

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



**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI  
RELATIVE AL PUMS ADOTTATO**

## INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. SCHEDE LETTURA PROPONENTI.....	6
3. MOBILITA' CICLISTICA .....	14
4. TRASPORTO PUBBLICO – ASPETTI GENERALI.....	50
5. TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO.....	79
6. TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA .....	89
7. TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO.....	100
8. AEROPORTO .....	118
9. VIABILITA' STRADALE .....	119
10. ALTRO .....	177

## 1. PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze, dopo la sua adozione avvenuta il 1° Agosto 2019 con atto del Sindaco metropolitano n° 33, ratificato con delibera del Consiglio metropolitano n° 60/2019, in ottemperanza a quanto disposto dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera "a" del DM 04/08/2017, è stato pubblicato sul sito web dell'ente, per il periodo dal 14 Agosto 2019 al 31 Ottobre 2019, termine successivamente prorogato al 20 Novembre 2019, per la presentazione di osservazioni.

La cittadinanza, gli enti e tutti i portatori di interessi hanno quindi partecipato una seconda volta al perfezionamento del Piano, dopo che avevano già dato un importante contributo nella fase di redazione per definire obiettivi e strategie. Il Piano, grazie alle osservazioni pervenute risulta migliorato, arricchito e perfezionato, senza aver cambiato i suoi principi e obiettivi fondanti.

Il presente documento nasce dunque con lo scopo di fornire un completo resoconto della fase di raccolta e controdeduzione alle osservazioni pervenute durante il periodo di esposizione al pubblico (14 agosto 2019 / 20 novembre 2019).

### 1.1 Organizzazione del documento

Il documento è organizzato in due parti:

- La prima, costituita dal presente capitolo, contenente l'approccio metodologico alla lettura del documento;
- la seconda, divisa in sezioni tematiche, è dedicata alle controdeduzioni alle osservazioni, con apposite schede di controdeduzione.

La sezione di controdeduzioni è suddivisa come segue:

- 1-Mobilità ciclistica;
- 2-Trasporto pubblico – Aspetti generali;
- 3-Trasporto pubblico automobilistico;
- 4-Trasporto pubblico tramvia;
- 5-Trasporto pubblico ferroviario;
- 6-Aeroporto;
- 7-Viabilità stradale;
- 8-Altro.

L'ultima scheda, all'interno della sezione "Altro", è l'osservazione d'ufficio predisposta dal dirigente del settore mobilità della Città Metropolitana di Firenze, contenute le principali modifiche al testo legate a necessità di allineamento e omogeneizzazione del Piano.

Nell'ottica di assicurare una maggiore leggibilità del documento, sono realizzate delle apposite schede di lettura. Queste riportano la sezione tematica all'interno della quale sono contenute le osservazioni, il loro numero identificativo e la tipologia di accoglimento, rimandando alle relative schede di controdeduzione.

Nel rispetto del D.lgs. 30 giugno 2003 n.1961 "Codice in materia di protezione dei dati personali", le osservazioni dei privati cittadini in forma "anonima" sono riportate in forma anonima ed identificate dal numero di registrazione al Protocollo Generale dell'osservazione presentata.

## 1.2 Criteri di codifica

L'elevato numero di contributi ricevuti e la molteplicità di osservazioni da essi estrapolate ha sottolineato la necessità di definire una metodologia per la loro codifica e lettura, con un'immediata associazione alla tematica d'interesse.

Ai contributi ricevuti è stato quindi assegnato un codice numerico progressivo in a base all'ordine temporale di ricezione da parte dell'ufficio TPL della Città Metropolitana di Firenze. Questi contributi sono stati successivamente suddivisi, a seconda dell'argomento trattato, generando il numero totale di osservazioni presenti nel documento. Le osservazioni così estrapolate hanno un codice alfa-numerico, dove la parte numerica corrisponde a quanto indicato sopra, mentre la parte alfabetica è la suddivisione progressiva del contributo in osservazioni.

Tale scelta operativa è stata compiuta al fine di conferire al documento una maggiore integrità di lettura, dal momento che tutte le osservazioni che afferiscono allo stesso argomento sono ordinate sequenzialmente.

## 1.3 Modalità di accoglimento

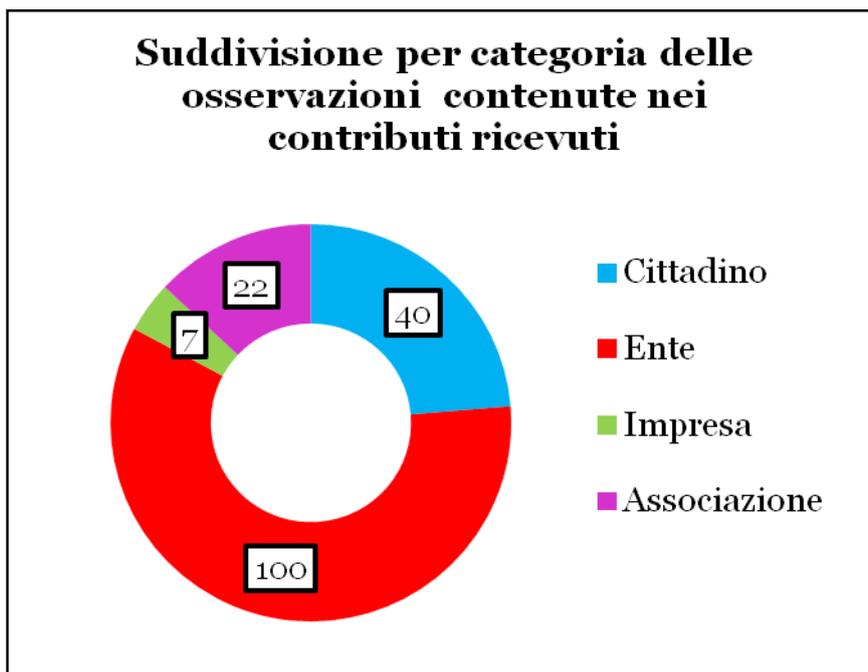
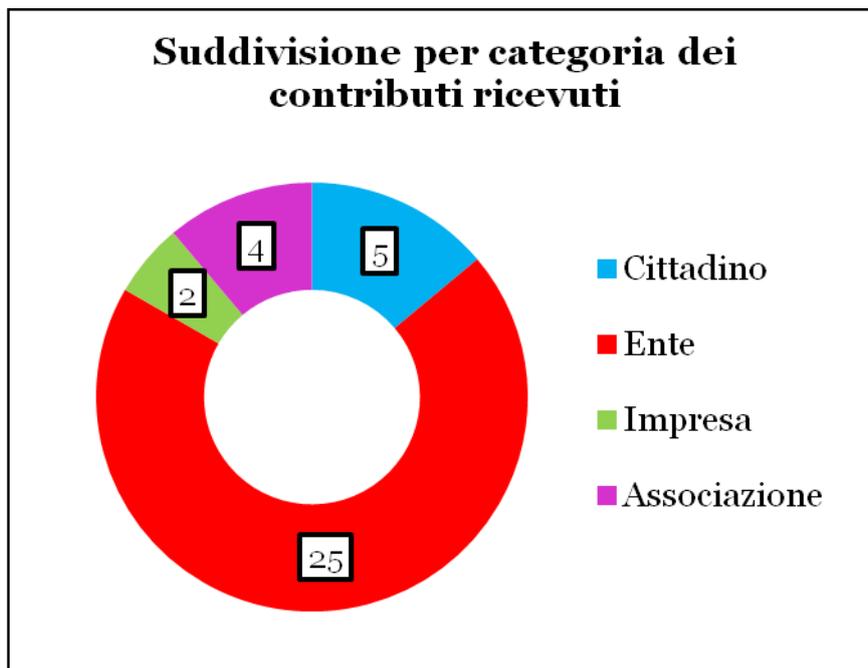
I 35 contributi ricevuti dai proponenti durante la fase di pubblicazione del PUMS sono stati analizzati e suddivisi in 169 singole osservazioni. Ogni osservazione è stata analizzata in modo puntuale, andando inoltre ad indicare la modalità di accoglimento e le eventuali modifiche da fare al Piano.

In particolare le modalità di accoglimento sono suddivise come segue:

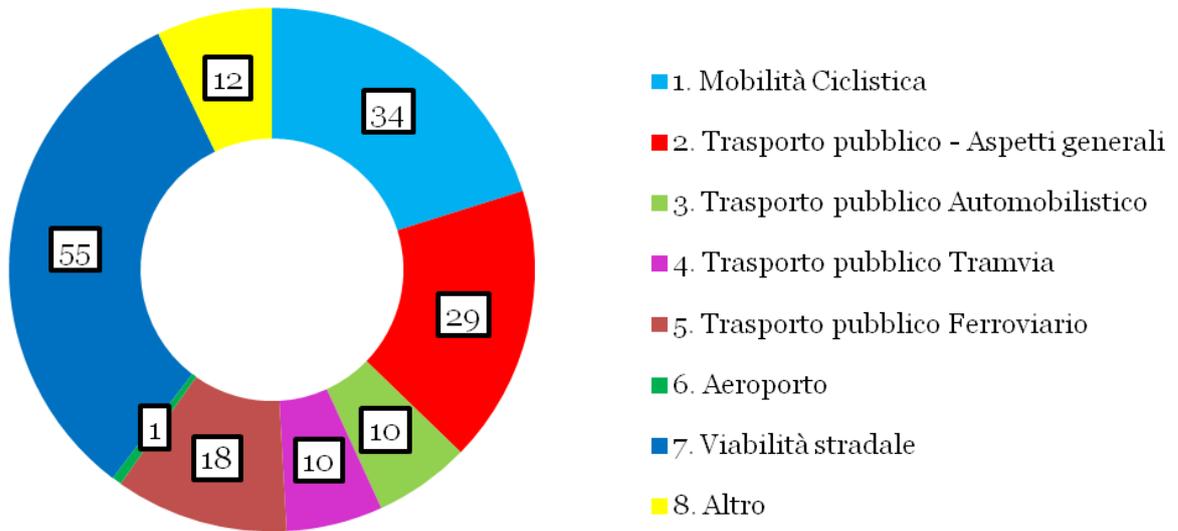
- Osservazione non accolta;
- Osservazione non pertinente;
- Osservazione parzialmente accolta;
- Osservazione accolta.

In particolare, la prima categoria raggruppa tutti i contenuti non coerenti con principi, obiettivi e strategie del PUMS oppure in contrasto con lo scenario di riferimento su cui si fonda lo scenario di Piano. La seconda categoria raggruppa le osservazioni completamente estranee ai contenuti del PUMS. La terza categoria raggruppa le osservazioni già in parte contenute nel Piano e che ne rafforzano e sostengono obiettivi, politiche e azioni. Infine, le osservazioni considerate perfettamente coerenti con i principi ed obiettivi del Piano.

### 1.4 Analisi delle osservazioni ricevute



### Suddivisione per argomento delle osservazioni



Nello specifico, la maggior parte dei proponenti appartiene alla categoria “Ente” (25, pari al 69% dei contributi ricevuti), seguiti in ordine decrescente da “Cittadino”, “Associazione” ed “Impresa”. Una volta spaccettati i contributi nelle varie osservazioni, le percentuali sono leggermente variate. Gli enti hanno fornito indicazioni, spesso molto precise, relative al proprio territorio, mentre cittadini ed associazioni nei propri contributi hanno spaziato su tutto il territorio della Città Metropolitana di Firenze, toccando molteplici temi ed argomenti relativi alla mobilità.

Il tema più trattato nelle osservazioni concerne il settore “Viabilità stradale”, a seguire la Mobilità ciclistica ed il trasporto pubblico nella sua complessità di sfaccettature.

## 2. SCHEDE LETTURA PROPONENTI

Tabella identificativa dei singoli cittadini, con associazione del protocollo di ricezione e codice fiscale:

Identificazione Cittadini	
n° PG	Codice fiscale
43541	FLCNGL63M68A783F
51380	DRGLSN85R26A564W
51392	BGNFLV88P13A564S
52462	MSCGPP49D05D612X
55940	DGRMGR58B44F027U

Di seguito schematizzazione di tutti i contributi ricevuti:

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
1	43541	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	1	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
2	Comune di Barberino di Mugello	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	2.a	Accolta
7. Viabilità	2.b	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
3	Comune di Firenze	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	3	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
4	51380	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
3. Trasporto pubblico Gomma	4.a	Non pertinente
7. Viabilità	4.b	Parzialmente accolta
7. Viabilità	4.c	Non pertinente
7. Viabilità	4.d	Non pertinente

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa
---------------	--

5	51392	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	5.a	Accolta
2. Trasporto pubblico	5.b	Accolta
2. Trasporto pubblico	5.c	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	5.d	Parzialmente accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	5.e	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	5.f	Non Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	5.g	Parzialmente accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	5.h	Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	5.i	Accolta
7. Viabilità	5.j	Non pertinente
7. Viabilità	5.k	Accolta
7. Viabilità	5.l	Accolta
7. Viabilità	5.m	Accolta
7. Viabilità	5.n	Accolta
7. Viabilità	5.o	Accolta
7. Viabilità	5.p	Non accolta
7. Viabilità	5.q	Parzialmente accolta
7. Viabilità	5.r	Non pertinente
7. Viabilità	5.s	Accolta
8. Altro	5.t	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
6	Comune di Firenze	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
7. Viabilità	6	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
7	ASSOCIAZIONE "DIRITTI & ATPA"	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	7.a	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	7.b	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	7.c	Non accolta
8. Altro	7.d	Accolta
8. Altro	7.e	Parzialmente accolta
8. Altro	7.f	Accolta
8. Altro	7.g	Parzialmente accolta
8. Altro	7.h	Accolta
8. Altro	7.i	Accolta
8. Altro	7.j	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
8	Comune di Calenzano	

Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	8.a	Accolta
7. Viabilità	8.b	Accolta
7. Viabilità	8.c	Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	8.d	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
9	Comune di Montelupo Fiorentino	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	9.a	Parzialmente accolta
1. Mobilità Ciclabile	9.b	Accolta
2. Trasporto pubblico	9.c	Accolta
2. Trasporto pubblico	9.d	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	9.e	Non pertinente
5. Trasporto pubblico Ferro	9.m	Accolta
7. Viabilità	9.f	Accolta
7. Viabilità	9.g	Accolta
7. Viabilità	9.h	Accolta
7. Viabilità	9.i	Accolta
7. Viabilità	9.j	Accolta
7. Viabilità	9.k	Accolta
7. Viabilità	9.l	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
10	52462	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	10.a	Non accolta
2. Trasporto pubblico	10.b	Non accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	10.c	Parzialmente accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	10.d	Non pertinente
5. Trasporto pubblico Ferro	10.e	Non accolta
7. Viabilità	10.f	Non accolta
7. Viabilità	10.g	Non accolta
7. Viabilità	10.h	Non accolta
7. Viabilità	10.i	Accolta
7. Viabilità	10.j	Accolta
7. Viabilità	10.k	Parzialmente accolta
7. Viabilità	10.l	Non accolta
7. Viabilità	10.m	Accolta
7. Viabilità	10.n	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
11	Comune di Signa	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento

1. Mobilità Ciclabile	11.a	Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	11.b	Accolta
7. Viabilità	11.c	Accolta
7. Viabilità	11.d	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
12	IMMOBILIARE 2011	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
4. Trasporto pubblico Tramvia	12	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
13	Comune di Pontassieve	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	13.a	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	13.b	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	13.c	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	13.d	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	13.e	Accolta
2. Trasporto pubblico	13.f	Accolta
2. Trasporto pubblico	13.g	Accolta
2. Trasporto pubblico	13.h	Parzialmente accolta
2. Trasporto pubblico	13.i	Accolta
2. Trasporto pubblico	13.j	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	13.k	Parzialmente accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	13.l	Parzialmente accolta
7. Viabilità	13.m	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
14	Comune di Lastra a Signa	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
7. Viabilità	14.a	Accolta
7. Viabilità	14.b	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
15	Comune di Firenzuola	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	15.a	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	15.b	Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	15.c	Non accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	15.d	Accolta
7. Viabilità	15.e	Non pertinente
7. Viabilità	15.f	Non pertinente

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
---------------	--	--

16	Comune di Castelfiorentino	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
8. Altro	16	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
17	Regione Toscana	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	17.a	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	17.b	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	17.c	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	17.d	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	17.e	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	17.f	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	17.g	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	17.h	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	17.i	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	17.j	Parzialmente accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	17.k	Accolta
7. Viabilità	17.l	Accolta
7. Viabilità	17.m	Accolta
7. Viabilità	17.n	Accolta
7. Viabilità	17.o	Accolta
7. Viabilità	17.p	Accolta
7. Viabilità	17.q	Accolta
7. Viabilità	17.r	Accolta
7. Viabilità	17.s	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
18	Comune di Montelupo Fiorentino	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	18	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
19	Città metropolitana di Firenze	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
8. Altro	19	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
20	Consigliere metropolitano Sesto Fiorentino	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
6. Aeroporto	20.a	Non accolta
7. Viabilità	20.b	Accolta
7. Viabilità	20.c	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
21	Comune di Greve in Chianti	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	21.a	Parzialmente accolta
2. Trasporto pubblico	21.b	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	21.c	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
22	Consigliere Metropolitan Barberino di Mugello	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
5. Trasporto pubblico Ferro	22.a	Non accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	22.b	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
23	FIAB Firenze ciclabile	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	23.a	Non accolta
1. Mobilità Ciclabile	23.b	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	23.c	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	23.d	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	23.e	Accolta
1. Mobilità Ciclabile	23.f	Non pertinente

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
24	Comune di San Casciano in Val di Pesa	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	24.a	Parzialmente accolta
2. Trasporto pubblico	24.b	Accolta
2. Trasporto pubblico	24.c	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
25	Comune di Montelupo Fiorentino	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	25	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
26	Comune di Marradi	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	26.a	Accolta
3. Trasporto pubblico Gomma	26.b	Parzialmente accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	26.c	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
27	Comune di Barberino Tavarnelle	

Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	27.a	Accolta
2. Trasporto pubblico	27.b	Accolta
2. Trasporto pubblico	27.c	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
28	Comune di Dicomano	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	28.a	Accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	28.b	Non accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
29	Comune di Campi Bisenzio	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	29.a	Accolta
2. Trasporto pubblico	29.b	Parzialmente accolta
2. Trasporto pubblico	29.c	Parzialmente accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
30	Comune di Bagno a Ripoli	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	30.a	Parzialmente accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	30.b	Accolta
7. Viabilità	30.c	Accolta
7. Viabilità	30.d	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
31	Mobility Manager, CNR di Firenze	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	31.a	Non accolta
1. Mobilità Ciclabile	31.b	Non accolta
2. Trasporto pubblico	31.c	Accolta
2. Trasporto pubblico	31.d	Non pertinente
4. Trasporto pubblico Tramvia	31.e	Non accolta
7. Viabilità	31.f	Non accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
32	55940	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
7. Viabilità	32	Non accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
33	Comitato Pendolari Mugello "Attacati al treno"	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
5. Trasporto pubblico Ferro	33.a	Accolta

5. Trasporto pubblico Ferro	33.b	Parzialmente accolta
-----------------------------	------	----------------------

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
34	Associazione per gli studi su Mobilità e Trasporti in Toscana	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
2. Trasporto pubblico	34.a	Accolta
4. Trasporto pubblico Tramvia	34.b	Non accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	34.c	Parzialmente accolta
5. Trasporto pubblico Ferro	34.d	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
35	Comune di Fiesole	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
1. Mobilità Ciclabile	35	Accolta

Contributo n°	PG cittadino / Ente / Associazione / Impresa	
36	MATTM	
Sezione	n° osservazione	Accoglimento
7. Viabilità	36.a	Accolta
8. Altro	36.b	Accolta
2. Trasporto pubblico	36.c	Parzialmente accolta
8. Altro	36.d	Parzialmente accolta

### 3. MOBILITA' CICLISTICA

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 1	Proponente	PG. 43541
Contenuto sintetico			
<p>In riferimento alla Mobilità ciclistica della Tav. A2, si propone di integrare la rete esistente/prevista con una pista ciclabile (per spostamenti locali, con scopo operativo NON turistico-ricreativo), su uno dei marciapiedi di VIA BARACCA, considerata l'elevata densità di popolazione di estrazione sociale media-bassa che, per motivi economici, si sposta con la bicicletta perlopiù percorrendo I marciapiedi di entrambi I sensi di marcia e mettendo quindi a rischio l'incolumità dei pedoni. È sicuramente escluso che tale popolazione di ciclisti, che usano la bici per il tragitto casa-lavoro, possa fare il giro da Via di Novoli, per immettersi su una ciclabile esistente.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione, accoglibile in linea di principio ma da reindirizzare al Comune di Firenze per il suo livello di dettaglio, offre l'occasione per ribadire e chiarire il perimetro di intervento del PUMS metropolitano e i suoi rapporti con la pianificazione della mobilità ciclistica alla scala comunale, sancita dalla L. 2/2018 che prevede la redazione di un Piano Urbano della Mobilità Ciclistica da parte dei Comuni. Il PUMS della Città Metropolitana, in coerenza con le funzioni attribuite alle Città metropolitane dalla L.2/2018, ha individuato l'assetto e la gerarchizzazione della rete ciclabile extraurbana intercomunale di interesse metropolitano per la mobilità a scopo operativo (Lavoro, Studio, acquisizione di beni e altri servizi essenziali) e a scopo turistico ricreativo. Il riconoscimento degli itinerari che in campo urbano completano questa rete, garantendo la sua continuità per l'accesso ai poli attrattori di rango sovra-comunale, è demandato ai Comuni in cui essi ricadono. Il PUMS si limita ad evidenziare la localizzazione delle sottoreti stradali in cui i comuni dovranno individuare tali itinerari e sottoporre alla Città Metropolitana la relativa progettualità per il loro adeguamento o la realizzazione ex novo.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Riportare il testo seguente nel paragrafo dedicato alle microreti comunali  <i>Il PUMS della Città Metropolitana, in coerenza con le funzioni attribuite alle Città metropolitane dalla L.2/2018, ha individuato l'assetto e la gerarchizzazione della rete ciclabile extraurbana intercomunale di interesse metropolitano per la mobilità a scopo operativo (Lavoro, Studio, acquisizione di beni e altri servizi essenziali) e a scopo turistico ricreativo. Il riconoscimento degli itinerari che in campo urbano completano questa rete garantendo la sua continuità per l'accesso ai poli attrattori di rango sovracomunale è demandato ai Comuni in cui questi ultimi ricadono. Il PUMS si limita ad evidenziare la localizzazione delle sottoreti stradali in cui i Comuni interessati dovranno individuare tali itinerari e sottoporre alla Città metropolitana la relativa progettualità per il cofinanziamento del loro adeguamento o della realizzazione ex novo. Man mano che i comuni produrranno tale documentazione, i relativi tracciati verranno inseriti negli aggiornamenti biennali del PUMS eliminando, di pari passo, le microreti comunali.</i></p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 2.a	Proponente	Comune di Barberino di Mugello
Contenuto sintetico			
<p>L'attuale area del Casello autostradale di Barberino di Mugello è recentemente stata individuata quale sosta per il trasporto bus su rete nazionale da parte di privati (soc. Flixbus); nella Tavola 30-PUMS-CMFI-Tav-A1-Mobilità-ciclistica-e-accessibilità-universale del PUMS si individua la stazione FS di San Piero (98N46) tra i "Centri di mobilità di livello metropolitano". I due poli alle estremità del Comune di Barberino possono rappresentare una potenzialità per il trasporto intermodale del territorio e non solo; appare utile potenziare, in armonia con gli obiettivi e le strategie, il sistema delle piste ciclabili. Il comune ha avviato un progetto di costituzione di un Parco Agroturistico nell'area del Lago di Bilancino, coerente con il PTCP vigente, per favorire la fruizione paesaggistica con mezzi di trasporto sostenibile, mettendo in rete il casello di Barberino, l'Outlet, il Capoluogo, le frazioni di Cavallina e Galliano e attraverso la pista di Cafaggiolo, con il percorso ciclabile fino alla stazione di San Piero a Sieve. La proposta riguarda l'integrazione dei progetti di realizzazione delle piste ciclo pedonali con la rete di percorsi individuati nel progetto di paesaggio per il Lago di Bilancino. (vedi immagine)</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione pone due temi distinti, parzialmente integrati tra loro che vengono trattati nei punti seguenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inserimento della fermata delle linee automobilistiche a mercato presso il casello autostradale di Barberino nella rete dei Centri di Mobilità di livello metropolitano, in aggiunta a quello previsto dal PUMS presso la stazione di San Piero a Sieve. Questa proposta può essere accolta inserendo la fermata tra i Centri di Mobilità di livello territoriale e solo se nell'area di fermata delle linee a mercato è prevista anche l'integrazione con una fermata dei servizi di trasporto pubblico automobilistico per la cui realizzazione il Comune è in grado di mettere a disposizione un'area in prossimità di esercizi commerciali, preferibilmente con orari h24, con funzioni di presidio e servizio ai passeggeri.</li> <li>• Inserimento nella rete ciclabile metropolitana di un itinerario che unisca il casello di Barberino, l'Outlet, il centro di Barberino, le frazioni di Cavallina e Galliano e, attraverso la pista di Cafaggiolo, la stazione di San Piero a Sieve integrandosi con la rete di percorsi individuati nel progetto di paesaggio per il Lago di Bilancino. Questa proposta è accoglibile nella misura in cui può essere integrata con la "Via degli Dei"</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

OSSERVAZIONE	N° 5.a	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Penso sia importante completare la realizzazione delle piste ciclabili nel Mugello-Valdisieve in modo da completare i tratti mancanti.</p>			
Deduzioni			
<p>Considerazione che trova riscontro nei Piani e programmi territoriali e finanziari, Regionali, intercomunali e comunali. Il documento contiene gli interventi di completamento delle piste ciclabili nel Mugello-Valdisieve.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	N° 7.a	<b>Proponente</b>	<b>ASSOCIAZIONE “DIRITTI &amp; ATPA”</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Realizzazione di appositi percorsi sotterranei riservati al transito di ciclisti ed eventualmente anche ai pedoni, per l’attraversamento di tratti stradali fortemente congestionati o comunque interessati dal traffico veicolare, nonché in presenza di rotatorie. Questo garantirebbe una maggior sicurezza ai ciclisti e quindi un maggior utilizzo della bicicletta (maggior mobilità sostenibile).</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Osservazione che attiene le possibili soluzioni progettuali da adottare per aumentare la sicurezza stradale degli utenti deboli. Tali considerazioni possono già intendersi comprese negli obiettivi specifici (vedi tab a pag 126 della relazione) del PUMS e nel Biciplan alle pag. 218 e 219.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	N° 7.b	<b>Proponente</b>	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Prevedere per la realizzazione o il rifacimento di piste ciclo-pedonali che attraversano aree naturali o protette, parchi, terreni a vocazione agricola, l'utilizzo di materiali drenanti che siano anche in grado di assorbire in minima quantità il calore durante i mesi più caldi. In caso di copertura di alcuni tratti di pista occorrerà prevedere opportuni sistemi di raccolta delle acque meteoriche affinché queste si riversino direttamente sul terreno non vanificando la capacità drenante dei materiali delle piste.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Le soluzioni suggerite sono comprese nel Biciplan e in genere già prescritte dagli enti preposti alla salvaguardia del territorio se si tratta di rete ciclabile a scopo escursionistico e che non attiene strettamente la mobilità urbana/extraurbana.</p>			
<b>Accoglimento</b>		ACCOLTA	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 7.c	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Favorire (anche snellendo l’iter tecnico-amministrativo) ed incentivare la realizzazione della copertura di alcuni tratti di piste ciclabili, in modo particolare di quelli promiscui (riservati a pedoni e ciclisti) che si snodano al di fuori dei centri abitati, quindi che espongono maggiormente i ciclisti alle avversità meteorologiche, disincentivando quindi l’utilizzo delle piste nella stagione autunno-invernale.</p>			
Deduzioni			
<p>La soluzione proposta rischia di non essere sostenibile in termini economici e paesaggistici, certo occorre incentivare l’uso della bicicletta attraverso un attento percorso educativo che coinvolga sia il mondo scolastico che quello produttivo e che renda evidente la convenienza di tale uso anche in situazioni meteorologiche meno propizie.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 8.a	Proponente	Comune di Calenzano
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire a pag. 252 della Relazione di Progetto nella Tabella “Quadro di riferimento programmatico sovraordinato – Reti di percorsi ciclopedonali nell’area della Piana Fiorentina 1/2” le seguenti piste ciclopedonali: “Ciclopedonale di Legri-La Chiusa”, “Ciclopedonale di Carraia”, “Ciclopedonale Via Puccini”, “Ciclopedonale Via Giusti” nel tratto compreso tra P.zza V. Veneto e Via Pertini, “Ciclopedonale di Travalle” completamento percorso, “Ciclopedonale di Via di Prato” nei tratti compresi tra la Stazione FFSS di Calenzano e Via di Le Prata e tra Via di Pratignone e Via V. Emanuele, “Ciclopedonale di Via V. Emanuele” nel tratto compreso tra Via di Prato ed il confine con Sesto Fiorentino.</p>			
Deduzioni			
Osservazione completamente accolta.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Verranno modificate relazione di Piano e tavole grafiche.			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 9.a	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Relativamente alla nuova strutturazione che deve riguardare una mobilità integrata tra tutti i mezzi di trasporto si specifica: *relativamente alla Mobilità ciclistica: i Comuni sono già attualmente connessi con Piste ciclabili esistenti ed in particolare Montelupo Fiorentino ed Empoli hanno elaborato un "Biciplan". Occorre prefigurare sinergie tra le piste ciclabili esistenti, quelle di progetto (di cui ai Biciplan sopra indicati) e con le proposte progettuali elaborate ad esempio nella nuova infrastruttura veicolare e ciclabile di interconnessione fra le due rive dell'Arno presso l'abitato di Fibbiana. Valorizzazione dei collegamenti tra i centri urbani di Empoli e Vinci in particolare attraverso l'implementazione della pista ciclabile esistente che dalla stazione ferroviaria di Empoli arriva fino alla zona commerciale di Petroio e prosegue verso gli impianti sportivi di Petroio (Vinci) fino a raggiungere la località di Bassa (Cerreto Guidi) lungo la viabilità sulla sponda destra dell'Arno.</p> <p>Altresì, non risulta siano stati valutati gli effetti del prossimo completamento del tratto della ciclo pista dell'Arno tratto di Carmignano Signa che consente di connettere l'Empolese a Firenze e le progettualità delle piste di servizio per mobilità dolce da parte del Consorzio di Bonifica Medio Valdarno le quali costituiscono un'importante azione prevista nel recente Contratto di fiume del Torrente Pesa.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione pone due temi distinti: quello dell'acquisizione nel Biciplan metropolitano dei Piani urbani della Mobilità Ciclistica comunali (PUMC) e quello della valutazione degli "effetti" derivanti da una infrastruttura ciclistica. Per quanto riguarda il primo tema l'osservazione è accoglibile prevedendo che, ove approvati, i PUMC comunali vengano acquisiti come Piani particolareggiati locali del Biciplan metropolitano al fine di offrire un riferimento nei passaggi di scala necessari all'atto della progettazione della rete ciclabile di interesse metropolitano. Ciò implica l'inserimento di un elenco dei PUMC approvati e la loro indicazione con apposito simbolo e codifica nelle due tavole della mobilità ciclistica del PUMS metropolitano.</p> <p>Per quanto riguarda la valutazione degli effetti, nelle more di un monitoraggio per la stima della domanda che potrà essere attivato con l'implementazione del Bike sharing metropolitano e con iniziative di incentivo all'utilizzo della biciletta per spostamenti C-L- e C-S (vedi proposta paragrafo integrativo misure Emergenza COVID in attuazione delle misure previste dall'Art. 229 del D. Lgs. 34/2020), l'unico indicatore che, può essere utilizzato riguarda il miglioramento della connettività prodotto dal collegamento inteso come la variazione percentuale dei tempi di percorrenza sulle relazioni potenzialmente interessate (relazioni interne e di scambio tra zone ricadenti in un raggio di 5 km dal baricentro del tratto di percorso considerato.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nella relazione di Piano all'interno del capitolo del Biciplan, verrà approfondito il rapporto tra la progettualità a livello comunale e il livello di progetto del Biciplan metropolitano.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 9.b	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Risulterebbe inoltre opportuno l'ottenimento di finanziamenti per la sensoristica ciclabile e per l'implementazione di parcheggi coperti per bici e officine di riparazione (anche ad esempio in locali RFI dismessi) al fine di garantire un migliore sistema integrato treno-bici.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento ricade all'interno della realizzazione degli Hub Metropolitan, dislocati su tutto il territorio della Città Metropolitana. Caratteristiche fondamentali di ogni nuovo centro di mobilità sarà la presenza di una ciclo-stazione fornita di appositi sistemi tecnologici di accesso, per una sosta in sicurezza del mezzo. Altra caratteristica fondamentale sarà la progettazione di spazi attrezzati e percorsi tesa a garantire adeguate condizioni di "Wayfinding", ovvero di cognizione spaziale.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 11.a	Proponente	Comune di Signa
Contenuto sintetico			
<p>Si evidenzia anche la presenza della realizzazione del parcheggio di interscambio fra la stazione ferroviaria di Signa e la ciclo pista dell'Arno; il parcheggio è attualmente già in funzione svolgendo un nodo strategico all'interno delle direttrici infrastrutturali</p>			
Deduzioni			
<p>Il parcheggio oggetto dell'osservazione è presente nella tavola C2 "Trasporto privato", come ESISTENTE proprio in corrispondenza della stazione ferroviaria di SIGNA. In corrispondenza del punto vi sono anche 2 interventi viabilistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (riferimento) 38A002 - Completamento di strada di circonvallazione del Capoluogo I° lotto III° stralcio da Via Santelli al parcheggio scambiatore area RFI</li> <li>• (progetto) 39A003 - Completamento di strada di circonvallazione del Capoluogo - dal parcheggio scambiatore area RFI al ponte sull'Arno, con realizzazione di sottopasso ferroviario</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 13.a	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Nei futuri bandi per l’attribuzione di finanziamenti siano previsti criteri premianti per la realizzazione di tratti di pista ciclabile a collegamento di scuole e stazioni ferroviarie.</p> <p>Per la ciclopista dell’Arno, al fine di costituire una vera alternativa rispetto all’utilizzo di mezzi a motore, si chiede un miglioramento del tracciato in quanto alcune tratte risultano poco funzionali. Anche per la pista eco-turistica della Sieve, se pur pensata per un uso legato al tempo libero, si richiede un miglioramento del tracciato, in modo da poter costituire anche un collegamento da utilizzare per gli spostamenti quotidiani. Si ribadisce l’importanza di prevedere un percorso ciclopedonale in sede protetta nella progettazione del doppio ponte di Vallina e della variante della SS 67 – Tosco Romagnola; questi interventi sono di vitale importanza nel garantire una più completa fruizione della rete di percorsi ciclopedonali già in essere e di quelli in progettazione, in particolare per la ciclovia dell’Arno e della Sieve.</p>			
Deduzioni			
<p>L’osservazione è coerente con una delle finalità della rete ciclabile della Città metropolitana (soddisfare la domanda di mobilità a scopo operativo) e con il meccanismo ipotizzato per la realizzazione delle microreti a livello comunale che prevede il cofinanziamento dei percorsi per l’accesso a poli attrattori di rango sovra-comunale presenti nei centri abitati (scuole di istruzione secondaria di secondo grado, stazioni, etc...)</p> <p>Il tema è pertinente, anche alla luce del D.Lgs 34 /2020.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Verranno fatte integrazioni necessarie al Biciplan metropolitano.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 13.b</b>	<b>Proponente</b>	<b>Comune di Pontassieve</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Previsione di percorso ciclo-pedonale in sede protetta da Sieci fino a Montetrini passando da Molin Laura per creare il collegamento Sieci con Molin Laura e di Molin Laura con la suddetta zona produttiva.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Il criterio di rappresentazione adottato dal PUMS non prevede la rappresentazione delle piste a livello locale, tuttavia la CMFI si fa carico di raccogliere dati dal Comune di Pontassieve, relativamente alla rete ciclabile, per riunirli in un'unica rappresentazione su mappa, insieme agli altri dati (rete di accessibilità,ecc.)</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 13.c</b>	<b>Proponente</b>	<b>Comune di Pontassieve</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Si ribadisce l'importanza di prevedere un percorso ciclopedonale in sede protetta nella progettazione del doppio ponte di Vallina e della variante della SS 67 – Tosco Romagnola nell'intero tratto parallelo al Fiume Sieve; questi interventi sono di vitale importanza nel garantire una più completa fruizione della rete di percorsi ciclopedonali già in essere e di quelli in progettazione, in particolare per la ciclovia dell'Arno e della Sieve.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Le indicazioni sono accolte, e saranno elemento di fondamentale importanza nei due interventi citati.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 13.d</b>	<b>Proponente</b>	<b>Comune di Pontassieve</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Nei futuri bandi per l'attribuzione di finanziamenti siano previsti criteri premianti per la realizzazione di tratti di pista ciclabili a collegamento di scuole e stazioni ferroviarie.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>I Comuni dovranno conformarsi alle linee guida del PUMS e del Biciplan, che esprime estremo interesse per il tema. Rientra infatti all'interno della volontà, più volte espressa, di collegare gli Hub metropolitani dal punto di vista pedonale e ciclabile, in modo sicuro e semplice.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 13.e	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Per la ciclovia dell'Arno, al fine di costituire una vera alternativa rispetto all'utilizzo di mezzi a motore, si chiede un miglioramento del progetto in quanto alcune tratte risultano poco funzionali. Anche per la pista eco-turistica della Sieve, se pur pensata per un uso legato al tempo libero, si richiede un miglioramento del tracciato, in modo da poter costituire anche un collegamento da utilizzare per gli spostamenti quotidiani.</p>			
Deduzioni			
<p>Le richieste e le osservazioni verranno sottoposte al tavolo, già attivo, di coordinamento per la progettazione con la Regione Toscana con l'impegno di promuovere un tavolo analogo con l'Unione dei comuni della val di Sieve e del Mugello.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 15.a	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>Si propone una ciclovia Firenze – Bologna che si inserisce pienamente nelle indicazioni del PUMS e che interessando una viabilità a basso traffico non trova ostacoli normativi. Il percorso ricalca l'antico collegamento tra Firenze e Bologna attraversando i Comuni di Fiesole, Vaglia, Scarperia e San Piero, Firenzuola, Monghidoro, Loiano, Pianoro e Rastignano. A metà strada del percorso si trova la Dogana Granducale a Le Filigare di grande valenza storico-culturale. La ciclo escursione Firenze – Bologna può avvenire utilizzando biciclette a pedalata assistita con la possibilità di effettuare una sosta a metà percorso per un breve ristoro, e attraverso l'installazione di apposite colonnine, la ricarica dei mezzi. Il percorso proposto incontra varie eccellenze storiche e naturalistiche (l'Abbazia di Moscheta, la Pieve romanica di Cornacchiaia, il Castello e le mura di Firenzuola, la Dogana Granducale, La Chiesa di San Giovanni Battista progettata dal Detti e dallo Scarpa, il Cimitero militare germanico della Futa, la recente scoperta del sito archeologico etrusco dell'Albagino di Bruscoli, l'Oasi di Covigliaio lungo la SS 65, e molto altro) e pertanto risulta fortemente attrattivo.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta in linea di principio è accoglibile ma occorre capire in che misura si integra con il sentiero "Via degli Dei" e in che rapporto gerarchico potrebbe essere con l'itinerario Bicalta "Ciclovia del Sole" per non restare sulla carta. È comunque necessario un contatto preventivo con la regione Toscana e con la Città metropolitana di Bologna. Inoltre da sottolineare che la città metropolitana di Bologna ha in corso un interessante progettazione per una ciclovia che si sviluppa lungo il fiume "Santerno" che da Imola arriva fino al confine Regionale che potrebbe essere motivo di approfondimento progettuale nel tratto toscano fino a collegare Firenzuola.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nel caso in cui i necessari contatti con la RT e la CM di Bologna dessero esito positivo, la proposta potrebbe essere inserita nel Biciplan metropolitano tra gli itinerari di primo livello. Le tavole sulla ciclabilità sono state aggiornate, rappresentando il tracciato della ciclovia che parte da Imola e risale la valle del fiume Santerno. E' stata inoltre prolungato il tratto grafico della Bicalta che taglia gli Appennini nella valle del fiume Bisenzio, per un possibile scambio modale con il treno che ferma alle stazioni di Vernio o Vaiano.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	N° 17.a	<b>Proponente</b>	Regione Toscana Settore Pianificazione e Controlli in materia di Cave.
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>L'elaborato Tavola 1 riporta i percorsi che fanno parte del progetto di mobilità sostenibile. Le vie preesistenti non hanno interferenza con la pianificazione di Settore e per quel che riguarda i percorsi ciclabili in progetto (in carta individuati con la linea tratteggiata) si può escludere qualsiasi interferenza con le aree estrattive previste dal PRC in adozione.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Contributo Regionale che si esprime favorevolmente per il settore Pianificazione e Controlli in materia di Cave.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 17.b	Proponente	Regione Toscana, Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture Trasporto Pubblico Locale
Contenuto sintetico			
<p>Con riferimento alla relazione di progetto del PUMS e alle tavole allegate si segnalano le seguenti modifiche da apportare alla Mobilità ciclistica. Modificare la tabella a pag. 251 della relazione: INTERVENTI FINANZIATI NEL TERRITORIO METROPOLITANO.</p>			
Deduzioni			
Segnalazione accolta			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Verrà modificata la relazione.			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 17.c	Proponente	Regione Toscana, Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture Trasporto Pubblico Locale
Contenuto sintetico			
<p>Con riferimento alla relazione di progetto del PUMS e alle tavole allegate si segnalano le seguenti modifiche da apportare alla MOBILITÀ CICLISTICA. Inserire nel testo che da Firenze al confine con la Provincia di Arezzo il tracciato della Ciclopista dell’Arno (identificata con il campo Arno) coincide con il tracciato Eurovelo e Bicalia (identificata con il campo Eurovelo + Bicalia); 2) inserire nel testo/legenda che il tracciato dal Girone a Pontassieve è soggetto a modifiche in quanto in corso di progettazione.</p>			
Deduzioni			
<p>I tratti in corso di studio ovviamente sono suscettibili di modifiche.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Verrà modificata la relazione.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	N° 17.d	<b>Proponente</b>	Regione Toscana, Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture Trasporto Pubblico Locale
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Con riferimento alla relazione di progetto del PUMS e alle tavole allegate si segnalano le seguenti modifiche da apportare alla MOBILITÀ CICLISTICA.</p> <p>Il tracciato EV7/B1 1 “del Sole” deve corrispondere a quello della Ciclovía del Sole + Ciclovía dell’Arno da Firenze (punto di incontro con Ciclovía del Sole) fino al confine con la provincia di Arezzo; per cui il tracciato va prolungato verso sud eliminando il tratto della Ciclovía dell’Arno dall’incrocio con la ciclovía del Sole verso ovest;</p>			
<b>Deduzioni</b>			
Pertinente, accogliere			
<b>Accoglimento</b>		ACCOLTA	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Verrà modificata la relazione.			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	N° 17.e	<b>Proponente</b>	Regione Toscana, Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture Trasporto Pubblico Locale
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Con riferimento alla relazione di progetto del PUMS e alle tavole allegate si segnalano le seguenti modifiche da apportare alla Mobilità ciclistica.                      EV5/BI 3 inserire (Francigena) dopo Via Romea</p>			
<b>Deduzioni</b>			
Pertinente, accogliere			
<b>Accoglimento</b>		ACCOLTA	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Verrà modificata la relazione.			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 17.f	Proponente	Regione Toscana, Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture Trasporto Pubblico Locale
Contenuto sintetico			
<p>In via generale si suggerisce di prevedere, in corrispondenza dei principali poli di scambio intermodali presenti sul territorio (stazioni ferroviarie, autostazioni, etc.), ciclostazioni per il parcheggio delle biciclette</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta è condivisibile, soprattutto se supportata da un impegno a cofinanziare le strutture da parte della Regione Toscana che è competente in materia di trasporto ferroviario. Alla luce del D.Lgs 34/2020, si suggerisce, anche un contatto preliminare con l'ufficio estensore dell'osservazione per valutazioni propedeutiche in tal senso.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Si tratta di introdurre una gerarchizzazione dei parcheggi per biciclette nelle stazioni/fermate che non rivestono il ruolo di centri di mobilità nel PUMS. Per le caratteristiche dei parcheggi (Ciclostazione di grandi o piccole dimensioni) si potrebbero prendere a riferimento il numero di passeggeri saliti a bordo dei treni da dati Trenitalia.</p>			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 23.a	Proponente	FIAB Firenze Ciclabile
Contenuto sintetico			
<p>Per correggere e/o mitigare i problemi esposti nella precedente sezione, avanziamo due proposte, appoggiando quelle, già inoltrate anche in sede di VIA, presentate dall'associazione FIAB Firenze Ciclabile. (Vedi MAPPA PDF)</p> <p><b>PROPOSTA 1</b></p> <p>Creazione di 2 nuovi percorsi ciclabili in alternativa a quello esistente di Via dei Giunchi: uno sul lato orientale in direzione nord sud e uno come prolungamento verso la nuova Perfetti Ricasoli e da qui a Villa Montalvo in direzione Campi. Poiché l'attuale pista di Via dei Giunchi ha lo scopo fondamentale di collegare Sesto a Firenze per il tramite Osmannoro-Peretola-Cascine, la soluzione progettuale più semplice è prevedere un collegamento ciclabile sul lato orientale dell'aeroporto, come diramazione verso sud da Via delle Due Case. Inoltre, in questo modo si garantirebbe la funzionalità dell'attuale percorso senza un aumento significativo della lunghezza del tragitto. Questa soluzione al momento si sovrappone in larga misura al tracciato delle linee 7 e 8 della Bicipolitana (e di un tratto della superciclopista Firenze-Prato), rendendo questa proposta di più facile e veloce attuazione, essendo già inclusa nei programmi di sviluppo della rete ciclabile. La direttrice verso Campi Bisenzio sarebbe anch'essa in gran parte prevista nel Piano della rete delle nuove superciclopiste. Il fattore determinante in questo caso è la tempistica, che deve permettere di mantenere un collegamento fruibile dai ciclisti fin dall'inizio dei lavori, nel caso la pista dell'aeroporto venga ristrutturata. I costi di questa soluzione sono largamente inferiori a quello del progetto attuale proposto dalla società aeroportuale, pertanto ci aspettiamo che, a merito di questo, progettazione ed esecuzione dei lavori di realizzazione delle piste siano accelerati. E ribadiamo che riteniamo atto obbligato che le nuove piste in sostituzione di quella attuale siano fruibili già quando quella esistente verrà chiusa per l'inizio dei lavori. Questo aspetto progettuale, non presente al tempo della procedura VIA, è sicuramente positivo, ma è necessario che per accelerare la sua attuazione vengano sfruttate le risorse economiche utilizzate nel progetto attualmente proposto dalla società aeroportuale per rendere più rapida la realizzazione dei tratti di piste ciclabile necessari.</p> <p><b>PROPOSTA 2</b></p> <p><i>Sotto-attraversamento a fianco dell'eventuale collegamento stradale.</i></p> <p>Nel caso venisse modificato il progetto attuale prevedendo il mantenimento dell'attuale collegamento stradale di Via dell'Osmannoro attraverso un sotto-attraversamento della pista aeroportuale e delle fasce di rispetto, il collegamento ciclabile dovrebbe essere previsto in tal caso in sede di tunnel, purché si rispettino le necessarie caratteristiche di pendenza del tracciato, dimensioni trasversali e di illuminazione permanente. Riteniamo che sarebbe oltremodo irrazionale prevedere un sotto-attraversamento automobilistico senza al tempo stesso progettare anche una sede per ciclisti e pedoni. Un facile, consolidato e usuale (vedi ad es. una simile realizzazione nel sottopasso ferroviario in via Mariti a Firenze) accorgimento da adottare sarebbe la creazione di sede riservate a biciclette (e pedoni, in sede separata), rialzata rispetto al Piano stradale. Tale soluzione, sfruttando il limitato ingombro verticale di biciclette e pedoni rispetto ai mezzi a motore, permetterebbe di limitare le pendenze di raccordo senza la necessità di modificare in modo sostanziale il progetto rispetto alla soluzione per il solo traffico automobilistico. Concludiamo sottolineando nuovamente che, qualunque sarà l'opzione scelta, un collegamento alternativo dovrà essere aperto alla circolazione prima che gli attuali percorsi vengano chiusi per l'apertura dei cantieri aeroportuali.</p>			
Deduzioni			

L'osservazione è stata superata dalla sentenza del Consiglio di Stato, con cui è stato respinto il ricorso di Toscana Aeroporti contro la decisione del Tar Toscana sull'ampliamento dello scalo fiorentino (ndr. il tribunale amministrativo nel 2019 aveva annullato il decreto di Via per il Masterplan di potenziamento dello scalo fiorentino).

Accoglimento	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano	
<p>Nella relazione di Piano verrà eliminato ogni riferimento al masterplan per quanto attiene alla realizzazione della nuova Pista</p>	

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 23.b	Proponente	FIAB Firenze Ciclabile
Contenuto sintetico			
<p>È assolutamente necessario realizzare nuovi percorsi permeabili ai ciclisti da e verso SMN, senza i quali l'intermodalità professata nella Relazione di Piano sarà solo una parola vuota di significato pratico. A tale scopo, abbiamo già proposto itinerari alternativi, realizzati mediante la variazione di alcuni sensi unici o la realizzazione di cosiddetti "sensi unici eccetto bici". Ci riferiamo ad esempio a percorsi che sfruttino via Dionisi/Faenza/Nazionale da viale Strozzi. Oppure che permettano, sfruttando meglio gli spazi e organizzando meglio i sensi unici, di utilizzare anche via Guido Monaco/Alamanni in ingresso e via della Scala in uscita. Questo per limitarsi a provvedimenti a costo quasi nullo, e che richiedano solo volontà politica e progettualità mirata. Con maggiori fondi a disposizione, le opzioni si allargano, ma non è compito del PUMS metropolitano sostituirsi all'attività degli uffici del Comune di Firenze per ottenere un risultato che sarebbe stato doveroso prevedere in fase di progettazione della tramvia, quando risolvere ab initio questi problemi sarebbe stato sicuramente compito meno arduo e oneroso.</p>			
Deduzioni			
<p>Sollevano una questione discussa, ossia il raggiungimento della Stazione di SMN. Propongono delle soluzioni che devono essere valutate da Comune di Firenze. Interventi Condivisibili.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>L'ipotesi di realizzazione di un percorso di collegamento tra la stazione di Firenze SMN e la rete della Bicipolitana e di una ciclostazione di maggiori dimensioni presso la stazione va concordato con il Comune di Firenze.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 23.c</b>	<b>Proponente</b>	<b>FIAB Firenze Ciclabile</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Si propone di modificare i regolamenti comunali nella direzione di rendere più facile ed incentivare, anche economicamente, ad esempio adibire porzioni specifiche dei cortili condominiali per posteggiare le biciclette dei residenti.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Può essere un giusto suggerimento da sottoporre all'attenzione dei Comuni ai quali attiene la parte regolamentare edilizia.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

<b>SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 23.d</b>	<b>Proponente</b>	<b>FIAB Firenze Ciclabile</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>Investimenti che possano essere maggiormente efficaci nell'estendere l'utilizzo delle biciclette negli spostamenti quotidiani devono aggredire prioritariamente i problemi che ne inibiscono l'uso. Pertanto devono essere preferiti provvedimenti che vadano nella direzione di aumentare la sicurezza del ciclista, ad esempio moderando la velocità del traffico, creando piste riservate alla mobilità ciclistica. Inoltre, nella progettazione delle infrastrutture ciclistiche, si dovrà sempre tenere conto delle esigenze di comfort e accessibilità delle biciclette a trazione muscolare. La pedalata assistita deve essere unicamente una facilitazione per chi la utilizza, mai diventare un parametro di accettabilità in sede di progettazione.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Considerazioni condivise e trattate nel Biciplan metropolitano quali presupposti di miglioramento e sviluppo della Mobilità ciclistica.</p>			
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA</b>	
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Empty space for modifications			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 23.e	Proponente	FIAB Firenze Ciclabile
Contenuto sintetico			
<p>Se si crede nei vantaggi delle zone 30 per la sicurezza e la vivibilità delle città, è necessario dettagliare in modo più preciso gli interventi che si intendono eseguire, dando alcune scadenze a tempi ravvicinati per il completamento delle prime azioni. E' inoltre suggerito l'inserimento di sperimentazioni temporanee di Zone 30 per ciascun quartiere del Comune di Firenze.</p>			
Deduzioni			
<p>Le considerazioni sono giuste, ma i possibili interventi da realizzare nelle zone urbane e residenziali dei Comuni devono necessariamente scaturire dalla volontà di questi ultimi. La città Metropolitana non mancherà di sollecitare soprattutto se collegabili a finanziamenti nazionali sulla sostenibilità.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 23.f	Proponente	FIAB Firenze Ciclabile
Contenuto sintetico			
<p>Anche in questo caso, così come espresso nella nostra osservazione N. 5, rileviamo una mancanza di dettaglio sui tempi di realizzazione. Se l'assenza di tempi espliciti di realizzazione della Bicipolitana è da intendersi che il completamento della rete è programmato per la fine del periodo di validità del PUMS, allora dobbiamo sottolineare il fatto che riteniamo questo tempo eccessivo. Un'opera che, come scritto nella stessa Relazione di Piano, è completa per 2/3 e per la sua importanza per la mobilità dell'intera città di Firenze richiede tempi di realizzazione corti e espressi con precisione nella Relazione di Piano.</p>			
Deduzioni			
<p>La programmazione degli interventi richiede l'individuazione delle risorse economiche a copertura, pertanto non può essere operata dal PUMS ma dagli strumenti di programmazione finanziaria dell'Ente normativamente previsti (Documento Unico di Programmazione, Piano Triennale degli Investimenti). Si evidenzia comunque che il PUMS qualifica il completamento della Bicipolitana come un'azione prioritaria e che con Deliberazione n. 493 del 05/11/2019 la Giunta Comunale ha inserito la progettazione di fattibilità tecnico-economica della Bicipolitana nella proposta di ammissione al finanziamento statale presentata al MIT per l'utilizzo delle risorse individuate con il D.M. n. 171 del 10.05.2019 e che tale proposta è stata successivamente accolta, per cui attualmente trova integrale copertura la progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'intera rete della Bicipolitana.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 26.a	Proponente	Comune di Marradi
Contenuto sintetico			
<p>Se vogliamo aiutare i cittadini e i turisti ad utilizzare meno il mezzo privato bisogna implementare la modalità di spostamento con il mezzo pubblico sia con i canali principali come la ferrovia o il TPL ma anche con quelli minoritari con la bici. Purtroppo il territorio montano di Marradi non rende facile questa soluzione avendo strade non molto larghe e diverse salite e discese.</p> <p>Per questo motivo diventa fondamentale un servizio di bike sharing con eBike che, seppur costoso, garantirebbe la possibilità di utilizzo. Oltre questo sarebbe fondamentale la realizzazione di ciclovie con caratteristiche “miste” rispetto alle ciclabili che necessitano di spazio per la realizzazione.</p>			
Deduzioni			
<p>Considerazioni condivisibili che possono essere realizzate in sinergia a progetti di tipo turistico, anche mediante azioni di partenariato pubblico-privato attraverso la promozione di prodotti che contemplano ad esempio il noleggio di e-bike nel periodo estivo.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 29.a	Proponente	Comune di Campi Bisenzio
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS riporta il sistema delle piste ciclabili sovra-comunali così come individuati e riportati all'interno del PS denominando gli stessi superstrade metropolitane e rete Eurovelo. Tali percorsi si innestano nella città di Firenze ai tracciati denominati Bicipolitana di Firenze.</p>			
Deduzioni			
<p>Contributo che riconosce la coerenza con gli strumenti di pianificazione comunale.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 30.a	Proponente	Comune di Bagno a Ripoli
Contenuto sintetico			
<p>La attuale previsione di percorsi a servizio del fondovalle del F. Arno presenta nel tratto a monte di Firenze alcune criticità legate alla carenza di collegamenti tra le due rive solo in parte risolti in futuro con le auspiccate opere di attraversamento previste in loc. Vallina/Compiobbi. Un ulteriore collegamento aumenterebbe la fruibilità dei percorsi e li valorizzerebbe ulteriormente sia per l'uso tempo libero/sportivo che per funzioni di mobilità sostenibile. L'ipotesi di un attraversamento pedonale in corrispondenza della sezione della pescaia di S. Andrea a Rovezzano nei pressi di loc. Candeli è auspicata nell'ambito dell'opportunità offerta dai necessari lavori di ripristino della soglia della traversa fluviale attesi con la prevista realizzazione del progetto di project financing per la rifunzionalizzazione idroelettrica del F. Arno ad oggi in iter approvativo. Il collegamento ipotizzato, se pur soggetto a brevi periodi di impraticabilità legata ai deflussi di piena (peraltro analoghi a alcuni tratti già in esercizio), costituirebbe il naturale collegamento tra le due porzioni di sponda (a valle in sponda destra e a monte in sponda sinistra) caratterizzate dalla maggiore facilità di percorrenza per la mobilità pedonale e ciclabile nel tratto di fondovalle a monte della città.</p>			
Deduzioni			
<p>La soluzione progettuale suggerita dovrà necessariamente essere oggetto di confronto e verifica da parte dell'autorità idraulica regionale e del tavolo di coordinamento per la ciclopista dell'Arno.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 31.a	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Per correggere e/o mitigare i problemi esposti nella precedente sezione, avanziamo due proposte, appoggiando quelle, già inoltrate anche in sede di VIA, presentate dall'associazione FIAB Firenze Ciclabile. (Vedi MAPPA PDF)</p> <p><b>PROPOSTA 1</b> Creazione di 2 nuovi percorsi ciclabili in alternativa a quello esistente di Via dei Giunchi: uno sul lato orientale in direzione nord sud e uno come prolungamento verso la nuova Perfetti Ricasoli e da qui a Villa Montalvo in direzione Campi. Poiché l'attuale pista di Via dei Giunchi ha lo scopo fondamentale di collegare Sesto a Firenze per il tramite Osmannoro-Peretola-Cascine, la soluzione progettuale più semplice è prevedere un collegamento ciclabile sul lato orientale dell'aeroporto, come diramazione verso sud da Via delle Due Case. Inoltre, in questo modo si garantirebbe la funzionalità dell'attuale percorso senza un aumento significativo della lunghezza del tragitto. Questa soluzione al momento si sovrappone in larga misura al tracciato delle linee 7 e 8 della Bicipolitana (e di un tratto della superciclopista Firenze-Prato), rendendo questa proposta di più facile e veloce attuazione, essendo già inclusa nei programmi di sviluppo della rete ciclabile. La direttrice verso Campi Bisenzio sarebbe anch'essa in gran parte prevista nel Piano della rete delle nuove superciclopiste. Il fattore determinante in questo caso è la tempistica, che deve permettere di mantenere un collegamento fruibile dai ciclisti fin dall'inizio dei lavori, nel caso la pista dell'aeroporto venga ristrutturata. I costi di questa soluzione sono largamente inferiori a quello del progetto attuale proposto dalla società aeroportuale, pertanto ci aspettiamo che, a merito di questo, progettazione ed esecuzione dei lavori di realizzazione delle piste siano accelerati. E ribadiamo che riteniamo atto obbligato che le nuove piste in sostituzione di quella attuale siano fruibili già quando quella esistente verrà chiusa per l'inizio dei lavori. Questo aspetto progettuale, non presente al tempo della procedura VIA, è sicuramente positivo, ma è necessario che per accelerare la sua attuazione vengano sfruttate le risorse economiche utilizzate nel progetto attualmente proposto dalla società aeroportuale per rendere più rapida la realizzazione dei tratti di piste ciclabile necessari.</p> <p><b>PROPOSTA 2</b> <i>Sotto-attraversamento a fianco dell'eventuale collegamento stradale.</i> Nel caso venisse modificato il progetto attuale prevedendo il mantenimento dell'attuale collegamento stradale di Via dell'Osmannoro attraverso un sotto-attraversamento della pista aeroportuale e delle fasce di rispetto, il collegamento ciclabile dovrebbe essere previsto in tal caso in sede di tunnel, purché si rispettino le necessarie caratteristiche di pendenza del tracciato, dimensioni trasversali e di illuminazione permanente. Riteniamo che sarebbe oltremodo irrazionale prevedere un sotto-attraversamento automobilistico senza al tempo stesso progettare anche una sede per ciclisti e pedoni. Un facile, consolidato e usuale (vedi ad es. una simile realizzazione nel sottopasso ferroviario in via Mariti a Firenze) accorgimento da adottare sarebbe la creazione di sede riservate a biciclette (e pedoni, in sede separata), rialzata rispetto al Piano stradale. Tale soluzione, sfruttando il limitato ingombro verticale di biciclette e pedoni rispetto ai mezzi a motore, permetterebbe di limitare le pendenze di raccordo senza la necessità di modificare in modo sostanziale il progetto rispetto alla soluzione per il solo traffico automobilistico. Concludiamo sottolineando nuovamente che, qualunque sarà l'opzione scelta, un collegamento alternativo dovrà essere aperto alla circolazione prima che gli attuali percorsi vengano chiusi per l'apertura dei cantieri aeroportuali.</p>			

Deduzioni	
<p>L'osservazione è stata superata dalla sentenza del Consiglio di Stato, con cui è stato respinto il ricorso di Toscana Aeroporti contro la decisione del Tar Toscana sull'ampliamento dello scalo fiorentino (ndr. il tribunale amministrativo nel 2019 aveva <u>annullato</u> il decreto di Via per il Masterplan di potenziamento dello scalo fiorentino.</p>	
Accoglimento	NON ACCOLTA
Modifica eventuale al Piano	
<p>Nella relazione di Piano verrà eliminato ogni riferimento al masterplan per quanto attiene alla realizzazione della nuova Pista</p>	

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 31.b	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Nell’ottica di aumentare la fruibilità della stazione di Castello, anche in vista del previsto moderato aumento delle corse di treni che serviranno anche questa stazione, sarebbe indispensabile migliorare la possibilità di raggiungere la stazione stessa in modo comodo e sicuro.</p> <p>Vi sono carenze in questo senso specialmente sul lato Sud della stazione. Infatti, via del Termine non ha marciapiede, è molto frequentata dal traffico motorizzato, anche pesante, ed è priva di illuminazione. Ciò costituisce una situazione di grave pericolo, specialmente di notte, vanificando in parte gli investimenti che si volessero fare sulla stazione. Inoltre, non vi sono fermate del TPL in sua prossimità. Non abbiamo trovato indicazioni di specifici interventi di questo tipo nella Relazione di Piano, nonostante Castello sia destinata a diventare un Hub della mobilità.</p> <p>Riteniamo necessario creare un percorso pedonale e una pista ciclabile in sedi separate lungo via del Termine, magari utilizzando il terreno demaniale del canile in dismissione, oppure parallelamente al percorso previsto per la tranvia. Questo già permetterebbe di raggiungere la stazione a piedi o in bicicletta in condizioni considerevolmente migliori di sicurezza rispetto alla situazione attuale. Ovviamente, la distanza, soprattutto a piedi, della stazione di Castello dai principali attrattori della zona è abbastanza grande. Pertanto sarebbe auspicabile creare una fermata del TPL all’angolo fra via Fanfani e via Luzi, come indicato in mappa. E’ chiaro che l’entrata in servizio della tranvia risolverebbe da sola molti di questi problemi, essendo già prevista una fermata proprio in prossimità della stazione di Castello, ma dato che ciò non è previsto nell’immediato futuro e l’esigenza e la condizione di scarsa sicurezza è già presente, riteniamo indispensabile attuare queste iniziative immediatamente.</p>			
Deduzioni			
<p>Preliminarmente si richiama quanto segue: nel Piano l’accessibilità della Stazione di Castello è garantita da diversi interventi, alcuni dei quali inseriti già nello scenario di riferimento, altri nello scenario di progetto: a) realizzazione della Linea 2.2 - Estensione a Sesto Fiorentino della tramvia (scenario di progetto); b) realizzazione dei collegamenti ciclo-pedonali del PUE di Castello (scenario di riferimento) che assicurano la connessione sia in direzione del capoluogo che verso Sesto, attraverso il parco di Castello e l’asse ciclabile di via delle Due Case; c) realizzazione della Superstrada ciclabile Firenze-Prato (scenario di riferimento) che connette via Pasolini con Via delle Due Case e Via Perfetti Ricasoli; d) completamento della Mezzana - Perfetti Ricasoli lotto 6A (scenario di riferimento) che, permettendo un ”declassamento” di Via del Termine potrebbe consentire di ricavare una pista ciclabile verso la Stazione di Castello, interconnettendosi con la Superstrada ciclabile in corso di realizzazione. Quest’ultimo intervento, auspicato nell’osservazione, allo stato attuale non appare realizzabile in assenza dei suindicati interventi infrastrutturali, per mancanza di spazio.</p> <p>La richiesta di creare una fermata del TPL fra Via Fanfani e Via Luzi può essere presa direttamente in considerazione nell’ambito degli organismi di gestione del TPL urbano, pertanto non è pertinente rispetto al PUMS.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA/NON PERTINENTE		
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 1 – MOBILITÀ CICLISTICA			
OSSERVAZIONE	N° 35	Proponente	Comune di Fiesole
Contenuto sintetico			
<p>Aggiornamento del tracciato previsto nel territorio del Comune di Fiesole per infrastruttura Eurovelo “Arno”          Si inoltra il tracciato suddetto, che risulta più aderente all’asta fluviale dell’Arno rispetto a quello cartografato nella tavola PUMS. Il nuovo tracciato è stato identificato dalla città metropolitana di Bologna nell’ambito del progetto interregionale Ciclovía del Sole Verona – Firenze (progetto di fattibilità tecnica ed economica – emissione luglio 2019). Il medesimo tracciato è anche oggetto di studio attuale (novembre 2019) per l’intervento “progetto per la realizzazione di un sentiero ciclopedonale dal Comune di Fiesole al Comune di Figline e Incisa Valdarno – sistema integrato della Ciclopista dell’Arno” Piano Operativo: Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 infrastrutture ciclabili di interesse regionale – sistema integrato Ciclopista dell’Arno. Si ritiene pertanto che il tracciato più cogente, stante il livello di pianificazione e di studi raggiunti, sia quello oggetto della presente osservazione.</p>			
Deduzioni			
<p>Tracciato ricevuto all’interno della cartografia.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Verranno modificate Tavole A1 e A2.			

#### 4. TRASPORTO PUBBLICO – ASPETTI GENERALI

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 3	Proponente	Comune di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di aggiungere la seguente frase al Capitolo 17.1 “infomobilità e Smart Road Focus Comune di Firenze”, paragrafo “Road Pricing”, pagina 585, subito dopo il primo capoverso. “La strategia per la gestione dei bus turistici prevede, oltre all’implementazione del controllo telematico tramite varchi sulla viabilità e installazione di OBU sui veicoli, anche la ricollocazione dei check point per la registrazione e il rilascio dei contrassegni di accesso al centro abitato. In particolare, il check point nord, sarà spostato dalla attuale collocazione per consentire la realizzazione dell’hub intermodale Guidoni e ricollocato in fregio al Viale XI Agosto; per il check point sud, attualmente collocato in Via Visconti di Venosta, si prevede invece la collocazione in fregio al Lungarno dalla Chiesa, allo scopo di minimizzare le interferenze con il tessuto residenziale e con la viabilità locale, limitando le conseguenti interazioni di tipo ambientale.” (vedi immagini).</p>			
Deduzioni			
<p>Da accogliere in quanto coerente con le strategie generali del Piano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Verrà modificata la relazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 5.b	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Nella sezione Park&amp;Ride del PUMS non capisco perché la stazione di Contea-Londa è stata inserita come stazione non performante; penso anche che andrebbe data maggior importanza all'area di Pontassieve ottima come possibilità di interscambio auto-treno.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS metropolitano indica come impianti di Park&amp;Ride esclusivamente quelli che svolgono una funzione di rango sovracomunale e di livello strategico. Ciò non significa che le altre stazioni/fermate della rete (come Contea-Londa) non debbano essere dotati di un'adeguata dotazione di parcheggi in rapporto alle loro esigenze a servizio della domanda locale. Peraltro il tema delle funzioni da attribuire alle fermate stazioni diverse da quelle per le quali il PUMS ha già riconosciuto un ruolo sovracomunale deve essere trattato nell'ambito dei progetti di infrastrutturazione integrata di corridoio a cui i raggruppamenti dei comuni serviti da ciascuna linea ferroviaria saranno chiamati a partecipare. L'obiettivo è quello di evitare un rallentamento eccessivo dei tempi di percorrenza dei treni e incrementi ingiustificati dei costi di gestione dell'infrastruttura</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche al Piano.			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 5.c	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Incentivare con la carta unica Toscana l'utilizzo del mezzo pubblico (sotto forma di sconti o credito da scalare al successivo acquisto).</p>			
Deduzioni			
<p>Coerente con gli obiettivi del sistema di tariffazione integrata previsto dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 9.c	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>All'interno poi degli obiettivi sovra comunali del PSI e nello specifico nella realizzazione e definizione di nuove attrezzature e servizi e la valorizzazione e funzionalizzazione della realtà produttiva occorre ricordare un sistema di mobilità integrato a tali realtà (vedi ad esempio importanti comparti produttivi lungo la SS67 ed una maggiore accessibilità al sistema delle attrezzature e servizi).</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, privilegiando il modello di esercizio ferroviario c.d. "Capillare" in Rendez vous con i servizi automobilistici e inserendo le reti locali ciclopedonali che si irradiano dalle stazioni e dalle fermate delle tranvie nella rete di interesse metropolitano, ha posto le basi concettuali per conseguire adeguati livelli di accessibilità multimodale ai poli attrattori a valenza sovralocale presenti sul territorio. In questo quadro, a livello intercomunale e, nello specifico, del circondario Empolese, è possibile ed auspicabile, nei limiti consentiti dal nuovo contratto di servizio, prevedere una progressiva rimodulazione dei servizi automobilistici in una logica di integrazione tra i comuni di Vinci, Empoli e Montelupo.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche al Piano			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 9.d	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Costituiscono, infine, ulteriori osservazioni la necessità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di una strategia tariffaria che porti ad avere una convenienza economica nell'utilizzo del trasporto collettivo</li> <li>- di infomobilità / Smart road</li> <li>- sicurezza : attraverso installazioni sistema tutor a valle delle entrate della Fi-Pi-Li.</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto Pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 10.a	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>La scelta più rivoluzionaria è rappresentata dalla netta separazione fra la viabilità principale e quella del sistema di trasporto pubblico che si intersecano in pochi punti.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS ha definito un numero significativo di Hub intermodali in cui le direttrici principali della viabilità privata di accesso alla città si intersecano con l'ossatura portante del sistema del trasporto pubblico costituita sia dal sistema ferroviario che dalle linee tramviarie, che si sviluppa in sede propria in modo indipendente dalla viabilità. In corrispondenza di tali Hub intermodali vengono ospitate funzioni di sosta sia veicolare che ciclistica per favorire la diversione modale a favore del sistema pubblico. Questo assetto appare coerente con le caratteristiche del sistema infrastrutturale attuale e con le sue concrete possibilità di sviluppo. Un grado di separazione ancora maggiore fra le infrastrutture viarie e la rete portante del trasporto pubblico presupporrebbe la transizione verso un impianto infrastrutturale non sostenibile sotto il profilo dei costi di investimento.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 10.b	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>Il sistema di trasporto pubblico non utilizza mai i Viali di Firenze.</p>			
Deduzioni			
<p>Nello scenario di Piano i viali di circonvallazione divengono sede della linea tramviaria 3.2.1 Libertà - Bagno a Ripoli, che rappresenta l'ossatura portante del sistema del trasporto pubblico urbano nel collegamento fra le aree centrali della città e tutto il settore est e sud-est. Il trasporto pubblico su gomma viene conseguentemente rimodulato per svolgere una funzione di adduzione al sistema tramviario in corrispondenza di nodi/fermate di interscambio ben definite, per cui vengono fortemente ridotte le linee diametrali che potrebbero avere necessità di utilizzare i viali di circonvallazione. Per questo motivo non è necessario nello scenario di Piano l'utilizzo dei viali di circonvallazione per le linee di trasporto pubblico su gomma.</p> <p>Questa organizzazione, resa possibile proprio dalla realizzazione della linea 3.2.1 è, funzionale anche a mantenere un'adeguata capacità dei viali in una città come Firenze in cui, mancando un sistema di circonvallazione urbana (soprattutto in destra Arno che non beneficia della funzione succedanea svolta dall'autostrada), è necessario preservare la capacità di deflusso dell'unico sistema continuo di circolazione autoveicolare perimetrale all'area centrale.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 13.f	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Parcheggio identificato con il numero 28P002 in località Pontassieve da inserire nello scenario di Progetto, anziché in quello Evolutivo, in quanto fortemente strategico per il miglioramento del nodo intermodale costituito dalla stazione ferroviaria di Pontassieve, come meglio riportato nelle motivazioni e nelle osservazioni alla relazione.</p>			
Deduzioni			
<p>Per quanto riguarda il Parcheggio 28P002 c'è stato un malinteso; il codice si riferisce ad un parcheggio della Italcementi nel Comune di Pelago (l'intervento fa parte dello scenario evolutivo). L'osservazione riguarda invece l'HUB di Pontassieve (codice intervento 98N048) che è nello scenario di progetto come opera prioritaria del Piano. Lo stesso vale per il parcheggio di interscambio delle Sieci codificato come 29P003.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 13.g	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Classificazione come Centro di mobilità di livello territoriale per la stazione ferroviaria di Sieci ribadendo l'importanza dell'ampliamento dell'attuale parcheggio auto già inserito nello scenario di progetto.</p>			
Deduzioni			
<p>Per quanto riguarda il Parcheggio 28P002 c'è stato un malinteso; il codice si riferisce ad un parcheggio della Italcementi nel Comune di Pelago (l'intervento fa parte dello scenario evolutivo). L'osservazione riguarda invece l'HUB di Pontassieve (codice intervento 98N048) che è nello scenario di progetto come opera prioritaria del Piano. Lo stesso vale per il parcheggio di interscambio delle Sieci codificato come 29P003.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 13.h	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Nella progettazione della tramvia Linea 3 per Bagno a Ripoli non dovrà essere penalizzata la sede viaria di viale Europa destinata alla preincanalazione del traffico verso il casello autostradale; ben venga dunque un'opzione progettuale con il mantenimento della seconda corsia, almeno in direzione Firenze, nei pressi della futura stazione tramviaria 'Il Pino'.</p> <p>Ampliamento del sistema di infomobilità della Città Metropolitana, con particolare riferimento alla rete di sensori ed ai cartelloni a messaggio variabile, nei pressi del centro abitato di Pontassieve, a servizio dei flussi di auto da Firenze verso Passo della Consuma- Valdarno-Valdisieve- Valdisieve – Firenze e viceversa</p>			
Deduzioni			
<p>Il progetto della Linea 3.2.1 Libertà - Bagno a Ripoli prevede il mantenimento di due corsie per la marcia veicolare in direzione di Firenze per tutta via Pian di Ripoli e per Viale Europa fino all'altezza di Via Olanda; pertanto sia il raccordo Marco Polo di collegamento con la Autostrada A1 che la zona del parcheggio scambiatore del Pino e dell'hub intermodale previsto in corrispondenza di via di Badia a Ripoli saranno raggiungibili con due corsie in ingresso città. Quanto richiesto ha quindi già trovato riscontro nello sviluppo della progettazione.</p> <p>Lo sviluppo di un sistema di Infomobilità integrato che, attraverso il costante monitoraggio della domanda e dell'offerta, possa orientare l'utenza verso i modi di trasporto più appropriati per soddisfare le diverse esigenze di mobilità, così implementando – anche progressivamente – il paradigma MaaS (Mobility-as-a-Service) è una delle prerogative del PUMS.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>La relazione di progetto del Piano verrà modificata a pag. 569-570-571.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 13.i	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede che in relazione sia dato atto dell'importanza dell'ampliamento del parcheggio della stazione ferroviaria di Pontassieve "28P002" e del suo inserimento nello scenario di progetto, anziché in quello evolutivo. Tale ampliamento è di interesse strategico per l'intera Città Metropolitana perché stazione di riferimento dei pendolari provenienti anche dai comuni di Reggello, Rignano, Pelago, Rufina e del Casentino. Pontassieve è un importante crocevia dove convergono molte linee TPL e auto da tre diverse direttrici di monte. Inoltre Pontassieve è il maggior centro servizi e commerciale dell'intera area, utilizzato per tali servizi anche dai pendolari dopo il lavoro e prima di riprendere l'auto per tornare a destinazione. Il potenziamento garantirebbe una maggiore fruizione del servizio ferroviario ed una conseguente diminuzione del traffico automobilistico in ingresso a Firenze, anche alla luce del fatto che prossimamente vi saranno realizzate importanti direttrici ciclabili.</p>			
Deduzioni			
<p>Per quanto riguarda il Parcheggio 28P002 c'è stato un malinteso; il codice si riferisce ad un parcheggio della Italcementi nel Comune di Pelago (l'intervento fa parte dello scenario evolutivo). L'osservazione riguarda invece l'HUB di Pontassieve (codice intervento 98N048) che è nello scenario di progetto come opera prioritaria del Piano. Lo stesso vale per il parcheggio di interscambio delle Sieci codificato come 29P003.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 13.j	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Adozione di un sistema tariffario/abbonamento più conveniente e flessibile per la tratta Pontassieve – Firenze. L'attuale tariffa A/R di € 7.20 a pax risulta non conveniente se rapportata al costo del medesimo viaggio in auto; il disagio si amplifica nel caso di spostamento di interi nuclei famigliari, per i quali non è attualmente prevista alcuna forma di riduzione. Altro aspetto tariffario da affrontare e la differenziazione per fasce chilometriche, all'interno dello stesso comune, anche perché sposta e sposterà sul parcheggio di Sieci un surplus di domanda cui sarà difficile rispondere con un'offerta adeguata e chiaramente sovradimensionata. Il tratto Sieci-Firenze A/R costa infatti € 5,20 (€ 2.00 in meno rispetto al tratto Pontassieve – Firenze) differenza che si amplifica negli abbonamenti.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS, tra le sue linee di intervento strategiche prioritarie, prevede la transizione verso un sistema tariffario integrato metropolitano (STIMEF) al fine di aumentare l'attrattività del sistema multimodale di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 18	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede alla Città Metropolitana di inserire nel PUMS, e di discutere urgentemente nei propri organi statuari e con Regione Toscana, una riforma che introduca un “nuovo sistema tariffario integrato” atto a consentire di spalmare il costo del servizio sull’intero territorio metropolitano, introducendo una tariffazione omogenea, eventualmente articolata per fasce.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l’attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 21.a	Proponente	Comune di Greve in Chianti
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire in modo specifico la previsione di una tariffazione omogenea per l'intera area metropolitana, che tenga conto delle fasce chilometriche e della esclusività per la zona Chianti del servizio TPL su gomma, e prevedere che, in continuità con la situazione attuale, gli utenti possano fruire del servizio utilizzando un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze, anche in caso di utilizzo promiscuo dei mezzi di trasporto extraurbano-urbano (bus o Tramvia) e senza vincolo di una specifica tratta; Si chiede inoltre di considerare la possibilità di un carnet di 10 corse (oltre a quello già presente di 4 corse) il cui prezzo sia conveniente per l'utenza rispetto al costo in caso di percorrenza della tratta in auto, in modo da incentivare l'uso del bus.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS. Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze utilizzando anche il trasporto urbano su bus o tramvia, si tratta di un principio ampiamente condivisibile a cui dovrà essere data concretezza con la collaborazione della Regione Toscana nella fase di messa in esercizio del nuovo servizio regionale di TPL, grazie anche alla unicità del gestore sull'intero bacino regionale.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 21.b	Proponente	Comune di Greve in Chianti
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di specificare meglio che nei nodi di interscambio che interessano il Comune di Greve in Chianti, la prevedibile “rottura di carico” avvenga esclusivamente negli orari c.d. “di morbida” ovvero coinvolga, eventualmente, solo alcune delle corse in orari “di punta”. Ciò per evitare il cambio di mezzo ai pendolari (studenti o lavoratori) che si recano presso le scuole o sul posto di lavoro dislocati nel centro città di Firenze, o che, comunque, per gli stessi utenti, di fare in modo che non vengano dilatati i tempi di percorrenza casa-scuola o casa-lavoro che risultano allo stato attuale già particolarmente gravosi. Inoltre si chiede di specificare che i chilometri risparmiati per effetto del servizio TPL “Bus Rapid Transit” (BRT) con le rotture di carico per il collegamento con la tramvia verranno integralmente utilizzati per migliorare il servizio di trasporto pubblico sul territorio del Comune, con particolare attenzione agli orari di “morbida”, alle tratte meno servite come quella “via Ferrone” oltre che nei giorni festivi e pre-festivi in cui il servizio risulta particolarmente carente;</p>			
Deduzioni			
<p>La rottura di carico avverrà prevalentemente nelle ore di morbida e, con riferimento agli interscambi previsti fra bus extraurbani e bus urbani, solo laddove il sistema urbano presenti una capacità residua in grado di accogliere i passeggeri dell'extraurbano. Laddove invece saranno realizzati dei nodi di interscambio con il sistema tranviario, l'interscambio riguarderà l'intero esercizio, in quanto il sistema tramviario garantirà tempi di interscambio ridottissimi e, all'interno della città di Firenze, tempi di percorrenza inferiori a quelli degli autobus. In tal caso l'integrazione tariffaria fra bus extraurbano, bus urbano e sistema tramviario costituirà un prerequisito essenziale per l'attuazione del nuovo sistema di trasporto integrato a cui dovrà essere data concretezza con la collaborazione della Regione Toscana nella fase di messa in esercizio del nuovo servizio regionale di TPL, resa più agevole dalla presenza di un unico gestore sull'intero bacino regionale. La redistribuzione delle risorse per l'esercizio eventualmente risparmiate sarà oggetto della progettazione del programma di esercizio in una logica di corridoio a vantaggio dell'aumento dell'offerta per i comuni più esterni, sempre che ciò faccia registrare un adeguato indice di utilizzazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 24.a	Proponente	Comune di San Casciano in Val di Pesa
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire in modo specifico la previsione di una tariffazione omogenea per l'intera area metropolitana, che tenga conto delle fasce chilometriche e della esclusività per la zona Chianti del servizio TPL su gomma, e prevedere che, in continuità con la situazione attuale, gli utenti possano fruire del servizio utilizzando un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze, anche in caso di utilizzo promiscuo dei mezzi di trasporto extraurbano-urbano (bus o Tramvia) e senza vincolo di una specifica tratta; Si chiede inoltre di considerare la possibilità di un carnet di 10 corse (oltre a quello già presente di 4 corse) il cui prezzo sia conveniente per l'utenza rispetto al costo in caso di percorrenza della tratta in auto, in modo da incentivare l'uso del bus.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS. Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze utilizzando anche il trasporto urbano su bus o tramvia, si tratta di un principio ampiamente condivisibile a cui dovrà essere data concretezza con la collaborazione della Regione Toscana nella fase di messa in esercizio del nuovo servizio regionale di TPL, grazie anche alla unicità del gestore sull'intero bacino regionale.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 24.b	Proponente	Comune di San Casciano in Val di Pesa
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di specificare meglio che nei nodi di interscambio che interessano il Comune di Greve in Chianti, la prevedibile “rottura di carico” avvenga esclusivamente negli orari c.d. “di morbida” ovvero coinvolga, eventualmente, solo alcune delle corse in orari “di punta”. Ciò per evitare il cambio di mezzo ai pendolari (studenti o lavoratori) che si recano presso le scuole o sul posto di lavoro dislocati nel centro città di Firenze, o che, comunque, per gli stessi utenti, di fare in modo che non vengano dilatati i tempi di percorrenza casa-scuola o casa-lavoro che risultano allo stato attuale già particolarmente gravosi. Inoltre si chiede di specificare che i chilometri risparmiati per effetto del servizio TPL “Bus Rapid Transit” (BRT) con le rotture di carico per il collegamento con la tramvia verranno integralmente utilizzati per migliorare il servizio di trasporto pubblico sul territorio del Comune, con particolare attenzione agli orari di “morbida”, alle tratte meno servite come quella “via Ferrone” oltre che nei giorni festivi e pre-festivi in cui il servizio risulta particolarmente carente;</p>			
Deduzioni			
<p>Il BRT non sostituisce le corse scolastiche e "operaie" verso sedi di lavoro o studio non servite direttamente dal BRT o da una combinazione BRT+Tram/Treno più efficiente rispetto alla corsa diretta.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche ma solo la seguente specificazione all'interno della relazione all'inizio del paragrafo 13.8.1 <i>“Il BRT non sostituisce le corse scolastiche e "operaie" verso sedi di lavoro o studio non servite direttamente dal BRT o da una combinazione BRT+Tram/Treno più efficiente rispetto alla corsa diretta attualmente esistente”</i></p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 24.c	Proponente	Comune di San Casciano in Val di Pesa
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di prevedere lo sviluppo di sistemi elettronici per l'acquisto dei titoli di viaggio anche per il trasporto extra-urbano, attraverso internet, dispositivi mobili e anche attraverso la tecnologia contact-less. Si chiede inoltre di migliorare la comunicazione dei percorsi e degli orari dei mezzi di trasporto, anche con l'installazione di paline con sistemi di comunicazione alternativi e più efficaci rispetto alla comunicazione cartacea.</p>			
Deduzioni			
<p>E' coerente con i principi del sistema di Infomobilità e dello STIMEF proposti dal PUMS. L'osservazione è pertinente, ed attiene lo sviluppo di un sistema di Infomobilità integrato che, attraverso il costante monitoraggio della domanda e dell'offerta, possa orientare l'utenza verso i modi di trasporto più appropriati per soddisfare le diverse esigenze di mobilità, così implementando – anche progressivamente – il paradigma MaaS (Mobility-as-a-Service). Ferme restando le integrazioni proposte in risposta all'osservazione 13.2</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>[Sarà inserito in fondo a p. 571] 9. <i>Nell'ambito dello sviluppo della piattaforma di Infomobilità secondo il paradigma MaaS, si prevede l'attivazione di funzionalità per l'acquisizione tramite pagamento elettronici (attraverso sito web, app per dispositivi mobili, ecc.) dei titoli di viaggio (anche STIMEF) così come di altri servizi legati alla mobilità (sosta, accesso ZTL, veicoli condivisi, ecc.).</i></p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 25	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Propone</p> <p>- di chiedere alla Città Metropolitana di inserire nel PUMS, e di discutere urgentemente nei propri organi statutari e con Regione Toscana, una riforma che introduca un “nuovo sistema tariffario integrato” atto a consentire di spalmare il costo del servizio sull’intero territorio metropolitano, introducendo una tariffazione omogenea, eventualmente articolata per fasce.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 27.a	Proponente	Comune di Barberino Tavarnelle
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di inserire la previsione di una tariffazione omogenea per l'intera area metropolitana, che tenga conto delle fasce chilometriche e della esclusività per la zona Chianti del servizio TPL su gomma, e prevedere che, in continuità con la situazione attuale, gli utenti possano fruire del servizio utilizzando un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze, anche in caso di utilizzo promiscuo dei mezzi di trasporto extraurbano-urbano (bus o Tramvia) e senza vincolo di una specifica tratta.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS. Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare un unico titolo di viaggio per raggiungere il centro città di Firenze utilizzando anche il trasporto urbano su bus o tramvia, si tratta di un principio ampiamente condivisibile a cui dovrà essere data concretezza con la collaborazione della Regione Toscana nella fase di messa in esercizio del nuovo servizio regionale di TPL, grazie anche alla unicità del gestore sull'intero bacino regionale.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 27.b	Proponente	Comune di Barberino Tavarnelle
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di specificare meglio che nei nodi di interscambio che interessano il Comune di Greve in Chianti, la prevedibile “rottura di carico” avvenga esclusivamente negli orari c.d. “di morbida” ovvero coinvolga, eventualmente, solo alcune delle corse in orari “di punta”. Ciò per evitare il cambio di mezzo ai pendolari (studenti o lavoratori) che si recano presso le scuole o sul posto di lavoro dislocati nel centro città di Firenze, o che, comunque, per gli stessi utenti, di fare in modo che non vengano dilatati i tempi di percorrenza casa-scuola o casa-lavoro che risultano allo stato attuale già particolarmente gravosi. Inoltre si chiede di specificare che i chilometri risparmiati per effetto del servizio TPL “Bus Rapid Transit” (BRT) con le rotture di carico per il collegamento con la tramvia verranno integralmente utilizzati per migliorare il servizio di trasporto pubblico sul territorio del Comune, con particolare attenzione agli orari di “morbida”, alle tratte meno servite come quella “via Ferrone” oltre che nei giorni festivi e pre-festivi in cui il servizio risulta particolarmente carente;</p>			
Deduzioni			
<p>Il BRT non sostituisce le corse scolastiche e "operaie" verso sedi di lavoro o studio non servite direttamente dal BRT o da una combinazione BRT+Tram/Treno più efficiente rispetto alla corsa diretta.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche ma solo la seguente specificazione all’interno della relazione all’inizio del paragrafo 13.8.1 “<i>Il BRT non sostituisce le corse scolastiche e "operaie" verso sedi di lavoro o studio non servite direttamente dal BRT o da una combinazione BRT+Tram/Treno più efficiente rispetto alla corsa diretta attualmente esistente</i>”</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 27.c	Proponente	Comune di Barberino Tavarnelle
Contenuto sintetico			
<p>Si chiede di prevedere lo sviluppo di sistemi elettronici per l'acquisto dei titoli di viaggio anche per il trasporto extra-urbano, attraverso internet, dispositivi mobili e anche attraverso la tecnologia contact-less. Si chiede inoltre di migliorare la comunicazione dei percorsi e degli orari dei mezzi di trasporto, anche con l'installazione di paline con sistemi di comunicazione alternativi e più efficaci rispetto alla comunicazione cartacea.</p>			
Deduzioni			
<p>L'introduzione di sistemi elettronici per l'acquisto dei titoli di viaggio e per l'informazione all'utenza, anche per il trasporto pubblico extra-urbano ricalca lo sviluppo già avvenuto negli ultimi anni per il trasporto urbano nella città di Firenze. Si tratta di un percorso coerente con le previsioni del PUMS, a cui dovrà essere data concretezza con la collaborazione della Regione Toscana nella fase di messa in esercizio del nuovo servizio regionale di TPL, grazie anche alla unicità del gestore sull'intero bacino regionale.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 28.a	Proponente	Comune di Dicomano
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di estendere il sistema tariffario del “Biglietto unico metropolitano” a tutto il territorio della Città Metropolitana di Firenze.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS già prevede la transizione verso un sistema tariffario metropolitano integrato in grado di aumentare l'attrattività del sistema di Trasporto pubblico ferroviario, tramviario e automobilistico. Le concrete modalità di attuazione di tale previsione saranno definite in sede di sviluppo progettuale, coerentemente con i principi di equità, accessibilità ed uso efficiente delle risorse introdotti nel PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 29.b	Proponente	Comune di Campi Bisenzio
Contenuto sintetico			
<p>Interventi sul trasporto pubblico Premesso che il Comune di Campi Bisenzio non dispone di stazione ferroviaria, e pertanto non è direttamente coinvolto dalle parti relativi all’esercizio ferroviario metropolitano, che però interessa anche il Comune laddove si considerassero i collegamenti con le stazioni ferroviarie di Calenzano, Pratignone e San Donnino, buona parte dei temi relativi al trasporto pubblico interessano il discusso tracciato della Linea 4.2.2 della tramvia. In merito a tale infrastruttura si ritiene necessario richiedere chiarimenti in fase di osservazioni in quanto la documentazione non risulta del tutto coerente. Alle pagg. 354, 355, 356, 416 i tracciati riportanti non permettono di definire con chiarezza quale tra il percorso “Alternativa Parcheggio A1”- “Alternativa San Piero” sia stato definito e soprattutto sia stato utilizzato per definire gli scenari di carico e di utilizzo della linea stessa. Alle pagg. 356,364, 542 viene indicato e quantificato quale domanda di park&amp;ride il sito dell’Osmannoro, considerandolo direttamente connesso all’Autostrada e quindi probabilmente considerandolo elemento di carico del sistema tramviario. Che vi siano alternative non definire sembra descritto nella slide 431, in cui vengono riportati i due tracciati, così come appare evidente nella tavola “Tav. B2 – Trasporto pubblico”. Tale incertezza non permette però di comprendere come, nell’allegato 6 “Quadro di maturità tecnico economica degli interventi di Piano”, vengono definiti e riportati i costi totali e costi di gestione annui della Linea 4.2.2: San Donnino - Campi Bisenzio, senza definire a quale delle due opzioni di tracciato si fa riferimento.</p>			
Deduzioni			
<p>Le simulazioni modellistiche sono state effettuate sulla base del "Parcheggio A1" semplicemente connesso al sistema tramviario che lambisce l’abitato di San Donnino, al fine di stimare il carico prevedibile per il parcheggio scambiatore Osmannoro da realizzare sulla A1 in maniera simile a quanto fatto per il parcheggio Villa Costanza per la linea tramviaria T1.</p> <p>I costi riportati nell’allegato 6 sono relativi a quanto noto al momento della redazione del Piano. Si precisa che i necessari approfondimenti sui costi sia realizzativi che di esercizio, avverranno negli step successivi di progettazione. I costi di gestione indicati sempre nell’allegato 6, sono relativi alla gestione della sola infrastruttura.</p>			
Accoglimento	PARZIALMENTE ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>La tavola B sarà modificata, scegliendo solo il tracciato che passa “vicino” all’abitato di San Donnino. Così come da progetto di fattibilità tecnica ed economica per l’estensione del sistema tramviario fiorentino nei comuni di Firenze e Campi Bisenzio (Linea 4.2 –Estensione per Campi Bisenzio).</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 29.c	Proponente	Comune di Campi Bisenzio
Contenuto sintetico			
<p>In riferimento al trasporto pubblico si evidenzia la definizione del parcheggio di interscambio 15P023 definito nel PS, mentre rimane da chiarire la definizione del parcheggio di interscambio 15P002 oggetto delle evidenze precedentemente descritte.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS introduce la previsione del parcheggio scambiatore Osmannoro, posto in un'area accessibile direttamente dall'Autostrada A1 fra i caselli di Firenze Scandicci e Firenze Nord, con la funzione di parcheggio scambiatore con la linea tranviaria 4.2 (tratta Leopolda – Campi Bisenzio); ciò permetterà di replicare il modello Drive&amp;Tramway con accesso diretto dall'autostrada, già sperimentato con grande successo su Villa Costanza e di dotare una nuova direttrice di accesso alla città (quella di Via Pistoiese) di infrastrutture per l'interscambio con il trasporto su ferro.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nelle tavole C1 e C2 sarà migliorata la visibilità dei due parcheggi in questione.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 31.c	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Riteniamo necessario creare un percorso pedonale e una pista ciclabile in sedi separate lungo via del Termine, magari utilizzando il terreno demaniale del canile in dismissione, oppure parallelamente al percorso previsto per la tranvia. Questo già permetterebbe di raggiungere la stazione a piedi o in bicicletta in condizioni considerevolmente migliori di sicurezza rispetto alla situazione attuale. Ovviamente, la distanza, soprattutto a piedi, della stazione di Castello dai principali attrattori della zona è abbastanza grande. Pertanto sarebbe auspicabile creare una fermata del TPL all'angolo fra via Fanfani e via Luzi, come indicato in mappa. È chiaro che l'entrata in servizio della tranvia risolverebbe da sola molti di questi problemi, essendo già prevista una fermata proprio in prossimità della stazione di Castello, ma dato che ciò non è previsto nell'immediato futuro e l'esigenza e la condizione di scarsa sicurezza è già presente, riteniamo indispensabile attuare queste iniziative immediatamente.</p>			
Deduzioni			
<p>La realizzazione di un percorso pedonale e ciclabile lungo via del Termine fino alla stazione di Castello potrà essere tenuta in considerazione in fase di progettazione delle infrastrutture previste dal PUMS (Lotto 6A Mezzana Perfetti-Ricasoli, Linea 2.2 della Tramvia). Il suggerimento di creare fin da subito una fermata del TPL su gomma in prossimità della stazione di Castello dovrà essere valutata nelle opportune sedi di gestione del servizio (Regione Toscana e nuovo gestore del servizio).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.</p>			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 31.d	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Sia il 59 che il 66 hanno una frequenza troppo bassa per renderle "navette" verso le fermate della tranvia o altre destinazioni di interesse. 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' necessario eliminare i momenti del giorno, soprattutto a cavallo dell'ora di pranzo, in cui la frequenza di servizio diventa insufficientemente bassa e ne va esteso l'orario di servizio almeno nelle ore serali e al sabato mattina. Per il 66 è altresì necessario razionalizzare il percorso, facendone una linea che colleghi direttamente il Polo a Novoli e la fermata Guidoni della linea 2 della tranvia. Per il 59 è necessario intervenire sul percorso o sulla viabilità utilizzata dalla linea in modo tale che possa espletare un servizio regolare, affidabile e in accordo con gli orari ufficiali. Purtroppo al momento la qualità del servizio, anche per cause esogene all'azienda di trasporto, ma che vanno comunque tenute in considerazione e mitigate, è ben lontano da ciò. Questi interventi sono urgenti, in quanto queste situazioni sono già in atto e non è pensabile attendere l'inizio del servizio della linea 2.2 della tranvia. Gli incrementi del servizio ferroviario, pur ancora insufficienti, sono già stati descritti nella Relazione di Piano. Anche in questo caso, la impellente necessità del Polo Scientifico è che tali incrementi vengano attuati in tempi celeri, cioè già nel periodo iniziale di validità del PUMS.</p>			
Deduzioni			
<p>Si tratta di osservazioni relative alle caratteristiche del servizio di TPL su gomma che non attengono al livello di pianificazione del PUMS ma potranno essere tenute in considerazione nelle opportune sedi di gestione del servizio (Regione Toscana e nuovo gestore del servizio).</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche alla documentazione di Piano.			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 34.a	Proponente	Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana
Contenuto sintetico			
<p>Con riferimento al collegamento tra la stazione Circondaria e quella di Firenze Santa Maria Novella, considerato che l'ACB non ha valutato una soluzione combinata Circondaria + Peplemover (entrambi appena sopra a B/C=1.5), considerato l'elevato livello di servizio progettato per la fermata Circondaria e in particolare dell'offerta prevista fra Circondaria e Santa Maria Novella, si chiede se nella relazione di Progetto del PUMS, sia stata valutata la sostenibilità economica di tali progetti aggiuntivi (che risultano aggiuntivi anche rispetto al tram).</p>			
Deduzioni			
<p>In coerenza con le Linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al D.M: 397/2017 e ss.mm.ii., gli interventi del sottoattraversamento e della nuova fermata AV, rientrando tra gli interventi di livello strategico a scala nazionale, fanno parte dello scenario di riferimento e non di quello di progetto. Viceversa la fermata Circondaria, attualmente non coperta da finanziamenti, è stata introdotta dal PUMS nello scenario di progetto evidenziandone la funzionalità a prescindere ed in ogni caso propedeutica all'attivazione della nuova stazione AV. Per la prima volta, nell'ambito della ricostruzione del Quadro conoscitivo del PUMS, è stata condotta un'analisi approfondita dell'entità e delle caratteristiche della domanda connessa all'utilizzo dell'AV. In quest'ambito è stata valutata anche la forchetta entro cui si collocherebbe la domanda che necessiterebbe di un trasferimento dalla nuova stazione AV a quella di Firenze SMN, variabile in ragione del numero di treni che effettuano fermata. L'approccio del PUMS, considerati l'elevato numero di variabili in gioco e la connessa esigenza di definire preventivamente con RFI le caratteristiche della fermata Circondaria (di superficie) ma anche le possibilità di riorganizzazione del Piano del Ferro di FI SMN, prevede di monitorare tempi di percorrenza e capacità residua della linea 2 e, su questa base, aprire un tavolo tecnico con RFI sulla partita considerata nel suo complesso (Belfiore e relativa accessibilità multimodale - Circondaria e relativa accessibilità multimodale - potenziamento del collegamento Belfiore - FI SMN).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 2 – TRASPORTO PUBBLICO			
OSSERVAZIONE	N° 36.c	Proponente	MATTM
Contenuto sintetico			
<p>Descrizione dello Stato:                      I dati mostrano come nello scenario di Piano, si riesca ad ottenere un'ulteriore riduzione nell'uso dell'auto privata rispetto allo scenario attuale a favore di altre modalità di trasporto come tram e bus, mentre sembra che il trasporto ferroviario diminuisca o comunque rimanga pressoché stabile; non è chiaro questo risultato.</p>			
Deduzioni			
<p>Il fenomeno, peraltro estremamente contenuto e riguardante anche la rete di TPL automobilistico convenzionale urbano ed extraurbano (si veda a proposito il grafico di pag. 647), è dovuto all'estensione della rete tranviaria nella Piana di Firenze che, oltre determinare un'ulteriore diversione modale da auto privata provoca anche una lieve contrazione sulle altre modalità di trasporto collettivo.                      Si evidenzia, peraltro, che il PUMS NON ha previsto interventi ulteriori di potenziamento dei servizi ferroviari rispetto allo scenario di riferimento ma solo l'indicazione di quale, tra i modelli di esercizio ipotizzati dalla RT e discussi in seno al tavolo tecnico attivato in occasione della redazione del PUMS, presenti le migliori prestazioni. Ciò premesso la contrazione a cui si fa riferimento costituisce semplicemente un assestamento che è riscontrabile esclusivamente a motivo del trattamento diacronico dello scenario di riferimento rispetto a quello di progetto quando invece il potenziamento della rete tranviaria e l'attuazione del potenziamento del trasporto ferroviario procederanno di pari passo annullando, di fatto questo effetto.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

## 5. TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 4.a	Proponente	PG. 51380
Contenuto sintetico			
<p>Spostare le fermate Dalmazia e Vittorio Emanuele delle linee bus 2 e 28 provenienti da Calenzano e Sesto Fiorentino; eventuale inversione di marcia di via Maestri del Lavoro per agevolare svolta verso Careggi.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema dell'osservazione (fermate del TPL e sensi di circolazione) non attiene al PUMS ma agli strumenti più ordinari di gestione del TPL e della viabilità urbana. Ciò premesso, il problema è già stato affrontato dal Comune di Firenze, con una istruttoria che ha portato a definire un assetto ritenuto ottimale rispetto a tutte le esigenze coinvolte. In particolare, nel gennaio 2020 le fermate delle linee 2 e 28 sono state tolte dal civico 194 di Via Vittorio Emanuele.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 5.d	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Eguagliare per il trasporto su gomma la giornata del Sabato ad un giorno lavorativo, come per il trasporto su ferro.</p>			
Deduzioni			
<p>Quando si arriverà ad avere una rete integrata ferro-gomma, i programmi di esercizio automobilistici dovranno necessariamente garantire l'adduzione/distribuzione rispetto ai servizi ferroviari in tutti i casi in cui ciò è da prevedere. Quindi l'osservazione è accoglibile come principio di pianificazione generale della rete integrata. Per il resto è bene mantenere una certa autonomia nella programmazione in quanto è possibile che il trasporto automobilistico debba far fronte ad esigenze peculiari diverse da quelle del trasporto ferroviario.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 5.e	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Possibilità di installazione paline intelligenti nelle fermate bus extraurbano per avere informazioni sullo stato dei mezzi</p>			
Deduzioni			
<p>Accoglibile per le fermate principali. Difficilmente estendibile, anche per i costi di gestione a tutte le paline (quelle NON orarizzate). Il PUMS, per le paline delle fermate secondarie privilegia il ricorso ad un Travel Planner accessibile tramite Smartphone da cui è possibile anche effettuare l'acquisto del biglietto. Necessario lo sviluppo di un sistema di Infomobilità integrato che implementi – anche progressivamente – il paradigma MaaS (Mobility-as-a-Service), in grado di orientare l'utenza verso i modi di trasporto più appropriati per soddisfare le diverse esigenze di mobilità. Parte dell'integrazione proposta in risposta all'osservazione 13.2 (in particolare l'ultimo paragrafo), risponde anche a questa osservazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche.			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 9.e	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino –
Contenuto sintetico			
<p>Relativamente alla nuova strutturazione che deve riguardare una mobilità integrata tra tutti i mezzi di trasporto si specifica: * relativamente al TPL: dovranno essere approfonditi gli effetti dello studio di fattibilità tecnico - economica di rete TPL presentato dalla Città Metropolitana nel dicembre 2018 con particolare riferimento alla proposta di rimodulazione (step5) delle linee attualmente in rete strutturale PIU' BUS oggetto di proposta di trasferimento nelle linee deboli.</p>			
Deduzioni			
<p>Come suggerito dall'osservazione lo studio di una nuova strutturazione del servizio TPL sull'area del Circondario Empolese andrà approfondita, anche in base ai futuri sviluppi del nuovo contratto con il nuovo gestore del lotto unico regionale. Lo studio verrà condiviso ed approfondito con tutti i soggetti presenti, amministrazioni locali, Regione Toscana e gestore unico regionale.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alla relazione di Piano.</p>			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 10.c	Proponente	PG. 52462
Contenuto sintetico			
<p>EVIDENZIARE il numero di Bus Turistici che entrano giornalmente in Firenze e in particolare quelli che provengono dalla direttrice Nord per valutare se è possibile limitare la congestione attuale di Firenze.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema del decentramento dei Bus turistici è delicato in quanto presenta difficoltà organizzative nel caso si prevedano dei nodi di interscambio obbligati per comitive (ad esempio ricorrendo in maniera sistematica all'interscambio con la Tranvia ai capolinea che comportano la saturazione dell'offerta (Villa Costanza docet). Inoltre un eventuale decentramento fuori Comune avrebbe dei risvolti economici rilevanti per il Comune che in caso di riduzione dei ricavi provenienti dai Pass non sarebbe in grado di offrire i necessari servizi di base alla domanda turistica non residenziale. Per questo motivo il PUMS prevede un attestamento diversificato dei bus in base alla direttrice di provenienza piuttosto che in base alla destinazione.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nessuna modifica alla relazione.			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 13.k	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Intensificare la frequenza dei servizi di bus-navetta nel tratto Pontassieve – Ospedale di Ponte a Niccheri, in quanto Ospedale di riferimento per la Valdisieve .</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta richiama l'esigenza di una sorta di Piano di Bacino in grado di accompagnare lo sviluppo e la progressiva modifica dei programmi di esercizio dei servizi automobilistici coerente con la tempistica fissata dal nuovo contratto di servizio.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Valutare se e come la Città metropolitana può farsi carico di questo ruolo nei prossimi anni.</p>			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 13.1	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>Possibilità di incentivi per l’istituzione di servizi di bus-navetta a rotazione interni agli abitati di Pontassieve-San Francesco-Rosano-Sieci al fine di limitare l’utilizzo dei mezzi privati tra i centri strategici dell’intera area quali mercato settimanale – impianti sportivi – strutture sanitarie - scuole – uffici pubblici. Il servizio potrebbe essere attivato anche con restrizione a fasce orarie dedicate.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta, come altre contenute in questa sezione, richiamano l’esigenza di una sorta di Piano di Bacino in grado di accompagnare lo sviluppo e la progressiva modifica dei programmi di esercizio della gomma. La proposta può essere sviluppata all’interno del Piano d’esercizio del “lotto debole”, in quanto le tipologie di corse specificate rientrano in quelle categorie di corse che in linea di principio vanno a comporre il Piano di esercizio del servizio di lotto debole già esistente.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 15.b	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>Attualmente si rileva una frequenza dei mezzi di trasporto pubblico nettamente insufficiente per garantire ad un lavoratore pendolare il raggiungimento del Mugello e di Firenze. Crediamo che per garantire che la montagna non si spopoli ulteriormente occorra:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) il potenziamento dei collegamenti del nostro Comune (Firenzuola e frazioni alte) con la stazione ferroviaria di San Piero a Sieve e con Firenze, Calenzano, Sesto Fiorentino e Prato;</li> <li>2) la diminuzione delle tariffe per i residenti di Firenzuola;</li> <li>3) l'implemento delle corse sulla linea ferroviaria Faentina tra il Mugello e Firenze e viceversa, comprese le ore notturne (n.b. abbiamo l'esempio dei Comuni confinanti in Emilia Romagna – Monghidoro e Castel Del Rio – che hanno ogni ora un mezzo che raggiunge Bologna e Imola)</li> </ol>			
Deduzioni			
<p>Il tema tariffario è stato trattato nel PUMS ivi comprese l'introduzione di forme di agevolazione a vantaggio delle aree interne che dovrà essere debitamente studiato in tutti i suoi risvolti tecnico economici ed amministrativi nello studio di fattibilità finanziato con i fondi MIT. Per quanto riguarda il rafforzamento dei collegamenti diretti e con interscambio da Mugello/Romagna fiorentina con Firenze dobbiamo capire se proporre un progetto mirato a favore di questa area interna.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 21.c	Proponente	Comune di Greve in Chianti
Contenuto sintetico			
<p>Si richiede di specificare meglio che il rinnovo dei mezzi interesserà anche l'extraurbano, e che la sostituzione avverrà con mezzi elettrici o, in subordine, ibridi. Si chiede inoltre di prevedere lo sviluppo di sistemi elettronici per l'acquisto dei titoli di viaggio anche per il trasporto extraurbano, attraverso internet, dispositivi mobili e anche attraverso le tecnologie cashless e contactless. Infine, si chiede di prevedere anche per il trasporto extraurbano il miglioramento della comunicazione dei percorsi e degli orari dei mezzi di trasporto, con l'installazione di paline con sistemi di comunicazione alternativi e più efficaci rispetto alla comunicazione cartacea.</p>			
Deduzioni			
<p>Il rinnovo del parco mezzi del servizio extraurbano è previsto dalla gara del Lotto unico, per la quale sarà stipulato il contratto del servizio nei prossimi mesi. La gara prevede un rinnovo del parco mezzi del 70%, distribuiti su tutto il territorio regionale.</p> <p>Sia dal Piano Nazionale Strategico per la mobilità sostenibile ma anche dalla modifica delle Linee guida, e, nello specifico, degli indicatori che implicitamente introducono le motorizzazioni a metano tra quelle computabili ai fini della decarbonizzazione da fonti fossili, la visione del PUMS, che andrà coordinata con la road map del rinnovo del materiale rotabile previsto dalla gara regionale, è quella di procedere ad un rinnovo che parta dalle linee circolanti e convergenti nella Piana di Firenze per poi estendere progressivamente la decarbonizzazione ad altre linee.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Sarà modificata la relazione: “La gara prevede un rinnovo del parco mezzi del 70%, distribuiti su tutto il territorio regionale.”			

SEZIONE 3 – TRASPORTO PUBBLICO GOMMA			
OSSERVAZIONE	N° 26.b	Proponente	Comune di Marradi
Contenuto sintetico			
<p>Il TPL pur prevedendo un ottimo servizio “porte aperte” che integra il servizio scolastico può aumentare notevolmente la propria funzione se vi sono informazioni chiare e strutturate (cosa ad oggi non realizzata neppure in parte) e se le corse, specie nelle aree più centrali, riescono a diventare più frequenti e capillari. Maggiori servizi ad anello che colleghino il centro e le frazioni limitrofe. Pensiline informative con orari aggiornati in tempo reale e tragitti.</p>			
Deduzioni			
<p>La richiesta, come altre contenute in questa sezione, richiamano l'esigenza di una sorta di Piano di Bacino in grado di accompagnare lo sviluppo e la progressiva modifica dei programmi di esercizio della gomma.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

## 6. TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 5.f	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Verificare la possibilità di inserire il prolungamento della tranvia zona Osmannoro da “Le Piagge” a “Sesto Fiorentino”.</p>			
Deduzioni			
<p>L’assetto delle estensioni della rete tramviaria fiorentina nell’area metropolitana previsto nel PUMS deriva dagli studi trasportistici effettuati nell’ambito dell’<i>Accordo di Programma fra la Regione Toscana e i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli</i> per il completamento del sistema tramviario nell’area Fiorentina e l’estensione nell’area metropolitana di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 78 del 12/05/2014, che hanno individuato la configurazione ottimale della rete attualmente in corso di sviluppo.</p> <p>Nel caso specifico per la Linea 4.1 Leopolda – Piagge (già finanziata dal MIT e in corso di progettazione definitiva) è previsto il prolungamento a Campi Bisenzio, per servire il collegamento Campi-Firenze. Nel caso in cui si realizzasse una diramazione da Le Piagge a Sesto Fiorentino (la cui fattibilità sarebbe comunque da verificare) non sarebbe possibile servire con frequenze accettabili il collegamento con Campi Bisenzio, facendo decadere la sostenibilità tecnico-economica della Linea Leopolda-Campi.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 12	Proponente	IMMOBILIARE 2011 (I GIGLI)
Contenuto sintetico			
<p>Si evidenzia dunque la necessità di assicurare efficienti e fluidi collegamenti nell’area vasta ed al contempo di garantire un sistema di mobilità che preservi la dimensione locale in ambiti strategici per generare una nuova distribuzione dei flussi riducendo i volumi di traffico veicolare con conseguente abbattimento dell’impatto del medesimo sull’ambiente e sulla qualità di vita e dell’aria nel territorio. Rispetto all’attuale fotografia dei Gigli dobbiamo evidenziare le prospettive di sviluppo del centro commerciale: nei prossimi 10 anni; la proprietà ha previsto un progetto di riqualificazione e adeguamento comprendente l’aumento degli spazi della ristorazione e del commercio, l’incremento degli spazi comuni e dei servizi, con la creazione di ulteriori 500 nuovi posti di lavoro e un aumento dell’affluenza dei visitatori fino a raggiungere i 22 milioni annui. Si rende quindi necessario, e non più procrastinabile, prevedere la realizzazione di un collegamento tranviario che parta dal capoluogo toscano, passando per il Comune di Campi Bisenzio, al centro commerciale I Gigli. Da qui la necessità di inserire fin da ora nel PUMS della Città Metropolitana di Firenze, una estensione della linea tranviaria fino a raggiungere il centro commerciale I Gigli. Tale opera infrastrutturale permetterebbe da una parte, una drastica riduzione degli spostamenti dei veicoli privati da e per il centro commerciale I Gigli (e di tutto il comparto industriale confinante), e dall’altra incrementerebbe la sostenibilità energetica ed ambientale dell’intera area posta tra Firenze e Prato. Allo stato di fatto si evidenzia nel comparto in esame (zone commerciali e zone produttive/industriali) una elevata frammentazione dei lotti e la presenza di numerose aree di risulta priva di mobilità per cicli e pedoni, (mobilità dolce). Si andrebbe così a creare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un sistema di mobilità più efficace ed efficiente grazie al miglioramento del TPL che permetterebbe di raggiungere I Gigli da tutta la Città Metropolitana;</li> <li>- una riduzione dell’uso dell’auto privata, con conseguente diminuzione dei consumi dei carburanti fossili e miglioramento della qualità dell’aria;</li> <li>- una riduzione dell’inquinamento acustico;</li> <li>- una maggiore sicurezza stradale e traffico più scorrevole;</li> <li>- un sistema di mobilità più sostenibile, tramite la creazione di percorsi ciclopedonali e l’interconnessione del trasporto tranviario con quello ciclopedonale.</li> <li>- una migliore qualità della vita dei residenti e avventori dell’area.</li> </ul> <p>Unitamente alla necessità di prolungare la linea Tram si evidenzia la necessità di rendere più accessibile la stazione ferroviaria di Calenzano oltre a quella di Pratignone per gli utenti della zona commerciale e per gli addetti della vasta zona produttiva presente tra Viale Leonardo da Vinci e l’Autostrada A11. Il potenziamento della linea ferroviaria potrebbe non essere sfruttato a pieno a causa della mancanza di un efficace sistema di collegamento verso gli attrattori esistenti. Si evidenzia quindi la necessità di attuare un sistema di trasporto collettivo pubblico a basso impatto ambientale come integrazione della rete verso la parte terminale dello spostamento (da Firenze) o viceversa. In questo caso si renderebbe più efficace la politica di spostamento dall’auto privata al TPL, raggiungendo l’obiettivo di attuare un modello intermodale di mobilità d’area vasta. Il servizio dovrà essere esteso anche agli orari serali e di prima mattina per poter servir al meglio i grandi attrattori presenti sul territorio (zona commerciale e vasta area produttiva).</p> <p><b>PROLUNGAMENTO DELLE LINEE TRANVIARIE VERSO CAMPI E I GIGLI</b>  <b>MIGLIORAMENTO DELL’ACCESSIBILITA’ DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI CALENZANO</b></p>			

Deduzioni

L'assetto delle estensioni della rete tramviaria fiorentina nell'area metropolitana previsto nel PUMS deriva dagli studi trasportistici effettuati nell'ambito dell'*Accordo di Programma fra la Regione Toscana e i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli per il completamento del sistema tramviario nell'area Fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana* di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 78 del 12/05/2014, che hanno individuato la configurazione ottimale della rete, attualmente in corso di sviluppo e riportata nel PUMS.

Nel caso specifico, il prolungamento della Linea tranviaria Leopolda – Campi verso il Centro Commerciale I Gigli, rappresenterebbe una ulteriore estensione della rete tranviaria, la cui fattibilità tecnico-economica non è stata mai verificata, che porterebbe ad una lunghezza di linea pari a oltre 16 km, entrando in un range di distanza che può essere più appropriatamente servito mediante la rete ferroviaria (la zona commerciale in oggetto dista circa 1,3 km dalla stazione di Calenzano). Infatti, un ipotetico tempo di percorrenza sulla linea tramviaria sarebbe superiore ad 1 h, mentre il collegamento Firenze SMN - Calenzano avviene oggi in 26 minuti. Si ritiene quindi molto più appropriato lavorare ad un collegamento intermodale treno-bus che sfrutti le stazioni ferroviarie esistenti, anche alla luce del potenziamento del servizio ferroviario metropolitano previsto nel PUMS.

Al momento dell'entrata in vigore del nuovo contratto regionale di trasporto pubblico su gomma è prevista una revisione ed ottimizzazione della rete, tenuto conto dei lavori di progettazione iniziati dall'amministrazione scrivente sull'HUB di Pratignone.

Accoglimento

PARZIALMENTE ACCOLTA

Modifica eventuale al Piano

Non sono richieste modifiche

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 17.g	Proponente	Regione Toscana <i>Settore Infrastrutture per la logistica.</i>
Contenuto sintetico			
<p>Con specifico riferimento allo scenario di sviluppo della rete tranviaria verso Sesto Fiorentino, come definito alla tavola “<i>Sistema tranviario: estensione rete nello Scenario di Progetto</i>” del par. “13.1.8 <i>Rete portante - Componente Tranviaria</i>” si evidenzia da adesso la necessità che gli sviluppi progettuali siano coordinati con le previsioni di sviluppo dell’aeroporto Vespucci, prevedendo eventualmente il coinvolgimento del gestore aeroportuale e dell’ENAC per quanto di rispettiva competenza. Relativamente alle opere ferroviarie non si rilevano osservazioni in quanto sono verificate le previsioni dello scenario di riferimento e sono coerenti con gli atti di programmazione regionale.</p>			
Deduzioni			
<p>Nel proseguo degli sviluppi progettuali si terrà conto di quanto indicato nella osservazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 17.h	Proponente	Regione Toscana <i>Settore Infrastrutture per la logistica.</i>
Contenuto sintetico			
<p>Per quanto concerne il sistema tranviario fiorentino, al fine di rendere coerente il PUMS. della città Metropolitana con il quadro programmatico delineato dal P.R.I.I.M. e dagli Accordi sopra indicati, si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• di inserire all'interno del Sistema Tramviario Metropolitano anche l'estensione della linea 1 da Villa Costanza a Torre Rossa prevista all'art. 9, comma 4 dell'Accordo di cui alla DGR 268/2016 sottoscritto dalla stessa Città Metropolitana.</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>All'interno del sistema tramviario metropolitano viene inserita anche l'estensione della Linea 1 da Villa Costanza a Torre Rossa prevista all'art. 9, comma 4 dell'Accordo di cui alla DGR 268/2016 sottoscritto dalla stessa Città Metropolitana.</p> <p>L'intervento viene inserito all'interno dello scenario "Evolutivo" con codice 35T001.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole grafiche relative al trasporto pubblico saranno modificate in conseguenza all'osservazione.			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 17.i	Proponente	Regione Toscana <i>Settore Infrastrutture per la logistica.</i>
Contenuto sintetico			
<p>Per quanto concerne il sistema tranviario fiorentino, al fine di rendere coerente il P.U.M.S. della città Metropolitana con il quadro programmatico delineato dal P.R.I.I.M. e dagli Accordi sopra indicati, si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rendere coerente, per le linee 3.2.1 "Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli", 4.2.1 "Piagge – San Donnino" e 4.2.2 "San Donnino – Campi Bisenzio", l'orizzonte temporale contenuto all'interno della "Relazione di progetto allegato 4 - Interventi scenario di progetto" con le tempistiche delineate dai cronoprogrammi dagli accordi di cui alla DGR 268/2016 e successivi atti integrativi.</li> </ul>			
Deduzioni			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>La Tabella dell'allegato 4 - Interventi scenario di progetto verrà modificata come segue, a pag. 9:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15To03   Linea 3.2.1: Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli   Scenario di progetto   2021-2025   sì</li> <li>• 15To07   Linea 4.2.1: Piagge - San Donnino   Scenario di progetto   2021-2025   sì</li> <li>• 15To08   Linea 4.2.2: San Donnino - Campi Bisenzio   Scenario di progetto   2021-2025   sì</li> </ul>			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 17.j	Proponente	Regione Toscana <i>Settore Infrastrutture per la logistica.</i>
Contenuto sintetico			
<p>Si evidenziano inoltre i seguenti aspetti:</p> <p>1. la definizione esatta dei tracciati tramviari potrà avvenire solo alla conclusione delle varie fasi progettuali; per questo motivo la rete di estensione tramviaria rappresentata all'interno della Tav. B2 può essere soggetta a modifiche e aggiornamenti nel corso delle varie fasi progettuali. In particolare per quanto concerne le linee 3.2, 2.2 e 4.2 si suggerisce di allineare la documentazione del Piano (relazione e tavole) con l'attuale stato di aggiornamento delle progettazioni ad oggi in corso di svolgimento.</p>			
Deduzioni			
<p>Il contenuto degli elaborati riflette lo stato di avanzamento progettuale al momento della loro redazione. Si provvederà quindi ad inserire nel testo della Relazione la precisazione che l'esatta posizione dei tracciati tramviari potrà essere soggetta a modifiche e aggiornamenti nel corso delle varie fasi progettuali.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nella Relazione di Piano, par. 13.7, a pag. 415 al termine del paragrafo aggiungere:  “Si precisa che l'esatta posizione dei tracciati tramviari potrà essere soggetta a modifiche e aggiornamenti nel corso delle varie fasi progettuali rispetto a quanto riportato negli elaborati del presente Piano.”</p>			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 17.k	Proponente	Regione Toscana <i>Settore Infrastrutture per la logistica.</i>
Contenuto sintetico			
<p>2. La Tav. B2 in corrispondenza della stazione Leopolda sembra riportare, oltre al simbolo di fermata tramviaria, anche quello di stazione ferroviaria, condizione questa non compatibile nel caso sia confermata la previsione tramviaria (Linea 4.1). Si chiede di adeguare il Piano in oggetto in tal senso.</p>			
Deduzioni			
<p>Nella Tavola B2 in corrispondenza della stazione Leopolda, come riportato nell'osservazione, è presente sia il simbolo della futura fermata tramviaria della futura Linea 4.1, che il simbolo dell'odierna fermata ferroviaria. Il simbolo della fermata Tramviaria è di rosso acceso perché all'interno dello scenario di Progetto. Il simbolo della fermata Ferroviaria appartiene allo stato Attuale, in grigio.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non devono essere apportate modifiche alle tavole del Piano.			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 30.b	Proponente	Comune di Bagno a Ripoli
Contenuto sintetico			
<p>L'intervento oggetto di osservazione, è funzionalmente e finanziariamente collegato alla realizzazione della linea tramviaria 3.2.1 (Libertà-Bagno a Ripoli) già inclusa nello scenario di progetto. INTERVENTO CODICE 1A007 (BAGNO A RIPOLI – HUB AREA CAPOLINEA TRAMVIA) L'intervento, attualmente riportato solo graficamente nello "SCENARIO EVOLUTIVO" deve essere ricollocato nello "SCENARIO DI PROGETTO" essendo funzionalmente e finanziariamente collegato alla realizzazione della linea tramviaria 3.2.1 (Libertà-Bagno a Ripoli) già inclusa in tale scenario. L'inserimento dovrebbe collocarsi con orizzonte temporale 2020-2023 e priorità "SI"</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento oggetto di osservazione risulta essere già inserito nello scenario di progetto. Nell'Allegato 4 "Interventi scenario di progetto" sono infatti inseriti i seguenti interventi: 15P102   Parcheggio scambiatore Bagno a Ripoli Granacci (Linea 3.2.1)   Scenario di progetto   2021-2025   sì 98N027   Bagno a Ripoli   Scenario di progetto   2021-2025   sì Quest'ultimo si riferisce al nodo di interscambio. I due interventi suddetti sono anche riportati nell'Allegato 6 "Quadro di maturità tecnico economica degli interventi di Piano" e nella Relazione di Piano (pagg. 390, 391, 426, 451, 455, 463).</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 31.e	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Mantenere almeno la struttura fisica della fermata Aeroporto come passante e non di testa, permetterebbe di gestire la linea nelle due modalità, a seconda delle esigenze tecniche e di servizio presenti e future in modo flessibile. Basterebbe mantenere i binari nella configurazione attuale passante e aggiungere solo i necessari binari “morti” per operare in modalità di testa.</p> <p>È da tenere presente che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Alcuni binari di testa aggiuntivi sono già comunque previsti anche nella presente versione del progetto.</li> <li>&gt; Fattore ancora più importante: al momento la linea già prosegue verso Sesto Fiorentino, e anche la curva per indirizzare la linea in quella direzione è già stata realizzata. La linea si interrompe in quanto il tracciato sarebbe da ultimare proprio con la prosecuzione verso Sesto Fiorentino. Nella Mappa 1 (vedi PDF), ripresa da Google Maps, è evidenziato come la linea già è realizzata per un tratto verso Sesto Fiorentino (nella immagine se ne vede i corrispondenti lavori di sbancamento, ora corrispondenti a opere ultimate). Nella Mappa 2 (vedi PDF), riportiamo un possibile tracciato approssimato della linea nella configurazione passante. Rileviamo che la configurazione passante è visibile in numerose mappe della stessa Relazione di Piano, (ad esempio alle pagg. 416, 419, 420), segno che questa è stata una configurazione già prevista inizialmente come la più razionale. Dal punto di vista della gestione degli orari, seppure è indubitabile che l'utilizzo come fermata passante richiederebbe una amministrazione del traffico più complesso, probabilmente limitare il numero necessario di corse a Aeroporto e fare proseguire solo le restanti verso Sesto Fiorentino potrebbe essere una misura sufficiente. Realizzare la struttura fisica della stazione in modo che possa essere utilizzata nelle due modalità permetterebbe anche di commutare fra le modalità di funzionamento di testa e passante a seconda dell'ora e/o del giorno della settimana, rendendo flessibilità al sistema, laddove forse un po' se ne è tolta allungando la linea. Non abbiamo certezze su quanto proponiamo, ma l'essenza della nostra osservazione è che vogliamo stimolare i tecnici a valutare con attenzione tutti gli aspetti delle soluzioni adottate e soprattutto considerare, alla vigilia di una decisione non modificabile una volta realizzata l'opera, la possibilità di mantenere per il futuro una flessibilità di operazione della linea nel suo complesso che la sola configurazione di testa temiamo non potrà garantire.</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>La tematica sollevata nella osservazione è stata ampiamente analizzata dal Comune di Firenze, anche mediante confronti con i tecnici incaricati dell'Aeroporto Amerigo Vespucci per quanto attiene la compatibilità delle due infrastrutture. La configurazione prescelta (con capolinea in corrispondenza dell'Aeroporto) è in grado di garantire la regolarità dell'esercizio della Linea 2 nella tratta Firenze SMN Unità – Aeroporto a differenza della configurazione con linea passante che soffrirebbe di inevitabili perturbazioni dovute alla diversa frequenza dei due tratti di linea (Unità-Aeroporto e Aeroporto–Sesto Fiorentino). Inoltre, la configurazione con capolinea di testa all'Aeroporto garantisce la compatibilità infrastrutturale con le future trasformazioni del sedime aeroportuale previste nel Master Plan dell'Aeroporto Vespucci a differenza della configurazione passante.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 4 – TRASPORTO PUBBLICO TRAMVIA			
OSSERVAZIONE	N° 34.b	Proponente	Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana
Contenuto sintetico			
<p>Alla luce del progettato sviluppo dell'Aeroporto di Peretola che prevede il ri-orientamento della pista in senso parallelo (o lievemente convergente) all'adiacente autostrada,</p> <p>1. Si chiede se sia stato progettato il prolungamento della T2 contestualmente alla sistemazione e al perimetro della nuova area aeroportuale e delle relative previsioni urbanistiche;</p> <p>2. Si chiede se sia stato valutato un diverso tracciato della T2.2 in modo da raggiungere direttamente e con tempi di percorrenza minori il Polo Scientifico, con la possibilità di estendere il tracciato all'interno dell'abitato di Sesto dopo aver raggiunto Zambra FS in modo</p>			
Deduzioni			
<p>La modifica del tracciato della Linea 2.2 Aeroporto - Sesto Fiorentino nel modo suggerito nell'osservazione non risulta ammissibile per diversi motivi: a) la previsione di realizzazione di una nuova pista aeroportuale con andamento subparallelo all'autostrada A1 non è al momento esecutiva e pertanto il tracciato della tramvia deve necessariamente risultare compatibile anche con l'attuale posizione della pista; b) la tramvia Linea 2.2 costituisce altresì l'infrastruttura portante per quanto attiene al trasporto pubblico dell'area di Castello e il Piano Urbanistico Esecutivo di Castello, la cui variante è stata predisposta ed approvata dal Comune di Firenze nel 2018, prevede un andamento della linea tranviaria in senso parallelo al viale XI Agosto, in modo che essa possa andare a servire l'accessibilità sia del parco che degli insediamenti ivi previsti; c) la Linea 2.2 si interconnette con la stazione FS Castello per potenziare l'intermodalità fra la rete ferroviaria e quella tranviaria, considerata anche la presenza di un parcheggio scambiatore per auto e consentendo così il raggiungimento dell'Aeroporto alla stazione di Castello. Si fa presente infine che il tracciato che prevede il passaggio dal Polo Scientifico dopo aver toccato la linea FS a Castello è stato oggetto di un'analisi comparativa con un tracciato alternativo che prevedeva di raggiungere l'abitato di Sesto in maniera più diretta utilizzando Via Pasolini ed è risultato essere preferibile sotto il profilo dei benefici in termini di passeggeri trasportati in rapporto all'investimento.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

## 7. TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°5.g	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Non sono molto chiari i vantaggi dei modelli di esercizio ferroviario “Capillari” o “Semiveloci” per i comuni della Valdisieve e del Mugello.</p>			
Deduzioni			
<p>I modelli di esercizio presi in considerazione dal PUMS discendono dall'accordo Quadro RFI - Regione Toscana. Il modello "capillari" privilegia una circolazione omotachica dei treni (tutti i treni Regionali fermano in tutte le stazioni), mentre il modello di esercizio "Semiveloci" introduce una differenziazione tra treni che fermano in tutte le stazioni (in particolare i metropolitani della Prato - Firenze) e treni che, dopo aver servito tutte le stazioni in ambiti territoriali più lontani da Firenze, saltano le stazioni/fermate finali in avvicinamento a Firenze. Considerate le modeste differenze nella domanda attratta il PUMS lascia aperta la possibilità di graduare il ricorso ad una differenziazione tra treni veloci e treni lenti (modello "semiveloci") in base alle esigenze riscontrate sulle diverse linee o accoppiamenti di linee, laddove queste debbano essere considerate in forma integrata (ad esempio la linea della Valdisieve e quella del Valdarno superiore). Nel caso di Dicomano, che graviterebbe prevalentemente sui servizi da per Firenze via Pontassieve effettuati con treni bimodali diesel elettrici per migliorare le prestazioni sulla tratta Pontassieve – Firenze, i due modelli di esercizio alternativi non presentano alcuna differenza.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°5.h	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
Prevedere la possibilità di inserire treni in orario serale/notturno, soprattutto nel periodo estivo e in concomitanza con il weekend.			
Deduzioni			
La proposta è interessante e rientra nella logica di un sistema di trasporto collettivo a cadenzamento integrale. La sua fattibilità tecnico-economica deve essere sviluppata con la Regione Toscana (competente in materia di programmazione del trasporto pubblico locale su ferrovia) sulla base di un'analisi preventiva della domanda potenziale e una calibrazione della proposta in base ad un monitoraggio di quella effettivamente servita nel corso di un periodo di sperimentazione di 12 mesi.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Verrà inserito al termine del paragrafo 13.2 il seguente testo. <i>“Il PUMS propone di valutare, d'intesa con la Regione Toscana (competente in materia di programmazione del trasporto pubblico locale su ferrovia) e con i comuni appartenenti ad un dato corridoio ferroviario, la fattibilità tecnico-economica di estensioni del cadenzamento alle ore notturne e ai giorni festivi su tratte a vocazione turistica o per contrastare l'utilizzo dell'auto privata da parte dei giovani nelle serate del fine settimana. La proposta potrà essere valutata e calibrata sulla base di un'analisi preventiva della domanda potenziale e, successivamente, eventualmente confermata in base agli esiti di un monitoraggio della domanda effettivamente servita nel corso di un periodo di sperimentazione di 12 mesi.”</i>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°5.i	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
Possibilità di potenziare l'offerta dei treni nei giorni festivi.			
Deduzioni			
<p>La proposta è interessante e rientra nella logica di un sistema di trasporto collettivo a cadenzamento integrale. La sua fattibilità tecnico-economica deve essere sviluppata con la Regione Toscana (competente in materia di programmazione del trasporto pubblico locale su ferrovia) sulla base di un'analisi preventiva della domanda potenziale e una calibrazione della proposta in base ad un monitoraggio di quella effettivamente servita nel corso di un periodo di sperimentazione di 12 mesi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Verrà inserire al termine del paragrafo 13.2 il seguente testo.  <i>“Il PUMS propone di valutare, d'intesa con la Regione Toscana (competente in materia di programmazione del trasporto pubblico locale su ferrovia) e con i comuni appartenenti ad un dato corridoio ferroviario, la fattibilità tecnico-economica di estensioni del cadenzamento alle ore notturne e ai giorni festivi su tratte a vocazione turistica o per contrastare l'utilizzo dell'auto privata da parte dei giovani nelle serate del fine settimana. La proposta potrà essere valutata e calibrata sulla base di un'analisi preventiva della domanda potenziale e, successivamente, eventualmente confermata in base agli esiti di un monitoraggio della domanda effettivamente servita nel corso di un periodo di sperimentazione di 12 mesi.”</i></p>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°8.d	Proponente	Comune di Calenzano
Contenuto sintetico			
A pag. 328 della Relazione di Progetto nello Schema “Modello di esercizio Accordo Quadro 2016 + Circondaria – Direttrice Prato - Firenze” si fa presente che la Stazione Guidoni è erroneamente inserita sulla linea Firenze Rifredi – Prato Centrale			
Deduzioni			
Si tratta di un errore materiale circoscritto allo schema di presentazione del programma di esercizio			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Apportare modifiche allo schema di pagina 328 della relazione di Piano eliminando la fermata Guidoni			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°9.m	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Relativamente alla nuova strutturazione che deve riguardare una mobilità integrata tra tutti i mezzi di trasporto si specifica, relativamente al trasporto ferroviario, la complementarietà tra le stazioni di Empoli e di Montelupo Fiorentino. Quest'ultima dotata di un importante parcheggio di interscambio (con possibilità di ampliamento) con il TPL anche verso la Val di Pesa ed il Chianti (San Casciano), risoluzione e interventi alternativi alle problematiche connesse ai sottopassi ferroviari e ai collegamenti stradali con particolare riferimento alla realizzazione del raddoppio ferroviario Empoli-Granaiole.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accoglibile, tutto ciò rientra all'interno della nostra definizione di HUB. In particolare per il nodo intermodale di Montelupo, la Città Metropolitana ha predisposto un bando per la progettazione di fattibilità tecnico economica di un nuovo centro intermodale, accedendo a risorse messe a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come opera prioritaria. La progettazione dell'Hub di Montelupo Fiorentino rientra in un disegno più ampio, di livello metropolitano, di realizzazione di centri della mobilità distribuiti sul territorio metropolitano. I centri saranno caratterizzati da un comune layout, per dare all'utente un forte impatto e riconoscibilità.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche al Piano.			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°10.d	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>Il Prof Winkler per intercettare i flussi veicolari provenienti dal Nord-Ovest e Sud-Ovest prevede l'utilizzo della ferrovia, significativa è la sua seguente affermazione: “... Firenze, forse unica tra le città che conosco, ha un asso nella manica: la rete ferroviaria esistente è un vero capolavoro, tocca i nodi strategici, corre vicino all'abitato.....” E aggiungo...si arriva fin nel Centro Storico di Firenze con la Stazione di Santa Maria Novella.</p>			
Deduzioni			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N°10.e	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>Raddoppiare il numero di treni previsti sulla linea SMN – San Piero a Sieve e la loro frequenza nell’arco dell’intera giornata per il servizio metropolitano ma soprattutto per favorire politiche di sviluppo dell’intero territorio.</p>			
Deduzioni			
<p>I dati di frequentazione dei servizi su questa linea, riportati anche nel Quadro conoscitivo del PUMS, evidenziano una polarizzazione della domanda nelle sole ore di punta. In tutti gli altri orari, ad un’offerta comunque tutt’altro che scarsa, corrisponde una domanda non adeguata ad un servizio ferroviario. Ulteriori potenziamenti sono stati esclusi in quanto non sostenibili.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 11.b	Proponente	Comune di Signa
Contenuto sintetico			
<p>Si evidenzia anche la presenza della realizzazione del parcheggio di interscambio fra la stazione ferroviaria di Signa e la ciclo pista dell'Arno; il parcheggio è attualmente già in funzione svolgendo un nodo strategico all'interno delle direttrici infrastrutturali</p>			
Deduzioni			
<p>Il parcheggio oggetto dell'osservazione è presente nella tavola C2 "Trasporto privato", come ESISTENTE proprio in corrispondenza della stazione ferroviaria di SIGNA. In corrispondenza del punto vi sono anche 2 interventi viabilistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (riferimento) 38A002 - Completamento di strada di circonvallazione del Capoluogo I° lotto III° stralcio da Via Santelli al parcheggio scambiatore area RFI</li> <li>• (progetto) 39A003 - Completamento di strada di circonvallazione del Capoluogo - dal parcheggio scambiatore area RFI al ponte sull'Arno, con realizzazione di sottopasso ferroviario</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 15.c	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>Attualmente si rileva una frequenza dei mezzi di trasporto pubblico nettamente insufficiente per garantire ad un lavoratore pendolare il raggiungimento del Mugello e di Firenze. Crediamo che per garantire che la montagna non si spopoli ulteriormente occorra:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) il potenziamento dei collegamenti del nostro Comune (Firenzuola e frazioni alte) con la stazione ferroviaria di San Piero a Sieve, e con Firenze, Calenzano, Sesto Fiorentino e Prato;</li> <li>2) la diminuzione delle tariffe per i residenti di Firenzuola;</li> <li>3) l'implemento delle corse sulla linea ferroviaria Faentina tra il Mugello e Firenze e viceversa, comprese le ore notturne (n.b. abbiamo l'esempio dei Comuni confinanti in Emilia Romagna – Monghidoro e Castel Del Rio – che hanno ogni ora un mezzo che raggiunge Bologna e Imola)</li> </ol>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS introduce i presupposti per una maggiore considerazione delle aree interne, tra cui figura anche Firenzuola, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il potenziamento del cadenzamento dei collegamenti ferroviari da Centro di Mobilità di San Piero a Sieve e Firenze;</li> <li>• l'introduzione di corse autobus che collegano Firenzuola con la stazione di San Piero in rendez vous con tutti i treni da/per Firenze;</li> <li>• l'introduzione di una integrazione tariffaria multimodale con agevolazioni per le aree interne che presentano uno sforzo di accessibilità maggiore per raggiungere i poli di eccellenza della Città metropolitana basate su parametri aggiuntivi rispetto alla distanza da percorrere che considerano la qualità dell'offerta erogata (velocità commerciale...).</li> </ul>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono necessarie modifiche al Piano			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 15.d	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>TAV Firenze – Bologna Considerata l'importanza dell'Alta Velocità Ferroviaria nel sistema dei trasporti ferroviari in Italia e consapevoli della criticità esistente nella sicurezza della tratta, che risulta carente di una galleria di servizio a fianco così come prevedono le norme vigenti, diventa fondamentale avere le viabilità di superficie SP 610 e SP 503 in perfetta efficienza. Siamo inoltre consapevoli che in pieno inverno, in caso di incidente nell'Alta velocità, lo scenario per gli interventi di emergenza risulterebbe molto difficoltoso. La costruzione di una galleria di servizio sotto il Giogo, oltre alla garanzia di sicurezza in caso di grave incidente, potrebbe essere sfruttata per raggiungere in breve tempo il Mugello.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema di miglioramento della viabilità per garantire l'accessibilità per i mezzi di emergenza alla linea AV Firenze – Bologna, pur essendo di primaria importanza, non è un tema di competenza del PUMS che, invece, si potrebbe occupare dell'eventuale possibilità di utilizzo della suddetta viabilità per migliorare l'accessibilità territoriale delle aree interne. Detto ciò, nel PUMS potrebbe essere prevista la convocazione di un tavolo tecnico con RT e RFI per analizzare la questione e la proposta avanzata dal Comune di Firenzuola.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono necessarie modifiche al Piano			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 22.a	Proponente	Consigliere Metropolitano Gruppo territori beni comuni
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS annovera tra gli interventi di cui agli scenari di riferimento il “Sottoattraversamento e la nuova stazione Belfiore dell’Alta Velocità”. Nel corpo del progetto, alla sezione “Definizione dello Scenario di riferimento”, si legge in proposito “gli interventi di cui al punto 4, considerata la loro complessità, sono inseriti nello scenario di riferimento, ma il loro iter attuativo dovrà essere oggetto di verifica biennale in concomitanza con il monitoraggio del PUMS e, in ogni caso, stante le esigenze urgenti di potenziamento del Trasporto ferroviario regionale, dovrà essere attivato un tavolo con MIT, RFI e Regione Toscana per garantire in via prioritaria le risorse necessarie alla realizzazione di tutti gli interventi di cui all’Accordo.” Si osserva che in contrapposizione con questa assunzione di principio, giustamente prudentiale, sulla realizzazione dell’intervento entro i termini di validità delle previsioni del PUMS si basano un gran numero di scenari e di previsioni.</p> <p>Per questi motivi si ritiene opportuno e si chiede che vengano presi in debita considerazione ed inseriti come scenari di progetto, interventi alternativi che non leghino necessariamente lo sviluppo del nodo ferroviario fiorentino alla realizzazione del “Sotto-attraversamento”.</p>			
Deduzioni			
<p>La riduzione del traffico AV sui binari di superficie tra Firenze Castello e Firenze CM è da ritenersi condizione necessaria per la <u>completa</u> attuazione dello scenario di potenziamento del servizio ferroviario metropolitano previsto dal PUMS. Tuttavia questa condizione non è sufficiente in quanto richiede ulteriori interventi, tra cui, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la realizzazione degli interventi tecnologici sul nodo,</li> <li>• la realizzazione della fermata Circondaria,</li> <li>• l’aumento della capacità di piazzamento treni nella stazione di Firenze SMN, la riorganizzazione di Firenze CM per massimizzare la sua capacità di plotonizzazione dei treni da/per la Linea Lenta FI – RM sulla tratta di circolazione in promiscuo con i treni AV fino a Rovezzano</li> <li>• l’adozione, di sezioni di blocco corte tra Rovezzano e Pontassieve (Montevarchi in fase finale) al fine di massimizzare la capacità in ragione della circolazione fortemente eterotachica prevista su di essa (Regionali, Reg. Semiveloci, Merci + inoltro di RV in caso di perturbazioni sulla linea AV).</li> </ul> <p>Tutti gli interventi succitati costituiscono per il PUMS obiettivo prioritario irrinunciabile rispetto alla entrata in esercizio del sottoattraversamento in quanto consentono di cogliere obiettivi di potenziamento e regolarizzazione del traffico dei servizi regionali.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 22.b	Proponente	Consigliere Metropolitano Gruppo territori beni comuni
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS annovera, tra gli “scenari di progetto”, rilevazioni e previsioni sulla linea “Vicchio - SMN_Via Vaglia”, che assieme a quella “CM – Faenza” interessa il traffico ferroviario sulla linea “Faentina”. Si ritiene, in accordo con i principi generali e con gli scenari del PUMS stesso, che l’aumento della funzionalità di tale linea sia da considerarsi strategico per mitigare le difficoltà di collegamento in un territorio, quello del Mugello, incluso anche tra le cosiddette “aree interne”.</p> <p>In conseguenza di ciò si ritiene e si chiede che gli interventi compresi negli scenari di riferimento coi codici 45FO13 (Riqualificazione linea Faenza - Marradi - Borgo S. Lorenzo) e 45FO14 (Riqualificazione linea Borgo S. Lorenzo - *), siano da classificare come “prioritari”. *si presume che in questa descrizione ci sta un refuso e che la dicitura debba essere letta “Borgo San Lorenzo – Firenze SMN”</p>			
Deduzioni			
<p>Sulla linea Faentina il PUMS distingue due esigenze, quella di un potenziamento del collegamento Borgo S.L. - Firenze via Vaglia con intensificazione fino ai 30' nelle fasce di punta connesso anche alla realizzazione di due Hub di San Piero e B.go S.L. e quella della tratta appenninica su cui sono da valutare modelli di esercizio che puntino sulla velocità piuttosto che sulla frequenza. La proposta dovrà essere concordata con tutti i comuni interessati (così come previsto per tutte le altre direttrici ferroviarie) e sottoposta alla Regione Toscana nell'ambito di un tavolo tecnico.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Sarà modificato il livello di priorità degli interventi come indicato da osservazione.			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 26.c	Proponente	Comune di Marradi
Contenuto sintetico			
<p>L'esigenza diventa quindi di un servizio misto (lento e veloce) che aumenti le opportunità e abbatta in taluni casi i tempi di percorrenza. Si può immaginare di prevedere una corsa ogni 2 ore che possa fare tutte le fermate e una corsa "rapida" ogni ora che invece fermi esclusivamente nelle stazioni principali di ogni comune attraversato. Nel caso di servizio "rapido" sarebbe opportuno collegare i centri e le frazioni più vicine (nel caso di Marradi da Biforco a Sant'Adriano) con un servizio su gomma.</p>			
Deduzioni			
<p>Sulla linea faentina il PUMS per la tratta appenninica sono da valutare modelli di esercizio che puntino sulla velocità piuttosto che sulla frequenza. La proposta dovrà essere concordata con tutti i comuni interessati (così come previsto per tutte le altre direttrici ferroviarie) e sottoposta alla Regione Toscana nell'ambito di un tavolo tecnico a cui dovrà partecipare anche la regione Emilia Romagna.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nessuna modifica alle tavole.			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 28.b	Proponente	Comune di Dicomano
Contenuto sintetico			
<p>Nei modelli di esercizio “semiveloci” e “capillari” del trasporto ferroviario, si ritiene non opportuna la scelta di far attestare il trasporto, nella linea Firenze – Borgo San Lorenzo Via Pontassieve alla stazione di Dicomano. Questo comporterebbe la necessità per un cittadino, che desidera prendere il treno in direzione Borgo San Lorenzo e che è montato nel tragitto Firenze – Dicomano, di scendere e cambiare treno per pochissimi chilometri. Si ritiene quindi che la proposta debba essere ancora approfondita per capire se possono esserci connessioni diverse con la stessa cadenza da Dicomano in direzione Borgo San Lorenzo. Una modifica così importante al servizio dovrebbe seguire la necessaria riorganizzazione dell’integrazione gomma/ferro specialmente nelle aree del lotto debole come quella del Comune di Dicomano e più in generale della Valdisieve e del Mugello.</p> <p>Si propone di sospendere queste ipotesi in attesa di una più ampia riorganizzazione del servizio ferro/gomma.</p>			
Deduzioni			
<p>La proposta prefigurata dal PUMS per lo scenario di lungo periodo prende le mosse dall’analisi delle attuali frequentazioni dei servizi ferroviari tra Dicomano e Borgo San Lorenzo che sono molto modeste tanto da non giustificare neanche il ricorso alla modalità ferroviaria che potrebbe essere sostituita da un servizio automobilistico più frequente e capillare. Si dubita peraltro che dalle principali aree di Firenze, per raggiungere Borgo San Lorenzo si preferisca il collegamento via Pontassieve rispetto a quello via Vaglia, soprattutto nell’ipotesi che quest’ultimo venga portato ad un cadenzamento ai 30’.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 33.a	Proponente	Comitato Pendolari Mugello “Attaccati al treno”
Contenuto sintetico			
<p>E' necessario modificare l'accordo con Trenitalia per ottenere, in tempi molto più brevi di quanto previsto nel cronoprogramma del nuovo contratto di servizio, nuovo materiale rotabile aggiuntivo utilizzabile sulla linea Faentina che sia in grado di soddisfare le necessità qui esposte.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema non rientra nelle competenze della Città metropolitana ma è largamente condivisibile. Il PUMS riconosce la priorità di una riduzione dell'obsolescenza dell'asset del materiale rotabile destinato a questa linea sia per migliorare le prestazioni che per innalzare il comfort a bordo tenuto conto della durata media del viaggio, superiore a qualunque altra relazione interna alla città metropolitana.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Sarà segnalata questa priorità nel capitolo di sintesi dello scenario di riferimento come nota del paragrafo dedicato al rinnovo del contratto Regione Toscana – Trenitalia.</p>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 33.b	Proponente	Comitato Pendolari Mugello “Attaccati al treno”
Contenuto sintetico			
<p>La creazione di un modello di circolazione integrato sull’anello ferroviario Firenze - Borgo San Lorenzo – Dicomano – Pontassieve – Firenze permetterebbe di aumentare in modo significativo l’efficienza del servizio. Oltre a creare un servizio capace di servire gli spostamenti all’interno dell’intera area della Valdisieve (ad esempio al momento un tragitto in treno fra San Piero a Sieve e Vicchio sarebbe non conveniente), permetterebbe una migliore efficienza anche nei collegamenti fra il capoluogo Firenze e l’intera area. Infatti in molti casi, il passeggero avrebbe la scelta fra utilizzare il servizio via Vaglia o via Pontassieve. Il caso più eclatante sarebbe quello dei cittadini di Dicomano, che potrebbero andare e tornare a Firenze sostanzialmente con lo stesso tempo di percorrenza utilizzando una qualunque delle due direttrici. Ma vantaggi simili, anche se di minore entità sarebbero possibili anche facendo base in altre località dell’anello. Stante la attuale impossibilità tecnica di utilizzare lo stesso materiale rotabile sulle due tratte, via Vaglia e via Dicomano, per le caratteristiche delle linee molto diverse, non è ipotizzabile a breve la creazione di convogli che percorrano l’intero anello nelle due direzioni. Riteniamo però che prevedere opportune coincidenze, almeno per alcune corse, alla stazione di Borgo San Lorenzo in modo che i passeggeri possano trasbordare fra i convogli che servono le due linee senza grandi perdite di tempo, potrebbe già produrre benefici nella qualità del servizio nella direzione che abbiamo esposto più sopra. La modifica proposta coinvolgerebbe solo l’ottimizzazione dell’orario delle corse e non creerebbe la necessità di prevedere l’utilizzo di materiale rotabile diverso rispetto a quello utilizzato separatamente sulle due linee e quindi non dovrebbe causare ingenti incrementi del costo di esercizio</p>			
Deduzioni			
<p>I volumi di traffico attuali ma anche quelli di previsione sulla tratta Borgo S.L - Pontassieve non sono paragonabili a quelli della tratta Borgo S.L. - Firenze via Vaglia. Quindi non è possibile garantire un servizio simmetrico sui due instradamenti. Viceversa è condivisibile l’intervento di ottimizzazione delle coincidenze, sia dal punto di vista degli orari che degli interscambi al marciapiede in corrispondenza della stazione ferroviaria di Borgo San Lorenzo. Dal punto di vista infrastrutturale sarà necessario l’innalzamento del marciapiede comune e l’estensione per tutta la lunghezza dei treni di adeguata pensilina, così da garantire un trasbordo sicuro anche per le persone anziane ed al riparo dalla pioggia.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nel Piano nella descrizione del modello di esercizio capillare sarà inserita una nota relativamente all’attrezzaggio per l’efficientamento dell’interscambio in corrispondenza della stazione di Borgo San Lorenzo.</p>			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 34.c	Proponente	Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana
Contenuto sintetico			
<p>La relazione di progetto del PUMS, a partire da pagina 310, affronta gli scenari “alternativi” di assetto della rete portante, intesa principalmente come sistema tramviario e sistema ferroviario regionale/metropolitano. In tutti gli scenari proposti, la fermata Circondaria vede un livello di servizio analogo a quello della stazione di Firenze – Rifredi, accogliendo treni sia provenienti dalla “cintura” sia da e per Firenze Santa Maria Novella, con una frequenza di servizi strutturati al di sotto dei 10’ tra SMN e Circondaria e di 30’ in cintura (Prato - Montevarchi). Premesso quanto sopra: Si chiede di confermare la realizzazione della fermata Circondaria come elemento “imprescindibile” di progetto (attualmente risulta solo come “intervento rilevante”) per l’area metropolitana, anziché solo nel “Focus” riguardante il comune di Firenze, data la significatività dell’opera per gli utenti dell’area metropolitana. A supporto di questa richiesta di modifica, si segnala che appare come elemento sempre presente in tutti gli SA considerati e in tutti i modelli di esercizio esaminati.</p>			
Deduzioni			
<p>Si conferma che la fermata Circondaria per il PUMS costituisce un elemento strategico prioritario il quale, ancorché propedeutico alla realizzazione della nuova stazione AV, deve essere realizzato a prescindere da essa per creare un ulteriore punto di interscambio tra le linee del Servizio ferroviario metropolitano e tra queste e la linea 2 contribuendo ad alleggerire la stazione di Firenze SMN.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nessuna modifica al Piano.			

SEZIONE 5 – TRASPORTO PUBBLICO FERRO			
OSSERVAZIONE	N° 34.d	Proponente	Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana
Contenuto sintetico			
<p>A pagina 393 “La revisione progettuale prevede invece che la nuova stazione Belfiore non accolga tutti i treni veloci, ma prioritariamente i treni non-stop che corrono tra Milano e Roma senza (oggi) fermarsi a Firenze per accorciare i tempi (più di 80 al giorno), mentre gli altri treni ad alta velocità potranno restare nella stazione di Santa Maria Novella”.</p> <p>Si chiede se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tale previsione sia stata accreditata da decisione/previsioni di tipo commerciale da parte delle imprese ferroviarie;</li> <li>- tale previsione sia compatibile o corrisponda con gli scenari di progetto valutati nella Analisi costi – benefici del progetto di Sottoattraversamento AV di Firenze;</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS ha assunto la soluzione del nodo AV tra gli interventi dello scenario di riferimento, in quanto intervento di rango sovra-ordinato (livello nazionale).</p> <p>Gli unici aspetti di competenza sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Accessibilità” alla futura stazione, che è stata verificata nella condizione di massimo carico, con la presenza della linea tramviaria T2;</li> <li>• Reintroduzione della previsione della stazione Circondaria;</li> <li>• Reintroduzione interventi previsti di aggiornamento tecnologico dei binari di superficie su tutto il nodo fiorentino, in particolare nella stazione di Santa Maria Novella. Considerati PRIORITARI rispetto allo stesso sotto-attraversamento della AV.</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nessuna modifica da apportare al Piano.			

## 8. AEROPORTO

SEZIONE 6 – AEROPORTO			
OSSERVAZIONE	N° 20.a	Proponente	Consigliere Metropolitano Gruppo territori beni comuni
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS adottato contiene nell'allegato 3 (Interventi scenario di riferimento) una griglia con la previsione di numerosi interventi infrastrutturali di varia natura e di diverso livello di avanzamento progettuale. Oltre all'orizzonte temporale di riferimento viene riportata anche la valutazione sulla priorità strategica di ogni progetto infrastrutturale al fine di contribuire agli obiettivi di fondo del PUMS stesso.</p> <p>In particolare con il codice 15W001 e 15 W002 sono riportati i progetti "realizzazione di una nuova pista di volo, orientata parallelamente al tracciato del raccordo autostradale" e "Realizzazione dei piazzali aeromobili, del nuovo terminal passeggeri, dei parcheggi, dell'area cargo e del terminal di aviazione generale (Masterplan aeroportuale 2014-2020), entrambi marcati come "prioritari" dagli estensori del PUMS. Riteniamo tale valutazione profondamente errata per un duplice ordine di motivi. Innanzitutto a causa dell'elevata incertezza che grava sulla realizzazione dell'opera, dato che il Decreto VIA che l'autorizzava è stato annullato dal TAR Toscana con sentenza 793/2019 e pende attualmente un ricorso contro tale sentenza al Consiglio di Stato. Inoltre tale intervento infrastrutturale influirebbe pesantemente e in modo negativo sull'assetto della viabilità di una parte importante della Piana fiorentina, rappresentando di fatto una forte cesura tra l'abitato di Sesto Fiorentino e l'area industriale/commerciale dell'Osmannoro, rendendo ancora più difficili gli spostamenti Nord/Sud e aggravando ulteriormente le direttrici est/ovest già in difficoltà, eliminando lo svincolo di Sesto Fiorentino dell'A11, oltre a provocare numerosi altri impatti sul sistema dei trasporti dell'area. Impatti che tra l'altro non sono stati debitamente affrontati in sede di Masterplan, come ben evidenziato e riconosciuto dal Giudice amministrativo nella Sentenza del Tar Toscana sopra richiamata: "è stata posticipata l'individuazione delle soluzioni a tutte le interferenze della nuova pista con l'assetto idraulico e con le infrastrutture stradali della zona interessata dal progetto."</p> <p>A tal fine chiediamo che gli interventi indicati con il codice 15W001 e 15W002 siano indicati come non prioritari nel PUMS.</p>			
Deduzioni			
L'osservazione è stata superata dalla sentenza del Consiglio di Stato, con cui è stato respinto il ricorso di Toscana Aeroporti contro la decisione del Tar Toscana sull'ampliamento dello scalo fiorentino (ndr. il tribunale amministrativo nel 2019 aveva <u>annullato</u> il decreto di Via per il Masterplan di potenziamento dello scalo fiorentino.			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nella relazione di Piano verrà eliminato ogni riferimento al masterplan per quanto attiene alla realizzazione della nuova Pista			

## 9. VIABILITA' STRADALE

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 2.b	Proponente	Comune di Barberino di Mugello
Contenuto sintetico			
<p>Si propone di integrare “14.2 Interventi sulla viabilità extraurbana proposti dal PUMS” con i seguenti interventi: 1 – rotatoria sulla SP131 che si innesta sulla futura SP8, in fase di realizzazione da parte di ASPI nell’ambito del PREVAM della Variante di Valico, all’altezza dell’ingresso al capoluogo di Barberino di Mugello. Fluidificazione e continuità dei percorsi, nuova “porta di accesso” a Barberino, accesso al Parco agroturistico di Bilancino.</p>			
Deduzioni			
<p>L'intervento richiesto di rotatoria sulla SP 131 non è geometricamente realizzabile da DM 2001 e DM 2006. La proposta ha già ricevuto in passato esito negativo dalla direzione Viabilità. Con email del 4/03/2019 di Maurri e Ferrante dicesi accolta</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nessuna modifica alle tavole.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 4.b	Proponente	PG. 51380
Contenuto sintetico			
<p>Eccesso di traffico veicolare in Viale G. Mazzini.  Proposta che consenta la mobilità elementare collegando viale Mazzini con Largo Achille Gennarelli.  Si richiede di costruire il sottopasso solo in funzione pedonale e ciclabile non veicolare.</p>			
Deduzioni			
<p>Quanto richiesto nella osservazione è già in buona parte contenuto nel Piano. Infatti, a pag. 294 della Relazione si descrive l'intervento relativo al "sottopasso ciclo pedonale nella stazione ferroviaria di Campo di Marte, da inserire nell'ambito di appositi accordi con RFI, che consenta la mobilità elementare collegando viale Mazzini con Largo Achille Gennarelli".  L'intervento in questione è poi riportato nell'Allegato 4 "Interventi dello scenario di progetto", fra quelli prioritari, con la seguente codifica:  15D135 Sottopasso ciclo pedonale nell'area ferroviaria di Campo di Marte.</p> <p>Per quanto attiene invece il sottopasso veicolare fra Viale Mazzini e Viale Fanti, descritto unicamente nella Relazione, a pag. 494, trattandosi di intervento inserito nello scenario evolutivo, la sua eventuale realizzazione sarà oggetto di ulteriori approfondimenti ed analisi, anche in sede di aggiornamento del Piano, pertanto non si ravvisa la necessità di eliminarlo dal PUMS.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 4.c	Proponente	PG. 51380
Contenuto sintetico			
<p>Eccessivo traffico parte terminale via Vittorio Emanuele II (Dalmazia), pessima sincronizzazione semaforica. Spostare le fermate Dalmazia e Vittorio Emanuele delle linee bus 2 e 28 provenienti da Calenzano e Sesto Fiorentino; eventuale inversione di marcia di via Maestri del Lavoro per agevolare svolta verso Careggi.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema dell'osservazione (fermate del TPL e sensi di circolazione) non attiene al PUMS ma agli strumenti più ordinari di gestione del TPL e della viabilità urbana. Ciò premesso, il problema è già stato affrontato dal Comune di Firenze, con una istruttoria che ha portato a definire un assetto ritenuto ottimale rispetto a tutte le esigenze coinvolte. In particolare, nel gennaio 2020 le fermate delle linee 2 e 28 sono state tolte dal civico 194 di Via Vittorio Emanuele.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 4.d	Proponente	PG. 51380
Contenuto sintetico			
<p>Eccessivo traffico via di Novoli (tratto Lippi Macia-via Allori).                      Il tratto di Via di Novoli, tra Via Lippi e Macia e Via Allori è stato classificata in classe F (locale) ciò nonostante ancora oggi è presente traffico consistente. Bisogna escogitare un sistema per impedire il traffico pesante e non locale.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema dell'osservazione (livelli di traffico veicolare) non attiene al PUMS ma agli strumenti più ordinari di gestione della viabilità urbana. Le strategie generali del PUMS sono comunque tutte orientate ad una ulteriore riduzione generalizzata dal traffico privato, al di là del caso specifico.                      Ciò premesso, il traffico veicolare in Via di Novoli, attualmente classificata come strada inter-quartiere di distribuzione primaria, è diminuito dopo la messa in esercizio della tramvia, oltre che per la generale riduzione del traffico privato, anche per effetto dell'apertura al traffico veicolare privato della corsia di Via Baracca in direzione uscita città, che ha assorbito una porzione significativa del traffico prima gravante su via di Novoli. Il Comune di Firenze ha inoltre istituito il divieto di transito agli autobus nel tratto indicato.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.j	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>SI potrebbero eliminare i semafori sulla SP34 in via Pian di Ripoli (Bagno a Ripoli), migliorando gli accessi laterali e/o realizzando rotonde anche al fine di ridurre l'impatto ambientale delle auto che stazionano inutilmente ai semafori (tra l'altro sono mal sincronizzati). L'area sarà anche oggetto della realizzazione del centro sportivo della Fiorentina.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione non riguarda il livello di pianificazione del PUMS, ma è recepibile dal Comune di Bagno a Ripoli per quanto riguarda il Piano urbano del traffico</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.k	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Non riesco a capire il progetto della variante alla strada statale SS67 "Tosco-Romagnola", nella relazione generale c'è un prolungamento verso la SP551 "Traversa del Mugello", invece nell'allegato n. 35 il progetto cambia di nuovo (bypass di Dicomano + collegamento verso la SP41 "di Sagginale") - Interventi con codici 99A057 – 99A037 – 99A043 (variante) – 99A030 (bypass Dicomano). Qual è quella corretta?</p>			
Deduzioni			
<p>All'interno dell'Allegato 3 (Interventi Scenario di progetto) abbiamo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 99A057, per errore grafico rimaneva nascosto, si riferisce ad "messa in sicurezza del ponte sulla SS67 sul torrente Moscia in località Contea alla confluenza con la Sieve;</li> <li>- 99A043 e 99A037 sono rispettivamente gli interventi di miglioramento sulla SS67 "Tosco-Romagnola" suddivisi in lotto 3 e lotti 2A-2B.</li> </ul> <p>L'intervento con codice 99A030 era sbagliato, il tratto grafico indicato infatti si riferisce ad un intervento sulla mobilità ciclistica nello scenario evolutivo "Dicomano - Progetto esecutivo della pista ciclo-pedonale nel parco fluviale lungo il fiume Sieve". Il tratto è stato quindi tolto dalla tavola C1 ed inserito nella tavola A1, il nuovo codice è 99D001 ed è riscontrabile all'interno della tabella degli interventi dello scenario evolutivo.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole verranno aggiornate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.1	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>SI richiedono maggiori informazioni sugli interventi, in particolare chiedo se ci sono studi più approfonditi, elaborati o relazioni su: 99A033, c'è allo studio un bypass della SS67 all'abitato di San Godenzo? 99A001, è la variante di Cafaggiolo? 99A027, l'intervento dovrebbe mettere in collegamento la SP8 all'altezza della rotonda per il lago di Legri alla SR65 tramite il prolungamento e sistemazione della SP107?</p>			
Deduzioni			
<p>Gli interventi in questione sono elencati all'interno della tabella dove sono elencati gli interventi dello scenario evolutivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 99A033 "Corridoio infrastrutturale per realizzazione della variante alla SS 67 - Comune di San Godenzo"</li> <li>- 99A001 "Scelta del nuovo tracciato in seguito ad i lavori della tenuta Medicea di Cafaggiolo – progettazione in itinere"</li> <li>- 99A027 "SP107, lavori di adeguamento per collegamento tra SP8 e SR65"</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole verranno aggiornate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.m	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Suggerisco di redigere uno studio di fattibilità con ANAS per realizzare un'uscita sul RA3 Firenze – Siena all'altezza del cimitero degli americani in direzione Firenze (da San Casciano Sud non ci sono più uscite fino al termine superstrada)</p>			
Deduzioni			
<p>Uno studio del genere sarà presente all'interno dello studio di fattibilità tecnico economico che verrà effettuato per la linea BRT Poggibonsi-Osmannoro. La quale insisterà anche nel punto oggetto di osservazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.n	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>L'intervento 99A031 "Ponte di collegamento SP41 – SP551" è fondamentale in quanto da Borgo Sal Lorenzo (FI) verso Dicomano (FI) non ci sono altri ponti (se non quello di Celle) di larghezza sufficiente a far passare 2 mezzi contemporaneamente e che permettono il passaggio di autocarri (gli altri due ponti sono il ponte di Annibale a Sagginale e il ponte a Vicchio che non hanno queste caratteristiche). Il problema è che lì dove è stato collocato l'intervento non ha senso se non viene allargata la viabilità sulla SP41 lato Vicchio prima del ponte.</p>			
Deduzioni			
<p>Indicazione pertinente ed accolta, che sarà considerata e tenuto di conto al momento della progettazione e realizzazione del ponte di collegamento SP41 – SP551.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.0	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Risulta fondamentale la sistemazione della via della Bagnese per il collegamento Firenze Impruneta – Scandicci per raggiungimento dell'ospedale Torregalli.</p>			
Deduzioni			
<p>La sistemazione di via della Bagnese è già contemplata nel Piano; in particolare gli interventi rif. 15A004 e 15A009 sono finalizzati all'adeguamento della sezione della sede stradale ed alla fluidificazione della circolazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.p	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Il passante urbano probabilmente non riuscirà a togliere il traffico che avrebbe tolto la Circonvallazione Nord (eterna incompiuta come dice la relazione), comunque permetterà di collegare la parte a Nord-Ovest con la parte a Sud-Est della città di Firenze e risulta perciò un'opera fondamentale.</p>			
Deduzioni			
<p>Al momento il Passante Urbano non è inserito nello scenario di progetto ma nello scenario evolutivo, per le motivazioni dettagliatamente indicate a pag. 494 della Relazione, che si intendono qui integralmente richiamate e confermate.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.q	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Fondamentale è anche il bypass di Lastra a Signa e Signa, nonché la realizzazione del nuovo svincolo di Scandicci e del doppio ponte di Vallina.</p>			
Deduzioni			
<p>Lo Svincolo di Scandicci, di competenza della concessionaria autostradale, è attualmente in fase di pre-fattibilità, pertanto a seguito dei necessari approfondimenti progettuali potrà essere eventualmente inserito nello scenario di progetto, in occasione del primo aggiornamento del PUMS. Gli altri interventi citati sono già inseriti nel Piano (scenario di riferimento).</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.r	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Esiste un progetto per ridurre la possibilità di impatto veicoli – animali nelle strade più soggette a questo tipo di rischio?</p>			
Deduzioni			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 5.s	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
Trovare forme adatte per incentivare il “car-pooling”			
Deduzioni			
All'interno del PUMS è stata evidenziata la figura del Mobility Manager, la quale come specificato nel cap. 20, dovrà promuovere l'utilizzo della bicicletta, del car-pooling e di altre modalità di spostamento sostenibile all'interno dei PSCL (Piani Spostamento Casa Lavoro) che dovranno essere redatti dai Mobility Manager di aziende e scuole. In particolare all'art. 229 del D.M. 34/2020 del 19/05/2020 la soglia di dipendenti aziendali che obbliga l'istituzione di un Mobility Manager si è abbassata da 300 a 100 dipendenti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Verrà aggiornata la relazione di Piano con ultime normative.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 6	Proponente	Comune di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Al capitolo 14.3 “Interventi sulla Viabilità – Focus Comune di Firenze” pag. 526 viene descritto il sottopasso ferroviario in corrispondenza di via Francesco Crispi. Tale intervento, per evidente errore materiale, non è stato poi inserito nella tabella degli interventi scenario di progetto (Allegato 4 del PUMS adottato). Si ritiene pertanto necessario inserire questa infrastruttura nella tabella degli interventi previsti nello scenario di progetto (Allegato 4) con il codice 15A300</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con intervento 15A300 inserito in allegato 4 "Interventi scenario di progetto" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Integrazione Allegato 4 – Interventi Scenario di Progetto con il seguente intervento:                  codice 15A300: SOTTOPASSO FERROVIARIO IN CORRISPONDENZA DI VIA FRANCESCO CRISPI -                  ORIZZONTE TEMPORALE: 2021-2025 – PRIORITARIA: sì</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 8.b	Proponente	Comune di Calenzano
Contenuto sintetico			
<p>Individuare nella zona a sud della tratta ferroviaria Firenze – Prato, un nuovo parcheggio scambiatore per la mobilità intermodale che funga anche come area di sosta straordinaria dei mezzi pesanti in caso di chiusura emergenziale delle Autostrade A1 e A11.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione che verrà tenuta di conto nella progettazione dell'Hub di Pratignone.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 8.c	Proponente	Comune di Calenzano
Contenuto sintetico			
<p>Prevedere delle opere migliorative, quali potenziamento dell'illuminazione, adeguamento geometrico e rifacimento protezioni e segnaletica, sui nodi di interconnessione della viabilità interprovinciale (Perfetti-Ricasoli- Via Pratignone, Via Giusti- Via V. Emanuele, SP8 – Via di Prato, SP8-Sp107) situati nel territorio comunali di Calenzano.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione coerente con i principi del Piano, nello specifico la sicurezza dell'utente durante l'utilizzo della rete. Verrà istaurato un tavolo di lavoro tra ufficio TPL, ufficio Viabilità e Comune di Calenzano per trovare le giuste soluzioni al problema presentato.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Nessuna modifica al Piano.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.f	Proponente	Comune di Montelupo Fiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Nella figura del responsabile del procedimento per la formazione del Piano Strutturale Intercomunale delle città e territori delle Due Rive (comuni di Capraia e Limite, Cerreto Guidi, Empoli, Montelupo Fiorentino, Vinci) ed avendo a riferimento la scheda presentata alla Città Metropolitana in occasione degli incontri preliminari per la redazione del Piano Territoriale Metropolitan (marzo 2018) e la documentazione inerente l'avvio del procedimento del PSI si specificano le integrazioni che devono essere effettuate al PUMS per correlarlo all'assetto territoriale proposto dal Piano Strutturale Intercomunale nell'ottica di un riequilibrio della componente infrastrutturale</p> <p>Verifica della nuova strutturazione "a doppio pettine" sulle due rive dell'Arno al fine di dilatare e mitigare la "tensione infrastrutturale".</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione, al di là di contenuti specifici, pone un tema estremamente rilevante che riguarda i rapporti tra il PUMS e la pianificazione sott'ordinata di livello comunale e intercomunale.</p> <p>Tanto la Legge 2 2018 recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" quanto le Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS di cui al D.M. 397 4/08/2017 e ss.mm. ii. assegnano alle Città metropolitane l'onere di provvedere alla redazione del Biciplan e del PUMS che si configurano come strumenti di pianificazione metropolitani per l'intero territorio metropolitano.</p> <p>L'intento del legislatore è lodevole ma rischia di sminuire il ruolo e l'attività di pianificazione in forma singola e/o associata delle Amministrazioni comunali che costituiscono l'unica via per garantire una puntuale contestualizzazione delle proposte a livello territoriale e la loro successiva attuazione tanto più se si tratta di interventi che hanno una valenza prettamente locale.</p> <p>Ciò premesso si ritiene di dover inserire uno specifico paragrafo nella relazione del PUMS recante "Rapporto tra il PUMS e la pianificazione della mobilità a livello comunale e intercomunale" il cui testo è di seguito riportato.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Inserimento del testo nel nuovo capitolo della relazione di Piano.			
<p><b>Rapporti tra PUMS metropolitano e pianificazione della mobilità sostenibile a livello comunale</b></p> <p><b>1. Inquadramento</b></p> <p>Il D.M. 397/2017 e ss.mm. e ii., istitutivo delle Linee Guida Ministeriali (di seguito LGM) per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, stabilisce in maniera inequivocabile come l'adozione del PUMS sia da riferirsi alla Città metropolitana da considerarsi nel suo complesso (cfr. ART. 3 comma 1).</p>			

In base alla Premessa dell'Allegato 1 "PROCEDURE PER LA REDAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE" "Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali".

Ciò considerato, si pone l'esigenza di coniugare l'approccio unitario a livello di intera Città metropolitana richiesto dalle Direttive, con la *visione di sistema della mobilità urbana preferibilmente riferita all'area della città metropolitana*, in modo che gli obiettivi fissati dal PUMS metropolitano, opportunamente declinati secondo le peculiari caratteristiche delle diverse realtà che la costituiscono, possano essere conseguiti beneficiando di un approccio proattivo da parte di tutti i comuni, senza eccezione alcuna per dimensione o posizione geografica.

L'importanza di questo approccio è riconducibile alla funzione "abilitante" del PUMS metropolitano rispetto all'accesso a finanziamenti nazionali e comunitari in materia di Trasporto Rapido di Massa e, più in generale, di interventi per la mobilità sostenibile.

I casi costituiti dai PUMS metropolitani sin qui approvati, testimoniano la difficoltà nel ricercare un equilibrio nella rappresentazione del funzionamento, delle criticità e delle strategie di intervento in grado di tenere assieme le esigenze del capoluogo della Città metropolitana con quelle dei piccoli comuni o delle loro aggregazioni stabili ai fini della pianificazione territoriale e della erogazione di servizi di interesse economico generale. Il rischio evidente è quello di innescare un processo destinato a generare indifferenza o, addirittura, contrapposizioni tra "centro" e "periferia" che sconfessano palesemente i principi dello sviluppo sostenibile e gli obiettivi strategici dell'incipiente ciclo di programmazione europea 2021-2027 fondato sull'inclusione sociale e la coesione territoriale.

L'obiettivo del presente contributo è quello di evidenziare il senso di alcune azioni del PUMS specificamente pensate per garantire una coesione di intenti ed un approccio che tenga in debito conto le istanze provenienti da tutti i territori della Città metropolitana.

## **2. Aspetti procedurali**

Il PUMS della Città metropolitana di Firenze ritiene di interesse strategico, ai fini del successo del Piano, la declinazione volontaria da parte dei Comuni degli obiettivi e delle strategie generali di intervento a livello locale. Ciò potrà essere ottenuto attraverso due iniziative di pianificazione a livello di dettaglio crescente:

1. a livello di aggregazioni di comuni, nell'ambito dei Piani Strutturali Intercomunali attraverso l'integrazione delle previsioni infrastrutturali con adeguate politiche di accompagnamento a sostegno dello sviluppo della mobilità sostenibile;
2. a livello comunale, prevedendo la redazione di un Piano Comunale della Mobilità Sostenibile che abbia la duplice valenza di Piano di Dettaglio a livello comunale del PUMS e del Biciplan metropolitano e di Piano settoriale del POC (Piano Operativo Comunale) in corso di redazione o ai fini dei suoi futuri aggiornamenti.

I Piani Comunali (o intercomunali) della Mobilità Sostenibile dovranno caratterizzarsi per i seguenti contenuti fondamentali imprescindibili:

- condivisione degli obiettivi del PUMS metropolitano;
- condivisione delle strategie generali del PUMS metropolitano;
- affinamento delle linee di intervento di interesse metropolitano in ambito comunale, di corridoio e/o di aggregazione di Comuni;
- concorso al periodico aggiornamento del Quadro conoscitivo e al monitoraggio del PUMS metropolitano attraverso tecniche di raccolta dati, analisi e valutazione coerenti con quelle adottate a livello metropolitano e in funzione del quale, entro 6 mesi dall'approvazione del PUMS da parte del Consiglio Metropolitano, la Città metropolitana si impegna a pubblicare uno specifico Manuale operativo.

Allo scopo di agevolare e far convergere l'azione a livello locale nel conseguimento degli obiettivi del PUMS metropolitano, interpretando alcune osservazioni pervenute nella fase della sua pubblicazione, il capitolo delle valutazioni dello scenario di Piano, che ha portato a definire i target dei macro indicatori di performances per la mobilità su auto privata e su trasporto pubblico, è stato integrato con una disaggregazione degli indicatori per zone in modo da consentire, al pari di quanto proposto per la mobilità ciclistica, di proporre target specifici per ciascun ambito territoriale in cui ogni Comune potrà riconoscersi.

Il conseguimento progressivo di questi target sarà tenuto in debita considerazione all'atto di ripartire i fondi per interventi di carattere generale o ai fini del riconoscimento delle priorità d'intervento secondo meccanismi di correlazione con gli indicatori di performance definiti nel succitato manuale operativo.

### ***3. Aspetti progettuali per i quali è esplicitamente richiesta un'attività di copianificazione comunale o intercomunale***

Il PUMS metropolitano individua una serie di ambiti di intervento, di seguito elencati e sinteticamente descritti, per i quali è espressamente richiesta un'attività di copianificazione a livello comunale/intercomunale con la Città metropolitana di Firenze.

- a) **Progetti di Infrastrutturazione integrata di corridoio (PIIC) ai fini della implementazione della rete del Servizio Ferroviario di interesse Metropolitano.** I PIIC sono stati introdotti dal PUMS per realizzare la necessaria coerenza negli interventi progettuali complementari connessi all'implementazione del modello di esercizio previsto su ciascuna delle direttrici ferroviarie della Città metropolitana. Il primo tema riguarda la condivisione del modello di esercizio, il riconoscimento delle stazioni/fermate da servire e il loro ruolo specifico in una logica multimodale e intermodale (stazioni/fermate a servizio dell'accessibilità diretta a insediamenti residenziali e produttivi, stazioni/fermate prevalentemente vocate all'interscambio con altre modalità di trasporto motorizzato, stazioni/fermate prevalentemente vocate a servire la domanda turistica etc.). Il secondo tema riguarda la condivisione dell'assetto della rete multimodale di infrastrutture e servizi che garantisce l'accessibilità al servizio ferroviario lungo tutto il corridoio in una logica di perequazione territoriale basata sul riconoscimento di risorse aggiuntive per l'infrastrutturazione e la gestione dei servizi di accessibilità di medio raggio a vantaggio dei Comuni che non hanno una stazione nel proprio territorio comunale o quest'ultima risulta particolarmente decentrata. Il terzo tema è la condivisione di politiche di orientamento della domanda e info-mobilità che incentivano l'utilizzo del trasporto pubblico locale per studio e lavoro ma anche per quella legata al tempo libero e al turismo, in modo da massimizzare la copertura economica dei costi dei servizi offerti.

b) **Rete ciclabile di interesse metropolitano – Riconoscimento della componente “Microrete locale di interesse metropolitano”.** L’art. 6 della L.2.2018, in stretta analogia con l’approccio adottato dalle LGM per la redazione dei PUMS nel caso delle Città metropolitane, prevede la redazione di un unico Biciplan metropolitano con rischi ancora maggiori di un mancato raccordo tra la scala intercomunale, propria del livello metropolitano, e quella, di maggior dettaglio, di livello comunale. Un’ulteriore criticità è costituita dalla probabilità di un aumento delle cause passive di incidentalità dovute ad eventuali discontinuità nella transizione dall’ambito extraurbano a quello urbano che si può riflettere anche in un disincentivo alla diversione modale verso la bicicletta da parte della domanda potenziale (come testimoniano alcune indagini eseguite in ambito metropolitano a proposito dei principali fattori disincentivanti all’utilizzo della bicicletta, tra cui figurano la mancata continuità dei percorsi e la loro scarsa sicurezza). Il PUMS metropolitano invita in i Comuni a redigere un Piano della Mobilità Ciclistica o ad individuare la propria rete ciclabile nell’ambito del Piano Comunale della Mobilità Sostenibile, come definito al paragrafo 2. In questo contesto ogni Comune è chiamato ad individuare e a segnalare alla Città metropolitana quegli itinerari che, garantendo:

- la continuità di itinerari metropolitani sovraordinati all’interno di centri abitati,
- l’accessibilità ad Hub intermodali, stazioni ferroviarie, zone produttive, servizi essenziali di rango sovracomunale, scuole secondarie di secondo grado e sedi universitarie,

costituiscono il quarto livello della rete di interesse metropolitano, denominato “Microrete locale di interesse metropolitano”. La realizzazione dei suddetti elementi verrà considerata ammissibile a cofinanziamento da parte della Città metropolitana mentre quella di tutti gli altri elementi della rete comunale, prevalentemente destinati a soddisfare la mobilità diffusa di corto raggio interna al territorio comunale, resterà a carico del Comune in quanto il PUMS metropolitano prevede unicamente una “premieria” ex post nell’ambito della redistribuzione annuale a favore dei comuni di eventuali risorse per la manutenzione/ampliamento delle reti di esclusivo interesse locale. Detta redistribuzione verrà effettuata in base agli esiti del monitoraggio biennale e in coerenza con i target di diversione modale da auto privata a bicicletta assegnati dal PUMS metropolitano ai Comuni premiando quelli che dimostreranno di essere in linea con la crescita attesa della mobilità ciclistica.

c) **Gli Hub del trasporto pubblico e l’organizzazione della loro accessibilità universale.** Il PUMS metropolitano ha individuato una serie di Hub in cui concentrare l’accesso alla rete portante metropolitana costituita dai servizi ferroviari, dalla rete tranviaria e dai BRT, da parte della domanda sovracomunale dotandoli anche di servizi di mobilità condivisa. I Comuni sede di Hub, in aggiunta a quanto già indicato con riferimento alla modalità ciclistica, sono chiamati ad individuare percorsi pedonali e fermate degli autobus privi di barriere architettoniche e dotati di un’adeguata segnaletica verticale ed orizzontale da raccordare con continuità agli Hub intermodali. Tali interventi, ai fini della valutazione di un loro cofinanziamento da parte della Città Metropolitana, dovranno essere oggetto di schede di prefattibilità tecnico economica recepite anche dal P.E.B.A comunale.

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.g	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Valorizzazione dei "tiranti infrastrutturali" in particolare verso la collina settentrionale (con particolare riferimento al collegamento fra Cerreto Guidi e Vinci).</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.h	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Valorizzazione della viabilità collinare che può svolgere un importante "ruolo di gronda" in particolare nella collina settentrionale che collega Stabbia, Cerreto Guidi, Vinci, Vitolini e parte alta del Comune di Capraia.</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.i	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Ruolo della rinnovata SR429: nell'ambito dei procedimenti di classificazione della Variante SR429 BIS e declassificazione della attuale SR429 dovranno essere definite nuove funzioni per la mobilità dolce mirata a rigenerare le frazioni abitate attraversate e le risorse finanziarie occorrenti.</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.j	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Risoluzione delle problematiche connesse all'altezza ridotta dei cavalcavia in s.g.c. Fi.Pi.Li nel tratto tra le uscite di Montelupo e Empoli Ovest che obbligano il transito dei trasporti eccezionali in altezza a transitare dagli abitati di Montelupo e Empoli;</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.k	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Ruolo della nuova tangenziale parallela alla Fi-Pi-LI nell'ambito di Empoli</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Empty space for modifications			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 9.1	Proponente	Responsabile del Servizio Territorio
Contenuto sintetico			
<p>Importanti ruoli di interconnessione tra le due Rive dell'Arno (vedi in particolare la nuova viabilità di collegamento tra la Fi-Pi-LI, la SS67 e la SP106) anche con la realizzazione di nuovi attraversamenti dell'Arno (passerella ciclo pedonali in corrispondenza dell'ospedale S.Giuseppe e ponte carrabile fra la frazione di Spicchio e l'area sportiva di Empoli, infrastrutture già previste nel Piano strutturale vigente del Comune di Vinci, rafforzamento dei collegamenti diretti tra le zone industriali di Marcignana in Comune di Empoli e Bassa in comune di Cerreto Guidi).</p>			
Deduzioni			
<p>Vedi controdeduzione 9.f.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.f	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>1. Eliminazione della rotonda della Fortezza da Basso spostando il traffico veicolare solo sul Viale Strozzi, lato Mugnone. La viabilità di scorrimento utilizza i Viali nei quali si prevedono due corsie per direzione. Il sottoattraversamento della ferrovia in corrispondenza della Fortezza da Basso venne realizzato per garantire un nastro di viabilità di scorrimento costituito da due corsie per direzione.</p>			
Deduzioni			
<p>La soluzione proposta per la viabilità cittadina non può essere accolta in quanto non in linea con l'assetto generale della viabilità definito dal Comune di Firenze mediante le simulazioni degli scenari trasportistici, effettuate sia in sede di progettazione della rete tranviaria già realizzata (Linee 2 e 3.1) che di quella in corso di progettazione (Variante alternativa al Centro Storico II Lotto, Linea 3.2.1 Piazza Libertà – Bagno a Ripoli), mediante le quali è stato individuato l'assetto che garantisce la migliore utilizzazione delle infrastrutture disponibili. L'assetto proposto fra l'altro non è compatibile con gli interventi tranviari già realizzati (Linea 2 e Linea 3.1) ed in particolare con l'assetto del Viale Belfiore e con i sottopassi Strozzi-Strozzi e Milton-Strozzi.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.g	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>2. Eliminazione della rotatoria di Piazza della Libertà spostando il traffico veicolare sul lato Parterre.</p>			
Deduzioni			
<p>La soluzione proposta per la viabilità cittadina non può essere accolta in quanto non in linea con l'assetto generale della viabilità definito dal Comune di Firenze mediante le simulazioni degli scenari trasportistici, effettuate sia in sede di progettazione della rete tranviaria già realizzata (Linee 2 e 3.1) che di quella in corso di progettazione (Variante alternativa al Centro Storico II Lotto, Linea 3.2.1 Piazza Libertà – Bagno a Ripoli), mediante le quali è stato individuato l'assetto che garantisce la migliore utilizzazione delle infrastrutture disponibili.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.h	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>3. Estrema semplificazione della gerarchia della viabilità di ingresso alla città ( Viale Talenti, Viale Redi- Viale Guidoni, Lungarno del Tempio).</p>			
Deduzioni			
<p>Le viabilità citate costituiscono effettivamente le principali direttrici di ingresso alla città in quanto direttamente connesse con il sistema di livello superiore (Autostrada A1 e Fi-Pi-Li). Tuttavia, esistono anche altre direttrici di accesso non trascurabili (es. Via Bolognese, Via Pistoiese, Via Senese) sulle quali adottare le opportune politiche di regolazione del traffico e di sicurezza stradale.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.i	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>4. Individuazione di poche “Porte di ingresso alla città” dotate di semafori dosatori, in corrispondenza delle quali vengono previsti grandi parcheggi scambiatori serviti da un efficiente sistema di trasporto pubblico.</p>			
Deduzioni			
<p>Quanto proposto riflette in buona parte la strategia che è stata posta alla base del Piano per quanto attiene la regolazione della componente traffico privato (v. Relazione pag. 150-151)                  Il Piano prevede la realizzazione di numerosi parcheggi scambiatori nei punti di cerniera fra le infrastrutture viarie ed il sistema tramviario, che costituisce l'ossatura portante del sistema di trasporto pubblico urbano. Si veda a tal riguardo la Tabella riassuntiva a pag. 455 della Relazione, relativa agli Hub intermodali dell'area fiorentina.                  Si precisa inoltre che il sistema viario urbano è già dotato da alcuni anni di una regolazione semaforica centralizzata e coordinata che riguarda circa il 90% degli impianti semaforici esistenti e che permette una regolazione del traffico minuziosa ed adeguata ai diversi scenari di traffico sia ricorrenti che imprevisti.                  L'osservazione si può considerare accolta nel senso che i documenti di Piano sono già in linea con quanto in essa proposto.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.j	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>5. Eliminazione del traffico di attraversamento dal Centro Storico pur garantendone l'accessibilità anche dei mezzi privati con percorsi a staffa.</p>			
Deduzioni			
<p>Quanto proposto riflette in buona parte la strategia che è stata posta alla base del Piano per quanto attiene la regolazione della componente traffico privato (v. Relazione pag. 150-151).                      Il Piano prevede altresì un ulteriore rafforzamento delle Zone a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali nel Centro Storico (v. pag. 160-161, 582).                      L'osservazione si può considerare accolta nel senso che i documenti di Piano sono già in linea con quanto in essa proposto.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.k	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>6. Pedonalizzazione di Piazza del Duomo e di buona parte del Centro Storico recuperando all'uso pedonale anche Piazza della Libertà.</p>			
Deduzioni			
<p>Il Piano, dopo la pedonalizzazione di Piazza del Duomo e di buona parte del Centro Storico, già realizzate, prevede un ulteriore rafforzamento delle Aree Pedonali nel Centro Storico (v. pag. 160-161). Per quanto riguarda invece l'uso pedonale di Piazza della Libertà, essa non può essere accolta in quanto non in linea con l'assetto generale della viabilità definito dal Comune di Firenze mediante le simulazioni degli scenari trasportistici, effettuate in sede di progettazione della rete tranviaria in corso di progettazione (Variante alternativa al Centro Storico II Lotto, Linea 3.2.1 Piazza Libertà – Bagno a Ripoli), mediante le quali è stato individuato l'assetto che garantisce la migliore utilizzazione delle infrastrutture disponibili. L'osservazione si può considerare parzialmente accolta nel senso che i documenti di Piano sono già in linea con quanto in essa proposto, eccetto per Piazza della Libertà.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.1	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>Eliminare l'onere del pagamento di Euro 3 per l'accesso ai Non Residenti in Firenze per l'ingresso nell'ampia area cittadina prevista dallo Scudo Verde.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS prevede la realizzazione di una nuova Zona a Traffico Limitato, denominata Scudo Verde, il cui perimetro si svilupperà in prossimità del confine del centro abitato di Firenze, ma in modo tale da non condizionare l'accesso ad alcune infrastrutture strategiche (es. principali ospedali, polo mercatale, Aeroporto, ecc), nella quale subordinare l'accesso veicolare al pagamento di una somma differenziata per tipologia e provenienza del veicolo, con lo scopo di ridurre soprattutto il numero di accessi al centro abitato di Firenze provenienti dalla cintura esterna, favorendo per tali spostamenti l'utilizzo del mezzo pubblico ed in particolare del servizio ferroviario e del sistema tranviario costituito dalle linee T1 e T2 in esercizio e da quelle che saranno prossimamente realizzate (Linea 3.2.1 e 4.1).</p> <p>Il pagamento della somma di 3 euro, così come le categorie emmissive a cui vietare l'accesso (v. Relazione pag. 585) non è una previsione del Piano ma costituisce una mera ipotesi adottata allo scopo di effettuare una simulazione dei potenziali effetti dello Scudo Verde in termini di riduzione del traffico veicolare privato.</p> <p>L'individuazione della disciplina di dettaglio dello Scudo Verde, fra cui l'importo da corrispondere per l'accesso per le diverse categorie di veicoli, è demandata a successivi atti degli organi competenti.</p> <p>Si precisa però che l'assoggettamento dei veicoli privati in ingresso nel perimetro dello Scudo Verde al pagamento di una somma costituisce una delle misure cardine del Piano, necessaria per garantire, insieme allo sviluppo del sistema del trasporto pubblico e della Mobilità ciclistica, il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.m	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
<p>Evidenziare il numero delle auto private che entrano in Firenze in corrispondenza della via Bolognese e della via Faentina.</p>			
Deduzioni			
<p>I dati richiesti sono pubblicati a pag. 153 e pag. 160 del Quadro conoscitivo - Focus Comune di Firenze reperibile al seguente indirizzo:  <a href="http://www.cittametropolitana.fi.it/wp-content/uploads/PUMS_CM_FI_Quadro_Conoscitivo_FOCUS-FIRENZE-SAL-26-03-2019.pdf">http://www.cittametropolitana.fi.it/wp-content/uploads/PUMS_CM_FI_Quadro_Conoscitivo_FOCUS-FIRENZE-SAL-26-03-2019.pdf</a></p> <p>L'osservazione si può considerare accolta nel senso che la documentazione pubblica facente parte dell'iter di adozione del Piano è già in linea con quanto in essa proposto.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 10.n	Proponente	P.G. 52462
Contenuto sintetico			
Localizzare i parcheggi scambiatori previsti per le provenienze dal Mugello.			
Deduzioni			
<p>Il Mugello ha le sue principali connessioni stradali con Firenze mediante l'Autostrada A1, la Via Bolognese (SRT 65), la via Faentina (SRT 302). Mentre l'A1 utilizzerà i parcheggi scambiatori indicati nel Piano per la rete Autostradale (<i>in primis</i> Guidoni), le due strade regionali non presentano punti di contatto periferici con la rete portante del trasporto pubblico. Pertanto, le uniche localizzazioni possibili per i parcheggi scambiatori per le provenienze dal Mugello sono quelle già indicate nel Piano ed in particolare: per la via Bolognese, Piazza della Libertà (parcheggio Parterre ed interscambio la Linea 2.1 Aeroporto – Stazione – Piazza della Libertà e con la Linea 3.2.1 Libertà – Bagno a Ripoli); per la via Faentina il parcheggio Salviati lungo la linea Faentina da rilanciare mediante la intensificazione del servizio ferroviario (v. pag. 544 Relazione). Data l'oggettiva impossibilità di realizzare punti di interscambio fra la viabilità e la rete portante del trasporto pubblico più arretrati rispetto a quelli sopra indicati, per una efficace riduzione dei veicoli privati in arrivo al capoluogo dovranno necessariamente giocare un ruolo significativo i parcheggi scambiatori ferroviari di valenza metropolitana, previsti a Borgo San Lorenzo, San Piero a Sieve (e in misura minore Pontassieve) di interscambio con il servizio ferroviario metropolitano.</p> <p>Gli interventi prima ricordati sono tutti inseriti nel Piano, nello scenario di progetto, con la seguente codifica:</p> <p>Nodi di interscambio:            98N002 Guidoni            98N005 Piazza della Libertà            98N006 Salviati            98N046 S. Piero a Sieve            98N048 Pontassieve            98N072 Borgo San Lorenzo</p> <p>Parcheggi scambiatori:            15P003 Peretola Guidoni            15P021 Salviati (politica tariffaria)            29P001 Pontassieve</p> <p>L'osservazione si può considerare accolta nel senso che i documenti di Piano sono già in linea con quanto in essa proposto.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 11.c	Proponente	Comune di Signa
Contenuto sintetico			
<p>Si richiede l'aggiornamento del tratto a seguito dei seguenti accordi sottoscritti, in particolare:                  ACCORDO fra la Regione Toscana, il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della SGC FIPILI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore (vedi allegati 1, 2, 3 e 4) ACCORDO fra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, il Comune di Firenze, il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa, Toscana Aeroporti S.p.A. per la progettazione e realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della SGC FIPILI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore (vedi allegati 5 e 6). Oltre alla modifica e aggiornamento della relazione di progetto si richiede che il nuovo tracciato sia inserito anche nella Tavola C1 e C2 – trasporto privato. Sempre relativamente al nuovo tratto infrastrutturale si chiede, considerate le urgenze e gli studi che Regione Toscana sta portando avanti insieme agli Enti locali interessati, di inserire all'interno dell'Allegato 3 – Interventi Scenario di Riferimento, per il codice 99A052, l'aggiornamento della priorità dell'esecuzione dell'intervento, principio più volte ripreso all'interno degli accordi sottoscritti.</p>			
Deduzioni			
Osservazione accolta, nuovi tracciati recepiti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole grafiche verranno aggiornate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 11.d	Proponente	Comune di Signa
Contenuto sintetico			
<p>All'interno degli elaborati grafici (ad esempio nelle tavole C1 e C2) si richiede di inserire il completamento del Viale dell'Arte della Paglia in quanto, già per alcuni tratti, in fase di esecuzione e/o finanziamento pubblico molto avanzato. Si ricorda che la nuova previsione infrastrutturale di cui al punto precedente è condizionata anche dall'esecuzione e completamento di questa soprattutto per la destinazione del traffico che ne deriva.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, nuovi tracciati recepiti.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Tavole grafiche verranno aggiornate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 13.m	Proponente	Comune di Pontassieve
Contenuto sintetico			
<p>- Contestualmente alla realizzazione del doppio ponte di Vallina si evidenzia la necessita di modificare le intersezioni, regolate da impianti semaforici, sull'intero tratto della SP 34 (via di Rosano) e Viale Europa con rotoarie al fine di fluidificare il traffico in entrambe le direzioni.</p> <p>- Modifica dell'intersezione tra SP84 e SS67 nei pressi del ponte sul torrente Sieci con una rotoaria di dimensioni adeguate ai flussi automobilistici e ciclopedonali, anche in previsione del prossimo recupero urbanistico previsto per l'area della ex Ceramiche Brunelleschi. Inoltre si richiede di prevedere l'ampliamento dell'attuale sottoattraversamento alla ferrovia, o la realizzazione di uno ex-novo, per agevolare gli ingenti flussi giornalieri sulla SP 84 (6,000 – 7,000 veicoli/giorno).</p>			
Deduzioni			
<p>Gli interventi viabilistici indicati risultano strategici per l'ingresso con mezzo privato alla piana fiorentina lato Sud-Est. Questi saranno analizzati ed approfonditi nella prima fase di monitoraggio del Piano tra tutti gli portatori di interessi.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole grafiche verranno aggiornate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 14.a	Proponente	Comune di Lastra a Signa,
Contenuto sintetico			
<p>Si richiede l'aggiornamento del tratto a seguito dei seguenti accordi sottoscritti, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accordo fra la Regione Toscana, Comune di Lastra a Signa e Comune di Signa per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore. Nell'allegato A dell'accordo viene individuata la nuova area di previsione (si allega copia dell'accordo contenente planimetria con individuazione delle aree di intervento- Allegato 1)</li> <li>- Accordo fra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze, Comune di Lastra a Signa, Comune di Signa, Toscana Aeroporti S.p.A., per la progettazione e realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno per il collegamento tra lo svincolo della S.G.C. FI-PI-LI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore. Nell'accordo venivano inoltre individuate le risorse economiche dei singoli enti da mettere a disposizione (si allega copia dell'accordo – allegato 2).</li> </ul> <p>Oltre alla modifica e aggiornamento della relazione di progetto, si richiede che il nuovo tracciato sia inserito anche nella Tavola C1 e C2 – trasporto privato.</p> <p>Sempre relativamente al nuovo tratto infrastrutturale si chiede, considerate le urgenze e gli studi che Regione Toscana sta portando avanti insieme agli Enti locali interessati, di inserire all'interno dell'Allegato 3 - Interventi Scenario di Riferimento, per il codice 99A052, l'aggiornamento della priorità dell'esecuzione dell'intervento, principio più volte ripreso all'interno degli accordi sottoscritti.</p>			
Deduzioni			
Osservazione accolta, nuovi tracciati recepiti.			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Tavole grafiche verranno aggiornate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 14.b	Proponente	Comune di Lastra a Signa
Contenuto sintetico			
<p>Alla luce di quanto espresso e degli accordi in atto, si chiede di aggiornare la priorità di esecuzione del suddetto intervento negli elaborati di riferimento (n. 23 e n. 24) e di aggiornare al contempo negli stessi elaborati l'orizzonte temporale portandolo dal previsto 2026-2030 al periodo 2021 – 2025 come previsto negli accordi sottoscritti.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione recepita, modifica apportata come da osservazione. E' stato modificato l'intervallo temporale in 2021-2025.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Tavole grafiche verranno aggiornate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 15.e	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>Premesso che l'attuale viabilità presenta delle forti criticità: frane non sistemate con presenza di semafori sia nella Via Imolese (SP 610), che nella strada del Giogo (SP 503) ed un manto stradale sulla SS 65 della Futa in alcuni tratti indecenti che necessita di interventi urgenti; si ricorda che tale strada è strategica per il collegamento con l'autostrada.</p> <p>Considerato inoltre che il PUMS non prevede per Firenzuola nessun intervento, si osserva quanto segue per migliorare l'accessibilità al nostro territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Sistemazione della SP 503 tra Firenzuola e Scarperia, al fine di consentire un rapido collegamento con il Mugello e con l'ospedale di Borgo San Lorenzo;</li> <li>b) Sistemazione della SP 610 imolese, per un rapido collegamento con la Romagna e anche in funzione della TAV;</li> <li>c) Sistemazione della SS 65, compresi i lavori di adeguamento che deve realizzare società autostrade;</li> <li>d) Valutazione della possibilità di aprire il casello inutilizzato di Citerna sull'A1 Panoramica, per raggiungere velocemente il Passo della Futa.</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>Sono misure indubbiamente necessarie a migliore utilizzo delle infrastrutture, più legate alla disponibilità economica per permettere una corretta manutenzione. Non possono essere considerate come interventi di pianificazione.</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 15.f	Proponente	Comune di Firenzuola
Contenuto sintetico			
<p>Considerata l'importanza dell'Alta Velocità Ferroviaria nel sistema dei trasporti ferroviari in Italia e consapevoli della criticità esistente nella sicurezza della tratta, che risulta carente di una galleria di servizio a fianco così come prevedono le norme vigenti, diventa fondamentale avere le viabilità di superficie SP 610 e SP 503 in perfetta efficienza.</p> <p>Siamo inoltre consapevoli che in pieno inverno, in caso di incidente nell'Alta velocità, lo scenario per gli interventi di emergenza risulterebbe molto difficoltoso.</p> <p>La costruzione di una galleria di servizio sotto il Giogo, oltre alla garanzia di sicurezza in caso di grave incidente, potrebbe essere sfruttata per raggiungere in breve tempo il Mugello.</p>			
Deduzioni			
<p>Il tema di miglioramento della viabilità per garantire l'accessibilità per i mezzi di emergenza alla linea AV non è un tema di competenza del PUMS che invece si potrebbe occupare dell'eventuale possibilità di utilizzo della suddetta viabilità per migliorare l'accessibilità territoriale delle aree interne. Detto ciò, nel PUMS potrebbe essere prevista la convocazione di un tavolo tecnico con RT e RFI per analizzare la questione</p>			
Accoglimento		NON PERTINENTE	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.1	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Per la strada di collegamento svincolo Lastra a Signa – S.G.C. FI-PI-LI con la loc. Indicatore sulla SR66 Pistoiese deve essere recepita l'ultima versione del tracciato individuato dalla Regione Toscana.</p>			
Deduzioni			
<p>Materiale ricevuto ed verrà inserito nelle tavole e relazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.m	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Tra le strade regionali indicate in rosso occorre eliminare la SS65 passata allo stato.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione verrà applicata alle tavole</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.n	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>E' da aggiornare il tracciato della strada di collegamento svincolo Lastra a Signa – S.G.C. FI-PI-LI con la loc. Indicatore.                  Aggiungere in fondo alla pagina dopo <i>Tutti e tre i lotti sono stati inseriti nello scenario di riferimento del PUMS</i>. I vecchi tracciati saranno oggetto di declassificazione amministrativa ai sensi del Codice della Strada.</p>			
Deduzioni			
<p>Materiale ricevuto ed verrà inserito nelle tavole e relazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.0	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Per la variante alla SR69 in riva destra dell'Arno: "Verificare il tracciato del 5° Lotto con il Settore regionale competente.</p>			
Deduzioni			
<p>Materiale ricevuto ed verrà inserito nelle tavole e relazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.p	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>E' indicato il vecchio tracciato di collegamento svincolo Lastra a Signa – S.G.C. FI-PI-LI con la loc. Indicatore, inserire il nuovo tracciato indicato nella planimetria.</p>			
Deduzioni			
<p>Materiale ricevuto ed verrà inserito nelle tavole e relazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.q	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Resta una priorità individuare il tracciato di progetto fattibile per il Lotto 6 della Mezzana Perfetti Ricasoli verificandone la fattibilità rispetto al tracciato di cui al protocollo di intesa tra Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comuni interessato del 1998.</p>			
Deduzioni			
<p>Materiale ricevuto ed verrà inserito nelle tavole e relazione.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.r	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Sono da verificare i tracciati di “Adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa via Livornese – rampa di uscita ed entrata sulla S.G.C. FI-PI-LI – zona Stagno – Ponte a Signa” indicati in rosso nella planimetria con il Comune di Lastra a Signa.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione recepita, modifica apportata come da osservazione. Verrà modificato l'intervallo temporale in 2021-2025</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 17.s	Proponente	Regione Toscana Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale Settore Programmazione Viabilità
Contenuto sintetico			
<p>Occorre coordinare, eventualmente, il tracciato del Lotto 6 della Mezzana Perfetti Ricasoli con quello del Lotto 7 indicato in planimetria.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con interventi 99A008 e 99A035 verranno inseriti in allegato 3 "Interventi scenario di riferimento" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 20.b	Proponente	Consigliere Metropolitano Gruppo territori beni comuni
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS adottato contiene nell'allegato 3 (Interventi scenario di riferimento) una griglia con la previsione di numerosi interventi infrastrutturali di varia natura e di diverso livello di avanzamento progettuale. Oltre all'orizzonte temporale di riferimento viene riportata anche la valutazione sulla priorità strategica di ogni progetto infrastrutturale al fine di contribuire agli obiettivi di fondo del PUMS stesso. In particolare con il codice 99A035 è riportato il progetto relativo al "Nuovo itinerario regionale Firenze-Prato (Perfetti-Ricasoli-Mezzana) – Lotto 6°, individuato come non prioritario dagli estensori del PUMS. In realtà si tratta di un'opera viaria molto importante che dovrà completare l'ultimo tratto di collegamento della strada già esistente o in via di completamento (Lotto 5b) verso Firenze. In Particolare, con la prossima apertura del lotto 5b si rischia un forte appesantimento della viabilità su Via Pasolini e Via dell'Osmannoro, senza contare gli effetti che potrebbero prodursi in caso di realizzazione del progetto contenuto nel Masterplan del nuovo aeroporto di Peretola o con l'urbanizzazione del PUE di Castello. Per tali motivi chiediamo che l'opera, per la quale è attivo un tavolo regionale per avviare le attività di progettazione, venga indicata come prioritaria.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con interventi 99A008 e 99A035 verranno inseriti in allegato 3 "Interventi scenario di riferimento" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 20.c	Proponente	Consigliere Metropolitano Gruppo territori beni comuni
Contenuto sintetico			
<p>Il PUMS adottato contiene nell'allegato 3 (Interventi scenario di riferimento) una griglia con la previsione di numerosi interventi infrastrutturali di varia natura e di diverso livello di avanzamento progettuale. Oltre all'orizzonte temporale di riferimento viene riportata anche la valutazione sulla priorità strategica di ogni progetto infrastrutturale al fine di contribuire agli obiettivi di fondo del PUMS stesso. In particolare con il codice 99A052 è riportato il progetto relativo al "Nuovo ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra Lastra a Signa e Signa", individuato come non prioritario dagli estensori del PUMS. In realtà si tratta di un'opera di collegamento molto importante per tutta l'area metropolitana, che dovrebbe finalmente consentire l'alleggerimento del traffico sull'attuale ponte di Signa e sull'attuale rete viaria circostante, garantendo un'alternativa all'attraversamento del fiume Arno. Si tratta di un'opera molto attesa dalle amministrazioni locali interessate, dalla cittadinanza e dalle categorie economiche e per troppi anni rinviata nella sua progettazione e realizzazione. Per tali motivi chiediamo che l'opera, per la quale è attivo un tavolo regionale per avviare le attività di progettazione, venga indicata come prioritaria.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con intervento 99A052 verrà inserito in allegato 3 "Interventi scenario di riferimento" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 30.c	Proponente	Comune di Bagno a Ripoli
Contenuto sintetico			
<p>L'analisi del documento rileva come l'intervento sulla variante SR 222 - codice 99A034 riporta tempistiche non coerenti con la attuale programmazione attesa. Si osserva inoltre come la classificazione come intervento non prioritario risulti non coerente con lo stato già avviato della esecuzione dei lavori oltre che con le necessità di mobilità e sicurezza del territorio con particolare riferimento alle note criticità di attraversamento dell'abitato di Grassina.</p> <p>INTERVENTO CODICE 99A034 ("VARIANTE AL CENTRO ABITATO DI GRASSINA" sulla SR 222 - Chiantigiana)</p> <p>ORIZZONTE TEMPORALE da 2026 – 2030 a 2020 – 2023 PRIORITARIO da "NO" a "SI"</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con intervento 99A034 verrà inserito in allegato 3 "Interventi scenario di riferimento" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Relazione e tavole modificate.			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 30.d	Proponente	Comune di Bagno a Ripoli
Contenuto sintetico			
<p>INTERVENTO CODICE 1A003 (BAGNO A RIPOLI – Bretella COLLEGAMENTO SP 1 – SP 34) L'intervento, attualmente riportato solo graficamente nello "SCENARIO EVOLUTIVO" deve essere ricollocato nello "SCENARIO DI PROGETTO" e conseguentemente nel relativo allegato tabella di sintesi essendo funzionalmente collegato alla realizzazione della linea tramviaria 3.2.1 (Libertà-Bagno a Ripoli) in quanto è orientato a facilitare l'accesso all' HUB del capolinea indirizzando la viabilità verso il parcheggio scambiatore e tutelando la mobilità sostenibile del centro abitato di Bagno a Ripoli. Il nuovo Piano Operativo in fase di prossima adozione già include tale intervento nella nuova pianificazione urbanistica dell'Ente. L'inserimento dovrebbe collocarsi con orizzonte temporale 2020-2023 e priorità "SI" nello scenario di progetto (parte grafica e relativa tabella di riferimento)</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione accolta, con intervento 1A003 inserito in allegato 4 "Interventi scenario di progetto" con intervallo temporale 2021-2025 priorità SI.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Relazione e tavole verranno modificate.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 31.f	Proponente	Mobility Manager Area della Ricerca del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Invitiamo tecnici ed amministratori a valutare i potenziali vantaggi in termini di risparmio di tempo e minore inquinamento ambientale di un sotto attraversamento, come nella proposta n. 2 della Osservazione N. 2. Seppure soluzione più costosa e con un impatto ambientale maggiore per la sua costruzione, è comunque soluzione non infrequente anche in altri contesti aeroportuali (ad esempio all'aeroporto di Schipol di Amsterdam), un sotto-atteversamento andrebbe almeno valutato attentamente in termini di costi e bilancio di impatto sull'ambiente sul medio-lungo periodo.</p>			
Deduzioni			
<p>L'osservazione è stata superata dalla sentenza del Consiglio di Stato, con cui è stato respinto il ricorso di Toscana Aeroporti contro la decisione del Tar Toscana sull'ampliamento dello scalo fiorentino (ndr. il tribunale amministrativo nel 2019 aveva <u>annullato</u> il decreto di Via per il Masterplan di potenziamento dello scalo fiorentino.</p>			
Accoglimento		NON ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Nella relazione di Piano verrà eliminato ogni riferimento al masterplan per quanto attiene alla realizzazione della nuova Pista</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 32	Proponente	P.G. 55940
Contenuto sintetico			
<p>Lo Svincolo di Peretola fa di Via di Carraia (e di conseguenza di Via di Novoli che ne è il naturale prolungamento) una strada extraurbana a traffico intenso. Questo renderebbe Via di Novoli insostenibile ambientalmente. Mi auguro che facciate le opportune modifiche sulla futura viabilità.</p>			
Deduzioni			
<p>Lo Svincolo di Peretola non modifica in alcun modo le funzioni di Via di Carraia, né le interconnessioni della stessa con la viabilità circostante, in quanto detta via continuerà ad immettersi sul tratto terminale di Viale Gori, con direzione verso Viale degli Astronauti, esattamente come avviene oggi. Non si comprende quindi come l'opera in questione possa determinare un aggravio di traffico su via di Carraia ed addirittura su Via di Novoli.</p>			
Accoglimento	NON ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 7 – VIABILITA'			
OSSERVAZIONE	N° 26.a	Proponente	MATTM
Contenuto sintetico			
<p>“Nel caso delle aree sotto-dotate e a rischio di marginalizzazione l’approccio deve essere necessariamente strutturato per fasi al fine di non consegnare il conseguimento degli obiettivi di Piano alla verifica di fattibilità e all’attuazione temporalmente incerta di grandi opere infrastrutturali” (Relazione di Piano, pag. 36), ma non si evince in nessun documento se siano stati previsti obiettivi diversificati per tipologie di aree, in base alle loro dotazioni strutturali. Si ritiene pertanto opportuno chiarire se questa dichiarazione è stata poi applicata.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS è articolato in due scenari: di medio (5 anni) e lungo periodo (10 anni). Tra gli interventi a medio termine, e quindi prioritari, figura la realizzazione di un sistema tariffario integrato che superi le attuali rigidità del Sistema Pegaso con particolare riferimento alle aree più svantaggiate e meno dotate sotto il profilo dell’offerta quali - quantitativa di trasporto pubblico prevedendo “l’adozione di una zonizzazione del territorio metropolitano (ad esempio strutturato in tre corone concentriche in base alla distanza da Firenze e settori circolari sulla base delle aree di influenza delle direttrici della rete portante fero-stradale del TPL) in cui applicare correttivi alle tariffe base sulla base dei livelli qualitativi (velocità commerciale) e quantitativi (frequenza) dell’offerta di servizi; (cfr. pag 303 Relazione di progetto).</p> <p>Tali agevolazioni, in una logica di compensazione tra aree altamente accessibili e aree svantaggiate, saranno finanziate attraverso i proventi derivanti dall’attuazione del c.d.”Scudo Verde” (cfr. pag. 582 e ss.) la cui attuazione è anch’essa prevista nello scenario di medio periodo a conferma dell’attenzione riservata dal PUMS alle aree più svantaggiate.</p> <p>Sul versante della mobilità attiva sono stati adottati target differenziati per la domanda in diversione modale attesa da auto privata a bicicletta in base alle caratteristiche orografiche del territorio e alla distribuzione della popolazione per fasce altimetriche al fine di non penalizzare i territori che presentano condizioni meno favorevoli allo sviluppo della mobilità ciclistica nel conseguimento degli obiettivi di Piano a cui è legata la concessione di cofinanziamenti per la realizzazione di parti della rete ciclabile di interesse metropolitano.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche al Piano.			

## 10. ALTRO

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 5.t	Proponente	PG. 51392
Contenuto sintetico			
<p>Il comune di Dicomano è stato inserito nel PUMS nella Valdisieve, attualmente però fa parte dell’Unione Montana dei Comuni del Mugello.</p>			
Deduzioni			
<p>Consci del fatto che Dicomano fa parte dell’Unione Montana dei Comuni del Mugello. La zonizzazione che si è scelto di utilizzare nel PUMS è funzionale al sistema trasportistico della Città Metropolitana, dove abbiamo ritenuto che Dicomano partecipi più alla Mobilità della Val di Sieve che a quella del Mugello.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.d	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Assicurare, in modo particolare in prossimità di uffici pubblici o aperti al pubblico (scuole, uffici postali e comunali, uffici territoriali dell’Agenzia delle Entrate, istituti bancari, centri per l’impiego tec.) che tutti gli attraversamenti pedonali sprovvisti di impianto di segnalazione luminosa e specifica illuminazione siano dotato di tali accorgimenti entro due anni dall’entrata in vigore del PUMS. Riservando particolare attenzione e priorità agli attraversamenti pedonali più critici, in quanto più pericolosi, l’attraversamento dei quali rappresenta pertanto per i pedoni, specialmente per i soggetti con disabilità, un maggior rischio. Il tutto preferibilmente corredato da un avanzamento del marciapiede su entrambi i lati della strada, qualora fisicamente possibile e in quelli attraversamenti che ne sono sprovvisti, anche quando non vi sono veicoli in sosta o, ad esempio, campane per la raccolta del vetro ad ostruire la visuale.</p>			
Deduzioni			
<p>La Mobilità attiva, e quindi anche gli attraversamenti pedonali, sono al centro dell’attenzione del PUMS, strumento di progettazione che non mette in primo Piano l’automobile, ma il PEDONE, in quanto protagonista assoluto della futura mobilità nei nostri centri urbani.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.e	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Incentivare e favorire la realizzazione (o l’eventuale potenziamento) di percorsi pedonali pavimentati con apposite piastrelle, capaci, al passaggio dei pedoni, di abbassarsi di pochi millimetri, trasformando così l’energia cinetica in energia elettrica accumulabile in apposite batterie.</p>			
Deduzioni			
<p>Indicazione assolutamente interessante, ma che richiede ingenti fondi economici per la realizzazione. L’indicazione può essere tenuta in considerazione per un’eventuale applicazione sperimentale al fine di valutarne un’applicazione estensiva su percorsi ad alta frequentazione.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.f	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Linguaggio chiaro e comprensibile a tutti all’interno dei documenti del PUMS. Si chiede che nella relazione di progetto sia inserito a piè di pagina il significato in italiano dei termini in lingua inglese e/o non ancora entrati ancora nel linguaggio comune.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A pag. 12 viene riportato per la prima volta il termine “STAKEHOLDER”, riportare una nota con una breve spiegazione del termine inglese</li> <li>• A pag. 148 ove compaiono i termini “Freight Quality Partnership” e “Road pricing”, riportare una nota con una breve spiegazione dei termini inglese</li> <li>• A pag. 198 ove compaiono i termini “free floating” e “station-based”, riportare una nota con una breve spiegazione dei termini inglese. La stessa cosa per “Sharing Mobility” anche se presumibilmente sarà “Sharing Mobility”</li> <li>• Alle pagg. 550-551 ove compaiono i termini “car sharing” e “sharing mobility” e “free flow”, riportare una nota con una breve spiegazione dei termini inglese.</li> </ul>			
Deduzioni			
<p>Il linguaggio sarà opportunamente tradotto all’interno della relazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Stakeholder” = Portatori di interessi;</li> <li>• “Road Pricing” = la tariffazione sull'uso dell'infrastruttura finalizzata a ridurre la congestione e ad internalizzare le esternalità negative prodotte dal traffico;</li> <li>• “Freight Quality Partnership” = coinvolgimento di stakeholder privati e pubblici con cui analizzare le regolamentazioni sul sistema del trasporto delle merci, condividere le esperienze e formulare possibili nuove soluzioni;</li> <li>• “free floating” = gli utenti prendono le bici, le usano e le lasciano dove vogliono in città;</li> <li>• “station-based” = gli utenti prendono e lasciano le bici in apposite rastrelliere fisse;</li> <li>• “car sharing” = Condivisione delle automobili;</li> <li>• “sharing mobility” = Condivisione della Mobilità;</li> <li>• “free flow” = Possibilità di movimento col mezzo in libertà.</li> </ul>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
La relazione di Piano verrà implementata.			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.g	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Al fine di garantire e favorire la sicurezza dei pedoni, lungo i percorsi pedonali promiscui (ciclopedonali, riservati al transito di biciclette e pedoni) con doppio senso di marcia, in particolare lungo quelli già esistenti che corrono lungo gli accessi a negozi, uffici ed abitazione in sostituzione del marciapiede, e sprovvisti all’ingresso della segnaletica verticale riportata a pag. 220 della relazione di progetto completa, installare tale tipo di segnaletica e provvedere alla divisione, con segnaletica Orizzontale (a raso), delle due corsie con utilizzo del simbolo pedone e del simbolo bicicletta.</p>			
Deduzioni			
<p>L’osservazione rappresenta l’urgenza di un’opera di sensibilizzazione nei confronti dei Comuni perché procedano alla messa a norma dei percorsi ciclopedonali realizzati su spazi promiscui attraverso l’adozione della segnaletica orizzontale e verticale prevista dalla vigente normativa riportata anche nel Biciplan.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano salvo l’eventuale introduzione della propedeuticità di questi adeguamenti per ricevere cofinanziamenti per ulteriori interventi.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.h	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Favorire ed incentivare, lungo percorsi pedonali e ciclabili esistenti e di nuova realizzazione, la piantumazione di alberature ad alto fusto sempreverdi, resistenti al vento. Riduzione del fenomeno delle isole di calore, favorire l'utilizzo di percorsi pedonali e ciclabili anche nei mesi estivi.</p>			
Deduzioni			
<p>Osservazione attinente ed accoglibile, segue le stesse linee indicate dal PUMS.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.i	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Assicurare che tutti i comuni della Città Metropolitana provvedano o abbiano provveduto a redigere il P.E.B.A. e a darne concreta attuazione, considerato gli obblighi di legge vigenti sin dal 1986, al fine di eliminare veramente le numerose barriere architettoniche esistenti, soprattutto in prossimità di uffici e/o servizi pubblici. Ricorso allo strumento delle sanzioni. Impegno della CMF nel prodigarsi in tal senso, tramite tavoli di lavoro con le istituzioni sovra-metropolitane e le associazioni di settore.</p>			
Deduzioni			
<p>L’accessibilità UNIVERSALE è un PILASTRO del PUMS. La situazione PEBA non è uniforme sul territorio, ma riuscire ad uniformarla è certamente tra gli obiettivi per una mobilità dolce più efficiente.</p>			
Accoglimento	ACCOLTA		
Modifica eventuale al Piano			
<p>All’interno della tavola A1 verrà realizzata una ricognizione dei piani degli interventi volti all’abbattimento delle barriere architettoniche nell’ambito urbano, contenuti negli Strumenti di Pianificazione Urbanistica Comunale.</p> <p>Verrà inserito dopo pag. 159 della relazione di Piano la “Ricognizione dei programmi degli interventi volti all’abbattimento delle barriere architettoniche nell’ambito urbano, contenuti negli Strumenti di Pianificazione Urbanistica Comunale”</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 7.j	Proponente	ASSOCIAZIONE “DIRITTI & ATPA”
Contenuto sintetico			
<p>Favorire ed incentivare, prevedendo anche tavoli di lavoro tra istituzioni locali, imprese ed associazioni dei disabili, il potenziamento delle piste o tracciati o superfici integrati tattili-vocali (con il posizionamento al di sotto delle piastrelle tattili di sensori del tipo trasponder -RFG per informazioni vocali integrative di quelle tattili).</p>			
Deduzioni			
<p>Implementare l’abbattimento delle barriere architettoniche, aggiornando i PEBA comunali</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 16	Proponente	Comune di Castelfiorentino
Contenuto sintetico			
<p>Le azioni di maggiore interesse che si ritiene opportuno vengano inserite o comunque prese a riferimento anche nell'ambito della redazione del PUMS della Città Metropolitana.</p> <p>1 - Alleggerimento e fluidificazione del traffico.                  2 - Nuove infrastrutture per una mobilità sostenibile.                  3 - Percorso pubblico e promozione della intermodalità.                  4 - Promozione del turismo lento prevedendo fra l'altro percorsi su piste ciclabili e itinerari fluviali a impatto zero sull'ambiente.                  5 - Ammodernamento del parco auto pubblico e privato con promozione mobilità Elettrica.</p>			
Deduzioni			
<p>Il PUMS risponde positivamente a tutte le indicazioni suggerite.</p>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 36.b	Proponente	MATTM
Contenuto sintetico			
<p>Pianificazione Urbanistica Comunale:          Si ritiene pertanto necessario che siano analizzati tutti gli strumenti urbanistici locali dei comuni facenti parte della città metropolitana, individuando le linee di sviluppo urbanistico previste da tali strumenti, al fine di verificare se le azioni proposte dal PUMS si integrano e rispettano gli assetti territoriali di tutti i piani locali, e laddove non congruenti, di fornire agli enti locali le indicazioni per poter adeguare i loro strumenti urbanistici, nell'ottica di una visione completa e omogenea delle misure scelte in un sistema di mobilità sostenibile integrato.</p>			
Deduzioni			
<p>Il raccordo e la coniugazione del PUMS con la pianificazione metropolitana e con quella comunale e/o intercomunale sott'ordinata è stato garantito attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la coerenza con il Piano Strategico Metropolitano e il PTCP vigenti per quanto riguarda gli aspetti di carattere generale e per quelli specifici di ciascun comune/unione di comuni, potendo contare sulla presenza, nel gruppo di lavoro, dei tecnici della Pianificazione strategica;</li> <li>• l'effettuazione, nel corso della redazione del quadro conoscitivo e, successivamente, della formazione delle strategie di Piano di incontri con tutte le Unioni di comuni, con particolare riferimento a quelle impegnate nella redazione dei Piani Strutturali Intercomunali.</li> </ul>			
Accoglimento		ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
Non sono richieste modifiche al Piano.			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 36.d	Proponente	MATTM
Contenuto sintetico			
<p>Nell'analisi degli effetti degli interventi previsti dal Piano sulle componenti biotiche si raccomanda pertanto di prendere in considerazione anche i disturbi sull'avifauna, in particolar modo nelle fasi più critiche del loro ciclo biologico e fenologico, e di riportare delle indicazioni di massima sui relativi interventi di mitigazione. Non deve pertanto apparire meno importante e necessaria la loro tutela e conservazione e si raccomanda quindi, nelle successive fasi di attuazione degli interventi, di considerare le alternative di Piano e le misure di mitigazione necessarie a garantire il minimo impatto possibile anche per questi habitat.</p>			
Deduzioni			
<p>Il Piano non prevede interventi che incidono in maniera apprezzabile su questi aspetti. In linea generale si può pensare di inserirli come raccomandazioni per la progettazione.</p>			
Accoglimento		PARZIALMENTE ACCOLTA	
Modifica eventuale al Piano			
<p>Non sono richieste modifiche al Piano.</p>			

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.b	Proponente	Direzione trasporto pubblico Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
<p>Osservazione d'ufficio: la direzione Trasporto Pubblico Locale della Città metropolitana di Firenze, ha valutato l'opportunità di intervenire sui documenti costituenti il PUMS principalmente con modifiche al testo legate ad approfondimenti e chiarimenti di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali.</p>			
Deduzioni			
<p>Si rimanda ad apposito documento: "Osservazione d'ufficio al Piano".</p>			
Accoglimento			
Modifica eventuale al Piano			