

data arrivo 26/06/2023 23:43:57

osservazione 0404

protocollo 208309

proponente/i

FIAB Firenze Ciclabile APS

Carducci Tiziano (presidente di)

indirizzo**ubicazione catastale****tipologia**

mobilità dolce

mobilità

varie

modifica ATs

eliminazione ATs

NTA

sintesi

Le osservazioni sono presentate dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) e riguardano i seguenti argomenti.

1. Percorsi ciclabili di progetto su via B. da Montelupo | L'osservazione rileva che non sono presenti nel Piano Operativo indicazioni di infrastrutture per la mobilità ciclistica su Via B. da Montelupo, attualmente configurata come strada a doppio senso con una singola corsia per senso di marcia (di larghezza ampiamente maggiore a quella consigliabile in ambito urbano). Una pista ciclabile su tale strada avrebbe il duplice effetto di ottenere una moderazione delle velocità (tramite il restringimento delle carreggiate) oltreché garantire un percorso ciclabile protetto in una zona densamente abitata, fornendo un collegamento fino ai confini comunali con il resto della rete ciclabile cittadina, in accordo con gli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale previsti dal Piano Operativo. L'osservazione chiede pertanto l'inserimento di una pista in sede propria.

2. Percorsi ciclabili di progetto. Collegamento quartiere Galluzzo | L'osservazione ritiene necessaria la previsione di percorsi ciclabili a servizio del quartiere Galluzzo. L'osservazione chiede (nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti) l'inserimento della previsione di un percorso ciclabile fra il quartiere Galluzzo e Porta Romana, a connessione del collegamento Galluzzo-Ponte a Ema e Galluzzo-Bagnese già previsto a Piano Operativo.

3. Adeguamento percorsi ciclabili. Collegamento aeroporto e stazione centrale | L'osservazione

controdeduzione

Si premette che l'indicazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo ha valenza meramente indicativa dell'esigenza di un collegamento e di un'ipotesi di tracciato che deve comunque essere verificata e concretizzata in fase progettuale, tenendo conto degli spazi effettivamente disponibili sulla viabilità.

Inoltre, la mancata indicazione sulla cartografia del Piano Operativo di un tratto di pista ciclabile di progetto non risulta ostativa alla progettazione e realizzazione della stessa se essa risulta interamente contenuta nel sedime stradale. Qualora invece la pista di progetto interessi aree esterne al sedime stradale il Piano Operativo dovrebbe individuare con precisione i confini del corridoio infrastrutturale necessario, anche allo scopo di individuare le aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio. Tale individuazione al momento non è possibile, in quanto occorrerebbe sviluppare almeno il primo livello di progettazione (PFTE).

Per i motivi suddetti si ritiene di poter accogliere proposte di modifica dei percorsi ciclabili riportandole nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo e nella Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale solo quando vi siano elementi tali da far supporre una concreta fattibilità dell'intervento. Ciò tuttavia non impedisce che, in sede progettuale, si possa optare per alcuni collegamenti suggeriti nell'osservazione qualora essi risultino realizzabili e preferibili allo sviluppo di rete indicato nella cartografia del Piano Operativo.

1. L'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli

rileva la mancanza di collegamenti ciclabili alla stazione ferroviaria Firenze S.M.N e all'aeroporto Internazionale Amerigo Vespucci. Quest'ultima situazione risulta ulteriormente compromessa dal progetto dello "svincolo Peretola" che non presenta soluzioni atte a garantire la permeabilità ciclo/pedonale dell'opera a danno delle abitazioni limitrofe e dei lavoratori. Pertanto, l'osservazione chiede l'inserimento di percorsi ciclabili di progetto:

- fra viale Guidoni e l'aeroporto A. Vespucci.
- su via del Curtatone-via Santa Lucia-via Orticellari-via Alamanni.
- su via Santa Caterina d'Alessandria-via Nazionale.

4. Implementazione percorsi ciclabili Rifredi FS-ospedale Careggi | L'osservazione rileva la mancanza di previsioni di piste ciclabili per la zona compresa tra la stazione di Firenze Rifredi e l'ospedale di Careggi, punti di interesse in un quartiere ad alta densità abitativa e caratterizzato da diverse funzioni per studenti e lavoratori. La pista ciclabile su viale Morgagni attualmente termina bruscamente e non è previsto un prolungamento della medesima.

L'osservazione pertanto chiede (nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti), la previsione di un percorso ciclabile tra la stazione Rifredi FS e il polo ospedaliero di Careggi, oltre al prolungamento dei percorsi su viale Pieraccini a collegamento con le più importanti strutture sanitarie dell'area.

5. Implementazione percorsi ciclabili Statuto-Leopoldo | L'osservazione rileva la necessità di una previsione di percorsi ciclabili sull'asse Statuto-Leopoldo per dare maggiore visibilità ai ciclisti su una viabilità a valenza principalmente di quartiere. Pertanto, l'osservazione chiede l'inserimento (nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti) della previsione di percorsi ciclabili sull'asse Statuto-Leopoldo tramite nuove corsie ciclabili e di un percorso ciclabile fra piazza Muratori e via dello Statuto (in direzione Fortezza) completando la permeabilità ciclabile fra le aree a sud e a nord della ferrovia.

6. Adeguamento percorsi ciclabili. Collegamento stazione Firenze-Castello | L'osservazione rileva la mancanza, su via del Termine, di marciapiede e la pericolosità di tale strada per i ciclisti. Un percorso ciclabile su via del Termine aumenterebbe la permeabilità ciclo-pedonale fra le due aree separate dalla ferrovia, considerato che il versante a nord di questa è densamente popolato e

insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

2. Per quanto riguarda la proposta di realizzare un percorso ciclabile di collegamento fra Galluzzo e Porta Romana, considerata l'evidente difficoltà di sviluppare tale percorso interamente in sede stradale, per inserire la relativa previsione nella cartografia del Piano Operativo, come indicato in premessa, occorrerebbe preventivamente elaborare uno studio per verificarne la fattibilità ed individuare i corridoi infrastrutturali in maniera affidabile, apponendo sui terreni privati il vincolo preordinato all'esproprio, con i correlati oneri potenziali a carico dell'Amministrazione. Pertanto si ritiene di accogliere l'osservazione solo in parte, senza modificare gli elaborati cartografici del Piano Strutturale e del Piano Operativo, ma di inserire nelle relative Relazioni, al paragrafo dedicato alla mobilità ciclistica la seguente indicazione:

L'attività di progettazione volta al completamento del sistema dei percorsi ciclabili dovrà prendere in esame in via prioritaria l'analisi di fattibilità di un collegamento ciclabile fra il quartiere Galluzzo e Porta Romana, a connessione del collegamento Galluzzo-Ponte a Ema e Galluzzo-Bagnese già previsto nel Piano Operativo e, in caso di esito positivo della valutazione di fattibilità tecnico-economica, introdurre il relativo corridoio infrastrutturale mediante apposita ATs nel Piano Operativo, laddove gli spazi necessari non siano interamente contenuti nella sede stradale.

3. L'osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile. Il collegamento tra l'aeroporto ed il Viale Guidoni potrà avvenire solo a seguito della realizzazione del PUE di Castello. Per quanto attiene il collegamento ciclabile della Stazione SMN, considerata la difficoltà di inserimento dei percorsi ciclabili nella viabilità disponibile, si ritiene di non modificare gli elaborati cartografici del Piano Strutturale e del Piano Operativo, ma di inserire nelle relative Relazioni, al paragrafo dedicato alla mobilità ciclistica la seguente indicazione, coordinandola a quella del punto precedente:

L'attività di progettazione volta al completamento del sistema dei percorsi ciclabili dovrà prendere in esame in via prioritaria l'analisi di fattibilità di collegamenti ciclabili che raggiungano l'Aeroporto Vespucci e la Stazione Santa Maria Novella,

caratterizzato dalla presenza di grandi aziende come Eli Lilly.

Pertanto l'osservazione chiede la previsione di un percorso ciclabile su via del Termine, posta al confine con il Comune di Sesto Fiorentino, a collegamento fra la super-ciclabile Firenze-Prato e la stazione ferroviaria di Firenze Castello.

7. Percorsi ciclabili di progetto. Via dell'Olivuzzo | L'osservazione rileva l'importanza, per l'intero Quartiere 4, dell'intervento sul nuovo polo scolastico Meucci-Galilei in via del Filarete, per il quale è previsto un collegamento ciclabile sia verso via degli Arcipressi/viale Nenni che verso via di Soffiano, con l'indicazione di un percorso ciclabile su quest'ultima.

L'osservazione rileva inoltre la difficile realizzazione, su via di Soffiano, di un percorso in sede propria a causa della conformazione della strada e ritiene più vantaggioso un percorso ciclabile su via dell'Olivuzzo per la maggiore centralità di questa rispetto al quartiere di Legnaia-Soffiano (invece che in posizione marginale come via di Soffiano): tale localizzazione non comporterebbe inoltre l'abbattimento di alberi per il passaggio della ciclabile e la modifica del piano della sosta, almeno per il tratto via Starnina/via D. Veneziano. La connessione tra via dell'Olivuzzo e via del Filarete può essere ottenuta con il passaggio su via Coppo di Marcovaldo/via G. da Siena oppure attraverso il giardino dell'Usignolo/interno via B. Daddi/via M. Soldani Benzi.

Pertanto l'osservazione chiede la sostituzione della previsione della ciclabile su via di Soffiano in favore del passaggio su via dell'Olivuzzo e che la realizzazione dell'infrastruttura ciclabile sia contestuale alla costruzione del nuovo polo scolastico.

8. L'osservazione rileva che via Masaccio, asse centrale della zona compresa tra i viali e la ferrovia servita da numerose attività commerciali, presenta una conformazione idonea ad accogliere un nuovo percorso ciclabile in sede propria anche in previsione di una diminuzione del traffico veicolare sull'asse Campo di Marte - Centro dovuta alla nuova linea tramviaria. Inoltre il nuovo percorso risulterebbe collegato alla pista presente su via G. Pascoli e su viale don Minzoni, rappresentandone il naturale asse di inserimento nell'area residenziale; tramite un breve tratto in via Capo di Mondo, potrebbe collegarsi con la pista prevista su via L. Landucci per creare un asse di scorrimento ciclabile rapido da Piazza A. al Ponte Rosso, riducendo ulteriormente il traffico motorizzato.

nonché di un collegamento fra il quartiere Galluzzo e Porta Romana, a connessione del collegamento Galluzzo-Ponte a Ema e Galluzzo-Bagnese già previsto nel Piano Strutturale e, in caso di esito positivo della valutazione di fattibilità tecnico-economica, introdurre i relativi corridoi infrastrutturali mediante apposita ATs nel Piano Operativo, laddove gli spazi necessari non siano interamente contenuti nella sede stradale.

4. L'osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile. Per motivazioni analoghe ai punti precedenti si ritiene di non modificare gli elaborati cartografici del Piano Strutturale e del Piano Operativo, ma di inserire nelle relative Relazioni, al paragrafo dedicato alla mobilità ciclistica la seguente indicazione, coordinandola a quella del punto precedente:

L'attività di progettazione volta al completamento del sistema dei percorsi ciclabili dovrà prendere in esame in via prioritaria l'analisi di fattibilità di collegamenti ciclabili che raggiungano l'Aeroporto Vespucci e la Stazione Santa Maria Novella, di un collegamento fra la Stazione di Rifredi e le principali strutture sanitarie dell'area di Careggi, nonché di un collegamento tra il quartiere Galluzzo e Porta Romana, a connessione del collegamento Galluzzo-Ponte a Ema e Galluzzo-Bagnese già previsto nel Piano Operativo e, in caso di esito positivo della valutazione di fattibilità tecnico-economica, introdurre i relativi corridoi infrastrutturali mediante apposita ATs nel Piano Operativo, laddove gli spazi necessari non siano interamente contenuti nella sede stradale.

5. L'osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile. Per motivazioni analoghe ai punti precedenti si ritiene di non modificare gli elaborati cartografici del Piano Strutturale e del Piano Operativo, ma di inserire nelle relative Relazioni, al paragrafo dedicato alla mobilità ciclistica la seguente indicazione, dopo il paragrafo relativo al punto precedente:

Inoltre dovrà essere studiata la fattibilità di percorsi ciclabili sull'asse Statuto-Leopoldo, anche tramite corsie ciclabili e di un percorso ciclabile fra piazza Muratori e via dello Statuto (in direzione Fortezza) completando la permeabilità ciclabile fra le aree a sud e a nord della ferrovia.

6. L'osservazione è da ritenersi accoglibile. Si ritiene che il tratto di percorso ciclabile proposto possa avere una effettiva fattibilità e rendere interconnessa la superciclabile Firenze-Prato con l'infrastruttura ferroviaria, migliorando la mobilità

L'osservazione pertanto chiede l'inserimento della previsione, lungo via Masaccio, di una pista ciclabile in sede propria.

9. Percorsi ciclabili di progetto – via Uguccione della Faggiola | L'osservazione chiede la previsione di un percorso ciclabile nel tratto via U. della Faggiola-piazza E. dalla Costa. Tale percorso, connesso con gli altri percorsi ciclabili del quartiere, fornirebbe percorsi sicuri fra l'abitato, la scuola primaria Villani e la scuola secondaria di primo grado Puccini.

10. Percorsi ciclabili di progetto. Via Vittorio Emanuele II | L'osservazione chiede la previsione di un percorso ciclabile lungo via V. Emanuele II di collegamento tra via XX Settembre e via F. Puccinotti, al fine di garantire la percorrenza della strada in senso di marcia opposto a quello veicolare, facilitando il collegamento fra chi proviene dal sottopasso ferroviario (verso il giardino dell'Orticultura) e la linea verde della Bicipolitana di via XX Settembre.

11. Implementazione percorsi ciclabili, individuazione nuovi percorsi ciclabili o "strade urbane ciclabili E-bis" di progetto a Le Cure | L'osservazione rileva la mancanza di piste ciclabili nella zona compresa tra viale A. Volta e via Faentina, zona ad alta densità abitativa e caratterizzata dalla presenza di un vivace commercio di vicinato e di istituti scolastici inseriti all'interno del tessuto residenziale. In particolare, evidenzia come oltre la sponda ovest del Mugnone, l'unica viabilità in direzione centro sia rappresentata da via Faentina (strada caratterizzata da intenso traffico veicolare a velocità sostenuta) attraversata dagli studenti di due istituti scolastici, dagli utenti del giardino pubblico "area Pettini" e delle associazioni sportive che hanno sede sul versante che sale da via Faentina a via Bolognese.

L'osservazione chiede pertanto la previsione di un'infrastruttura ciclabile sicura in tutta l'area, implementando l'uso delle nuove tipologie di strade urbane ciclabili in coerenza con gli obiettivi di riduzione del traffico, di aumento della sicurezza e di "prossimità", come evidenziati nella relazione del Piano Operativo.

12. Implementazione percorsi ciclabili, inserimento pista ciclabile in via Santa Berta e via di Mantignano | L'osservazione rileva la mancanza di piste ciclabili a Mantignano e Ugnano e la previsione nel Piano Operativo di una ciclabile in

intermodale. Per la sua realizzazione saranno comunque necessari adeguati studi per individuarne il miglior percorso ed il corridoio infrastrutturale e per poterla integrare nel PUE di Castello; pertanto verranno modificate la Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale e la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo individuando il percorso ciclabile di progetto tracciandone indicativamente la direzione con l'apposita grafia.

7. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

8. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

9. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

10. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 |

via dell'Argin Grosso e una ciclabile parallela a via di San Bartolo a Cintoia. L'osservazione ritiene utile un proseguimento di queste su via Santa Berta.

L'osservazione pertanto chiede la previsione di una pista ciclabile in via Santa Berta e in via di Mantignano per collegare Mantignano e Ugnano alla rete ciclabile fiorentina.

13. Implementazione percorsi ciclabili, individuazione nuovo percorso ciclabile di progetto in via del Mezzetta | L'osservazione rileva la presenza su via del Mezzetta di due importanti scuole superiori (Liceo A. Gramsci e Istituto alberghiero A. Saffi) oltre alla residenza universitaria Samb Modou e Diop Mor ed evidenzia come l'eventuale presenza di una ciclabile (collegata ai percorsi di accesso all'area di San Salvi) congiungerebbe anche un'ulteriore residenza universitaria prevista all'interno dell'area di San Salvi, gli uffici e gli ambulatori asl, la scuola elementare e materna presenti all'interno del parco, Vigilandia (area pensata per l'educazione stradale dei minori proprio con l'utilizzo della bicicletta) il campo da Baseball e le aree verdi interne. L'osservazione rileva inoltre che tale infrastruttura risulterebbe collegata a quella presente su via del Gignoro e tramite questa al resto della rete ciclabile fiorentina.

L'osservazione chiede pertanto la previsione lungo via del Mezzetta di una pista ciclabile in sede propria.

14. Adeguamento e implementazione percorsi ciclabili linee arancione e gialla della Bicipolitana | L'osservazione rileva delle incoerenze nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti e chiede:

- di aggiornare la previsione progettuale della linea arancione nel territorio del Quartiere 4 eliminando l'asse di via San Quirico/via Dolci, prevedendo la nuova ipotesi progettuale su via Empoli;
- di aggiornare nel quartiere 1 l'attraversamento di piazza Puccini in prossimità del Mugnone con l'indicazione del tracciato di progetto sul lato ovest di via delle Cascine;
- di adeguare alle attuali previsioni di progetto in via di realizzazione (via Famiglia Benini-via Salvador Allende) il tratto più a nord della linea gialla;
- di implementare le previsioni relative alle due linee di Bicipolitana (arancione e gialla) inserendo come tracciato di previsione tutta via dell'Olmatello al fine di garantire un collegamento diretto e immediato fra il tracciato della linea di bicipolitana proveniente da via A. Allori e l'imbocco della superciclabile Firenze-Prato.

mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

11. L'osservazione è da ritenersi non accoglibile in quanto la viabilità della zona delle Cure di cui all'osservazione è strategica per la mobilità veicolare e non può essere pensata in forma di un uso prioritario per la mobilità ciclabile, in quanto uniche infrastrutture di accesso/uscita dall'area urbana. In ambito gestionale della viabilità si potranno comunque adottare opportune strategie di traffic calming per la riduzione della velocità.

12. L'osservazione è da ritenersi non accoglibile in quanto le dimensioni della viabilità non consentono l'inserimento di una infrastruttura. Potranno essere valutati interventi di tipo gestionale della viabilità per rendere maggiormente compatibile la mobilità ciclabile con quella veicolare (es. strade 30).

13. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

14.

- via Empoli: la richiesta è da ritenersi accoglibile; pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

- piazza Puccini: la previsione riportata nel Piano Operativo ha carattere indicativo e non individua specificatamente la localizzazione del percorso ciclabile. La progettazione della pista ciclabile troverà maggiore definizione nelle opere di urbanizzazione fuori comparto correlate al piano di recupero di Manifattura Tabacchi; pertanto non si procederà alla modifica cartografica; Benini-Allende-Olmatello: la richiesta è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso

15. Adeguamento e implementazione percorsi ciclabili. Linee blu e azzurra della Bicipolitana | L'osservazione rileva un'incongruità tra quanto riportato nella mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti (percorso ciclabile esistente) e quanto istituito su Lungarno Acciaiuoli (area pedonale che riporta un senso di marcia dei veicoli applicabile anche alle biciclette). Pertanto tale porzione di Lungarno non è identificabile come "percorso ciclabile".

L'osservazione chiede pertanto di rettificare gli elaborati e di inserire la previsione di un percorso ciclabile lungo tutto lo sviluppo dei Lungarni, in conformità con la pianificazione della Bicipolitana (linee azzurra e blu) e con le prescrizioni della Regione Toscana, che prevedono la presenza di un percorso ciclabile su entrambe le sponde dell'Arno per il tratto della Ciclovía dell'Arno.

16. Previsione nuovo percorso ciclabile in sede propria in via F. Datini. Linea rossa della Bicipolitana | L'osservazione rileva che la costruzione della linea tramviaria 3.2.1 Libertà-Bagno a Ripoli non permette di realizzare un percorso ciclabile protetto su viale D. Giannotti e ritiene necessaria, al fine di garantire la continuità della linea rossa della Bicipolitana, la previsione di una pista ciclabile in sede propria su via F. Datini (una volta dismessa la corsia preferenziale del TPL) che arrivi fino alla ciclabile esistente su via Erbosa. Tale previsione sarebbe, inoltre, in continuità con il percorso ciclabile sul ponte di nuova realizzazione sull'Arno e coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione di implementare il sistema di Bicipolitana, andando a completare il percorso della linea rossa.

17. Implementazione percorsi ciclabili, inserimento pista ciclabile in via del Sansovino. Linea verde della Bicipolitana | L'osservazione rileva che per garantire le caratteristiche di una linea di Bicipolitana (continuità, linearità, sicurezza) è necessario il proseguimento della pista bidirezionale di via del Sansovino nel tratto fra via Beccafumi e piazza Batoni. L'osservazione evidenzia che né l'attuale pista esistente sul lato sud (parzialmente monodirezionale, collegata alla pista di viale Talenti con un lungo sistema di attraversamenti semaforizzati) né il percorso su via Giovanni da Montorsoli-via delle Azalee risultano conformi alle caratteristiche della Bicipolitana.

18. Messa in sicurezza intersezioni (Relazione Piano Operativo paragrafo 9.11) | L'osservazione rileva che il Piano Operativo pone significativa

ciclabile di progetto (via dell'Olmattello/via famiglia Benini/via Salvador Allende) come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

15. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

16. Richiamato quanto riportato in premessa sul significato della rappresentazione dei percorsi ciclabili di progetto nel Piano Operativo, l'osservazione è da ritenersi accoglibile, pertanto la mappa Disciplina del suolo e degli insediamenti del Piano Operativo viene modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto come definito all'art.49 NTA PO. La Tavola 10 | mobilità del Piano Strutturale viene altresì modificata inserendo la previsione di un percorso ciclabile di progetto.

17. L'osservazione è da ritenersi non accoglibile data la presenza del percorso sul lato sud di Via del Sansovino. Il tracciato in oggetto rappresenta il tratto di accumulo del nodo viario di Piazza Batoni, la cui funzionalità è limitata per diverse ore nella giornata data la presenza di regolazioni semaforiche asservite alla tramvia Linea 1.

18. L'osservazione è da ritenersi non pertinente in quanto si tratta di aspetti inerenti la progettazione degli interventi che dovranno essere definiti in tale sede, conformandosi peraltro alle indicazioni della normativa vigente.

19. L'osservazione è da ritenersi accoglibile. L'Amministrazione si è peraltro già attivata in tal senso. La Relazione del Piano Operativo sarà integrata con il seguente indirizzo:

Fra le azioni a supporto della mobilità ciclistica sarà dato spazio alla realizzazione di un sistema di segnaletica sia orizzontale che verticale per individuare in modo semplice le diverse linee che compongono al rete della Bicipolitana fiorentina, facendo uso dei relativi colori, e per indicare i percorsi verso i principali point of interest urbani,

importanza allo sviluppo della mobilità ciclistica, sia individuando nuovi tratti di piste ciclabili al fine di completare il sistema della Bicipolitana che individuandone le linee strategiche. In merito alla messa in sicurezza delle intersezioni, l'osservazione ritiene opportuno preferire che gli attraversamenti siano evidenziati con fondo colorato (in linea con una prassi consolidata in tutta Europa ed in molte città italiane) rispetto al ricorso agli impianti semaforici.

Pertanto, l'osservazione chiede che quanto indicato in Relazione al paragrafo 9.11 si modifichi come segue:

[...] Ulteriori azioni a supporto della mobilità ciclistica di cui tenere conto nella realizzazione degli interventi stradali di ogni tipologia previsti nel Piano Operativo sono:

- la messa in sicurezza delle intersezioni, tramite il ricorso a fondo colorato e tramite il ricorso a impianti semaforici che garantiscano tempi di attesa brevi e priorità a pedoni e ciclisti
- la progettazione di adeguate forme di attraversamento delle nuove rotatorie
- il miglioramento dell'illuminazione delle piste ciclabili
- il miglioramento delle condizioni di comfort degli utenti attraverso la previsione di filari alberati in affiancamento ai percorsi ciclabili. [...].

19. Segnaletica (Relazione Piano Operativo paragrafo 9.11) | L'osservazione chiede altresì di integrare tali azioni con la messa in opera di adeguata segnaletica, recante l'identificazione delle linee della Bicipolitana e l'indicazione direzionale per le principali destinazioni e punti di interesse, al fine di rendere agilmente fruibile l'infrastruttura anche da parte di nuovi utenti.

20. Eliminazione della previsione di un parcheggio scambiatore gomma/ferro all'interno della scheda ATs 02.17 Viabilità Parcheggio Campo d'Arrigo | L'osservazione rileva che la realizzazione di un parcheggio (capacità massima 3.000 posti auto) in un'area centrale come quella di Campo di Marte rappresenti un forte incentivo alla mobilità urbana su gomma in un'area già fortemente trafficata. La centralità del parcheggio renderebbe irrilevante la funzione di interscambio modale a favore del trasporto su ferro poiché il mezzo privato sarebbe comunque più competitivo rispetto al treno per qualunque destinazione raggiungibile tramite questo. La funzione di parcheggio scambiatore gomma/TPL risulta interpretata in maniera più efficace nei progetti tramviari dove le sedi per tali infrastrutture sono

in modo da aumentare la capacità degli utenti di orientarsi nell'ambito della rete ciclabile cittadina, migliorando l'esperienza di viaggio e la consapevolezza del grado di connessione offerto e della possibilità di spostarsi in modo rapido e sicuro all'interno dell'agglomerato urbano.

20. L'osservazione è da ritenersi non accoglibile in quanto la previsione si inserisce nel riassetto generale dell'area di Campo di Marte interessata da numerose e importanti trasformazioni che modificheranno in maniera determinante una delle polarità del Quartiere 2. In particolare, la realizzazione del Parcheggio Campo d'Arrigo deve essere valutata nell'ambito della strategia complessiva di riassetto della mobilità delineata all'interno del PUMS, che prevede l'attivazione dello Scudo Verde, una ZTL ambientale e di congestione che consentirà di disincentivare fortemente l'uso dei veicoli privati per accedere alle aree più interne del centro abitato. Sono pertanto da escludersi effetti generalizzati di incremento dell'utilizzo dei veicoli privati determinati da un accrescimento della disponibilità di sosta. Per contro, la realizzazione di una struttura di parcheggio di grandi dimensioni come quella qui prevista, permetterà di eliminare le criticità connesse alle grandi manifestazioni che si svolgono nell'area di Campo di Marte ed in particolare nello Stadio Franchi e permetterà anche di offrire all'utilizzo dei residenti una disponibilità di sosta tale da migliorare le condizioni di vivibilità della zona, anche in considerazione della realizzazione della nuova linea tranviaria 3.2.2 Libertà-Rovezzano che interesserà l'area di Campo di Marte.

21. L'osservazione è accoglibile. Si precisa tuttavia che anche la nuova mappa dei tracciati della Bicipolitana ha carattere indicativo e non prescrittivo dei percorsi da realizzare, la cui precisa definizione sarà comunque devoluta ai successivi sviluppi delle fasi progettuali.

22. L'osservazione è da ritenersi accoglibile e pertanto viene integrato l'art.22 con il nuovo comma 3. Parcheggi biciclette come segue:
negli interventi di nuova costruzione, nuova costruzione previa demolizione e solo per la ristrutturazione edilizia di interi edifici, deve essere garantito 1 posto bicicletta/35 mq di SE da reperire all'interno dell'edificio o in spazi pertinenziali.

I commi successivi cambiano conseguentemente la numerazione.

ubiccate esternamente alle aree più urbanizzate, in zone collegate e accessibili e caratterizzate da una minore componente locale del traffico.

L'osservazione conclude che la realizzazione di un parcheggio, congiuntamente all'ampliamento del parcheggio per il progetto dello stadio Franchi, avrebbe effetti controproducenti per la vivibilità della zona e per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica entro il 2030 richiesti alla città di Firenze. Pertanto, l'osservazione chiede l'eliminazione della previsione di un parcheggio scambiatore gomma/ferro all'interno della scheda ATs 02.17 Viabilità Parcheggio Campo d'Arrigo.

21. Inserimento della Bicipolitana nel Piano Operativo | L'osservazione ritiene opportuno inserire tra gli elaborati di pianificazione del Piano Operativo la planimetria che definisce in maniera univoca il tracciato delle 8 linee della Bicipolitana e chiede la sostituzione della mappa riportata al paragrafo 9.11 della Relazione di Piano Operativo.

22. Proposta nuovo standard urbanistico posteggi bicicletta. Modifica art.22 NTA PO | L'osservazione, in linea con gli obiettivi di riduzione del traffico urbano, del miglioramento della qualità dell'aria e in coerenza con gli obiettivi di "prossimità", propone uno standard urbanistico che garantisca dotazioni minime di posteggi sicuri per biciclette all'interno degli interventi di nuova edificazione e ristrutturazione alla pari di quanto disciplinato per gli autoveicoli, al fine di garantire lo sviluppo della mobilità ciclabile. L'osservazione pertanto propone dei possibili nuovi standard (1 posto bicicletta/unità immobiliare; 1 posto bicicletta/35 mq di SUL) da reperire all'interno della sagoma dell'edificio o in spazi pertinenziali chiusi raggiungibili solo tramite accesso controllato. L'osservazione ritiene (considerate le ridotte dimensioni delle biciclette) che tali standard possano essere reperiti anche all'interno dell'area UNESCO e degli interventi sul patrimonio edilizio esistente storico e storicizzato.

23. Eliminazione della scheda ATs 10/11/12.07 Viabilità fortezza Panciatichi | L'osservazione valuta negativamente l'introduzione nel Piano Operativo della previsione di nuova viabilità di collegamento tra viale F. Strozzi e via dei Panciatichi. La realizzazione della nuova strada, anche se solo in uscita dalla città, risulterebbe essere un'opera in contrasto con gli obiettivi di riduzione della mobilità privata motorizzata presenti nel Piano Operativo e con gli investimenti volti alla riduzione delle auto in ingresso e uscita

23. La realizzazione della bretella Fortezza-Panciatichi, che si sviluppa in area attualmente ricadente nel sedime ferroviario, deve essere valutata nell'ambito della strategia complessiva di riassetto della mobilità delineata all'interno del PUMS, che prevede l'attivazione dello Scudo Verde, una ZTL ambientale e di congestione che consentirà di disincentivare fortemente l'uso dei veicoli privati per accedere alle aree più interne del centro abitato. Sono pertanto da escludersi effetti generalizzati di incremento dell'utilizzo dei veicoli privati determinati da un accrescimento della capacità viaria. Per contro, la realizzazione di un nuovo collegamento (monodirezionale in uscita città) fra l'anello dei viali e le viabilità più esterne di uscita città a nord-ovest (Via Panciatichi, Viale Guidoni, Viale XI Agosto) permetterà di ridurre notevolmente il carico di traffico gravante sulle direttrici parallele che attualmente svolgono tale collegamento (in primis Viale Redi e Via di Novoli) che sono caratterizzate da una forte densità abitativa. L'intervento contribuirà quindi ad alleggerire la pressione veicolare che grava su dette viabilità, migliorando in maniera consistente la qualità della vita di migliaia di residenti che gravitano intorno a queste direttrici densamente urbanizzate, spostando il carico veicolare su un'area attualmente destinata a sedime ferroviario e quindi non direttamente interferente con gli insediamenti residenziali.

L'osservazione è pertanto da ritenersi non accoglibile.

24. Il Piano Operativo individua *"l'ampliamento delle Zone 30 quale strumento ampiamente utilizzabile per il miglioramento delle condizioni funzionali, di sicurezza, accessibilità e sostenibilità della viabilità esistente, prevedendo una progressiva estensione di questa modalità di regimazione del traffico automobilistico, che potrà estendersi a buona parte delle zone interne al centro abitato"*.

Fermo restando il suddetto impegno dell'Amministrazione, si evidenzia che la localizzazione degli areali delle Zone 30 non è competenza del Piano Operativo, pertanto, l'osservazione è da ritenersi non pertinente.

dalla città come lo “scudo verde” e la realizzazione dei parcheggi scambiatori all’ingresso dell’area urbana, in corrispondenza di fermate del TPL. L’osservazione evidenzia come negli obiettivi della scheda si condiziona una migliore vivibilità delle aree attualmente trafficate alla realizzazione di nuove viabilità: questa modalità operativa (già sperimentata da anni a livello europeo e mondiale) raramente riduce il traffico cittadino e anzi, a distanza di anni, risulta essere un incentivo alla mobilità su gomma, a scapito del TPL e delle soluzioni di mobilità dolce. L’osservazione pertanto chiede l’eliminazione della previsione di cui alla ATs 10/11/12.07 Viabilità fortezza Panciatichi.

24. Centralità delle zone 30 nella pianificazione urbanistica | L’osservazione rileva che la moderazione del traffico svolge un ruolo cardine per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica richiesti alla città di Firenze. Evidenzia invece come la definizione di zone 30 e la loro realizzazione abbiano una posizione marginale all’interno della pianificazione, e siano solo menzionate nell’ambito della “accessibilità universale” di cui al paragrafo 9.12 della Relazione del Piano Operativo. L’osservazione auspica che l’Amministrazione, in luogo del mero ampliamento delle zone 30, adotti il modello di città 30, ovvero un modello di città in cui il limite di 50 km/h diventa l’eccezione da applicare sulle strade principali di scorrimento e di penetrazione, sulla scorta di quanto già fatto da numerose città europee ed in particolare dalla città di Bologna nel corso del 2023. L’introduzione di zone 30 non è da considerarsi come una mera ordinanza di traffico impattante sui limiti di velocità, ma come una vera e propria misura urbanistica, che definisce le aree di città in cui dare preminenza agli spazi di vivibilità, alla sicurezza stradale e alla mobilità dolce come strumento per migliorare la qualità della residenza e lo sviluppo del commercio di prossimità. L’osservazione ritiene pertanto opportuno individuare gli areali in cui le zone 30 risultano già implementate (seppur necessitando di interventi di riprogettazione dello spazio stradale) e gli areali in cui si ritiene necessario introdurre zone 30.

L’osservazione pertanto chiede una revisione della Relazione del Piano Operativo affinché l’utilizzo di tale strumento sia incoraggiato nel breve periodo con interventi esaustivi e diffusi in tutta la città, atti a moderare la mobilità su gomma incoraggiando modalità più dolci e meno dannose per la vita dei cittadini.

esito sintetico
parzialmente accoglibile