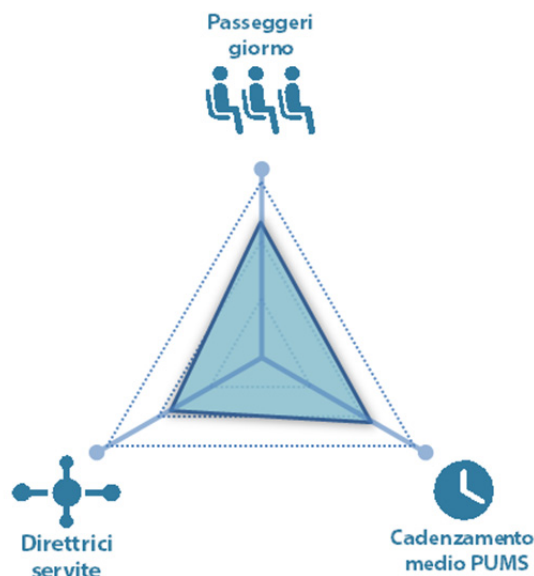
### Cadenzamento medio stimato su 24h / totale coppie treni giorno

|                                                  |    |    |    |         |
|--------------------------------------------------|----|----|----|---------|
| Accordo Quadro RT - RFI<br>scenario di base 2015 | 38 | 16 | 16 | 20 MIN. |
| Accordo Quadro RT - RFI<br>scenario a regime     | 38 | 16 | 16 | 20 MIN. |
| PUMS MdE 'Capillari'<br>scenario a regime        | 42 | 16 | 26 | 17 MIN. |

### Note ed osservazioni

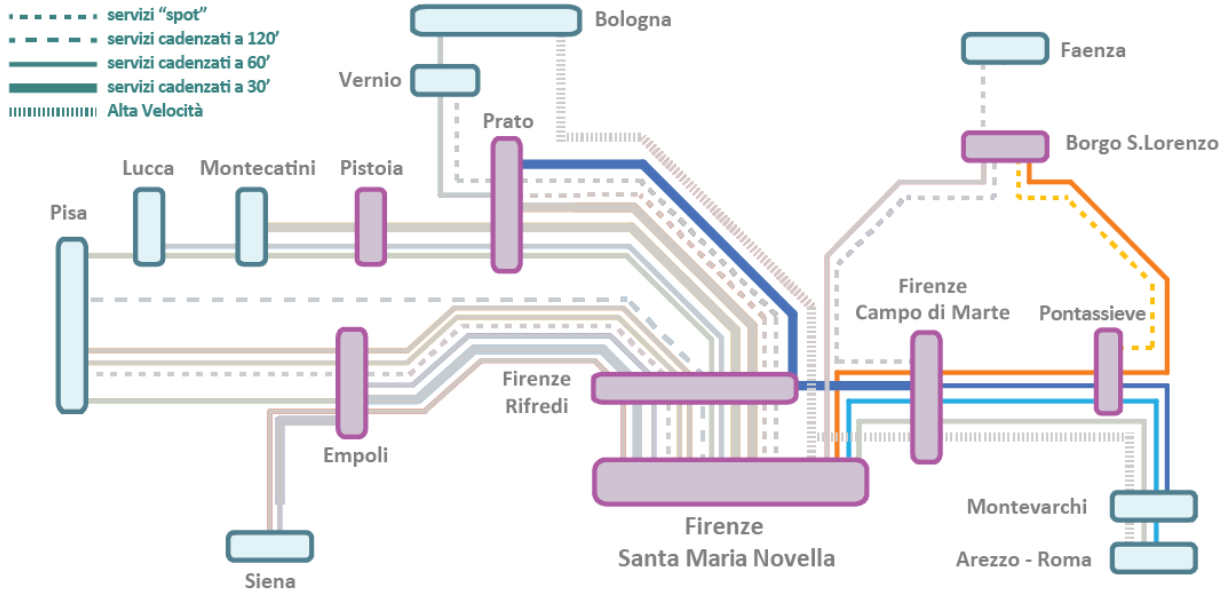
In confronto con lo scenario AQ RT-RFI a regime, lo scenario "MdE Capillari" prevede una linea di servizi capillari, con cadenzamento ai 30', sulla relazione Campo di Marte-Montevarchi, in sostituzione alle due linee di servizi capillari con cadenzamento a 60' (Firenze SMN-Arezzo e Campo di Marte-Montevarchi) tale da mantenere sulla relazione la stessa frequenza di 32 coppie treni al giorno, ed un una linea di servizi capillari sulla relazione Pontassieve-Borgo S.L. con frequenza bioraria (in sostituzione della frequenza a "spot").

Lo scenario prevede quindi un lieve miglioramento del servizio ferroviario capillare sulla direttrice Val di Sieve ed un alleggerimento delle fermate intermedie sulla linea di servizi veloci Firenze SMN – Arezzo. Diminuisce il cadenzamento della linea di servizi veloci Firenze – Roma, che passa da orario a biorario.

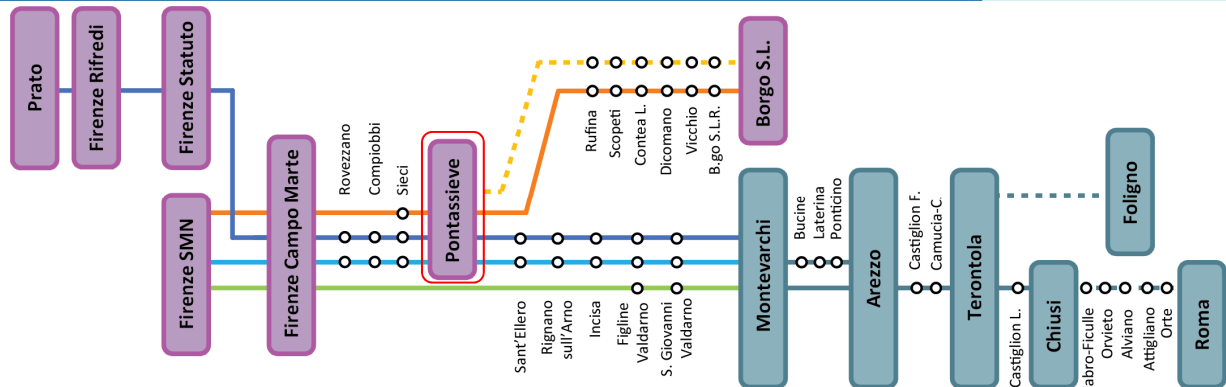




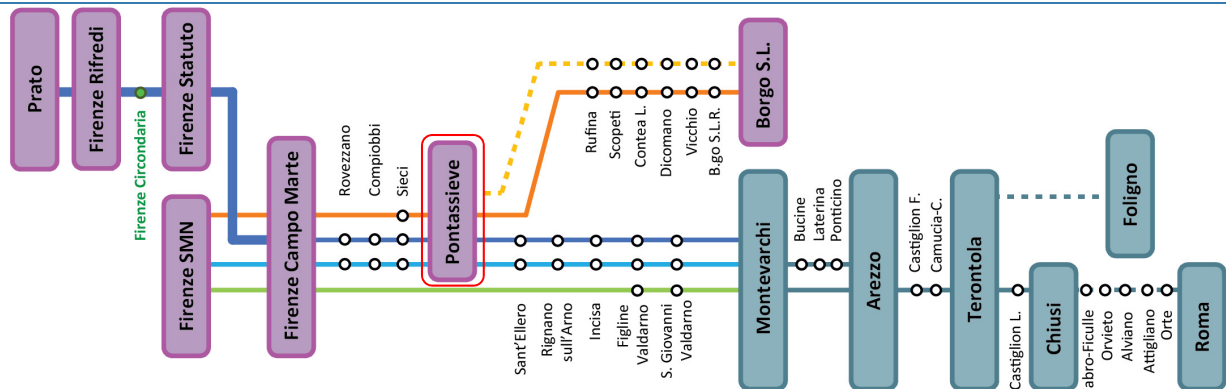
## Schema dei servizi Accordo Quadro RT - RFI 2016 (scenario a regime subordinato al completamento di interventi infrastrutturali)



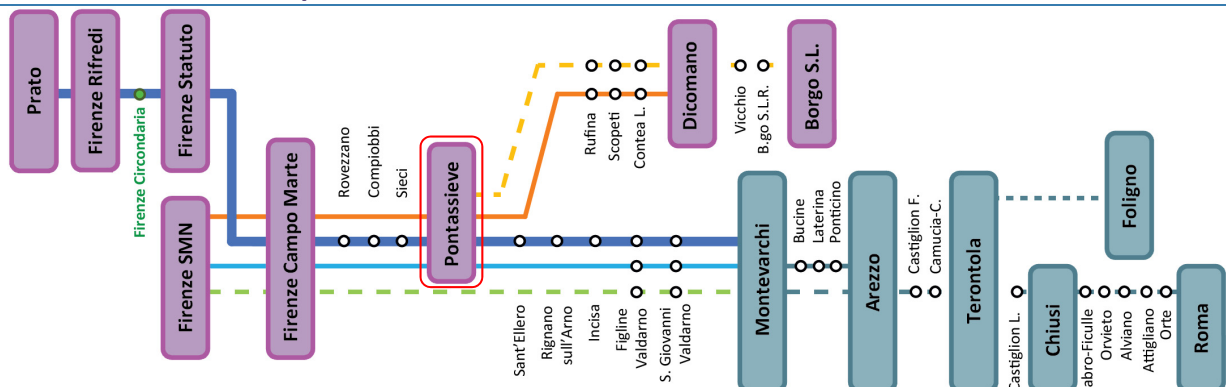
## DIRETTRICI FIRENZE AREZZO (VALDARNO SUPERIORE) E FAENTINA (VAL DI SIEVE) Scenario di base 2015



## Scenario Accordo Quadro 2016 RT-RFI (a regime)



## Scenario PUMS MdE "Capillari" 2019 (a regime – subordinato agli interventi infrastrutturali considerati nel PUMS)





## 2 | INTERMODALITA'

### TRASPORTO PUBBLICO con CADENAMENTO a FREQUENZA



numero di linee

3

CAPOLINEA  
distante < 1 minuto a piedi



### TRASPORTO PUBBLICO con CADENAMENTO a ORARIO



numero di linee

12

CAPOLINEA  
distante < 1 minuto a piedi



Autostazione



Autobus extraurbani di lunga percorrenza

### TPL - PROVVISORIO

ATTESA EVENTUALI DATI (in corso con ATAF) PER CLASSIFICAZIONE IN BASE AL CADENZAMENTO A FREQUENZA (URBANO) ED A ORARIO (EXTRAURBANO)

### ALTRI TRASPORTI PUBBLICI/CONDIVISI



-  
stalli



### AREE DI SOSTA MEZZI PRIVATI



soglia al 20 % 6,7 % pass.saliti

n° di stalli 220



soglia al 10 % 0,6 % pass.saliti

n° di stalli 20



soglia al 10 % 0,6 % pass.saliti

n° posti 20

### altro tipo di area di sosta



PARCHEGGI STANDARD



60



PARCHEGGI COPERTI PAGAMENTO



-



PARCHEGGI PAGAMENTO



35



AREE SOSTA BREVE



-

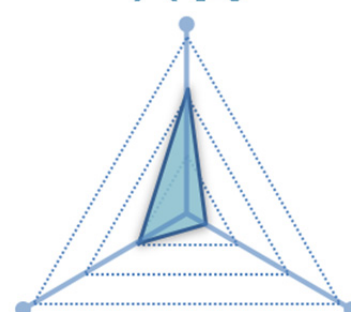


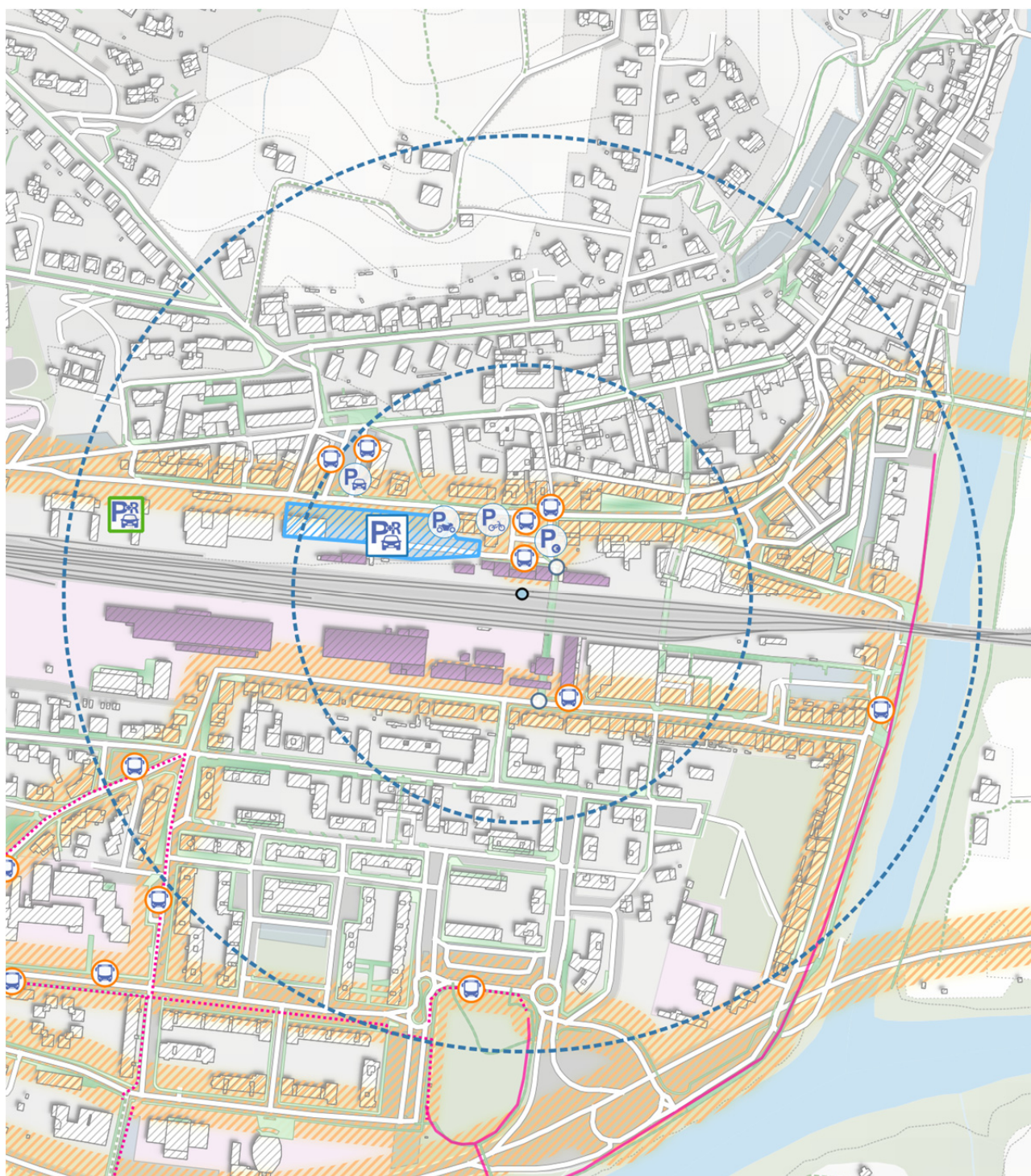
Parcheggi scambiatori



Bicic let te e motocicli

Trasporto Pubblico





Buffer 200  
e 400 mt

#### LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Linee TPL urbano/extraurbano
- Linee tramvia esistenti
- Linee tramvia di progetto
- Linee tramvia in proposta

#### TRASPORTO COLLETTIVO

- Fermate Tramvia esistenti
- Fermate Tramvia di progetto
- Fermate TPL
- Servizio Taxi

#### TRASPORTO PRIVATO

- Park and Ride parcheggio scambiatore
- Posti moto e scooter stalli dedicati
- Rastrelliere biciclette aree dedicate e attrezzate
- Rete ciclabile esistente / di progetto

- Parcheggio standard urbano
- Parcheggio coperto a pagamento
- Parcheggio a pagamento
- Parcheggio orario

**NOTE:** Presente un'area riservata alle bici ed alle moto/scooter ma con assenza di rastrelliere e stalli moto dedicati. Il parcheggio scambiatore offre circa 220 posti auto, che a fronte dei 3.293 passeggeri saliti risulta carente. Si rileva che il parcheggio è anche utilizzato per altri mete oltre la stazione. Nelle ore di punta l'area di fronte alla stazione risulta congestionata dagli autobus in attesa e/o manovra. Previsto da PTCP un parcheggio scambiatore.

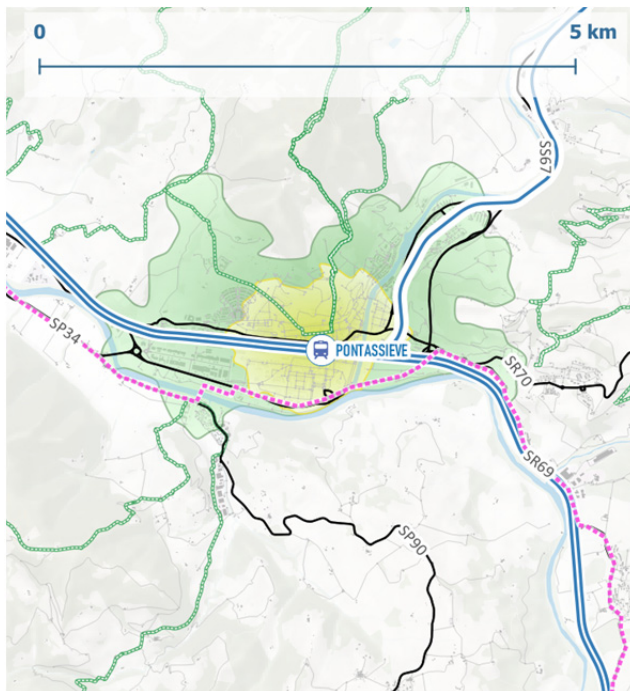
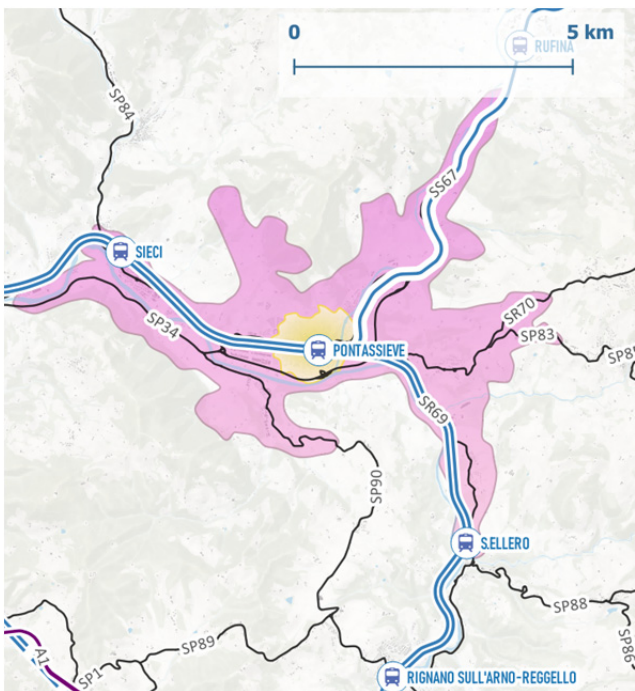


### 3 | ACCESSIBILITA'

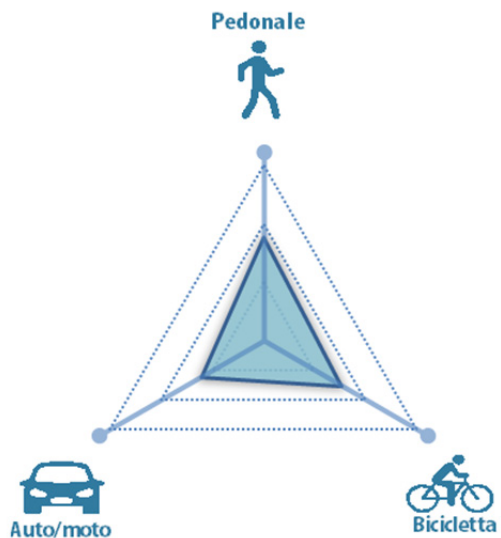
## ACCESSIBILITA' AI BINARI - BARRIERE ARCHITETTONICHE

|                                     |                                                                                   |                                                       |                                     |                                                                                   |                                                     |                                     |                                                                                     |                                                      |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> |  | SERVIZIO ASSISTENZA PRM                               | <input checked="" type="checkbox"/> |  | PARCHEGGIO CON POSTI RISERVATI                      | <input type="checkbox"/>            |  | PERCORSO TATTILE DA INGRESSO STAZIONE VERSO I BINARI |
| <input checked="" type="checkbox"/> |  | PERCORSO SENZA BARRIERE (IN PIANO, RAMPA O ASCENSORE) | <input type="checkbox"/>            |  | MARCIAPIEDE RIALZATO PER ENTRARE E USCIRE DAI TRENI | <input checked="" type="checkbox"/> |  | SISTEMI DI INFORMAZIONE AL PUBBLICO VISIVI           |

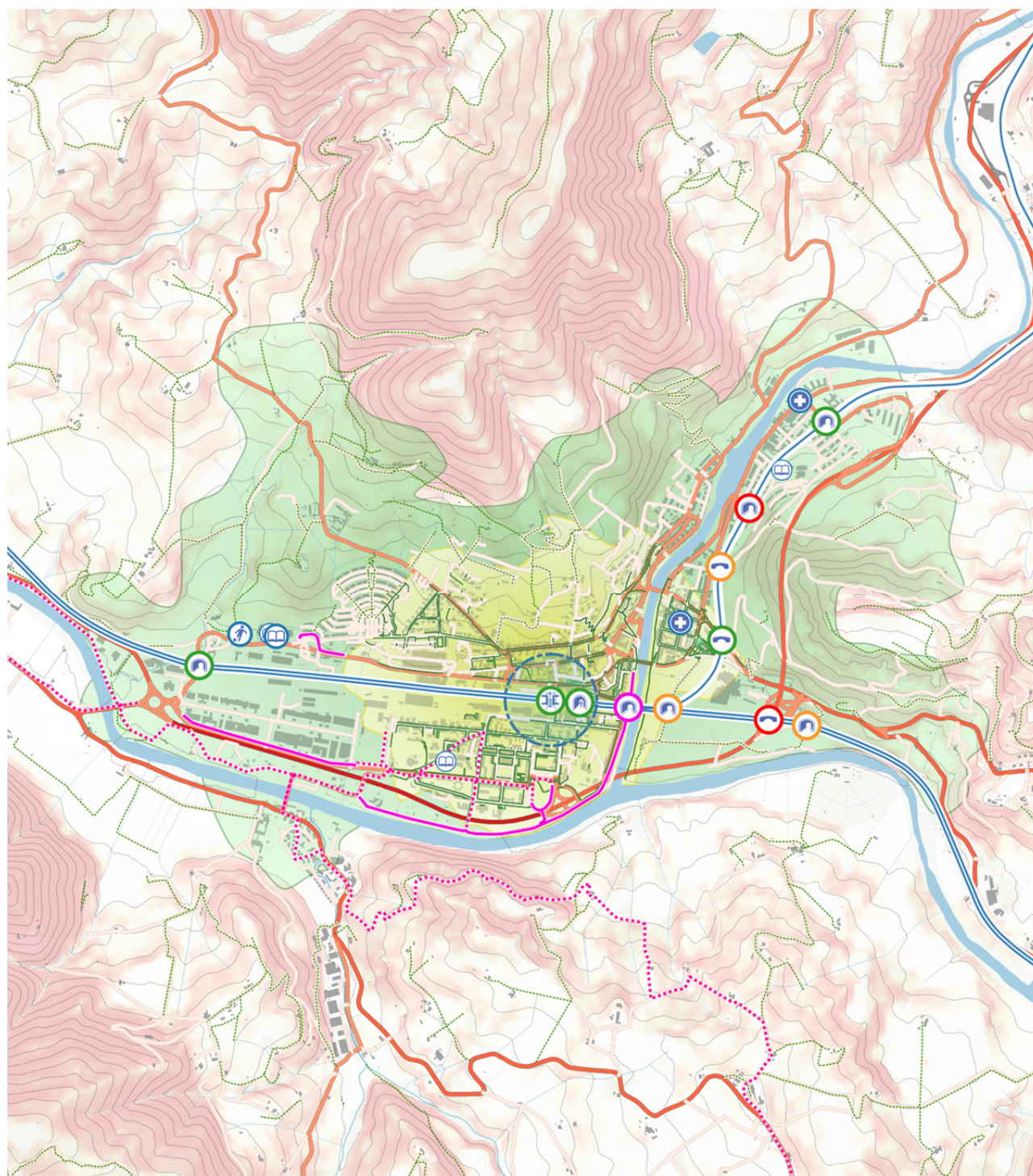
## ISOCRONE



## ACCESSIBILITA' AL NODO FERROVIARIO







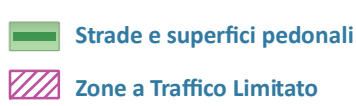
Isocrona 12 min  
pedonale  
ciclabile



Buffer  
400 mt

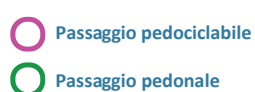


Rete ciclabile  
esistente  
Percorsi ciclabili  
di progetto



Strade e superfici pedonali  
Zone a Traffico Limitato

### ATTRAVERSAMENTI FERROVIA



Passaggio pedociclabile



Passaggio pedonale



Strade minori



Solo carreggiata



Attraversamento  
in stazione/ fermata



Sottopasso  
pedonale /ciclabile



Sottopasso  
carrabile



Passerella  
pedonale /ciclabile



Sovrapasso  
carrabile



Passaggio  
al livello

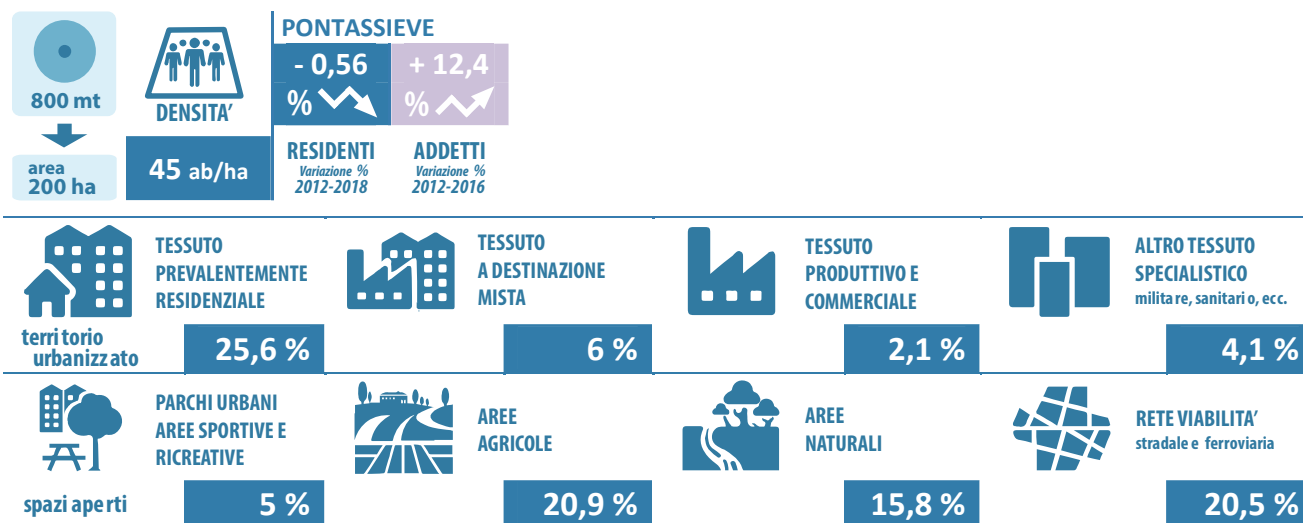
Velocità media  
traffico veicolare

5 - 30 Km/h  
31 - 50 Km/h  
51 - 70 Km/h  
71 - 90 Km/h  
91 - 120 Km/h

**NOTE:** La stazione presenta un buon collegamento pedonale tra i due lati della ferrovia mediante un sottopassaggio diretto. Ad ovest della stazione è presente un secondo sottopasso pedonale con accesso alla Galleria Commerciale mentre ad est il secondo attraversamento utile dista circa 1,5 Km (area interessata dalla presenza di aree dismesse). La Riva dell'Arno in prossimità della stazione è interessata dal progetto di Ciclovia dell'Arno.

## 4 | INTORNO URBANO

CARATTERI DEL LUOGO → | buffer 800mt = 200 ha | Abiti comunali di Pontassieve e Fiesole

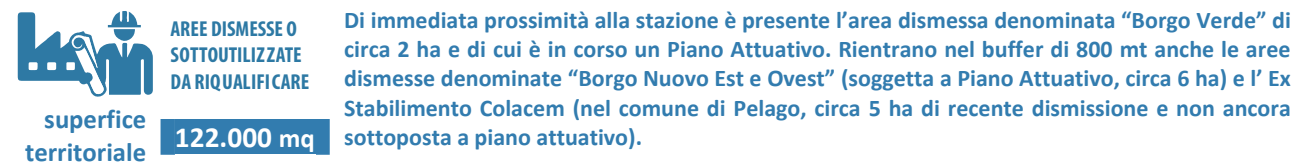


SERVIZI DI INTERESSE LOCALE E SOVRALocale → buffer 800mt

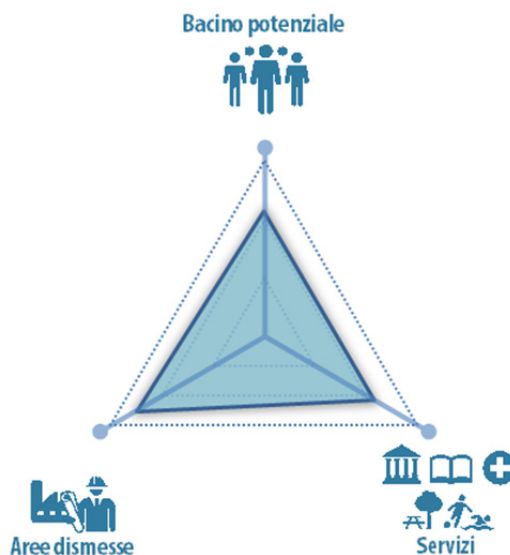
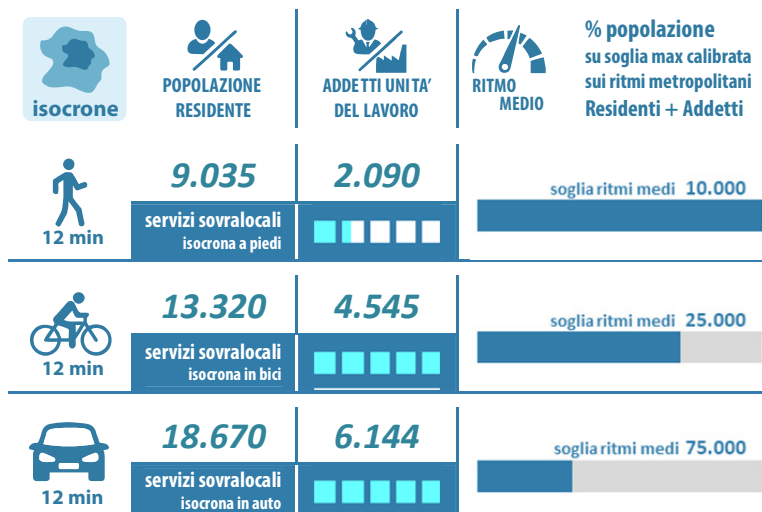


Nel raggio di 800mt, di rilevante interesse sovrallocale è presente un Poliambulatorio (sanità). Buona dotazione di servizi di interesse locale (di rilievo le scuole d'infanzia, elementari e medie ed una scuola superiore).

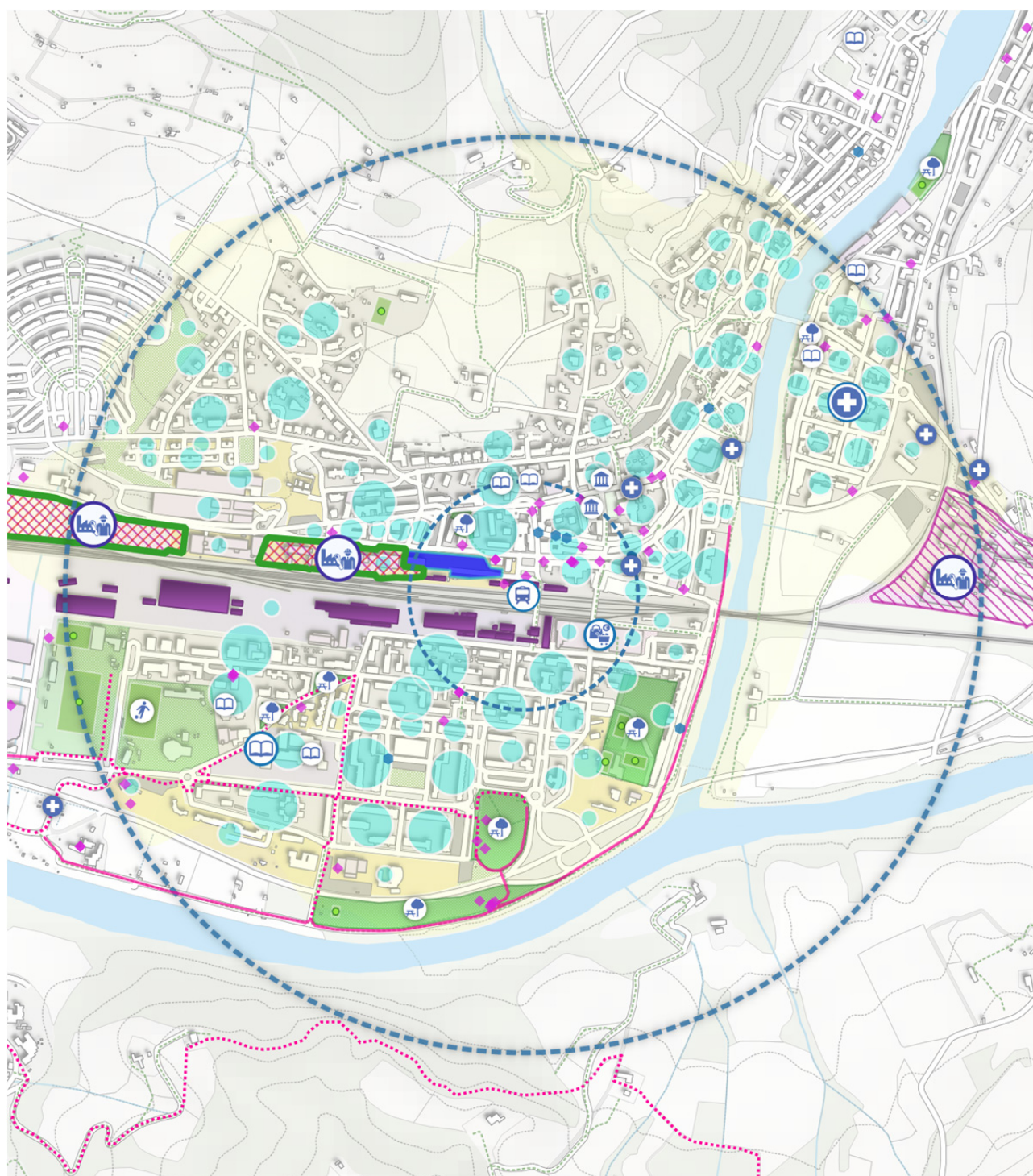
PRESENZA AREE DISMESSE → buffer 800mt



BACINO POTENZIALE → isocrone







**NOTE:** Il tessuto urbano presenta un elevato grado di trasformabilità urbana in quanto sono presenti diversi ettari di aree dismesse da riqualificare ed è già presente una buona dotazione di servizi commerciali data la presenza di una Galleria Commerciale e di un Supermercato Coop, con un buon bacino potenziale di residenti ed addetti.



1

Fronte stazione sui primi binari, a livello di accessibilità si segnala l'assenza di percorsi tattili verso i binari e l'assenza di marciapiedi rialzati per entrare e uscire dai treni.



2

La dotazione di rastrelliere per biciclette è molto scarsa e non sono presenti servizi legati al bike sharing (ad es. stalli dedicati per la sosta e condivisione delle biciclette).



3

Area limitrofa al parcheggio scambiatore e destinata alla sosta di moto e biciclette. Si segnala la completa assenza di rastrelliere e degli stalli di segnalazione per il posteggio di moto e scooter. L'area dei parcheggi risulta di scarsa qualità, con puntuali fenomeni di degrado.







4

Area destinata al Park and Ride. Il parcheggio offre una buona dotazione di posti auto (circa 200) ma risultano spesso occupati in quanto il parcheggio è utilizzato anche per raggiungere altre mete oltre la stazione. Gli stalli sono ben segnalati ed il parcheggio è ben integrato alla stazione.



5

Il piazzale di fronte alla stazione, in gran parte utilizzato come parcheggio a pagamento (circa 35 stalli), nelle ore di punta è oggetto di un importante flusso di autobus urbani ed extraurbani che di fatto trovano difficoltà di manovra.



6

Spazio urbano di fronte all'ingresso della stazione, con il piazzale destinato a parcheggio a pagamento. In generale, lo spazio risulta di bassa qualità (pavimentazioni degradate o assenti, scarsa disponibilità di arredi urbani).





Area destinata al Park and Ride con collegamento pedonale verso la stazione.



Ingresso dal fronte opposto della stazione. Si rileva che non è presente nessuna rastrelliera per le biciclette e che il sottopasso, nonostante sia servito da ascensore, presenta delle limitazioni per l'accesso ciclabile (bici a mano, no rampa).



In generale la qualità del sottopasso è buona e costituisce, assieme al sottopasso vicino che consente il collegamento con la Galleria ed il Centro Commerciale, una buona rete di accessibilità pedonale tra le due parti di città divise dalla ferrovia.







📷 10

Area destinata al Park and Ride ricavata all'interno dell'area dismessa denominata come "Borgo Verde" e della quale è presente un piano attuativo per la trasformazione urbana dell'area.



📷 11

Puntuali forme di degrado costituite dai residui dell'ex area ferroviaria, in attesa dell'avvio del piano attuativo.



📷 12

Pertinenze ex aree ferroviarie. Si tiene presente che le aree dismesse denominate Borgo Verde e Borgo Nuovo, costituiscono ad oggi una barriera tra le due parti della città per cui non è presente nessun attraversamento per oltre 1,5 Km ad ovest dalla stazione.



Le aree ferroviarie di Pontassieve sono state sin dal 1868 un riferimento produttivo per la città. L'area denominata Borgo Verde è stata largamente utilizzata fino agli anni '80 come area di servizio alle attività ferroviarie. In seguito alla chiusura del cantiere di saldatura rotaie nel 1985, l'area è stata acquistata nel 2001 dal Comune. Sono molti gli interessi ed i progetti discussi che prevedono funzioni e strutture di interesse pubblico, ma ad oggi soltanto una parte è stata adibita a parcheggio. Assieme ai siti limitrofi denominati Borgo Nuovo ed Ex-Centauro, queste aree dismesse e degradate, data la loro ubicazione centrale, fanno parte ormai da anni della vita quotidiana degli abitanti di Pontassieve. Al momento deve essere ancora attivato l'iter per la caratterizzazione di entrambe le ex aree ferroviarie



#### *Indirizzi e prescrizioni della Pianificazione Comunale*

Il piano ha per oggetto l'ex area ferroviaria denominata “BORGO VERDE”, la quale si estende per circa due ettari da piazza Stazione alle “Cantine Ruffino” ed è delimitata dai due assi infrastrutturali tra loro paralleli quali la via Aretina a nord e la linea ferroviaria a sud.



*Estratto planimetria Stato Attuale - RU Pontassieve*



*Estratto elaborati progettuali – RU Pontassieve*

Il Piano Attuativo prevede, coerentemente con le linee guida ed il R.U., di realizzare “una parte di città caratterizzata da uno spiccato mix funzionale” attraverso interventi di trasformazione/riqualificazione, i quali comprendono:

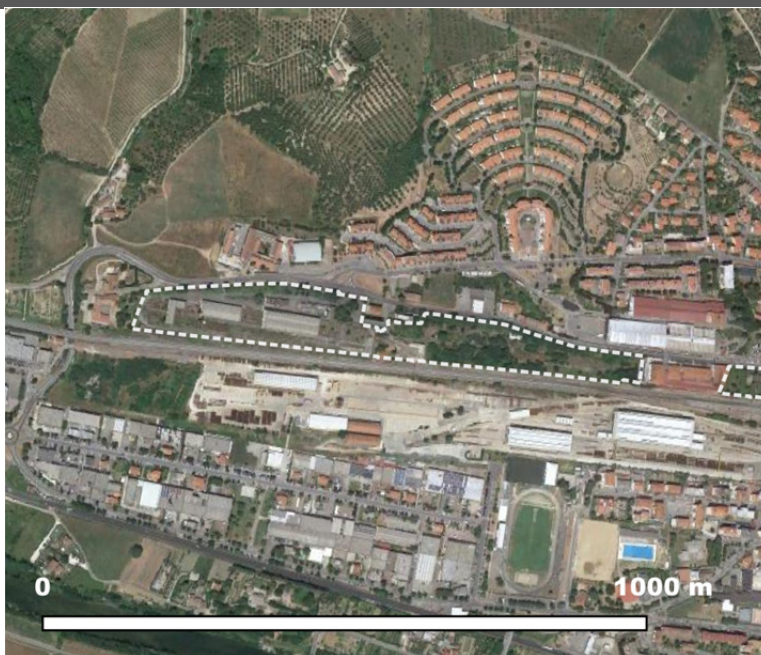
1. interventi di demolizione e bonifica ambientale;
2. interventi di nuova costruzione con destinazioni multi-funzionali sia pubbliche che private;
3. interventi di urbanizzazione primaria e secondaria e di arredo urbano.

Il Piano Attuativo è suddiviso in quattro Unità Minima d’Intervento (UMI) che rappresentano gli ambiti minimi di progettazione ai fini delle richieste del titolo abilitativo e risultano così suddivise:

- UMI 1 - destinazione polifunzionale con parcheggi pubblici interrati
- UMI 2 - destinazione residenziale (superficie fondiaria 4.258 mq)
- UMI 3 - destinazione “Casa della salute” ASL (superficie fondiaria 1.850 mq)
- UMI 4 - destinazione polifunzionale con parcheggi pubblici interrati

#### PREVISIONI URBANISTICHE – Area disemssa “Borgo Nuovo”

L’area denominata Borgo Nuovo, ancora di proprietà FS ma con interesse di acquisizione pubblica, ha avuto in passato diverse funzioni. La parte più ad est era adibita a magazzino per materiali d’armamento e si presenta libera da edifici mentre nella parte ad ovest sono presenti diversi capannoni in cemento armato prefabbricato costruiti nel 1985 per ospitare il nuovo impianto di rigenerazione rotaie, in sostituzione a quello del 1868 costruito dalla Direzione delle Strade Ferrate Romane. Come per l’area di Borgo Verde, ci sono state molte manifestazioni di interesse sul recupero delle aree, già inserite nella pianificazione comunale con il PRG del 1996 e con l’accordo di Pianificazione del 2003.



#### *Indirizzi e prescrizioni della Pianificazione Comunale*

Area urbana "Borgo Nuovo" con capacità edificatoria ad uso residenziale, commerciale, direzionale e artigianale. Il compendio rappresenta porzione degli ex impianti ferroviari dismessi in Pontassieve, l'ex impianto rigenerazione rotaie e l'ex magazzino approvvigionamenti con area connessa su cui insistono 6 corpi di fabbrica. All'interno è presente un fabbricato in muratura detto "Palazzina Uffici anni '30", composto da ex uffici e tre alloggi.

Superficie territoriale totale: 70.322 m2 (comparto P12 – Borgo Nuovo Est 27.980 m2 – comparto P13 – Borgo Nuovo Ovest 1.930 m2 )

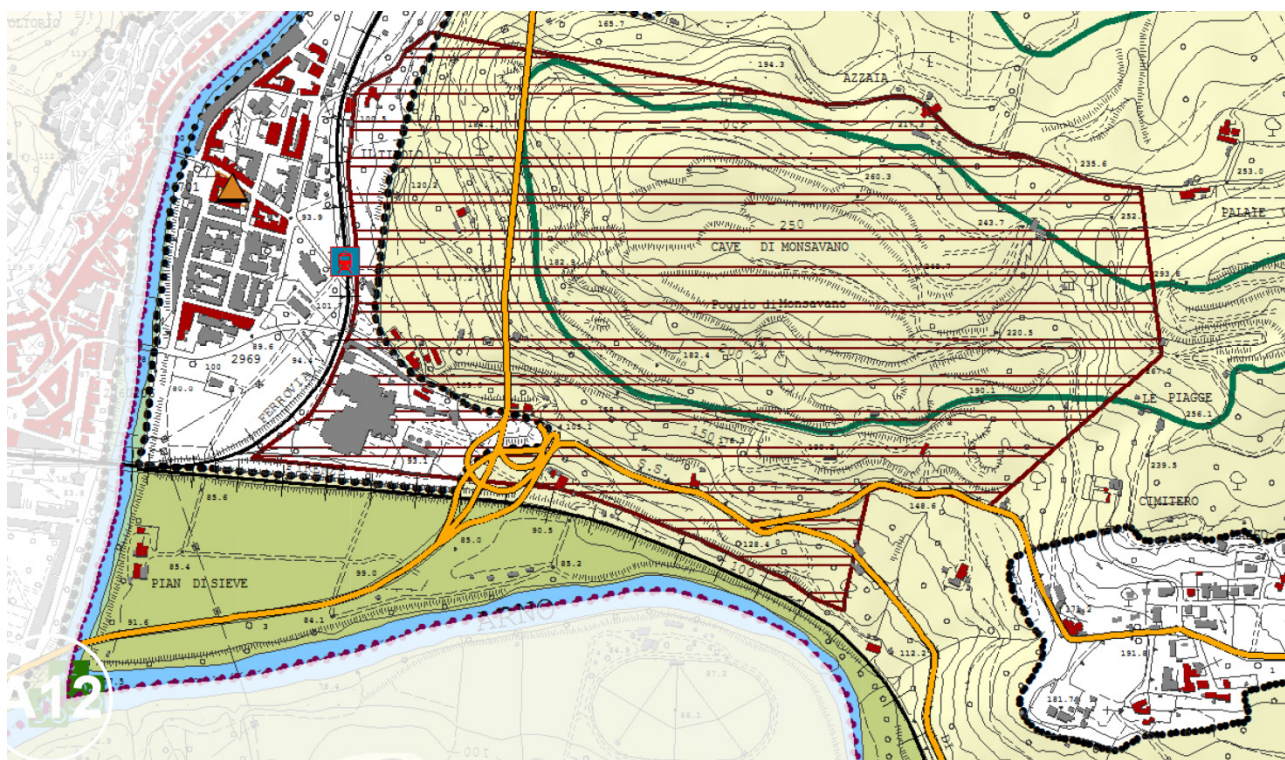
Superficie coperta totale 8.305 m2



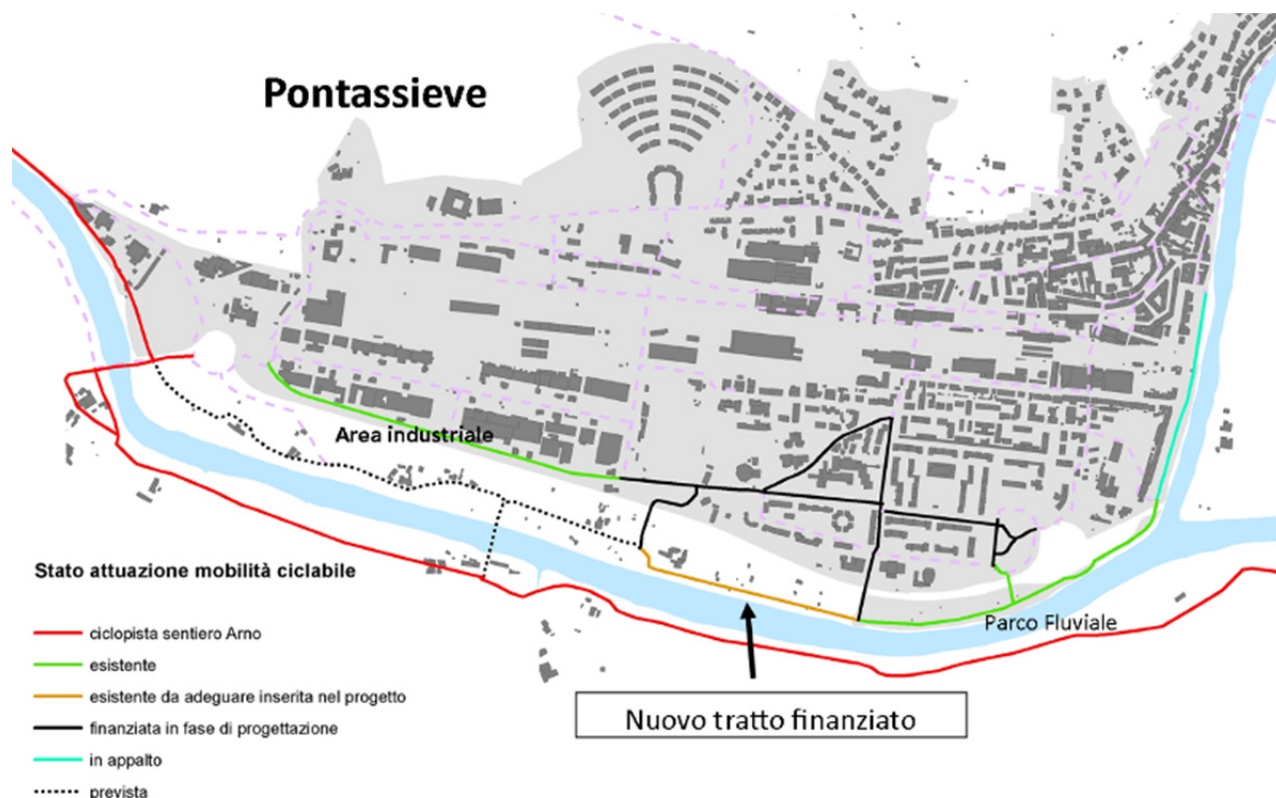
Il cementificio fu costruito nel 1910 dalla Società Calce e Cemento Monsavano e da allora è stato uno dei punti fermi dell'economia della Valdisieve. Nel 1945 lo stabilimento viene acquistato dalla Italcementie. A giugno 2012 l'azienda di Sanfrancesco viene venduta alla Colacem spa di Gubbio con i suoi 52 dipendenti, nel 2013 cessa la produzione e vengono esaurite le scorte in magazzino. Lo stabilimento chiuderà definitivamente nell'aprile del 2014 a causa di una palese spartizione di mercato operata dalle due più grandi aziende italiane di produzione di cemento. In seguito alla chiusura, sono state avviate le procedure per la rimozione dei macchinari e per la bonifica del sito a carico della proprietà. In prossimità del sito è presente anche la cava che lo riforniva, anch'essa dismessa nello stesso periodo.



#### *Indirizzi e prescrizioni della Pianificazione Comunale*



*Estratto Carta dello Statuto RU di Pelago – Individuazione di un nuovo nodo (fermata del sistema ferroviario metropolitano) in prossimità dell'area dell'ex stabilimento COLACEM.*



*Reti ciclabili esistenti e di progetto, tra cui il tracciato della Ciclopista dell'Arno ed il tratto recentemente finanziato dalla Regione toscana di collegamento tra il Parco Fluviale ed il Ponte di Rosano.*

Al livello comunale sono in corso proposte e progetti su nuove viabilità ciclabili, di cui alcuni tratti già finanziati ed in fase di completamento. Di particolare rilievo la definizione dei tracciati della Ciclopista dell'Arno.

L'intorno urbano è costituito da un tessuto a isolati aperti e edifici residenziali isolati su lotto su matrice storica urbana preesistente, collegata al centro storico e con presenza di servizi e commercio di vicinato, a sud della ferrovia da un tessuto a isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali.