PUMS città metropolitana di firenze

Allegato 2 – Esito del percorso partecipativo

CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PUMS città metropolitana di firenze

PUMS città metropolitana di firenze

Percorso partecipativo

Fase I

Ascolto del territorio

Individuazione
Ranking obiettivi

Fase II

Orienteering strategico

Condivisione
Strategie

PUMS città metropolitana di firenze

Percorso partecipativo

Fase I

Ascolto del territorio

I. Questionario online per cittadini e stakeholder

II. Crowdmap

PUMS città metropolitana di firenze

Percorso partecipativo

I. QUESTIONARIO ONLINE
“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

pubblicato il 20 febbraio 2019 e chiuso il 25 aprile 2019

4824 Cittadini
276 Stakeholders

Cittadini Per individuare, da un lato, le abitudini di trasporto dei cittadini e degli attori che vivono e utilizzano la città e dall’altro, di un ranking di priorità degli obiettivi del PUMS.

Stakeholders Al fine di individuare un ranking di priorità degli obiettivi del PUMS;

PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

I RISULTATI

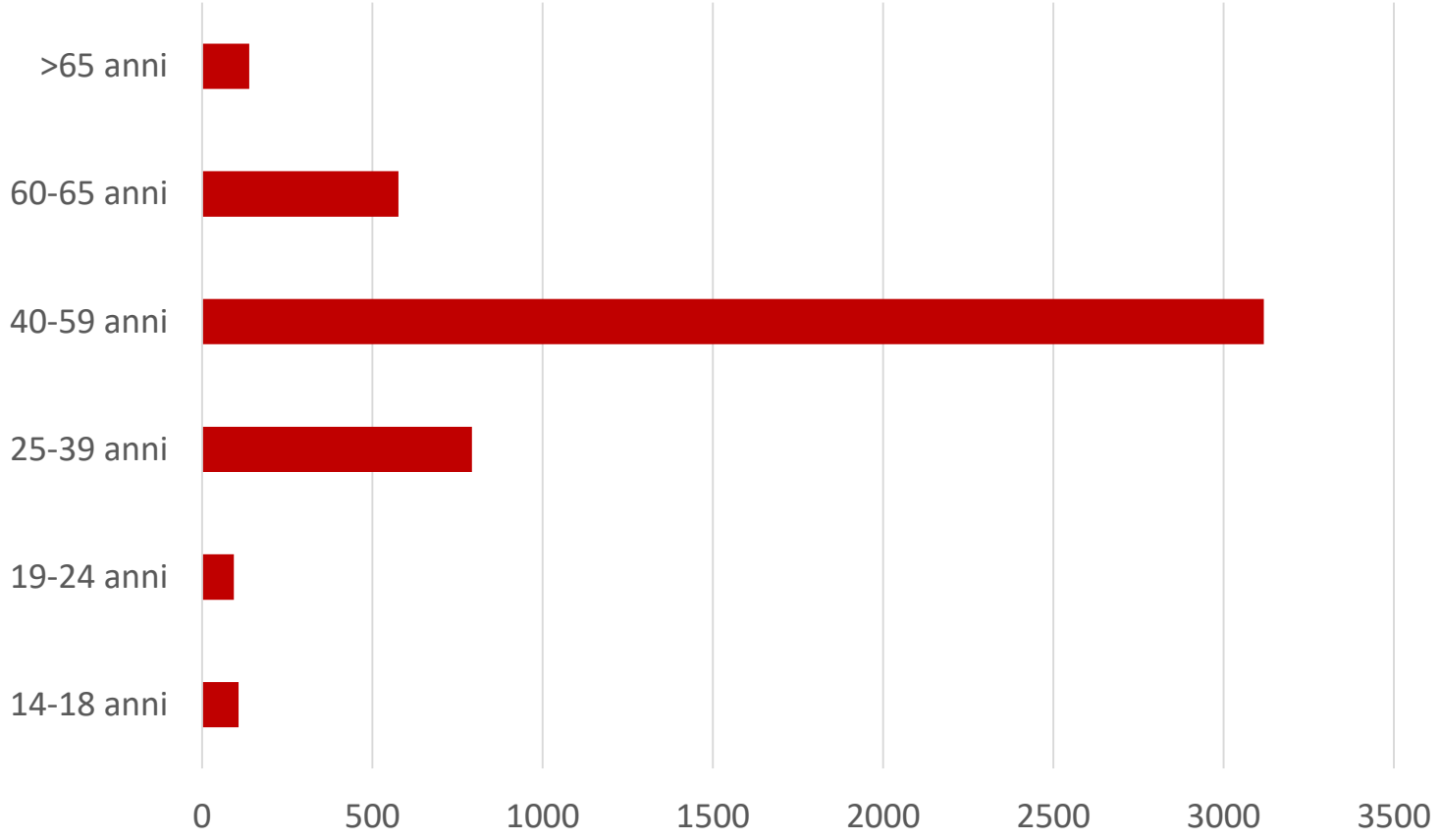
PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

Sezione A
Informazioni generali partecipanti

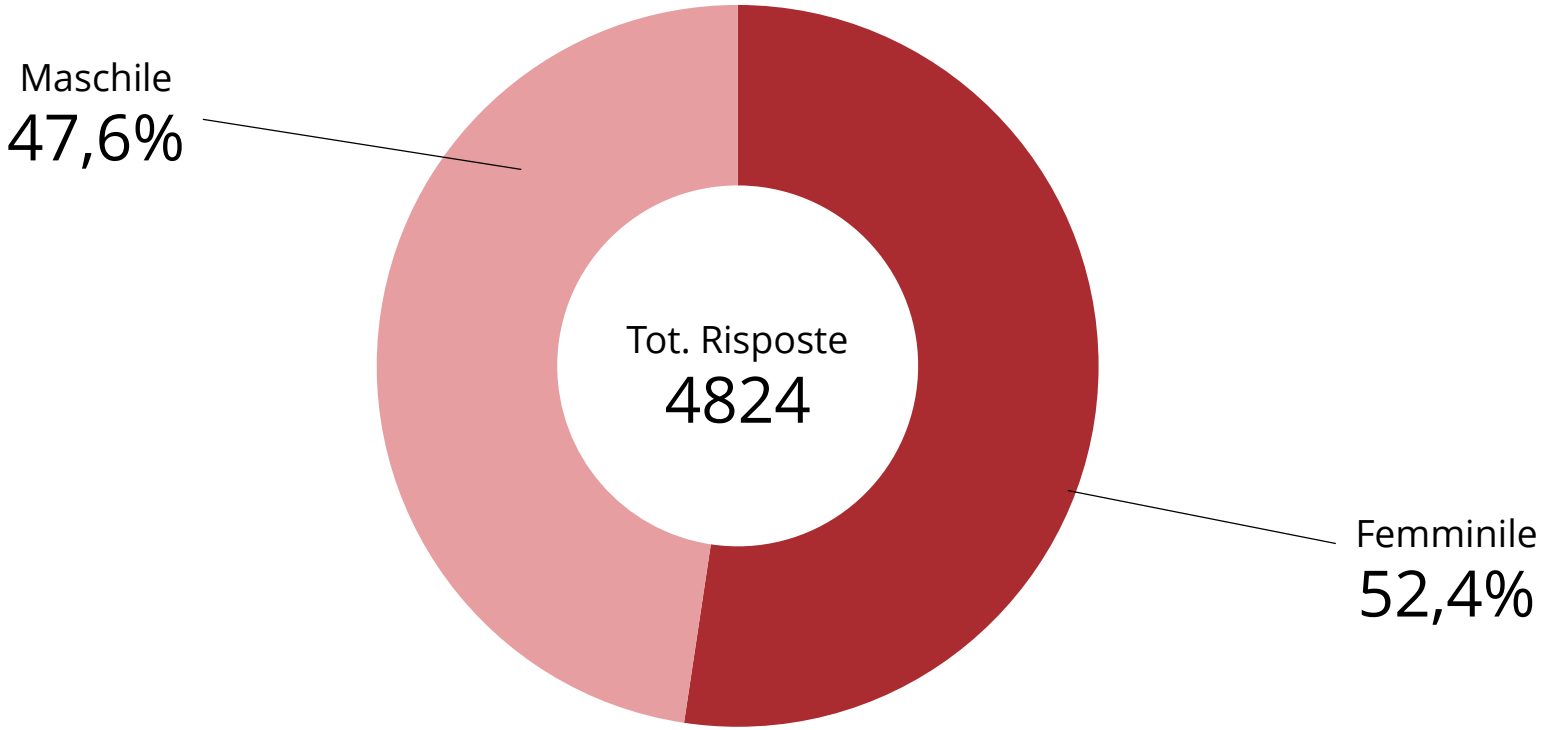
A.1 Rappresentazione grafica per classi di età dei partecipanti al questionario



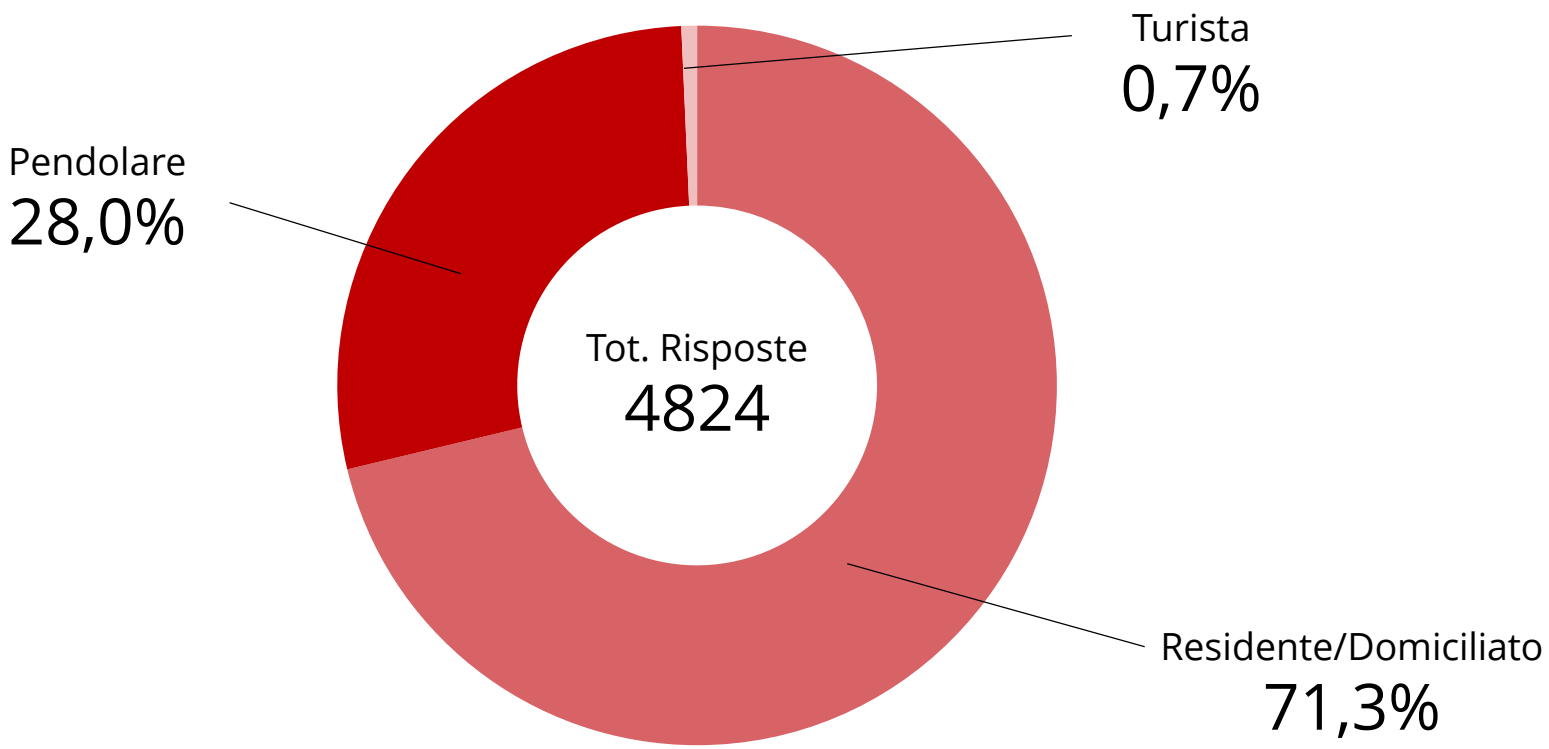
Tot. Risposte

4824

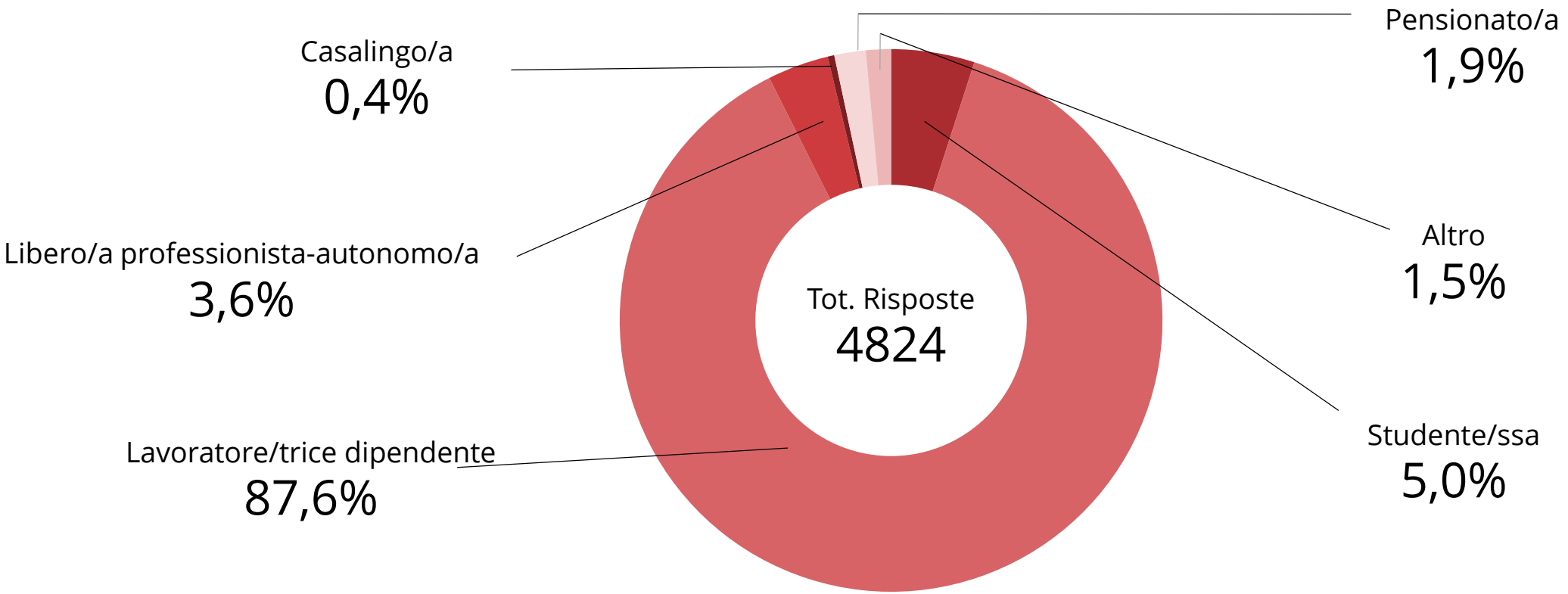
A.2 Rappresentazione grafica per genere dei partecipanti al questionario



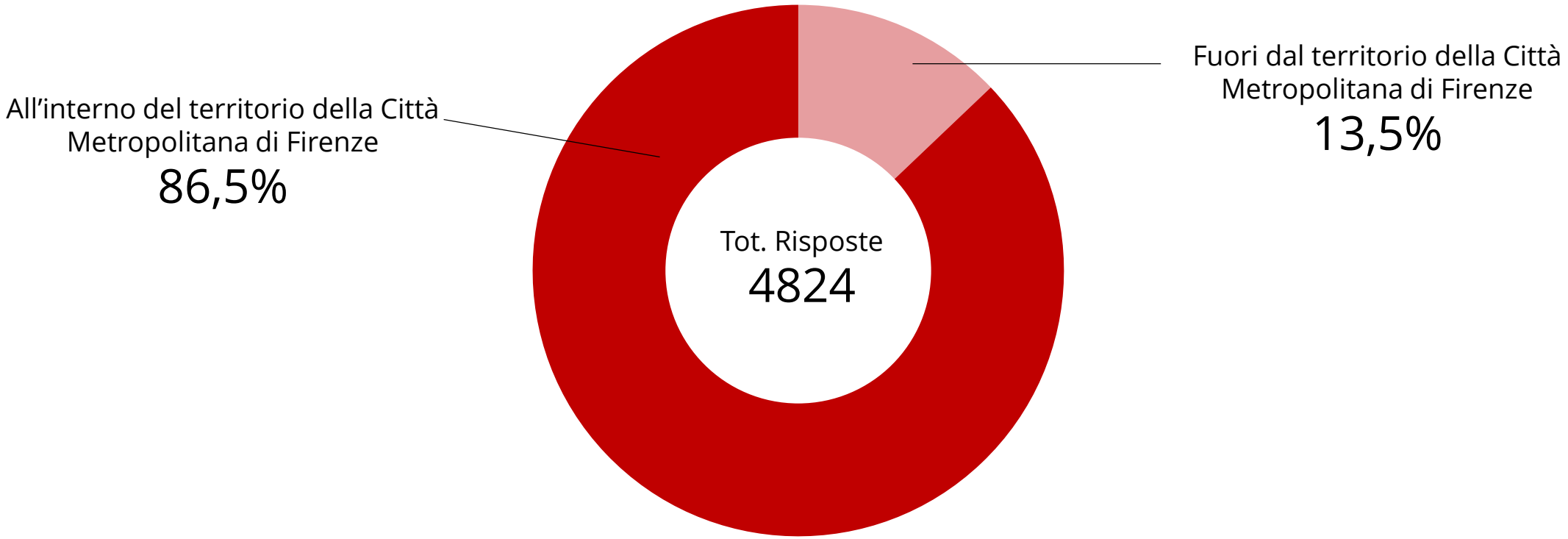
A.3 Rappresentazione grafica per tipo di utente



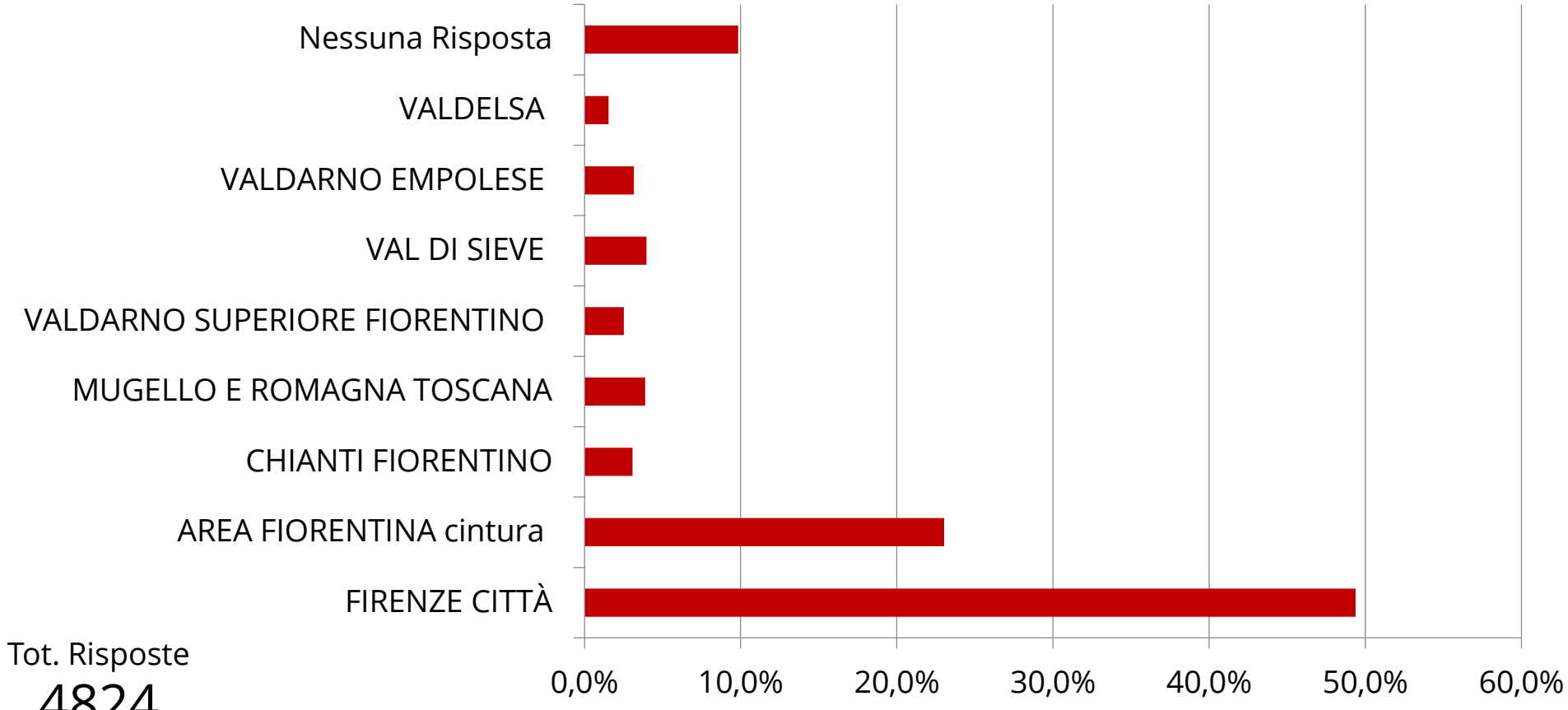
A.4 Rappresentazione grafica per professione dei partecipanti al questionario



A.5 Provenienza gografica dei partecipanti al questionario: dentro o fuori la Città Metropolitana?

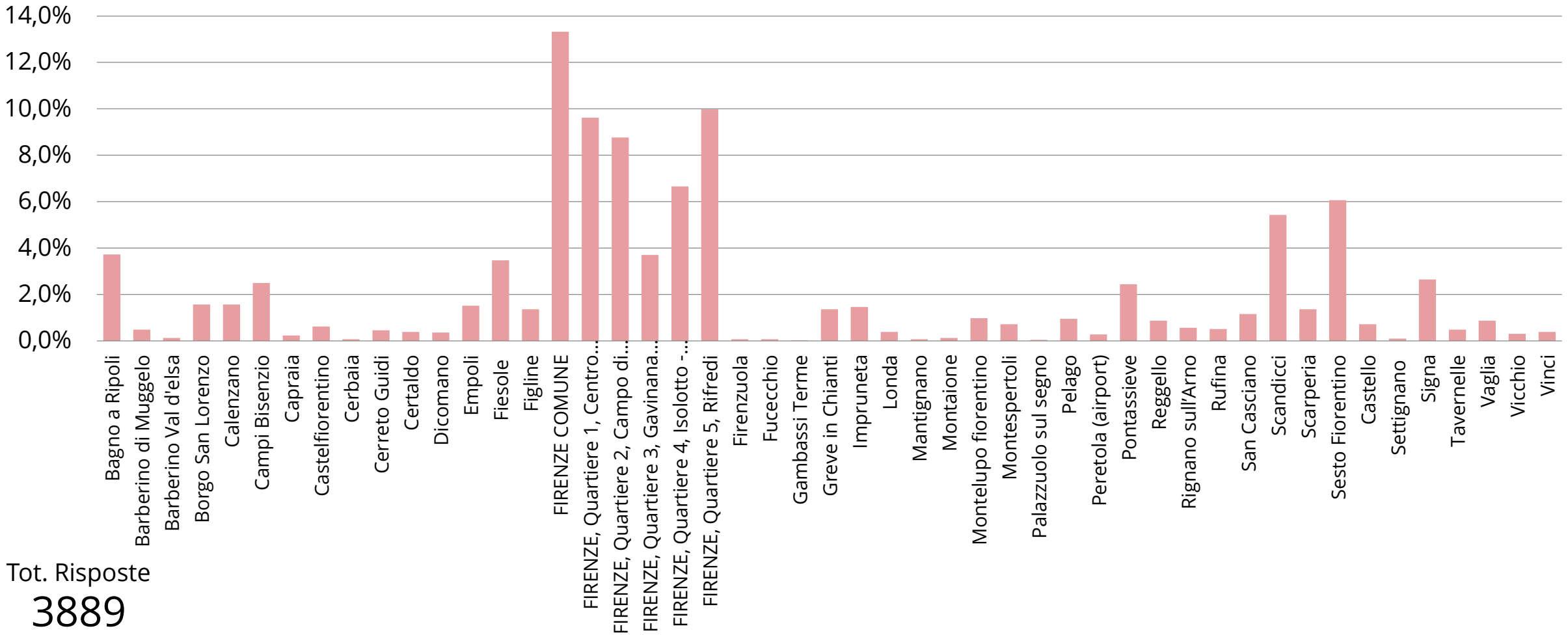


A.6 Abitazione nel territorio della Città Metropolitana di Firenze, le aree geografiche:



Tot. Risposte
4824

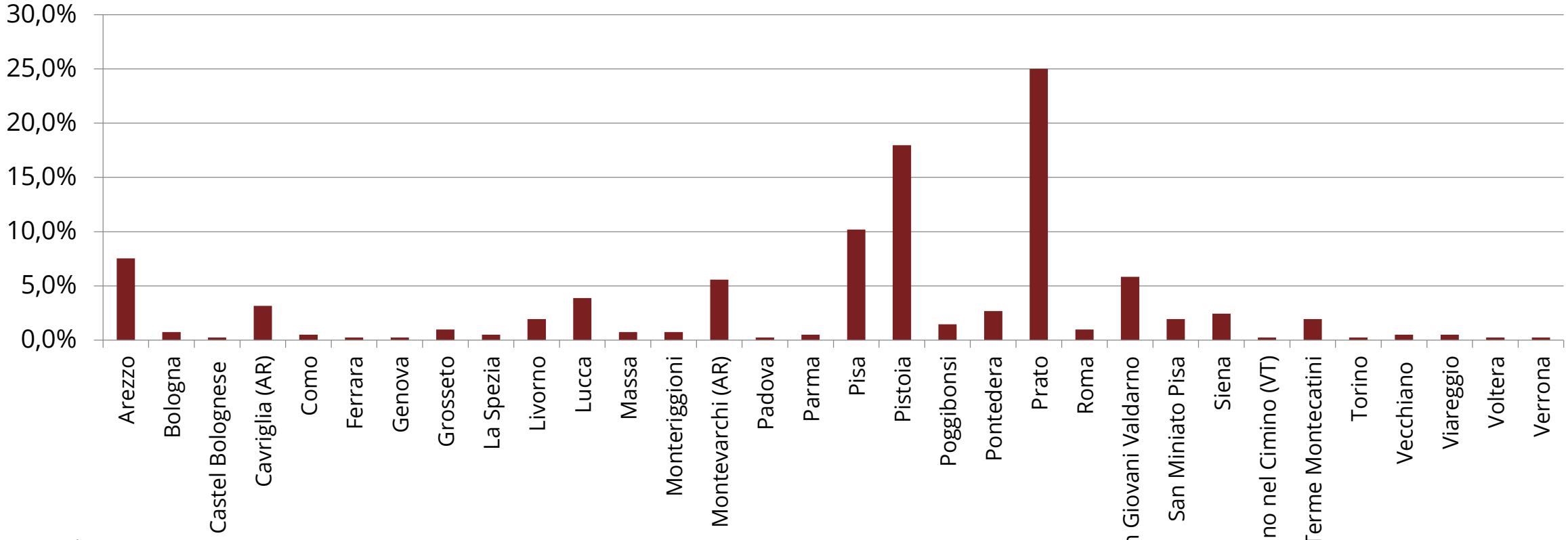
A.7 In quale comune della Città Metropolitana abiti?



Tot. Risposte

3889

A.8 Se vivi fuori dal territorio della Città Metropolitana di Firenze indicare il Comune

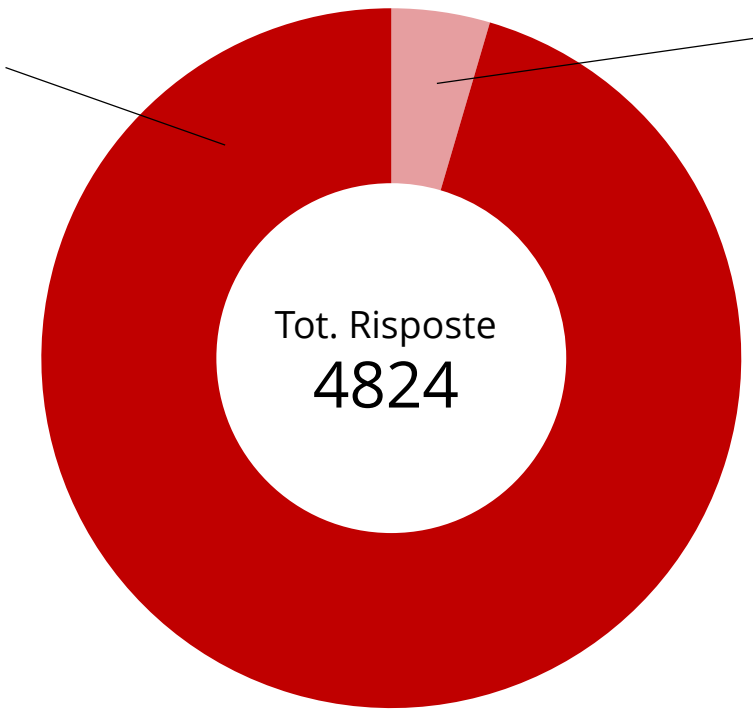


Tot. Risposte

412

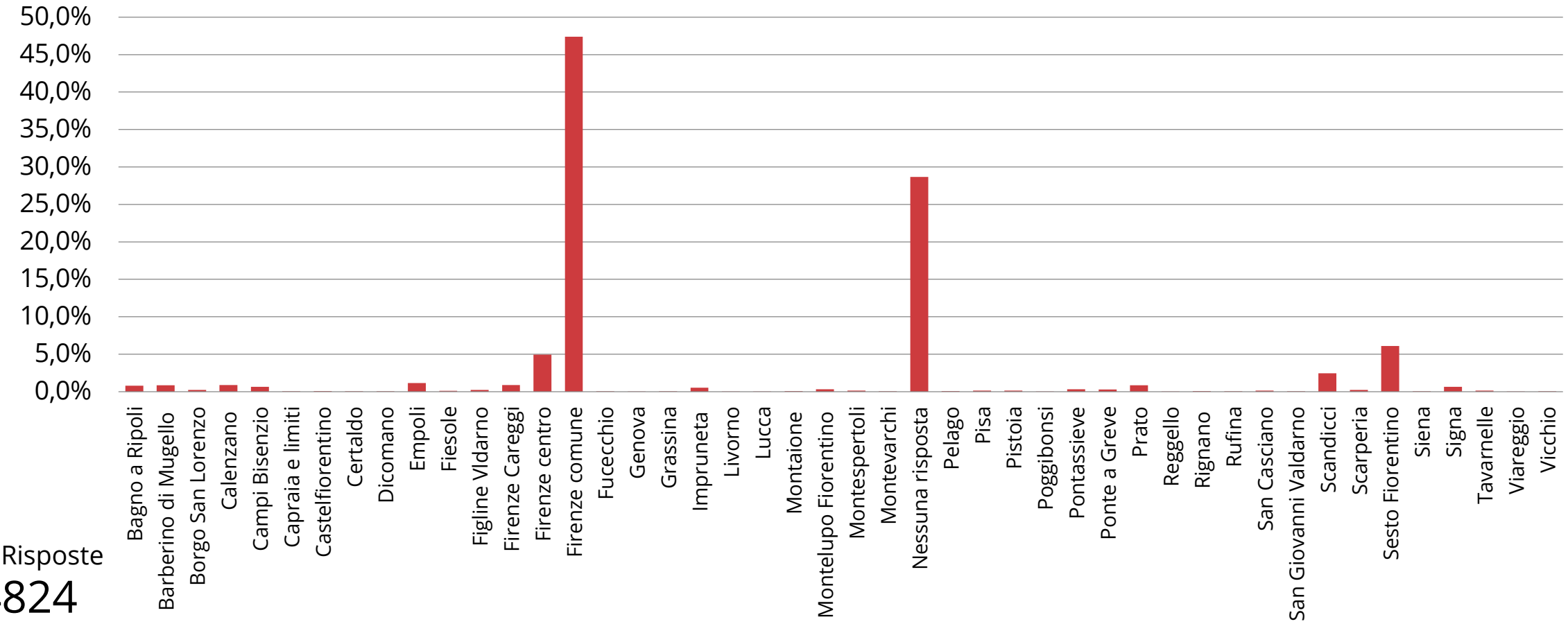
A.9 Destinazione degli spostamenti: dentro o fuori la Città metropolitana di Firenze?

All’interno del territorio della Città Metropolitana di Firenze
95,5%



Fuori dal territorio della Città Metropolitana di Firenze
4,5%

A.10 Verso quale comune della Città Metropolitana ti sposti?



Tot. Risposte
4824

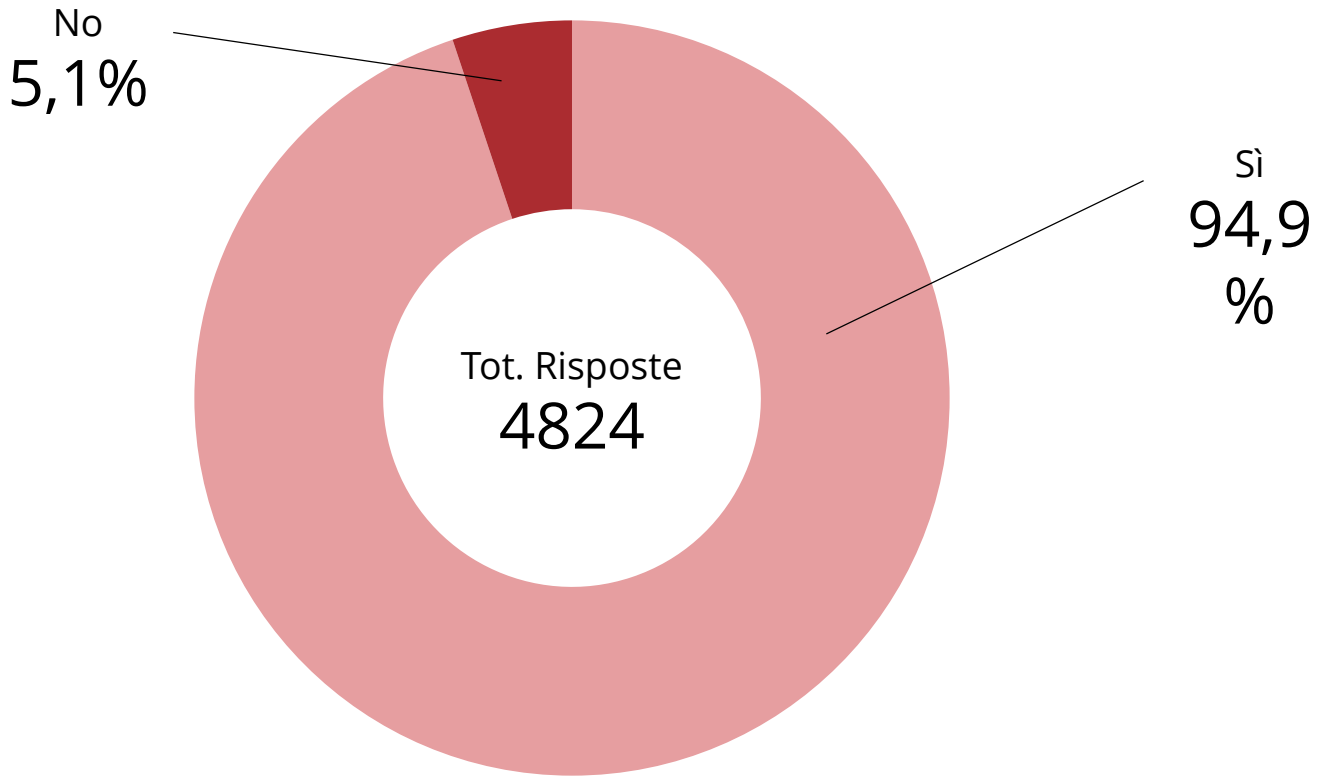
PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

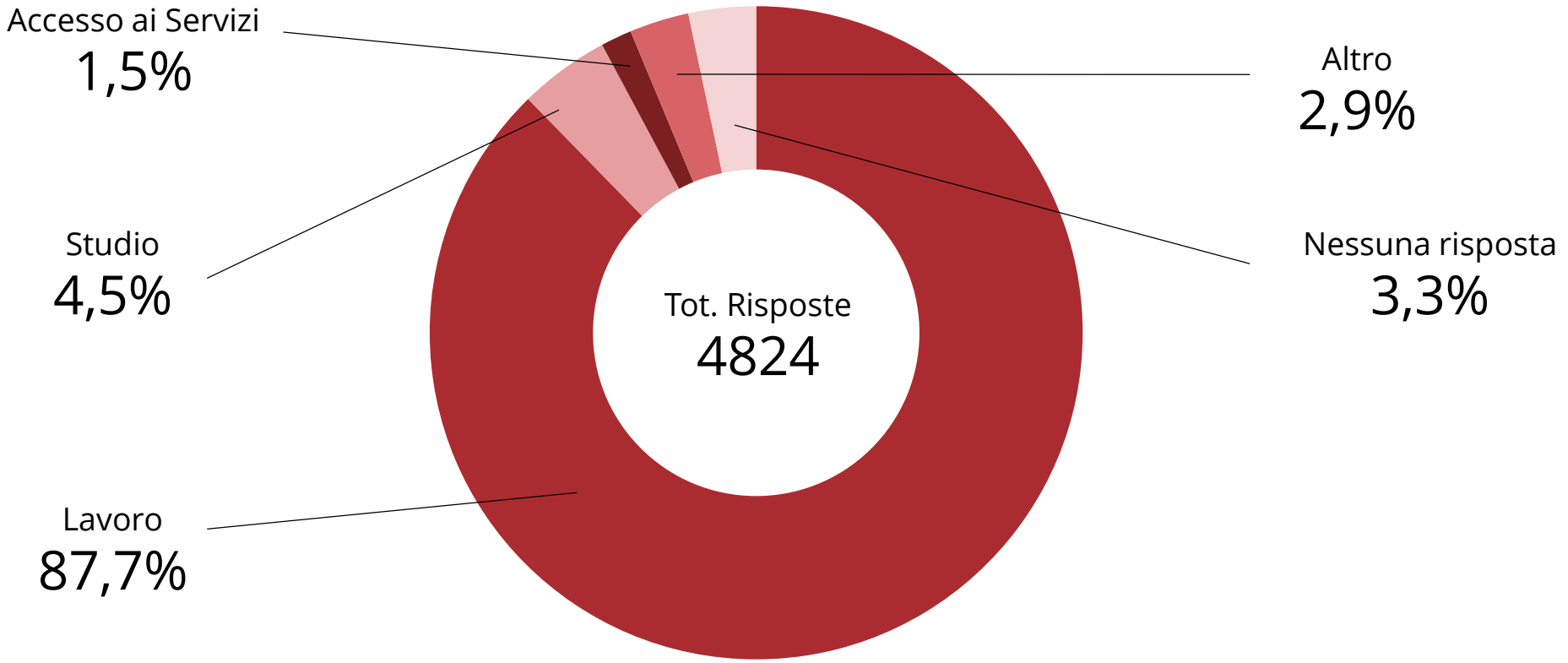
“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

Sezione B
Abitudini di spostamento dei partecipanti

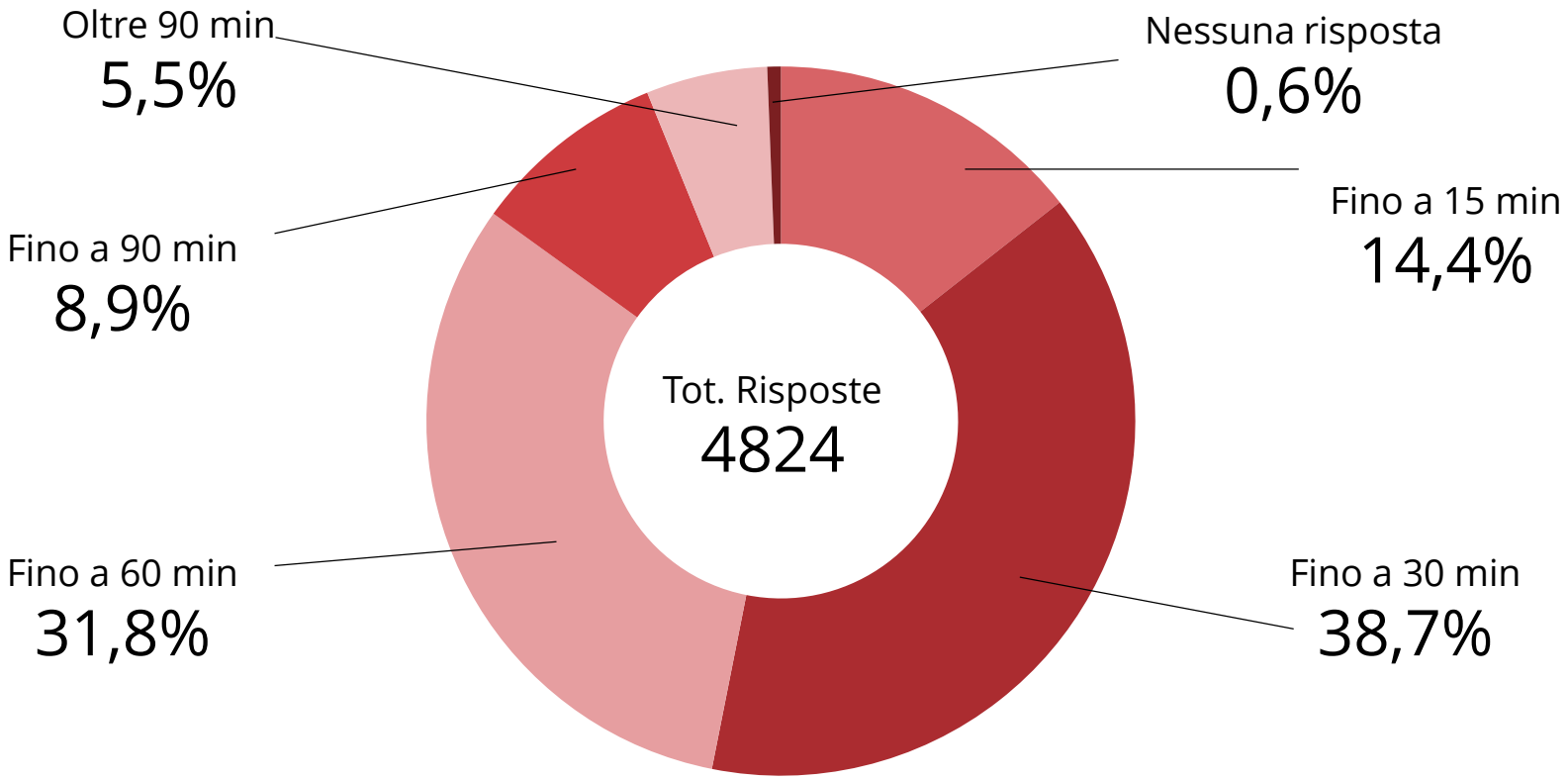
B.1 Ti sposti quotidianamente dal luogo in cui abiti?



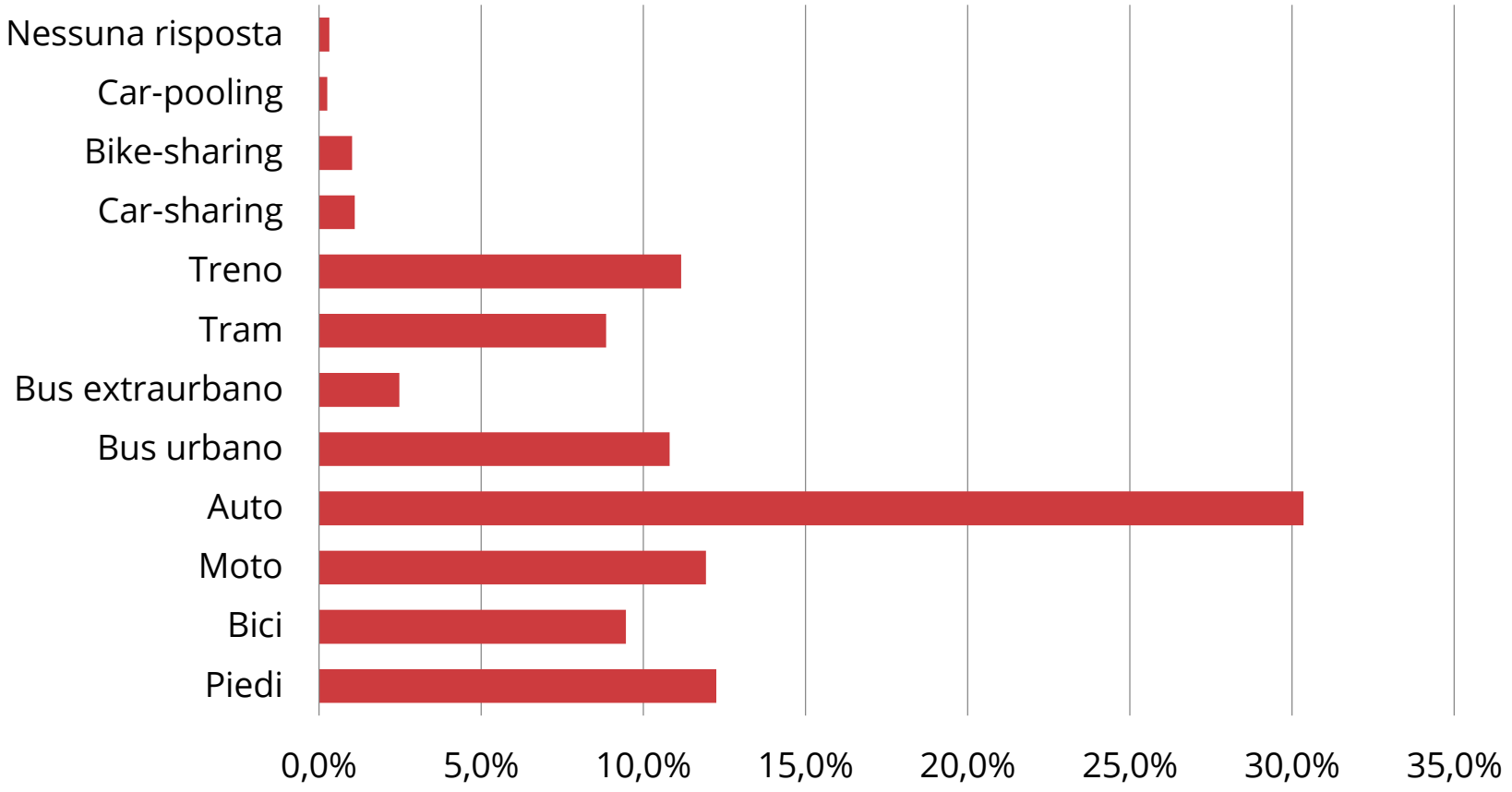
B.2 Se sì, per quale motivo?



B.3 Quanto tempo impieghi per i tuoi spostamenti quotidiani?

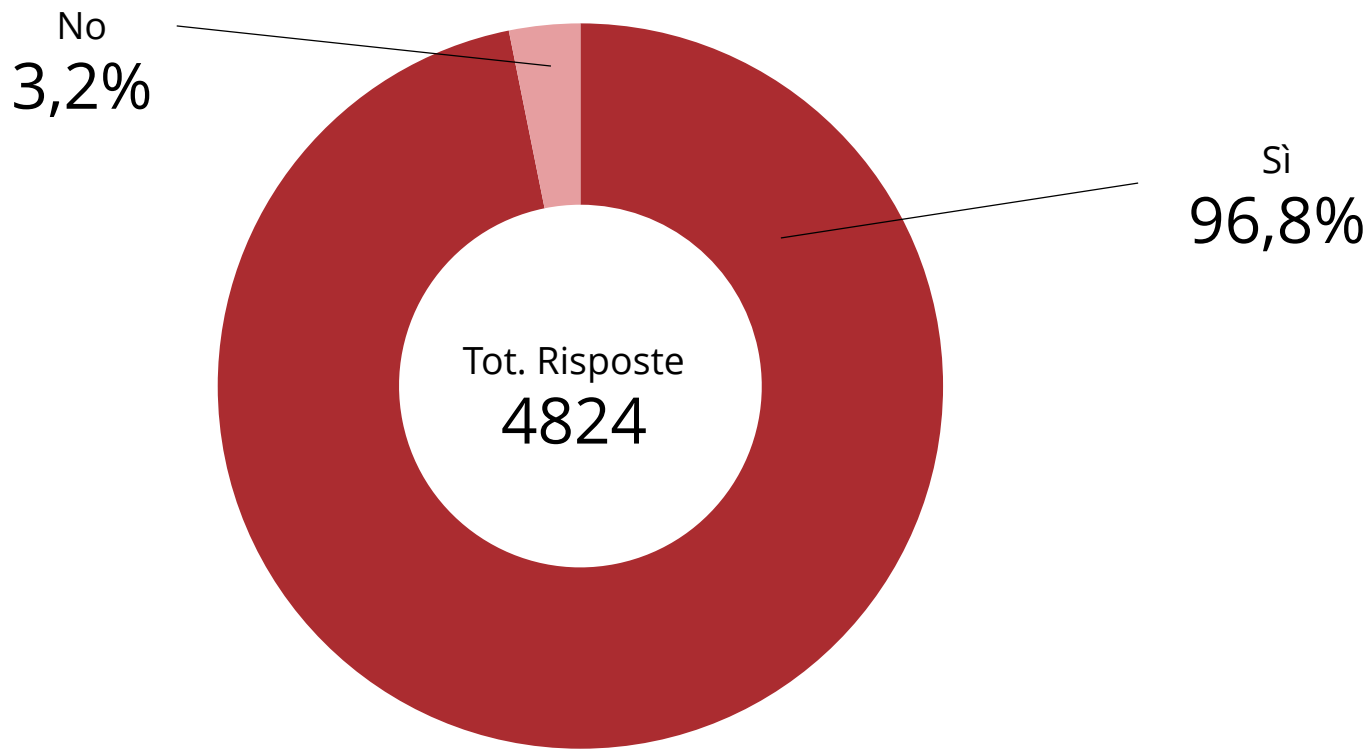


B.4 Nei tuoi spostamenti quotidiani, quale mezzo usi per il tragitto più lungo?

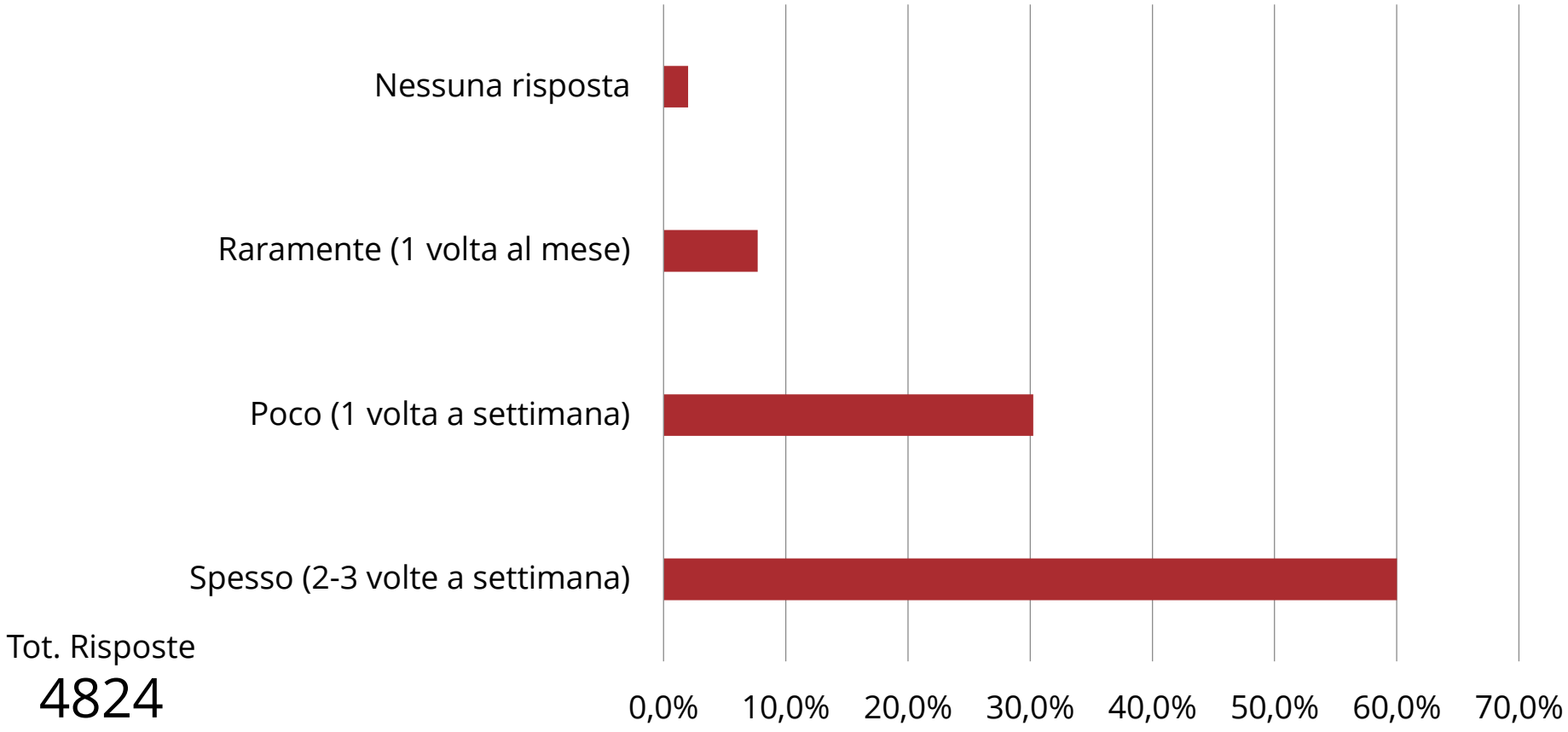


Tot. Risposte
7854

B.5 Oltre ai tuoi spostamenti quotidiani, ti muovi anche occasionalmente per altri motivi?



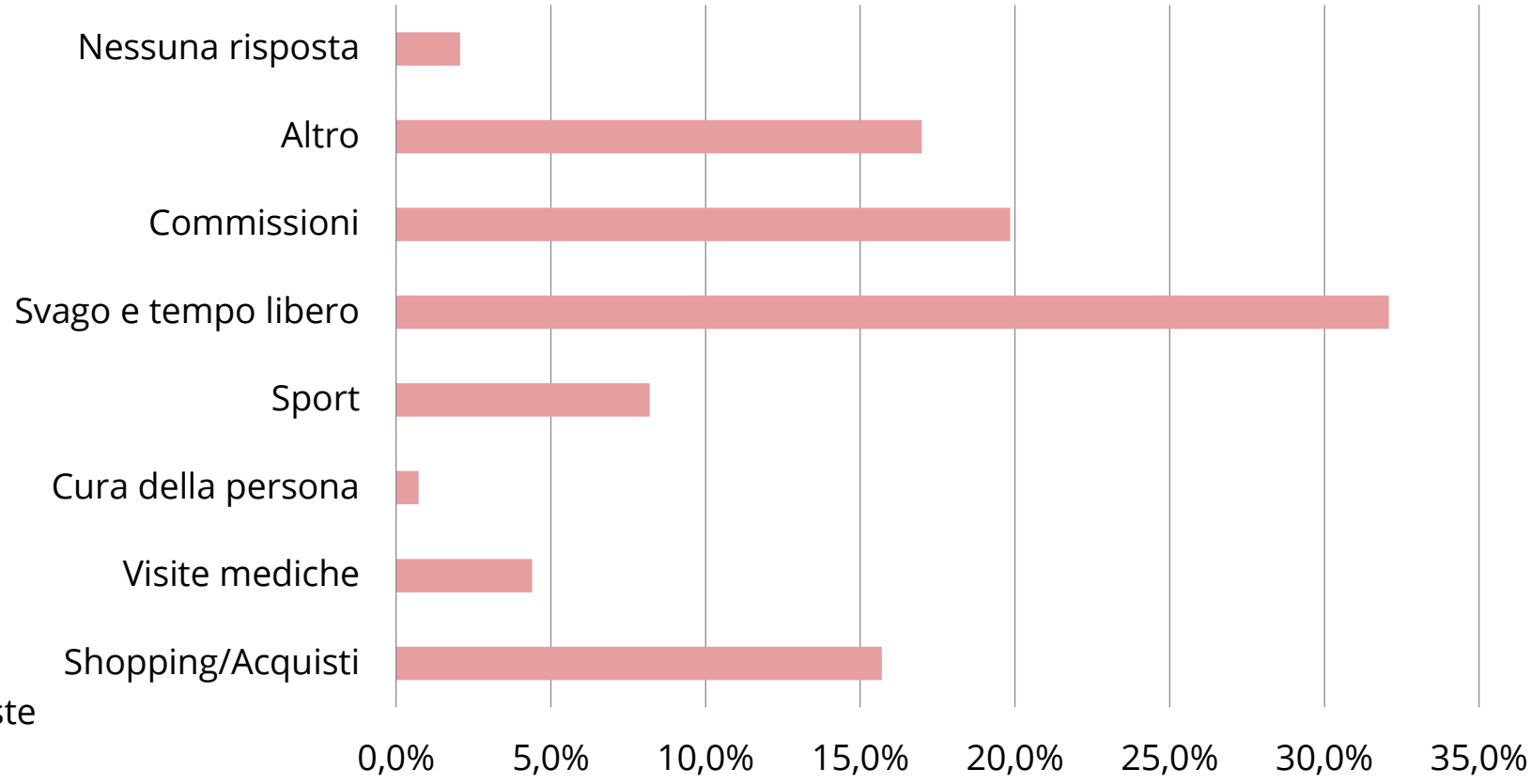
B.6 Se sì, quante volte ti capita di fare spostamenti occasionali?



Tot. Risposte

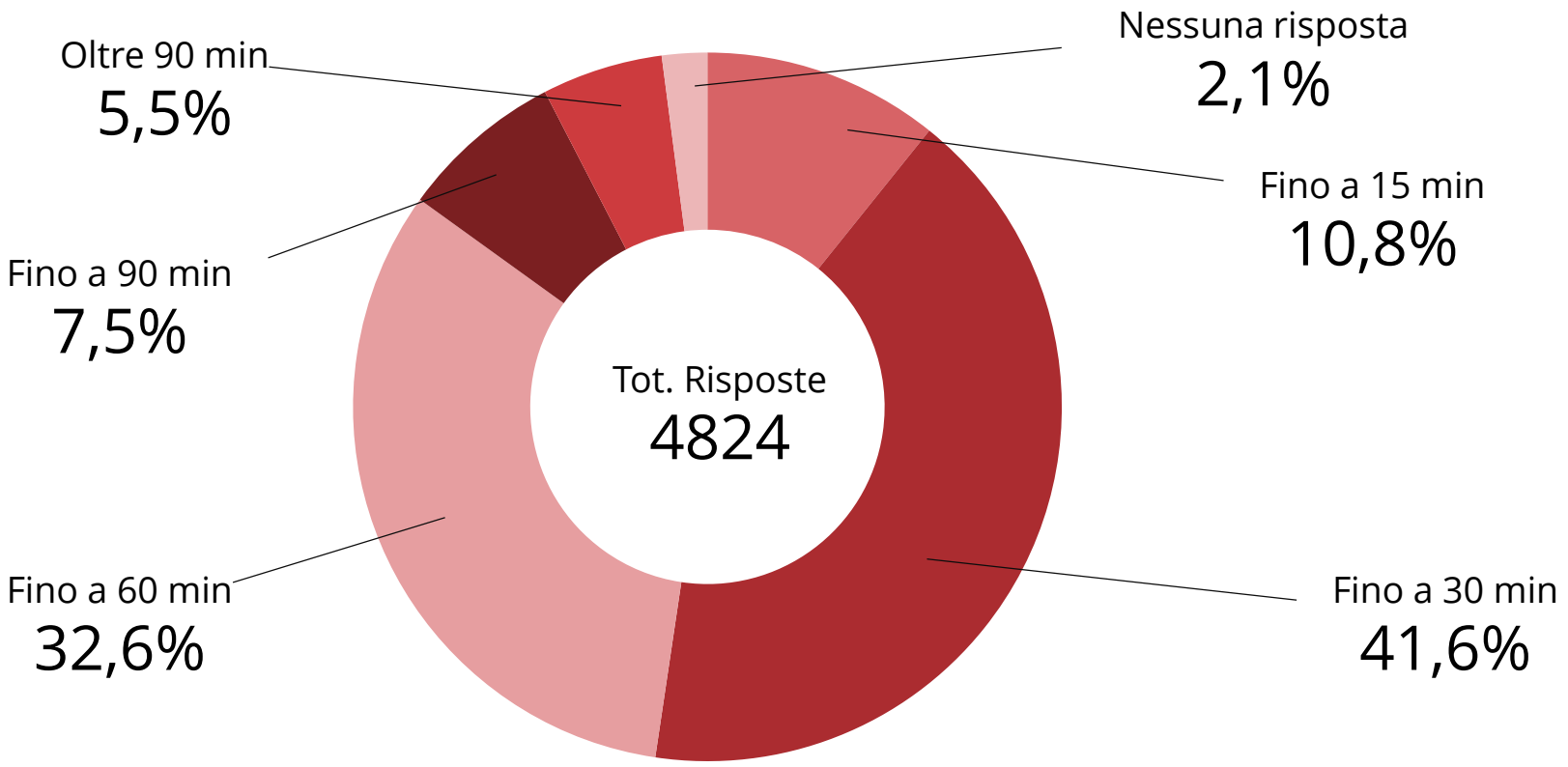
4824

B.7 Se sì, per quale motivo?

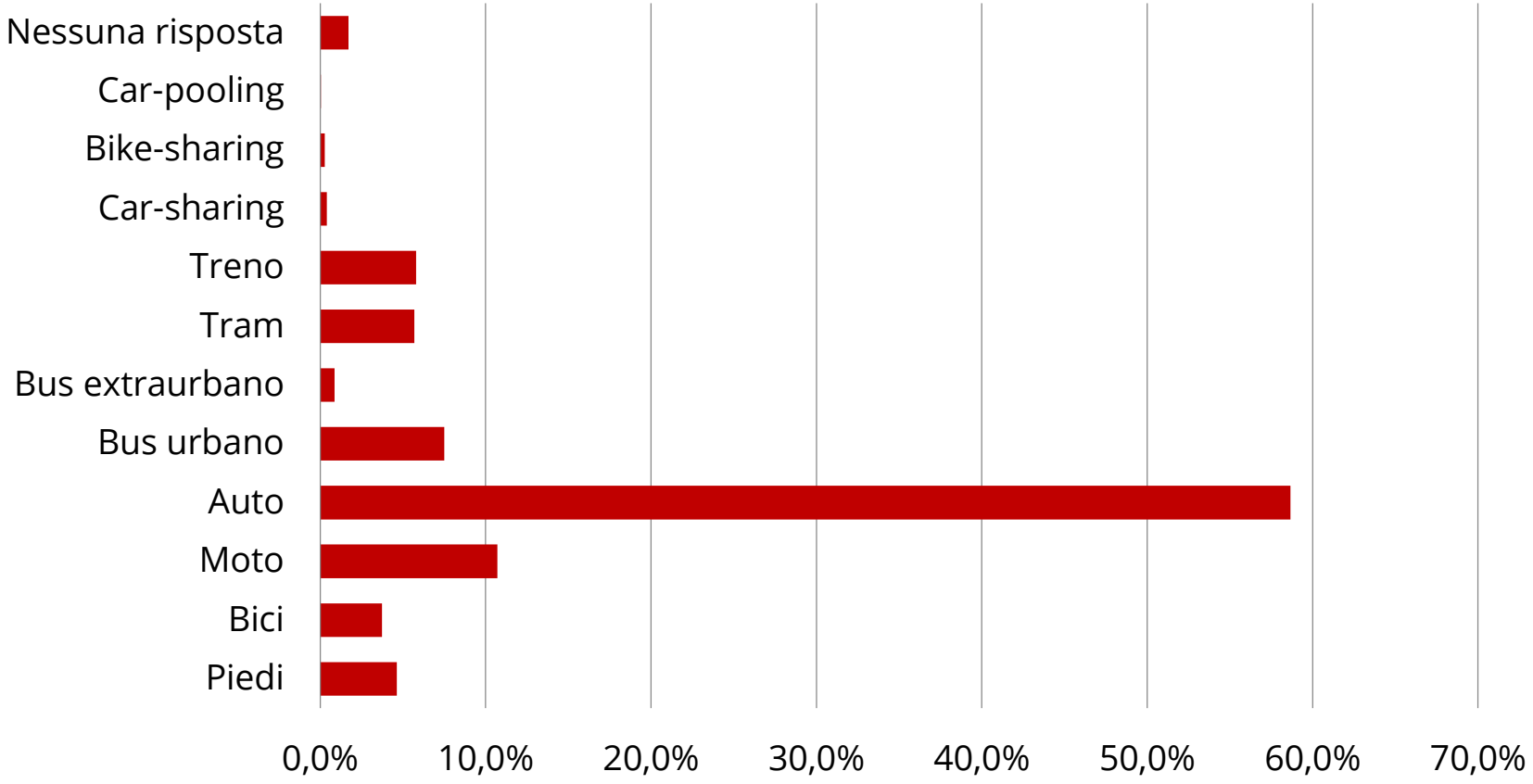


Tot. Risposte
4824

B.8 Quanto tempo impieghi mediamente per uno dei tuoi spostamenti occasionali?



B.9 Nei tuoi spostamenti occasionali, quale mezzo usi prevalentemente?



Tot. Risposte

4824

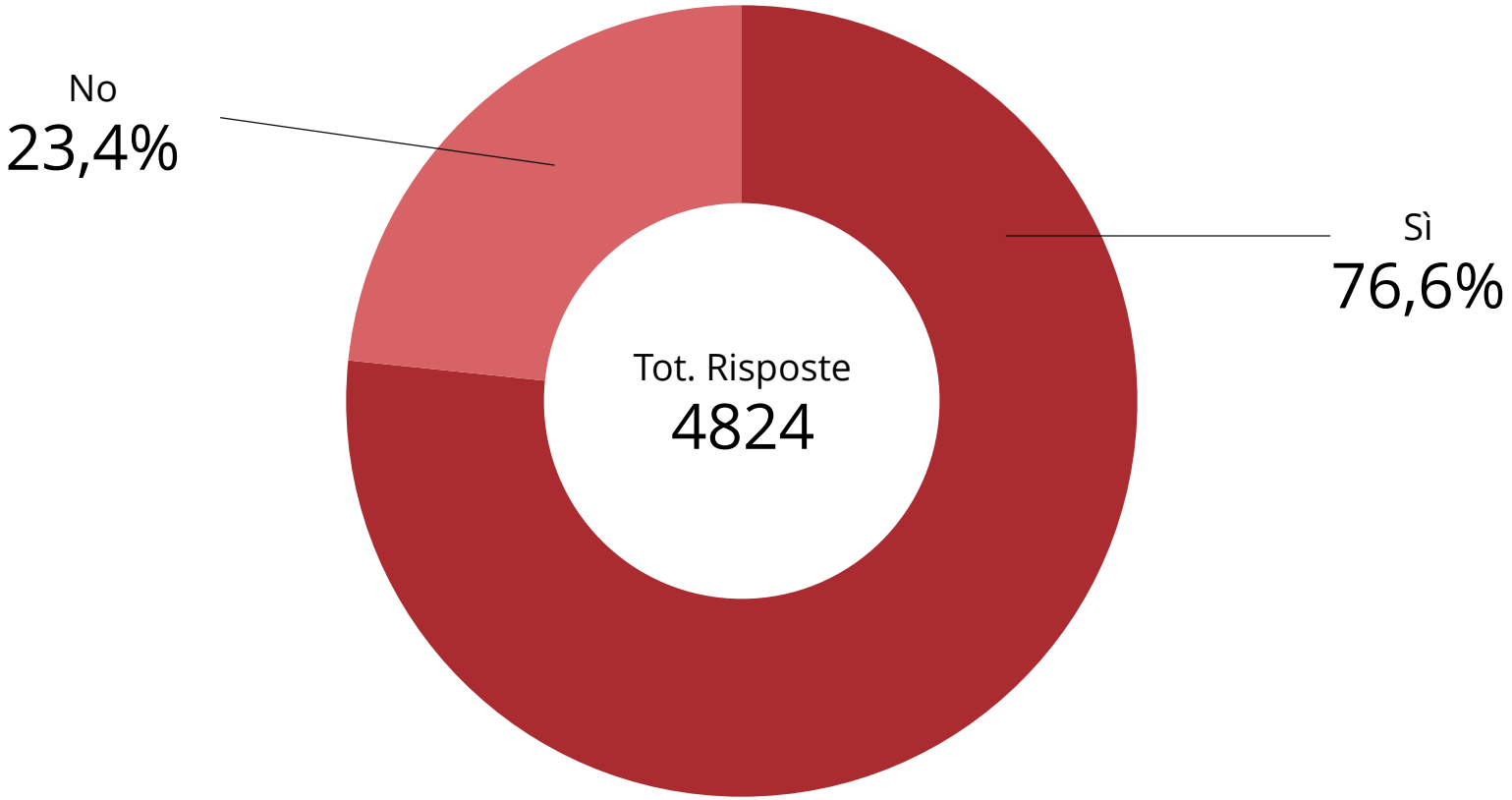
PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

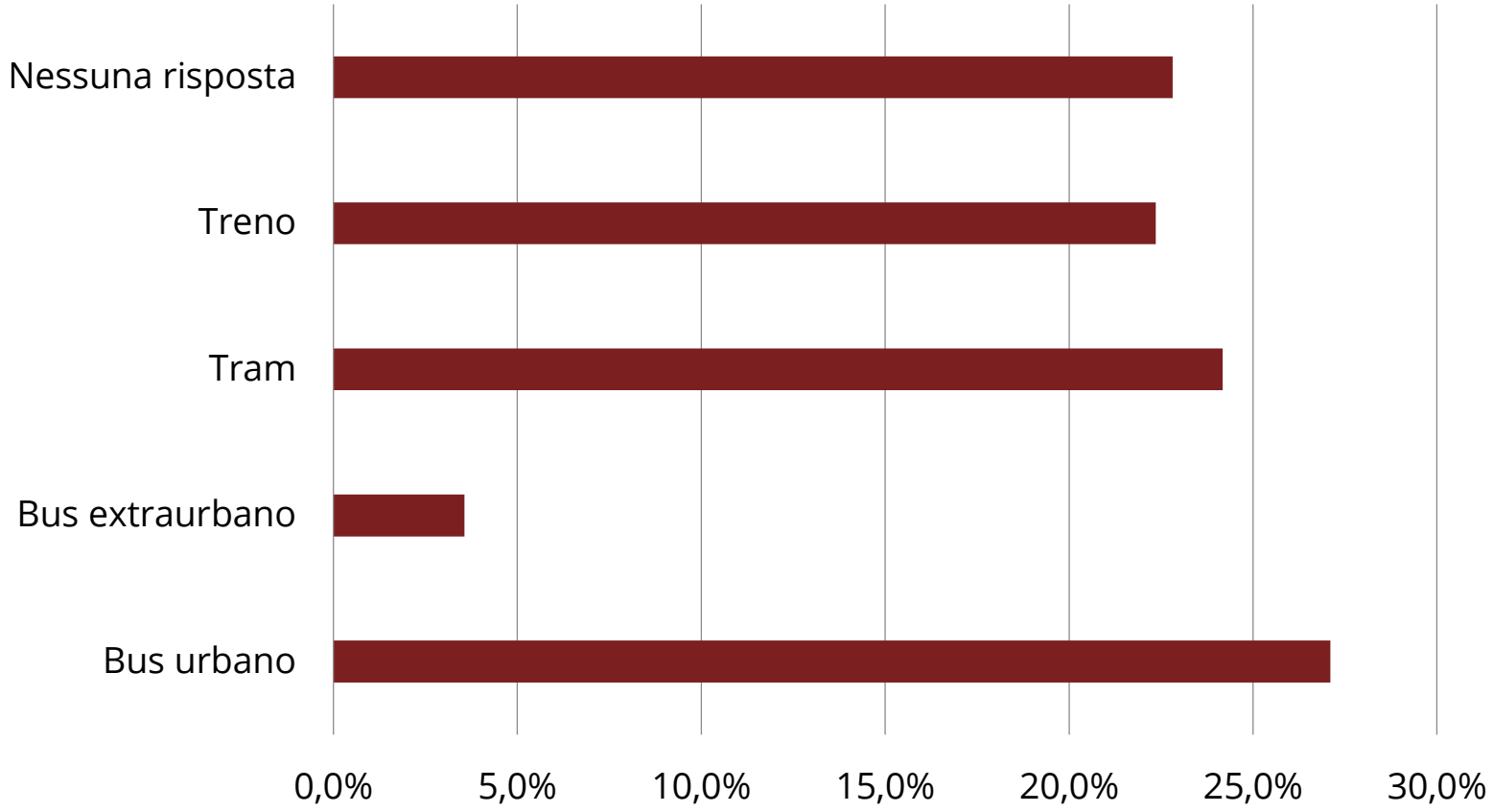
“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

Sezione C
Il Trasporto Pubblico

C.1 Usi qualche mezzo di trasporto pubblico?



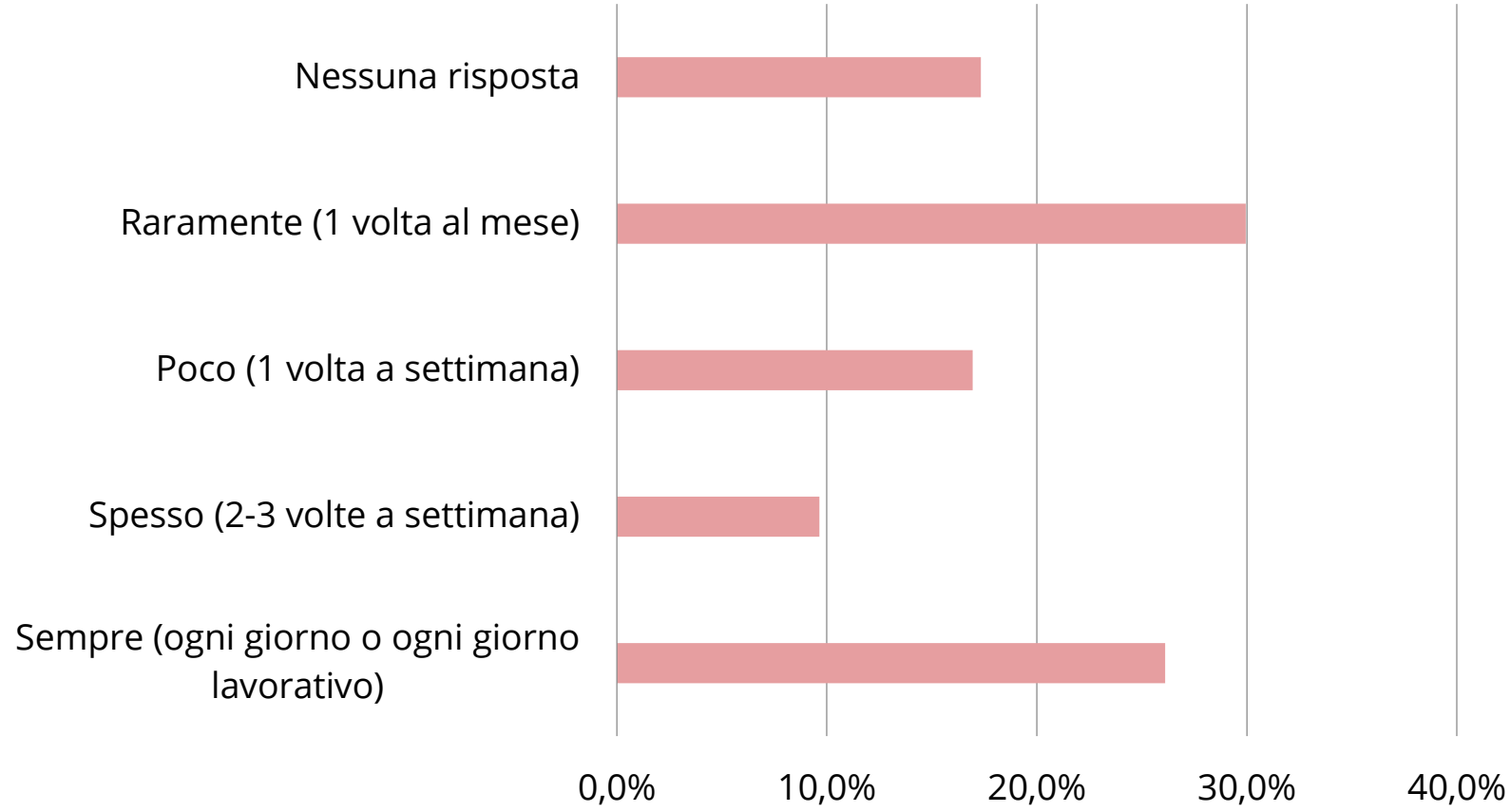
C.2 Se sì, quale?



Tot. Risposte

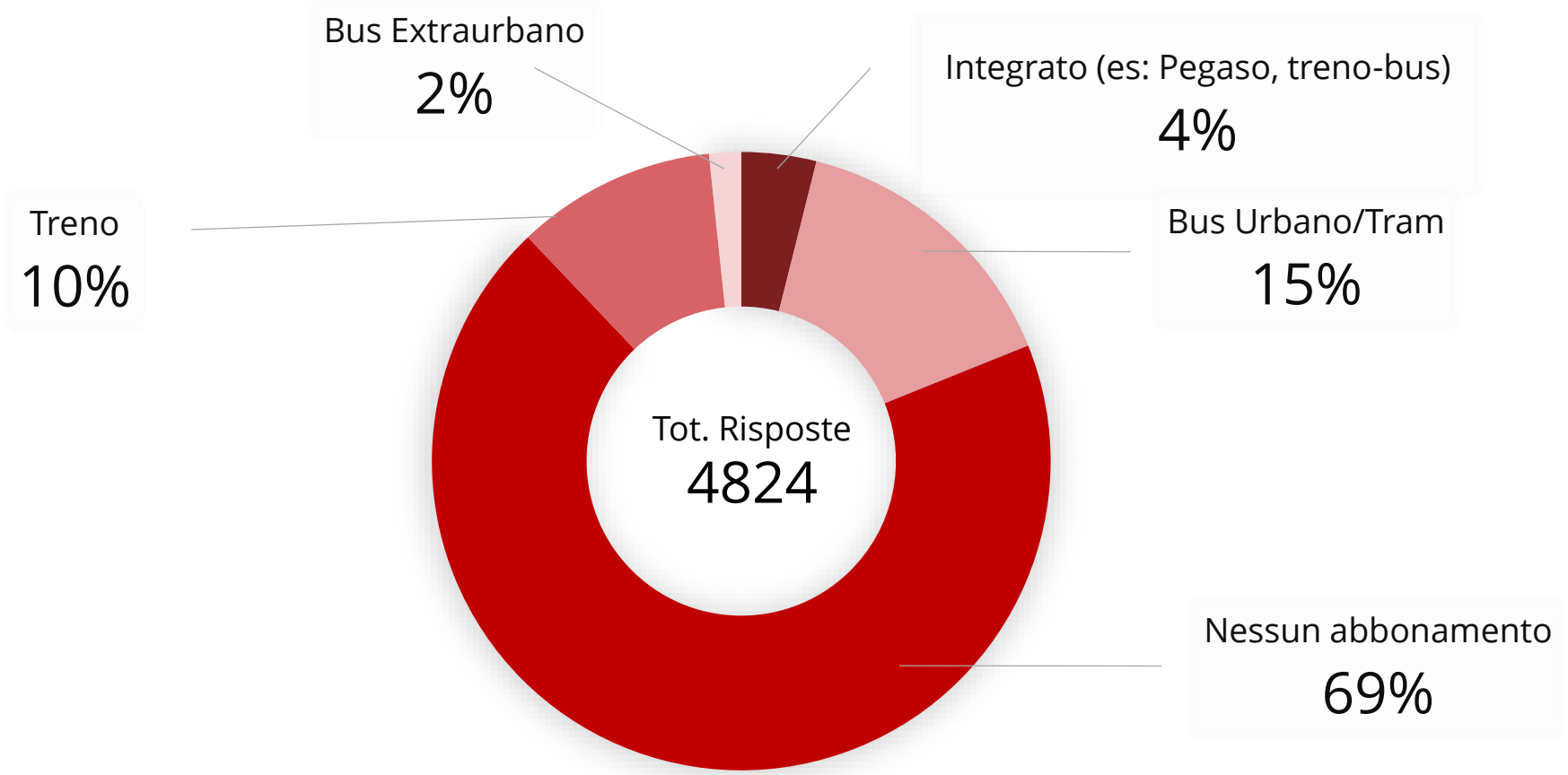
4824

C.3 Se sì, quante volte ti capita di utilizzare il Trasporto Pubblico?

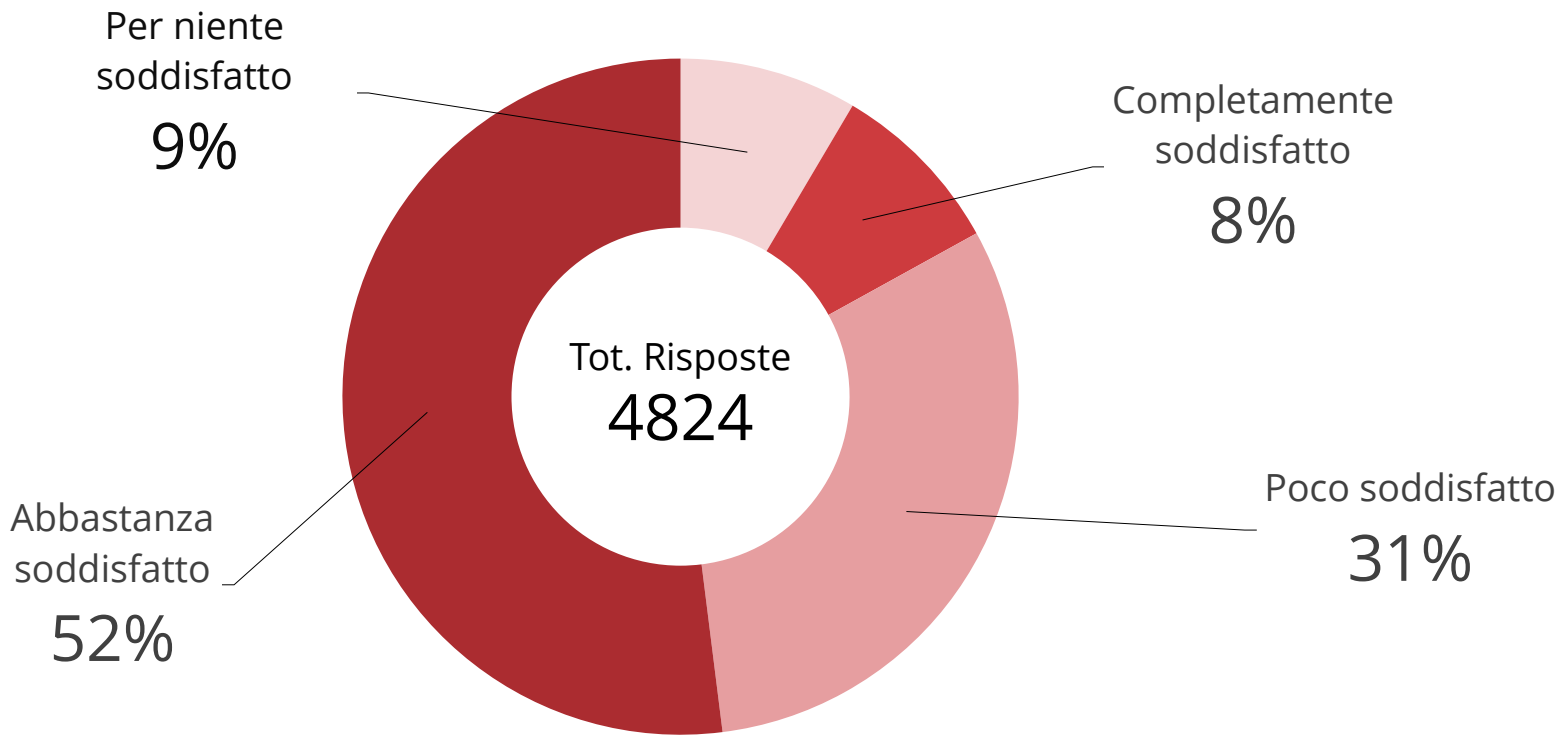


Tot. Risposte
4824

C.4 Utilizzi un abbonamento per spostarti con i mezzi pubblici? (Se sì specifica quale abbonamento possiedi)



C.5 In base alla tua esperienza di viaggio, ti ritieni soddisfatto del mezzo o dei mezzi di trasporto utilizzati?

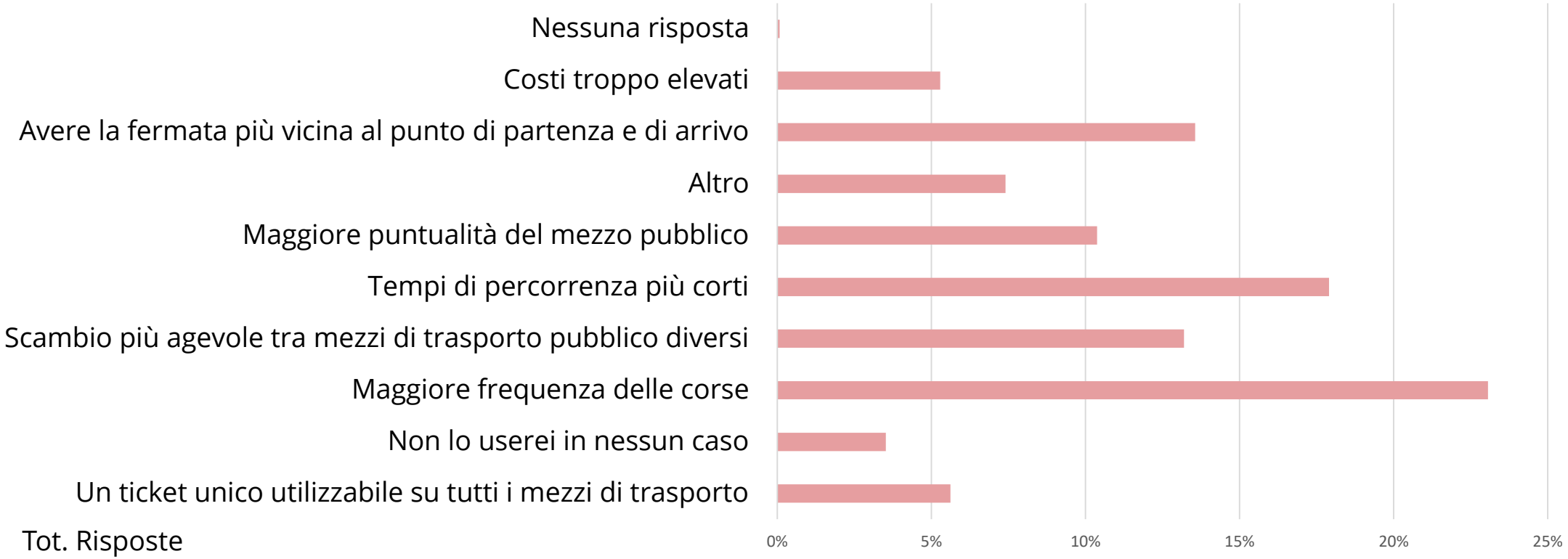


C.6 Se utilizzi poco i mezzi pubblici indica il motivo prevalente di questa scelta

Tot. Risposte

1250

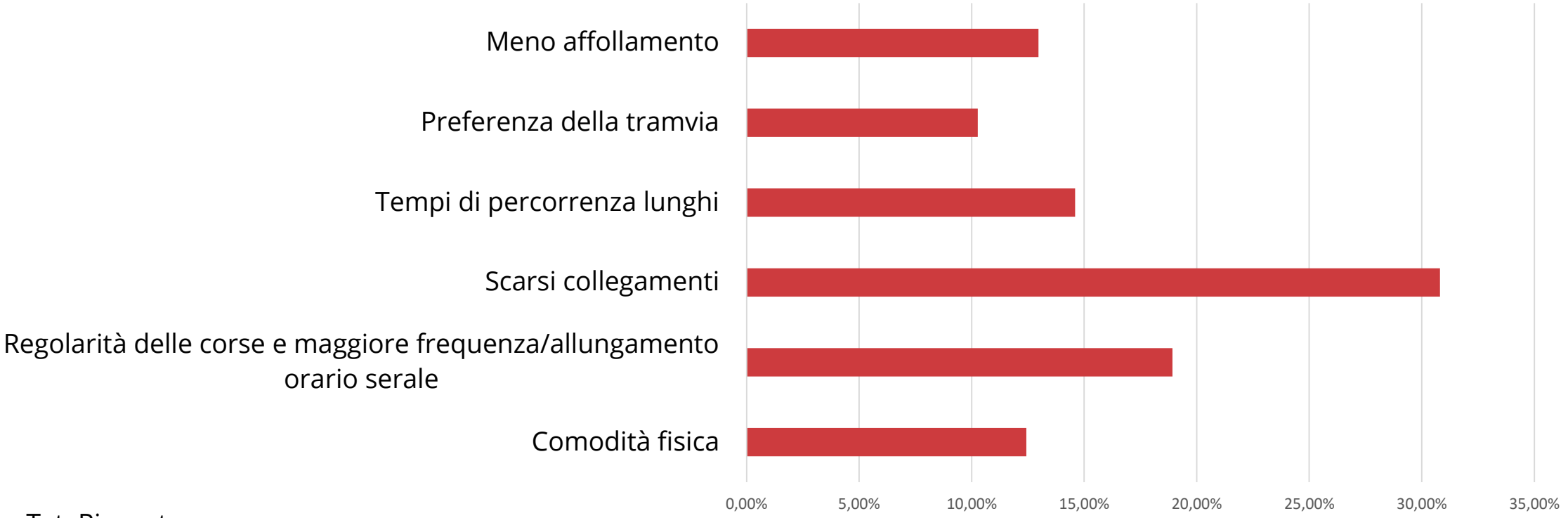
C.7 Quale di queste condizioni ti spingerebbe ad utilizzare maggiormente i mezzi di trasporto pubblico?



Tot. Risposte

1123

C.8 Se avessi risposto “Altro" specifica il motivo



Tot. Risposte

307

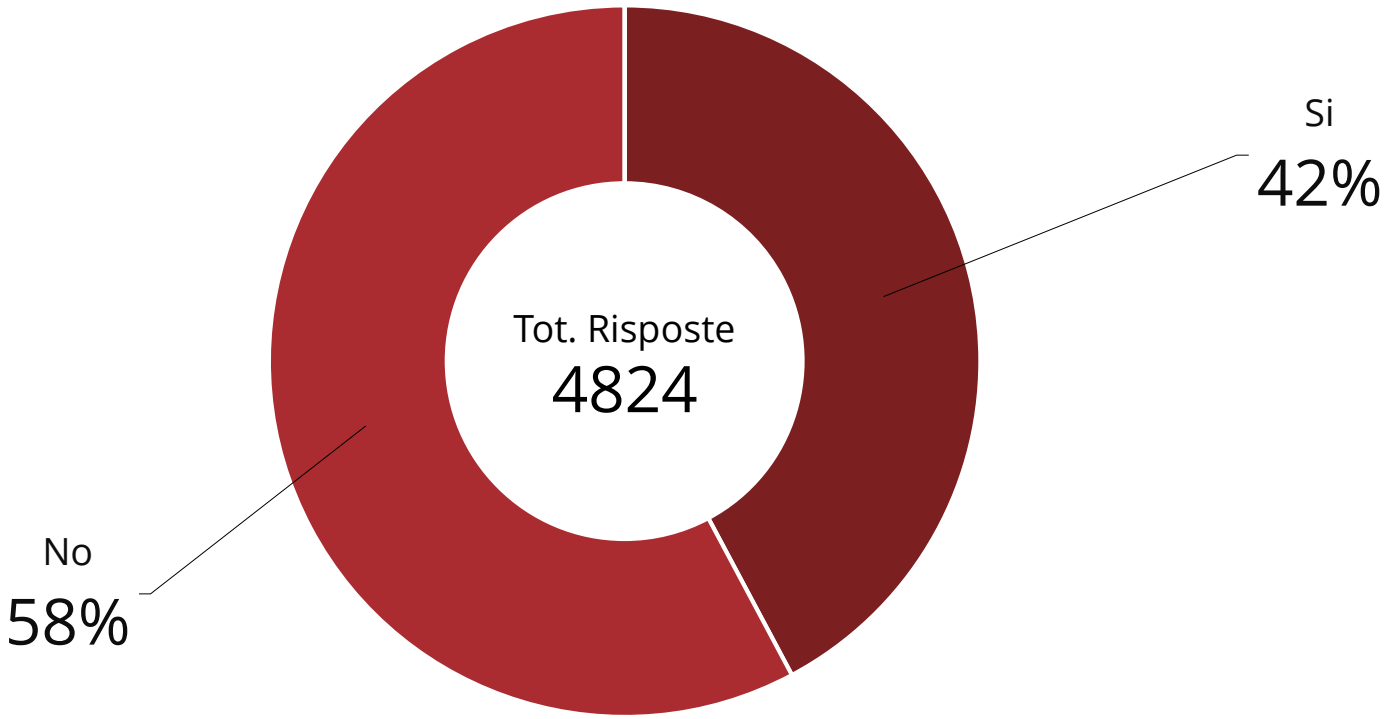
PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

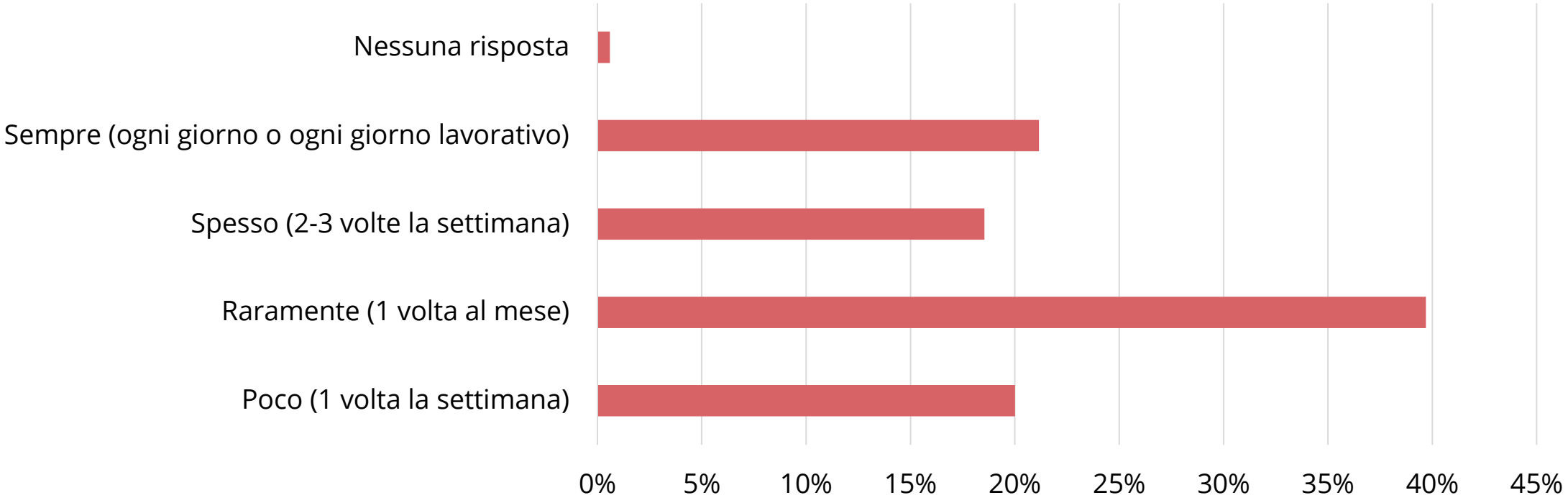
“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

Sezione D
La mobilità Ciclo-pedonale

D.1 Usi la bicicletta?



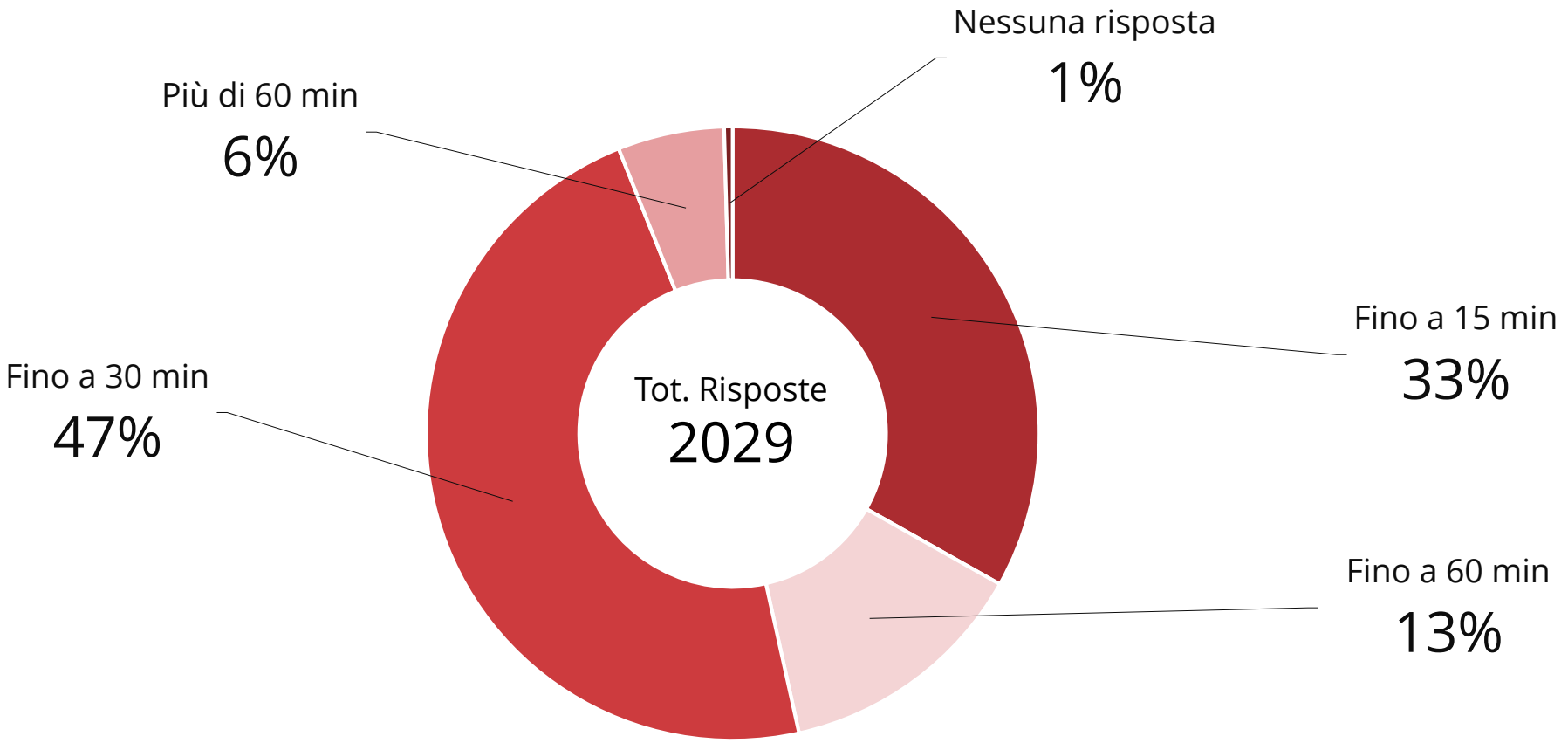
D.2 Se sì, quante volte ti capita di utilizzarla?



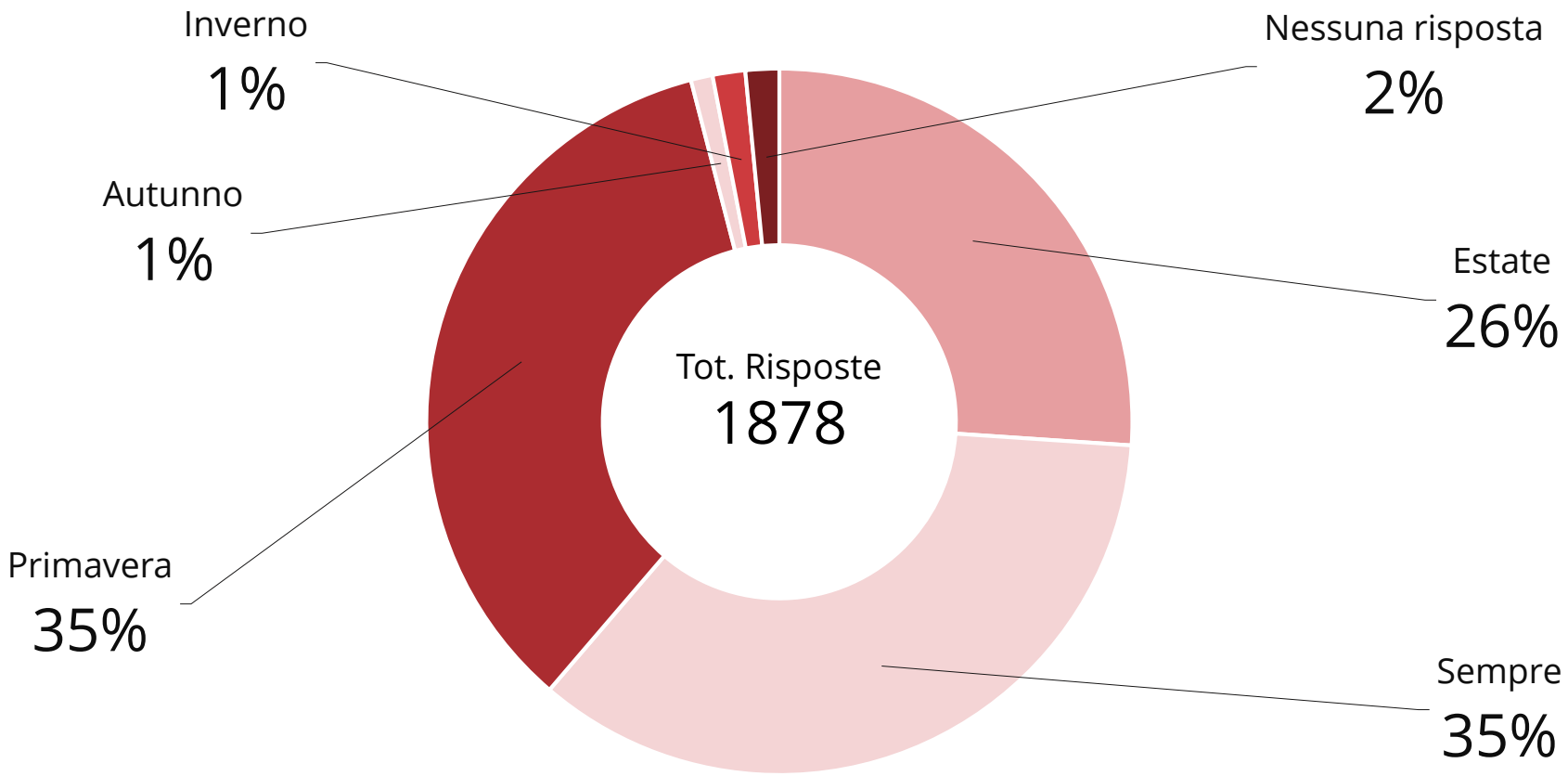
Tot. Risposte

2148

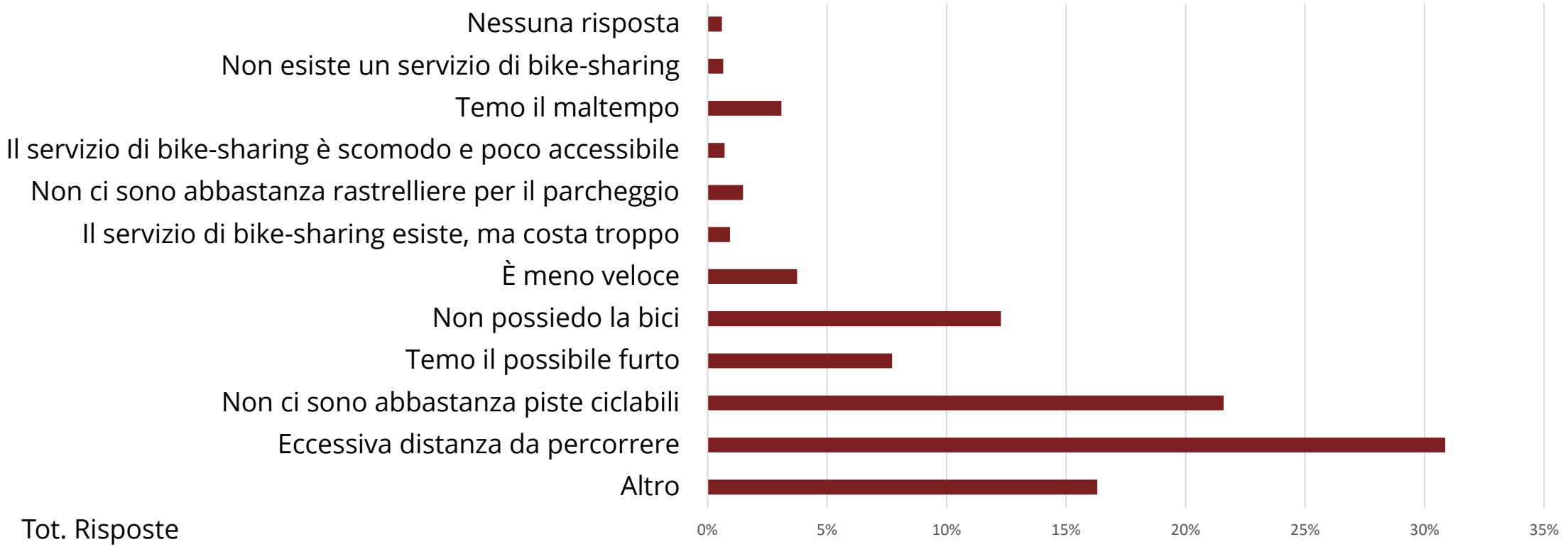
D.3 Se utilizzi la bicicletta, quanto tempo impieghi mediamente per uno dei tuoi spostamenti?



D.4 In quale stagione dell'anno utilizzi prevalentemente la bicicletta?



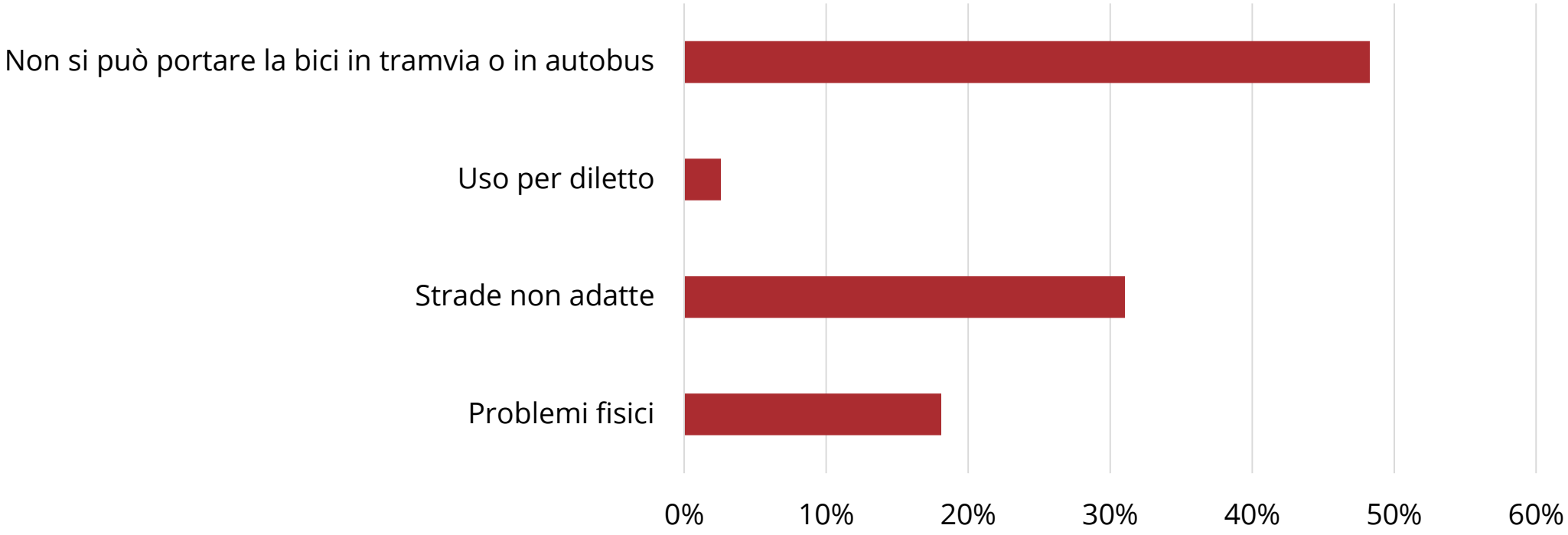
D.5 Se utilizzi poco o non utilizzi la bicicletta indica il motivo principale di questa scelta



Tot. Risposte

3496

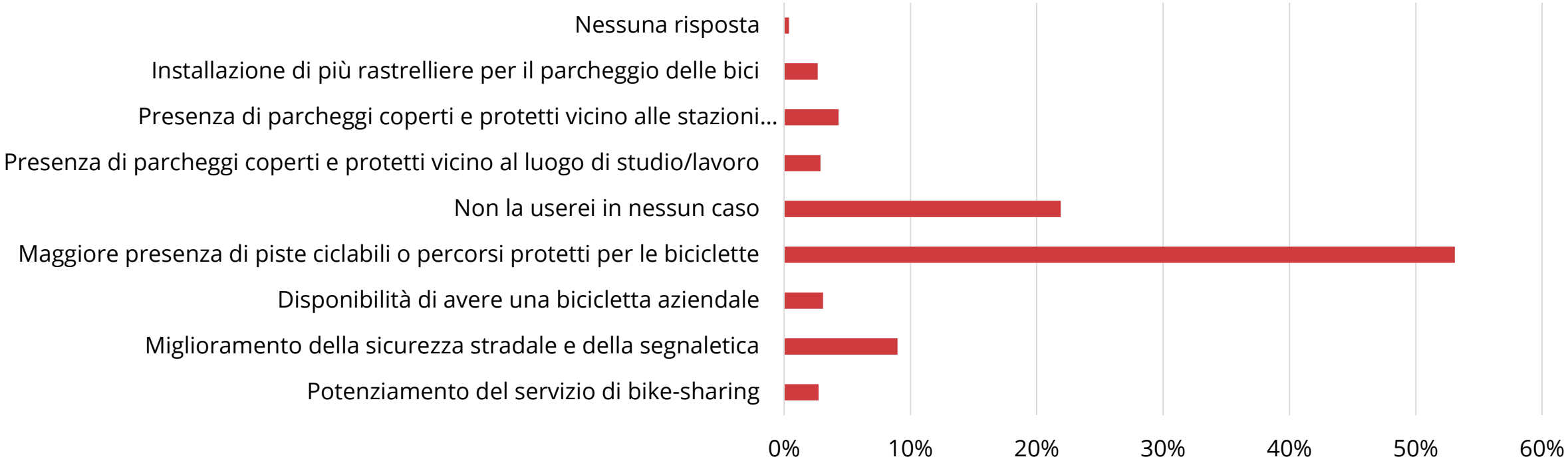
D.6 Se avessi risposto “Altro" specifica il motivo.



Tot. Risposte

3920

D.7 Nei tuoi spostamenti cosa ti spingerebbe ad utilizzare o utilizzare più spesso la bicicletta?



Tot. Risposte

2491

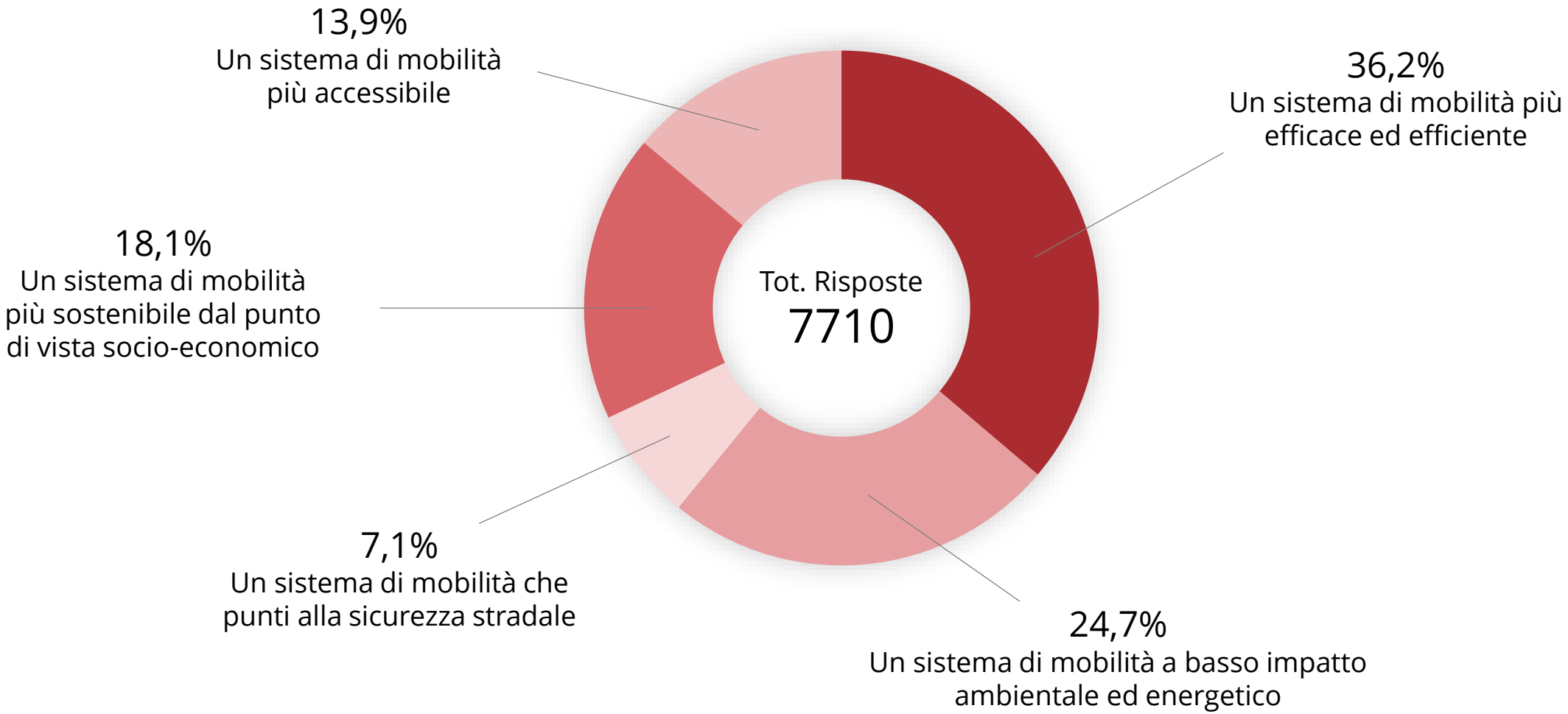
PUMS città metropolitana di firenze

QUESTIONARIO CITTADINI

“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

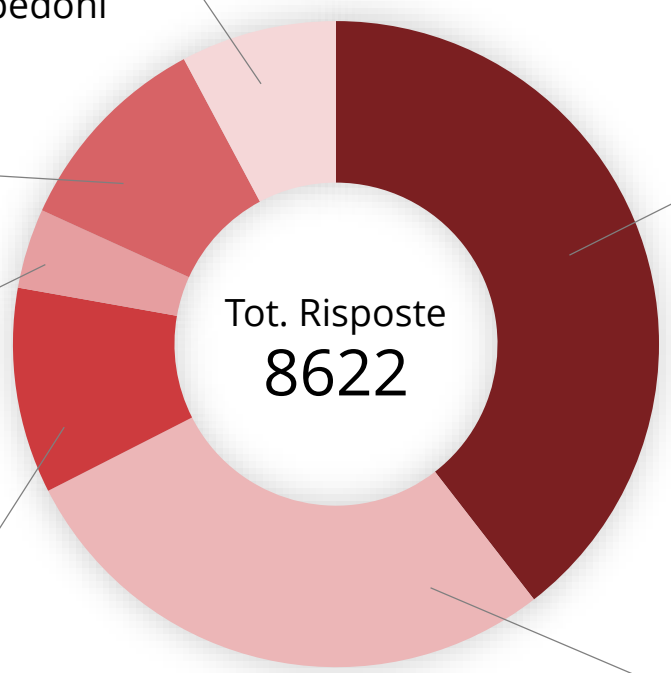
Sezione E
Individuazione Priorità Obiettivi PUMS

E.1 Verso quale sistema di mobilità sarebbe prioritario puntare con la realizzazione del PUMS?



E.2 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più efficace ed efficiente» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?

PUMS città metropolitana di firenze



7,8%
Migliorare la qualità fisica dello spazio pubblico (strade, piazze etc.) rendendolo più fruibili e più sicuro per i pedoni

10,4%
Progettare la mobilità tenendo conto della (oppure in base alla) posizione delle aree residenziali e dei poli attrattori di futura realizzazione (commerciali/turistici/culturali)

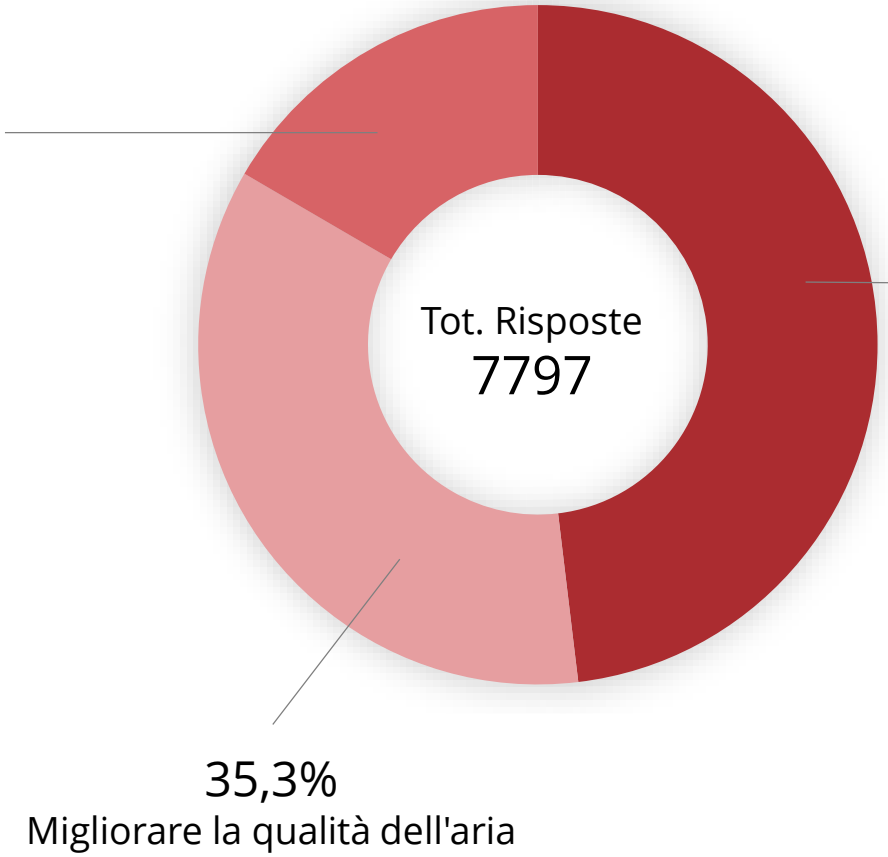
4,0%
Migliorare lo spostamento di persone e merci agevolando l'accesso a luoghi funzioni e servizi

10,3%
Rendere il traffico delle auto più scorrevole

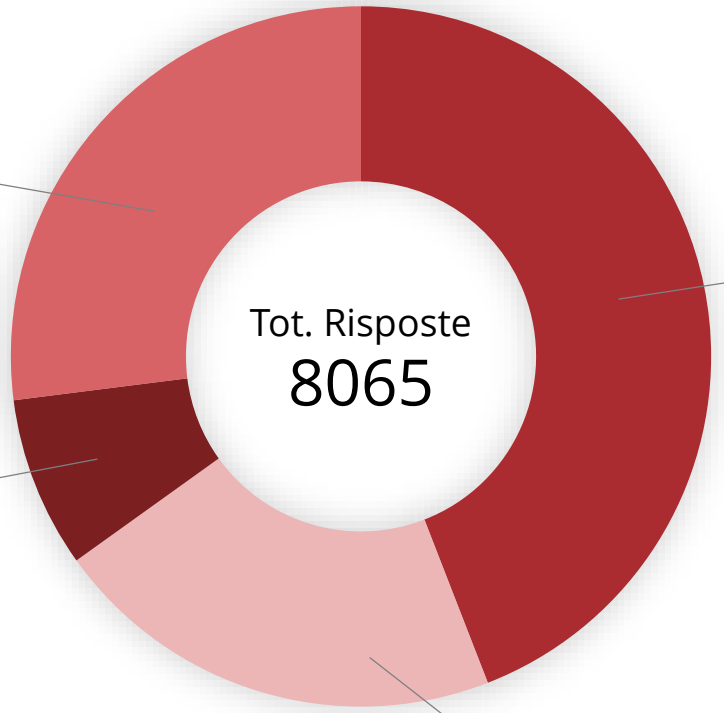
39,5%
Migliorare il Trasporto Pubblico Locale (aumento di velocità, puntualità, offerta dei servizi, certezza di arrivare a destinazione, etc.)

28,0%
Ridurre l'uso dell'auto privata a favore di spostamenti con alternative più sostenibili (mobilità pedonale, ciclistica, pubblica, etc.)

E.3 Per puntare ad «Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



E.4 Per puntare ad «Un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



27,0%
Diminuire il numero degli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, anziani)

44,1%
Ridurre il rischio di incidenti stradali

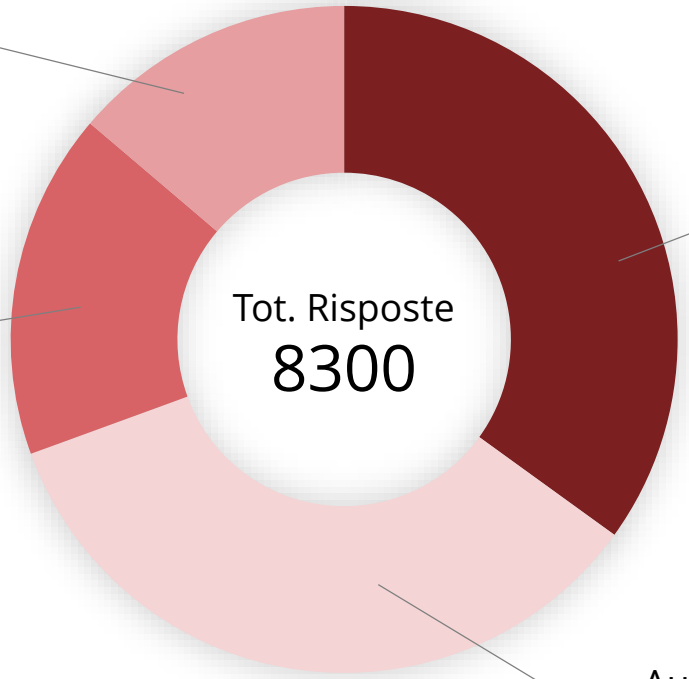
7,9%
Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti (danni al veicolo, spese sanitarie, danni all'infrastruttura, etc.)

21,0%
Ridurre il numero generale di incidenti gravi (con morti e feriti)

E.5 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più sostenibile dal punto di vista socio-economico» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?

13,8%
Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e della mobilità ciclo-pedonale

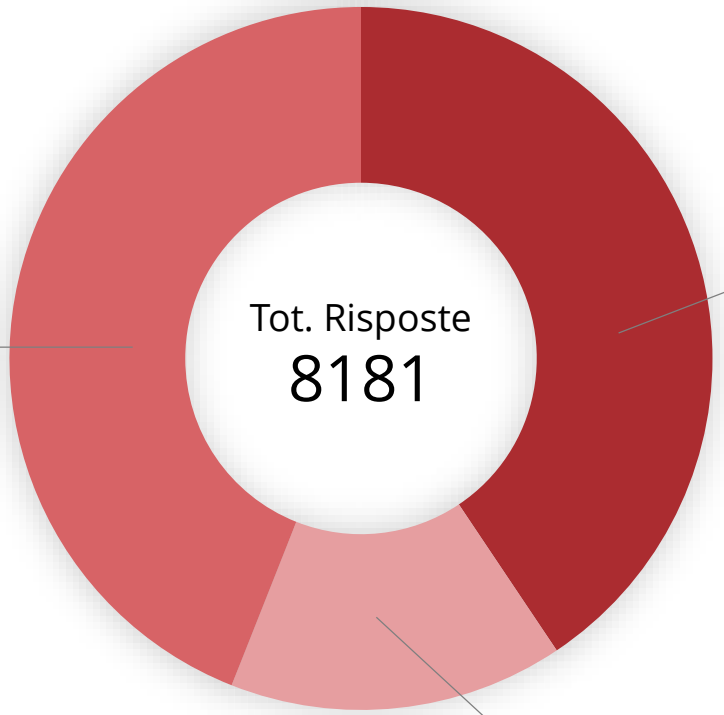
35,0%
Garantire anche alle fasce più deboli (persone con mobilità ridotta, a basso reddito, anziani, etc.) la possibilità di accedere agevolmente ai luoghi, funzioni e servizi del territorio



16,8%
Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro (tempi di percorrenza più brevi, facilità di spostamento)

34,5%
Aumentare il livello di gradimento dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per quelli più sostenibili (tram, treno, bici etc.)

E.6 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più accessibile» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



40,6%
Distribuire in maniera omogena sul territorio della Città Metropolitana il servizio di Trasporto Pubblico

44,0%
Aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi diversi di trasporto (bus/treno, tram-bus etc.), rendendo facile l'utilizzo intermodale di più mezzi

15,4%
Garantire l'accessibilità in termini di barriere architettoniche ai mezzi e alle stazioni del Trasporto Pubblico

PUMS città metropolitana di firenze

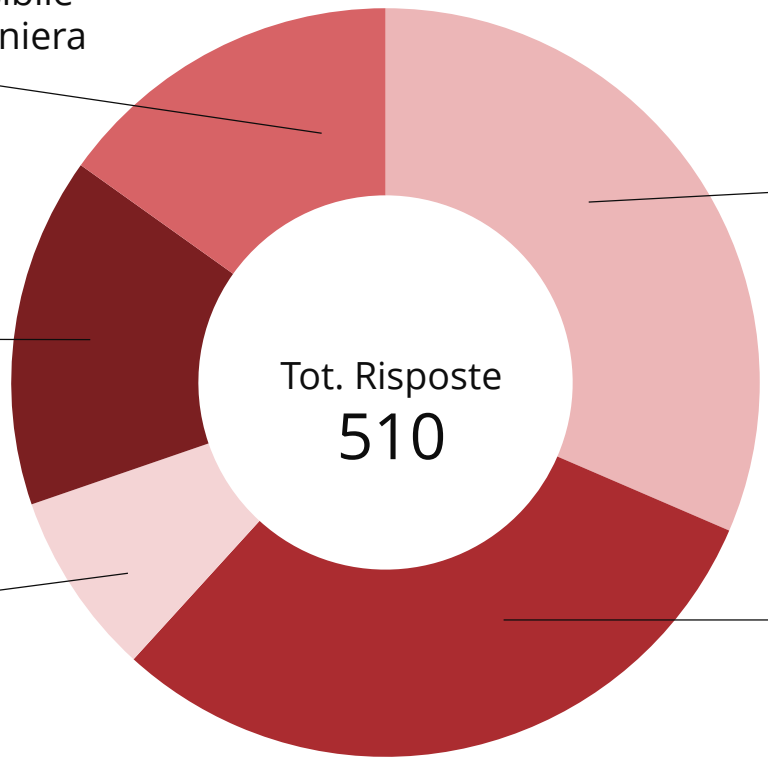
QUESTIONARIO STAKEHOLDERS

“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

Individuazione del Ranking di Obiettivi del PUMS

I RISULTATI

A.1 Verso quale sistema di mobilità sarebbe prioritario puntare con la realizzazione del PUMS?



15,3%
Un sistema di mobilità più accessibile (che tutti possono utilizzare in maniera semplice)

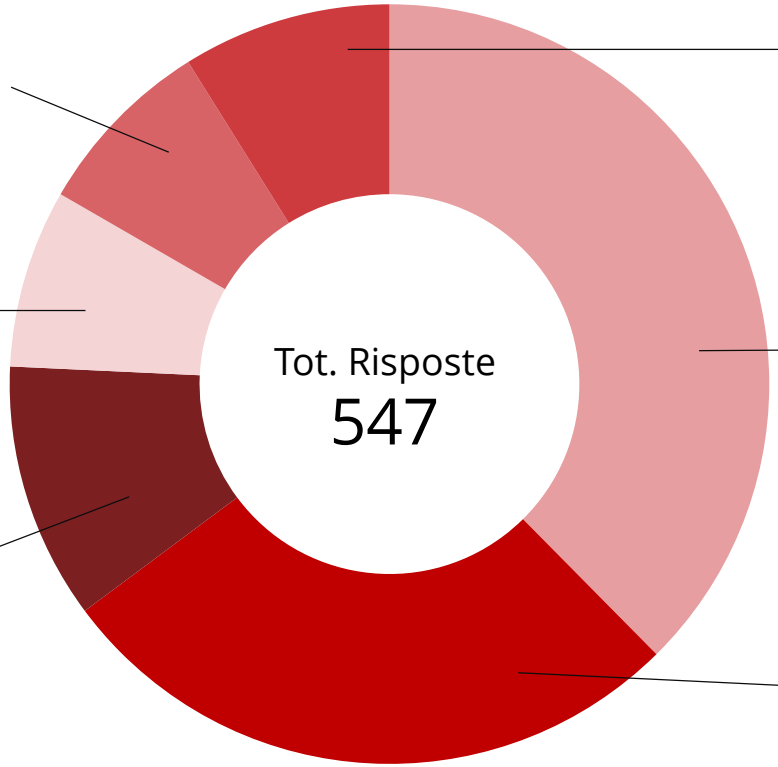
31,6%
Un sistema di mobilità più efficace ed efficiente (che funziona meglio)

15,3%
Un sistema di mobilità più sostenibile dal punto di vista socio-economico

7,8%
Un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale

30,0%
Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico (che consuma e inquina meno)

A.2 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più efficace ed efficiente» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



Migliorare la qualità fisica dello spazio pubblico rendendolo più fruibili e più sicuro per i pedoni
9,0%

Migliorare il Trasporto Pubblico Locale (aumento di velocità, puntualità, offerta dei servizi, certezza di arrivare a destinazione, etc.)
37,7%

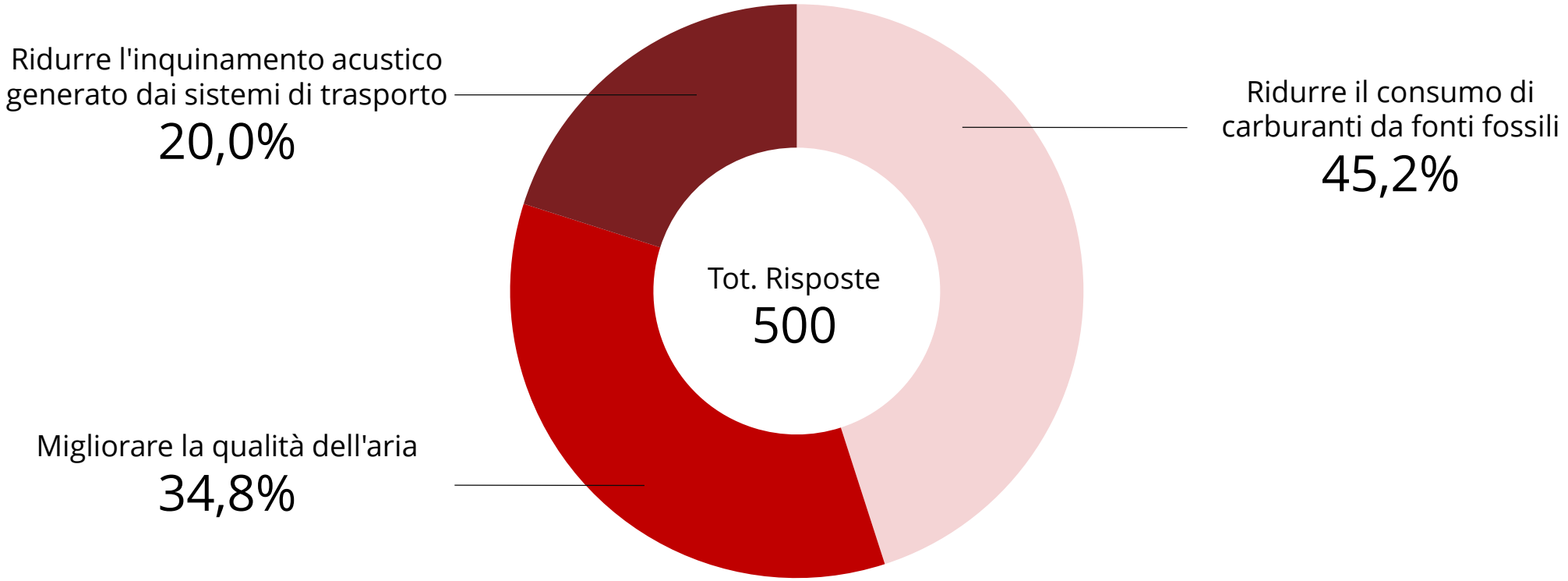
Ridurre l'uso dell'auto privata a favore di spostamenti con alternative più sostenibili
27,2%

Rendere il traffico delle auto più scorrevole
10,8%

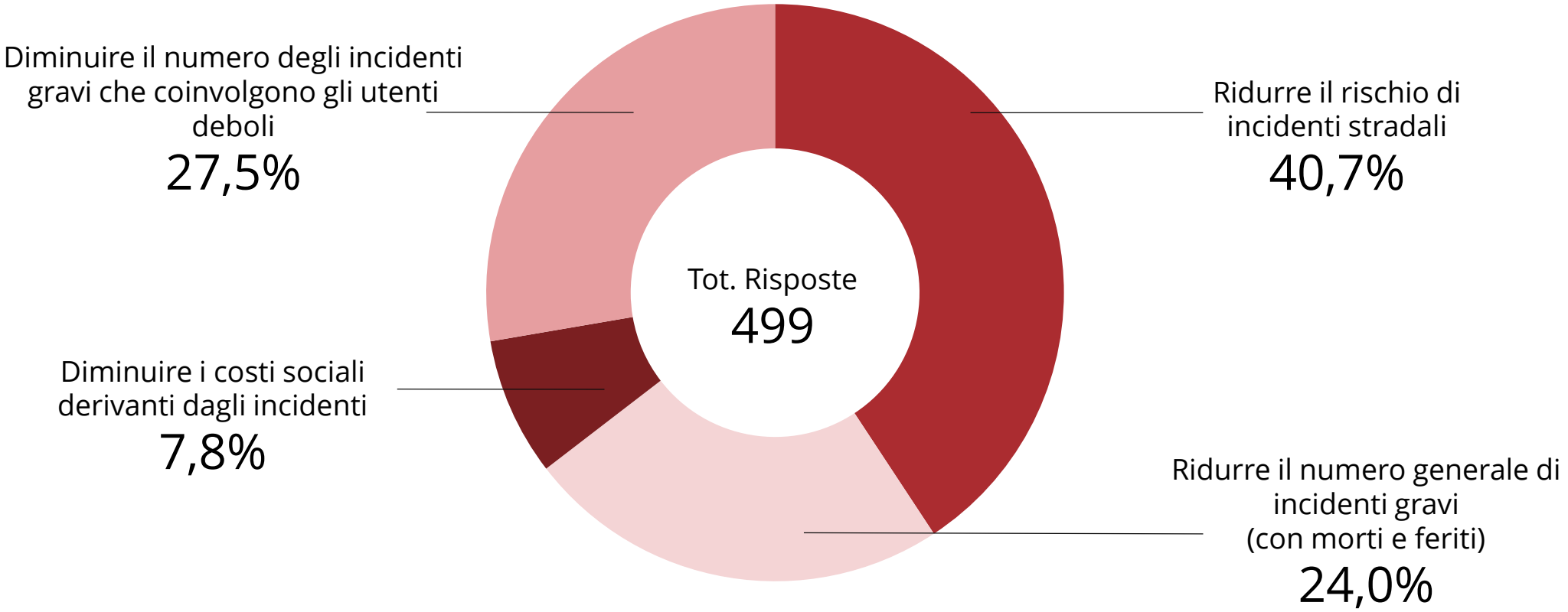
Migliorare lo spostamento di persone e merci agevolando l'accesso a luoghi funzioni e servizi
7,7%

Progettare la mobilità tenendo conto della posizione delle aree residenziali e dei poli attrattori di futura realizzazione
7,7%

A.3 Per puntare ad «Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



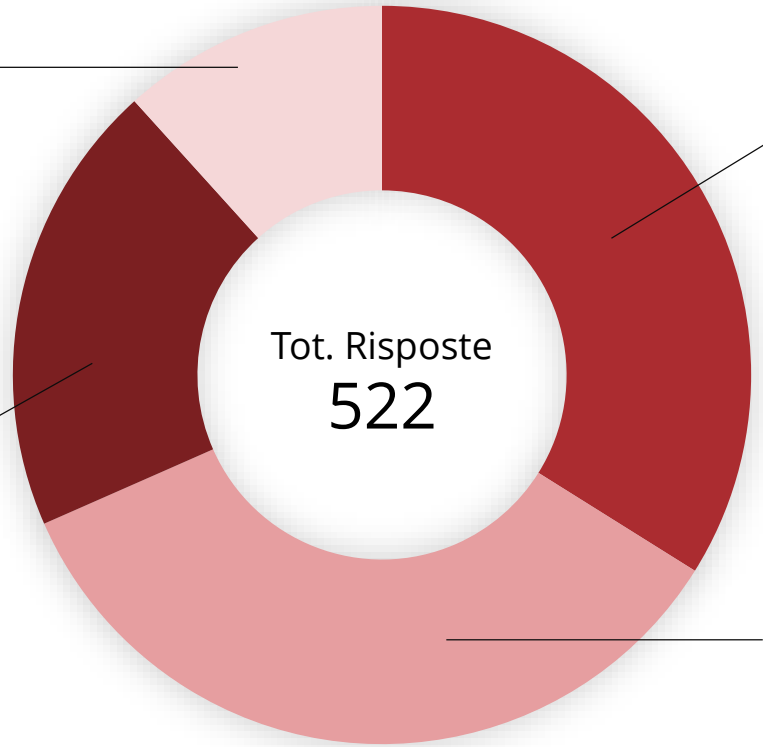
A.4 Per puntare ad «Un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?



A.5 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più sostenibile dal punto di vista socio-economico» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?

Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e della mobilità ciclo-pedonale
11,7%

Garantire anche alle fasce più deboli la possibilità di accedere agevolmente ai luoghi, funzioni e servizi del territorio
33,9%

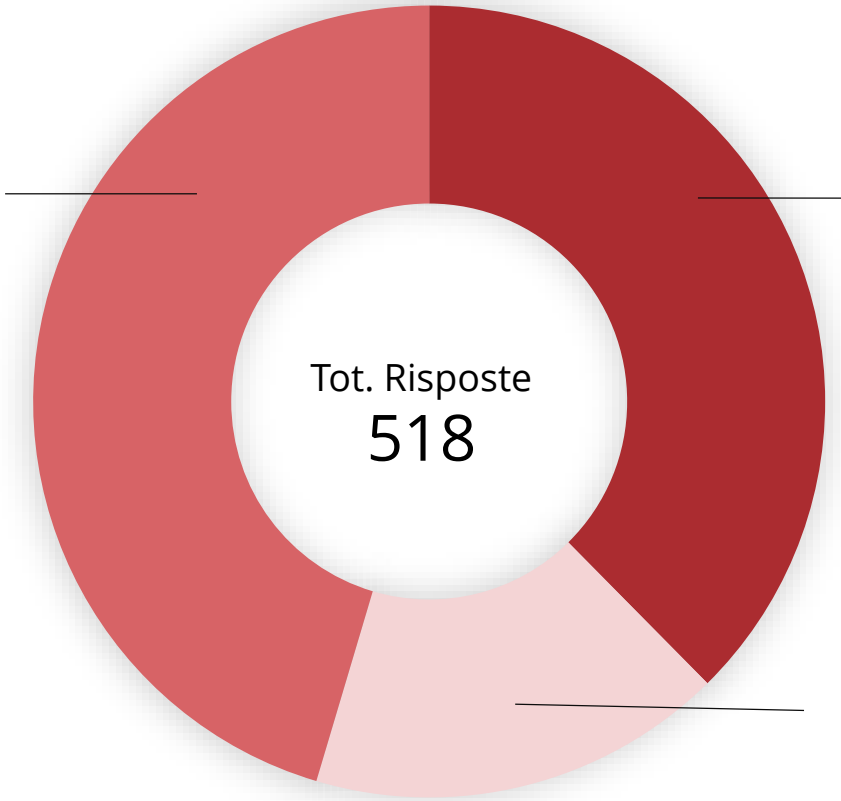


Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro
19,9%

Aumentare il livello di gradimento dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per quelli più sostenibili
34,5%

A.6 Per puntare ad «Un sistema di mobilità più accessibile» quali sono per te gli obiettivi più importanti da raggiungere?

Aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi diversi di trasporto, rendendo facile l'utilizzo intermodale di più mezzi
45,4%



Distribuire in maniera omogena sul territorio della Città Metropolitana il servizio di Trasporto Pubblico
37,6%

Garantire l'accessibilità in termini di barriere architettoniche ai mezzi e alle stazioni del Trasporto Pubblico
17,0%

PUMS città metropolitana di firenze

Percorso partecipativo

II. CROWDMAP
“Verso il PUMS della Città Metropolitana di Firenze”

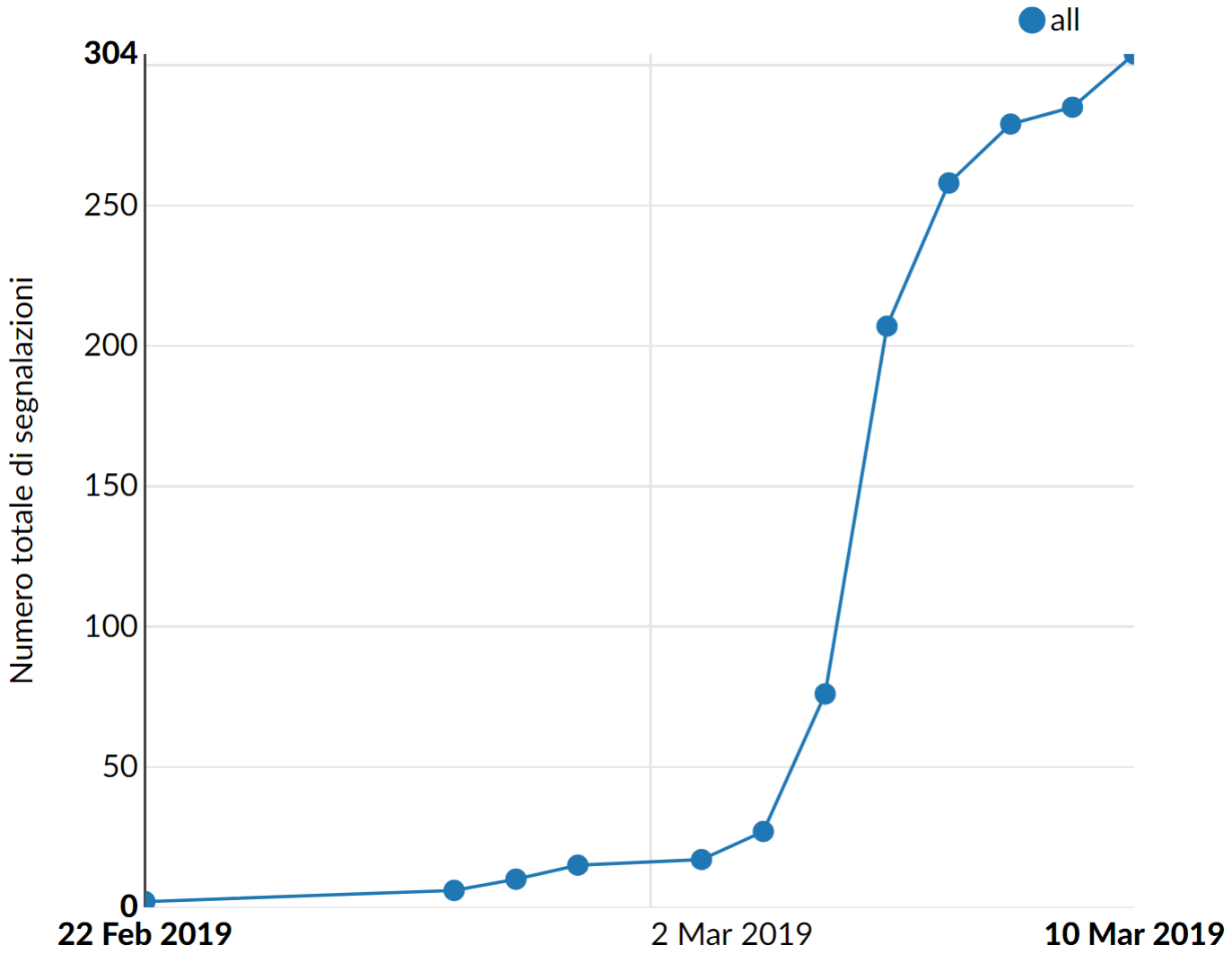
pubblicata il 22 febbraio 2019 e aperta fino al 10 marzo 2019

304 Segnalazioni

- Una mappa collettiva online rivolta alla cittadinanza per segnalare suggerimenti, proposte e idee per rendere più sostenibile il sistema della mobilità

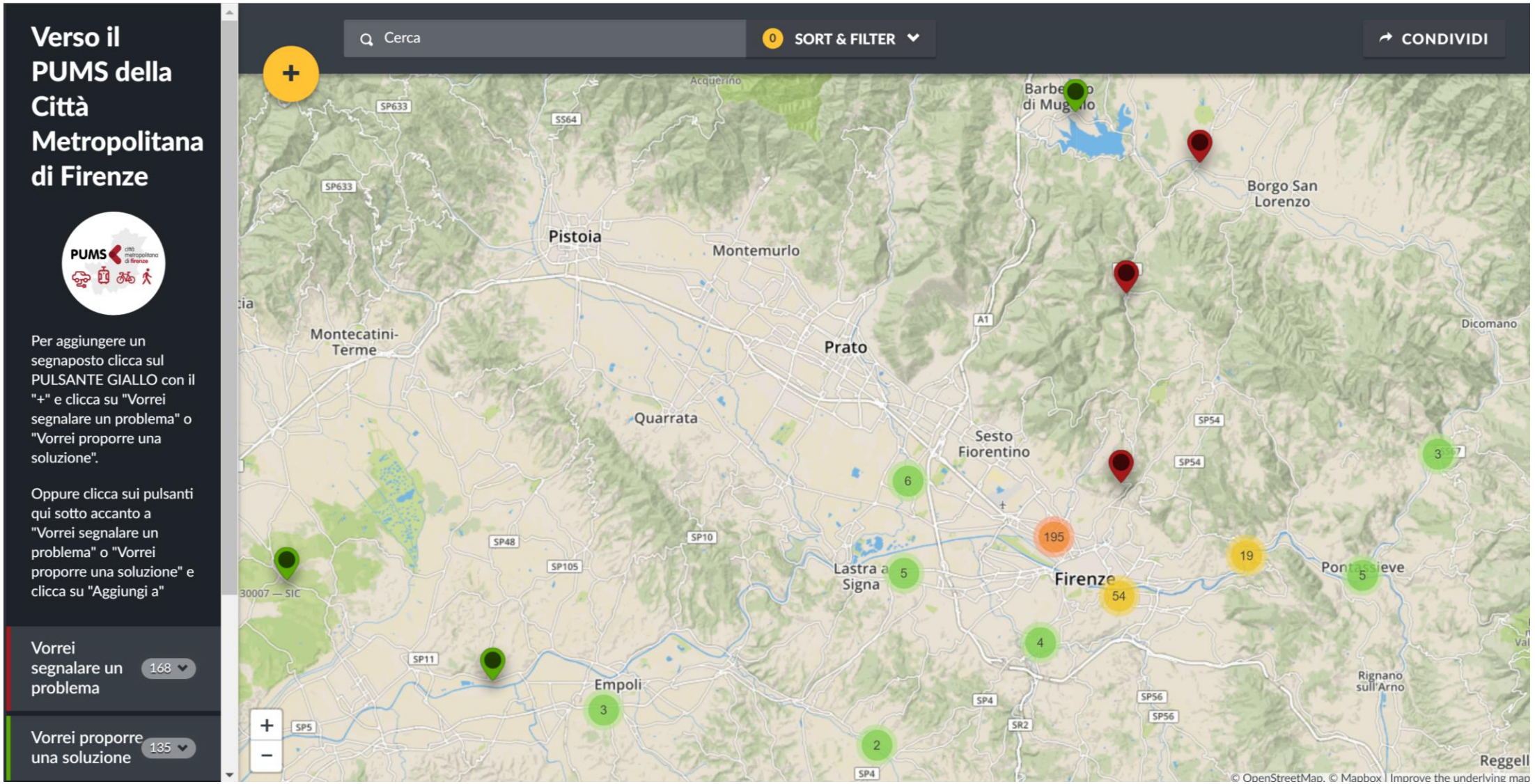
1. Attività della mappa nel tempo

PUMS città metropolitana di firenze



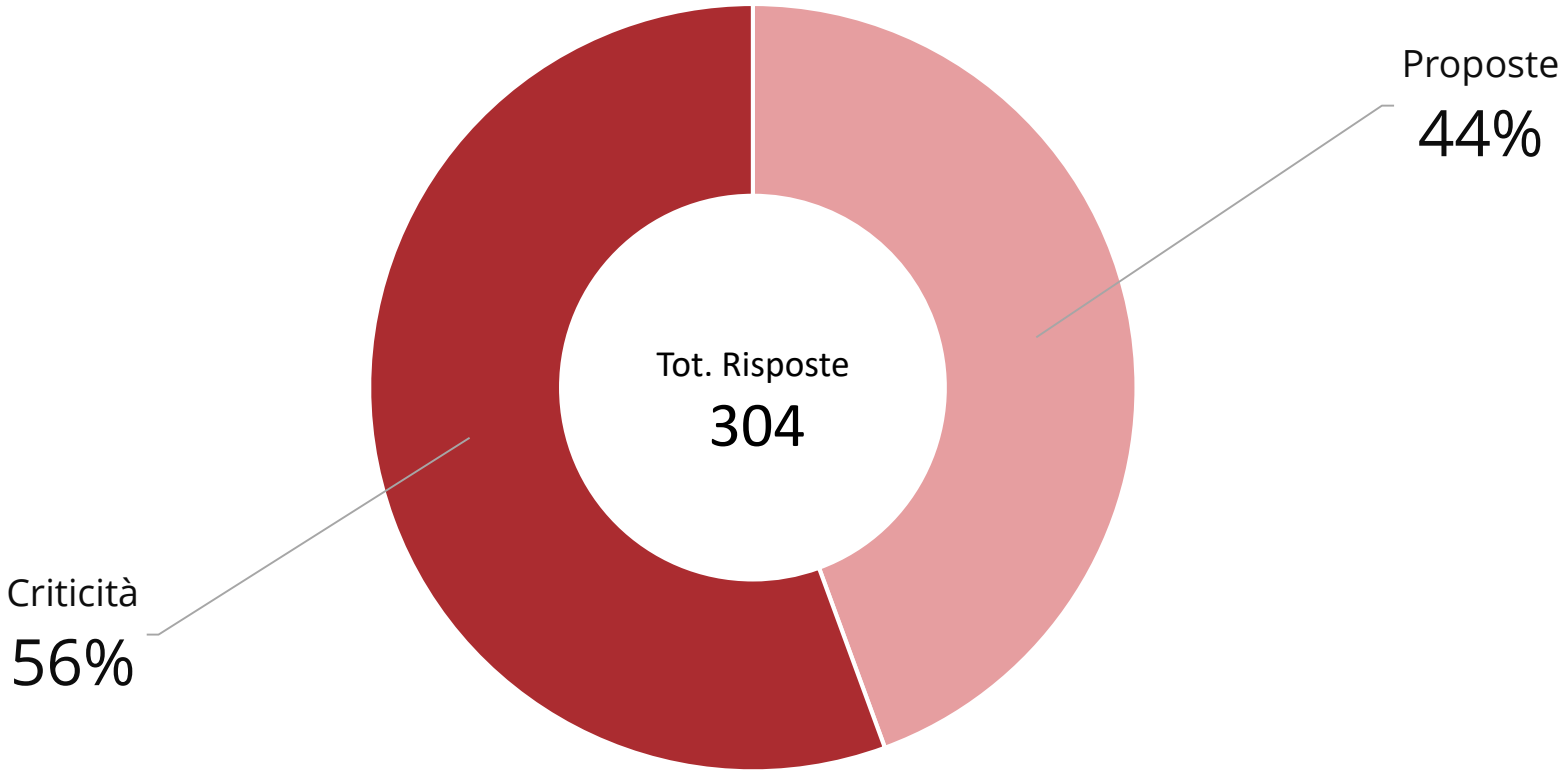
2. Gli esiti ottenuti: la mappa condivisa

PUMS città metropolitana di firenze

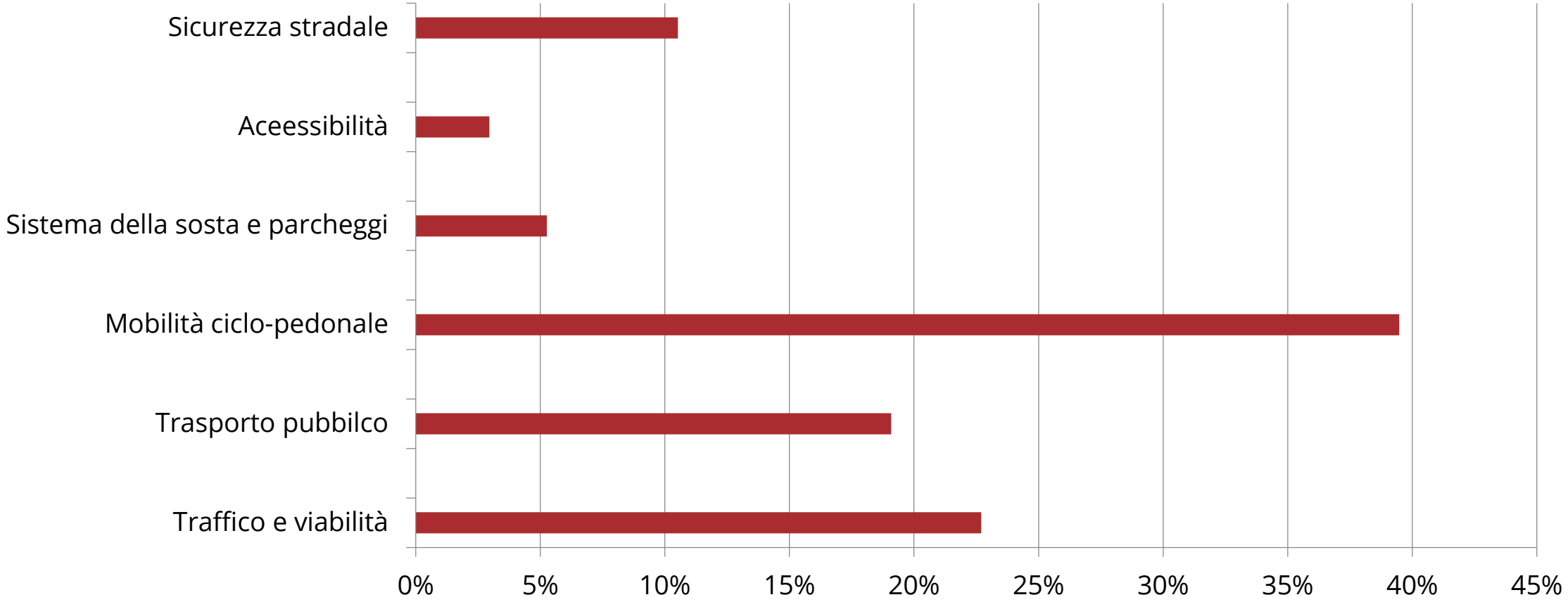


http://cmap.cittametropolitana.fi.it/views/map

3. Proposte e criticità segnalate nella Crowdmap



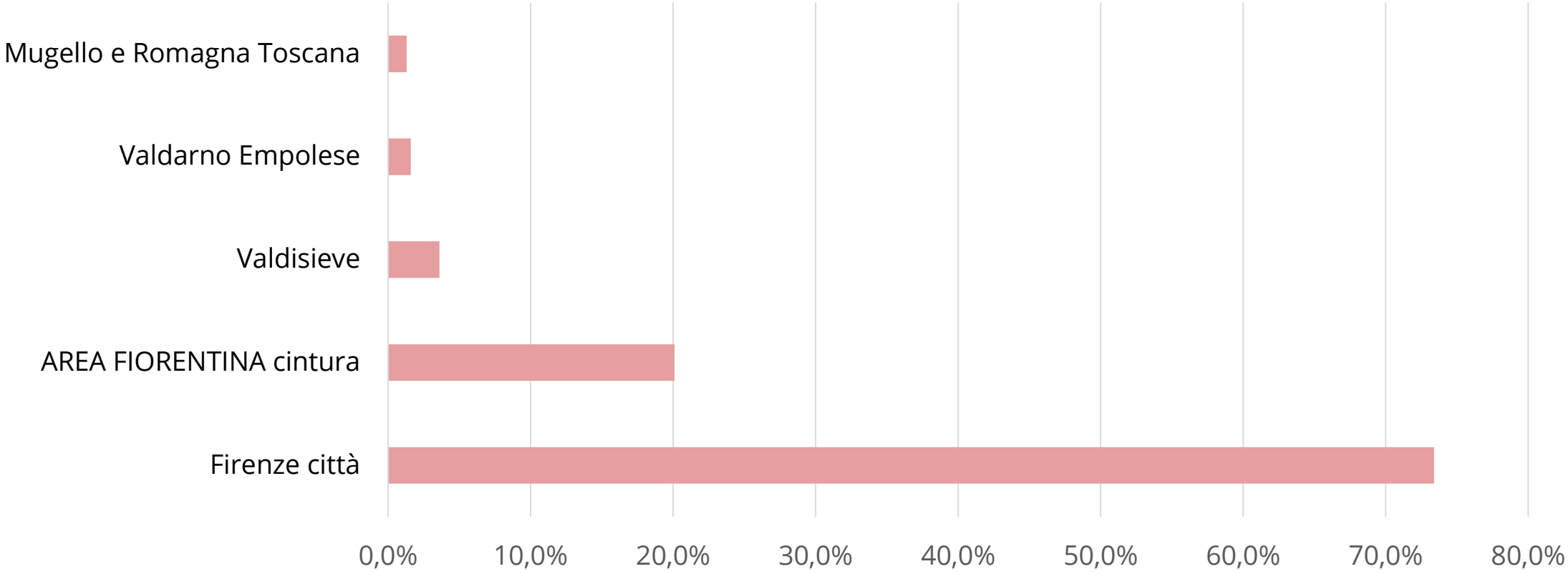
4. I principali temi di interesse



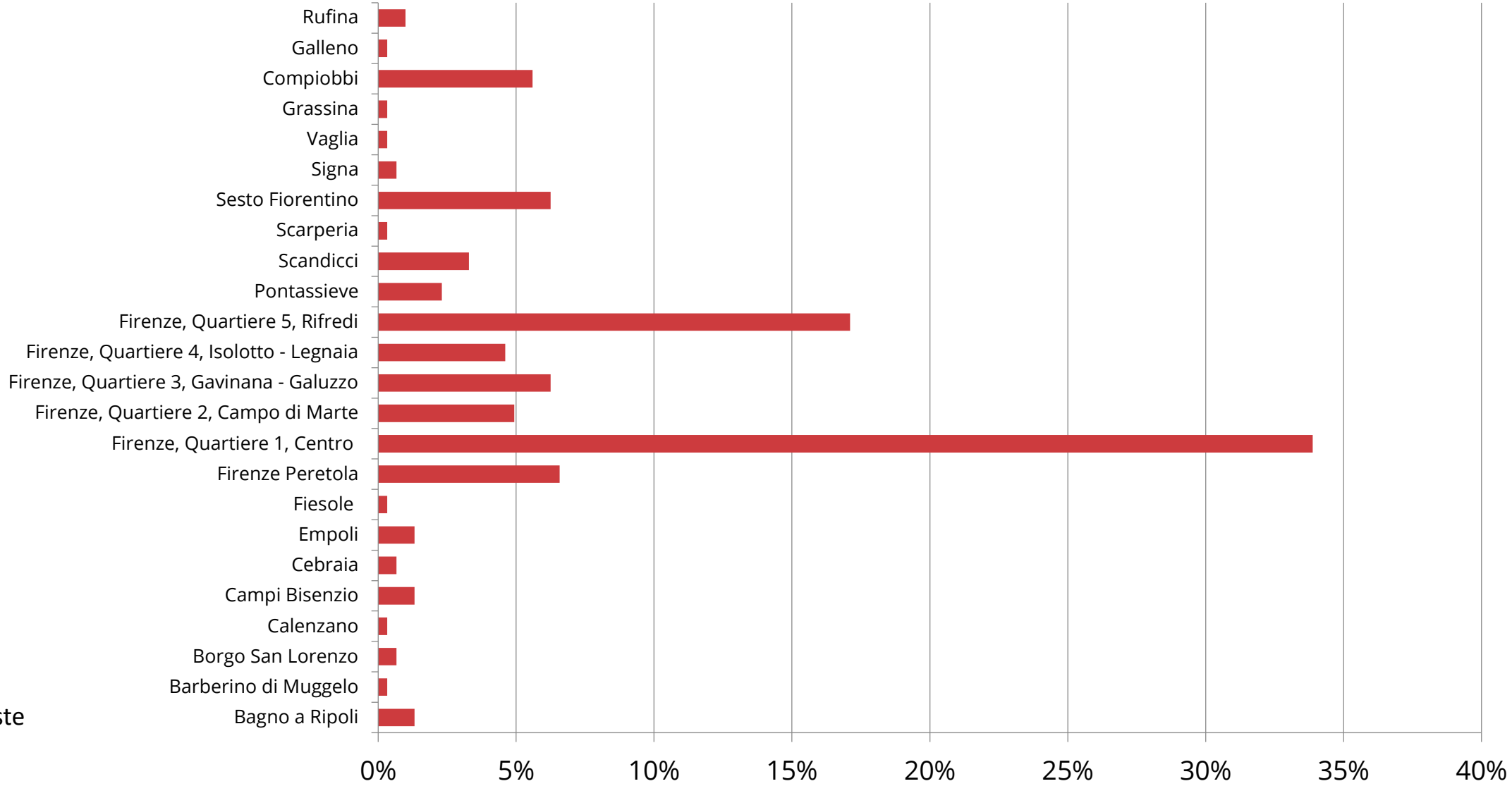
Tot. Risposte

304

5. Le segnalazioni per aree geografiche



6. Le località delle segnalazioni



Tot. Risposte

304

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

PUMS città metropolitana di firenze

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

Verso il PUMS
Passeggiate Metropolitane

Sabato 23 Marzo 2019

Report conclusivo dell'evento
a cura di Avventura Urbana

Verso il PUMS. Passeggiate Metropolitane - 23 Marzo 2019

Report conclusivo - a cura di Avventura Urbana

Indice

Premessa 2

L'evento 3

Obiettivo 3

Svolgimento 3

Metodologia 4

Restituzione degli itinerari 6

1. Mugello e Piana Fiorentina 6

2. Valdarno Empolese e Valdelsa 14

3. Chianti Fiorentino 19

4. Valdarno Superiore e Valdisieve 21

5. Area Fiorentina 26

6. In bici a Firenze 32

Osservazioni conclusive 37

Staff 38

Appendice: programma seguito nell'evento di sabato 23 Marzo 2019 39

Scaletta dell'evento 39

Scaletta dei singoli itinerari 39

Premessa

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

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

L'evento

Obiettivo

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

Svolgimento

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

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

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

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

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

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

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

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

Metodologia

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

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

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

Restituzione degli itinerari

1. Mugello e Piana Fiorentina

Antonella Granatiero

L'itinerario

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

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

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

Principali questioni emerse

Rinnovo parco macchine e miglior rapporto qualità-prezzo

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

Riduzione costi per gli utenti

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

Riduzione tempi di percorrenza e miglioramento intermodalità

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

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

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

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

Mezzi di trasporto più diffusi sul territorio

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

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

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

Mezzi di trasporto più smart

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

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

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

Controlli e monitoraggio

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

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

Mappe informative

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

Modifiche al tracciato della tramvia

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

Cambiamento orari lavoratori e studenti

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

Rispetto delle regole e delle norme di sicurezza

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

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

2. Valdarno Empolese e Valdelsa

Marina Visciano

L'itinerario

Il presente itinerario ha interessato il territorio dell'Empolese Valdelsa con un percorso effettuato da **Empoli** a Firenze Santa Maria Novella in **treno**, poi proseguito **a piedi** fino a Palazzo Medici Riccardi. All'itinerario hanno partecipato circa venti persone, di cui più della metà con partenza da Empoli; il resto dei partecipanti si è unito al gruppo alla stazione di Firenze SMN dove era stata prevista una tappa intermedia. All'iniziativa hanno partecipato cittadini in forma singola e associata (Croce Rossa Italiana – Comitato di Empoli, Ciclofficina Empolese, Associazione Nazionale per la promozione e la difesa dei diritti delle persone disabili **-** ANIEP Toscana, Unione Italiana Ciechi ed Ipovedenti – UICI Firenze, Associazione Disabili Empolese – ADE). In questo itinerario, anche in merito al tipo di associazioni coinvolte, l'obiettivo principale è stato quello di riflettere sul tema della mobilità con particolare attenzione all'accessibilità ai mezzi e ai percorsi.
L'itinerario si è svolto in un **clima** complessivamente **propositivo e collaborativo**, sebbene vi siano state alcune divergenze di pensiero dovute a visioni diverse su alcuni aspetti trattati nel corso della discussione. La maggioranza dei partecipanti si è dimostrata fortemente entusiasta di aver avuto l'occasione di poter portare il proprio contributo e le proprie idee in un evento partecipativo di questo tipo, mentre un partecipante ha dimostrato scetticismo nei confronti dell'effettiva utilità dell'iniziativa.
Il percorso è stato articolato in momenti di riflessione individuale e collettiva: un primo momento di confronto è avvenuto lungo il viaggio in treno, successivamente riproposto alla Stazione di Santa Maria Novella e a seguire in Piazza dell'Unità e in Piazza Duomo.

Principali questioni emerse

Intermodalità e mobilità sostenibile a scala metropolitana

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

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

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

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

Riabilitazione dei tratti ferroviari dismessi

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

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

Costi del trasporto ferroviario

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

Mobilità ciclistica

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

Abbattimento delle barriere architettoniche in ambito urbano

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

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

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

Ulteriori interventi di miglioramento della mobilità e dell'accessibilità

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

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

3. Chianti Fiorentino

Alberto Cena

L'itinerario

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

Principali questioni emerse

Livello di manutenzione delle strade

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

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

Interventi di sensibilizzazione

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

Promiscuità ciclo-pedonale

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

4. Valdarno Superiore e Valdisieve

Giulia Simeoni

L'itinerario

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

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

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

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

Principali questioni emerse

Linea ferroviaria e infrastrutture annesse

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

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

Interventi volti a favorire l'intermodalità

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

Costi del trasporto pubblico

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

Accessibilità del sistema ferroviario

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

Trasporto pubblico locale

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

Mobilità ciclistica

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

5. Area Fiorentina

Giulia Fiorentini

L'itinerario

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

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

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

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

Principali questioni emerse

Sistema dei sentieri e percorsi collinari

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

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

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

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

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

Attraversamenti urbani pedonali

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

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

Accessibilità

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

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

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

Mezzi di trasporto pubblico

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

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

Ciclabilità del territorio

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

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

Assetto stradale

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

6. In bici a Firenze

Alfonso Luca Infante

L'itinerario

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

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

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

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

Principali questioni emerse

Miglioramento della segnaletica stradale

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

Biciclette: intermodalità e sistema della sosta

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

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

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

Progettazione carente dei percorsi

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

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

Percorsi promiscui

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

Sensibilizzazione e corretta informazione

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

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

Osservazioni conclusive

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

Staff

Città Metropolitana di Firenze

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

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

Scaletta dell'evento

ore 8.30-9.00: Partenza degli itinerari

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

ore 11.30-11.45: Accoglienza dei partecipanti

ore 11.45-12.30: Restituzione in plenaria di ogni itinerario

ore 12.30-12.40: Saluti finali

Scaletta dei singoli itinerari

Itinerario 1

ore 9.10: Ritrovo a Barberino di Mugello

ore 9.30: Partenza in bus

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

ore 10.15: Partenza in bus

ore 10.30: Arrivo in Piazza Dalmazia

ore 10.40: Partenza in tramvia

ore 11.00: Arrivo alla Stazione Firenze SMN

ore 11.20: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.30: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

Itinerario 2

ore 9.00: Ritrovo a Empoli

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

ore 9.37: Partenza in treno

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

ore 10.45: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

Itinerario 3

ore 8.30: Ritrovo a Porta Romana

ore 10.30: Arrivo a Impruneta (I Tappa)

ore 11.40: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

Itinerario 4

ore 8.30: Ritrovo a Figline

ore 8.49: Partenza in treno

ore 9.11: Ritrovo con i partecipanti di Pontassieve

ore 9.15: Ritrovo con i partecipanti di Sieci

ore 9.32: Arrivo a Firenze Campo di Marte

ore 10.30: Partenza in bus verso Piazza San Marco

ore 11.00: Partenza a piedi verso Palazzo Medici Riccardi

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

Itinerario 5

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

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

ore 10.40: Partenza a piedi

ore 10.45: Sosta a Piazza San Marco

ore 11.15: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

Itinerario 6

ore 8.45: Ritrovo alla Fortezza, Firenze

ore 9.15: Partenza in bici

ore 10.00: Arrivo a San Salvi

ore 10.30: Visita guidata dell'area di San Salvi

ore 11.30: Arrivo a Palazzo Medici Riccardi

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

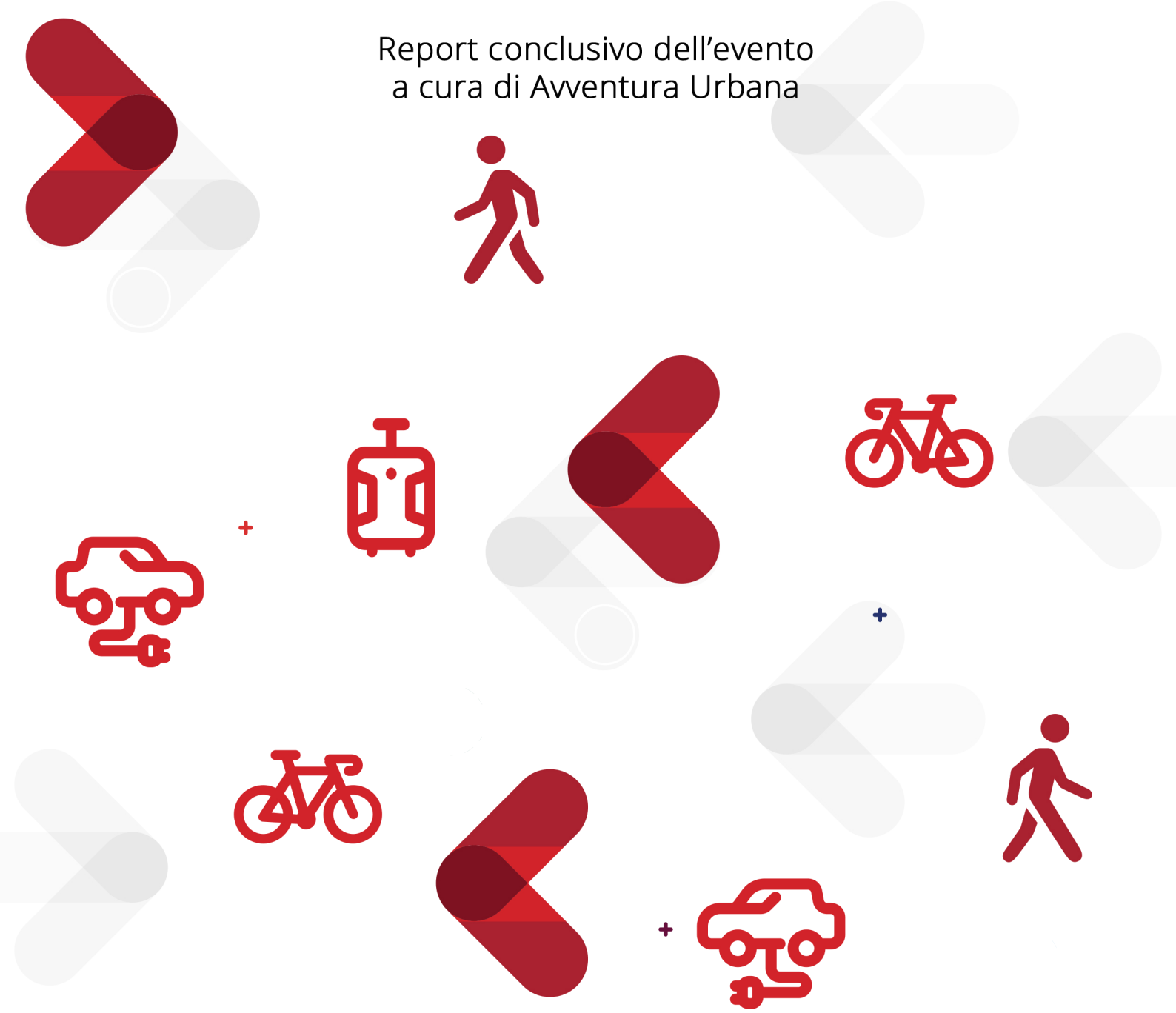
PUMS città metropolitana di firenze

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

Verso il PUMS
Tavoli collaborativi per le strategie di Piano

Venerdì 29 Marzo 2019

Report conclusivo dell'evento
a cura di Avventura Urbana



Verso il PUMS. Tavoli collaborativi per le Strategie di Piano

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

Indice

Premessa 2

L'evento 2

Obiettivo 2

Svolgimento 2

Metodologia 3

Restituzione dei tavoli 4

1. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità 4

2. Sostenibilità ambientale ed energetica 12

3. Sicurezza della mobilità stradale, accessibilità e sostenibilità socio-economica ... 16

Osservazioni conclusive 20

Appendice: documentazione integrativa alla restituzione del Tavolo 1 21

Staff

Città Metropolitana di Firenze

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

Premessa

L'evento "Tavoli collaborativi per le strategie di Piano" si inserisce all'interno del percorso di accompagnamento partecipativo al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze, affidato alla Società Avventura Urbana, e strutturato in due fasi principali: una consultiva del territorio, finalizzata a capire verso quali obiettivi prioritari indirizzare il PUMS; una seconda fase di **orienteering strategico**, in cui si inserisce la presente iniziativa, volta a concorrere alla definizione degli indirizzi del PUMS in termini di strategie e azioni. Il presente report costituisce una sintesi dei principali aspetti riguardanti l'iniziativa: in una prima parte sono state sintetizzate le informazioni relative all'evento vero e proprio in termini più generali e organizzativi, mentre nella seconda sono stati restituiti gli esiti emersi dalla discussione di ogni tavolo riportati senza dirette attribuzioni e accorpati per temi prevalenti. Infine, al presente report sono state allegate delle integrazioni fornite da alcuni degli stakeholder presenti.

L'evento

Obiettivo

L'evento è stato concepito come un'occasione di coinvolgimento dei principali **portatori d'interesse** che gravitano nel territorio metropolitano con l'obiettivo di recepire spunti e suggerimenti utili alla fase strategica di redazione del PUMS. In particolare, l'iniziativa è stata concepita come un'opportunità per costruire, in modo condiviso, una lista di proposte a partire dalle diverse esigenze e aspirazioni degli stakeholder stessi.

Svolgimento

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

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

Metodologia

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

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;

B. Sostenibilità energetica ed ambientale;

C. Sicurezza della mobilità stradale;

D. Sostenibilità socio-economica.

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

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

Restituzione dei tavoli

1. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

Facilitatrice: Antonella Granatiero

Partecipanti al tavolo: 16

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

Clima del tavolo

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

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

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

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

Principali questioni emerse

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

Migliorare il Trasporto Pubblico Locale

Intermodalità più efficace ed efficiente

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

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

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

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

Introduzione di abbonamenti digitali

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

Ascolto più attento delle segnalazioni e coordinamento tra amministrazione e aziende

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

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

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

Riduzione costi e tempi di percorrenza

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

TPL più diffuso, puntuale, frequente e orientato alla domanda

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

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

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

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

Il sistema ferroviario: maggiore frequenza e nuovi interventi

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

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

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

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

Un sistema TPL più smart

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

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

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

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

Introduzione di aree a traffico limitato: Ztl e Congestion Charge

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

Favorire la mobilità ciclistica

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

Incentivi alle imprese

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

Più ferrovie e meno auto

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

Diffusione maggiore del Car sharing e del Car pooling

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

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

Trasporto merci più sostenibile ed efficiente

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

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

Un sistema tramviario a servizio delle aree produttive

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

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

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

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

2. Sostenibilità ambientale ed energetica

Facilitatrice: Giovanna Montoro

Partecipanti al tavolo: 8

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

Clima del tavolo

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

Principali questioni emerse

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

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

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

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

Elettrificazione del trasporto pubblico e privato

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

Corsie preferenziali per il trasporto pubblico su gomma

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

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

Campagna eco-sostenibile

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

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

Riutilizzo delle infrastrutture esistenti

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

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

Introduzione dell'intelligenza artificiale

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

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

Facilitatrice: Maddalena Rossi

Partecipanti al tavolo: 7

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

Clima del tavolo

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

Principali questioni emerse

Alcune questioni di metodo

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

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

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

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

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

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

Alcune strategie in tema di sicurezza stradale

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

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

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

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

Osservazioni conclusive

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

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

È possibile notare, infine, la volontà di promuovere un sistema di mobilità sostenibile anche grazie a interventi e azioni volti alla **sensibilizzazione** e all'**educazione** della cittadinanza, con particolare riguardo ai temi dell'ambiente e della sicurezza stradale.

Appendice: documentazione integrativa alla restituzione del Tavolo 1

Si allega al presente report la documentazione seguente:

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

Città Metropolitana di Firenze

PUMS

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

Trasporto ferroviario

La stazione di Zambra è la stazione ferroviaria più vicina al Polo Scientifico.
Potenzialmente potrebbe servire molti studenti, ricercatori, professori, visitatori e dipendenti dell'Università e delle altre istituzioni scientifiche del Polo, oltre ovviamente lavoratori e avventori di molte altre strutture lavorative della zona (IperCoop, CMT Poste, i lavoratori della azienda farmaceutica in costruzione in via dei Frilli).
Queste potenzialità sono purtroppo non completamente sfruttate per due motivi.

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

Nonostante, come riportato nel “Rapporto Generale”, Zambra abbia mantenuto nel corso degli ultimi 10 anni lo stesso tipo di servizio, senza incrementi nel numero di treni che vi si fermano o variazioni nelle destinazioni, il numero di passeggeri nello stesso periodo è raddoppiato.
Questo dato da solo dimostra le potenzialità di questa stazione servita insufficientemente e pertanto sottoutilizzata.
La Città Metropolitana dovrebbe coordinarsi con Regione e Trenitalia per estendere le condizioni tariffarie ora valide solo fino a Castello e adottare orari delle corse più frequenti.

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

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

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

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

TPL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sufficiente a poterne giudicare le vere potenzialità.

E` fondamentale prolungare la linea T2 della tramvia fino a Sesto Fiorentino. Servirebbe un'area densamente popolata e in gran parte mal collegata col resto della Città Metropolitana.
Nella zona attraverso la quale transiterebbe la T2 sono presenti il Polo Scientifico, con la sede delle facoltà Scientifiche dell'Università di Firenze (molti studenti e docenti) e dell'Area di Ricerca di Firenze del CNR, il CMT delle Poste Italiane e il centro commerciale. Inoltre è previsto a breve (lavori già iniziati) lo spostamento del Liceo Scientifico Agnoletti all'interno del Polo Scientifico ed è in costruzione la sede di una azienda farmaceutica. Il prolungamento sarebbe facile da progettare: nella zona gli spazi per il transito ci sono senza impattare troppo la vita dei cittadini, i sottoservizi sono sicuramente un problema minore che in città.
Il tratto difficile della linea è stato costruito, ora per quanto riguarda sia il progetto che la costruzione il costo/km dovrebbe essere molto minore della tratta già realizzata. E conseguentemente anche i tempi di progettazione e realizzazione dovrebbero essere più corti.

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

La viabilità

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

percorso di Viale delle Idee.

L'incrocio XI agosto/Perfetti Ricasoli è fonte di ingorghi di traffico. Anche le linee del TPL vengono molto rallentate in prossimità di questo incrocio. Il grande numero di fasi semaforiche rende l'incrocio molto inefficace. In questo caso una rotonda sarebbe probabilmente più efficiente.
La rotonda dovrà comunque prevedere anche la sicurezza e la comodità di attraversamento (sottopasso?) per ciclisti e pedoni, che di solito non vengono considerati durante la progettazione di queste infrastrutture, che, se non realizzate bene, sono molto pericolose per ciclisti e pedoni.

In Via Madonna del Piano, 100 m di senso unico (da Area CNR a via Patrone) costringono a chi ha posteggiato attorno agli edifici del CNR a fare quasi 1 km per tornare verso Viale Pasolini. Sarebbe utile mettere in quell'unico tratto il doppio senso di marcia per le auto.
Si possono sacrificare i pochi parcheggi auto in quel corto tratto di strada per ottenere una carreggiata larga come nel tratto di via Madonna del Piano verso via dei Frilli.
A condizione però di salvaguardare anche la pista ciclabile monodirezionale esistente!
Si può sfruttare per quel brevissimo tratto il marciapiede esistente (in percorso misto con i pedoni) oppure, meglio, il campo adiacente (dipende dalla disponibilità della proprietà del campo) per ottenere una pista in sede propria.
Nell'occasione si dovrebbe far arrivare la pista ciclabile fino all'incrocio con via Patrone. Ora arriva, non si sa bene perché, solo fino a 10 metri dall'incrocio, lasciando il ciclista ad un incerto destino.

Mobilità ciclistica

L’accesso da Est in bicicletta al Polo Scientifico, da quando è stata realizzata la cosiddetta “Nuova Viabilità” (via Luzi) è estremamente difficoltosa e pericolosa per i ciclisti, essendo priva di corsie loro riservate ed essendo percorsa da un traffico intenso, anche di mezzi pesanti.
Fino ad oggi, nonostante almeno due petizioni sottoscritte da migliaia di cittadini e continue richieste, niente è stato fatto per trasformare Via delle Due Case in pista ciclabile bidirezionale per collegare in sicurezza viale XI Agosto e Via del Termine.
I ciclisti vi transitano ugualmente, ma a loro rischio e pericolo in quanto, qualunque sia la loro provenienza, sono costretti a percorrere un tratto in senso vietato. Essendo percepita l’alternativa come ancora più pericolosa, si sottopongono quotidianamente a questo rischio.
Il progetto della pista Firenze-Prato sarebbe ovviamente una soluzione a questo problema, per cui appoggiamo fortemente una rapida realizzazione di questa infrastruttura, anche se temiamo le interferenze negative che su di essa eserciterebbe il programmato trasferimento del MERCAFIR proprio sul tracciato più diretto lungo

l’attuale Via delle Due Case.

Verso l’area della stazione di Castello e poi Firenze, Via del Termine è estremamente pericolosa per pedoni e ciclisti, data tipo e intensità di traffico presente su questa strada. Un nuovo marciapiede e pista ciclabile in sede propria, magari sfruttando una piccola parte dell'area del canile in dismissione, permetterebbe di collegare il sottopasso della stazione di Castello alla nuova pista ciclabile/marciapiede di via Pasolini e quindi tutta l'area del Polo Scientifico, del CMT delle Poste, dell'IperCoop etc. In tal modo, i treni che servono Castello sarebbero utilizzabili e le due aree sui due lati della stazione sarebbero collegati in modo sicuro.
Inoltre, al momento è urgente almeno realizzare un attraversamento pedonale/ciclabile per permettere ai ciclisti provenienti, nonostante i rischi descritti, da Firenze lungo via del Termine di raggiungere in sicurezza la nuova pista realizzata lungo Via Pasolini.

Dopo la rotazione della pista dell'aeroporto, l’attuale pista ciclabile fra il Polo Scientifico e via Pratese/Indiano sarà interrotta.
Questa variazione renderà improponibile l’accesso in bicicletta al Polo Scientifico da parte di chi vi arriva da Sud (via Pratese/Pistoiese, Isolotto attraverso il ponte dell’Indiano e tutti coloro che sfruttano il percorso attraverso le Cascine).
Infatti, la pista ciclabile prevista attualmente dal progetto della nuova pista dell'aeroporto prevede il periplo attorno alla nuova pista di atterraggio. Sono diversi km al posto degli attuali 300 m da percorrere sulla pista esistente fra l'area IKEA e il Polo Scientifico (via dei Giunchi).
Problema simile per le auto in via dell'Osmannoro, ma quello che per le auto è un problema di tempo di percorrenza, per un ciclista diventa una proposta impossibile da seguire.
La pista del progetto potrà comunque essere utile per la mobilità ciclistica nella Piana, ma non certo per lo scopo per cui è stata progettata.
Per andare da Est a Ovest attorno all’aeroporto un percorso non ottimale, ma che almeno limiti i danni potrebbe passare fra l’attuale pista dell’aeroporto e la Scuola dei Carabinieri, parallelamente ad un possibile tracciato del prolungamento della linea T2 della tramvia verso Sesto Fiorentino.
Un sottopassaggio per traffico ciclistico e veicolare sotto la nuova pista dell’aeroporto, soluzione adottata in numerosi aeroporti (ad es. Amsterdam Schipol), sarebbe ovviamente una soluzione più efficace, seppur più costosa.

Firenze 29/03/2019

PUMS - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

Migliorare il TPL e Ridurre uso Auto privata

Dalla Valdisieve possiamo dimostrare quanto poco sia stato programmato e poi fatto in questi ultimi 15 anni per favorire quella che noi definiamo una Mobilità Sostenibile: su ferro invece che su gomma.
Ogni giorno migliaia di automobili private, la maggior parte con una persona sola a bordo, si spostano dalla Valdisieve verso Firenze o i Comuni del circondario e molte si riversano a Firenze SUD sull'A1, usandola come tangenziale per evitare di attraversare la città: sono i lavoratori e gli studenti pendolari che NON hanno, nel TPL attualmente offerto, scelte efficienti ed efficaci: orari, costi, certezza e anche scarsa qualità del servizio per vetustà dei mezzi.
E vivono in realtà del territorio che sono servite da Stazioni FS, facilmente raggiungibili dalle loro residenze a piedi, in bici o in bus o in auto, ma con percorsi brevi e alcune con parcheggi già adeguati alla domanda.
E la Città Metropolitana di Firenze, lo vogliamo ricordare, risulta la città d'Italia con il più alto numero di automobili, rispetto alla popolazione.

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

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

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

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

PROPOSTE di INTERVENTI

METROTRENO FIRENZE – MUGELLO – VALDISIEVE – FIRENZE

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

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

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

Firenze- Pontassieve-Borgo San Lorenzo-Firenze.

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

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

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

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

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

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

COLLEGAMENTO SS67 e SP 34

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

RIDUZIONE TRAFFICO AUTOMOBILISTICO – COVETTURAGGIO DINAMICO (CAR-POOLING)

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

Disponibilità a collaborare per approfondire e verificarne la fattibilità.

fr 28 03 2019

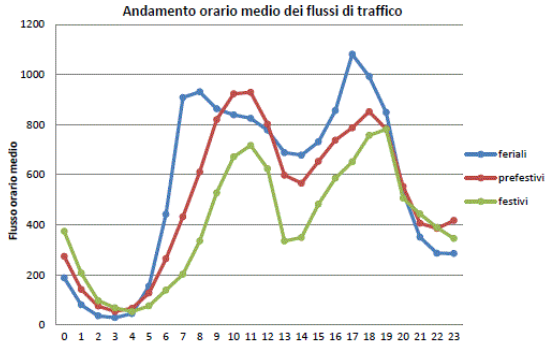
ALLEGATO 1

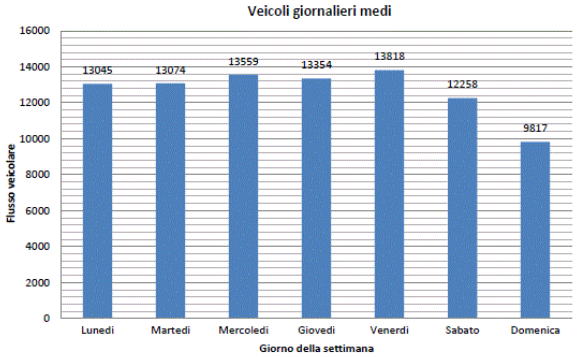
ANAS - Flussi di automezzi - da PONTASSIEVE a Firenze e ritorno

Tab. 4 - 3 trimestre 2017

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

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





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

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

Giornate con rilevamenti completi: *92*

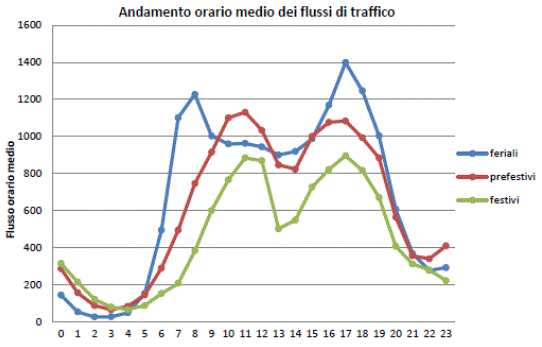
Anas S.p.A. – società a socio unico — Direzione Operation e Coordinamento Territoriale

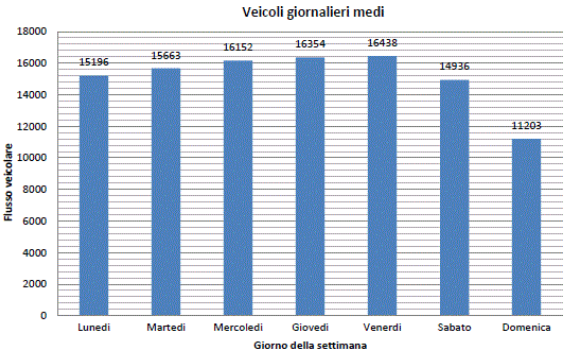
Terzo trimestre anno 2017

Tab. 5 - 4 trimestre 2017

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

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





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

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

Giornate con rilevamenti completi: *92*

Anas S.p.A. – società a socio unico — Direzione Operation e Coordinamento Territoriale

Quarto trimestre anno 2017

AD ARNUM – URBAN INIZIATIVE ACTIONS

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

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

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

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

Inoltre la posizione di Pontassieve e della sua stazione "nodo" ferroviario, che lo situa come "porta" della città di Firenze verso la Val di Sieve e il Valdarno, renderebbe ancora più significativa la realizzazione di una rete percorribile nei due sensi, "verso e da" la città capoluogo. Infatti questo tipo di viabilità, potrebbe non solo sottrarre al traffico su gomma i piccoli spostamenti quotidiani (specialmente se messi in connessione con le stazioni ferroviarie), ma potrebbe attrarre un notevole afflusso dalla Città Metropolitana di un sempre crescente pubblico dotato di "consapevolezza" ecologica e culturale. Funzionerebbe anche da volano economico come nuovo polo di attrazione per un flusso turistico che ha già dimostrato nel recente passato un crescente interesse per il nostro territorio.La nostra proposta tende alla realizzazione sia di un sistema ecologico unitario che di una rete di percorribilità costituendo una connessione tra spazi verdi urbani e i grandi spazi del territorio rurale, collegando alcuni monumenti storici del nostro territorio: l'ex Fornace Brunelleschi, la Pieve di S. Giovanni a Remole, le Gualchiere di Remole e i resti di quelle di Quintole, nel tentativo di riproporre di portare nuova linfa ai monumenti "industriali" ancora visibili, che hanno avuto centinaia di anni di attività sul nostro territorio. Specie per le Gualchiere di Remole, nel territorio di Bagno a Ripoli ma di proprietà del Comune di Firenze che purtroppo le ha messe in vendita.
Nel contempo offrendo opportunità di mobilità all'interno del tessuto urbano verso le aree verdi di tipo pedonabile e ciclabile dal Borgo delle Sieci a Pontassieve e collegando anche le stazioni ferroviarie di Sieci, Compiobbi e le fermate della Busvia sulla SS67 alla rete pedo-ciclabile.

ASSOCIAZIONE VALDISIEVE - LOC. SELVAPIANA, 45 **-** 50068 RUFINA (FI) - Codice fiscale 94135290487
Tel. 055 8369848 Fax 055 8316840 - e-mail: assovaldisieve@gmail.com sito: http://www.assovaldisieve.blogspot.com/

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

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

. l'assunto che alcune **opere già deliberate** e finanziate siano nella loro fase di progettazione definitiva e che nel breve/medio periodo vengano realizzate.
Esse sono:
A). **ANAS - I due ponti di bypass dell'abitato di Vallina sulla SP 34.**
Progetto che abbiamo contestato per l'uso prioritario di risorse pubbliche a favorire il traffico privato piuttosto che alla realizzazione di un metrotreno tra Firenze- Valdisieve-Mugello-Firenze. La sua realizzazione comporta in positivo la disponibilità di una pista ciclopedonabile nel tratto Vallina - Quintole di connessione tra riva S e D dell'Arno collegandosi con la SS67. *E' opportuno che verificarne le modalità di realizzazione.*

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

In questo abstract viene quindi descritta una proposta che, tenendo conto di tali opere, prevede la realizzazione di alcune interconnessioni ciclo-pedonabili tra:
Le Sieci (Pontassieve) sino alla località **Quintole** (Fiesole) attraversando **tre volte** l'Arno e toccando le **Gualchiere di Remole** e quindi **Vallina** (Bagno a Ripoli) e quindi **Compiobbi** (Fiesole) e poi **Quintole** (Fiesole), sino a congiungersi al **Girone** (Fiesole) con l'attuale ciclopista da **Firenze.**

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

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

ASSOCIAZIONE VALDISIEVE - LOC. SELVAPIANA, 45 **-** 50068 RUFINA (FI) - Codice fiscale 94135290487
Tel. 055 8369848 Fax 055 8316840 - e-mail: assovaldisieve@gmail.com sito: http://www.assovaldisieve.blogspot.com/

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

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

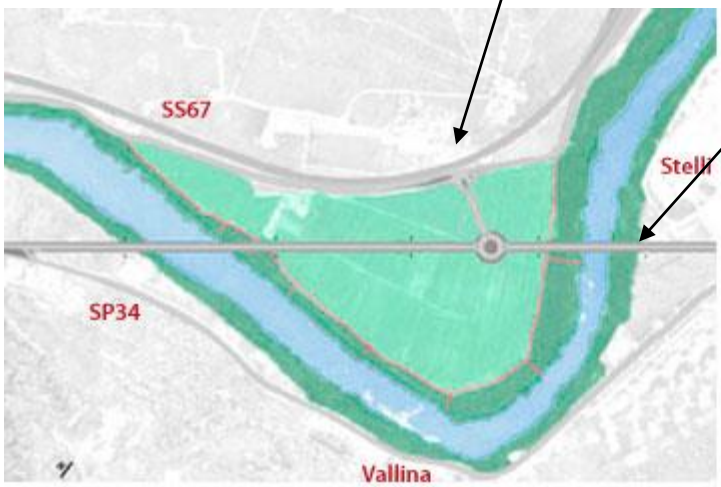
Passerella ciclopedonale per FS Compiobbi - Progetto Regionale

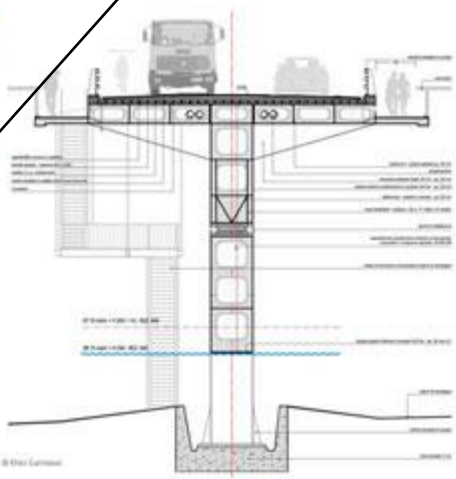
FS - Compiobbi

ASSOCIAZIONE VALDISIEVE - LOC. SELVAPIANA, 45 **-** 50068 RUFINA (FI) - Codice fiscale 94135290487
Tel. 055 8369848 Fax 055 8316840 - e-mail: assovaldisieve@gmail.com sito: http://www.assovaldisieve.blogspot.com/

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

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





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

CONCLUSIONI

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

ASSOCIAZIONE VALDISIEVE - LOC. SELVAPIANA, 45 **-** 50068 RUFINA (FI) - Codice fiscale 94135290487
Tel. 055 8369848 Fax 055 8316840 - e-mail: assovaldisieve@gmail.com sito: http://www.assovaldisieve.blogspot.com/

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

PUMS città metropolitana di firenze

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

Verso il PUMS "Mappiamo insieme!"

Report conclusivo della Crowdmap
a cura di Avventura Urbana

Verso il PUMS. Mappiamo insieme! - Report conclusivo della Crowdmap

a cura di Avventura Urbana - 27 Maggio 2019

Indice

Premessa 2

Obiettivo 3

Aspetti metodologici 3

Gli utenti 5

I risultati 6

Principali questioni emerse 8

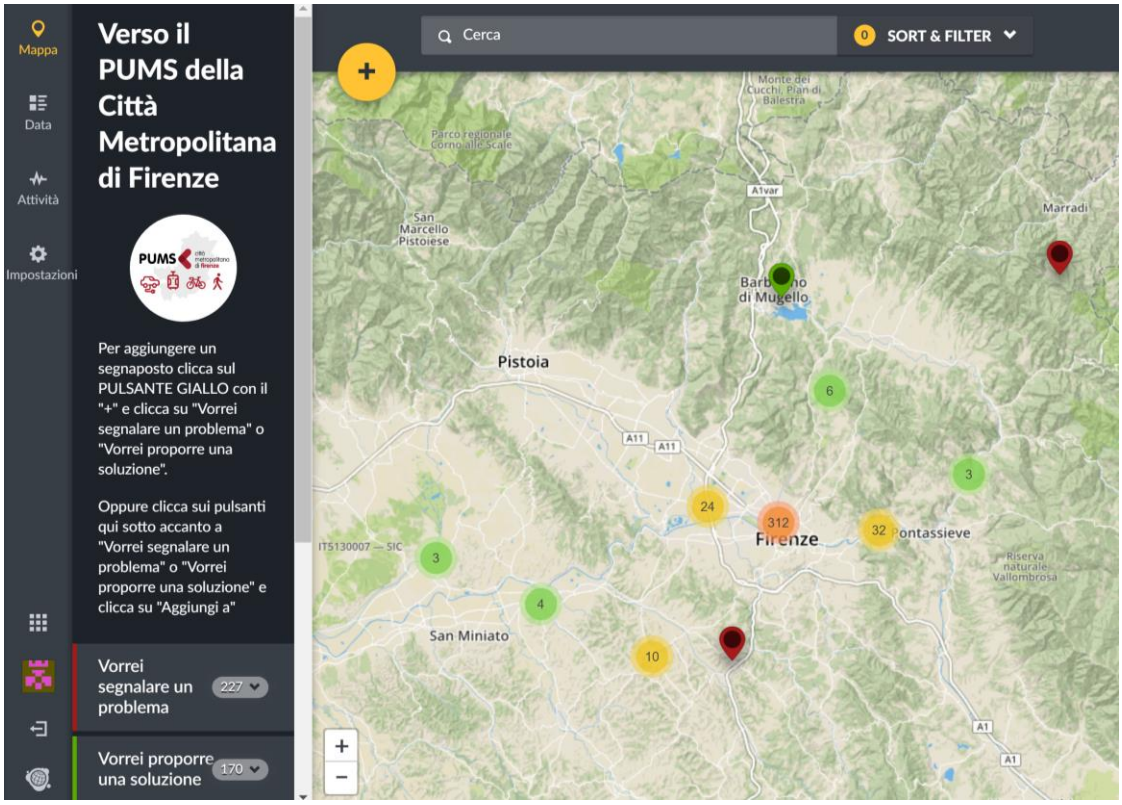
- Firenze città 9
- Area Fiorentina di cintura 12
- Valdisieve 14
- Valdarno Empolese 14
- Valdelsa 15
- Mugello e Romagna Toscana 16
- Chianti Fiorentino 16

Allegato - Elenco delle segnalazioni della Crowdmap

Premessa

La Crowdmap è uno degli strumenti utilizzati nel percorso di accompagnamento partecipativo al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze, affidato alla Società Avventura Urbana, e strutturato in due fasi principali: una **consultiva** del territorio, finalizzata a capire verso quali obiettivi prioritari indirizzare il PUMS, di cui tale strumento fa parte; una seconda fase di orienteering strategico volta a concorrere alla definizione degli indirizzi del PUMS in termini di strategie e azioni.

La piattaforma digitale[1] è stata attiva e accessibile dal 22 febbraio al 13 maggio 2019, periodo in cui sono state raccolte **389 segnalazioni**.



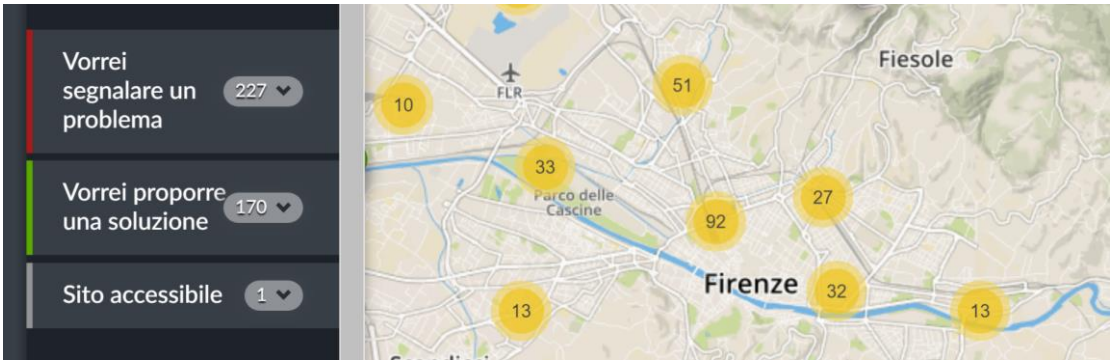
[1] *http://cmap.cittametropolitana.fi.it/views/map*

Obiettivo

La Crowdmap è una mappa digitale che permette di aggregare e geolocalizzare dati provenienti da fonti diverse e aventi una forte valenza spaziale. Attraverso questo strumento gli utenti possono mappare in modo semplice e rapido delle segnalazioni in merito al tema d'indagine sulla base di un database semi-strutturato. Ciò che si ottiene dall'uso di questo strumento è una **mappa condivisa e "partecipata"** con cui è possibile raccogliere osservazioni da parte della cittadinanza.

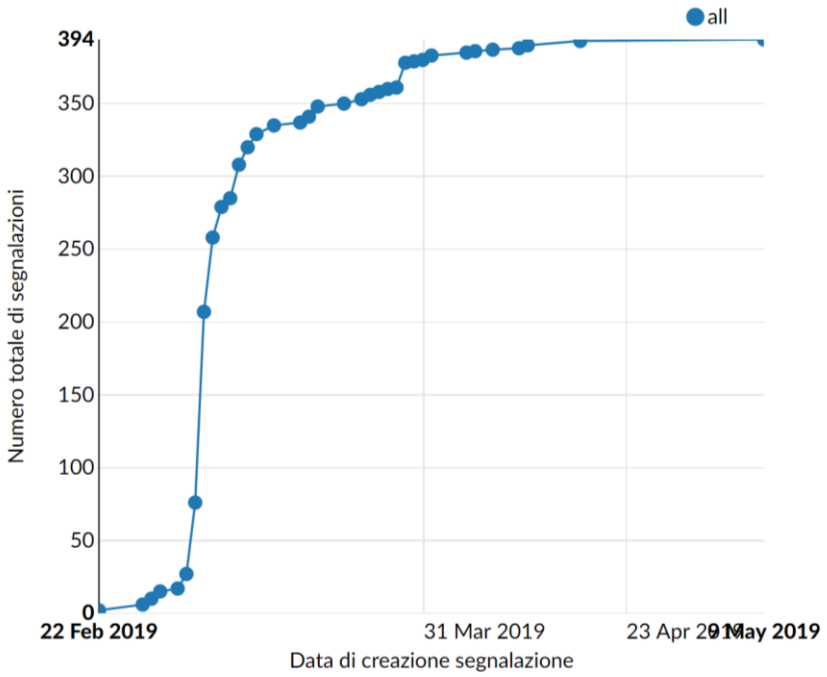
Aspetti metodologici

La Crowdmap, costruita sulla piattaforma *Ushahidi*[2], è stata pensata per avere una natura fortemente **propositiva**; alla possibilità di mappare osservazioni e criticità (*"Vorrei segnalare un problema"*), è stata infatti associata l'opportunità di segnalare – tramite apposita sezione - proposte e possibili soluzioni di intervento in merito alle problematiche riscontrate (*"Vorrei proporre una soluzione"*). Tale caratteristica della mappa ha quindi permesso di proiettare la fase di ascolto in un'ottica progettuale, motivo per cui è stato ritenuto opportuno mantenere attiva la Crowdmap anche nella fase successiva alla redazione del quadro conoscitivo del piano. Alle due sezioni principali ne è stata aggiunta una dedicata alle persone che riscontrassero problemi di qualsiasi natura nell'apporre il segnaposto sulla mappa (*"Sito accessibile"*).



2 https://www.ushahidi.com/

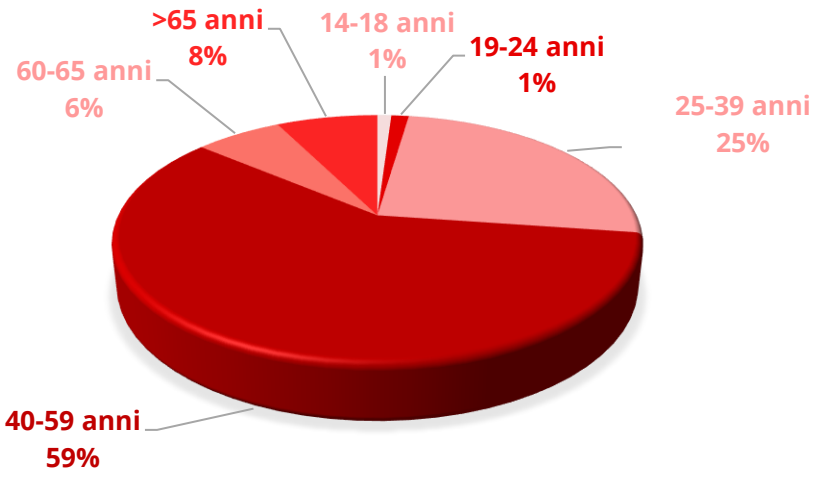
La Crowdmap è stata diffusa attraverso un'azione continua sulla rassegna stampa locale, sulle pagine web istituzionali e sui canali social. Dal grafico sottostante è possibile notare come l'attenzione allo strumento sia aumentata esponenzialmente dal momento in cui è stata avviata la fase di promozione, per poi mantenere un andamento alto e costante nei mesi successivi.



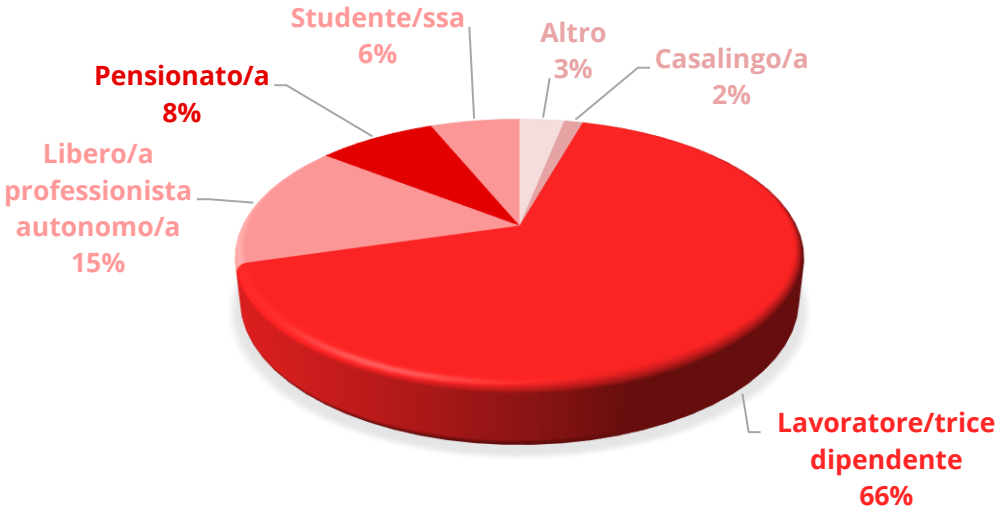
Il database della mappa è stato impostato in modo tale da ottenere in una prima parte, attraverso domande a scelta multipla, dati strutturati e comuni a tutti gli utenti riguardanti le informazioni a carattere generale (età, sesso, tipo di utente, categoria utente, luogo di residenza) e l'ambito di interesse in tema di mobilità a cui era rivolto il contributo fornito con la segnalazione: **traffico e viabilità**, **trasporto pubblico**, **mobilità ciclo-pedonale**, **sistema della sosta e parcheggi**, **accessibilità**, **sicurezza stradale**. La seconda parte è stata invece pensata con una struttura meno rigida e più interpretativa con cui è stata data la possibilità agli utenti – tramite domande a risposta aperta - di attribuire un nome alla propria segnalazione e di fornire una descrizione libera in termini di lunghezza e contenuti espressi. Per garantire il buon esito dei dati raccolti, le segnalazioni sono state tutte sottoposte a verifica e validate prima di essere pubblicate.

Gli utenti

Le persone che hanno apposto delle segnalazioni sulla Crowdmap sono per la maggior parte uomini (67%) e per una minoranza donne (33%) con età prevalente tra i 40 e i 59 anni (59%).



La maggior parte di loro è residente o domiciliato nell'area metropolitana fiorentina (85%) a cui segue una minoranza di pendolari (14%) e una ridotta percentuale di turisti (1%). Gli utenti della Crowdmap sono prevalentemente lavoratori dipendenti (66%), cui segue una percentuale ridotta di liberi professionisti o lavoratori autonomi (15%).



I risultati

La mappa condivisa si è composta di 227 segnalazioni in merito alle criticità, 170 relative alle proposte e 1 inserita nella sezione “Sito accessibile”.

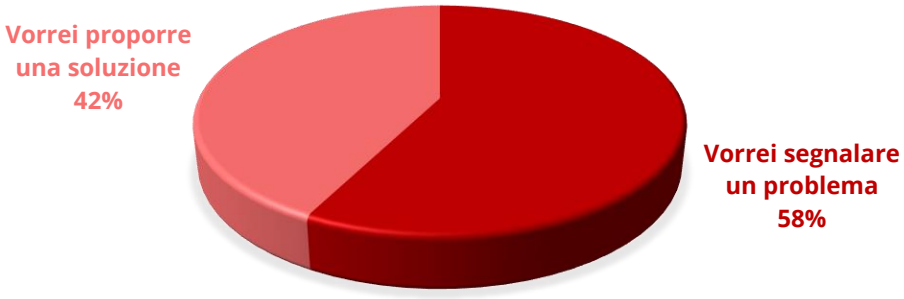
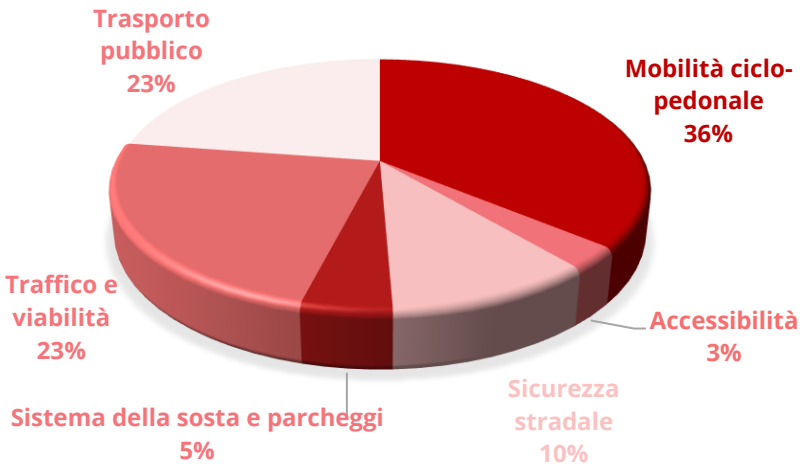


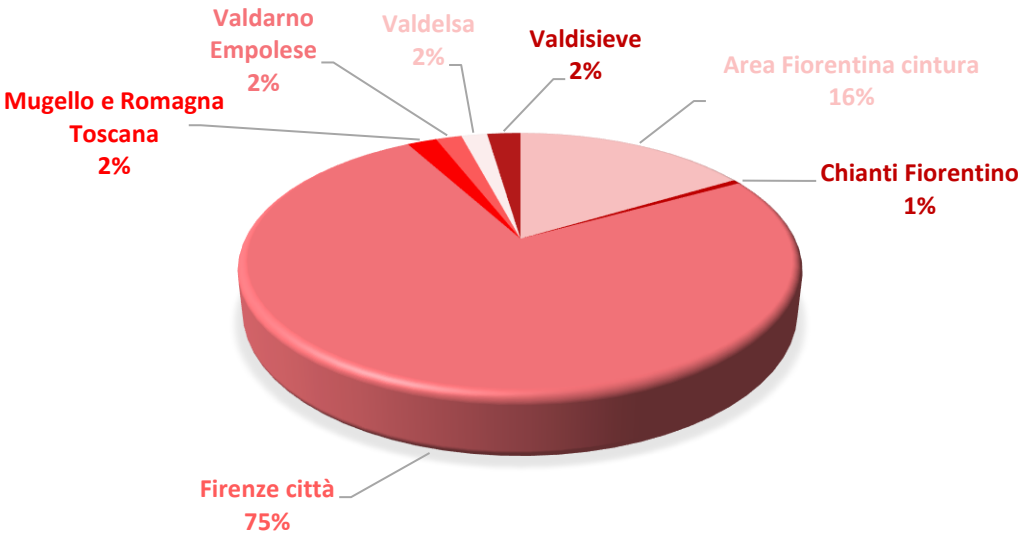
Figura 1 - Percentuali riguardanti il tipo di segnalazione

Sebbene le problematiche mappate siano in numero maggiore rispetto a quelle delle proposte, è possibile notare che le due percentuali siano abbastanza equilibrate. Inoltre, diverse segnalazioni della prima categoria riportano comunque al loro interno nella parte descrittiva possibili soluzioni alternative alle criticità riscontrate.

Il principale tema di interesse emerso dalla Crowdmap è la **Mobilità ciclo-pedonale** (36%), seguita da **Traffico e viabilità** (23%) e **Trasporto pubblico** (23%). In percentuale minore risultano poi le segnalazioni riguardanti la Sicurezza stradale (10%), il Sistema della sosta e dei parcheggi (5%) e l’Accessibilità (3%).



Dal punto di vista della localizzazione dei segnaposti, l'area geografica dove risulta concentrato un maggior numero di segnalazioni è quella di Firenze città (75%), seguita dall'Area Fiorentina di cintura (16%). In percentuali minoritarie vi sono poi i segnaposti collocati nelle aree: Valdisieve (2%), Valdarno Empolese (2%), Valdelsa (2%), Mugello e Romagna Toscana (2%) e Chianti Fiorentino (1%).



Principali questioni emerse

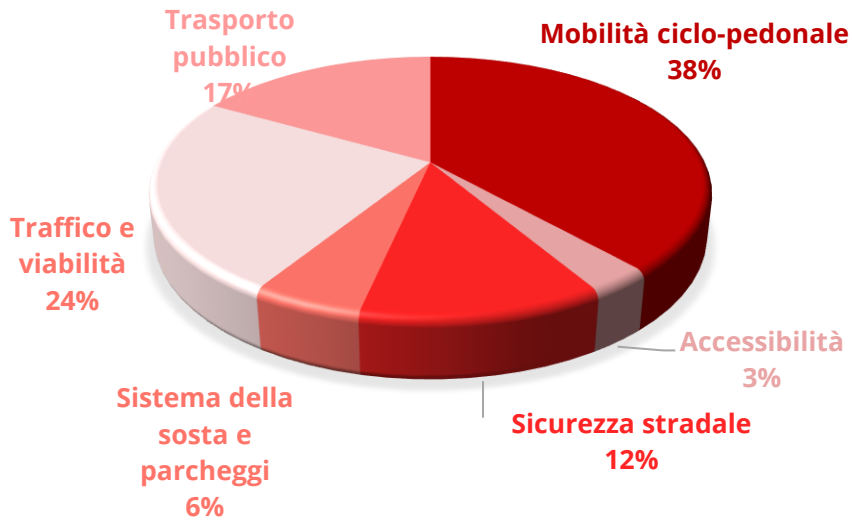
I contenuti emersi da una lettura critica e interpretativa delle segnalazioni presenti sulla Crowdmap sono conformi e coerenti con quelli sintetizzati nei report delle altre attività messe in campo per il processo partecipativo del PUMS, quali l'analisi della rassegna stampa e gli eventi di coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholder. Le principali questioni esposte in merito al sistema della mobilità hanno riguardato infatti, in tutto il territorio metropolitano:

- l'esigenza di ampliare l'offerta del servizio di trasporto pubblico nelle fasce orarie notturne;
- l'importanza di progettare percorsi protetti per ciclisti e pedoni volti al miglioramento della sicurezza stradale e all'abbattimento di barriere architettoniche;
- la necessità di facilitare l'intermodalità e l'uso dei mezzi pubblici con un sistema di ticket più efficiente (biglietti digitali e più versatili per spostarsi in diverse tratte) e col miglioramento delle coincidenze orarie dei diversi mezzi;
- l'interesse da parte della cittadinanza di avere la possibilità di spostarsi in bicicletta tra le diverse frazioni e i piccoli centri attraverso l'inserimento di collegamenti che potrebbero essere tracciati anche sfruttando le direttrici date dai fiumi e dai corsi d'acqua.

Si riporta di seguito una sintesi dei principali contenuti, i quali sono stati riportati senza dirette attribuzioni, accorpati per temi prevalenti e suddivisi per le aree geografiche che compongono il territorio metropolitano fiorentino. Per una lettura integrale e puntuale delle segnalazioni si rimanda alla tabella presente in Allegato al presente report.

Firenze città

Nella città di Firenze le segnalazioni hanno riguardato in particolar modo la **mobilità ciclo-pedonale** (38%), seguita dal tema relativo al **traffico** e alla **viabilità** (24%).



Per il primo tema, le segnalazioni mappate si riferiscono prevalentemente ad una richiesta di ricucitura dei percorsi ciclabili esistenti laddove sono presenti delle interruzioni e al prolungamento di alcuni tratti ritenuti importanti per raggiungere le principali polarità della città. A tal proposito è stata avanzata, per esempio, la proposta di collegare con un percorso ciclabile la stazione di Firenze Rifredi con Sesto Fiorentino, in particolare con il Polo Scientifico. Ad scala regionale, è stata invece proposta la realizzazione di una superstrada ciclabile sulle direttrici Firenze-Prato e Firenze-Pisa. Un'altra proposta progettuale avanzata riguarda la possibilità di utilizzare gli argini del fiume Arno come piste ciclabili e camminamenti pedonali.

Un altro aspetto che viene manifestato con le segnalazioni è quello della segnaletica orizzontale che riguarda i percorsi ciclo-pedonali, ritenuta poco chiara e che necessiterebbe quindi di essere maggiormente identificabile. Al fine facilitare gli spostamenti dei ciclisti, è stato inoltre proposto di consentire il traffico delle biciclette nei sottopassi in cui ancora non è permesso e di realizzarne uno ex-novo sotto la stazione di Campo di Marte.

Ulteriore aspetto emerso è quello che riguarda la necessità di aumentare le rastrelliere per le biciclette, attualmente ritenute insufficienti.

Infine, è stato reso noto che i borghi di Mantignano e Ugnano non rientrano nell'area adibita al servizio di bike sharing.

Per quanto riguarda il **traffico e la viabilità**, la Crowdmap è stata utilizzata prevalentemente per segnalare punti in cui sono stati riscontrati fenomeni di congestione del traffico in particolare nelle strade che conducono all'Ospedale Torregalli e agli svincoli autostradali, per esempio in prossimità del Ponte all'Indiano. Altri problemi di fluidità di transito sono stati segnalati in strade ritenute troppo strette per ospitare il doppio senso di marcia e più in generale laddove l'andamento stradale crea degli imbuti di traffico. Per far fronte alle criticità evidenziate sono state avanzate alcune proposte, tra cui quella di creare ove possibile dei sottoattraversamenti e dei prolungamenti delle vie esistenti. A tal proposito viene fatto, per esempio, specifico riferimento al quartiere Piagge, ritenuto troppo isolato dal resto della città. Altre criticità segnalate riguardano i tempi semaforici - considerati troppo lunghi - e il passaggio delle auto nella sede dedicata alla tramvia. E' stata infine segnalata la mancanza di un ponte sull'Arno in posizione centrale al Parco delle Cascine.

Un'altra tematica particolarmente sentita nel contesto fiorentino è quella del **trasporto pubblico**. In linea generale è stata segnalata la necessità di ampliare l'offerta del servizio nelle fasce orarie notturne, in particolare per i collegamenti con Sesto Fiorentino e con il rispettivo Polo Scientifico. Per quanto concerne la mobilità su ferro, è stato proposto di realizzare un servizio ferroviario di tipo metropolitano tra Pistoia e Firenze. Inoltre, sono stati richiesti dei prolungamenti della tramvia, in particolare in zona Galluzzo e tra la stazione di Firenze Campo di Marte e Coverciano. Infine, è stato proposto di utilizzare in modo più efficiente le stazioni ferroviarie esistenti (Le Piagge, Cascine, Rifredi, Statuto, San Marco Vecchio, Le Cure, Campo Marte, Castello, Rovezzano) e di attivare una campagna informativa che incentivi gli spostamenti urbani in treno. Sempre in merito al tema delle stazioni ferroviarie è stato segnalato come criticità il sovraffollamento del sottopasso di Firenze Rifredi negli orari di punta; per far fronte a tale problematica è stato proposto di realizzare un collegamento ciclo-pedonale fra via Reginaldo Giuliani ed il sottopasso nord. Un'altra criticità segnalata in merito al trasporto pubblico riguarda l'inquinamento acustico dovuto al passaggio della tramvia. A tal proposito, è stato richiesto di evitare di separare e diversificare meglio i percorsi dei diversi mezzi di trasporto, quali bus e tramvia e di evitare di sovrapporne il passaggio nelle stesse strade al fine di limitare i disagi dovuti al traffico e ai rumori

causati dai mezzi. Riguardo il trasporto pubblico su gomma è stata evidenziata la poca fluidità dei percorsi dei bus e relativi tempi di percorrenza, ritenuti troppo lunghi e disagevoli. Sullo stesso tema è stata avanzata la proposta di una linea bus frequente che colleghi la fermata T2 Guidoni della tramvia con l'Osmannoro. Infine, è stata segnalata la carenza di servizio di trasporto pubblico nel quartiere Lippi, sebbene sia stato evidenziato il fatto che sia una zona della città densamente popolata.

Il terzo tema emerso è quello della **sicurezza stradale**, con particolare riferimento a quello degli utenti deboli della strada. Sono stati segnalati in diversi punti della città attraversamenti pericolosi, sia per motivi di scarsa visibilità che per l'eccesso di velocità delle auto. In merito a questo sono state avanzate diverse proposte, dalle più consuete come l'introduzione di dissuasori, l'inserimento di limiti di velocità e l'aumento della segnaletica verticale/orizzontale sulle strade di più lunghe e rettilinee, a quelle più sperimentali e innovative, come per esempio l'utilizzo di sistemi luminosi, in rilievo, lampeggianti o con dossi a comparsa. Per gli utenti che utilizzano la bicicletta sono state invece richieste in diverse strade corsie protette dedicate e separate dal traffico veicolare; un percorso di questo tipo è stato proposto per esempio per collegare la città di Firenze a Scandicci.

Per quanto riguarda il tema del **sistema della sosta e dei parcheggi**, le segnalazioni hanno manifestato una generale problematica legata alla sosta selvaggia delle auto in diversi punti della città e alla scarsa visibilità della segnaletica orizzontale che indichi gli stalli delle auto. Per migliorare il sistema della sosta è stato proposto l'inserimento di parcheggi interrati ove possibile, per esempio sotto il Parco di San Salvi e nell'isolato dell'ex Galileo attualmente in disuso e più in generale l'introduzione di parcheggi scambiatori che permettano di prendere più agevolmente la tramvia per chi viene da fuori città, con particolare riferimento alle zone di Monte Morello, Cercina, Trespiano, Mugello, Via Bolognese. E' stato inoltre richiesto con più segnalazioni in diversi punti della mappa l'introduzione e l'aumento di colonnine per la ricarica elettrica dei mezzi.

Infine, l'ultimo tema emerso in minor percentuale ma comunque rilevante è quello dell'**accessibilità**, in merito al quale sono state segnalate difficoltà di spostamento dovuto a marciapiedi troppo stretti, soprattutto nel centro storico, che non permettono il passaggio delle persone in sedie a rotelle. A tal proposito è stato proposto di ridurre la dimensione della sede dedicata al passaggio veicolare, soprattutto nei casi in cui le vie sono a senso unico per cui sono

sufficienti spazi meno ampi. Un'altra segnalazione riguarda il sovrappasso della Stazione di Campo di Marte che non presenta rampe o ascensori, bensì è attraversabile solo per mezzo delle scale, che costituiscono pertanto una vera e propria barriera architettonica. Infine, in diversi punti della città sono state segnalate criticità dovute alle condizioni di manutenzione del manto stradale che non permette il passaggio agevole, in particolare alle persone con ridotte capacità motorie.

Area Fiorentina di cintura

In questa area geografica le principali questioni emerse hanno riguardato il **trasporto pubblico** (34%) e la **mobilità ciclo-pedonale** (29%).

In merito al primo ambito, è stato segnalato un generale bisogno di migliorare le coincidenze orarie tra mezzi di trasporto diversi e di implementare il servizio offerto nelle fasce orarie notturne e nei giorni festivi in diversi comuni di questa area. A tal proposito, le segnalazioni sono state mappate a Fiesole e nei comuni che si trovano lungo l'asse di collegamento Prato-Firenze, come Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino. In particolare, nel caso di Sesto Fiorentino è stata espressa la necessità di migliorare il servizio di trasporto pubblico per collegare in maniera più efficace il Polo Scientifico; a tal fine è stato proposto di valorizzare la stazione di Zambra. Altro aspetto segnalato è quello che riguarda la possibilità di poter utilizzare i biglietti ATAF per raggiungere i comuni limitrofi a Firenze, con

particolare riferimento a quello di Sesto Fiorentino. Sempre in merito al tema del trasporto pubblico, nel Comune di Bagno a Ripoli è stata lamentata una particolare inefficienza del sistema di comunicazione e il mancato aggiornamento dei tabelloni informativi. Infine, altra necessità segnalata è stata quella di migliorare il servizio di trasporto per collegare le frazioni limitrofe, con particolare riguardo al Comune di Fiesole.

In relazione alla **mobilità ciclo-pedonale**, secondo aspetto particolarmente rilevante per questa area geografica, è emersa una generale richiesta di rafforzamento della rete ciclabile, volta anche a promuovere il ciclo-turismo, secondo due proposte di intervento: la ricucitura dei tratti esistenti con la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali protetti e la progettazione di nuovi collegamenti ad ampio e corto raggio. A tal proposito è stato segnalato che non vi è ancora un percorso che permetta di raggiungere in bici la città di Prato dai comuni vicini appartenenti alla città metropolitana di Firenze, per esempio quello di Sesto Fiorentino.

Riguardo al tema del **traffico veicolare**, sono state segnalate come casi particolarmente critici la strada SP34 di Rosano nel Comune di Bagno a Ripoli e la SS67 nel Comune di Fiesole, soprattutto in prossimità della frazione di Compiobbi. Sono stati inoltre esposti problemi di sovraccarico di traffico nel Comune di Signa tra le due sponde dell'Arno, in prossimità del parco dei Renai, dove è stato specificato che da tempo è stato richiesto un ponte di attraversamento ciclo-pedonale per attraversare il fiume.

Altro tema emerso dalla lettura delle segnalazioni è la **sicurezza stradale**, con particolare attenzione a quella dei pedoni. Nello specifico, soprattutto nel Comune di Signa, viene indicata la presenza di tratti pedonali molto stretti e quindi pericolosi e la mancanza di attraversamenti in prossimità delle fermate di alcune autolinee, con particolare riferimento alla località S. Angelo a Lecore lungo via Vingone (S.R. 66 via pistoiese tra i km 13,5 e 15). Criticità in merito alla pericolosità degli attraversamenti pedonali sono state evidenziate anche nel Comune di Sesto Fiorentino. Infine, è stata segnalata la mancanza di marciapiedi e più in generale di percorsi ciclo-pedonali protetti, in particolare nel Comune di Bagno a Ripoli.

Infine, per quanto concerne il tema dell'**accessibilità** è stata mappata una segnalazione sulla stazione ferroviaria della frazione fiesolana di Compiobbi, dove è stata indicata la presenza di barriere architettoniche.

Valdisieve

In questo ambito sono state segnalate diverse problematiche per quanto riguarda il **trasporto pubblico**. In primo luogo, vengono indicati disagi dovuti all'inefficienza del sistema di comunicazione e dei servizi informativi del servizio offerto; in secondo luogo, viene fatto notare che vi siano delle criticità riguardo alle coincidenze tra gli orari dei treni e quelli dei bus, in particolare nel Comune di Pontassieve. Altri aspetti emersi riguardano la carenza del servizio di bus extraurbani soprattutto nelle ore notturne e nei giorni festivi, facendo specifico riferimento nel tratto Girone-Ellera; a tal proposito è stata avanzata la proposta di un prolungamento del bus 14A fino ad Ellera per creare un collegamento diretto con il centro di Firenze.

Inoltre, è stato segnalato che vi siano grandi volumi di traffico sulla SP34 e che la quasi totalità delle auto porta un solo passeggero.

Per ridurre l'uso del mezzo privato, è stato proposto di inserire un grande parcheggio in prossimità della stazione ferroviaria di Pontassieve e il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico attraverso l'istituzione di un "Anello Metropolitano" tra Firenze - Borgo San Lorenzo - Pontassieve – Firenze sull'attuale rete ferroviaria, a servizio continuo.

Tra le proposte vi sono inoltre la creazione o il potenziamento dei collegamenti ciclo-pedonali, in particolare in lungo l'Arno e la Sieve, con interventi di miglioramento della permeabilità tra le sponde dei fiumi, come l'inserimento di passerelle ciclo-pedonali.

Valdarno Empolese

In questa area geografica le segnalazioni apposte sulla mappa hanno riguardato prevalentemente il tema della **mobilità ciclo-pedonale**. Dai contenuti esposti è emersa infatti una generale necessità di potenziare i percorsi protetti, con particolare riferimento ai collegamenti tra frazioni e tra frazioni e principali centri abitati (Bassa e Gavena, loc. Botteghe e Stabbia, Pozzale e Corniola con il centro di Empoli).

In merito al servizio di trasporto pubblico ferroviario, è stata avanzata la richiesta di interventi volti ad aumentare i livelli di sicurezza sui mezzi e all'accessibilità agli stessi. A tal proposito è stato fatto notare che nella stazione ferroviaria di Empoli

sono presenti diverse barriere architettoniche (soglie di ingresso/uscita, etc.) e che i sistemi di elevazione presenti non sono abbastanza grandi da permettere l'agevole mobilità di persone con sedie a rotelle di grandi dimensioni.

Infine, nel Comune di Fucecchio sono state esposte delle criticità in merito all'arteria stradale SP15, considerata particolarmente pericolosa e in scarse condizioni manutentive, soprattutto in relazione alla valenza che ricopre come principale collegamento tra due grandi direttrici regionali, l'autostrada A11 e la strada di grande scorrimento FI-PI-LI. Inoltre, viene lamentato lo scarso servizio di trasporto pubblico locale sulla stessa.

Valdelsa

In questo ambito le segnalazioni si sono concentrate principalmente nel Comune di Montespertoli e riguardano prevalentemente il sistema di **trasporto pubblico** su ferro e su gomma.

In particolare, sono state avanzate osservazioni sul rapporto tra le tratte e le fasce chilometriche relative all'abbonamento Pegaso, per il quale è stata richiesta una maggiore uniformità nei diversi percorsi.

In merito al trasporto pubblico su gomma sono stati segnalati disagi di varia natura sulla linea 37 FSBUSITALIA. In primo luogo, è stata criticata la drastica diminuzione delle corse nei giorni festivi e prefestivi e nei periodi di chiusura degli istituti scolastici, costringendo i lavoratori pendolari all'uso del mezzo privato. Altro aspetto emerso è la difficoltà di acquistare i ticket dei bus in formato cartaceo a terra, costringendo gli utenti del servizio ad acquistarli a bordo a costi maggiori. A tal proposito, è stata richiesta la possibilità di acquistare i titoli di viaggio elettronicamente. Infine, è stato lamentato il cattivo stato di manutenzione e di pulizia dei mezzi.

Mugello e Romagna Toscana

Per il territorio del Mugello e della Romagna Toscana le principali problematiche sono state riscontrate in merito ai temi della **mobilità ciclo-pedonale** e del **trasporto pubblico**.

Nel primo caso, è stato fatto particolare riferimento alla mancanza di un percorso ciclo-pedonale protetto che permetta di collegare la località Mozzete di S. Piero a Sieve alla zona industriale di Pianvallico, non lasciando alternativa all'uso dell'auto privata. Inoltre, è stata lamentata l'assenza di un percorso ciclo-pedonale che colleghi il centro di Barberino di Mugello alla frazione di Galliano.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, sia su gomma che su rotaia, dalle segnalazioni emerge una generale carenza del servizio offerto. A tal proposito risultano particolarmente isolate località come Diacceto a Pelago, Caselline, Bivigliano e Monte Senario a Vaglia. Particolari criticità sono state poi avanzate in merito alla linea ferroviaria Faentina, sia dal punto di vista del sovraffollamento dei mezzi, che per quanto riguarda la scarsa frequenza delle corse.

Chianti Fiorentino

In questa area geografica sono state apposte due segnalazioni, entrambe attinenti al tema del **trasporto pubblico**. Dai contenuti esposti emerge una carenza del servizio di trasporto pubblico, in particolare viene fatto notare che il Comune di San Casciano in Val di Pesa è poco servito e con costi elevati. Per potenziare il servizio di trasporto pubblico è stato proposto l'inserimento di navette che colleghino gli abitati della bassa Valle della Pesa (Cerbaia, San Vincenzo e Ginestra) alla stazione ferroviaria di Montelupo Fiorentino.

Allegato al Report conclusivo

Verso il PUMS. Mappiamo Insieme!

Segnalazioni presenti sulla Crowdmap dedicata al processo partecipativo del PUMS della Città Metropolitana di Firenze

N.	Area Geografica	Comune	Tipo di segnalazione	Età	Sesso	Tipo di utente	Categoria utente	Dove abiti?	A quale di questi ambiti è rivolto il tuo contributo?	Titolo segnalazione	Descrizione segnalazione
1	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	auto con un solo passeggero	la quasi totalità delle auto portano un solo passeggero
2	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Interconnessione autobus / treni regionali	Stazione dei treni del Neto non collegata con tragitto autobus locali. Inoltre orari degli autobus 2 / 57 che si fermano su via Pratese non sono coordinati con partenze dei (pochi) treni regionali verso FI SMN (fascia mattuttina 6-8 e serale 17-19)
3	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Stazione ferroviaria	La stazione ferroviaria di Compiobbi versa in condizioni fatiscenti, non risulta pienamente accessibile in quanto non è dotata di misure per l'abbattimento delle barriere architettoniche, il sottopasso per il raggiungimento dei binari consiste in un tavolato precario ed è soggetto a frequenti allagamenti.
4	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Mancanza di sicurezza	Il tratto urbano della SS67 relativamente all'abitato di Compiobbi è caratterizzato da un forte traffico veicolare che percorre l'abitato ad una velocit... incompatibile con la sicurezza dei pedoni. Si consideri su gran parte del tratto urbano l'assenza di marciapiede o l'inadeguatezza di quelli esistenti, oltre alla scarsa visibilità e quindi la non efficacia degli attraversamenti pedonali presenti.
5	Area Fiorentina cintura	Impruneta	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Chiedo di controllare i contrassegni INVALIDI che invadono il centro di Firenze e noi residenti abbiamo difficolt... a trovare un posto per parcheggiare	Vedi sopra
6	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Collegamento con autostrada Ponte a Ema/ Cascine del Riccio	Il traffico veicolare pesante (autoarticolati e autocarri pesanti) non dovrebbero più passare dal Galluzzo per collegarsi a <Cascine del Riccio (sede industriale) ma con strada ad essi dedicata
7	Area Fiorentina cintura	Campi Bisenzio	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ciclabile interrotta	In questo punto la pista ciclabile si interrompe sfociando in una strada ad alta densità di traffico
8	Area Fiorentina cintura	Signa	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Pericolo,argine strada,signa,san mauro a signa	Argine strada molto pericolosa, strada stretta, spesso percorsa da persone a piedi.auspicabile la trasformazione a senso unico
9	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Strada dissestata e troppo trafficata	Il percorso Via delle sentinelle-Via Villa cedri è utilizzato da una quantità di veicoli molto elevata per la conformazione delle strade stesse. Questo ha causato uno totale dissesto del manto stradale.
10	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Radici dei pini sporgenti in superficie al fondo stradale e rottura fogna	In località Olmo,nel Comune di Scandicci, (difronte ai civici di via Pisana 519 A-B-C-D) ci sono le radici dei pini (7 presenti) che hanno rotto le sede stradale in più punti,causando pericolo sia ai pedoni che ad i mezzi che passano lungo la strada. Inoltre le radici dei pini hanno spaccato i pozzetti delle fogne dellaraccolta dell'acqua,causando maleodore e pericolose sporgenze di cemento ! Tutto questo è stato più volte segnalato (anche con assemble) al Sindaco Sandro Fallani e Vicesindco Giorgi nonchè all'assessore dei lavori pubblici Anichini,purtroppo senza esiti positivi oramai da anni ! Abbiamo chiamato anche i giornalisti della carta stampata per denunciare il problema,ma purtroppo il Comune di Scandicci non ne vuole assolutamente sapere di sistemare la faccenda ! Noi residenti siamo molto arrabbiati,non è possibile che in tutto il territorio comunale di Scandicci qu in via Pisana in località Olmo,ci sia un asfalto ad esempio datato dell'anno 1977 !!! Il più vecchio asfalto di Scandicci ! Nessuno si è mai degnato di rifarlo,tutto questo è una vera vergogna ! Noi residenti che paghiamo le tasse regolarmente,ci sentiamo abbandonati ! Chiediamo pertanto un vostro sopralluogo e verifica della situazione cui stiamo vivendo ogni giorno ! Grazie.
11	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei segnalare un problema	14-18 anni	F	Pendolare	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Richiesta di pensilina per pendolari e studenti presso fermata di Ataf in località Olmo in via Pisana a Scandicci (difronte a negozio di fiori)	Manca una pensilina per ripararsi in caso di pioggia o freddo o sole (estate) per lavoratori pendolari e studenti in località Olmo,in via Pisana nel comune di Scandicci presso la fermata Ataf,direzione Scandicci.
12	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pericolo pedoni mancanza marciapiede sicurezza pedoni	Non esistono marciapiedi in molte strade/vie di Grassina, dov'è pericoloso andare a piedi per il traffico di pendolari "isterici"... in particolare su questo ponticino, frequentato da molti pedoni!!! Non è normale essere cos esposti al rischio traffico.
13	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Velocità eccessiva in centro urbano	Lungo la ss67 nell'abitato di Compiobbi auto e tir viaggiano a velocit... eccessiva. Servono delle soluzioni per ridurre la velocit...
14	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	servizio extraurbano inutilizzabile	Il servizio AMV-ACV Firenze -Pontassieve è scoraggiante per l'utenza: non esiste un orario leggibile, occorre consultare 10 quadri per un totale di 60 pagine, pochi mezzi hanno il controllo satellitare, gli orari in palina sono vecchi senza contare che i transiti oscillano fra 10 min. di anticipo e 15 di ritardo. Il treno con titoli di viaggio ulteriori rispetto al bus determina una netta convenienza dell'auto che infatti provocano code infinite.
15	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Marciapiedi/Ciclovia	Mancanza di un marciapiede/ciclabile nel tratto che unisce Bagno a Ripoli a Ponte a Ema
16	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Biglietto ATAF non valido fino a Compiobbi in treno.	Attualmente il biglietto ATAF non consente di arrivare a Compiobbi in treno. Ô necessario acquistare un biglietto treno, più caro, per una manciata di chilometri. Inoltre, in caso di utilizzo di mezzi ATAF una volta arrivato in zona Firenze, c?è un?ulteriore maggiorazione dovuta all?acquisto del biglietto ATAF.
17	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Trasporti pubblici più frequenti per Polo Scientifico	Ci vorrebbero linee con maggiore frequenza per il Polo Scientifico in particolare una linea efficiente tra il Polo e la T2 (l'attuale 66 passa ogni mezz'ora e fa un percorso tortuosissimo)
18	Area Fiorentina cintura	Signa	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	attraversamenti pedonali in corrispondenza delle fermate autobus	In località S. Angelo a Lecore lungo via Vingone (S.R. 66 via pistoiese tra i km 13,5 e 15) vi segnalo l'assenza totale degli attraversamenti pedonali in corrispondenza delle fermate delle autolinee. Tali fermate sono caratterizzate dai seguenti nr. distintivi: pistoiese 43, 41, 46 e 48
19	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento ciclopedonale da Le Falle a Girone	Occorre che le frazioni da Le Falle al Girone siano collegate con una pista pedociclabile in piano, senza pendenze (come quella prevista che passa da Via della Rosa, con 18% di pendenza!!). Da valutare con RFI se utilizzare il resede ferroviario.
20	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	un biglietto unico per treno e bus	essendo nell'area della Città metropolitana, vorrei che fosse esteso l'accordo Regione Toscana-Trenitalia per viaggiare con un unico titolo di viaggio che permetta di prendere più di un mezzo anche nelle stazioni della cintura fiorentina
21	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Declassare la via aretina	Troppo traffico sull'aretina, con la costruzione del doppio ponte di Vallina ci sarebbe una migliore distribuzione dei flussi
22	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Prolungamento del bus 14A fino a Ellera	Il tratto Girone - Ellera è servito dai bus extraurbani la cui frequenza termina nei feriali dopo le 20,30 mentre il sabato le corse sono ridotte e pressochè assenti la domenica. Se il 14A fosse prolungato almeno ogni 2 corse fino a Ellera, le persone sarebbero incentivate a usare il trasporto pubblico ed eviterebbero di prendere la macchina. La Città Metropolitana dovrebbe favorire i cittadini a mettere in atto comportamenti virtuosi in favore dell'ambiente. In questo modo invece siamo oggettivamente impediti e disincentivati!!
23	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Portare il 14A fino a Ellera	Se il 14A fosse portato fino a Ellera ci sarebbe un collegamento diretto della frazione fiesolana con il centro di Firenze e una maggiore frequenza rispetto all'offerta attuale dei bus extraurbani
24	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei segnalare un problema	19-24 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Un biglietto unico bus/treno	Vorrei che si potesse usare il biglietto urbano del bus per prendere il treno nelle stazioni dei Comuni circostanti la Città di Firenze. In questo caso, da Compiobbi per Firenze. Il biglietto del treno costa 2,60 contro 1,50 del biglietto bus urbano

25	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Prolungamento tramvia T2 a Sesto Fiorentino	E' fondamentale prolungare la linea T2 della tramvia fino a Sesto Fiorentino. Servirebbe un'area densamente popolata. E in gran parte mal collegata col resto della Città Metropolitana. Nella zona da cui passerebbe la T2 sono presenti anche il Polo Scientifico, con la sede delle facolt... Scientifiche dell'Universit... di Firenze (molti studenti e docenti) e dell'Area di Ricerca di Firenze, il CPT delle Poste Italiane e il centro commerciale. Inoltre è previsto a breve (lavori già iniziati) lo spostamento proprio l del Liceo Scientifico Agnoletti ed è in costruzione la sede di una azienda farmaceutica. Il prolungamento sarebbe facile da progettare. Nella zona gli spazi per il transito ci sono senza impattare troppo la vita dei cittadini, i sottoservizi saranno sicuramente minori che in Città. In poche parole: il tratto difficile è stato costruito, ora per quanto riguarda sia il progetto che la costruzione il costo/km dovrebbe crollare. E anche i tempi di realizzazione conseguentemente.
26	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Trasporto pubblico da e verso il Polo Scientifico	Il Polo Scientifico è sempre stato mal collegato con il resto della Città Metropolitana. Con la messa in servizio delle linee della tramvia le speranze di un collegamento più efficiente erano alte. Ma: - la frequenza del 59, che permette il collegamento verso Piazza Dalmazia e la T1, è ancora troppo bassa (e non funziona il sabato e i festivi) e subisce notevoli ritardi a causa del traffico. I punti problematici sono la svolta da viale XI agosto verso Rifredi e tutto il nodo attorno a Viale Morgagni. Il recente allungamento della linea, seppure con ottime giustificazioni, ha reso la gestione della liena molto più complicata. I ritardi e i salti di corsa a causa dei problemi di traffico (e anche solo la difficolt... di svoltare in via Cesalpino a causa delle auto mal posteggiate) sono troppo frequenti. Inoltre, il cambio di percorso ha reso molto meno efficace il servizio di chi utilizza la stazione ferroviaria di Rifredi. Non so se sia il caso di tornare al vecchio percorso (o attestarlo all'ITI, da dove a piedi si arriva velocemente in Piazza Dalmazia e alla T1 attraverso la passerella pedonale), almeno fino a che il traffico attorno a viale Morgagni/Cesalpino non viene ristrutturato in modo tale da permettere il regolare servizio dell'attuale 59 (l'idea non è di per s, malvagia, ma si scontra con la realtà). - il 66, dopo che è stato presentato come un'altra possibile navetta di collegamento con la T2 (e indirettamente con l'aeroporto), non ha aumentato di frequenza, e come il 59 non fa corse il sabato e i festivi. Inoltre ha un percorso troppo tortuoso per poter effettuare un collegamento rapido e quindi efficace con la T2. Non si può fare un collegamento rapido e allo stesso tempo rendere il percorso artificialmente tortuoso, seppure con l'intenzione di servire più cittadini. Alla fine si mancano entrambi gli obiettivi. Entrambe le linee hanno una frequenza troppo bassa per renderle "navette" e appetibili per un pubblico vasto. Al momento solo chi ha orario e abitudini compatibili con queste connessioni o davvero non ha altra scelta le utilizza davvero. Perciò le due linee vanno potenziate e ristrutturate, in via subordinata sperimentalmente per un periodo sufficiente a poterne giudicare le vere potenzialit....
27	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Ingorgo intorno alla fermata arcipressi della tramvia	Il traffico intorno alla rotonda della fermata arcipressi non è adeguatamente disciplinato. L'attraversamento della tramvia è necessario a chi da via arcipressi deve andare in direzione Scandicci o chi da via Ronco corto deve andare in via arcipressi. Si creano frequenti code e intasamenti
28	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	code vallina candeli	code lungo la strada di rosano per i semafori di vallina e il semaforo a candeli
29	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Attraversamento pedonale pericoloso	L'attraversamento pedonale è molto pericoloso. Bisogno attraversare una strada a 4 corsie con auto che sorpassano. Inoltre l'attaversamento è molto utilizzato in quanto in corrispondenza dell'uscita della scuola,
30	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	sede protetta ciclopedonale o perlomeno pedonale	Ci sono tante persone che si spostano a piedi a Ponte a Ema o che vorrebbero farlo in sicurezza, ad esempio mancano attraversamenti della Chiantigiana verso via Lungo L'Ema e mancano marciapiedi. C'è un viottolo ma manca un percorso breve sicuro e segnalato da e per Ponte a Ema verso via di Vacciano. Dateci strade sicure dove andare a piedi o in bici, l'auto lasciamola facoltativa (anche per fare 100 m), non obbligatoria perch, le strade per pedoni e ciclisti sono troppo pericolose!
31	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	via di rosano	un doppio ponte per collegare due strade di scarsa capacià - la strada di rosano e l'aretina - entrambe trafficatissime è una opera inutile, impattante. serve studiare una riduzione dei volumi di traffico
32	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	doppio ponte vallina opera non utile	il doppio ponte collega due strade la sp 34 3 l'aretina entrambe trafficatissime e di scarsa capacià. il doppio ponte non serve ed è impattante. serve ridurre i volumi di traffico
33	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	manto stradale in condizioni pessime	il manto stradale in tutto il polo scientifico e lungo la strada di accesso da via pasolini è in condizioni pessime, pieno di buche tombini sporgenti e avvallamenti. Va rifatto TUTTO
34	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	prolungamento tramvia	la tramvia che va all'aeroporto dovrebbe essere prolungata fino al Polo scientifico e poi a Sesto fiorentino per ridurre la dipendenza dall'auto propria nel raggiungimento del Polo stesso
35	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	collegamenti con centro e Firenze sud	gli autobus che arrivano al Polo scientifico lo collegano con Firenze nord ma non vi sono collegamenti diretti con il CENTRO CITTA' nè tanto meno con FIRENZE SUD e FIRENZE EST (careggi, le cure, bolognese), obbligando chi viene da queste zone ad utilizzare l'auto propria
36	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile occupata da mercato	Un tratto della ciclabile di Via dei Giunchi/Via del Ponte a Giogoli la mattina è sistematicamente occupato da un mercato alimentare, con casse di verdura per terra, e l'accesso all'incrocio con Via Di Vittorio è bloccato dai camioncini dei venditori. La pista cos com'è la mattina, in orario diingresso al lavoro, è inutilizzabile e costringe ad andare in strada controsenso. La situazione è già stata segnalata ai vigili ma senza riscontro.
37	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Via Gramsci - Incrocio via Puccini	Auto spesso parcheggiate dove è vietato(presenza bar, fioraio e tabacchi), intralciano lo scorrimento del traffico all'altezza del semaforo . Evidenzio che c'è un parcheggio all'altro lato della strada, spesso vuoto. Suggerisco di installare paletti che impediscano il parcheggio su quel lato della strada.
38	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	attraversamento pedonale pericoloso	l'attraversamento pedonale è pericoloso, le auto giungono a grande velocità e su due corsie
39	Area Fiorentina cintura	Lastra a Signa	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Informazioni traffico non tempestive	spesso l'autista della linea 37 FSBUSITALIA entra in FIPILI anche se nelle APP è segnalato un incidente ed il conseguente blocco della SGC portando ad ore di ritardo. l'autista non è aggiornato rispetto alle segnalazioni del traffico.
40	Area Fiorentina cintura	Calenzano	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Connessione linee bus	Aggiungere una fermata linea bus 93 della Linea alla stessa fermata della linea 2 dell'Ataf.
41	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Percorso tramvia verso Campi	Prevedere il futuro sviluppo della tramvia verso Campi Bisenzio sull'asse via Pratese-Osmannoro, tragitto percorso quotidianamente da gran parte della popolazione campigiana per motivi di studio e di lavoro.
42	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento alla fermata "Aldo Moro" della T1	dall'intersezione fra le vie: Ippolito Nievo, Oscar Romero e Rialdoli creare percorso pedonale fino fermata ALDO MORO della T1 verrebbe parallela a viuzzo della Marzoppina ma si accorcia il collegamento con la via Pisana.
43	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento alla fermata "Aldo Moro" della T1	dall'intersezione fra le Vie I. Nievo, O. Romero e Rialdoli creare un percorso pedonale-ciclabile fino alla fermata "Aldo Moro" della T1; verrebbe parallela a viuzzo della Marzoppina ma accorcia il collegamento con via Pisana e la fermata Aldo Moro della T1.
44	Area Fiorentina cintura	Scandicci	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Protezione sulla provinciale 12	Sulla provinciale 12 (Montelupo-Cerbaia) i veicoli viaggiano a velocit... elevate mettendo in pericolo i ciclisti. sarebbe molto utile una corsia ciclabile protetta, anche per promuovere il cicloturismo
45	Area Fiorentina cintura	Campi Bisenzio	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	collegare Campi Bisenzio con Sesto Fiorentino	Mancanza totale di un collegamento con il comune di Sesto Fiorentino (stazione ferroviaria). Il collegamento, tutti i giorni della settimana compreso il sabato e i festivi, permetterebbe di usufruire del treno per raggiungere Firenze, Prato e Pistoia
46	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	TRENO NAVETTA	Sarebbe molto utile e comodo avere durante il giorno un treno che dalla stazione di Compiobbi portasse alla stazione centrale
47	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili, precedenze	La pista ciclabile di via Lucchese, da Campi Bisenzio presenta molte criticità: 1) sul sottopasso con l'A1 (la strada in questa tratta si chiama viale Primaldo Paolieri) la ciclabile si interrompe e sotto il ponte non esiste protezione costringendo i ciclisti ad immettersi nella carreggiata senza alcuna segnalazione e protezione. 2) La pista ciclabile è costantemente incurata, presenta schegge di vetro (bottiglie rotte) ed altri rifiuti costringendo i ciclisti a viaggiare sulla carreggiata per le auto 3) via lucchese, nella tratta dell'Osmannoro) è interrotta da varie traverse senza alcuna segnaletica per dare precedenza ai ciclisti. Le situazioni pericolose si presentano quando un ciclista che la percorre in direzione Firenze, si trova spesso la strada tagliata da automobilisti che viaggiano nella stessa direzione e svoltano a destra, tagliando la cilcabile. Il ciclista ovviamente non può vedere l'automobilista dietro, il quale girando a destra taglia la ciclabile rischiando di investire il ciclista, e con la presunzione di essere dalla parte della ragione. Forse non sa che i ciclisti non hanno sulla nuca e non possono immaginare che gli automobilisti, effettuino un sorpasso ed immediatamente dopo effettuino una sterzata a 90 gradi a destra.

48	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	SS67 pericolosa per le bici	Tra Compiobbi e il Girone la ss67 è pericolosa, potrebbe essere allargata con formazione di una banchina ciclabile
49	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclopedonale	Manca una pista ciclabile e un percorso pedo i ai lati del viale Europa/via di Rosano / via del Pian di Ripoli
50	Area Fiorentina cintura	Signa	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Cross Over	C'è un tappo tra le due sponde dell'Arno, all'altezza del parco dei Renai, in quanto da decenni migliaia di ciclisti chiedono un ponte, anche di legno, per attraversare il fiume, che colleghi le due sponde e continuare a pedalare fino al mare, in un percorso suggestivo.
51	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	cuciture piste ciclabili	congiunzione piste Via Lucchese, Via Pratese (attraversamento, in prossimità della rotonda su Via pratese, di via S.Piero a Quaracchi): con uno smussamento dello scalino, e dei quadrotti su Via S.P.a Quaracchi in terra, sarebbe possibile accedere alla pista di Via Lucchese (x dipendenti Ferragamo e i ciclisti diretti a, o da, Ingromarket e Campi Bisenzio).
52	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Nuova passerella pedociclabile sull'Arno presso le Gualchiere di Remole	Integrazione con il sistema regionale della ciclopista dell'Arno.
53	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	prolungamento tranvia da Aeroporto a Campi Bisenzio con possibile percorso via Palagio degli Spini - via Pratese- Via Lucchese	problemi di viabilit... quotidiani via Lucchese (località Osmannoro) via Pratese
54	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Dissuasori di velocità e segnaletica	Con il posizionamento di pannelli luminosi e dissuasori di velocit... potrebbe essere migliorata la sicurezza della strada statale, percorsa ogni giorno da migliaia e migliaia di mezzi (molti sono pesanti)
55	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Biglietto ATAF valido per treno fino a Sesto	Il biglietto/abbonamento ATAF dovrebbe essere valido sul treno fino alla stazione di Sesto Fiorentino. Uno dei tanti paradossi del trasporto pubblico fiorentino...
56	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Treni regionali notturni Firenze SMN/Prato-Pistoia	Sono fondamentali treni notturni che coprano l'intervallo 00:25-4:30 per collegare Firenze con i comuni della piana fino a Prato-Pistoia. Essa servirebbe il comune di Firenze (Rifredi, Castello) il comune di Sesto (Zambra, Sesto Fiorentino, Il Neto), il comune di Calenzano (Pratignone, Calenzano) e continuando Prato e Pistoia. Insomma, sarebbe una soluzione strategica per poter lasciare in tranquillit... l'auto a casa e tornare dalle serate fiorentine in tutta sicurezza con il treno
57	Area Fiorentina cintura	Campi Bisenzio	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile Campi-Prato	Non esiste al momento alcun collegamento ciclabile con la Città di Prato
58	Area Fiorentina cintura	Campi Bisenzio	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Tranvia	L'estensione della linea della tranvia da Firenze a Campi Bisenzio, che non dispone di una stazione ferroviaria, permetterebbe di lasciare a casa l'auto, con enormi benefici economici, sociali ed ambientali
59	Area Fiorentina cintura	Bagno a Ripoli	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Rotonda tra via Chiantigiana e via lungo l'Ema	Lo spazio c'è e alleggerirebbe parecchio il traffico sulla rotondona poco distante. Già oggi moltissimi motorini e qualche macchina preferiscono fare inversione a U invece che fare tutto il giro pesca. Basterebbe poco, fate una rotonda come è stata fatta in via di campigliano.
60	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	frequenza treni Zambra	va aumentata la frequenza dei treni per zambra per facilitare ai pendolari l'arrivo al Polo scientifico che altrimenti da santa maria novella devono prendere almeno altri due mezzi per poter arrivare
61	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Stazione di Zambra	La stazione di Zambra è la stazione ferroviaria più vicina al Polo Scientifico. Potenzialmente potrebbe servire molti studenti, ricercatori CNR, professori e dipendenti dell'Università, oltre ovviamente lavoratori e avventori di molte altre strutture lavorative della zona (IperCoop, CPT Poste, erigenda prossima azienda farmaceutica). Queste potenzialità sono purtroppo non completamente sfruttate per due motivi: - la frequenza dei treni che vi si fermano è troppo bassa (2/ora, ma servendo alternativamente Campo di Marte e SMN) per essere lontanamente avvicinabile ad un servizio di metropolitana di superficie. Già un raddoppio però ritengo darebbe ottimi risultati. - Fino alla stazione di Castello si può utilizzare il biglietto ATAF, a Zambra è richiesto il biglietto/abbonamento ferroviario o l'abbonamento Pegaso. Questo riduce molto le possibilità di intermodalità fra ferrovia e gli altri mezzi di trasporto pubblico verso questa destinazione. La Città Metropolitana dovrebbe coordinarsi con Regione e Trenitalia per estendere le condizioni tariffarie ora valide solo fino a Castello e adottare orari delle corse più frequenti.
62	Area Fiorentina cintura	Campi Bisenzio	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Casalingo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Miglioramento trasporto pubblico	Chiedo Prolungamento Tranvia a Campi Bisenzio per una comunicazione più veloce per la città sia per studenti che lavoratori
63	Area Fiorentina cintura	Sesto Fiorentino	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Valorizzare la fermata FS di Zambra	La fermata FS di Zambra andrebbe ribattezzata "Stazione di Firenze Polo Scientifico Universitario" e andrebbe inserita a tutti gli effetti nel modo ferroviario di Firenze, in modo da renderla raggiungibile via treno da Firenze con un titolo di viaggio ATAF. Da Zambra, il Polo Scientifico è raggiungibile sia a piedi sia con il bus linea 66 (che per altro andrebbe intensificato). In questo modo, l'opzione "treno fino a Zambra + bus 66 (o passeggiata)" rappresenterebbe una valida alternativa (a pari costo) all'opzione "treno fino a Rifredi + bus 59", utilizzabile per esempio in caso di problemi al sottopasso di via Perfetti Ricasoli o di ingorgo in via Luzi o viale XI agosto.
64	Area Fiorentina cintura	Fiesole	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Una nuova pista ciclabile sicura che colleghi Firenze a Pontassieve	La direttrice della via Aretina, da Firenze a Pontassieve (e oltre) risulta veramente molto trafficata e pericolosa per i ciclisti. Di conseguenza, sarebbe ottimo se fosse realizzata una pista ciclabile che colleghi i paesi lungo l'Arno, in modo da poter garantire a ciclisti pendolari, ciclisti sportivi e turisti un passaggio sicuro. Per questi ultimi, sarebbe meraviglioso disporre di una pista ciclabile sulla scia delle vie ciclabilli del Trentino
65	Chianti Fiorentino	San Casciano Val di Pesa	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Chianti	San Casciano in Val di Pesa è servito solo da ACVbus con costi molto alti
66	Chianti Fiorentino	San Casciano Val di Pesa	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	trasporto integrato	Sarebbe molto utile collegare con navette gli abitati della bassa Valle della Pesa (Cerbaia, San Vincenzo e Ginestra) con la stazione FS di Montelupo.
67	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Pendolare	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Fermate bus poco segnalate	Usciti dalla stazione di Firenze SMN non è facile capire dove sono posizionate le fermate delle diverse linee bus.
68	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pericolo pista ciclabile	la pista si interrompe in corrispondenza di una svolta delle automobili. Non è chiarito chi ha la precedenza. I ciclisti rischiano la morte ogni giorno in quel punto.
69	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Attraversamento pericoloso	Attraversamento pericoloso
70	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile incrocio viabilità ordinaria	Segnalo il problema dell'incrocio della pista ciclabile che costeggia la Fortezza con via Lorenzo il Magnifico (fra Villa Basilewsky e Palazzo del Sonno/Student Hotel): i ciclisti che arrivano dal ponte sul Mugnone, tenendo la destra, non sono visibili agli autisti che arrivano da Via Lorenzo il Magnifico che, sebbene abbiano uno stop che impone loro di dare la precedenza, considerano solo il traffico veicolare a motore che arriva dal Viale Lavagnini e tendono a ingaggiare l'incrocio guardando solo a sinistra: in pochi mesi di apertura della pista ci sono già stati alcuni incidenti. Servirebbe segnaletica orizzontale più evidente (striscia rossa della ciclabile segnata anche nel centro dell'incrocio?) e, forse, un dissuasore di velocità subito prima dell'incrocio. Grazie.
71	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	impossibile uscire da Piazza dei Nerli	Le catene che dividono la piazza non hanno varchi che lascini passare disabili e ciclisti.
72	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	strettoie - inquinamento - traffico	autobus, pulman di linea, bus turistici, transitano quotidianamente per via Senese nelle due direzioni. oltre a taxi, ncc, e autorizzati e non. Il traffico nel primo tratto dove sono presenti 2 strettoie è insostenibile e l'inquinamento prodotto elevatissimo.
73	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Tunnel Alta velocità Firene	Occorre fare il tunnel per liberare il traffico pendolare in superficie. Il mio treno si ferma sempre 10 minut i a Rovezzano e 10 a Castello. Facciamo questo buco!!! Viva l'alta velocità!
74	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Cascine del Riccio collegamento autostradale	La zona industriale di Cascine del Riccio non ha un collegamento efficace e sicuro per il transito degli autoveicoli quali autoarticolati e autocarri pesanti con l'autostrada, infatti essi passano dal Galluzzo e in strade molto strette quali via Silvani e Via Cave di MOnteripaldi, occorre programmare velocemente un collegamento con Ponte a Ema
75	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Sicurezza	Via Faentina fra i due semafori Non sono rispettati i limiti di velocità, non viene rispettato il semaforo, manca il cartello che avverte dell attraversamento bambini della scuola Boccaccio
76	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	MANCANZA SEGNALETICA	MANCANO COMPLETAMENTE LE STRISCE CHE DELIMITANO I PARCHEGGI DEI MOTORINI CHE SONO QUINDI SEMPRE OCCUPATI DALLE AUTO
77	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Accessibilità e sicurezza in via Lanzi	In via Lanzi è sita una scuola materna. Raggiungerla è però difficile e pericoloso perchè, i marciapiede della via sono costantemente occupati da automiobili e motorini in divieto di sosta. Inoltre le auto e le moto procedono spesso a velocità sostenuta, anche perchè, il segnale che avvisa della presenza della scuola è poco visibile.
78	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	FS le piagge	Ciclabile renai arrivati a FS le piagge il cancello ingresso marciapiede per prendere il treno è chiuso e saldato non permette accesso per treno + bici
79	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Dissesto	Via Bartolini, via S.Onofrio impraticabili per persone con handicap
80	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	marciapiedi e strade	Via farini; sia il marciapiede che la strada sono in condizioni disastrate. Non vedo perchè sia stato rifatto solo il marciapiede della sinagoga. Tutto pericoloso per bici, persone a piedi e moto ed auto. Molti gli anziani ed i bambini residenti
81	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Linea bus mancante in Controviale Guidoni	Dal momento della messa in circolo della tramvia T2 e della soppressione della linea 22, il controviale Guidoni da Via Allori a via Torre degli Agli risulta scoperto dal servizio di TPL. Sarebbe opportuno deviare una linea preesistente (es. linea 29/30) per permettere agli utenti un collegamento bus che fino ad ora era risultato cruciale per il rione e la cittadinanza. Le fermate bus a cui mi riferiscono sono GUIDONI VALDARNO, GUIDONI MERCATO DI NOVOLI, GUIDONI VALDERA.

82	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	attraversamento pedonale pericoloso in Via del Fosso Macinante	pericolosità rilevata nell'attraversamento pedonale di Via del Fosso Macinante, all'incrocio con Viale Fratelli Rosselli, dovuta al fatto che si attiva contemporaneamente il semaforo verde sia per il traffico veicolare del Viale (poco prima del sottopasso), sia per il contiguo attraversamento pedonale in Via del Fosso Macinante, il quale ultimo non è ben visibile per gli autoveicoli provenienti dal Viale, se non all'ultimo momento dopo aver giù svoltato, spesso ad alta velocità. Mi è capitato personalmente, e più volte, di vedere un veicolo frenare bruscamente a pochi cm mentre attraversavo le strisce pedonali (con il verde, ovviamente).
83	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Smaltimento traffico, ztl	La strada diventerà a breve Ztl, ma è utilizzata principalmente per smaltire il traffico di Porta al Prato e zona Novoli già fortemente intasate. Chiudere una strada cos cruciale e non pericolosa per il passaggio di una manciata di autobus giornalieri mi sembra irrazionale.
84	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Strisce pedonali non regolate da semaforo	Le strisce pedonali "libere" alla fine di via Caccini, dopo il ponte, dir. Careggi e dopo il semaforo per le auto, strettoia fianco tranvia, creano intoppi anche se il semaforo per le auto è verde e, nelle ore di punta, si crea una fila che parte quasi da via Locchi, paralizzando anche quella. Basterebbe dotare entrambe le strisce di semaforo per pedoni sincronizzato con quello per le auto.
85	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	LINEA 17	MANCA UN COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE SMN E LA ZONA STADIO COVERCIANO
86	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Rischio Incidenti	Semafori Piazza Dalmazia con tempi senza logica. Moto passano col rosso per tempi di attesa toppo lunghi.
87	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Rischio Incidenti	Segnalo il problema relativo alle automobili che percorrono via mariti in direzione Piazza Dalmazia, non possono girare per piazza del terzolle ma lo fanno quotidianamente. Questa infrazione è a serio rischio di incidenti soprattutto per gli scooter che percorrono via mariti in direzione opposta che si trovano di fronte auto che non dovrebbero esserci.
88	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato		All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Alberi con rami che invadono la sede stradale	Sul Viale ci sono rami bassi che sono nati dal tronco degli alberi sul ciglio stradale che invadono la carreggiata. Vanno potati spesso. Sono pericolosi!
89	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	pericolo velocità via di San Domenico Firenze	La strada ha 30 Km/h di limite, la strada è larga ma con isole di attraversamento. Se si va a 30 si viene superati innescando grande pericolo. Il limite è inappropriato
90	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Non ci sono mai state le strisce e c'è un motivo	Una curva pericolosa per l'attraversamento da più di 50 anni, non ci sono mai state le strisce (poco visibili da chi arriva), pochi attraversano e un paio di giorni fa: sorpresa, hanno fatto le strisce!!! Toglietele!
91	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile	La pista ciclabile, una volta attraversato incrocio fermata Belfiore , si interrompe
92	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico indecente	Le strade (San Giusto) che portano all'ospedale di Torregalli sono semplicemente inadeguate , congestionate, fortemente sconnesse e spesso interrotte per lavori di riparazioni che poi tornano peggio di prima .....mi fermo qui perchè è inutile continuare per far sapere a chi non vuol sapere .....e pensare che a momenti ci portavano pure i morti in casa con l'apertura delle camere ardenti. ... Con un parcheggio all'interno dell'ospedale sempre completo. . Grazie Saluti. L. A.
93	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ciclabile sventrata e mai rifatta	Da un paio di mesi sono stati fatti lavori ai servizi e la pista ciclabile sventrata è stata riasfaltata solo parzialmente
94	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Fine autostrada a11	Risolvere problema code fine a11 viadotto indiano viabilità ordinaria
95	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Altro	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Strada dissestata dalle radici dei pini e rottura dei pozzetti di raccolta acqua	Strada dissestata dalle radici sporgenti dei pini e rottura delle fogne per la raccolta delle acque reflue; zona in località Olmo,nel comune di Scandicci,invia Pisana 519 A (provincia di Firenze).
96	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	se c'è la tramvia non ci sono auto e bus	le strade che ospitano la tramvia non devono essere accessibili a auto private o bus il disagio del traffico deve essere ripartito tra tutti i cittadini avere il disagio della tramvia sotto le finestre e la coda dei bus è ingiusto oltre che insostenibile
97	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	strada troppo stretta e non idonea alla circolazione	la strada è l'unica utilizzata dalla circolazione da le Cure a Parterre
98	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	uscita autostrada aeroporto ponte all'Indiano	l' incrocio tra l' uscita autostradale, l'ingresso in città e l' imbocco del ponte all'Indiano è spesso intasato e pericoloso
99	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Pendolare	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Soste furgoni carico e scarico in mezzo alla strada	Sosta furgoni carico e scarico in mezzo alla strada creano disagio e lunghe code
100	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	marciapiedi non adeguati. Uso bici pericoloso.	Il marciapiede di una strada principale come via giuliani incrocio via dello steccuto, dove le persone passano spesso con valigie per andare in stazione dovrebbere essere più ampio e meno degradato. Via r. giuliani è una via di accesso importante alla città ma molto degradata e sempre trafficata. Uso della bici pericoloso.
101	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Sosta selvaggia	Ci sono zone (come quella intorno a Santa Croce) in cui la sosta selvaggia è continua. Basta prendere il 23 una volta, soprattutto nel fine settimana, per rendersi conto che tutte le fermate del bus sono occupate da macchine in sosta vietata. Una persona disabile non riuscirebbe in nessun modo a prendere il bus. Bisognerebbe cominciare a risolvere seriamente il problema della sosta selvaggia, con un arredo urbano che permetta solo il passaggio e la sosta dove consentito, e impedisca fisicamente la sosta presso le fermate del bus, o le strisce pedonali.
102	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ponterosso-poggetto	abbreviamento percorso ciclabile da ponterosso a poggetto
103	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Stazione Firenze Statuto non adeguata	Dopo l'avvio della T1 verso careggi, la fermata ferroviaria è diventata di fatto un punto di scambio con la tramvia. La struttura però si presenta inadeguata, i marciapiedi di accesso ai treni non sono all'altezza delle pedane dei vagoni, inoltre c'è un solo accesso dalla strada sottostante verso la direzione rifredi, inoltre pure stretto, impossibile da percorrere in presenza di passeggeri in uscita.
104	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	guidoni t2-linea 30	per poter prendere la tramvia alla fermata sotterranea guidoni per chi scende dal 30 alla fermata più vicina deve attraversare il vialone che proviene dall'autostrada.il semaforo dura diversi minuti e le macchine vanno a velocità sostenuta.Una volta verde per i pedoni dopo 5 secondi già passa arancione. un paio di gg fa un ragazzo ha rischiato di essere investito perchè spazientito dall'attesa e per non perdere la coincidenza del bus 30 che stava arrivando.
105	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Marciapiede via Cosseria da rifare e sponda Mugnone da sistemae	Il marciapiede lungo il Mugnone di via Cosseria è pieno di buche, la siepe sarebbe da ripiantare dove manca e l'argine Mugnone sarebbe da risistemare per renderlo fruibile si cittadini
106	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Barriera architettonica	Presenza di scalino per accedere al ponte ciclopedonale dello Statuto.
107	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Mancata asfaltatura ciclabile	Dopo i decenti lavori di Publiacqua sulla ciclabile di viale Matteotti, la ciclabile stessa non è stata riasfaltata e risulta così difficile (e pericolosa) da percorrere.
108	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Dossi rallentamento	In via dei Bastioni, tra piazza Poggi e Via Monte alle Croci, inserirei dossi di rallentamento data l'alta velocità delle auto che vi passano regolarmente. Chi percorre la strada a piedi è in seria difficoltà.....
109	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	sosta selvaggia	in via calasso le auto vengono lasciate in sosta sul lato sinistro della carreggiata nonostante i segnali di divieto, questo crea traffico e rumore perchè i camion di esselunga non riescono ad entrare nel deposito.
110	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Pendolare	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Collegamenti notturni Sesto Fiorentino/piana	I collegamenti notturni con Sesto Fiorentino non vanno oltre 00:25 (treno da Smn) e poco più tardi con bus 2 e 28 da piazza Dalmazia. E' inaccettabile che nel 2019 la mobilità notturna con Sesto Fiorentino (ma anche tutta la zona di Quarto-Castello) sia cos inefficiente. Potenziarla permetterebbe di tornare in sicurezza a casa senza mettersi in situazioni pericolose alla guida o dover spendere soldi in costosi taxi. Proporrei treni notturni nella fascia dopo 00.25 almeno nel weekend e quantomeno coordinare le ultime corse dei bus 2 e 28 con quello della tramvia il venerd e il sabato, dato che le ultime corse per Sesto/Calenzano partono prima che le ultime corse della tramvia arrivino in via Vittorio Emanuele
111	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Barriere da rimuovere	Le barriere all'inizio e alla fine del ponte sono da rimuovere perch, ostacolano il passaggio delle bici anche portandole a mano!
112	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Turista	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Segnaletica Via della pietra	Segnaletica non adeguata sulle colline di careggi, strade piccole spesso vedono incastrarsi camion o pulman non adeguatamente avvertiti delle dimensioni stradali.
113	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	stradine usate come scorciatoie per evitare il traffico	sulla collina di Bellosguardo/Marignolle a Firenze le strette strade murate senza marciapiede vengono usate come scorciatoie dai pendolari per l'ingresso/uscita dalla città creando ingorghi, pericoli per i pedoni, inquinamento acustico e ambientale. Dovrebbero essere studiate soluzioni che, senza penalizzare i residenti, rendano svantaggiosi tali comportamenti
114	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	CICLABILE STRETTA E NON SEGNALATA	LA CORSIA CICLABILE CONVIVE CON UN MARCIAPIEDE TROPPO STRETTO E ORMAI NON E' PIU' VISIBILE

115	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	IL SEMAFORO BADANTE	In via Ficino, all'angolo con piazza Savonarola, dallo scorso mese di maggio è stato posizionato un inutile semaforo che fa da badante ad una buca mai sistemata, con il risultato di allungare i tempi di percorrenza degli autobus. Peraltro, non controllando il transito di tutto l'incrocio, ma solo il senso alternato, risulta anche pericoloso. Dopo quasi un anno credo che si possa anche rimuovere. Grazie.
116	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile	La pista ciclabile sul Lungarno termina a ponte Santa Trinità dopodichè, non è possibile proseguire verso ponte vecchio e oltre.
117	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	viabilità pericolosa	Strettoia pericolosa con visibilità ridotta e precedenze mal segnalate.
118	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	percorso ciclabile via baracca	tutti i giorni in bicicletta vado da via di Brozzi al Viale Morgagni; chi conosce la zona sa che anche senza presenza di ciclabili, fino a Via Baracca si riesce ad arrangiarsi per fare un percorso abbastanza agevole e sicuro. Dall'altezza del Bivio fino a imboccare via di Novoi (da via Baracchini) passare per la strada, in orario 8-8:30, garantisco che è un vero siucidio. L'unica possibilità fattibile pe contiunare ad usare la bici è utilizzare pezzetti di marciapiede, con le difficolt... che questo comporta, non ultimo il doversi prendere offese da alcuni pedoni che, anche se rispettati, sicuramente per quello che mi riguarda, spesso mi urlano dietro "Questa non è una ciclabile!!
119	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	sosta selvaggia	in via calasso le auto sostano selvaggiamente sul lato sinistro della carreggiata nonostante i segnali poco visibili di divieto di sosta impedendo ai camion di esselunga di entrare nel deposito e bloccando il traffico.
120	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Percorso ciclopedonale interrotto	Manca la continuità del percorso ciclopedonale che dalla Fortezza Da Basso porta verso lo snodo Belfiore-Redi-Strozzi.
121	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ripristino pista ciclabile	Va urgentemente ripristinata la pista ciclabile di viale Redi nel tratto che corre accanto al Palazzo Mazzoni.
122	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Mancanza continuit... percorso ciclabile	Manca un collegamento tra la ciclabile di viale Redi e la zona Novoli-Forlanini. In passato si è parlato di una passerella sul Mugnone, oppure di percorrere il nuovo ponte tramviario, ma ancora nulla è stato fatto...
123	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	La nuova pista ciclabile è pericolosa	La nuova pista ciclabile, oltre ad aver tolto inspiegabilmente moltissimi posti auto è anche pericolosa perchè costringe le bici ad attraversare la via a ridosso di una curva. Abitando l, non ho per niente compreso la necessit... di creare una pista nuova quando bastava ritinteggiare la precedente.
124	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Strada dissestata	Sanpietrini mancanti, strada dissestata
125	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	continuit... piste ciclabili	Sarebbe utile collegare le piste ciclabili che arrivano dal parco delle Cascine con l'Albereta, studiando dei percorsi fra il Ponte Santa Trinità e il Ponte alle Grazie.
126	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile scandicci	necessit... di pista ciclabile viale nenni - scandicci
127	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Problema di viabilità e parcheggio piazza Beccaria (lato Gioberti)	Lato via Gioberti, Piazza Beccaria sperimenta de anni un problema di viabilità. Il parcheggio selvaggio in doppia, tripla, quadrupla fila (specialemente nella fila centrale tra le aiuole ed i marciapiedi) rende quotidianamente impossibile la svolta ai mezzi pesanti (Coop) e spesso anche ai veicoli che uscendo da Via Gioberti vogliano immettersi in Via Scialoja. Un intervento sul design della mobilità e dei parcheggi della piazza , da considerarsi urgente. Si segnala peraltro, lo scarso utilizzo da parte degli utenti del commercio di Via Gioberti del parcheggio interrato in piazza. Un accesso pedonale sotterraneo diretto Parcheggio-Via Gioberti, permetterebbe sicuramente di rendere più attrattivo il parcheggio, contribuendo a liberare (assieme all'intervento dettagliato sopra) cosi' la zona dai problemi di viabilità quotidiani.
128	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Rastrelliera bici da rimettere	In via Orcagna, dopo alcuni lavori, non è stata rimessa la rastrelliera bici. C'è solo il cartello.
129	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Collegamento Quartiere 5 - Trespiano	Spesso devo muovermi da Firenze Nova a Trespiano e attualmente posso solo prendere il 23 fino a S Marco e poi cambiare col 25 (circa 1ora di tempo necessaria) oppure prendere il 5, cambiare col 40 a Rifredi FS e cambiare col 25 in prossimit... dell'Annfas. Mi piacerebbe avere un collegamento diretto più veloce. Magari prolungando alcune corse del 40 fino al cimitero
130	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Strada pedonale percorsa impunemente da motocicli	Salve. Credo che il Comune si debba decidere a fare chiarezza ai vari motociclisti (veicoli di ogni cilindrata) e pedoni se il passaggio tra l'ex cucina dell'Esselunga in via Pistoiese e via Sardegna è un percorso solo pedonale (come a me risulta) o anche per motocicli. Non mi riferisco alla stradina in terra battuta che conduce al campo sportivo, ma al percorso attraverso i giardini che conducono in via Sardegna. Vi dico centinaia di moto ogni giorno della settimana e con motociclisti di qualunque et... e sesso. Grazie, Angelo.
131	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Circolazione motoveicoli sottopasso dell'Indiano	Credo sia sotto gli occhi di tutti: migliaia di passaggi di moto e scooter per qualunque ora del giorno durante tutta la settimana, per un passaggio dedicato ai soli pedoni, o cicli condotti a mano. Potreste fare in modo di evitarlo? Oppure destinare metà corsia per le moto (dividendolo fisicamente!), almeno i pedoni sono sicuri sull'altra met...! Grazie, Angelo.
132	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	code e difficolt... di circolazione	si formano lunghe code fino al sottopasso del gignoro ed è difficile immettersi negli svincoli
133	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	bambini in bici	in tutto l'oltrarno non esistono percorsi ciclopedonali per i bambini che vanno alle scuole primarie e secondarie. Si possono prevedere a scapito di qualche posto auto e si farebbe un investimento sicuro per una futura città più sostenibile
134	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Pendolare	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Posizioni anomale e pericolose di fermate di scambio bus /treno	Il bus navetta 59 che congiunge il Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino con la Stazione FS di Rifredi, per proseguire lungo la Via Panciatichi verso il nuovo capolinea Del Garbo T1 Morgagni, ha le fermate di scambio con la suddetta stazione sulla via Panciatichi ((Cartabianca Caffè e Panciatichi Rifredi FS) in posizioni veramente anomale: i passeggeri sono costretti a transitare all'interno di una propriet... privata, oltretuuto anche in maniera disagevole. Inoltre la fermata Panciatichi Rifredi FS è posta a distanza elevata dalle strisce pedonali, per cui gli utenti che non vogliono rischiare di perdere i loro treni sono indotti ad attraversare la carreggiata fuori dal passaggio pedonale. Nota: una petizione per riportare il transito del 59 dalla Via vasco De Gama non ha mai ricevuto risposta (https://www.change.org/p/ataf-gestioni-s-r-l-ataf-linea-59-ripristino-del-vecchio-capolinea-in-via-vasco-de-gama-rifredi)
135	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	sede protetta ciclopedonale	Necessità di un percorso ciclopedonale che colleghi Ponte a Ema con Piazza di Badia a Ripoli, sia per pedoni che per ciclisti. Spazio protetto anche per le fermate dell'autobus a Diacceto
136	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile ponte San Niccolò	Le piste, ai lati del ponte, sono fatte con i piedi, il fondo è tutto sconnesso. La pista a lato ovest è collegata male con la strada e finisce sul marciapiede sul lungarno Pecori Giraldi, dove manca ciclabile di collegamento con quella dei Viali
137	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	assenza pista ciclabile	La tratta viale Europa, viale Giannotti rappresenta la principale via di scorrimento in Firenze Sud anche per le biciclette. Col recente posizionamento del cordolo che separa la corsia bus le biciclette devono condividere la stretta carreggiata rimasta con auto e altri mezzi esponendosi a grave rischio. Occorre assolutamente pensare a questo problema e pensare ad una ciclabile, forse da affiancare probabilmente alla nuova linea della tramvia.
138	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Sezione stradale a schiena d'asino	In Via Lorenzo il Magnifico, nel tratto tra via Landino e Via Poliziano, dopo vari interventi alla rete fognaria e successive riasfaltature (evidentemente non fatte in maniera corretta), il profilo della sezione stradale è eccessivamente a schiena d'asino, ovvero il centro della strada è molto più alto che ai lati. Addirittura sul lato Viale Lavagnini, in fase di parcheggio è difficile aprire lo sportello senza farlo impattare col marciapiede. E' anche difficile uscire dai fondi laterali a meno di utilizzare veicoli SUV tant'è che alcune propriet... hanno disposto scivoli mobili per facilitare il passaggio. Ho foto che provano che tanti anni fa il profilo stradale era praticamente piatto.
139	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclovia	collegamento Ponte a Ema- Badia a Ripoli con ciclovia

140	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	cordolo all'incrocio di viale Redi/Viale Belfiore/Via Benedetto Marcello	Le auto che venendo dalla Fortezza vogliono andare verso V.le Belfiore o Via Benedetto Marcello si incanalano nel sottopasso ferroviario di dx e si smistano in prossimit... del semaforo successivo: - chi ha intenzione di continuare su via Benedetto Marcello dovrebbe tenere la corsia di sx e aspettare il verde - chi gira a destra per proseguire su V.le Redi tiene la corsia centrale o quella di dx. Quando il semaforo è rosso per i primi (dir Benedetto Marcello) e verde per i secondi (dir V.le Redi) nell'altra direzione di Viale Redi alla confluenza con Viale Belfiore (dir Porta a Prato) le auto che provngono in direzione opposta hanno il verde. Succede spesso in questa combinazione semaforica che alcune auto provenienti da V.le Belfiore e dirette verso Benedetto Marcello superino il semaforo della tramvia sulla destra come per imboccare V.le Redi (superando le auto che attendono il verde) e si immettano invece in modo pericoloso in Via Benedetto Marcello incrociando il traffico in direzione perpendicolare che proviene da Viale Redi e procede verso Porta a Prato e rischiando di causare una collisione a 90 gradi. Si potrebbe ovviare semplicemente allungando il cordolo in plastica (appena installato all'uopo ma evidentemente insufficiente) direttamente dal semaforo al marciapiede in modo da impedire l'attraversamento tra il semaforo e il marciapiede a tutti i veicoli (tenete presente che la rappresentazione in mappa dello svincolo non è aggiornata: coi lavori della tramvia nn si può più procedere da v.le redi verso via cassia)
141	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	marciapiede e attraversamento pedonale	dal cancellone di uscita del parco di Villa Favard lato via Aretina/Viale Dalla Chiesa non c'è marciapiede fruibile fino al primo attraversamento pedonale per Sant'Andrea a Rovezzano e pista ciclopedonale in riva Arno. Per la sicurezza dei tanti pedoni credo necessario intervenire, sono meno di 30 metri dal cancello lungo il muro fino al semaforo. GRAZIE Cristiano Calcagnini
142	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	marciapiede e attraversamento pedonale	Dal cancello di uscita/entrata al parco di Villa Favard da via Aretina/Viale Dalla Chiesa, non vi è marciapiede fino al più vicino attraversamento pedonale verso Sant'Andrea A Rovezzano e la pista ciclopedonale lungo l'Arno, con pericolo per i tanti pedoni. Credo necessario intervenire sui circa 30 metri forse meno dal cancello al semaforo (ora si cammina sul Viale). Grazie Cristiano Calcagnini
143	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico bloccato ogni mattina	Ogni mattina il traffico in tilt e fermi in coda, sopratutto se c'è anche un solo piccolo problema sul ponte all'Indiano, blocca tutta l'uscita dall'autostrada di Firenze Nord con Km di coda.
144	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Accesso Ciclo pedonale alle Cascine da via delle Cascine	L'accesso alle cascine dalla zona Puccini è particolarmente disagevole specialmente in corrispondenza del sottopasso ferroviario in via delle Cascine. Accedere in bicicletta, specialmente con bambini, è particolarmente pericoloso anche a causa dell'intenso traffico che percorre la direttrice.
145	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Problema ciclo pedonale	Mancanza di un marciapiede e di una ciclabile tra Ponte a Ema e Bagno a Ripoli
146	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	linea tramvia	Sarei molto allettata da una linea tramvia in zona galluzzo/due strade
147	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclabile via cerretani	Salve, sarebbe molto utile, avere la possibilità per chi proviene in bicicletta da Via Panzani, proseguire in direzione Via Cerretani in senso contrario rispetto alla direzione delle auto. La larghezza della carreggiata lo consentirebbe....
148	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Confusione tra pedoni e vetture	Le macchine da Via dei Banchi sbucano in Piazza Santa Maria Novella, girano a sinistra per poi uscire in Piazza degli Ottaviani verso Via dei Fossi. Questo assetto crea ansia nei passanti (che non sanno quando una macchina può piombargli alle spalle) e confusione nei turisti (che percepiscono tutta la piazza come zona pedonale e si sorprendono visibilmente quando vedono passare le auto per la piazza). Un eventuale soluzione potrebbe essere quella di sistemare, lungo la bretella della piazza percorsa dalle macchine, delle barriere spartitraffico o jersey (di pregio, magari vasi di fiori?) per tracciare un confine tra zona propriamente pedonale e zona aperta alle vetture. In questo modo si potrebbero anche prevenire manovre troppo "ampie" delle macchine verso l'interno della piazza.
149	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	ultimo semaforo di via V. Emanuele II col rosso troppo lungo	L'ultimo semaforo di via V. Emanuele II incrocio con viale Morgagni dura col rosso moltissimo tempo. Per favore accorciate il tempo del rosso
150	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	MANCA PARCHEGGIO DEI MOTORINI IN VIA V. EMANUELE II (ultimo pezzo)	Manca completamente la segnaletica orizzontale dei parcheggi e soprattutto il parcheggio dei motorini in via V. Emanuele II (ultimo pezzo verso piazza Dalmazia) Prima dei lavori del tram c'era.
151	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	TOGLIERE LA FERMATA BUS DOVE PASSA GIA' IL TRAM (IN VIA V. EMANUELE II)	Prego togliere la fermata bus da via V. Emanuele II (da via Bini a Dalmazia). C'è già il tram che fa molto rumore quando passa, diversificare il traffico ed il rumore tra più strade. Grazie.
152	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Interruzione improvvisa e pericolosa della pista ciclabile all'incrocio tra Via Cavour e Piazza San Marco.
153	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Interruzione improvvisa e pericolosa della pista ciclabile all'incrocio tra Via Cavour e Piazza San Marco.
154	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Ingresso autostrada A1	Negli orari di punta l'ingresso al casello da Firenze Sud è insostenibile!
155	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Linea 23	La linea 23 non parte più dalla stazione ferroviaria, sia per i turisti che per i residenti arrivare fino alla fermata t1 Bratislan è scomoda. Inoltre il tragitto è eccessivamente lungo e la distanza tra una fermata e l'altra è troppo breve : uno stop ogni 80/100 metri fa perdete tempo, inquina e incrementa il traffico.
156	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Scalino all'interno del marciapiede	La pista ciclabile, all'altezza dell'attraversamento del viale, contiene uno scalino in pietra lungo meno di un metro precedente alla sua creazione, quasi invisibile di notte. Anni fa ignorandone l'esistenza, ci ho scoppiato la ruota posteriore della bici, risentendone per molto tempo dopo l'impatto con la sella. Ô oltretutto uno snodo molto trafficato dai ciclisti.
157	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Prolungamento linea 20	prolungare la linea 20 capolinea Comparetti , fino alla stazione di rovezzano
158	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Aumento fermate treno	Aumentare le fermate del treno alla stazione di Firenze Rovezzano
159	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Mancanza rastrelliere in via Gioberti	In via Gioberti, durante la recente riqualificazione (?) non si è pensato minimamente alla sosta delle biciclette. Le uniche rastrelliere si trovano nelle strade limitrofe. Con un posto auto si ottengono almeno 10 posti bici.
160	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Attraversamento pedonale pericoloso	L'attraversamento tra Via del Ponte Rosso e Piazza della Libertà è nel primo tratto regolato da un semaforo, mentre il secondo tratto è soltanto segnalato con strisce pedonali dove le macchine il più delle volte non si fermano. Il tratto di sosta pedonale tra i due è stretto e confondente per il pedone.
161	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Tra Viale dei Mille e il campo sportivo del Mandela Forum le macchine sono sempre parcheggiate sull'attraversamento ciclabile. Inoltre non è agevole l'accesso alla pista ciclabile a livello del lato campo sportivo per la presenza di gradino
162	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico e strada pericolosa	Numero di mezzi e traffico insostenibile per Via Lungo il Mugnone, rivedere sensi di marcia e viabilità dell'isolato per il traffico da Le Cure a Ponte Rosso
163	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Non è riconoscibile per scoloritura la pista ciclabile sul marciapiede intorno Mandela, Piscina Costoli e Campo Sportivo
164	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Svolta a sinistra semaforo via di Scandicci/via Arcipressi	Le auto provenienti da Scandicci all'altezza di via degli Arcipressi, nonostante l'obbligo di svolta a destra, girano a sinistra per proseguire verso viale Nenni. Ô una manovra pericolosa perch, le auto rimangono in mezzo all'incrocio in attesa di passare e di seguito invadono la carreggiata con senso contrario di marcia per immettersi in via degli Arcipressi. Il rischio di un incidente è amico avviso elevato.
165	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Macchine parcheggiate in curva. Autobus non può girare	In Via del Filarete angolo Via Guido da Siena spesso le auto vengono parcheggiate fuori dalle strisce blu o bianche in prossimit della curva. Questo fa sì che gli autobus che girano in via Guido da Siena debbano fare manovre complicate (procurando frequenti code e rallentamenti) o in alcuni casi di rinunciare cambiando il percorso prestabilito. Forse con dei dissuasori di parcheggio (paletti o quant'altro) si potrebbe risolvere?
166	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Stop auto per il barco alle Cascine e riprire sottopasso ciclo pedonale	Mettere fine alla processione di macchine che passano illegittimamente sul ponte del Barco alle Cascine e riaprire il sottopasso ciclo pedonale sotto la ferrovia chiuso ormai da troppi mesi
167	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Auto parcheggiate in curva, autobus non gira	In Via del Filarete angolo Via Guido da Siena spesso le auto vengono parcheggiate fuori dalle strisce blu o bianche in prossimit della curva. Questo fa sì che gli autobus che girano in via Guido da Siena debbano fare manovre complicate (procurando frequenti code e rallentamenti) o in alcuni casi di rinunciare cambiando il percorso prestabilito. Forse con dei dissuasori di parcheggio (paletti o quant'altro) si potrebbe risolvere?

168	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Auto, camion e autobus troppo veloci	In via del Filarete (soprattutto all'altezza di Via Guido da Siena) le auto, i camion e gli autobus provenienti da via di Scandicci o da via degli Arcipressi procedono troppo velocemente nonostante la presenza di una scuola e poco dopo del palazzetto dello sport. Inoltre la velocit dei mezzi pesanti procurano scosse frequenti ai palazzi che tremano sensibilmente. Forse con dei dissuasori di velocit o un autovelox si potrebbe migliorare la sicurezza e la vivibilit all'interno dei palazzi.
169	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Dissesto	In Via Folco Portinari il manto stradale è in condizioni pietose, è molto facile inciampare o slogarsi una caviglia (a 50metri c'è Santa Maria Nuova e così si risparmia sul trasporto in ambulanza) tra pietre dissestate e buche sembra ci sia passato un panzer. Urge una riqualificazione per una via cos centrale
170	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Via senese	I mezzi autorizzati alla corsia preferenziale percorrono a velocità sostenuta la corsia preferenziale stessa costituendo un pericolo data la presenza di una scuola e di una strettoia.
171	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piazzale Vittorio Veneto	Il nuovo tratto di ciclabile dopo una prima parte prosegue sulla terra e quindi quando piove nel fango (in prossimità dei binari della tramvia). L'utenza per non sporcarsi percorre contromano la corsia preferenziale.
172	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Un anno e mezzo di isola pedonale (... e di transenne!)	Via Lunga 12/20 - Estate 2017: improvvisamente e senza preavviso il controviale di Via Lunga viene elevato al rango di Isola Pedonale. Come mai? Boh. Poi "nascono" le transenne. Perchè le radici dei pini da sempre hanno distrutto il manto stradale. Ma finchè c?erano le macchine parcheggiate non erano un problema ora le persone a piedi cascano e allora si trova il sistema di aggirare il problema. E chi abita l si tiene le transenne ad un metro da casa. Si potrebbe sistemare?
173	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile ruffini sbagliata	La pista in realizzazione è inutilizzabile e scompoda in quanto sul lato spagliato. venendo da piazza della vittoria il traffico prevalente è verso ovest, svoltando su via venti settembre o viale lavagnini. in ambo i casi la corisa sul lato ovest costringe a due attraversamenti in più per cui non conviene ujtilizzarla, Nella direzione oposta invece richiede ugualmente due attraversamenti, mentre realizzata sul lato est gli attraversamenti suppletivi non ci sarebbero stati. Riduce spazio al travvico veicolare senza creare beneficio a quello ciclabile. Nelo mio caso in bicicletta passerei da 1 attraversamento "libero" a 4 attraversamenti (di cui 3 con semaforo) in una direzione mentre nell'altra rende ancora più conveniente iol percorso alternativo senza ciclabile ma con solo un semaforo
174	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	parcheggio	In tutta la zona delle Cure si parcheggia sulle strisce pedonali sempre e senza mai incorrere in infrazioni, rendendo i percorsi pedonali impossibili per disabili e passeggini
175	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	strisce pedonali altezza via perosi	le strisce all'altezza di via persoi che tagliano via baracca sono molto pericolose in quanto nessuno si ferma
176	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	carenza piste ciclabili	Dalla Fortezza è impossibile raggiungere la stazione SMN in bicicletta, a causa dei sensi unici, e soprattutto per l'assenza di piste ciclabili. Integrare piste ciclebili, treni e tram è la soluzione più sostenibile per diminuire l'utilizzo delle automobili
177	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Sovrappasso FS Campo di Marte	Il sovrappasso di CM è privo di ascensori impedendo così a portatori di handicap, mamme con passeggino e ciclisti di passare da una parte all'altra della ferrovia. Lo spazio per gli ascensori è presente e non comporterebbe stravolgimenti architettorinci. E' disdicevole vedere un disabile che si trascina su per le scale aggrappato alla ringhiera delle scale e l'accompagnatore che porta su a stento la sedia a rotelle.
178	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico	viabilità tra Piazza Pier Vettori, via Ponte Sospeso, piazza Gaddi e ponte alla Vittoria è sempre problematica. vanno rivisti i flussi, i sensi di marcia, qualsiasi cosa possibile pur di migliorare la situazione. purtroppo manca un ponte a metàdella Cascine. Questa strozzatura in qualche modo va risolta.
179	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	posizionamento di dossi stradali artificiali rallentatori o autovelox	Il tratto di strada di via Bolognese , tra l'uscita del Vicolo dei barbi e l'uscita del Giardino dell'orticoltura, è un luogo molto frequentato dai cittadini anche per la presenza di una fermata dello scuola bus con salita e discesa di bambini, e presenta una criticit... per la sicurezza stradale in quanto la strada è trafficatissima da mezzi di tutti i tipi e dimensioni (in questi ultimi anni il traffico è aumentato spaventosamente in quanto Via Bolognese è rimasta, dopo le recenti trasformazioni della viabilità, etc., la direttrice principale e più comoda in uscita ed entrata a Firenze sul versante Nord) I due marciapiedi sono provvisti da transenne che però vengono usate per legare le biciclette con grave disagi per la praticabilità pedonale. Si assiste quotidianamente a passaggi ad alta velocità di moto e altri veicoli , principalmente nella corsia in salita che proviene dal semaforo del Ponte Rosso, in quanto chiunque può affrontare la strada in salita ed anche in discesa a tutta velocità senza problemi. Sarebbe opportuno avere almeno in questo primo tratto a due corsie un qualche dissuasore di velocità prima che possa accadere qualche incidente grave.
180	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	parcheggi	per le poste, molte auto vengono parcheggiate in doppia fila, sulle strisce pedonali, accanto ai cassonetti, nei parcheggi dei residenti, agli angoli delle strade. NESSUNO paga il parcheggio nei riquadri blu e nessuno rispetta la segnaletica causando ingorghi e problemi
181	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Pericolosità	Le auto sono solite svoltare la curva di via lungo il Mugnone, una strada stretta a ridosso del fiume, ad altissima velocità impedendo ai residenti di parcheggiare o semplicemente di uscire dalla macchina
182	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico	Sempre completamente bloccato
183	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Si fa sempre prima a piedi	I percorsi degli autobus sono troppo contorti. Gira gira torni indietro.. semafori. Dopo 20 minuti sei sempre dove eri prima perch, alla fine sei tornato indietro. Abito in centro. Per me usare l'autobus è impossibile. Bisogna andare a cercarlo dove passa.. giri pazzeschi per evitare il duomo... e poi ti lascia sempre lontano..da tutto. La stazione non è il centro. E' la stazione. E Piazza S. Marco non è il centro. E' piazza S.Marco. Il C2 non è un bus. E' una vergogna. 20 passeggeri ed è già pieno. Con due valigie non ne parliamo. Ed attraversa tutto il centro storico. Percorsi contorti e tempi di percorrenza assurdi. Stesso tempo ci si mette a piedi. Prima della pedonalizzazione del Duomo da via Verdi alla Stazione occorrevano 7-8 minuti. Adesso 20-25. Scelta acuta non c'è che dire. Chi prende l'autobus vorrebbe anche fare presto possibilmente, non solo evitare di camminare. A piedi si fa sempre, sempre prima.. purtroppo.
184	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Veicoli parcheggiati sulle strisce pedonali, fuori dalle linee di parcheggio, negli angoli stradali, sui marciapiedi	Quotidianamente si trovano veicoli di ogni tipo parcheggiati in modo scorretto. Auto, camion e furgoni, scooter, parcheggiati sulle strisce pedonali, fuori dalle linee di parcheggio, sui marciapiedi, negli angoli stradali rendendo difficoltosa la circolazione, davanti ai passi carrabili. Totale assenza di controllo e di sanzioni, nonostante ripetute segnalazioni, teli veicoli restano nella stessa posizione anche per giorni e settimane
185	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	BUS N. 2 DA CALENZANO CON FERMATA A OSPEDALE CAREGGI	Vorrei che il bus n. 2 fermasse all'ospedale di Careggi anzichè in piazza Dalmazia. Per chi deve andare in ospedale da Calenzano è meglio
186	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	via Carrara percorso pedonale	vorrei fosse realizzato un percorso pedonale in via Carrara che colleghi via R. Giuliani con via Panciatichi, attualmente in via Carrara è vietato il transito ai pedoni nel sottopasso, tuttavia viene usato ugualmente dagli stessi, creando una situazione di pericolo perchè nel sottopasso non è presente un vero e proprio marciapiede come caratteristiche e misure.
187	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	TROPPI SEMAFORI IN POCHI METRI DI STRADA	In via V. E manuele II da via Alderotti a Piazza Dalmazia ci sono 5 semafori. Se ne può togliere qualcuno?
188	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Tram rumoroso in curva (Dalmazia)	Quando non va l'ungibordo, il tram in curva è molto rumoroso. Stride molto. Sveglia tutti la mattina prestissimo. Inquinamento acustico molto alto in questa zona della curva via V. Emanuele / Piazza Dalmazia. Inoltre circolano anche bus (2 e 28) pure loro rumorosi che si potrebbero spostare altrove.
189	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Rumori notturni	La linea T1 nel punto di svolta da via Vittorio Emanuele II a viale Morgagni stride ancora è con tutti i convogli.
190	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Parcheggio scambiatore a Careggi: manca.	La tramvia T1 è un ottimo mezzo per arrivare a Careggi, ma non per i provenienti da Monte Morello, Cercina, Trespiano, Mugello, Via Bolognese, costretti ad usare le auto per venire in città. Non c'è un parcheggio scambiatore che gli possa permettere di lasciare le auto e salire in tramvia.
191	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	transito veloce biciclette	Consentire il transito delle biciclette nei sottopassi del viale strozzi in quanto i tempi al semaforo per attraversare il flosso strozzi-statuto sono eccessivi e solo per quello per itieneri cure-redi rendono più conveniente l'autoviocolo, anche coi tempi di parcheggio. In alternativa realizzare un sottopasso specifico per biciclette milton-spadolini
192	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamenti piste ciclabili	Stazione Santa Maria Novella: non esistono percorsi sicuri (piste o limite velocità 20/h) per accedere alla Stazione e da l alla ZTL

193	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Zona Lippi- Tre Pietre mancanza di trasporto pubblico agevole per anziani in comunicazione con Centro Commerciale Coop e negozi	Il quartiere del Lippi è una zona densamente abitata ma assolutamente priva di servizi, come lamentano ormai sfiduciati gli abitanti (e quindi in primis sarei a chiedere di agevolare l'apertura di un qualche piccolo Despar o Conad o che altro), ma la domanda per cui le scrivo è un'altra: c'è un unica linea ataf (il 5) che unisce gli abitanti del quartiere, alla Coop di Via Carlo del Prete, ma la fermata è nel controviale di Viale Guidoni davanti al Tribunale. PERCHE'? Se un anziano della zona, minimamente autosufficiente, volesse mai prendere il tram per andare a fare la spesa (che se vogliamo è già un'impresa) perchè deve anche farsi anche 500 mt in più di strada a piedi, quando una fermata davanti alla Coop (che poi è utile anche per il Caf e tutti gli altri negozi) non costa nulla? Se al Lippi non ci sono servizi, vogliamo almeno dare la possibilit... agli abitanti di arrivare agevolmente nei luoghi dove ci sono?!? Se il problema è servire con linee Ataf anche il controviale Guidoni, non è possibile far passare di l il 57 ed rimettere il 5 davanti alla Coop si all'andata che al ritorno? Certa di un suo riscontro positivo, vista la sensibilità nella valorizzazione dei piccoli borghi, un cordiale saluto.
194	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Troppo rumore in via V. Emanuele II	Troppo rumore in via V. Emanuele II a causa dei mezzi pubblici (tram e autobus)
195	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	19-24 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Bus rumorosi fermi al semaforo per tanto tempo	Tantissimi bus in fila sempre fermi al semaforo rosso che dura tanto con il motore che fa parecchio rumore e tram rumoroso anche
196	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Autobus n. 2 meglio fermata a Careggi (no Dalmazia)	Sarebbe meglio che autobus n. 2 da Calenzano ci portasse all'ospedale di Careggi (no Dalmazia)
197	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	pericoloso restringimento di una strada a doppio senso di marcia causa autoveicoli parcheggiati fuori dalle strisce	Mi riferisco a Via Sardegna, a ridosso della curva poco prima (o poco dopo, a seconda del senso di marcia) dell'immissione in Via Pistoiese; la strada è già di per s, stretta e con scarsa visibilit... a ridosso della curva, e la presenza costante di auto parcheggiate (illegittimamente) su entrambi i bordi della strada, restringe la carreggiata fin quasi a consentire il passaggio di un solo autoveicolo, in una strada che invece è a doppio senso di marcia, con ogni conseguente rischio di scontri frontali.
198	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Mancanza postazione per ricarica mezzi elettrici	In zona via Niccolò da Tolentino a Firenze, non ci sono colonnine per la ricarica di mezzi elettrici privati. Qui c?è ne servirebbero più di una.
199	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ex binario 16	Il binario 16 è stato chiuso ai pedoni circa un anno fa. Le motivazioni di sicurezza come sempre hanno giustificato il tutto, ma i disagi per i pedoni sono altrettanto gravi. Oltretutto, il percorso alternativo non corre parallelo al binario 16, sbarcando i pedoni in via Valfonda. Ad eccezione del fatto che l'attraversamento di viale Strozzi è problematico, il percorso (tristissimo!) non è molto più corto di quello che si vorrebbe fare su di una carta stradale senza passare dall'ex binario 16. Al momento il percorso alternativo ha una finestra oraria di apertura più stretta di quella della stazione, lasciando scoperte proprio le ore più pericolose per avventurarsi per i marciapiedi poco trafficati fra via Valfonda e P.le Montelungo. Inoltre, anche il binario 16 propriamente detto non rimane aperto per tutto il tempo in cui è aperta la stazione, come è stato per anni. I problemi di sicurezza, oltre che di scomodit..., per giunta per chi ha anche acquistato un biglietto se vogliamo proprio fare questa distinzione, sono gli stessi. Non si può abdicare a tutto per la sicurezza e una soluzione alternativa meno triste e scomoda va trovata. La passerella Gae Aulenti è stata una delle novit... più comode di Italia 90 e ce ne siamo liberati in modo affrettato e senza un disegno dignitoso in mente per qualcosa che ne potesse sostituire davvero la funzione, a spesa dei cittadini che la utilizzavano quotidianamente.
200	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Depositeria comunale?	Perch, questo punto è diventato surrettiziamente una depositeria comunale per auto con il blocca-ruote dopo essere state rimosse da una sosta vietata? Non che sentissimo la mancanza dei bus posteggiati lungo la rampa Spadolini, cosa che almeno ha una giustificazione funzionale, ma non mi sembra neanche questa una scelta dignitosa per la zona, seppure meno ingombrante e inquinante dei bus (che non rivogliamo!).
201	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile interrotta	In corrispondenza della fermata dei bus davanti a villa Basilewski, la pista ciclabile si interrompe con cartellonistica incoerente (o non comprensibile logicamente). Non si capisce cosa debba fare il ciclista, che non trova altre indicazioni che non un divieto di fatto a continuare a pedalare. Scendere e andare a piedi fino ad aver oltrepassato la fermata? Pista nuova, marciapiede nuovo, fermata nuova. Problemi antichi. Ovviamente il cartello è "largamente" disatteso e tutti continuano a pedalare, ma il problema di interferenza fra pedoni in attesa del bus e ciclisti rimane. Pochi metri più avanti, la pista ciclabile svanisce nuovamente nel nulla sul marciapiede in corrispondenza dell'incrocio di viale Milton, per riprendere dall'altra parte del semaforo verso viale Belfiore. Tutte opere nuovissime, quindi non si dovrebbe pagare l'eredit... di scelte risalenti a progettazioni precedenti che a volte vincolano certe scelte.
202	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile finisce nel nulla. Pericolo.	La pista ciclabile di via di Novoli, andando verso il centro, all'altezza di via Pertini, finisce con le seguenti opzioni (1) salire sul marciapiede coi pedoni o (2) prendere via di Novoli contromano.
203	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	14-18 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile Lungarno Vespucci	Tratto segnalato malissimo, tra i ponti Vespucci e Alla Carraia. Invasa dai pedoni, impossibile salirci.
204	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile Piazza Libert... venendo da via Cavour	La pista ciclabile di via Cavour finisce in un punto in cui non è assolutamente possibile attraversare piazza della Libert.... Tutta la ciclabile intorno alla piazza inoltre non è affatto sicura, e obbliga a fare dei tratti sconnessi tra i pedoni
205	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Rotonda di Porta Romana sempre intasata da auto in doppia fila	La rotonda di Porta Romana è sempre intasata da auto in doppia fila. Inutile avere viale Petrarca toricamente libero se poi in rotonda stanno sempre parcheggiati in doppia e tripla fila con le frecce, perchè fa fatica parcheggiare a 200 metri. E' necessario fare molte piu' contravvenzioni per tenere libera la rotonda.
206	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Traffico caotico	La densit... del traffico, in particolare quello pesante (bus turistici e camion), è molto aumentata e le caratteristiche della strada non sono adeguate per sostenere un doppio senso di marcia
207	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Attraversamento tramvia alla fermata arcipressi	Ingorghi nell' attraversamento della tramvia venendo da via arcipressi o da via del Ronco corto
208	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	piste ciclabili	il senso delle piste ciclabili come di ogni altra strada , che portino da un luogo significativo ad un altro. La pista ciclabile che segue il lungarno Vespucci prosegue per le cascine, arriva a Peretola ed ivi sparisce per poi riapparire in via pratese. Per attraversare peretolai ciclisti sono obbligati a ad andare contromano. Risulta necessario completare la ciclabile. Lo stesso per la ciclabile su via Perfetti Ricasoli che evapora nel nulla 50 m prima di viale XI Agosto invece di proseguire fino al Polo per via delle 2 case i cui sensi obbligano il ciclista ad andare contromano
209	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Troppi bus in via degli Arazzieri	Troppe linee di autobus vengono fatte passare sul percorso Piazza San Marco - Via degli Arazzieri - Via XXVII aprile - Piazza Indipendenza e ritorno. In certi momenti della giornata vi è una vera e propria teoria di bus uno dietro l'altro, con grave danno alla qualit... dell'aria e alla puntualità del servizio di TPL. Si potrebbe ridurre il numero di linee che transitano su questo percorso. Per esempio, la linea 20 potrebbe esserne tenuta fuori.
210	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Migliorare la navetta per il Polo Scientifico	La linea 59 che collega la T1 e la stazione FS di Rifredi con il Polo Scientifico soffre molto spesso dei problemi di congestione del traffico (quando non di vera e propria ostruzione del percorso) sulla tratta Via Nello Carrara - via Andrea Cesalpino - via Taddeo Alderotti - via Dino Del Garbo. Se ne potrebbe limitare la corsa a via del Terzolle (piazzale davanti ISIS Leonardo da Vinci).
211	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Strada in condizioni pessime	Via dei Frilli e soprattutto il successivo tratto in via Madonna del Piano, uno degli unici due accessi carrozzabili al Polo Scientifico, ha il manto stradale ridotto in condizioni pessime. Inoltre, per problemi di scolo delle acque reflue, è quasi sempre bagnata e con pozzanghere nelle numerose buche e avvallamenti presenti. In inverno questa acqua gela ed è un oggettivo pericolo per tutti i veicoli (chi va in bicicletta si sporca con l'acqua alzata dalle ruote in ogni stagione). Di recente, proprio per questi problemi, la carreggiata è stata chiusa per metà, aumentando il disagio e il pericolo, soprattutto di notte. La strada infatti è in larghissima parte priva di qualunque illuminazione e questo è un grave pericolo per la circolazione e la sicurezza individuale. Un intervento di manutenzione, ma soprattutto di riqualificazione, è perciò estremamente urgente e necessario.
212	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	vetture possibile scontro tramvia	Quotidianamente vetture entrano contromano su i binari tramviari
213	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Orario apertura passerelella del Sodo	La passerella alle 21 chiude e riapre la mattina alle 6. Chi, verso o dal lavoro (o più felicemente dal cinema) più tardi la sera, vorrebbe utilizzarla, è costretto a fare un lungo giro alternativo.

214	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Sosta selvaggia fra P.za Beccaria, Via Gioberi, Via Cimabue	Servirebbe nuova asfaltatura della piazza (buche pericolose per bici e motorini) e disposizione ordinata degli spazi di parcheggio. Inoltre, vista anche la recente riqualificazione di via Gioberti, un maggior controllo della sosta "fantasiosa/pericolosa", della sosta residenti e del parkometro.
215	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	immissione pericolosa dove vietato	i veicoli provenienti da via mannelli all'innesto con via degli artisti girano a sx e si immettono in via degli artisti utilizzando il passaggio pedonale. accadono spesso incidenti con gli autobus che transitano nella corsia preferenziale
216	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	PASSERELLA CAMPO DI MARTE	VORREI SEGNALARE CHE PERSONE DISABILI ANZIANI E CICLISTI URBANI NON HANNO POSSIBILIT... DI SALIRE SULLA PASSERELLA DELLA STAZIONE CAMPO MARTE TUTTA FATTA DI SCALINI. A QUANTO IL SOTTOPASSO CICLOPEDONALE DELLA STAZIONE? GRAZIE
217	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Asfalto forte ammalorato	L'asfalto di Viale Volta è un continuo di buche che di giorno in giorno divenatno più larghe e profonde. Tutto ciò rende particolarmente rischioso il tratto sia per i motorini che per i pedoni.
218	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	bus turistici si bloccano svoltando da Via Palestro a Via Solferino	La svolta è resa difficile dai veicoli parcheggiati che restringono lo spazio di manovra. Il cartello di divieto non basta, è necessaria una segnaletica più convincente
219	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Manutenzione e segnaletica pista ciclabile	La pista ciclabile che corre lungo il perimetro dell'aeroporto e porta al Polo Scientifico è totalmente priva di segnaletica che la identifichi come tale. Il fondo è totalmente rovinato e necessit... di essere riasfaltato. Concordo inoltre con l'altra segnaalzione a proposito, che richiede un collegamento lungo questa direttrice anche nel caso in cui venisse fatto il nuovo Aeroporto. Le soluzioni fin qui proposte obbligheranno a rinunciare alla bici come mezzo di trasporto molti di quelli che la usano adesso.
220	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamento ciclabile piazza Vittorio Veneto-Cascine	Con la soppressione della vecchia ciclabile e l'apertura al traffico veicolare di piazza Vittorio Veneto la percorribilit... della piazza in bici è affidata al caso: non si capisce, venendo dalle Cascine, quale sia il percorso previsto. Questo anche al netto di tutti gli ovvi problemi che l'improbabile nuova ciclabile pone (pista fangosa, percorso più lungo e tortuoso, ecc.).
221	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	semaforo fuorviante	Da poco è stato attivato un semaforo pedonale su via Montanara che mette a rischio i residenti della strada. Chi esce dai portoni posti a 15m dalla lanterna semaforica e attraversa la strada, infatti, rischia di essere investito a differenza di quanto avveniva in assenza del semaforo. Questo poich, gli automobilisti, non vedendo pedoni in attesa all'attraversamento, sono indotti a pensare che la via sia libera mentre pochi metri dopo il semaforo potrebbe esserci un residente/domiciliato che - appena uscito dal portone dell'edificio - sta attraversando. Le auto che immettono in via Montanara, una zona residenziale urbana e dunque con limite di velocità 30 Km/h, innanzitutto entrano a velocità superiore e in secondo luogo non prestano più l'attenzione che avevano prima del semaforo. Dunque sarebbe stato più opportuno mettere una lanterna semaforica lampeggiante che indicasse per chi svolta a dx la presenza di pedoni e la segnaletica orizzontale indicante il limite di 30 Km/h.
222	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Strisce pedonali cancellate e non considerate	In via Lanzi, più o meno all'altezza del civico 21, le strisce pedonali sono quasi del tutto cancellate. Tuttavia quel che è peggio è che l'attraversamento pedonale in questione non venga minimamente considerato dagli automobilisti che da ambo le parti arrivano sul dosso a tutta velocità dopo essere passati sotto i ponti ferroviari. Infatti non è presente alcuna segnaletica orizzontale che indichi il limite 30 Km/h della zona residenziale urbana o dell'imminente passaggio pedonale. Attraversare in quel punto è molto pericoloso, si assiste spessissimo al mancato investimento e si viene anche mandati a quel paese se si fa notare ciò o la velocità alla quale arriva il conducente: è necessario segnalare meglio l'attraversamento e indurre gli automobilisti a ridurre la velocità in quel punto, meglio se con segnaletica orizzontale poich, la verticale non sembra far alcuna presa sugli automobilisti.
223	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	PASSAGGIO PEDONALE	PER LA SICUREZZA DEGLI ABITANTI DI VIA LANZI NEL TRATTO COMPRESO TRA V.LE CADORNA E LARGO CANTë SI SEGNALA LA NECESSIT· DI DISSUASORI DI VELOCIT· NONCHÔ IL RIFACIMENTO DELLE STRISCE PEDONALI
224	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	F	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	PASSAGGIO PEDONALE	L'ATTRAVERSAMENTO PEDONALE ALL'INIZIO DI VIA VENTI SETTEMBRE LATO PONTEROSSO A RIDOSSO DEL SEMAFORO E SPESSO ALLO SCATTO DEL VERDE LE AUTO E LE MOTO NON SI FERMANO CON IL RISCHIO DI INVESTIRE I PEDONI CHE HANNO COMINCIATO AD ATTRAVERSARE.
225	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	PISTA CICLABILE ELIMINATA	Scomparsa della pista ciclabile protetta lungo viale Belfiore Redi. Scomparsa di attraversamenti previsti dal progetto tram. Impossibilit... di attraversare l'incrocio in sicurezza. Con la bici siamo costretti a passare nel traffico fra le automobili rischiando la nostra vita! Ripristino urgente della ciclabile e degli attraversamenti necessario!!!
226	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Intermodalit... Urbana	laddove si sovrappongono di linee Urbane ed Extra Urbane non è più possibile utilizzare lo stesso titolo di viaggio (es. FSBUSITALIA LINEA 37 - TRAMVIA da Viale Talenti a Stazione FS SMN)
227	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Convenzioni Aziendali	le convenzioni aziendali per grossi numeri (Findomestic 700 pendolari) sono ostacolate da procedure burocratiche e ritiro cartaceo dei titoli di viaggio.
228	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Percorso Cicabile Due Case Rifredi	E' indispensabile provvedere quanto prima al collegamento ciclabile tra Sesto Fiorentino - Polo e la stazione di Rifredi FS completando il tratto di via Delle die Case
229	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Marciapiedi	Marciapiedi troppo stretti, in tutta l'area... una città vivibile per tutti non può avere marciapiedi di 40 cm. Persone in carrozzina, genitori con figli, anziani.
230	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Raccordo tra piste ciclabili e viabilità ordinaria	Per raggiungere la ciclabile sui viali da via il Prato (e viceversa), occorre utilizzare gli attraversamenti pedonali e passare sotto la porta, che non sono ciclopedonali. Spesso gli automobilisti ignorano deliberatamente i ciclisti, ma purtroppo non c'è altra via. Il problema dei raccordi con la viabilità ordinaria è più o meno generalizzato, e credo andrebbe gestito con maggiore attenzione.
231	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ripristino viabilità ciclabile	Su questo tratto di stradello solo ciclabile si potrebbe migliorare il fondo attualmente parecchio danneggiato rendendolo percorribile con la bicicletta per mettere in comunicazione il sottopasso dell'indiano con Mantignano, passando da Via del Poderaccio.
232	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Utilizzo e sicurezza ultimo tratto di Via di Novoli	L'ultimo tratto di Via di Novoli è diventato insicuro per il transito a tutta velocità (trattandosi di un rettilineo). Vanno rialzati a dosso i passaggi pedonali, in modo da obbligare tutti a ridurre la velocità a 30 Km/h. Va precluso il transito dei grossi mezzi in una strada cos stretta, e consentito SOLO il transito di quelli che devono scaricare merci alle attivit... commerciali. La strada viene adoperata come se fosse una strada D congiungendo 2 strade D. Strada F non può essere solo una mera Classificazione. Pertanto sarebbe corretto il senso di marcia che si vede. Ma sar... per davvero cos?
233	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	60-65 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	viabilità generale Zona Novoli-Guidoni	Ho visto in più plastici dello stadio che è prevista una nuova rotatoria, che permetterà a chi proviene dalla fine di Via di Novoli di fare inversione e dirigersi verso con Via dell'Olmatello, Aeroporto e Autostrada. Ricordo che questo è in contrasto con il codice della strada, e comporterebbe aumento insostenibile di traffico e inquinamento atmosferico per chi abita da Via Lippi e Macia a Via Allori.
234	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile pericolosa usata dai motocicli	su ponte san nicolò la pista ciclabili è in pratica una corsia preferenziale per i motocicli che la usano per bypassare la auto in coda
235	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	accesso stazione ferroviaria compiobbi	realizzazione passerella pedonale vallina/compiobbi
236	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Super ciclabile pedonale	Super strada ciclabile Firenze-Prato/Firenze-Pisa(prima dei confini della città metropolitana)
237	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pedonalizzazione	L'area individuata è caratterizzata dalla presenza di botteghe più o meno storiche. Una rarit... per la città e per una zona fuori le mura. La via segnalata è già poco frequentata dalle automobili e gli avventori delle botteghe si muovono a piedi dalle vicine abitazioni. La pedonalizzazione del tratto di strada indicato consentirebbe di realizzare uno spazio-piazza in continuità con il giardino di piazzale Donatello.
238	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile mancante	per dare continuit... al percorso ciclabile di via Vespucci e quello di via di Novoli manca una ciclabile in via Baracca. Via Baracca risulta pericolosa in assenza di percorso ciclabile ed è l'anello mancante tra le 2 ciclabili prima nominate.
239	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	postazione parcheggio bike sharing	in piazza unità d'italia aggiungerei un'area per il parcheggio del bike sharing. si tratta di un punto strategico da e per la stazione (sottopasso) e tramvia T2 e accade che le bici del bike sharing sono posteggiate in maniera disordinata sui marciapiedi per assenza di aree dedicate al parcheggio
240	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento ciclopedonale Girone-Compiobbi	due paesi distanti 3 km nello stesso comune senza alcuna comunicazione a parte l'auto privata
241	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Corsia preferenziale in via delle Due Case	Via delle due Case è attualmente quasi inutilizzata, si potrebbe usare come CORSIA PREFERENZIALE IN DIREZIONE DI VIALE XI AGOSTO, vi potrebbero passare gli autobus provenienti da via Pasolini (ad esempio la linea 59 che è l'unico collegamento col Polo Universitario di Sesto Fiorentino) evitando le lunghe code al semaforo che immette in via dei Perfetti Ricasoli da viale XI Agosto.
242	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Ztl, scorciatoia, smaltimento traffico	Il viale delle cascine che diventerà ztl serviva a smaltire molto del traffico che si riversa su Porta al Prato e zona Novoli. Chiudere una strada cruciale per il passaggio di una manciata di autobus giornalieri mi sembra irrazionale.
243	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	via del pellegrino - inversione senso unico	L'immissione in via Bolognese non è agevole a causa del traffico continuo su questa strada. Invertendo il senso unico l'uscita sul ponte Bustelli sarebbe più facile.

244	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	PIAZZA TASSO	ALL'ALTEZZA DELL'INCROCIO DI PIAZZA TASSO SERVE UNA ROTONDA. PROVENENDO DAL CENTRO IN DIREZIONE PORTA ROMANA SPESSO VIENE FATTA UNA SVOLTA A SX NON CONSENTITA,MENTRE I BUS SONO IN SOSTA ALLA FERMATA CON IL RISULTATO DI BLOCCARE IL TRAFFICO. ALLO STESSO TEMPO CHI PROVIENE DA PIAZZA TASSO E DALLA VIA OPPOSTA, IMMETTENDOSI NELL'INCROCIO HANNO DIFFICOLTA' DI SCAMBIO. OGNI MATTINA VEDO ALMENO UNA SITUAZIONE DI PERICOLO ED INCIDENTI EVITATI SOLO PER PURO CASO/FORTUNA.
245	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Via Pascoli - semaforo x attraversamento pedonale	L'attraversamento pedonale di via Pascoli, tra la chiesa della Madonna della Tosse e il Parterre, non è semplice per la sua larghezza e per la velocità dei veicoli in accellerazione dal semaforo del viale Don Minzoni. I pedoni provenienti dal Parterre sono poco visibili dalle auto in arrivo. Un semaforo a chiamata potrebbe risolvere il problema.
246	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Linea metropolitana di superficie	Esiste, una linea metropolitana che unisce le stazioni di castello fino a rovezzano, eppure è completamente ignorata. Sarebbe uno stimolo all'uso dei mezzi pubblici senza precedenti. E ora c'è anche la prospettiva della fermata Peretola. Abbiamo un'opera pronta al 70%, usiamola!
247	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Argine del fiume	Vorrei che gli argini del fiume Arno venissero utilizzati come pista ciclabile e camminamento pedonale
248	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Tramvia per Bagno a Ripoli, dovrebbe passare dal Campo di Marte - Coverciano. Altrimenti sono totalmente escluse	Tramvia per Campo di Marte e Coverciano
249	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Ponte isolotto puccini	Servirebbe ricostruire un ponte percorribile anche per i motorini o addirittura per le auto che colleghi lungarno dei pioppi a via della tinaia e poi a via delle cascine cos da consentire a chi non deve andare verso il centro di non confluire al ponte alla vittoria oppure al viadotto. Questa terza via alleggerirebbe il traffico nei 2 punti suddetti.
250	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Il comando della polizia municipale Isolotto è a Legnaia	Abbiate pazienza, è possibile che in via di Legnaia, zona Legnaia (zona residenziale antichissima, le chiese di questa zona sono del 1150, 1200 d.c.) il comando dei vigili urbani si chiami Isolotto? Ma sulla base di che? E' furoviante e dannoso. Se lo volete chiamare Isolotto spostatelo l, altrimenti rendeteci la dignità di avere un nome: Legnaia. Dovendo vendere una casa in questa zona come giustificherò questa nuova e inappropriata denominazione che danneggia la mia economia?
251	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Proposta pista ciclabile via Masaccio	in via Masacccio è completamente assente la pista ciclabile, nonostante sia una via nevralgica e molto trafficata dalle macchien
252	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	messa in rete delle stazioni ferroviare cittadine	treni cittadini integrati con TramVia grazie a collegamenti frequenti, nuove stazioni intermedie e ristrutturazione stazioni esistenti sulla tratta de le stazioni: Le Piaggie, Cascine, Rifredi, Statuto, San Marco Vecchio, Le Cure, Campo Marte, Rovezzano,
253	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamenti ciclabili	I borghi di Mantignano e Ugnano sono all'esterno dell'area "Mobike" e non hanno collegamenti sicuri con il ponte dell'Indiano e con via Simone Martini. Per andare al primo si usa percorrere contromano via dell'Argingrosso, per la seconda meglio passare sull'argine, la strada è davvero pericolosa. Vero che ci sono lavori in corso, ma non mi risulta siano previste piste ciclabili. Ah Sarebbe buona cosa anche un collegamento protetto con Scandicci (Casellina e Badia a Settimo)
254	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Marciapiedi più larghi	Ci sono strade, sia nel centro storico che fuori (per esempio in zona Dalmazia) in cui i marciapiedi non sono larghi abbastanza da far passare una sedia a rotelle, mentre la strada è troppo larga, considerato che è a senso unico. Basterebbe ridurre la parte carrabile, che non è usata interamente, per allargare i marciapiedi.
255	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Alternativa a via Pistoiese	Va prolungata la via che va da san donnino, costeggiando la ferrovia, fino al viadotto indiano, in modo da alleggerire il traffico su via Pistoiese e aprire il quartiere-ghetto delle Piagge alla visibilità e quindi alla città. Non come ora, imprigionato in un dedalo di strade senza sfondo e invisibile?
256	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ponterosso-poggetto	inserire ciclabile su via vanini da risorgimento a cadorna (sacrificio 3 posti macchina) e proseguimento sulla stessa sul marciapiede lato ferrovia di via cadorna finoa via lanzi, consentendo cos iol percorso ponterosso-poggetto senza dover passare per piazza della vittoria. Lo stesso su via gioia.
257	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	blocco ferrovia via trieste/vittorio emanuele II	ideare un sottoattraversamente che colleghi via vittorio emanuele II bypassando via trieste
258	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Giardino e posti auto	Visti i recenti interventi di urbanizzazione, in particolare creazione ex novo di civili abitazioni in area leopolda (creato l'intero quartiere), squarcialupi (mini appartamenti in ex area signorini), mercadante (uffici ed appartamenti in ex area lazzi), necessita creare spazi per aree vedi, posti auto, servizi a compensazione ed integrazione dell'area cementificata e resa più densa di popolazione.
259	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	velocità elevata	in via Girolamo Vitelli -Via della Chimera , le auto frecciano specialmente quando il semaforo è verde. provocando spesso incidenti.
260	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Pista ciclabile Via delle Due Case - Connessione Polo Scientifico	Prolungamento della pista ciclabile di via Pasolini in via delle due case fino alla Stazione Rifredi
261	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	passante nord firenze	Via di Careggi è al momento la tangenziale nord di Firenze.
262	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile Galluzzo-Cascine del Riccio	propongo la realizzazione di una pista ciclabile lungo il corso del fiume Ema per collegare il Galluzzo con le Cascine del Riccio.
263	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Ponte Via S. Piero a Quaracchi, Fosso Macinate, semaforo	Il semaforo che gestisce il traffico alternato sul ponte che attraversa il Fosso Macinate, di via S. Piero a Quaracchi, risulta estremamente pericoloso in quanto non viene regolarmente rispettato lo STOP del semaforo rosso. Le auto dopo il verde, il verde giallo, ed il rosso continuano a passare aumentando la velocità per accelerare il loro passaggio nonostante sia già scattato il rosso. Ovviamente questo crea situazioni di pericolo per coloro che sono dall'altra parte del ponte e che hanno già il verde. Ritengo sia necessaria l'istallazione di telecamere per sanzionare coloro che non rispettano il rosso. Si tratta di utenti locali e credo che dopo le prime sanzioni, il codice della strada verrà rispettato.
264	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	collegamento urbano con stazioni treno esistenti	Utilizzando in modo più efficiente le stazioni di San Marco Vecchio, Statuto e Campo di Marte si potrebbe creare un collegamento metropolitano di superficie utile allo spostamento pendolare urbano.
265	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	ferrovia	Utilizzando in maniera più efficiente le stazioni esistenti alle Cure e a Rifredi si potrebbe creare un vero sistema di metropolitana di superficie, aumentando le corse e incentivando l'uso della ferrovia esistente a livello urbano e non solo extraurbano.
266	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile scandicci-firenze	percorso ciclabile tra Scandicci e Firenze poco praticabile
267	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile	Aggiungere una pista ciclabile per superare questa rotonda pericolosa
268	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	percorso ciclabile via baracca	In relazione alla segnalazione sotto la voce "segnala un problema", suggerirei di realizzare un percorso ciclabile allargando, laddove è possibile, il marciapiedi da condividere, come accadee in altre aprti di Firenze, con i pedoni. In particolare, utiizzere il marciapiede lato sinistro andando da Brozzi verso Novoli, quello che passa davanti alla Caritas. E' vero, in alcuni tratti è molto stretto e non può essere allargato molto, ma ci sono dei tratti , come quello all'altrezza di Piazza Man, che invece avrebbero bisgno di poco per relaizzare quanto sto proponendo. Questo nell'ottica di incentivare l'uso della biciletta garantendo un po' di sicirezza in più.
269	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Accesso Polo Scientifico Sesto, Pista ciclabile	Prolungamento della Pista Ciclabile di Via Pasolini in Via delle Due Case e congiugimento alla pista di via Perfetti Ricasoli
270	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	strada pericolosa quotidianamente	purtroppo via pistoiese è quotidianamente a rischio incidenti. "la messa in sicurezza" fatta non ha risolto..spero che prima o poi cambierà qualcosa.
271	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Necessit... di installazione di colonnina di ricarica per veicoli elettrici	Nell'area Il Sodo-Castello esiste una sola colonnina di ricarica con 2 prese, spesso satura. Occorre installare altre colonnine per incentivare l'uso di mezzi a emissioni zero, molti dei quali già presenti nella zona (auto, scooter, quadricicli elettrici), alcuni aspettano di avere una colonnina vicina per acquistare il mezzo elettrico. Un esempio di proposta: una colonnina in piazza del Sodo, una/due in via Niccolò da Tolentino/via delle Gore, una in prossimità delle strutture del CUS e la scuola Guicciardini (via Ramirez de Montalvo), due in via Sestese più vicino alla stazione FS di Castello.
272	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Incrocio pericoloso	Semaforo necessario, arrivano molti automezzi non autorizzati dalla corsia preferenziale di via Carlo del Prete, diversi automezzi restano in coda salendo da via Ponte di Mezzo, e se non bastasse, i soliti furboni che scavalcano quelli che da via Pigafetta si pongono nella fila corretta per proseguire su via del Terzolle. Ce n'è abbastanza, credo. Grazie, Angelo.
273	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	utilizzare il greto dell'arno	sarebbe bellissimi poter "sfruttare" il greto dell'arno come pista ciclabile o pedonale. il greto è già presente in alcuni tratti del fiume ma dovrebbe essere manutenuto e ove possibile integrato

274	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Attraversamento pedonale PERICOLOSO a causa eccessiva velocità Autobus	Vorrei segnalare la PERICOLOSITA? dell?attraversamento pedonale all'incrocio tra via XXVII Aprile e via S.Gallo, all?inizio di Via degli Arazzieri, dove molti pedoni, io compreso, siamo spesso obbligati a DARE LA PRECEDENZA ai mezzi pubblici, che transitano a velocità SOSTENUTE e che QUASI MAI si fermano per fare passare i pedoni. Il limite dei 30km orari non viene MAI rispettato e alcuni autisti VIOLANO PALESEMENTE il Codice della Strada arrivando talvolta addirittura a SUONARE per non fare attraversare i pedoni o a NON RALLENTARE affatto, obbligando di fatto i pedoni a CORRERE sull'altro lato della strada. Proporrei quindi: --Maggiori controllo di Vigili Urbani e Polizia Stradale --Ripristinare il semaforo lampeggiante giallo sopra l'incrocio --Segnaletica verticale e orizzontale, in prossimit... dell'incrocio e su ambedue i sensi di marcia, che indichi chiaramente il limite dei 30km/h Ringrazio in anticipo per la vostra considerazione
275	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Aumentare le corse dell'autobus 68 ataf	occorr aumentare le corse dell'autobus 68 Ataf i passeggeri stanno aumentando inoltre in dieci minuti da Brozzi\ Le Piagge porta alla tramvia T2 evitando agli utenti di prendere altri bus sulla Pistoiese.
276	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Chiantigiana ciclabile	Estrema pericolosità per i ciclisti della via Chiantigiana a partire da Piazza Di Badia a Ripoli fino a Ponte a Ema. Propongo che vengano fatte 1) delle CORSIE ciclabili (tinteggiando l'asfalto) in alcuni tratti per forza promiscue con le macchine in tutto il tratto di cui sopra e 2) dei sistemi di rallentamento del traffico veicolare (non i dossi però) nel tratto di DIACCETO.
277	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	14-18 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Creazione collegamento ciclabile	Collegamento pista ciclabile Via Perfetti Ricasoli con Fermata "Guidoni" della T2, attraverso prolungamento della pista con passaggio da Viale XI Agosto (o Via Famiglia Benini+Via dell'Olmatello+Viale XI Agosto) per favorire collegamento ciclabile con la tramvia dalle zone di Firenze Nova-Rifredi
278	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	F	Pendolare	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Possibile percorso alternativo del bus Linea n. 59	Propongo di verificare la possibilità di variare uno dei capolinea della linea 59 (Polo Scientifico Universitario di sesto Fiorentino - Via Dino del Garbo T1 Morgagni). Controllare la possibilità di sostituire il capolinea in Via del garbo facendo transitare il 59 dalla Via Panciatichi o dalla Via Vasco de Gama verso la Via del Terzolle fino all'I.T.I. "Leonardo da Vinci", dove esiste una passerella pedonale che permette di raggiungere Piazza Dalmazia e la T1 con un percorso di 200 metri (2 minuti a piedi). Ancorch, "poco estetico", tale variante farebbe guadganere in funzionalit... e costi, poich, eviterebbe alle vetture di infilarsi nel traffico della zona di via Santo Stefano in Pane- Viale Morgagni, ed eviterbbe soprattutto la strettoia di Via Cesalpino ,dove il transito di vetture che non siano piccoli bussini è spesso ostacolata dalla frequente sosta scorretta di veicoli. Tale capolinea potrebbe essere inoltre compatibile del ripristino di un passaggio diretto del 59 dalla Stazione FS di Rifredi in Via Vasco de Gama, ovviando la scomodità delle fermate attuali per la maggior parte degli utenti, che sono pendolari diretti alla stazione FS (Vedi petizione https://www.change.org/p/ataf-gestioni-s-r-l-ataf-linea-59-ripristino-del-vecchio-capolinea-in-via-vasco-de-gama-rifredi)
279	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	14-18 anni	M	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Creazione linea Autobus	Creazione di una linea Autobus circolare che dalla zona di Rifredi/Il Sodo/Castello colleghi con la fermata della T2 "Guidoni", così da evitare più cambi di linee per interconnettersi con essa
280	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile via Villamagna	La ciclabile deve essere tutta dalla stessa parte per avere un senso, e mi riferisco al tratto a sinistra prima dei giardini dell'Anconella. In fondo a via Villamagna deve essere allargata la ciclabile, possibilmente portata in strada e separata dal marciapiede fino al ponte da Verrazzano. Quando vado a piedi non voglio essere investito da una bici dietro l'angolo e quando vado in bici non voglio rischiare di prendere un pedone.
281	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Un bus circolare Viale Guidoni - Osmannoro IngroMarket	Vorrei proporre una bus frequente utile ai lavoratori\pendolari che parta dalla T2 Guidoni e porta direttamente all'Osmannoro/Ingromarket, passando per un pezzetto dalla A11 e ritorni indietro da via Lucchese fino alla T2.
282	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	proposta di permettere la viabilit nei due sensi ai velocipedi nella area pedonale di borgo la croce/via pietrapiana	L'area pedonale è soppressa momentaneamente dalle 6:00 alle 9:00 per carico e scarico merci (in realt per chiuque abbia documento di trasporto anche se non carica o scarica nell'area) tali strade a senso unico presentano pertanto un senso di percorrenza a cui di conseguenza sono soggetti anche i velocipedi, anche al di fuori dell'orario in cui è permesso il transito alla logistica. La proposta è quella di istituire nella direttrice via Pietrapiana-borgo la croce una area a limite 15 km/h negli orari di apertura (che coincidono ad esempio con l'orario di ingresso delle scuole dell'Istituto Comprensivo Centro Storico-Pestalozzi) e permettere attraverso segnaletica verticale/orizzontale il transito dei velocipedi nei 2 sensi. Altres sarebbe opportuno, come per tutte le altre aree pedonali aperte alla logistica durante l'orario consentito, limitare l'accesso ai soli veicoli con documento di trasporto attestante il ritiro o la consegna nelle via stessa.
283	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Sottopasso ciclopedonale al campo di marte	Realizzare un sottopasso ciclopedonale sotto la stazione del Campo di Marte, magari con bassa spesa completando quello pedonale già esistente per l'accesso ai binari della stazione CM, con il suo prolungamento fino al Largo Gennarelli (lato stadio). Il passaggio della ferrovia in bici dal Campo di Marte verso il centro è oggi difficoltoso e/o pericoloso (Ponte del Pino non ha pista ciclabile e Piazza Alberti non è percorribile facilmente sia sopra che sotto e la passerella stazione CM non ha rampe per bici), e scoraggia molte persone all'uso della bici se non elettrica
284	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	viabilità Galluzzo	LA viabilità della zona galluzzo per chi proviene dalle Due strade e vuole procedere in direzione bypass delle Bagnese attraverso via del podestà costringe ad effettuare un percorso a zig zag e attraversando le zone piu' critiche anche Piazza Acciaioli , si potrebbe invertire il senso di marcia di Via Cremani agevolando cos il flusso in uscita del Galluzzo
285	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Segnalazione passaggio BICI	Attraversare in bici l'area pedonale risulta pericoloso per le folle di turisti che occupano strade e piazze. Si potrebbe segnalare a terra i percorsi principali di attraversamento in bici della zona pedonale con sistemi poco intrusivi come simbologia verniciata a terra e strisce o in alternativa utilizzare un cambio di pavimentazione con pietra differente (come usa al nord ma più costoso). Il primo percorso potrebbe essere Piazza dell'Olio - Piazza San Giovanni - Piazza del Duomo - Via del Proconsolo. Un secondo percorso Via Martelli - Piazza dell'Olio - Via Roma - Via Calimala - Via Por Santa Maria. Facilitando la mobilità ciclabile ne guadagnerebbe la vivibilità, dei residenti e degli ospiti, e l'immagine di Firenze.
286	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Installazione colonnine ricarica elettrica	Mancanza colonnine di ricarica
287	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Parcheggio piazza della vittoria	In questa bella piazza, sorta di polmone verde circondato da palazzi dell'epoca del Poggi, si fa sentire la mancanza di una vera sistemazione a giardino (bisognerebbe eliminare il cemento), le macchine parcheggiate inoltre impoveriscono davvero la visione d'insieme della piazza (quanto sarebbe più bella e più ariosa libera dal parcheggio e a vantaggio di più verde e di marciapiedi più capienti?); questa armonia la piazza la può ottenere solo spostando il parcheggio sotto il livello della piazza, con un parcheggio interrato
288	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	diversificare percorso dei bus linee 2 e 28	Sarebbe meglio diversificare i percorsi dei bus ataf n. 2 e 28. Inutile che facciano lo stesso percorso. Per es. il n. 2 potrebbe passare da via Locchi verso Careggi (anzichè passare da piazza Dalmazia)
289	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	miglioramento della viabilita sulla via Faentina	se vi trovate la mattina nelle ore di punta sulla via Faentina nel tratto che va dal Lapo a piazza delle cure vi sembrera' di essere in una camera a gas dall 'intensit... del traffico .Traffico che potrebbe diminuire di intensita' se si sfruttasse come metropolitana di superfice l'attuale ferrovia parallela a suddetta strada . naturalmente ci vorra' un'opera di sensibilizzazione e divulgazione presso la popolazione ma con un lavoro eseguito con accortezza da abili tecnici si potrebbe ottenere dei buoni risultati.Attualmente dallo scalo di Pian di Mugnone alla stazione di campo di Marte occorrono circa 9'.
290	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Raggiungere Careggi in bici è pericoloso, Si dovrebbe prolungare la pista ciclabile di Viale Morgagni fino alla Fortezza.
291	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Rive Arno	Sarebbe bello sfruttare le sponde dell'arno invece di lasciare crescere le erbacce. Le idee sono tante: Un passaggio pedonale, una posta ciclabile, chioschi e aree ludiche/sportive (vedi esempio del lungo Senna a Parigi)
292	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Riqualificazione	Riqualificare le Cascine spesso luogo di spaccio con nuove attività, postazioni ludiche /sportive, sicurezza fissa in bicicletta, giardinieri per la manutenzione delle piante e soprattutto bagni pubblici!
293	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Attraversamenti pedonali pericolosi	Aumentare gli attraversamenti pedonali su Via Pistoiese. In particolare all'altezza di Via Umbria.
294	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	blocco ferroviario/quariere isolato via faentina	ideare sottoattraversamento automobili via faentina
295	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	creazione rotatoria via De Nicola Ponte Varlungo	Propongo di creare una rotonda all'imbocco del ponte di Varlungo dal viale De Nicola. Infatti il semaforo esistente per consentire la svolta a sinistra verso il ponte alle auto che provengono da Pontassieve crea ogni giorno lunghe code per le auto che venendo dal centro città devono salire sul raccordo Marco Polo
296	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili carenti	Realizzare un passaggio ciclopedonale diretto su Via Vittorio Emanuele

297	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Svincolo FI-PI-LI Ponte all'Indiano	Appena scesi dalla FiPiLi direzione Ponte all'Indiano ci si trova imbottigliati per la scarsa larghezza della carreggiata, dove a malapena transitano due file di auto. Possibile che con tutto lo spazio disponibile non ci sia modo di aggiungere almeno una terza corsia che permetta l'accesso al ponte all'Indiano in modo più fluido?
298	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	piste ciclabili	creare sui marciapiedi lungo il percorso della tramvia piste ciclabili continue e rastrelliere controllate con telecamere, perchè non è conveniente il biglietto del tram da 1, 50 euro per fare due/tre fermate.
299	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Allende-Mercafir	I mezzi eseguono una pericolosa e vietata svolta a sinistra. Una rotonda risolverebbe il problema.
300	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	guarlone aretina ciclabile	su via marangoni sul lato est, lungo il giardino, realizzare una ciclabile (allargando il marciapiede) per connettere il sottopasso alla ciclabile lungo via della chimera. Il primo tratto fino a via calasso richiede solo di spostare i pedoni verso il giardino, e farebbe già la direzione sud, il secondo richiederebbe il sacrificio di forse 3 posti macchina, ma ricongiungerebbe la ciclabile al sottopasso nei due sensi.
301	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Viadotto Indiano Ponte a Greve	Coda in fondo al viadotto immisione viabilità ponte a Greve via Baccio; fare una mega rotonda che fluidicfichi il traffico e permetta a chi arriva in fondo all'indiano di girare a sx in direzione Firenze; raddoppiare il ponte sulla greve allargare la corsia che si stringe in concomitanza dell'innesto
302	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	cucitura piste ciclabili	Ponte a Giogoli, Osmannoro: manca l'attraversamento di Via Pratese per collegare la pista (intorno a Bricoman) e il marciapiede/pista lato sud di via Lucchese.
303	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	cuciture piste ciclabili	il marciapiede sud di Via Pratese potrebbe divenire ciclopedonale dalla rotonda (Via Pratese/Via S.P.a Quaracchi) fino all'intersezione con Via Domenico Michelacci
304	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	cuciture piste ciclabili	Via Panciatichi: la strada è abbastanza larga, ed il marciapiede sud anche, per permettere la realizzazione di una pista fra la rotonda Magellano/Panciatichi e Via del Terzolle (da cui si può raggiungere sottopasso ferroviario pedociclabile, la stazione FFSS Rifredi, l'Ist.Tec.Ind., ponticino su Terzolle, Piazza Dalmazia e pista per Careggi). Sarebbe il collegamento in sicurezza fra le nuove piste di Firenze Nova e la zona di Rifredi.
305	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	cuciture piste ciclabili	Porre sulle scale del sottopasso ciclopedonale di Via Panciatichi/Via Terzolle di scivolo stretto per farci scorrere le bici accompagnate a mano o i carrellini della spesa (scale lato NordEst, perchè la rampa larga va verso NordOvest, lontano). Queste rampe sarebbero utili in tutti i sottopassi con scale.
306	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Rotonda Etruria-Talenti	A tutte le ore la rotonda in fondo a viale Etruria è bloccata e molte persone per ovviare a questo problema passano da via pampaloni uscendo prima della fine del viale. Una possibile soluzione sarebbe usare il sottopasso in entrambe le direzioni e quando il tram non sta passando permettere alle macchine di passare da un lato all'altro di viale Talenti. Questo viale è molto largo e non presenta mai traffico in uscita città pertanto non ci sarebbero problemi. Ciò consentirebbe alle macchine di non impegnare la rotonda che è stata fatta troppo piccola e con un affluenza esagerata. I tempi di coda sono mediamente di 15-20 minuti solo ed esclusivamente per chi viene dalla fipili per via del non rallentamento delle auto provenienti da viale Canova.
307	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Usare la Passerella in bici	Eliminare l'obbligo di condurre la bicicletta a mano, tranne che per brevi intervalli durante eventi o manifestazioni. Ad esempio durante il mercato del marted, quando il traffico pedonale sulla passerella è elevato. Nella norma, condurre il mezzo a mano quando sul ponte al massimo ci sono 2/3 pedoni, è illogico o quanto meno privo di buon senso. Dove il buon senso sta sempre, nei percorsi misti ciclo-pedonale, mantenere una velocità a passo d'uomo
308	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Via dell'Argingrosso ciclabile	Lungo tutta via dell'Argingrosso, i marciapiedi o comunque gli spazi a disposizione consentono la creazione di un percorso misto ciclo-pedonale. Una soluzione che prenderebbe atto degli usi ormai consolidati dell'uso del marciapiede da parte dei ciclisti, e al tempo stesso una messa in sicurezza dei ciclisti considerate le velocità che i veicoli a motore raggiungono su questa sorta di "mini-metano"
309	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Via mariti ciclabile	Su entrambi i marciapiedi, considerati gli spazi agibili, si potrebbero creare dei percorsi ibridi ciclo-pedonale, in particolare lato terzolle e la possibile connessione con la passerella. Questa soluzione potrebbe mettere in sicurezza e completare il percorso ciclabile da e verso piazza dalmazia e la sua pista ciclabile
310	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamento con stazione di Castello	Manca un collegamento per bici e pedoni da via Pasolini verso la stazione di Castello. Il percorso attuale è non protetto dal traffico e estremamente pericoloso, visto anche il tipo di traffico e la sua intensità Parte (una piccola parte) dell'area ex-canile di via del Termine può essere sfruttata per realizzare un marciapiede e una pista ciclabile in sede propria per collegare la fine della pista appena realizzata in via Pasolini anche con il sottopassaggio della stazione di Castello. Questo permetterebbe di utilizzare anche la stazione di Castello, e collegare le due zone sui due lati della Ferrovia in modo non pericoloso e quindi inutilizzabile come è al momento.
311	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Fermata autobus presso stazione di Castello	La fermata nella zona indicata nella mappa permetterebbe agli utilizzatori della stazione di Castello di arrivare in stazione o proseguire il loro percorso utilizzando le linee di autobus che percorrono via Mario Luzi. Al momento questa è una possibilità inutilizzabile data la lontananza delle fermate dal sottopassaggio della stazione di Castello combinata con la pericolosità di via del Termine, da percorrere per raggiungere la più vicina fermata, per pedoni e ciclisti.
312	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamento con stazione di Castello	Via del Termine è estremamente pericolosa per pedoni e ciclisti. Un nuovo marciapiede e pista ciclabile in sede propria, magari sfruttando una piccola parte dell'area ex-canile, permetterebbe di collegare il sottopasso della stazione di Castello alla nuova pista ciclabile/marciapiede di via Pasolini e quindi tutta l'area del Polo Scientifico, del CPT delle Poste, dell'IperCoop etc. In tal modo, i treni che servono Castello sarebbero utilizzabili e le due aree sui due lati della stazione sarebbero collegati in modo sicuro.
313	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamento ciclabile dopo rotazione pista aeroporto	Dopo la rotazione della pista dell'aeroporto sia via dei Giunchi che via dell'Osmannoro saranno interrotte. Le auto dovranno circumnavigare la nuova pista di atterraggio. Cos si è pensato faranno anche i ciclisti, con una nuova pista sullo stesso percorso. Se anche per un automobilista questo percorso sarà noioso (e sarà un problema da affrontare meglio anche per le auto), per un ciclista sar... davvero troppo lungo. 200 metri diventeranno 3 km. Deve essere trovata una soluzione diversa. O un sottopassaggio sotto la nuova pista (anche per le auto, a quel punto), o cambiare il tracciato ora previsto per la pista ciclabile, facendola passare accanto alla scuola Carabinieri, accanto alla attuale pista di atterraggio, e poi ricollegarla all'attuale percorso delle piste ciclabili verso le Cascine, prevedendo un percorso verso via Pratese. Per quanto complicata sia questa seconda parte, sarebbe molto più corta della pista attualmente prevista attorno al nuovo aeroporto. Più corta per i ciclisti, ma anche con costi conseguentemente minori.
314	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	percorso pedonale via nello carrara	realizzazione di un passaggio pedonale cavalcavia tra via R. Giuliani e via Panciatichi, molte persone passano per via Carrara ma il percorso e vietato al transito dei pedoni, quanto è stato fatto il sottopasso non si è pensato ai pedoni, occorrerebbe magari un adeguamento dello stesso sottopasso di via Carrara
315	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Pendolare	Pensionato/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	non realizzare la terza corsia A11	realizzare un servizio ferroviario di tipo metropolitano tra Pistoia e Firenze
316	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclovia Bagno a ripoli(v. delle cinque vie) - scandicci(via delle bagnese)	Credo che la creazione di una pista ciclabile tra la zona di Antella e il Galluzzo seguendo la strada di Cascine del Riccio(con prolungamente poi eventuale fino a Scandicci) possa essere un progetto utile e poco impattante. Già adesso alcuni pendolari si muovono in bicicletta percorrendo via delle Bagnese fino al Galluzzo, ma la strada è molto pericolosa per un ciclista adesso.
317	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Alleggerire il traffico di via di Careggi	Via di Careggi , molto trafficata, collegare Piazza Meyer con Via dei Massoni tramite via delle Ballodole a salire verso la Bolognese potrebbe rendere il traffico più scorrevole
318	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Teleferica per Forte San Giorgio	Accessibilità al Forte in chiave turistica, con partenza da piazza dei giudici, con forti caratteri distintivi.

319	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Doppio senso via Maddonna del Piano	100 m di senso unico (da Area CNR a via Patrone) in via Madonna del Piano costringono a fare quasi 1 km per tornare verso Viale Pasolini. E' possibile mettere in quell'unico tratto il doppio senso di marcia per le auto? Si possono sacrificare i pochi parcheggi auto in quel corto tratto di strada per ottenere una carreggiata larga come nel tratto di via Madonna del Piano verso via dei Frilli. A condizione però di salvaguardare anche la pista ciclabile monodirezionale esistente! Si può sfruttare per quel brevissimo tratto il marciapiede esistente (in percorso misto con i pedoni) oppure, meglio, il campo adiacente (dipende dal volere della proprietà del campo) per ottenere una pista in sede propria. Nell'occasione si potrebbe far arrivare la pista ciclabile fino all'incrocio. Ora arriva, non si sa bene perch,, solo fino a 10 metri dall'incrocio, lasciando il ciclista ad un incerto destino.
320	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Attraversamento ponte rosso - parterre	Incrocio semaforico pensato male, per i pedoni e ciclisti ci sono 3 semafori non sincronizzati, molti tagliano, giustamente, in quei pochi secondi di rosso contemporaneo di tutti i semafori per i veicoli. Realizzare rotonda con attraversamenti in rilievo per pedoni, larghezza carreggiata attraversamento 1 corsia per far rallentare i mezzi a motore. Ciclabile in rotonda esterna. Se non volete fare niente almeno date un verde contemporaneo per tutti i semafori ciclopedonali di almeno 15 secondi cos uno attraversa come vuole in sicurezza.
321	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Parcheggi interrati	togliere i parcheggi di superficie in via del mezzetta e realizzazione marciapiedi più larghi e piste ciclabili, con realizzazione di grande parcheggio interrato sotto il parco di san salvi. Multe a chi parcheggia male in doppia fila, sulle strisce e a cazzo invece che in linea perch, gli fa fatica usare la retromarcia. Troppa maleducazione nei parcheggi, troppa tolleranza dal comune. COMUNQUE CI SONO TROPPE MACCHINE! Togliere spazio in superficie alle auto e darlo sottoterra, pagando, a chi lo vuole, per una città migliore.
322	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Collegamento ciclistico per attraversare la zona aeroportuale	Dopo la rotazione della pista dell'aeroporto, sarebbe importante sfruttare questa area e la viabilità in gran parte qui già esistente per permettere di collegare la zona di Sesto Fiorentino/Polo Scientifico verso via Pratese/Indiano/Cascine. La pista ciclabile presente al momento sul progetto della nuova pista dell'aeroporto prevede il periplo attorno alla nuova pista di atterraggio. Sono diversi km al posto degli attuali 300 m da percorrere ora sulla pista fra l'area IKEA e il Polo Scientifico (via dei Grilli). Problema simile per le auto in via dell'Osmannoro, ma quello che per le auto è un problema di tempo di percorrenza, per un ciclista diventa una proposta impossibile da seguire. La pista prevista potrà comunque essere utile, ma non certo per lo scopo per cui è stata progettata. Per andare da Est a Ovest attraverso l'aeroporto questo a mio parere è l'unico percorso ragionevole, non ottimale, ma che almeno limita i danni (a parte fare un sottopassaggio sotto la nuova pista dell'aeroporto).
323	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	viabilità piazza Dalmazia	viabilità piazza Dalamazia via V Emanuele, creare una nuova strada tra via Cocchi e via Alderotti, come passggio dentro edificio Ex Meccanotessile, come è stato fatto per la tramvia in zona viala Redi viale Belfiore su edificio ferrovia dello stato con passaggio tram dentro immobile
324	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento piste ciclabili	Attraversamento di Viale XI Agosto (Via P.Ricasoli/Via delle due case). In Via delle due case deve essere permesso il naturale doppio senso di marcia per le bici. E' l'unica e la più sicura via di collegamento fra Sesto Fiorentino e Firenze. Detto ciò, l'attuale ciclo semaforico obbliga l'attraversamento del Viale (da Via delle due case verso Via P.Ricasoli) in due tempi. E' necessaria un'isola salva pedoni/e/ciclisti.
325	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamento piste ciclabili	Viale dei Cadorna. Vista la realizzazione in corso della pista in Via Abba, questa potrebbe arrivare al sottopasso dello Statuto (Stazione FFSS) usando il marciapiede nordovest di Viale Cadorna
326	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	via Mariti: collegamento T1 con T2	Il bus 56 sarebbe un ottimo collegamento fra T2 e T1(Careggi) senza arrivare alla stazione SMN. Ma dovrebbe passare più spesso. L'ideale sarebbe una navetta.
327	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Ex Galileo Rifredi: parcheggio sotterraneo, parco in superficie	Nell'isolato ex Galileo, da decenni inutilizzato, potrebbe essere scavato un grande parcheggio e, a livello strada, ampliare il giardino pubblico, estremamente necessario per i bambini del quartiere
328	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamenti piste ciclabili	Urge il ripristino della pista in Viale Redi (Viale Belfiore - Ponte all'Asse), collegamento fondamentale fra Firenze NordOvest e la Fortezza e le piste di circonvallazione.
329	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	collegamenti piste ciclabili	Via Faenza e Via Cennini potrebbero divenire le vie ciclabili di collegamento fra la Fortezza e la Stazione di SMN (e il resto della ZTL)
330	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	variante tra via delle Bagnese e il bypass	tratto di via delle Bagnese troppo stretta per il doppio senso, creare collegamento in senso unico dalla curva adiacente immobili al bypass, collegamento con nuova rotatoria e rendere a senso unico nel verso opposto al precedente il tratto rimasto di via delle Bagnese, creare una specie di "anello" con doppio senso solo su Bypass esistente; si potrebbe incrementare anche il servizio pubblico nella tratta Torregalli-Galluzzo; a quel punto eliminare intersezione regolata da semaforo a Torregalli e sostituirla con rotatoria.
331	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Un tapirulan per il binario 18	Troppo scomodo per tutti, per gli anziani soprattutto, il binario 18 di SMN dista dal fabbricato viaggiatori circa la metà di quanto vi disterà la stazione AV Foster, la quale, oltre che con la tramvia T2 fino a Redi, sarà certamente raggiungibile anche a piedi lungo i binari, magari proprio con una serie di tapirulan. E' quello che ci vorrebbe già oggi per il binario 18.
332	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Viale Europa viale Giannotti: eliminazione barriere divisorie tra corsia per i mezzi pubblici e corsia a tutti accessibile	Viale Europa viale Giannotti. Pochi mesi fa sono state sistemate barriere con birilli che dividono la corsia ATAF dalla corsia autovetture in direzione centro. Questo ha determinato un fortissimo rallentamento della circolazione in quanto il traffico si blocca continuamente per consentire l'uscita e l'entrata delle autovetture che parcheggiano. Prima venivano scavalcate entrando di poco e per poco nella corsia ATAF senza nocumento per il traffico ATAF (passa un autobus ogni quarto d'ora). Propongo di togliere le barriere che dividono le corsie sopra dette.
333	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Rotonda	L'incrocio XI agosto/Perfetti Ricasoli è fonte di ingorghi di traffico. Anche le linee del TPL vengono molto rallentate in prossimità di questo incrocio. Il grande numero di fasi semaforiche rende l'incrocio molto inefficace. In questo caso una rotonda sarebbe probabilmente più efficiente. Non c'è molto posto per realizzarla, ma un modo va trovato. La rotonda dovrà prevedere anche la sicurezza e la comodità di attraversamento (sottopasso?) per ciclisti e pedoni, che di solito in queste realizzazioni non vengono considerati. Le rotonde infatti hanno molte qualità, ma se non realizzate bene sono generalmente molto pericolose per ciclisti e pedoni.
334	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Colonnina ricarica mezzi elettrici privati	Manca colonnina ricarica elettrica
335	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sistema della sosta e parcheggi	Incentivazione uso mezzi elettrici con colonne per la ricarica	grazie ai contributi per l'acquisto di mezzi elettrici è possibile incentivare l'uso di mobilità alternativa. Purtroppo in zona Careggi mancano colonnine pubbliche per la ricarica necessarie per rendere attraente l?acquisto di un mezzo elettrico. In particolare in via Niccolò da Tolentino
336	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclabile viale Redi	La pista ciclabile di Viale Redi non è raccordata minimamente con quella della via di Novoli. Secondo me andrebbe fatta salire su Via Mariti all'altezza di via Circondaria, poi fatta andare su via Forlanini e poi fatta girare INTERAMENTE attorno al centro commerciale per raccordarla col tratto già esistente in via di Novoli
337	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	attraversamento dei veicoli dove vietato	basterebbe prolungare il new jersey di separazione tra le corsie dio marcia all'altezza dell'attraversamento pedonale alla fine di via mannelli - via andrea del castagno e via degli artisti prospicente la fermata degli autobus direzione ponte al pino.
338	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	PISTA CICLABILE LUNGO IL MUGNONE	CON UNA SPESA MINIMA SI POTREBBE REALIZZARE UNA PISTA CICLABILE ACCANTO A VIA CARACCIOLO LUNGO IL MUGNONE SI POTREBBERO METTERE IN SICUREZZA QUEI CICLISTI CHE DEBBONO PERCORRERE IN DIREZIONE FUORI FIRENZE E QUELLI SULLA PERICOLOSA IN VIA FAENTINA IN DIREZIONE CENTRO CITTA'
339	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Proposta di modifica di viabilità zona Lungarno Generale Dalla Chiesa	Abbiamo già segnalato tramite e-mail del 26-02-2019 indirizzata al Sindaco ed all'Ass. Giorgetti una proposta per modifica della viabilità della zona del Lungarno Dalla Chiesa sbarco raccordo Firenze Sud per migliorare l'accesso dei residenti alle vie Bonomi, Giolitti, Cattaneo, Venosta e Mariotti bypassando il transito nell'area destinata a parcheggio bus turistici (La Palla).
340	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Orari in tempo reale Linea 59	Il Polo Scientifico è servito dalle Linee 59 e 66. Entrambe sono gestite da Li-nea. Soprattutto la prima (Linea 59) offre un servizio incompleto, nel senso che le vetture sono quasi tutte vecchie, e molto spesso non collegate al servizio Ataf che da i passaggi in tempo reale. Spesso sull'app Ataf 2.0 le vetture in transito non vengono rilevate del tutto, oppure sono presenti solamente passaggi "virtuali" (cioè secondo l'orario previsto, non quello effettivo). Considerato che l'utenza-tipo di questa tratta è rappresentata soprattutto da studenti e ricercatori (entrambi con elevato grado di consapevolezza tecnologica), sarebbe oppurtuno che il servizio fosse garantito per tutte le vetture con continuità (senza buchi nell'arco della giornata). Possibili soluzioni: - Li-nea garantisca l'aggancio alla rilavezione in tempo reale per tutte le vetture e con continuità; - Ataf si prenda in carico la gestione della Linea 59 con le proprie vetture

341	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Capolinea Ataf	Da dopo l'allunfamento del percorso dell'allora 14b, oggi 56,il capolinea è sempre rimasto su piazza Tolentino. Se la volontà è quella di lasciare la fermata in corrispondenza del parcheggio delle Oblate io credo sia opportuno spostare il il capolinea.
342	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Realizzazione rotonda via Colletta, via Scialoja	L'incrocio è pericoloso e la visibilità è ridotta per tutte le macchine parcheggiate sempre sull'incrocio in divieto di sosta, si verificano incidenti. La soluzione proposta è fare una rotonda, magari qualcosa di bello e curato che riprenda lo stile liberty degli edifici vicini.
343	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Semaforo a chiamata su Via Pratese	Nel 2008 fu installato un semaforo a chiamata su via Pratese come parte del percorso ciclabile Cascine-Polo Scientifico di Sesto (ordinanza 2008/M/01088). Da circa tre anni il semaforo non è più a chiamata ma è chiaramente calibrato sulle esigenze del traffico veicolare a motore e non su quelle di chi attraversa, per le quali era invece stato installato. Sarebbe auspicabile che il tempo di attesa alla chiamata venisse drasticamente ridotto rispetto all'attuale, che lo rende praticamente inservibile.
344	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Stradone Ospedale Torregalli	Completamento dello stradone per Ospedale Torregalli verso via di scandicci e collegamento ospedale alla tramvia
345	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	nuovo Incrocio semaforico stazione statuto	Con le nuove corsie che si dipartono da via dello Statuto verso Careggi passato il ponte della ferrovia si creano ingorghi inutili nell'attesa del passaggio del tram: il salvagente fra la corsia proveniente da via Lami e quella per girare in V. Pagnini impedisce chi vuole svoltare in quest'ultima (senza peraltro agevolare il passaggio o lo stazionamento di pedoni) liberando così l'unica corsia sotto il ponte; forse un semaforo "a ponte" come alla Fortezza poteva meglio consentire di liberare flusso veicolare che vuol semplicemente girare a destra e mi sembra che in quel pezzo di piazza Muratori ci sia sufficiente spazio per il cambio di corsia fra chi proviene da via Lami (e vuol proseguire a diritto o a sx) e chi vuol svoltare a dx verso via Pagnini.
346	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Stalli per biciclette/bici a flusso libero	Visti i numerosi spazi vuoti che si vengono a creare dietro molti cassonetti dell'immondizia, propongo di individuare in questi spazi (fra il cassonetto e il marciapiede) stalli di sosta per biciclette, sia del tipo a lucchetto o per quelle a flusso libero (per quest'ultime in effetti basterebbe un segno a terra); ciò servirebbe anche ad evitare che in questi spazi residuali si depositino rifiuti di tutti i generi
347	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	prolungamento pista ciclabile	prolungare la ciclabile di via pasolini lungo via delle due case, con illuminazione!
348	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	specchi in curva su via dei massoni	per rendere più sicuro il senso doppio di marcia su via dei massoni (previsto per gli autorizzati) occorrono degli specchi da porre lungo le curve, spesso molto strette e cieche
349	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Assenza di attraversamento ciclabile in Piazza Ferrucci	Le strisce di attraversamento di piazza Ferrucci lungo la pista ciclabile dovrebbero essere ciclabili, non solo pedonali. Così com'è attualmente i ciclisti devono scendere di sella per attraversare.
350	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Fermata T2 Redi	La fermata Redi del T2 al momento è inattiva (dato il non completamento della stazione AV) ma i tram si fermano comunque. Credo sia opportuno renderla attiva quanto prima, completando l'accesso dal lato di Viale Redi ed inserendo un attraversamento pedonale. La fermata è infatti più vicina di circa 100 mt alla Piazza San Jacopino rispetto alla fermata Ponte all'Asse e migliorerebbe la fruibilità da parte del popoloso rione.
351	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Utilizzo stazioni urbane del treno	La stragrande maggioranza dei cittadini non è a conoscenza della possibilità di viaggiare fra le stazioni urbane del treno. Oltre ad una maggiore campagna di informazione questa possibilità potrebbe essere incentivata con degli schermi all'esterno delle stazioni con l'indicazione della prossima partenza per una stazione urbana (per esempio, a SMN, indicare l'orario di tutte le partenze per Firenze Rifredi e/o Firenze Castello e/o Le Piagge), a prescindere che la destinazione sia Pisa, Lucca o Siena.
352	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Accesso stazione Firenze Rifredi	Specialmente fra le 8 e le 9 la stazione di Rifredi è "assediata" da centinaia di studenti che vanno a seguire le lezioni nei poli di Viale Morgagni e Novoli. Le piattaforme piuttosto strette sono affollatissime, talvolta è impossibile accedere ai binari per chi incrocia il flusso di passeggeri in discesa da un treno proveniente da Prato-Pistoia e da Empoli, senza contare il continuo pericolo di caduta sui binari. Un modo per alleggerire il carico di pedoni nel sottopasso sarebbe di realizzare un collegamento pedo/ciclabile fra via Reginaldo Giuliani (traversa lato ferrovia all'altezza di via Ragazzi del '99) ed il sottopasso nord, che al momento collega solo a ovest, su via Vasco de Gama, a servizio della Nuovo Pignone. Aprire un ulteriore accesso alleggerirebbe l'affollamento nel sottopasso esistente, creerebbe nuove ricuciture urbane, accorcerebbe il percorso a piedi per l'Ospedale di Careggi, aumentando l'attrattività dell'opzione treno. Sembra che un fabbricato sia già stato realizzato, manca soltanto da rendere accessibile un tratto ora occupato da binari non utilizzati. E' essenziale che la Città Metropolitana solleciti RFI in questo senso.
353	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Convenzioni Aziendali	per le grandi aziende (es. Findomestic 700 pendolari) istituire un accesso informatico per la vendita dei titoli di viaggio (abbonamenti annuali Ataf, Pegaso, FSBusitalia, Trenitalia, etc) ed un flusso informatico di fatturazione mensile.
354	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Valorizzare la stazione FS di Castello	La stazione FS di Castello, non ostante l'ampio parcheggio, è poco utilizzata e sta diventando fatiscente. Per valorizzarla propongo quanto segue. 1) Per incentivarne l'uso come parcheggio scambiatore occorre un servizio ferroviario decente di collegamento con la città, almeno un treno ogni quarto d'ora nei due versi. 2) Per promuoverne l'uso da parte di quanto risiedono o lavorano in zona (vedi Polo Scientifico, centro Poste Italiane, Centro commerciale COOP) occorre migliorarne l'accessibilità dal lato sud-ovest (lato del canile) prevedendo sia un percorso pedonale protetto, sia la fermata dei bus 57 e 59 che transitano in via Luzi, a pochi passi dall'ingesso del sottopasso della stazione (vedi segnaposto).
355	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	60-65 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Tariffe più accessibili e omogenee	Chi vive fuori Firenze e lavora in città deve pagare l'abbonamento ad un mezzo pubblico extraurbano (treno o corriera) e poi separatamente lo spostamento dentro Firenze con mezzi ATAF. La formula Pegaso è troppo costosa perché include l'abbonamento all'intera rete ATAF mentre quasi sempre serve una sola linea per poche fermate. Occorrerebbe un abbonamento extraurbano che, senza sovrapprezzo, consentisse anche un limitato spostamento in città, dalla stazione di arrivo del treno o della corriera fino alla sede di lavoro e viceversa.
356	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	19-24 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Sicurezza stradale	Incremento segnaletica verticale/orizzontale per Area 30km	- Aumento della segnaletica verticale/orizzontale su strade di quartiere lunghe e rettilinee, per aumentare l'attenzione di chi è alla guida di un mezzo a motore facendo sentire più al sicuro ciclisti e pedoni. Potenziale risultato: aumento di ciclisti urbani su brevissime/brevi (0-4 km) distanze; - sperimentazione di attraversamenti pedonali innovativi (dove per innovativi possiamo intendere: luminosi, in rilievo, lampeggianti, con dossi a comparsa). Potenziale risultato: aumento della sensazione di sicurezza del cittadino che vorrebbe spostarsi in bici almeno su brevi distanze; - aggiornamento di tutti i cartelli stradali "senso vietato" in "senso vietato eccetto biciclette". Perché? Consentirebbe un'ulteriore regolamentazione della bicicletta in strada ma aumenterebbe anche l'attenzione del guidatore del mezzo a motore che, consapevole del "pericolo comparsa ciclista", ridurrà la velocità di transito su quel tratto di strada.
357	Firenze città	Firenze città	Vorrei proporre una soluzione	19-24 anni	F	Residente/Domiciliato	Studente/ssa	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Mancanza di collegamento careggi-parco delle cascine	Con l'apertura della nuova linea della tramvia, è stato soppressa la linea 60 che collegava Careggi e le Cascine, passando inoltre per il polo universitario di Novoli. Dalla zona di Rifredi e Careggi l'unico modo per raggiungere le Cascine con i mezzi pubblici è quello di prendere la tramvia per Villa Costanza e fare un giro di circa 30 minuti per poi scendere in Piazza Vittorio Veneto.
358	Firenze città	Firenze città	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Sistema di segnalazione troppo ripetitivo e limitante	Non so se era una cosa voluta, ma se non ve ne foste resi conto, ogni volta che uno fa una segnalazione vengono richieste sempre le stesse informazioni che potrebbero essere richieste una volta sola e facilitare l'inserimento delle segnalazioni
359	Mugello e Romagna Toscana	Marradi	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Trasporto pubblico dopo cena	Abito in zona diacceto a pelago uscendo alle venti da careggi sono costretta a prendere il mezzo proprio . Abbiamo una sita che da careggi porta a pontassieve con arrivo stimato intorno alle 21, non esistono mezzi pubblici che dopo tale orario ci riportino nel comune di pelago a soli 6 km da Pontassieve. La zona mi sembra piuttosto abitata non capisco perch, dobbiamo ringraziare le site del casentino per muoverci con i mezzi pubblici e vedere poco impegno da parte del comune di firenze.
360	Mugello e Romagna Toscana	Vaglia	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Ferrovia Faentina	La ferrovia Faentina, nonostante gli scarsi mezzi con cui è gestita, sta riscuotendo un notevole successo di utilizzatori, tanto che uno dei problemi è diventato il sovraffollamento delle carrozze. Qui però vorrei porre l'accento sull'orario: - la mattina dopo le 10 c'è un "buco" e il primo treno da e per Firenze è verso le 12. Questa pausa del servizio andrebbe eliminata, per rendere questa linea un collegamento continuativo. Ovviamente una maggiore frequenza delle corse sarebbe ugualmente utile, ma già eliminare questo tipo di problema sarebbe importante. - La sera, l'ultimo treno è attorno alle 21. Un cinema, un ritorno da una trasferta in treno fuori Città, rendono il servizio inutilizzabile. E tocca attrezzarsi con l'auto, anche quando si vorrebbe e potrebbe evitare. In poche parole, 1 (o 2!) corse più tardi permetterebbero a molte più persone di utilizzare questo servizio. Il servizio ferroviario è competenza della Regione, ma anche la Città Metropolitana dovrebbe fare le dovute osservazioni, in quanto il maggiore o minore utilizzo del treno si riflette sul traffico cittadino o sull'utilizzo del TPL urbano, queste s di competenza di questo organo amministrativo. Un maggiore coordinamento è auspicabile.
361	Mugello e Romagna Toscana	Scarperia e San Piero	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Arrivare a piedi o in bici con sicurezza	Da S. Piero a Sieve, loc. Mozzete alla zona industriale di Pianvallico, dove sono presenti aziende artigianali, commerciali e impianti sportivi, manca un tratto di marciapiede/ciclabile di circa 300 mt per collegare in modo sicuro le due polarità. In poche parole per andare dal paese ad es. alla vicina palestra/piscina occorre prendere l?automobile senza possibilit... di alternativa.

362	Mugello e Romagna Toscana	Vaglia	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Futa in pessime condizioni	In molti tratti, la Futa non è stata riasfalta da circa 35 anni. In alcuni punti il manto stradale è in condizioni pessime. Il problema non è il comfort di guida, ma la Pericolosità della strada. Ad esempio, il punto segnalato in mappa è il punto più stretto della strada da Pratolino fino al Passo. In più con una doppia curva secca. L'asfalto qui è ormai a pelle di coccodrillo, con alcuni punti ormai saltati. Durante l'inverno il rischio di ghiaccio è quotidiano. Non ricordo una riasfaltatura di questo punto da quando ci passo, decine di anni. Lo scorso anno hanno fatto dei grossi lavori al muro di retta della strada verso la Carza. Hanno riasfaltato giusto quel tratto (lasciando peraltro delle piccole sconnessioni al centro della strada), fermandosi proprio dove comincia il pericoloso tratto descritto. Capisco che capitolato e finanziamenti erano per altri scopi, ma un po' di senso di responsabilit... e preveggenza avrebbero consigliato di includere l'asfaltatura anche di questo in fin dei conti corto tratto di strada. E' l'unico punto? Certo che no, ecco altri punti, i più pericolosi e disastrati che mi vengono in mente: - Sopra Monte di Fò, in un punto normalmente ombreggiato, per cui è anche meno visibile; - poco sopra S. Lucia, pericolosissimo anche per i ciclisti, che soprattutto in discesa, e senza adeguata segnalazione (ma non basterebbe certo questa) rischiano di perdere il controllo del mezzo; - Tutto il tratto lungo villa Demidoff. Stanno addirittura riapparendo gli scassi per la posa delle fibre da parte di "Via...qualcosa" (non ricordo più esattamente il nome) 20 anni fa, con asfalto che è saltato. Tratto trafficatissimo, tutto curve, che di inverno ghiaccia. - Tutti i tratti stretti all'interno del Comune di Firenze sotto via Salviati sono ormai estremamente dissestati. I cartelli di strada dissestata si sprecano (neanche in tutti i posti dove necessari), ma questo non elimina il pericolo (e forse neanche la responsabilit... delle varie amministrazioni competenti) che è molto elevato. Per fortuna in questi tratti accadono pochi incidenti, ma ne sono, pur felicemente, sorpreso.
363	Mugello e Romagna Toscana	Vaglia	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Collegamenti mancanti	Nel Comune di Vaglia le problematiche sugli spostamenti, sia interni sia extracomunali, sono molteplici: Il 25A arriva solo a Pratolino creando grossi problemi di coincidenza per Bivigliano, i treni della Faentina fermano solo a Vaglia - non più a Fontebuona - ed effettivamente non sono molti soprattutto il fine settimana e dopo cena. Non c'è quasi collegamento tra Vaglia, Caselline e Bivigliano. Monte Senario è praticamente irraggiungibile.
364	Mugello e Romagna Toscana	Vaglia	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Altro	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Bivigliano soffre per la poca offerta di trasporto pubblico.	Bivigliano soffre per la poca offerta di trasporto pubblico. Le corse degli autobus extraurbani sono poche, sarebbe utilissimo comunque che arrivasse da noi l'autobus cittadino, l'Ataf (che già arriva a Pratolino), per invogliare i turisti a visitare il paese e soggiornare facilmente da noi, sia per evitare che gli abitanti che non possono utilizzsre l'auto, abbandonino il paese.
365	Mugello e Romagna Toscana	Vaglia	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Mancanza di collegamenti tra stazione ferroviaria e frazioni	Mancano collegamenti autobus tra stazione ferroviaria di Vaglia e le frazioni di Bivigliano, Pratolino, Caselline, ... , oltre a Montesenario.
366	Mugello e Romagna Toscana	Barberino di Mugello	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	percorso ciclo pedonale	non c'è un percorso ciclo pedonale da Barberino di Mugello per raggiungere la frazione Galliano, il viadotto sul lago bilancino è molto trafficato e putroppo per poter raggiungere Galliano ed altre località del Mugello siamo costretti ad rinunciare a piedi
367	Val di Sieve	Rufina	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Casalingo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Ponte ciclopedonale	Un ponte ciclo-pedonale tra Montebonello e Rufina che serva anche per chi da Rufina e Montebonello si reca al lavoro tutti i giorni nell'area industriale di Scopeti. Toglierebbe un po' di traffico inutile dalla Rufina. Costerebbe meno della variante e sarebbe ecologico e sostenibile e potrebbe rappresentare il continuo di una eventuale pista ciclabile che da Contea potrebbe continuare per Rufina, quindi Montebonello e raggiungere Pontassieve.
368	Valdarno Empolese	Empoli	Vorrei segnalare un problema	25-39 anni	F	Pendolare	Studente/ssa	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Accessibilità	Stazione e Accessibilità	I locali della stazione presentano impedimenti (soglie di accesso/uscita, portoni) per utenze su sedia a ruote. Inoltre, gli ascensori non sono abbastanza ampi per sedie a ruote XL.
369	Valdarno Empolese	Cerreto Guidi	Vorrei proporre una soluzione	19-24 anni	M	Turista	Lavoratore/trice dipendente	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Nuovi percorsi ciclabili	Inserire un percorso ciclabile che colleghi Bassa a Gavena
370	Valdarno Empolese	Empoli	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	pista ciclabile	Servirebbe una pista ciclabile (protetta e in sede propria) di collegamento tra le frazioni di Pozzale e Corniola con il centro di Empoli
371	Valdarno Empolese	Empoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclabile	un tracciato sicuro per andare a lavoro con la bicicletta
372	Valdarno Empolese	Fucecchio	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Pendolare	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Criticità SP15	Anche dopo i recenti interventi la SP15 risulta un'arteria particolarmente pericolosa in caso di pioggia e troppo trascurata rispetto al suo ruolo di collegamento tra le due maggiori direttrici interne toscane (A11 e FI-PI-LI), inoltre è praticamente ignorata dai servizi di trasporto pubblico locale, ancora legati a logiche provinciali.
373	Valdarno Empolese	Empoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Sicurezza di sera sul treno firenze-pisa	In certi orari occorrerebbe un servizio di vigilanza armata sul treno, per farlo utilizzare anche a chi, giustamente, non si sente tanto sicuro.
374	Valdarno Empolese	Cerreto Guidi	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclabile	La regione toscana non ha concluso il tratto di pista ciclabile che costeggia la prov. Francesca, dalla loc. Botteghe a Stabbia attraversante il R.R. di Maccanti Palagina . where is my pista ciclabile? where il my sviluppo turistico colline cerretesi to padule di Fucecchio?
375	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Titolo di Viaggio Cartaceo irreperibile a terra	le rivenditorie di titoli di viaggio FSBUSITALIA restano spesso e per lunghi periodi di tempo sprovviste di biglietti costringendo all'acquisto su bus con rilevante maggiorazione (es. da 4,5? a 7?!)
376	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Abbonamento Pegaso NON circolare	nella tratta Montespertoli - Firenze SMN esistono 2 diversi Pegaso: il primo per la linea 37 FSBUSITALIA in fascia 4; il secondo per la linea 32 FSBUSITALIA + TRENO da EMPOLI a SMN in fascia 5. ma chi compra il secondo abbonamento non può utilizzare la 37...! la situazione va confrontata con il Pegaso Castelfiorentino - Firenze SMN che in fascia 5 comprende sia linea FS via EMP fino SMN e tutta la linea 37 FSBUSITALIA.
377	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Bus vecchi e senza manutenzione	sulla linea FSBUSITALIA 37 i bus sono tutti vecchi e probabilmente privi di manutenzione da anni, senza ammortizzatori. il viaggio di circa 1 ora per FI SMN risulta disagevole e faticoso.
378	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Bus sporchi - Pulizia non effettuata	sulla linea 37 FSBUSITALIA, nonostante i cartellini della pulizia ordinaria vengano puntualmente aggiornati, i bus sono sporchi e si trovano gli stessi insetti (morti), macchie, cartacce, e altri residui organici e non, anche a distanza di mesi.
379	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Lavoratori Pendolari Sabato - Domenica e periodi Non Scolastici	nella linea 37 FSBUSITALIA, durante i giorni di sabato, domenica e nei periodi non scolastici le corse diminuiscono drasticamente lasciando scoperte molte fasce orarie. i lavoratori sono costretti all'uso dei mezzi privati.
380	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Titolo di Viaggio Elettronico	permettere l'acquisto del titolo di viaggio elettronico per FSBUSITALIA, +BUS etc
381	Valdelsa	Montespertoli	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Abbonamento Pegaso Montespertoli via Empoli fascia 5	l'abbonamento Pegaso Montespertoli - Firenze SMN via Empoli in fascia 5 deve comprendere la LINEA 37 FS BUSITALIA
382	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Coincidenze mezzi pubblici	Occorre revisionare alcuni orari di corse dei treni che fanno coincidenza con le corse di alcuni Bus perchè in taluni casi o non coincidono e quindi sono inutili, in altri casi non vengono rispettate per eventuali ritardi (o anticipi) o del treno o del bus. In altri casi ancora servirebbe un potenziamento di queste coincidenze soprattutto in concomitanza di corse che già esistono (ma non si aspettano). Per poterlo fare occorre interrogare i diretti interessati che sapranno dire con esattezza numero dei treni, orari e orari dei bus. (questionario o altro)
383	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei segnalare un problema	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Casalingo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	altezza del ponte segnalata troppo tardi, alcuni camion devono tornare indietro in retromarcia|	l'altezza del ponte è segnalata troppo tardi, quindi alcuni camion devono tornare indietro in retromarcia|
384	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Residente/Domiciliato	Libero/a professionista-autonomo/a	Fuori dal territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	ciclabile pontassieve	sistemare la riva d'Arno per permettere la viabilità nei periodi estivi da Pontassieve a Firenze
385	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei proporre una soluzione	>65 anni	M	Residente/Domiciliato	Pensionato/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Trasporto pubblico	Anello Metrotreno Mugello-Valdisieve	Istituire il servizio di "Anello Metropolitano" tra Firenze - Borgo San Lorenzo -Pontassieve - Firenze, sull'attuale rete ferroviaria, a servizio continuo. Con lo scopo migliorare la qualit... e l'offerta per i tanti pendolari di questo territorio, che avrebbe l'effetto di ridurre drasticamente le auto private (spesso con una sola persona a bordo) sia dalla Valdisieve che dal Mugello che ogni giorno si riversano su Firenze con gravi effetti sull'inquinamento e congestione del traffico. Che permetta di collegarsi alle nuove linee tramviarie.

386	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Casalingo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	PISTA CICLOPEDONABILE SULL'ARNO	Completamento delle attuali piste ciclopedonabili lungo l'Arno da Pontassieve a Firenze. . Proseguire la pista del Parco Fluviale di Pontassieve su entrambi i lati del fiume (da Sieci e da Rosano, quest?ultimo grazie all?attuale ponte. Alcuni tratti esistono già). . Costruzione a Sieci di una NUOVA passerella sull?Arno in corrispondenza della Chiesa di S. Giovanni a Remole. Per unire le due piste in riva destra (in parte esistente) e sinistra (tutta da realizzare), verso le Gualchiere di Remole. Proseguendo fino alla zona industriale di Vallina. . Quindi una nuova passerella sull'Arno (opera già programmata da Città Metropolitana/Regione) da Vallina a Compiobbi per raggiungere Stazione FS (TPL su Ferro). . Proseguimento della pista sempre su entrambi i lati del fiume Arno (sia sulla SS67 che sulla SP 34, sfruttando anche sentieri esistenti, soprattutto sul lato della SS67). . Ulteriore passerella di attraversamento del fiume Arno di fronte a San Jacopo al Girone per: connessione con esistente pista su riva destra sino al TuscanyHall, ed eventuale sviluppo ulteriore verso S. Andrea a Rovezzano; E connessione con l?attuale tracciato su lato sinistro dell?Arno che arriva di fronte a S. Andrea a Rovezzano. La pista potrebbe essere sviluppata anche in direzione da Pontassieve verso Pelago-Rignano, cos come previsto dal progetto ?Ad Arnum ? Urban Iniziative Actions? sviluppato dal Comune di Pontassieve, Fiesole, Bagno a Ripoli e Rignano del 2018.
387	Valdisieve	Rufina	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	F	Residente/Domiciliato	Casalingo/a	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Ponte Nuovo Montebonello	Da Via Colognolese (lato Montebonello), un nuovo ponte (con passerella anche ciclopedonale in sicurezza) per connettersi in zona stadio di Rufina (prima o dopo lo stadio a seconda della fattibilit...) per rientrare sull?attuale strada Via 25 Aprile che si ricollega poi all?attuale SS67. In questo modo si disincentivano le auto di Montebonello, Acone, Monte Giovi, Santa Maria in Acone (e quelle che scendono da Vetrice ecc), a dover per forza entrare in Rufina per proseguire verso Pontassieve-Firenze-Arezzo. Quindi con meno costi della variante? si vanno a diminuire i passaggi nel comune di Rufina.
388	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei proporre una soluzione	25-39 anni	M	Residente/Domiciliato	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Mobilità ciclo-pedonale	Pista ciclopedonale Montebonello	Una pista ciclopedonale lungo la Sieve in località Montebonello, che si connetta ad un vecchio sentiero che va da Galardo al Lago d'Argento (in riva destra del fiume), ma che possa passare sul lato di Scopeti (con un ponte di legno o con il ponte attuale al lago d'Argento) per riconnettersi anche alla pista (da realizzare) che dovrebbe collegarsi a quella che arriva da Dicomano a Contea (servito con fermata FS anche per coloro che abitano a Londa).
389	Valdisieve	Pontassieve	Vorrei proporre una soluzione	40-59 anni	M	Pendolare	Lavoratore/trice dipendente	All'interno del territorio della Città metropolitana di Firenze	Traffico e viabilità	Mega parcheggio scambiatore dell'Est	Non far arrivare le auto in Città, per quanto riguarda il flusso da est, significa intercettarle molto prima di Rovezzano o Bagno a Ripoli. Nel punto di incrocio tra la valle dell'Arno e la Valdisieve, presso la stazione fs di pontassieve, c'è il luogo ideale per un mega parcheggio metropolitano. Il prezzo di un biglietto integrato park-treno o park-treno-tram potrebbe ripagare l'investimento nel tempo, dal costo notevolmente inferiore al doppio ponte di Vallina.

CITTÀ METROPOLITANA
DI FIRENZE

PUMS mobilità sostenibile firenze città metropolitana

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Tavoli di lavoro su contenuti e scenari di Piano

Verso il PUMS- Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS

Per iniziare

Il presente documento si propone di illustrare in termini semplici che cosa è e come si svolgerà l'incontro pubblico "**Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS**", finalizzato alla costruzione e raccolta di suggerimenti, proposte e riflessioni sulle principali strategie di intervento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze.

L'evento, che si terrà **mercoledì 10 luglio ore 16:00** a Firenze presso la sede centrale della Città Metropolitana - **Palazzo Medici Riccardi**, verterà principalmente su tre assi tematici:

- Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano;
- Infomobilità- Mobilityas a service;
- Sistema di integrazione tariffaria.

La scelta di concentrare la discussione del 10 luglio intorno a tali aspetti tematici è frutto dei risultati emersi durante il percorso di elaborazione del piano, che hanno mostrato e reso evidente,sia nel percorso di partecipazione svolto sinora che nel percorso tecnico di elaborazione degli scenari alternativi di configurazione della rete portante del trasporto pubblico metropolitano,la centralità e l'importanza di tali aspetti rispetto all'intero sistema di mobilità metropolitano.

Per quanto attiene la configurazione della rete portante del trasporto pubblico metropolitano sono stati analizzate tre ipotesi che si differenziano tra loro per l'organizzazione dei servizi ferroviari metropolitani:

- scenario 1 - che prevede una rete totalmente coerente con quella dell'Accordo Quadro tra Regione Toscana e RFI (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci" presente alla sezione Documenti della pagina web della città metropolitana dedicata al Pums. LINK: http://www.cittametropolitana.fi.it/wp-content/uploads/Presentazione-dei-lineamenti-strategici-del-PUMS-alla-conferenza-metropoliatana-dei-sindaci-1.pdf);
- scenario 2 – che prevede una maggiore estensione e capillarità del servizio ferroviario metropolitano con fermata sistematica anche nelle stazioni minori

rispetto all'Accordo Quadro (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci");

- scenario 3 – che, pur mantenendo una maggiore estensione dei servizi metropolitani rispetto all'Accordo Quadro, rispetto allo scenario 2 introduce una differenziazione tra servizi ferroviari capillari e servizi veloci, questi ultimi a beneficio delle relazioni più lunghe (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci");

Questi tre configurazioni alternative del modello di esercizio ferroviario metropolitano sono state integrate da uno stesso assetto della rete tranviaria della agglomerazione fiorentina e da un sistema di parcheggi di interscambio gerarchizzati in due categorie: metropolitani (direttamente accessibili dalla viabilità extraurbana principale) e di prossimità (vocati a servire al domanda che nasce nell'areale di influenza diretta circostante la stazione/fermata.

Dalle simulazioni effettuate per valutare la capacità degli scenari di indurre una diversione modale da auto privata, emerge una classificazione in termini di domanda catturata caratterizzata da differenze contenute in termini di domanda addizionale e sostanzialmente equivalenti dal punto di vista dei benefici ambientali (considerata questione imprescindibile dalla direttiva d cui discende il PUMS in elaborazione).Tali risultati mostrano pertanto in modo evidente la necessità di capovolgere l'approccio tradizionale di intervento sulla mobilità, agendo non tanto e non solo sulla preventiva riprogrammazione dei servizi ferroviari, quanto piuttosto su un approccio integrato che preveda interventi migliorativi legati all'accessibilità alle stazioni e formule di integrazione tariffaria multimodale altamente attrattive.

Questo approccio è d'altro canto confermato dalle indicazioni formulate nelle diverse iniziative di partecipazione realizzate durante tutto il percorso partecipativo. Sebbene infatti, sia emersa la necessità di alcuni interventi migliorativi sul sistema ferroviario, le principali riflessioni raccolte durante i diversi incontri (sia con gli stakeholders sia con la cittadinanza) si sono concentrate in particolar modo sia sul miglioramento degli altri sistemi di mobilità (viabilistica, TPL, mobilità ciclabile ecc.) sia su un miglioramento generale del sistema di accessibilità e intermodalità della rete di trasporto pubblico metropolitano ponendo particolare attenzione anche al sistema tariffario.

L'evento

L'evento del 10 luglio si apre con una fase plenaria durante la quale verranno presentati gli obiettivi emersi come prioritari dal processo partecipativoe gli scenari

alternativi di piano. Successivamente i partecipanti, seguendo poche e semplici regole, lavoreranno circa due ore, divisi in tavoli di lavoro e guidati da facilitatori professionisti, alla costruzione di una lista di suggerimenti e riflessioni sugli scenari alternativi di Piano, che aiuteranno l'amministrazione ad orientare la propria scelta sullo scenario da prendere a riferimento e ad individuare il mix più efficiente di strategie di intervento tra quelle proposte.

I partecipanti, suddivisi in Tavoli di Lavoro, saranno invitati a rispondere e a trovare soluzioni alleseguenti questioni:

- Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano;
- Infomobilità- Mobilityas a service;
- Sistema di integrazione tariffaria.

Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Il tema dell'accessibilità rappresenta come già accennato in precedenza, una questione importante sulla quale sia stakeholders che cittadini hanno richiesto interventi migliorativi. Si tratta di una tematica piuttosto ampia che abbraccia al suo interno diverse possibilità di intervento, come ad esempio:

- Interventi migliorativi sulla viabilità;
- Realizzazione di nuovi parcheggi e miglioramento di quelli esistenti nel quadro della organizzazione di nodi intermodali, dotati di un'adeguata infrastrutturazione e di un'ampia gamma di servizi (assenza di barriere architettoniche, spazi confortevoli e presidiati per l'attesa, servizi complementari quali officine e ciclofficine, servizi al cittadino, attività commerciali, servizi di Mobilità condivisa, punti acquisto titoli di viaggi, punti di Delivery per il ritiro di pacchi e plichi, copertura wi fi, ricarica dei cellulari ecc)
- Integrazione con la rete infrastrutturale principale delle modalità soft di mobilità (ciclistica e pedonale);
- Riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico automobilistico;
- Realizzazione di azioni volte a facilitare la mobilità delle face di utenti più vulnerabili;
- Miglioramento della sicurezza(Safety& Security) del sistema della mobilità.

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano, vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Per migliorare le prestazioni, l'accessibilità e l'intermodalità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano quali sono gli aspetti sui quali occorre intervenire con una programmazione efficace ed efficiente?

Infomobilità- Mobilityas a service

L'evoluzione tecnologica, che negli ultimi anni ha investito tutti i settori produttivi/industriali, ha trovato anche nella mobilità un campo fertile di applicazione, mostrando come lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità, se opportunamente implementati, possono contribuire ad un miglioramento dell'efficienza dell'intero sistema di trasporto metropolitano.

L'informazione all'utenza declinata nella conoscenza degli orari in tempo reale, nella possibilità di agevolare l'acquisto dei biglietti attraverso l'utilizzo dei sistemi informatici, nella possibilità di prenotare servizi specifici e nella comunicazione agli utenti in tempo reale dello stato del sistema della mobilità, rappresenta un fattore importante per consentire ai viaggiatori di effettuare scelte consapevoli e razionali sulle modalità di viaggio.

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Quali interventi è necessario mettere in campo per realizzare un miglioramento del sistema di info-mobilità attuale in modo che il viaggiatore possa adottare strategie sempre più razionali e consapevoli nelle proprie scelte di viaggio?

Sistema di integrazione tariffaria

La realizzazione di unsistema tariffario integrato checonsente di usufruire indifferentementee in forma integrata di differenti modalità e servizi di trasporto (treno,autobus, tramecc.) con un unico titolo di viaggio, rappresenta senza dubbio un importante incentivo all'utilizzo del sistema di trasporto pubblico sperimentato ormai da tempo in numerose realtàeuropee. Se la necessità di investire su strategie di tariffazione integrata, rappresenta ad oggi, una delle sfide sulle quali diverse città d'Italia stanno attuando sperimentazioni, le modalità ele tecniche per attuare tale tariffazione devono essere declinate in base alle caratteristiche specifiche del territorio su cui devono essere adottate di territorio in territorio offrendo un vasto campo di

possibilità e di modelli piuttosto eterogenei: da servizi di tariffazione esclusivamente urbana o extra-urbana a sistemi misti; dai sistemi di tariffazione basati su una zonizzazione (zone (concentriche o alveolari) a sistemi di tipo chilometrico….ecc;

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Per facilitare e agevolare l'uso del trasporto pubblico locale attraverso l'unificazione e semplificazione del sistema di bigliettazione, quali caratteristiche dovrebbe avere il sistema di tariffazione integrata in ambito metropolitano per colmare le lacune di competitività di Pegaso e del biglietto integrato Treno + rete urbana di Firenze in modo da rendere maggiormente competitivo il Trasporto Pubblico nella Città metropolitana di Firenze?

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

PUMS mobilità sostenibile firenze città metropolitana

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

Verso il PUMS
Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del Piano

Mercoledì 10 Luglio 2019

Report conclusivo dell'evento
a cura di Avventura Urbana

Verso il PUMS- Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS

Mercoledì 10 Luglio 2019 - Report conclusivo a cura di Avventura Urbana

Indice

Verso il PUMS- Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS 2
- Indice 2
- Staff 3
- Premessa 3
- L'evento 3
  - Obiettivo 3
  - Svolgimento 4
- Restituzione dei tavoli 5
  - Tavolo n.1 5
  - Tavolo n.2 13
- Appendice: documentazione integrativa alla restituzione dei tavoli 19

Staff

Città Metropolitana di Firenze, Osservatorio Trasporti

Avventura Urbana: Maddalena Rossi, Antonella Granatiero, Chiara Chiari.

Premessa

L'evento "Tavoli di lavoro su contenuti e scenari di Piano" si inserisce all'interno del percorso di accompagnamento partecipativo al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze, affidato alla Società Avventura Urbana, e strutturato in due fasi principali: una **consultiva** del territorio, finalizzata a capire verso quali obiettivi prioritari indirizzare il PUMS; una seconda fase di **orienteering strategico**, in cui si inserisce la presente iniziativa, volta alla costruzione di suggerimenti, proposte e riflessioni sulle principali strategie di intervento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze.

Il presente report costituisce una sintesi dei principali aspetti riguardanti l'iniziativa: in una prima parte sono state sintetizzate le informazioni relative all'evento vero e proprio in termini più generali e organizzativi, mentre nella seconda sono stati restituiti gli esiti emersi dalla discussione di ogni tavolo riportati senza dirette attribuzioni e accorpati per temi prevalenti. Infine, al presente report sono state allegate delle integrazioni fornite da alcuni degli stakeholders presenti.

L'evento

Obiettivo

L'evento è stato concepito come un'occasione di coinvolgimento dei principali portatori d'interesse che gravitano nel territorio metropolitano con l'obiettivo di recepire spunti e suggerimenti utili alla fase strategica di redazione del PUMS. In particolare, l'iniziativa è stata concepita come un'opportunità per costruire, in modo condiviso, una lista di proposte e azioni relative principalmente a tre tematiche, risultate, sia in fase di elaborazione tecnica del piano, sia nel percorso di partecipazione, centrali rispetto all'intero sistema di mobilità metropolitano. I tre assi tematici intorno ai quali si è svolta la discussione sono:

- Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano
- Infomobilità- Mobility as a service
- Sistema di integrazione tariffaria

Svolgimento

I tavoli collaborativi si sono tenuti mercoledì **10 luglio 2019** dalle ore 16.00 alle ore 18.00. All'iniziativa hanno partecipato circa 42 testimoni privilegiati (attori culturali, rappresentanti di categoria, membri di associazioni, ricercatori universitari, mobility manager, rappresentanti delle principali aziende di trasporto pubblico ecc.) le cui attività e i cui interessi insistono direttamente sull'area metropolitana.

L'evento si è aperto con una fase introduttiva svolta in sede plenaria, durante la quale sono stati presentati i principali lineamenti strategici elaborati dal piano, a cui ha fatto seguito una seconda fase in cui i partecipanti, divisi in tavoli di lavoro e guidati da facilitatori, hanno discusso per circa un'ora relativamente alle tematiche sopra citate.

Restituzione dei tavoli

Questa parte del report contiene le principali questioni emerse a ciascun tavolo di lavoro

Tavolo n.1

Facilitatrice: Antonella Granatiero

Partecipanti ai Tavoli: 23

Alterini Chiara (COLBUS), Batelli Bruno (ATAF), Cantini Lapo (Confesercenti), Cardosi Tiziano (NOTAV), Cecchi Claudio (ATAF), Fedi Claudio (Ricercatore Unifi), Ferrari Andrea (ATAF), Goretti Marco (CNA FITA Trasporto Merci), Licchelli Luigi (Car2go), Manzini Massimo (Confindustria Firenze), Marini Fabrizio (Confcommercio), Martinvaldo Konig (AMT), Masini Simone (LINEA), Milli Massimo (ATAF), Moschi Giuseppe (Tecnico Mugello), Pelli Stefano (CNR), Polverini Luca (FIAB), Ronchi Giovanni (CISL), Sarotti Massimo (UIL Trasporti), Signanini Sergio (Legambiente Firenze), Viesti Giuseppe (Salvatore Ferragamo), Zampini Dario (Unifi), Zanieri Floriano (Rete delle consulte del Mugello).

Clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima vivace che ha visto la partecipazione e l'intervento di gran parte degli stakeholders. L'eterogeneità dei partecipanti ha portato il tavolo ad affrontare aspetti molto eterogenei tra loro, esprimendo riflessioni e suggerimenti che hanno riguardato anche tematiche diverse rispetto a quelle suggerite in fase organizzativa.

Principali questioni emerse

La varietà degli attori presenti e delle relative competenze ha fatto sì che la discussione non si incentrasse solo sulle tre tematiche oggetto dell'incontro (accessibilità, info-mobilità, integrazione tariffaria), ma che si ampliasse verso osservazioni e suggerimenti inerenti sia tematiche più generali, incentrate principalmente sugli approcci e sulle metodologie utilizzate per l'elaborazione del piano, sia tematiche più specifiche, quali ad esempio il sotto-attraversamento ferroviario di Firenze e il prolungamento della tramvia. A prescindere dalle questioni affrontate, tutti gli interventi e le riflessioni degli stakeholders sono state guidate da una marcata sensibilità e da un forte interesse nei confronti di una mobilità più sostenibile e attenta all'ambiente rispetto alla situazione attuale, avanzando suggerimenti utili a risolvere le problematiche esistenti.

Si riportano di seguito i principali risultati emersi durante la discussione al tavolo accorpati per temi prevalenti.

Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Configurazione della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Tra i diversi interventi emersi vi è la richiesta di un sistema di trasporto più diffuso e capillare che raggiunga anche le aree periferiche del territorio metropolitano. A tal fine viene proposta la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato e intermodale basato sostanzialmente su tre livelli: un primo livello, rappresentato dalla rete ferroviaria, considerata la struttura portante (lo scheletro) del sistema di trasporto pubblico metropolitano in grado di garantire la mobilità su lunghe distanze e lungo le direttrici principali; un secondo livello rappresentato sia dal trasporto pubblico su gomma, che partendo dai nodi del sistema ferroviario permetta di raggiungere e rendere accessibili le località del territorio non servite dal treno, sia dalla rete tramviaria rispetto alla quale le linee su gomma devono essere organizzate in adduzione come lo deve essere la rete tramviaria rispetto al Servizio Ferroviario Metropolitano che costituisce il primo livello; infine il terzo livello, rappresentato dalla rete ciclabile, che agganciandosi al sistema treno-bus fin qui descritto, permetta di raggiungere le aree periferiche del territorio, aumentando in tal modo l'accessibilità generale dell'intero territorio metropolitano. La mobilità ciclabile (terzo livello) attraverso bike sharing (con stazioni alle fermate delle tramvie) e trasportabilità delle bici private sul tram insieme ad altri servizi come car sharing e taxi nei nodi principali, possono offrire la capillarità che intrinsecamente manca ad un sistema di trasporto pubblico a rete fissa completandolo e ottimizzando così il sistema integrato.

Un'altra riflessione emersa durante la discussione riguarda in generale la richiesta di una progettazione e pianificazione della mobilità maggiormente incentrata a disincentivare l'uso dell'auto privata attraverso la realizzazione di interventi e strategie volte a favorire alternative più sostenibili. A tal proposito viene suggerita la possibilità di introdurre, nei contesti urbani della città metropolitana, il modello spagnolo delle *superillas* (blocchi-isolati), volte a limitare la presenza del traffico su gomma nelle aree residenziali della città. Si tratta di attivare un modo nuovo di distribuire la mobilità che consiste nel definire e suddividere la città in un blocchi di isolati (gruppi di isolati) il cui perimetro esterno deve assorbire la maggior parte del traffico privato e pubblico, mentre l'interno viene destinato ad uso esclusivo di residenti, pedoni e biciclette.

Viene inoltre richiesto di valutare la possibilità di integrare gli attuali sistemi di mobilità sostenibili presenti sul territorio con il sistema tram-treno o treno metropolitano, ovvero un

sistema di metropolitana di superficie, non contemplato attualmente nel Pums e che potrebbe invece rappresentare una valida alternativa di mobilità sostenibile. Viene a tal riguardo suggerita anche l'elettrificazione di tutte le linee ferroviarie (come ad esempio quella del Mugello).

Viene infine suggerito per il sistema ferroviario, l'introduzione di binari di sorpasso in corrispondenza di tutte le fermate (nodi ferroviari) previste dall'Accordo Quadro tra Regione Toscana e RFI, in modo da garantire un transito più fluido e veloce. Sempre rispetto al sistema ferroviario viene inoltre avanzata la proposta di ridurre il numero delle fermate intermedie sulle direttrici principali, in modo da agevolare l'utilizzo del treno per le lunghe tratte, riducendo i tempi di percorrenza e garantendo in tal modo un sistema ferroviario più veloce. Per garantire l'accessibilità ai nodi della rete minore viene suggerita la necessità di agganciare a tale sistema ferroviario un sistema di trasporto pubblico su gomma diffuso e capillare sul territorio.

Al fine di incentivare maggiormente l'utilizzo del trasporto pubblico rispetto all'utilizzo dell'auto privata, viene suggerita inoltre la possibilità di prevedere finanziamenti pubblici volti ad attivare e finanziare modalità di spostamento più sostenibili, come ad esempio il *car-sharing*, il *car-pooling* ecc. A tal proposito viene avanzata l'idea di prevedere dei finanziamenti anche per le grandi aziende che favoriscono e incentivano modalità di spostamento dei propri addetti più sostenibili. Nella stessa direzione va anche il suggerimento di un altro interlocutore di prevedere politiche e azioni volte ad incentivare l'utilizzo del *car-pooling* penalizzando la sosta privata.

Accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Un primo aspetto emerso, al fine di garantire una maggiore accessibilità ai nodi della rete, ha riguardato il miglioramento dell'intermodalità del sistema di trasporto pubblico attuale. In particolare è emersa la necessità di interventi e azioni volte ad agevolare l'utilizzo combinato di diversi mezzi di trasporto e a migliorarne l'accessibilità intervenendo sulla puntualità - spesso poco rispettata - dei mezzi e sull' aumento della frequenza del servizio. In particolare viene richiesto: da un lato, di garantire una maggiore accessibilità ai territori periferici (come ad esempio il Mugello); dall'altro, di garantire corse più frequenti soprattutto nei periodi estivi e negli orari notturni, in particolar modo per quei nodi e quelle tratte sulle quali in tali periodi non si verifica una diminuzione degli utenti che usufruiscono del servizio attraverso l'aumento della frequenza delle corse rispetto a quelle attualmente dedicate per queste tratte minori. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, viene suggerita, da un interlocutore, la possibilità di prevedere nei periodi estivi e negli orari notturni, in sostituzione alle classiche corse, un servizio di "trasporto a chiamata", ovvero un servizio basato sulla reale necessità di

mobilità dell'utenza rendendo così più agevole sia per le aziende sia per i cittadini accedere al servizi in periodi caratterizzati da una debole domanda del servizio di trasporto pubblico.

Durante la discussione è emerso inoltre per quanto riguarda il TPL su gomma la richiesta di un maggiore incremento dell'offerta e della puntualità del servizio ad oggi offerto sul territorio. Per ciò che concerne l'aspetto legato alla puntualità, viene sottolineato da un interlocutore, la necessità di prevedere, per raggiungere tale obiettivo, la realizzazione di corsie dedicate agli autobus e l'eliminazione dei parcheggi a bordo strada per le tratte percorse dal TPL su gomma. Tali interventi rappresentano infatti secondo l'interlocutore l'unica soluzione attuabile per evitare l'incertezza dei tempi di percorrenza dovute al traffico urbano veicolare garantendo in tal modo maggiore puntualità nel servizio.

Viene inoltre suggerito di attuare politiche e interventi che favoriscano l'utilizzo della bici rispetto ad alternative meno sostenibili: garantendo il trasporto gratuito delle biciclette sui mezzi pubblici, in particolare i treni; aumentando qualitativamente e quantitativamente il numero di attrezzature e servizi (rastrelliere, aree sosta, ciclo-stazioni) in prossimità delle fermate del TPL su gomma, al fine di rendere più agevole l'utilizzo combinato di più mezzi di trasporto (bici-treno-bus); realizzando delle corsie dedicate esclusivamente alla mobilità ciclistica che corrano parallelamente alle attuali linee tramviarie, garantendo in tal modo una alternativa di spostamento rispetto al tram. In linea generale viene suggerita la realizzazione di strategie e azioni volte a diffondere in modo più capillare sul territorio la rete ciclabile in modo da poter garantire il raggiungimento e dunque l'accesso a quei centri e nodi del territorio metropolitano non serviti oggi dal trasporto pubblico o con un servizio di trasporto pubblico poco frequente.

Un'altra questione introdotta dai partecipanti riguarda la richiesta di interventi volti a rendere l'area produttiva-commerciale dell'Osmannoro maggiormente accessibile al sistema di trasporto pubblico metropolitano. In particolare viene suggerito: da un lato, un collegamento più efficiente tra l'area industriale e la frazione di Capalle, attraverso collegamenti più veloci e una pianificazione più attenta delle coincidenze tra diverse modalità di trasporto; e dall'atro il prolungamento dell'attuale tracciato tramviario fino all'Osmannoro, considerato questo un intervento essenziale per un area in forte espansione come questa.

Durante la discussione è emersa inoltre la necessità di una pianificazione e programmazione della mobilità maggiormente integrata ad una attenta pianificazione urbanistica: la presenza all'interno del territorio metropolitano di servizi (poli universitari) e poli attrattori (industriali, commerciali) disseminati in modo omogeneo sul territorio rende infatti secondo un interlocutore altamente difficile ipotizzare un sistema di trasporto pubblico metropolitano che sia in grado di raggiungere in modo capillare tali servizi e poli. A tal fine viene suggerita la realizzazione di interventi di pianificazione volti ad aggregare e ad accentrare i servizi in

aree specifiche così da favorire e rendere maggiormente accessibili i principali servizi a tutti gli abitanti del territorio metropolitano.

Infomobilità- mobility as a service

Sugli aspetti legati all'innovazione tecnologica due sono principalmente i suggerimenti proposti dagli interlocutori: da un lato si richiede la modifica e l'aggiornamento della applicazioni (APP) ad oggi esistenti relativamente a tracciati e orari delle linee di TPL che servono le zone periferiche del territorio; dall'altro si suggerisce l'utilizzo di applicazioni (APP) che siano in grado di favorire la mobilità alternativa soprattutto per le aree del territorio maggiormente congestionate e che richiedono necessariamente un cambiamento della mobilità verso scelte più sostenibili.

Tariffazione integrata

Per quanto riguarda il sistema di tariffazione, durante la discussione i partecipanti hanno avanzato diverse proposte eterogenee tra loro sulle quali gran parte del tavolo si è trovato concorde. I partecipanti hanno suggerito in particolare:

- la realizzazione di un biglietto unico da utilizzare su tutti i mezzi di trasporto e da rendere disponibile non solo sottoforma di abbonamento mensile o settimanale ma anche sottoforma di biglietto unico-giornaliero;
- la realizzazione di interventi volti a garantire agevolazioni economiche agli utenti dei territori periferici secondo la logica del "più lontano abiti e meno paghi";
- la realizzazione di interventi volti a rendere possibile, sui mezzi del TPL su gomma, il pagamento del biglietto con il bancomat attraverso il semplice utilizzo del contactless, in alternativa al biglietto comprato tramite sms che prevede una maggiorazione del prezzo a beneficio delle aziende telefoniche che si occupano di gestire il servizio. A questo proposito viene inoltre suggerita l'individuazione di un tetto massimo giornaliero per il costo dei biglietti, superato il quale si viaggia gratuitamente;
- l'introduzione per gli abbonamenti (bus, treno, tramvia) di una maggiore diversificazione economica, adeguando il costo degli abbonamenti a più fasce di reddito rispetto alle uniche due previste attualmente, considerate insufficienti per agevolare e rendere più conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico rispetto all'auto privata.

Viene inoltre richiesta la realizzazione in generale di sconti e agevolazioni sui biglietti per particolari categorie di utenti in modo da incentivare da parte degli utilizzatori scelte di mobilità più sostenibili. In particolare viene fatto esplicito riferimento ad: agevolazioni dedicate ai giovani e ai i bambini, in particolare sui biglietti del TPL in modo da educare fin da subito la componente più giovane della popolazione ad attuare scelte sostenibili; sconti per famiglie in base al numero di componenti; agevolazioni economiche per chi sceglie di viaggiare in gruppo sul trasporto pubblico anziché utilizzare l'auto privata.

Viene infine suggerito per quanto riguarda il sistema di tariffazione integrata, la possibilità di prevedere un biglietto unico basato sulla suddivisione del territorio in aree concentriche. Secondo questo principio chi attraversa più zone paga di più rispetto a chi ne attraverso meno. Su questo aspetto è intervenuto un altro partecipante suggerendo in particolare che l'area concentrica più periferica sia piuttosto ampia così da non rendere svantaggioso il biglietto unico per chi abita nei territori più periferici della Città Metropolitana.

Tematiche trasversali alle questioni trattate

Riflessioni su approcci, metodi e mancanze del PUMS

Le prime riflessioni emerse durante la discussione hanno riguardato in particolar modo il tipo di approccio utilizzato per la realizzazione dei tre scenari, che prevede l'attivazione di un singolo modello (sia esso più diffuso, sia esso più capillare o sia esso quello previsto dall'Accordo Quadro) all'intero territorio metropolitano senza tenere in considerazione le peculiarità dei territori che compongono la città metropolitana. La considerevole eterogeneità del territorio metropolitano, che si riflette dunque in una eterogeneità di esigenze e domande di mobilità differenti, non può dunque essere affidata, secondo alcuni partecipanti, ad un modello che prevede la stessa risposta per tutto il territorio, ma occorre al contrario realizzare uno scenario che sia in grado di rispondere ad esigenze diverse con strategie diverse. La critica è riferita, in particolare, al Servizio Ferroviario Metropolitano per la suddivisione negli scenari "capillari" e "semi-veloci" proposti nelle slide e presenti nel file "Presentazione dei lineamenti stragici del PUMS" (a pagina 27). Secondo l'intelocutore, premesso che nella prospettiva di una diversione modale che miri a spostare sul TPL una quota consistente di traffico privato l'analisi della domanda va fatta sulla domanda potenziale e non su quella attuale in ferrovia con un servizio metropolitano quasi assente, occorre misurarsi con le peculiarità della infrastruttura ferroviaria che offre già nelle direttrici principali del bacino di utenza il quadruplicamento della tratta Firenze-Prato e San Donnino-Montelupo permettendo l'integrazione tra livelli di servizio capillare e più veloce senza il sacrificio di uno dei due. Il Servizio Ferroviario Metropolitano è, infatti secondo l'interlocutore, nei suoi scopi e per definizione capillare e la sua caratteristica principale è l'accessibilità: fermate vicine e massima frequenza, materiale rotabile ad hoc che conceda

discesa e salita in tempi rapidi e grandi prestazioni non in velocità ma in accelerazione. Queste qualità oltre a garantire l'accessibilità permettono di ridurre al minimo i tempi di percorrenza e pertanto le eventuali difficoltà di integrazione con gli altri livelli di servizio laddove la struttura della rete ancora le riserva. Nella città di Firenze le fermate del Servizio Metropolitano Ferroviario sono insufficienti e occorre studiare la realizzabilità di quelle precedentemente previste (Circondaria, Le Cure, San Salvi) e poi non più considerate dopo l'accordo RFI-Comune-Regione dell'agosto 2011.

Allo stesso modo sorgono perplessità sul metodo utilizzato per la realizzazione delle strategie di piano, basato su un approccio tradizionale che considera e pianifica il territorio basandosi unicamente sulle infrastrutture e non sugli utenti e le loro esigenze. Sono stati inoltre sollevati dubbi sul criterio utilizzato in sede di analisi e studio dello stato attuale della mobilità, basato secondo alcuni partecipanti su dati poco aggiornati, in particolare quelli riguardanti la ripartizione modale dei trasporti (modal split), considerata una componente importante nello sviluppo della mobilità sostenibile.

Viene inoltre suggerito, per quanto riguarda l'approccio da utilizzare per la realizzazione degli interventi previsti dal Pums, di agire per step seguendo una programmazione degli interventi a più livelli temporali, in modo da svincolare la realizzazione del piano da interventi (come ad esempio il sotto-attraversamento) considerati ad oggi vincolanti per l'attuazione del PUMS.

Durante la discussione è emersa anche l'importanza di un coinvolgimento maggiore delle amministrazioni locali nelle scelte di pianificazione e programmazione della mobilità dell'intero territorio metropolitano al fine di garantire una pianificazione più radicata nel territorio e più attenta alle specificità locali.

Un'altra riflessione emersa durante la discussione riguarda la mancanza nel PUMS di una posizione più netta sull'utilizzo della mobilità privata e la mancata previsione di politiche e azioni più forti e severe sulla disciplina dei parcheggi.

Viene infine fatta una considerazione sull'inadeguatezza degli attuali confini amministrativi della Città Metropolitana rispetto al territorio realmente interessato da fenomeni e caratteristiche di tipo metropolitano. L'attuale configurazione della città metropolitana, che ha portato da un lato ad includere al suo interno territori periferici completamente estranei al contesto metropolitano e dall'altro ad escludere territori strettamente interconnessi con il sistema metropolitano della piana fiorentina, seppur prescinde dalle competenze del piano, ne condiziona profondamente l'efficienza e l'efficacia.

Il sotto-attraversamento ferroviario di Firenze: una questione aperta

Una altra questione introdotta da alcuni partecipanti riguarda la realizzazione del sotto-attraversamento ferroviario di Firenze previsto attualmente dall'Accordo Quadro tra Regione

e Rfi. Su tale aspetto si sono registrate due posizioni diametralmente opposte: da un lato c'è chi si dice favorevole alla sua realizzazione in quanto questo intervento comporterebbe una riduzione consistente dell'ingombro ferroviario che si otterrebbe al contrario se venisse realizzata in superficie; dall'altro lato c'è chi si ritiene contrario alla sua realizzazione invitando l'amministrazione a considerare alternative diverse che prevedano l'attraversamento dei binari ferroviari in superficie.

Il prolungamento della tramvia verso Ponte a Niccheri: una questione aperta

Per quanto riguarda il sistema tranviario, oltre al prolungamento suggerito per l'area industriale dell'Osmannoro (vedi pag.), viene proposto di valutare la fattibilità di un ampliamento della linea 3.2 verso Ponte a Niccheri. Su tale intervento si registrano due posizioni differenti: da un lato c'è chi valuta favorevolmente il possibile prolungamento, in quanto considerato un intervento fondamentale per creare un collegamento e garantire dunque l'accessibilità all'Ospedale di Santa Maria Annunziata; dall'altro c'è chi si dichiara contrario all'intervento, in quanto impattante sia dal punto di vista ambientale che urbanistico e considerando possibili e attuabili scelte più sostenibili rispetto alla creazione di un nuovo tracciato tranviario.

L'eco-tassa sui mezzi inquinanti

Al fine di garantire misure concrete a tutela di una mobilità sostenibile volta a ridurre l'inquinamento atmosferico, viene proposta l'introduzione di una eco-tassa, ovvero una imposta che tende a penalizzare chi acquista veicoli più inquinanti, favorendo così chi sceglie modalità di trasporto e mezzi più sostenibili. Nella stessa direzione va la proposta di introdurre e realizzare un maggior numero di aree interdette alla circolazione dei veicoli a motore.

Nuove tecnologie vs tempi di cantierizzazione

Durante la discussione è emersa inoltre una riflessione sul fatto che spesso, a causa dei tempi lunghi di cantierizzazione delle opere infrastrutturali, l'applicazione di nuove tecnologie durante la fase di progettazione infrastrutturale paradossalmente risulta a lavoro terminato già superata da nuove tecnologie considerate più innovative rispetto a quello utilizzate in fase di progettazione. Per rimanere dunque al passo dell'innovazione tecnologica in campo ingegneristico-infrastrutturale occorre ridurre notevolmente i tempi di cantierizzazione.

Tavolo n.2

Facilitatrice: Maddalena Rossi

Partecipanti ai Tavoli: 18

Alberti Francesco (Unifi), Andreozzi Gabriele (SILFI), Angelelli Daniele (ATAF), Baroncini Fabrizio (AMT Toscana), Berti Andrea (Comitato Oltrarno Futuro), Budini Gattai Roberto (Comitato No Tunnel TAV), Cappellini Andrea (BUS Italia-Sita Nord), Ceccarini Costanza (Camera Commercio Firenze), Cecchi Lorenzo (Legambiente Firenze), Coloni Andrea (CAP Autolinee), Di Figlia Luca (Unifi), Garuglieri Daniele (SILFI), Mazzon Enrico (Eco Tours Italia), Nesi Lorenzo (Comune di Montelupo Fiorentino), Nibbi Renzo (Confartigianato Firenze), Stelloni Monica (Rete delle consulte del Mugello), Vegni Simone (ATAF), Viti Cristina (Car2go).

Clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima sereno e collaborativo. Al tavolo hanno partecipato diversi portatori di interessi, provenienti da molteplici enti e associazioni. Nonostante l'eterogeneità del gruppo, durante la conversazione sono emersi pareri ed opinioni simili, non creandosi dunque conflitti o discussioni tra i diversi partecipanti.

Principali questioni emerse

Le riflessioni avanzate dai diversi partecipanti hanno toccato tutte le tematiche proposte in fase organizzativa: Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano, Infomobilità e Tariffazione integrata. Inoltre, durante la discussione, sono state fatte anche osservazioni di carattere più generale inerenti il Sistema di trasporto Pubblico Metropolitano nella sua interezza. Sebbene la maggior parte dei partecipanti abbia iniziato la discussione al tavolo sottolineando gli aspetti critici dell'attuale sistema della mobilità del territorio metropolitano, ha comunque saputo proporre potenziali linee strategiche e progettuali da mettere in atto per perseguire un sistema di mobilità più sostenibile e diffuso sull'intero territorio metropolitano.

Si riportano di seguito i principali risultati emersi durante la discussione al tavolo accorpati per temi prevalenti.

Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Per quanto riguarda il tema dell'accessibilità sono emersi molteplici suggerimenti in termini di linee strategiche finalizzate al miglioramento della situazione attuale.

Un primo intervento ha richiesto il superamento dell'Accordo quadro tra Regione e Rfi, poiché quanto previsto in esso non deve e non può rappresentare, a detta dell'intervenuto, un punto di arrivo (come invece sembra emergere dal Primo scenario proposto per il PUMS), ma al contrario deve costituire un punto di partenza da cui estendere i servizi di trasporto pubblico per renderli più capillari e veloci sul territorio.

Una operazione da compiere per realizzare questa previsione è l'analisi del carico potenziale delle stazioni ferroviarie (nodi) non solo da un punto di vista prettamente legato alla mobilità, ma anche attraverso uno sguardo più attento all'assetto urbanistico del territorio in cui si collocano, cercando di capire se le condizioni urbanistiche di contesto facilitano o meno tale accessibilità. Occorre pertanto una pianificazione della mobilità maggiormente integrata a quella urbanistica.

Un secondo tema emerso riguarda la necessità di una maggiore attenzione alla qualità della progettazione dei servizi/dotazioni legate alla rete del trasporto pubblico, in particolare delle fermate, per le quali viene richiesta una progettazione più attenta e orientata agli utenti (ad esempio una maggiore attenzione verso alcuni elementi o attrezzature come le prese per la ricarica dei cellulari, oppure le sedute o le pensiline). Esse devono divenire cioè un 'pezzo di città' a misura e per il benessere degli utenti.

Stessa necessità è stata rilevata in relazione alla qualità della progettazione dei punti di sosta (parcheggi) e di interscambio tra le diverse modalità di trasporto. Anche in questo caso è emersa la necessità di una progettazione di tali nodi più curata e attenta.

Configurazione della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Durante la discussione alcuni partecipanti hanno evidenziato la necessità, nell'elaborazione del PUMS, di adottare un approccio progettuale e programmatico attento e conforme alle esigenze e alle richieste dell'intero e eterogeneo territorio metropolitano, al fine di ottenere un sistema di trasporto pubblico più efficiente e capillarmente diffuso.

A tal riguardo una prima riflessione emersa sottolinea l'importanza della rete del trasporto pubblico ferroviario nelle aree periferiche del territorio metropolitano, in particolare delle tratte e direttrici minori, poiché, anche se spesso debolmente utilizzate, rappresentano e svolgono una funzione fondamentale per quei pochi fruitori che utilizzano il servizio. Durante la discussione è stato evidenziato che la configurazione del sistema di mobilità non

può infatti basarsi semplicemente sul numero degli utenti, ma deve comunque essere in grado di garantire una capillarità diffusa dell'accessibilità e della mobilità in tutto il territorio metropolitano.

Una seconda riflessione emersa riguarda la programmazione di una efficiente rete di collegamento di trasporto pubblico su gomma che colleghi le aree periferiche e i principali nodi ferroviari. Un efficiente sistema di adduzione (via trasporto pubblico su gomma) alla rete principale su ferro potrebbe garantire l'utilizzo del trasporto pubblico anche agli utenti più deboli o svantaggiati (ad esempio gli stranieri che abitano fuori dai centri urbani, che spesso, per una questione economica, non hanno la macchina per raggiungere le principali fermate). A tal fine quindi, i partecipanti hanno proposto di procedere ad una revisione complessiva della rete di adduzione alle ferrovie, con l'obiettivo di eliminare quelle linee che seguono in parallelo il sistema ferroviario e potenziando, al contrario quelle volte a servire i territori da quest'ultimo non coperti.

Viene inoltre richiesto di valutare la possibilità di integrare gli attuali sistemi di mobilità sostenibile presenti sul territorio con un nuovo sistema 'metro-treno', ovvero un servizio metropolitano di superficie attrezzato con varie fermate, non contemplato attualmente nel PUMS. Viene inoltre richiesto di valutare la possibilità che tale servizio possa sostituire alcune linee tranviarie.

Per quanto riguarda il sistema tranviario sono emerse durante la discussione molte considerazioni. A fronte dell'indubbia efficacia di alcune linee (esempio Linea 1), sono state evidenziate alcune criticità della rete tranviaria. Un aspetto fortemente criticato concerne la tipologia di macchine (Siro) utilizzate sulla linea, considerate troppo ingombranti e scarsamente veloci. Inoltre sono stati anche criticati i tracciati della linea 2 e 3 che, convergendo entrambi in un unico punto (alla stazione di Santa Maria Novella), sono causa di congestione nella zona centrale della città.

Viene infine fatta una considerazione sulla sottovalutazione, da parte del PUMS, della progettazione della linea tranviaria numero 5, quella che collega Torregalli e Careggi, considerata dai partecipanti strategica dal punto di vista urbanistico. A tal proposito viene suggerito che le linee tranviarie debbano essere commisurate alla consistenza urbanistica della città e configurate secondo la logica che "dove c'è il treno non si fa il tram", così da evitare la duplicazione dello stesso servizio.

Infomobilità - Mobility ad a service

Il primo aspetto legato all'innovazione tecnologica che è emerso in maniera condivisa dal dibattito è stato l'importanza di puntare sulla comunicazione per disincentivare l'uso

dell'auto privata. A tal fine, l'intero gruppo di lavoro, ha evidenziato la necessità di una maggiore e più efficace campagna di comunicazione, per favorire l'uso di una mobilità più sostenibile, che, tanto per cominciare, promuova quello che già in tal senso esiste sul territorio metropolitano.

Viene quindi suggerita la creazione di una applicazione che sia in grado di aggregare e mettere insieme (lavorando per filtri come google maps) tutti gli elementi e tutti i servizi che il sistema di mobilità offre, in modo da permettere agli utenti di trovare su un'unica app tutte le alternative di mobilità sostenibile presenti in quel momento per le proprie esigenze di viaggio.

Durante la discussione è stato sottolineato, che tale campagna di comunicazione debba funzionare, sì all'interno del mondo dell'informazione digitale, ma anche in quello dell'informazione analogica. Due mondi che ad oggi non dialogano e non funzionano. Al riguardo è emersa la richiesta di garantire una efficace comunicazione sia in forma analogica sia digitale, per garantire anche a chi ha difficoltà nell'utilizzo delle tecnologie di poter reperire le informazioni di interesse, facendo particolare attenzione ai problemi di alfabetizzazione informatica che può riscontrare la componente più anziana degli utenti, ma allo stesso tempo di implementare i servizi digitali a favore delle generazioni più giovani. I due target di utenti sono infatti, secondo i partecipanti, i due gruppi più grandi di utilizzatori del trasporto pubblico.

Tariffazione integrata

Per quanto riguarda l'aspetto tariffario, durante la discussione i partecipanti hanno suggerito diverse proposte eterogenee tra loro, tutte orientate ad aumentare la competitività del trasporto pubblico rispetto all'auto privata, agevolando da un lato chi utilizza il trasporto pubblico e dall'altro penalizzando chi invece continua a preferire l'auto privata.

Tra le diverse proposte suggerite vi è la richiesta di velocizzare e facilitare la procedura di emissione di biglietti e la loro differenziazione in base alle diverse categorie di utenti e di viaggio. I partecipanti hanno suggerito in particolare:

- l'integrazione di carte prepagate (prendendo come esempio il modello attuato a Santiago del Cile) sulle quali scaricare direttamente la tariffa in base alla tratta che l'utente effettua, urbana o extraurbana. Al riguardo è stato presupposto anche di differenziare le varie tariffe sulla base delle aree provinciali;

- l'introduzione per gli abbonamenti, ma anche per i biglietti giornalieri, di una maggiore diversificazione delle categorie di utenti (come adempio la creazione di biglietti familiari);
- la creazione di un biglietto telematico e il prolungamento dell'orario di durata del biglietto. Tale intervento permetterebbe inoltre la raccolta di dati più specifici sui flussi e sugli spostamenti giornalieri degli utenti del trasporto pubblico;
- l'introduzione di un biglietto gratuito per l'intero arco giornaliero per chi lascia il proprio mezzo privato nei parcheggi scambiatori a pagamento, per proseguire sui trasporti pubblici, al fine di incentivare sempre di più l'utilizzo di quest'ultimi. La proposta è frutto della presa visione della crescita di successo, di mese in mese, che stanno avendo i parcheggi alle porte della città, in particolare quello a Villa Costanza.

Al fine di educare ad un tipo di spostamento più sostenibile e così aumentare l'uso del trasporto pubblico, dalla discussione è nata la proposta di partire dalla componente più giovane della popolazione attraverso l'offerta di alcune agevolazioni. Alcuni partecipanti hanno riportato a conoscenza di tutti gli altri componenti del gruppo che il trasporto su ferro da Borgo San Lorenzo verso Firenze è cresciuto notevolmente nell'ultimo mese grazie alla tessera degli studenti,.

Viene inoltre segnalato un disagio all'utenza dovuto alla sostituzione della tessere rilasciate fino ad oggi da Pegaso (abbonamento treno associato al trasporto pubblico su gomma) con la Carta Unica Toscana, il cui utilizzo risulta troppo complicato. A tal riguardo è stato chiesta, dai partecipanti, la rimodulazione e l'integrazione in maniera diversa dei differenti abbonamenti.

Tematiche trasversali alle questioni trattate

Riflessioni su approcci, metodi e mancanze del PUMS

Le varie riflessioni emerse durante la discussione hanno riguardato in particolar modo gli interessi e le questioni che i tre scenari contengono e trattano.

A tal proposito emerge la richiesta di puntare maggiormente sulla diffusione delle infrastrutture di ricarica per i mezzi elettrici, progettandone e istallandone un numero maggiore, al fine di incentivare l'utilizzo di mezzi più sostenibili.

Un'altra riflessione emersa durante la discussione riguarda il sistema di micro-mobilità merci e persone. Il sistema è stato considerato, dai partecipanti, molto bene strutturato e progettato, ma previsto in un futuro prossimo e non certamente nel presente. A tal riguardo è stato

richiesto che all'interno del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile siano inseriti dei lineamenti strategici di medio-breve periodo (progetti possibili da realizzare entro i cinque, dieci anni).

Strategie per disincentivare l'utilizzo dell'auto privata

Tra le proposte che hanno riguardato il tema della mobilità fiorentina più in generale è emersa quella di disincentivare l'utilizzo dell'auto privata e ridurre così il traffico automobilistico attraverso: l'introduzione di sistemi di tassazione per chi viaggia in auto e, di contro, l'incentivazione per l'utilizzo di mezzi più sostenibili.

Tra le proposte per ridurre l'utilizzo dell'auto privata, i principali suggerimenti si sono concentrati sulla dotazione di disincentivi in alcune aree interne al centro maggiormente trafficate. In particolare è stata richiesta l'introduzione di sistemi di tassazione (come ad esempio il modello del *road pricing* applicato nella città di Londra al fine di controllare il traffico automobilistico), ovvero il pagamento di un pedaggio per l'accesso al centro storico, il cui tariffario è misurato sulla base delle quantità di emissioni inquinanti che ogni singola macchina immette nell'atmosfera. Tale proposta però secondo un interlocutore andrebbe a gravare sulla componente di cittadini e turisti più povera, in quanto principali possessori di macchine maggiormente inquinanti visto il basso costo economico.

Un'altra proposta avanzata è stata quella di incentivare e diffondere maggiormente sulle strade della città scooter, monopattini, biciclette ecc.. Affrontando la problematica della sicurezza è stato proposto di diminuire il limite di velocità da 50 a 30 chilometri orari.

Disagi segnalati sul sistema di trasporto pubblico su Gomma

Viene infine segnalato da un partecipante, ad integrazione di quanto detto fino ad ora, il disservizio quotidiano registrato per la linea Ataf n.20 che attraversa tutta Firenze e che da molti mesi salta quotidianamente molte corse. Il grave disservizio strutturale è già stato ripetutamente segnalato ad Ataf dagli utenti che poi si sono rivolti a Legambiente, ma senza risultati.

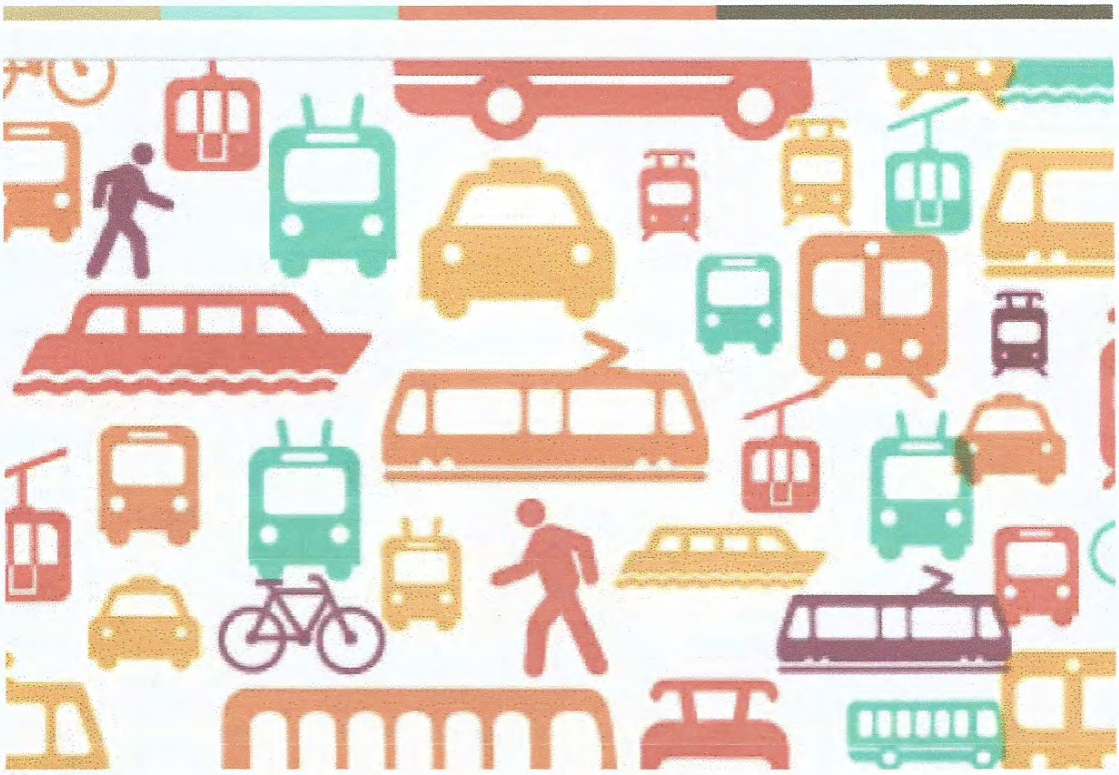
Appendice: documentazione integrativa alla restituzione dei tavoli

Si allega al presente report la documentazione seguente:

• Documento contenente necessità e criticità inerenti la “Mobilità al Polo Scientifico” a cura del Collettivo di Scienze

• Considerazioni sulle tematiche del PUMS a cura di Legambiente Firenze: ciclo-stazioni e ciclo-superstrade

• Tavola riassuntiva del progetto di assetto metropolitano dei sistemi di mobilità. Gruppo tecnico del Comitato No T. TAV



Mobilità al polo scientifico

03.07.2019

Collettivo di scienze

Overview

In questo documento sono riportate necessità e criticità inerenti la mobilità da e per il Polo Scientifico. I rappresentanti degli studenti hanno raccolto informazioni tramite domande dirette e sono presentate in questo documento in forma sintetica, supportate dai dati ottenuti dal Collettivo di Scienze tramite un sondaggio informatico, al quale hanno partecipato 208 persone, un campione statistico non indifferente.

Dal quadro che emerge è evidente come, nonostante alcuni passi in avanti, le opzioni di mobilità da e per il Polo Scientifico siano ancora lontane dall'essere sufficienti alle esigenze delle persone che quotidianamente frequentano tale luogo, specialmente rapportato a altri campus universitari europei. Riteniamo che la situazione attuale sia prima di tutto frutto di politiche miopi che, fin da principio, non hanno previsto un trasporto Pubblico degno di tale nome nella progettazione del Polo; le problematiche sono oggi esacerbate dal maggior numero di iscritti alle lauree in Fisica, Chimica, Biotecnologie, Chimica e Tecnologie Farmaceutiche, dal desiderio di molti di eliminare l'uso dei mezzi personali per ridurre l'inquinamento e dal fatto che il progetto del Polo Scientifico è fermo da anni e il suo futuro è più che mai incerto.
La situazione specifica del Polo Scientifico si inserisce in un quadro urbano nel quale si avverte ancora la mancanza di una rete di Trasporto Pubblico seria, ramificata e corrispondente alle reali necessità dei cittadini.

Nonostante le nuove linee tramviarie, Firenze rimane la città italiana con il più alto tasso di motorizzazione, avendo recentemente superato le 720 vetture per mille abitanti.

Prima di entrare nel merito delle singole problematiche e delle proposte, sentiamo doveroso sottolineare che la risoluzione di molte di queste è indissolubilmente legata a investimenti strutturali nei servizi di trasporto pubblico e a un ripensamento strategico di tutta l'infrastruttura relativa al fine di poter soddisfare vecchie e nuove esigenze.

Criticità

ATAF:

1. Linea 59:

   -Corse troppo scarse e non corrispondenti alle esigenze orarie delle lezioni.

   -La mattina fra le 8:30 e le 9 non è infrequente dover aspettare la corsa successiva alla fermata di via Panciatichi per sovraffollamento, anche quando gli autobus sono in orario

   - Molte corse vengono saltate (specie quella delle 16:05) con conseguente affollamento dell'autobus successivo
2. In generale, pochi riescono a passare la carta dello studente su l'obliteratrice nelle corse più affollate, quindi i conteggi sull'utenza risultano sbagliati
3. In generale, sempre per l'affollamento diventa quasi impossibile scendere a fermate intermedie
4. Il 66 spesso passa anche con 7 minuti di anticipo
5. **Manca un collegamento diretto con il centro** (sede di via la Pira). Gli studenti di metodi per la conservazione e il restauro a tutti i semestri devono usare un'ora (a volta l'unica) di pausa pranzo per spostarsi dal centro al polo o viceversa.
6. **Mancano autobus notturni e nei giorni festivi per la residenza universitaria** (tant'è che anche l'ARDSU sconsiglia di andare in tale residenza se non muniti di mezzi propri)

TRENO:

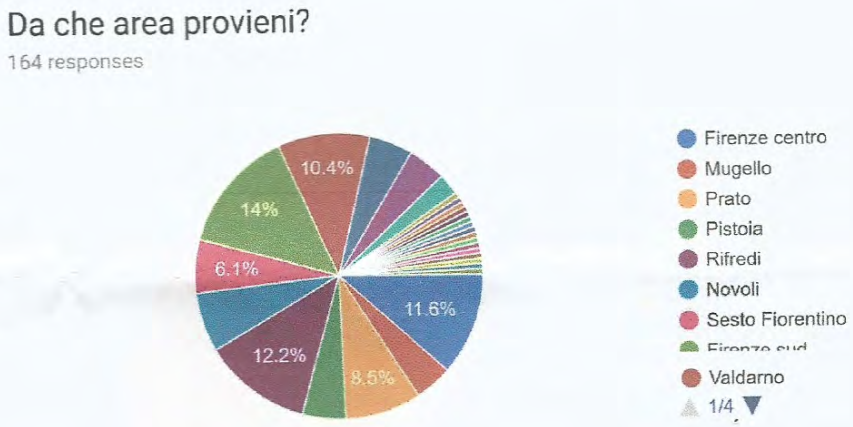
1. Molti dei treni che passano da Castello o Zambra non fermano in queste stazioni con conseguente riduzione di treni utili per il Polo
2. Zambra non rientra nell'abbonamento offerto a 48€ con la tessera dello studente

BICI:

1. **Manca completamente lo spezzone di pista ciclabile in via Delle Due Case**, che collegherebbe viale XI Agosto a via Pasolini (tratto particolarmente pericoloso per via dei sensi unici, delle buche e della totale assenza di illuminazione notturna).
2. Venendo dall'Osmannoro, la ciclabile è su strada bianca, un serio problema per le bici da strada con pneumatici più fragili, inoltre è frequentemente usata da motorini e macchine della vigilanza dell'aeroporto.

Questionario

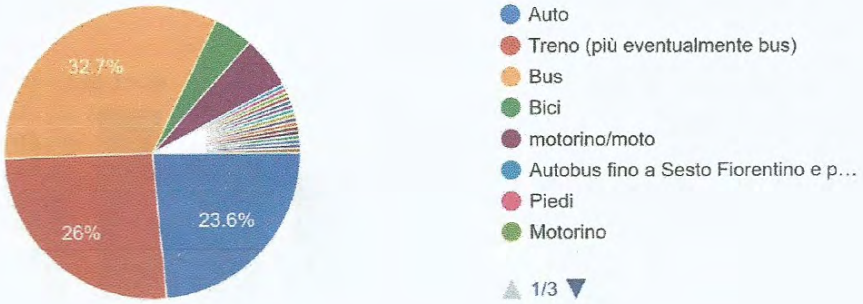
Il questionario è stato svolto per via telematica e ha coinvolto più di 200 persone. I dati mostrano come le persone, nonostante le condizioni del servizio siano pessime, prediligano i mezzi pubblici per raggiungere il Polo (con un totale di circa il 60% per autobus+treno) ai mezzi privati (30% moto+motorino e 4% bici) e che **tali mezzi pubblici verrebbero utilizzati dalla quasi totalità delle persone se rispecchiassero di più le loro esigenze di mobilità** (circa l'80% degli utenti sceglierebbe il trasporto pubblico, mentre la bici salirebbe al 10% e l'auto e



motorino scenderebbero ben sotto il 5%).
Inoltre sono state raccolte, sempre nello stesso questionario, proposte e criticità che sono elencate nelle rispettive sezioni.

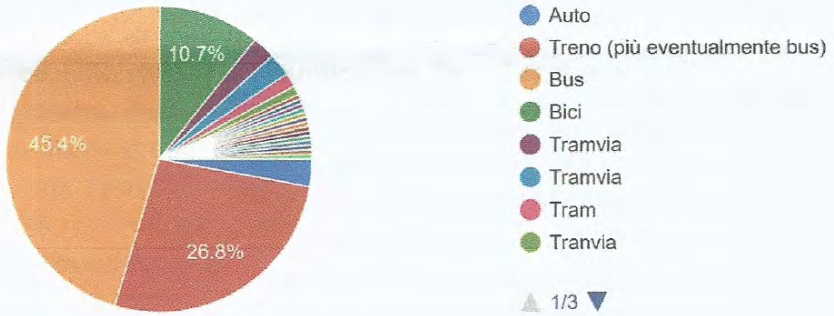
Normalmente come raggiungi il Polo Scientifico?

208 responses



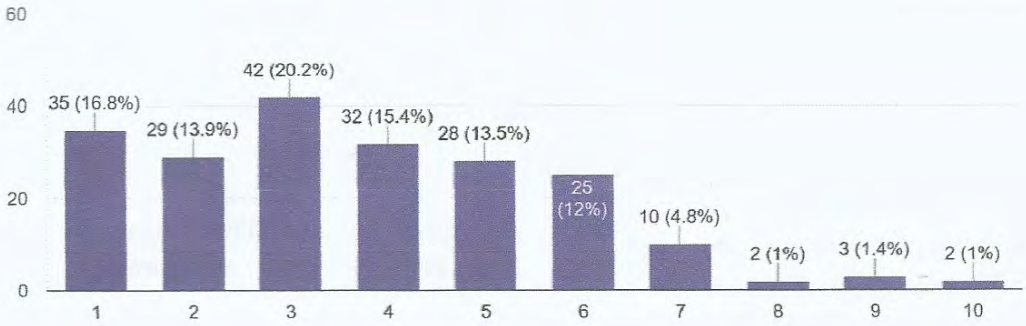
Che mezzo vorresti usare se le cose funzionassero per bene?

205 responses



Come valuti le infrastrutture pubbliche da e verso il Polo(trasporto pubblico, piste ciclabili, bike sharing...?) (1= totalmente insufficiente, 10=perfetto)

208 responses



Necessità e proposte

Una particolare necessità registrata in molte risposte è quella di **estendere il servizio offerto con la tessera dello studente a quelle aree che ad oggi sono escluse (Prato, Pistoia, Mugello, Valdarno) quindi al servizio extra-urbano e ferroviario.**
Di seguito riportiamo alcune proposte specifiche raccolte durante le consultazioni, queste proposte non escludono la possibilità di un ripensamento totale dei servizi offerti, anzi, a nostro avviso per poter risolvere molte delle criticità la strada più facile da percorrere è quella di una ripianificazione generale di tutti i servizi (trasporto su gomma, su rotaia e ciclabile); non a caso un elemento di debolezza dell'attuale assetto è quello del pessimo coordinamento tra i vari servizi.

ATAF:

- Aumentare la frequenza delle corse, in particolare della linea 59, ed estendere il servizio alla sera.
- Far arrivare il 23 fino al polo, che potrebbe risolvere anche la forte necessità di un collegamento diretto verso il centro storico.
- Ripensare al servizio offerto per chi si muove in direzione Campi Bisenzio (eccessiva frammentazione)

- Ottimizzare il collegamento via bus con le stazioni ferroviarie. Specialmente qualora il servizio ferroviario dovesse essere potenziato.
- Organizzare gli orari delle corse secondo gli orari universitari.
- Sul lungo termine il progetto Tramviario può risolvere molte criticità.
- Nelle ore di maggior affollamento dotarsi di veicoli più capienti

TRENO:

- Estendere l'abbonamento treno fino a Zambra/Sesto e conseguentemente aumentare i treni che fanno tappa lì, sia da Prato/Pistoia che da Firenze.
- Bici disponibili per studenti almeno per spostarsi dalla stazione del treno fino al polo

BICI:

- Creare un'infrastruttura ciclabile in direzione Rifredi che metta in sicurezza chi oggi affronta quel percorso assai pericoloso.
- Completare l'infrastruttura verso le cascine
- Creare Infrastrutture verso Campi Bisenzio e Prato

Considerazioni sulle tematiche del PUMS a cura di Legambiente Firenze:

ciclo-stazioni e ciclo-superstrade

La rete di ciclostazioni e di strutture per l'intermodalità (cfr. Tav. 2)

I punti d'interscambio, sosta e servizi per le biciclette sono infrastrutture fondamentali per favorirne e ampliarne l'uso, in quanto consentono l'integrazione tra le altre modalità di spostamento e la bicicletta, dove a questo mezzo spetta il compito di coprire le distanze iniziali e finali di un tragitto plurimodale.

Si comprendono tra queste infrastrutture le ciclostazioni, per le quali la L.r. 27/2012 prevede una specifica funzione, e poi le aree di sosta protetta, i punti bici e le altre strutture per il parcheggio e l'assistenza alle biciclette.

La previsione di una rete di servizi per l'intermodalità ha l'obiettivo di realizzare un'integrazione effettiva fra modi di trasporto diversi, attraverso la realizzazione di strutture del tipo:

- ciclostazioni presso le grandi e medie stazioni ferroviarie e i nodi principali della rete tramviaria, nonché eventualmente anche presso i grandi parcheggi scambiatori dell'area fiorentina;
- parcheggi per la sosta protetta delle biciclette, presso i nodi di interscambio minori e presso i parcheggi scambiatori minori.

Le ciclostazioni sono strutture che offrono i servizi base di parcheggio custodito, protetto e vigilato, noleggio, assistenza e riparazione di biciclette.

Tranne l'area del Chianti (e le zone di montagna), che non è oggi, né in previsione, servita, se non marginalmente[1], da un sistema ferrotramviario, il resto dei comuni della provincia con popolazione significativa è collocato in aree di pianura servite dal sistema ferroviario (o tramviario come Scandicci) o sono posti nelle vicinanze.

Da ciò si ricava che le reti di connessione ciclabile alle stazioni ferroviarie e alle fermate (anche della tramvia) potranno costituire l'elemento essenziale per lo sviluppo dell'intermodalità in alternativa al mezzo privato a motore.

Lo studio di fattibilità realizzato da Fiab per conto di Regione Toscana per il progetto regionale per una rete di ciclostazioni ha evidenziato la necessità di creare queste strutture per l'intermodalità bici-treno e la loro fattibilità economica e gestionale.

I comuni con le maggiori esigenze e quindi potenzialità per la presenza di una ciclostazione sono quelli con un'elevata movimentazione ferroviaria e con una consistente popolazione residente e turistica e sono anche poli di attrazione e servizio di un ampio bacino di utenza ferroviaria.

Si tratta in particolare di Firenze e Empoli, dove gli utenti quotidiani del servizio ferroviario rappresentano il 23 % della popolazione residente nel comune.

I servizi che le ciclostazioni potranno offrire agli utenti, oltre a quelli base di sosta custodita, noleggio e di officina, sono:

- custodia dei bagagli;
- gestione di parchi di biciclette per Enti, istituzioni e imprese;
- noleggio di biciclette di qualità e speciali, attrezzature e servizi accessori;

[1] La stazione di Barberino Val d'Elsa.

- vendita di biciclette e accessori (carrelli, illuminazione, etc.);
- marchiatura delle biciclette per limitare i furti e recuperare le biciclette ritrovate;
- organizzazione di iniziative legate alla bicicletta: corsi di formazione, scuola guida per ciclisti, gite ed escursioni;
- servizi amministrativi, di informazione e assistenza, assicurativi;
- sede di associazioni di ciclisti e ambientaliste;
- informazioni e prenotazioni turistiche, di eventi e iniziative culturali;
- attività commerciali, di pubblico esercizio e di agenzia di viaggi.
- servizi di presa e consegna a destinazione diversa di biciclette e bagagli (es. presa a Empoli e consegna a Firenze).

La funzione principale delle ciclostazioni è quella di fornire uno spazio sicuro e protetto dalle intemperie dove potere lasciare con tranquillità la propria bicicletta: infatti, la sicurezza dal furto della bici è un fattore cruciale - specie nei contesti urbani di grandi dimensioni dove il rischio è maggiore -, che condiziona sensibilmente le scelte di intermodalità bici-treno in alternativa all'auto privata.

Lo studio di Fiab – Regione ha riguardato le principali stazioni della provincia di Firenze e cioè le tre stazioni principali della città di Firenze (SMN, Rifredi e Campo di Marte) e la stazione di Empoli, indicando anche i dimensionamenti, l'organizzazione logistica, i costi di realizzazione e un'ipotesi di bilancio gestionale.

Situazione dell'offerta e della domanda di sosta per le biciclette nelle stazioni principali della provincia di Firenze

STAZIONE	Posti bici esistenti		Domanda di posti per biciclette	di cui liberi	di cui custoditi
	numero	% su domanda			
Firenze S. Maria Novella	1.000	34%	2.980	1.480	1.500
Firenze Campo Marte	150	30%	500	150	350
Firenze Rifredi	300	30%	1.000	400	600
Empoli	200	26%	760	360	400

Previsione di posti per la sosta e di bici per il noleggio nelle stazioni principali della provincia di Firenze e stima dei ricavi per le principali funzioni svolte (in euro**)**

STAZIONE	Stalli X custodia	Bici X noleggio	Ricavi X custodia	Ricavi X noleggio	Ricavi X officina e servizi	Totale ricavi
Firenze S. Maria Novella	1.500	150	162.390	136.875	128.330	*427.595*
Firenze Campo Marte	350	120	42.064	124.230	60.873	*227.167*
Firenze Rifredi	600	60	37.051	62.115	45.654	*144.820*
Empoli	400	70	43.304	63.875	36.959	*144.138*

Stima dei costi d'investimento, di gestione e dell'occupazione generata per le ciclostazioni nelle stazioni principali della provincia di Firenze (in euro**)**

STAZIONE	Costo Investimenti	Costo gestione	Occupazione prevista
Firenze S. Maria Novella	1.300.000	440.000	11
Firenze Campo Marte	540.000	167.000	4
Firenze Rifredi	440.000	122.000	3
Empoli	490.000	139.500	3

Nelle valutazioni di prospettiva lo studio ha indicato come ulteriori possibili ciclostazioni da realizzare le strutture presso altre stazioni importanti della provincia.

Caratteri dei comuni e flussi per ferrovia nelle stazioni possibile sede di ciclostazioni

	COMUNE	Superficie Kmq.	Popolazione residente al 1.1.2010	Numero stazioni nel comune	Movimento passeggeri quotidiano	Mov. pass. su resid.
1	Figline Valdarno	71,68	16.987	1	5.000	29%
2	Pontassieve	114,44	20.811	2	4.700	23%
3	Castelfiorentino	66,56	17.937	2	2.550	14%
4	Certaldo	75,24	16.328	1	2.400	15%
5	Signa	18,81	18.213	1	2.300	13%
6	Sesto Fiorentino	49,04	47.587	2	2.000	4%
7	Rufina	45,68	7.471	1	1.500	20%
8	Borgo S. Lorenzo	146,15	18.049	3	1.400	8%
9	Rignano sull'Arno	54,21	8.669	1	1.300	15%
10	Montelupo F.no	24,6	13.537	1	1.050	8%
11	Incisa Valdarno	26,52	6.259	1	1.000	16%
12	Dicomano	61,76	5.676	2	1.000	18%
13	Vicchio	138,89	8.262	1	900	11%

Fonte: Istat, Trenitalia, Osservatorio Regione Toscana

Assieme a queste, il quadro strategico prevede la realizzazione di altre strutture per l'intermodalità e di servizio al sistema della mobilità ciclistica, più diffuse e a gestione più semplice presso le altre stazioni ferroviarie, presso le fermate della tramvia, in particolare presso quelle cui potranno fare capo le ciclosuperstrade dell'area fiorentina, presso i parcheggi scambiatori esistenti e di previsione e presso i nodi d'interscambio individuati per il TPL.

L'individuazione di una rete del TPL basata su nodi consente, infatti, di sfruttare al meglio, da un lato, la rete urbana "forte" di Firenze (tranviaria e di bus), e, dall'altro, l'interscambio con il ferro, e si può integrare per un utilizzo d'interscambio con la mobilità ciclistica.

I possibili nodi di interscambio extraurbani individuati sulla rete provinciale sono:

- per il Valdarno: Figline Valdarno, Rignano e Sant'Ellero;
- per la Val di Sieve: Pontassieve e Rufina e Dicomano;
- per il Mugello: Borgo San Lorenzo e San Piero a Sieve
- per il Valdarno empolese: Empoli e Montelupo F.no;
- per la Val d'Elsa: Castelfiorentino e Certaldo.

I nodi di interscambio nell'area urbana di Firenze, che possono aggiungere l'opportunità di un interscambio tra bicicletta e TPL, con l'obiettivo di integrare il servizio dei bus nelle linee a basso traffico, sono stati considerati come punti essenziali per collocare strutture per l'interscambio con la bicicletta e per l'integrazione con la rete delle CSS.

I nodi considerati adatti per l'interscambio anche con la mobilità ciclistica sono: viale Europa, Rovezzano FS, Galluzzo, Ponte a Greve, Villa Costanza, Leopolda, Montelungo, Puccini, Peretola, Castello FS.

Inoltre centri per le biciclette, costituiti da strutture e servizi per la sosta e la manutenzione, sono da prevedere presso i grandi attrattori di mobilità.

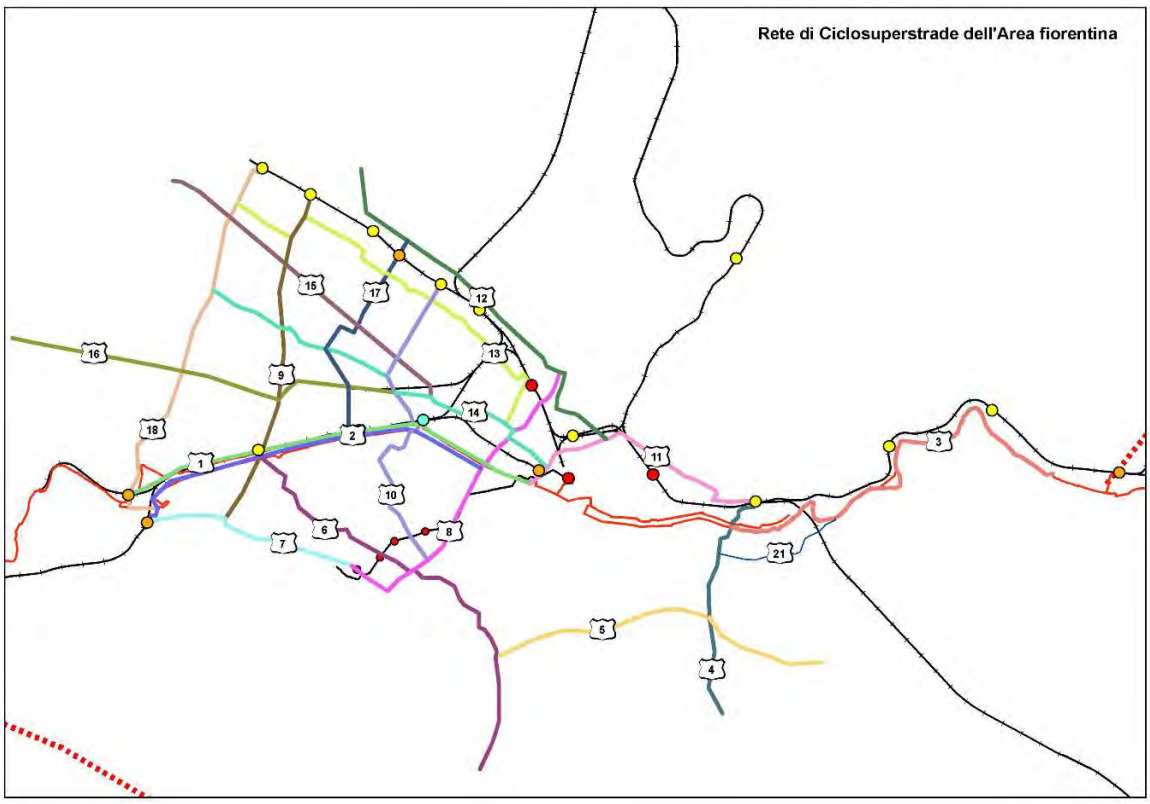
La struttura di ciclosuperstrade per l'area fiorentina (cfr. Tav. 4)

L'elemento portante della mobilità ciclistica per l'area fiorentina, assieme alla rete delle ciclostazioni e di centri di servizio ai ciclisti, è costituito da una maglia di 18 ciclosuperstrade.

Per ciclosuperstrade si intendono le piste e i percorsi ciclabili, dedicati o condivisi, attrezzati e segnalati, che minimizzano le intersezioni con altre strade e che limitano al minimo i rischi di interferenze e intrusioni, consentendo così velocità medie di almeno 15 km/h tali da permettere spostamenti su distanze di 5 km in 20 minuti e di 7,5 km (la distanza del tratto della tramvia Scandicci – Firenze) in mezz'ora.

Tale velocità risulta concorrenziale con quella dei mezzi pubblici (TPL), che, stando ai dati contenuti nei documenti del PRIIM, hanno registrato nell'area fiorentina una velocità media di 17,8 km/h.

Di seguito si riporta lo schema dei tracciati di massima e, in allegato, le schede delle singole linee.



L'impostazione, seguendo alcuni esempi esteri, è stata quelle di concepire le linee delle ciclosuperstrade come quelle di un servizio di tram o di metropolitana, con l'indicazione dei punti di partenza e arrivo, dei punti intermedi, dei possibili collegamenti con altre

ciclosuperstrade, con la rete ferroviaria e tramviaria, con i servizi di TPL, e degli elementi di attrazione e di servizio presenti lungo il percorso. E, infine, elemento importante che dovrà essere poi riportato in una segnaletica dedicata, l'indicazione delle distanze e dei tempi di percorrenza stimati.

La struttura della rete delle ciclosuperstrade è impostata sul collegamento tra le stazioni ferroviarie dell'area fiorentina, i principali punti di accesso all'area, i grandi attrattori (ospedali, poli universitari, centri commerciali e direzionali, etc.) esterni al centro di Firenze (rimandando ad eventuale Piano della mobilità ciclistica del Comune di Firenze l'individuazione dei percorsi interni all'area urbana densa della città di Firenze), le aree produttive, i parchi e le aree ambientali.

La struttura di ciclosuperstrade per l'area fiorentina, che, di primo acchito, può sembrare un'utopia, di fatto già esiste in parte, sia nella realtà (es. ciclopista dell'Arno ovest dx, tratti del percorso Porta a Prato, Novoli, Osmannoro, Campi, etc.), che nei progetti e previsioni (es. ciclopista Ema – Greve): è stata però concepita finora come singoli spezzoni, magari funzionali e legati tra loro in una visione locale per piccoli spostamenti, ma non come rete sovracomunale integrata per la mobilità ciclistica veloce di collegamento tra attrattori dell'intera area metropolitana.

Che non sia pura utopia lo possono dimostrare le esperienze estere, e non solo quelle sempre citate di Copenhagen e dell'Olanda e Germania, ma quelle avviate a Berlino, Londra, New York.

L'insieme dei percorsi indicati – i 18 itinerari dell'area fiorentina – raggiunge in 200 km di lunghezza, e quindi le singole linee di percorso hanno una lunghezza media intorno ai 10 km.

Il costo stimato – dati i valori medi delle ultime realizzazioni effettuate in Toscana, e riportate nel documento sulla mobilità sostenibile del PRIIM, di 200 mila euro a km – ammonterebbe a circa 40 milioni di euro. Se consideriamo anche la possibilità di risolvere punti e intersezioni critiche, quali alcuni ponti sull'Arno, sulla Greve, sul Bisenzio e su alcuni canali della Piana, l'attraversamento di ferrovie, autostrade e strade di grande traffico, da sotto o sovra passare, il costo si potrebbe incrementare di circa il 50%.

Anche in questa valutazione accresciuta si tratta comunque di un costo tra i 40 e i 60 milioni di euro, che rappresenta intorno al 20% dei costi della linea 1 della tramvia, e circa il 3% dei costi del sottoattraversamento della TAV, e si tratterebbe quindi di costi agevolmente sopportabili per le finanze pubbliche locali, e che avrebbero notevoli ricadute positive sull'efficienza della mobilità urbana, e non solo.

Va considerato poi che per la realizzazione delle ciclosuperstrade dell'area fiorentina, che si sviluppano in prevalenza in aree esterne al tessuto urbano più denso, e in parte anche in zone non edificate, si presentano minori problemi per il reperimento di spazi, sia nella carreggiata stradale, che fuori.

Le condizioni economiche, ambientali, sociali e sanitarie impongono oggi, per portarci, per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità ciclistica, a livello dei paesi del centro nord Europa, che si dedichi alla mobilità ciclistica un'attenzione e quindi risorse comparabili a quelle destinate alle altre forme di mobilità, come del resto prevede la L.r. 27/2012.

Per questo accanto ai progetti di rete tramviaria, di ferrovia metropolitana, di metro ferrotramvia, e di ampliamento della rete autostradale, è giusto pensare e progettare un sistema di mobilità di area metropolitana che abbia nella mobilità ciclistica una sua componente fondamentale.

Un sistema organizzato su una rete di "ciclosuperstrade" e su un sistema di "ciclostazioni" può consentire di usare la bicicletta e l'intermodalità "bici-altri mezzi di spostamento" per recarsi in ogni punto dell'area fiorentina, con tempi di percorrenza paragonabili a quelli impiegati usando solo il mezzo privato a motore.

L'area fiorentina è una zona di pianura dove esistono fortissimi scambi intercomunali, e dove le distanze tra i centri non sono mai superiori ai 5 km e la distanza maggiore non supera i 20 km, distanze agevolmente percorribili in bicicletta, in circa un'ora: è dunque uno spazio dove le ciclosuperstrade potranno sviluppare a pieno le loro potenzialità.

Si tratta di opere per la mobilità ciclistica di valenza strategica regionale che potranno dare un contributo notevole alla mobilità sostenibile: siamo sicuri che, in presenza di percorsi ciclabili di qualità e sicurezza, imperniati sulle ciclosuperstrade, e di strutture per l'intermodalità, quali le ciclostazioni, ci saranno migliaia di persone disposte a lasciare l'automobile per la bicicletta, anche per fare spostamenti di 20 km, con enormi benefici, non solo ambientali ed economici, per tutti.

ELENCO DELLE CICLOSUPERSTRADE INDIVIDUATE CON L'INDICAZIONE DELLE DISTANZE E DEI TEMPI STIMATI DI PERCORRENZA

N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 1**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
1	1	Vittorio Veneto	**0**			
1	2	Cascine	1,4	1,4	4,7	4,7
1	3	Ponte all'Indiano	2,1	3,5	7,0	11,7
1	3	Stazione Le Piagge	2	5,5	6,7	18,3
1	5	Stazione San Donnino	2,4	7,9	8,0	26,3
1	6	Renai	2,9	10,8	9,7	36,0
1	7	Stazione Signa	1,1	11,9	3,7	39,7
			11,9		39,7	
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 2**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
2	1	Argingrosso				
2	2	Ponte Indiano	2,1	2,1	7,0	7,0
2	3	Mantignano	1,5	3,6	5,0	12,0
2	4	Ugnano	1,2	4,8	4,0	16,0
2	5	Badia a Settimo	1,7	6,5	5,7	21,7
2	6	Parco Lastra	2	8,5	6,7	28,3
2	7	Stazione Lastra a Signa	2,2	10,7	8,8	37,1
			10,7		37,1	
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 3**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
3	1	Ponte di varlungo				
3	2	Villa La Massa	2,1	2,1	8,4	8,4
3	3	Vallina	3,5	5,6	11,7	20,1
3	4	Z.i. Vallina - Compiobbi	1,2	6,8	4,0	24,1
3	5	Gualchiere Remole - Sieci	3,3	10,1	11,0	35,1
3	6	Pontassieve – Rosano	2,7	12,8	9,0	44,1
			12,8		44,1	
N_CSS	N_F	Ciclosuperstrada N. 3b	Distanza	Distanza cumulata	Tempo percorrenza	Tempi cumulati
3b	1	Villa La Massa			-	-
3b	2	Piana di Ripoli	1,5	1,5	5,0	5,0
3b	3	Viale Europa	2,3	3,8	7,7	12,7
			3,8			

N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 4**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
4	1	Grassina			-	-
4	2	Ponte a Ema	2,4	2,4	8,0	8,0
4	3	Badia a Ripoli	1,7	4,1	6,8	14,8
4	4	Viale Europa	0,5	4,6	2,0	16,8
4	5	Ponte Varlungo	0,9	5,5	3,6	20,4
4	6	Rovezzano Stazione	1,2	6,7	4,8	25,2
			6,7		25,2	
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 5**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
5	1	Antella				
5	2	Ospedale S.M.Nuova	1,7	1,7	5,7	5,7
5	3	Ponte a Ema	1,9	3,6	6,3	12,0
5	4	Cinque Vie	1	4,6	3,3	15,3
5	5	Cascine del Riccio	2,3	6,9	7,7	23,0
5	6	Galluzzo	2,9	9,8	11,6	34,6
			9,8			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 6**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
6	1	Tavarnuzze				
6	2	Casello autostrada	1,6	1,6	5,3	5,3
6	3	Bottai - Certosa	0,9	2,5	3,6	8,9
6	4	Galluzzo	2,1	4,6	8,4	17,3
6	5	Ponte all'Asse	0,8	5,4	3,2	20,5
6	6	Le Bagnese - Ospedale Torregalli	1,6	7	5,3	25,9
6	7	Pontignale	2,5	9,5	8,3	34,2
6	8	Badia a Settimo	3,4	12,9	11,3	45,5
			12,9			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 7**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
7	1	Villa Costanza			-	-
7	1	ZI Scandicci	2	2	6,7	6,7
7	1	Capannuccia	1,9	3,9	7,6	14,3
7	1	Lastra a Signa	1,4	5,3	5,6	19,9
7	1	Stazione Lastra a Signa	0,8	6,1	3,2	23,1
			6,1			

N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 8**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
8	1	Villa Costanza			-	-
8	2	Le Bagnese - Ospedale Torregalli	2,2	2,2	8,8	8,8
8	3	Legnaia	0,4	2,6	1,6	10,4
8	4	Isolotto	3	5,6	12,0	22,4
8	5	Cascine	0,2	5,8	0,8	23,2
8	6	Puccini	1	6,8	4,0	27,2
8	7	Polo universitario	0,2	7	0,8	28,0
8	8	Piazza Dalmazia	1,3	8,3	5,2	33,2
8	9	Careggi	0,9	9,2	3,6	36,8
			9,2			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 9**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
9	1	Capannuccia			-	-
9	2	Stazione San Donnino	2	2	6,7	6,7
9	3	San Donnino	1,6	3,6	6,4	13,1
9	4	San Piero a Ponti	0,8	4,4	3,2	16,3
9	5	Campi Bisenzio	1,2	5,6	4,8	21,1
9	6	Zona industriale	1,8	7,4	7,2	28,3
9	7	Stazione Pratignone	2,1	9,5	8,4	36,7
			9,5			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 10**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
10	1	Torregalli			-	-
10	2	San Lorenzo a Greve	1,5	1,5	6,0	6,0
10	3	Ponte Mantignano	1,8	3,3	7,2	13,2
10	4	Stazione Cascine/Ponte Indiano	1,7	5	6,8	20,0
10	5	Osmannoro/Ikea	2,1	7,1	8,4	28,4
10	6	Polo scientifico	1,4	8,5	5,6	34,0
10	7	Stazione di Zambra	1,1	9,6	4,4	38,4
			9,6			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 11**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
11	1	Rovezzano Stazione			-	-
11	2	Gignoro	1,5	1,5	6,0	6,0
11	3	D'Annunzio	1,2	2,7	4,8	10,8
11	4	Stadio Campo di Marte	1,8	4,5	7,2	18,0
11	5	Le Cure	2,3	6,8	9,2	27,2
11	6	Ponte rosso	0,8	7,6	3,2	30,4
				7,6	-	30,4

N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 12**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
12	1	Ponterosso/Statuto			-	-
12	2	Poggetto	1,8	1,8	7,2	7,2
12	3	Careggi	1,1	2,9	4,4	11,6
12	4	Castello	2,3	5,2	9,2	20,8
12	5	Zambra	1,5	6,7	6,0	26,8
12	6	Sesto F.no	1,8	8,5	7,2	34,0
12	7	Settimello	2,6	11,1	10,4	44,4
			11,1			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 13**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
13	1	Polo Novoli			-	-
13	2	Rifredi	1,2	1,2	4,8	4,8
13	3	Nuovo Pignone	0,8	2	3,2	8,0
13	4	Scuola Marescialli	0,6	2,6	2,4	10,4
13	5	Centro comm. Sesto F.no	2,5	5,1	10,0	20,4
13	6	Polo scientifico Nord	0,8	5,9	3,2	23,6
13	7	Parco della Piana Nord	0,7	6,6	2,8	26,4
13	8	Zona industr. Sesto F.no	1,8	8,4	7,2	33,6
13	9	Zona industriale Campi B.	1,2	9,6	4,8	38,4
13	10	Centro commerciale I Gigli	1,9	11,5	7,6	46,0
13	11	Parco Marinella	0,6	12,1	2,4	48,4
			12,1			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 14**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
14	1	Porta a Prato			-	-
14	2	Polo Novoli	1,9	1,9	7,6	7,6
14	3	Polo Intersc. Peretola	2,5	4,4	10,0	17,6
14	4	Osmannoro est	1,5	5,9	6,0	23,6
14	5	Motorizzazione	1,9	7,8	7,6	31,2
14	6	Campi est	1,5	9,3	6,0	37,2
14	7	Campi centro	1	10,3	4,0	41,2
14	8	Campi ovest	1,2	11,5	4,8	46,0
			11,5			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 15**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
15	1	Polo Intersc. Peretola			-	-
15	2	Osmannoro	1,5	1,5	5,0	5,0
15	3	Firenze Nord	1,4	2,9	4,7	9,7
15	4	Multisala Campi Bisenzio	2,7	5,6	9,0	18,7
15	5	Prato est	2	7,6	6,7	25,3
15	6	prosegue per Pistoia	1,9	9,5	6,3	31,7
			9,5			

N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 16**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
16	1	Peretola sud		0	-	-
16	2	Quaracchi	1,3	1,3	5,2	5,2
16	3	San Donnino	2,2	3,5	8,8	14,0
16	4	San Piero a Ponti	0,8	4,3	3,2	17,2
16	5	Indicatore	2	6,3	8,0	25,2
16	6	Sant'Angelo a Lecore	4,2	10,5	14,0	39,2
			10,5			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 17**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
17	1	Stazione Le Piagge			-	-
17	2	Quaracchi	1,3	1,3	5,2	5,2
17	3	Motorizzazione	1,2	2,5	4,8	10,0
17	4	Parco della Piana	1,4	3,9	4,7	14,7
17	5	Stazione Sesto F.no	1,7	5,6	6,8	21,5
17	6	Sesto F.no	1,1	6,7	4,4	25,9
			6,7			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 18**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
18	1	Stazione Lastra a Signa			-	-
18	2	Stazione Signa	1,7	1,7	6,8	6,8
18	3	Indicatore	3,9	5,6	15,6	22,4
18	4	Campi Bisenzio	2,4	8	9,6	32,0
18	5	Capalle	2,1	10,1	8,4	40,4
18	6	Centro commerciale	0,4	10,5	1,6	42,0
18	7	Stazione Calenzano	1,2	11,7	4,8	46,8
		TOTALE	11,7			
N_CSS	N_F	**Ciclosuperstrada N. 19**	**Distanza**	**Distanza cumulata**	**Tempo percorrenza**	**Tempi cumulati**
19	1	Stazione Montelupo F.no			-	-
19	2	Villa Ambrogiana	1	1	4,0	4,0
19	3	Fibbiana	1,1	2,1	4,4	8,4
19	4	Fibbiana Zona industriale	1,3	3,4	5,2	13,6
19	5	Empoli Est	1,2	4,6	4,8	18,4
19	6	Pontorme	0,8	5,4	3,2	21,6
19	7	Stazione Empoli	1,2	6,6	4,8	26,4
19	8	Polo scolastico	0,8	7,4	3,2	29,6
19	9	Centro Commerciale	1,2	8,6	4,8	34,4
19	10	Zona industriale Terrafino	1,9	10,5	7,6	42,0
19	11	Stazione Ponte a Elsa	2,1	12,6	8,4	50,4

QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Tav 2 - La rete delle ciclostazioni

scala 1:150.000
data: dicembre 2012

Legenda

stazioni ferroviarie
- con ciclostazione autonoma
- con ciclostazione integrata con altre funzioni
- con area di parcheggio attrezzata
- stazione non attiva

linee ferroviarie
linea T1
fermate tram di interscambio
Ciclopista dell'Arno
direttrici delle principali valli fluviali

GEOGRAPHIKE
Sergio Signanini
Michele Bocci

QUADRO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Tav 4 - La rete delle ciclosuperstrade dell'area fiorentina

scala 1:35.000
data: dicembre 2012

Legenda

parcheggi scambiatori

- scambiatori e nodo interscambio, ESISTENTE
- scambiatori e nodo interscambio, PROGETTO
- scambiatore, ESISTENTE
- scambiatore, PROGETTO
- fermate tram con interscambio
- linea T1
- rete Ciclosuperstrade
- Ciclopista dell'Arno

stazioni ferroviarie

- con ciclostazione autonoma
- con ciclostazione integrata con altre funzioni
- con area di parcheggio attrezzata
- stazione non attiva
- linee ferroviarie

Calenzano
Pratignone
Il Neto
Sesto Fiorentino
Zambra
Castello
P SCAMBIATORE Castello
Caldine
P SCAMBIATORE osmannoro
P SCAMBIATORE Peretola
P SCAMBIATORE FERMATA PERETOLA
P SCAMBIATORE PERETOLA
Rifredi
P SCAMBIATORE STAZIONE RIFREDI
P SCAMBIATORE STAZIONE FERROVIARIA FIRENZE SALVIAT
Cascine
Le Piagge
Statuto
Piazza Puccini
P SCAMBIATORE Libertà
Compiobbi
San Donnino
P SCAMBIATORE S.DONNINO-BADIA A SETTIMO
Leopolda
Montelungo
Porta al Prato
Santa Maria Novella
Campo di Marte
Signa
VIALE TALENTI
VIA DEL SANSOVINO
VIA PISANA
P SCAMBIATORE VIA FOGGINI VIALE TALENTI
P SCAMBIATORE Rovezzano
Rovezzano
P SCAMBIATORE LOTTO 0
Lastra a Signa
P SCAMBIATORE PROLUNGAMENTO TRAMVIA PONTIGNALE
P SCAMBIATORE Europa
P SCAMBIATORE Villa Costanza
VIA DEL GELSOMINO
P SCAMBIATORE DUE STRADE
Galluzzo
P SCAMBIATORE DELLA CERTOSA
CERTOSA

15 17 12 16 13 9 14 18 2 1 11 3 10 6 8 7 5 4 3b

GEOGRAPHIKE

Sergio Signanini
Michele Bocci

Tavola riassuntiva del progetto di assetto metropolitano dei sistemi di mobilità

Gruppo tecnico
del Comitato No T. TAV

PROGETTO ALTERNATIVO

PROPOSTA GENERALE DI ASSETTO DELLA MOBILITA' FERROTRAMVIARIA CON ATTRAVERSAMENTO IN SUPERFICIE DELLA LINEA A.V.

- LINEA ALTA VELOCITA' IN ESERCIZIO
- INTEGRAZIONE DELLA LINEA ALTA VELOCITA' (2+1 RAMO ORTICULTURA, 2+1 RAMO PELLEGRINO)
- LINEA REGIONALE
- LINEA REGIONALE DI PROGETTO
- LINEA METROPOLITANA (METROTRENO)
- LINEA METROPOLITANA (METROTRENO) DI PROGETTO
- FERMATE ESISTENTI O DI PROGETTO
- LINEE TRAMVIARIE

INTERPORTO
CAPALLE
SESTO F.NO
CASTELLO
CAMPI BISENZIO
CARESSI
RIFREDI
AEROPORTO
COLLI BASSI
OFFICINE F.S.
DALMAZIA
LE PIAGGE
STAZIONE SMN
DIREZIONE MONTELUPO - EMPOLI
REDI
MANIFATTURA TABACCHI
PUCCINI
SIGNE
STAZIONE LEOPOLDA
SMN
CAMPO DI MARTE
SAN SALVI
ROVEZZANO
DIREZIONE FI. - PI - LI - AEROPORTO GALILEI
SCANDICCI
TORREGALLI
BAGNO A RIPOLI