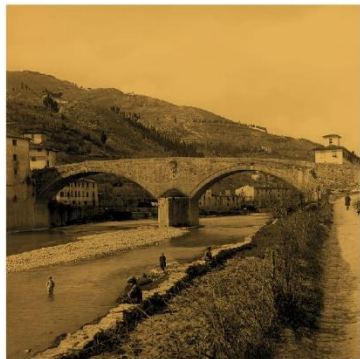




PIANO OPERATIVO

INTERCOMUNALE

Pelago • Pontassieve



GRUPPO ESTERNO

Progettista e Coordinatore

Gianfranco Gorelli

Co-progettista e Paesaggista

Luciano Piazza

Co-progettista e Urbanista, Mobilità

UrbanLIFE srl

Francesco Alberti (coordinamento scientifico)

Sabine Di Silvio

Lorenzo Nofroni

Stefania Cupillari

Eleonora Giannini

Sara Naldoni

Giacomo Rossi (collaborazione)

Elisa Iannotta (collaborazione)

Giovane Professionista

Carol Sasso

Valutazione Ambientale Strategica

SINERGIA srls

Luca Gardone

Ilaria Scatarzi

Emanuele Montini

Aspetti Geologici e sismici

Geotecno

Luciano Lazzeri

Nicolò Sbolci

Aspetti Idraulici

Sorgente Ingegneria

Leonardo Marini

Luca Rosadini

Aspetti Agroforestali

Paolo Gandi

Aspetti Perequativi

TeM Territori e Mercati

Stefano Stanghellini

Valentina Cosmi

Aspetti Archeologici

ATS

Francesco Pericci

Cristina Felici

Aspetti Giuridici

Agostino Zanelli Quarantini

Percorso Partecipativo

Sociolab società cooperativa

Sindaci

Carlo Boni (Comune di Pontassieve)

Nicola Povoleri (Comune di Pelago)

Responsabile Unico del Procedimento

Fabio Carli

Garante dell'Informazione e della Partecipazione

Maddalena Rossi

Tecnici referenti Comuni Associati

Silvia Rogai

Sonia Carletti

Alessandro Pratesi

ALL.1 - Mobilità e accessibilità

A cura di Urban Life

Elaborato modificato - Maggio 2025

INDICE

INTRODUZIONE	3
STATO ATTUALE	5
La rete ferroviaria ed il trasporto pubblico locale	5
La viabilità e il sistema dei parcheggi	7
La mobilità attiva, ciclabilità ed aree pedonali.....	10
PROGETTO	14
Favorire l'uso della ferrovia e migliorare l'offerta di interscambio delle stazioni	15
Viabilità e parcheggi	18
Interventi a supporto della mobilità attiva	20
Riqualificazione della Via Aretina	22

INTRODUZIONE

I Comuni di Pontassieve e Pelago sono caratterizzati dalla presenza di importanti infrastrutture di trasporto, sia stradali che ferroviarie, di rilevanza metropolitana e regionale, che, se da un lato assicurano, almeno sulla carta, una buona accessibilità ai loro territori (soprattutto per quanto riguarda Pontassieve), determinano dall'altro significative esternalità negative legate rispettivamente al traffico di attraversamento verso Firenze e all'effetto barriera prodotto dalle stesse infrastrutture.

La possibilità di introdurre correttivi a un modello di mobilità ancora preminentemente incentrato sull'automobile privata sia per quanto riguarda gli spostamenti a scala sovralocale (inclusi quelli di con origini e destinazioni esterne ai due Comuni) che locale sono in gran parte condizionate da scelte esogene; tra queste, in particolare, l'aumento dei treni sulle due direttrici ferroviarie (Val di Sieve e Valdarno Superiore) che hanno nella stazione di Pontassieve il loro punto di snodo, tale da configurare i servizi ivi effettuati da/verso Firenze come servizi metropolitani cadenzati a elevata frequenza su tutte le fermate. L'attivazione di un Servizio ferroviario metropolitano propriamente detto, che si auspica nel medio periodo possa avere un modello di esercizio ancora più prestante di quello prefigurato nel vigente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana, costituisce la sfida più importante per tutti i Comuni dell'area fiorentina, con effetti di potenziale riequilibrio funzionale al suo interno e di miglioramento della qualità della vita nei centri urbani serviti che vanno ben oltre la razionalizzazione del sistema dei trasporti.

Un ruolo importante sulla circolazione locale sarà inoltre giocato dalla realizzazione del doppio Ponte di Vallina, in Comune di Bagno a Ripoli, che permetterà di deviare parte dei flussi che utilizzano oggi la SS Aretina in direzione del capoluogo toscano sulla SP di Rosano, alleggerendo il traffico veicolare di attraversamento di Pontassieve e Pelago e consentendo conseguentemente interventi di razionalizzazione e moderazione di quello locale, a vantaggio delle modalità più sostenibili.

In questa prospettiva, l'obiettivo del presente contributo, nella cornice del POI di Pontassieve e Pelago, è quello di definire, in stretta correlazione con le scelte del piano, sia gli interventi (in termini di opere da inserire nella programmazione triennale o da eseguire nell'ambito delle aree di trasformazione previste, ma anche di carattere gestionale, come ad esempio il ripristino della zona pedonale nel centro di Pontassieve), sia le opportunità da perseguire attraverso un'azione di regia pubblica (in particolare per quanto riguarda le trasformazioni collocate sulla fascia limitrofa alla ferrovia in Comune di Pontassieve) per avviare la necessaria transizione verso un assetto del territorio e della mobilità più amichevoli per pedoni e ciclisti, nella logica della "Città a 15 minuti". Tale transizione costituisce un tassello essenziale nel raggiungimento entro il 2050 dell'obiettivo della carbon neutrality degli insediamenti fissato nel 2019 dalla Commissione Europea con la Comunicazione sul Green Deal Europeo (COM/2019/640 final). Basti pensare che, per quanto riguarda specificamente i trasporti, tale obiettivo comporta un abbattimento del 90% delle emissioni di CO₂ a tutt'oggi prodotte dal comparto, di cui tre quarti derivanti dal trasporto su strada. Un risultato che può essere ottenuto solo operando su più fronti: ridurre gli spostamenti forzati dovuti a squilibri funzionali tra i centri abitati del sistema metropolitano; aumentare la quota degli spostamenti effettuati giornalmente con i mezzi pubblici e, sulle brevi distanze, a piedi, in bicicletta

o utilizzando microveicoli elettrici (la cosiddetta “mobilità attiva”); ridurre il numero degli autoveicoli in circolazione attraverso la promozione dei servizi di car sharing e car pooling, sostituire i motori termici degli automezzi circolanti con motori a emissioni zero.

Nel contesto della Città Metropolitana – qual è Firenze - che, con 795 veicoli ogni 1000 residenti, conta il più alto tasso di motorizzazione d'Italia, a sua volta la nazione con il più alto tasso di motorizzazione tra i grandi paesi dell'Unione Europea (684 veicoli ogni 1000 persone rispetto alla media UE di 560 su 1000) appare evidente l'importanza da attribuire non solo e non tanto alla “decarbonizzazione” del parco auto circolante nelle aree urbane e alla risoluzione dei punti critici nella viabilità carrabile (comunque essenziale, in relazione ai problemi di sicurezza stradale), quanto soprattutto alla riduzione degli spostamenti forzati, attraverso la promozione delle relazioni di prossimità, e ad un “riequilibrio modale” che punti a ribaltare la proporzione fra gli spostamenti interni effettuati giornalmente in auto e quelli effettuati con mezzi alternativi o a piedi.

Considerate le dimensioni dei centri urbani principali del territorio ricompreso nel POI, appare chiaro come la mobilità attiva possa e debba svolgere un ruolo cruciale nella sua riorganizzazione in chiave sostenibile, traendo vantaggio dalle infrastrutture già esistenti e previste (quali la ciclovia dell'Arno e i percorsi di ciclabilità urbana a Pontassieve), incrementate da nuove connessioni e raccordi che ne amplifichino l'effetto sistema. Anche in questo caso, le finalità connesse alla riduzione degli impatti del traffico si intrecciano inestricabilmente con obiettivi più generali e ambiziosi: aumentare attraverso un uso degli spazi urbani maggiormente orientato al pedone e alla mobilità attiva la vivibilità complessiva degli insediamenti, cogliendo l'occasione degli adeguamenti funzionali alla viabilità e della costruzione di nuove percorrenze pedo-ciclabili per riqualificare l'ambiente costruito e potenziarne l'integrazione con il sistema agro-ambientale che costituisce uno dei principali atout di questo territorio.

STATO ATTUALE

La rete ferroviaria ed il trasporto pubblico locale

Il sistema ferroviario della Città Metropolitana di Firenze è composto da 51 stazioni o fermate attive, tre delle quali, appartenenti alla linea Firenze – Arezzo, ricadono nei comuni di Pontassieve (Sieci e Pontassieve) e di Pelago (S. Ellero). La stazione di Pontassieve funge da snodo tra la direttrice che attraversa il Valdarno Superiore e la direttrice della Val di Sieve, che prosegue verso il Mugello fino alla stazione di Borgo San Lorenzo, dove si innesta sulla linea Faentina che collega la Toscana con l’Emilia-Romagna.



La stazione di Pontassieve, classificata come “Gold” da RFI, occupa un ruolo strategico nel sistema ferroviario della Città Metropolitana: con circa 3.290 passeggeri saliti/ giorno saliti è in fatti la quinta per importanza per flusso passeggeri (la seconda, dopo Empoli, tra le stazioni ubicate al di fuori del comune capoluogo). La stazione di Sieci riveste un ruolo importante per l’insediamento circostante, testimoniato da oltre 700 passeggeri saliti/giorno, che le valgono la classificazione RFI come stazione “Silver”. Infine, la fermata di Sant’Ellero (classificata come “Bronze”), nonostante la sua ubicazione in territorio rurale, ha comunque una frequentazione media nei giorni feriali di circa 250 passeggeri saliti; già dotata di un ampio parcheggio scambiatore che consente l’interscambio fra auto e treno, essa svolge un ruolo di servizio per gli insediamenti sparsi del comune di Pelago.

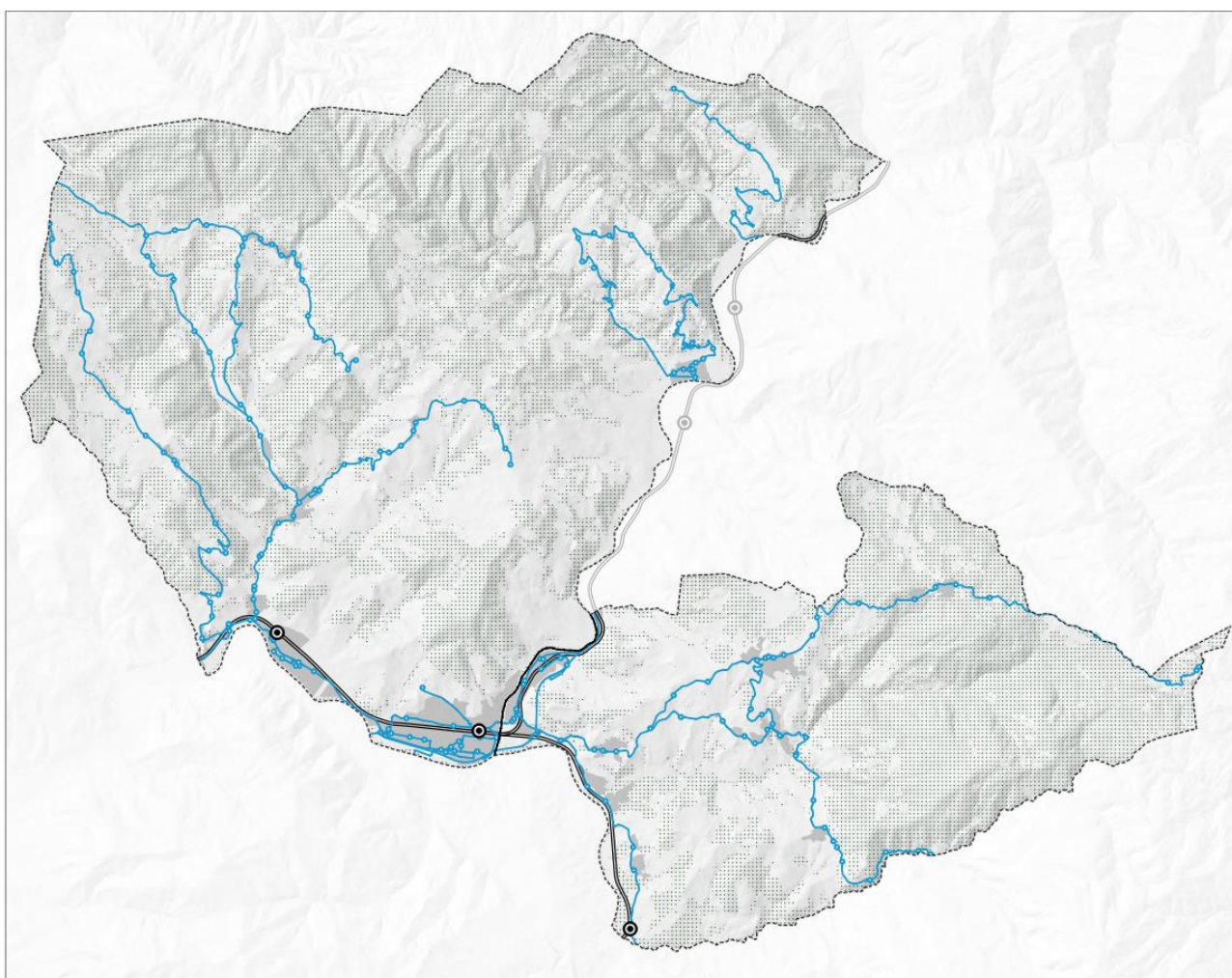
Stazione o fermata	Comune	Agg.2019	N° treni 2018		Passeggeri saliti 2018		
		Categoria RFI	Treni giorno	Saliti/treno	Giorni feriali	Sab.	Dom-
FIRENZE S. M. NOVELLA	Firenze	PLATINUM	378	106	39.902	31.049	23.303
FIRENZE RIFREDI	Firenze	GOLD	270	53	14.327	7.030	4.550
EMPOLI	Empoli	GOLD	177	50	8.791	6.500	4.342
FIRENZE CAMPO DI MARTE	Firenze	GOLD	149	42	6.212	3.171	1.180
PONTASSIEVE	Pontassieve	SILVER	106	31	3.293	1.982	953
FIGLINE VALDARNO	Figline e Incisa V.	SILVER	91	33	3.007	1.935	1.064
SESTO FIORENTINO	Sesto Fiorentino	GOLD	129	21	2.746	2.209	1.191
CASTELFIORENTINO	Castelfiorentino	SILVER	59	31	1.800	1.503	519
SIGNA	Signa	SILVER	75	20	1.506	976	561
CERTALDO	Certaldo	SILVER	59	25	1.458	1.163	417
MONTELUPO-CAPRAIA	Montelupo F.no	SILVER	81	17	1.356	818	325
BORGIO S. LORENZO	Borgio S. Lorenzo	SILVER	80	14	1.108	736	472
LAISTRA A SIGNA	Lastra a Signa	SILVER	43	19	833	501	479
RIGNANO S.ARNO – REG.LO	Rignano sull'Arno	SILVER	67	11	755	461	270
LE PIAGGE	Firenze	SILVER	50	14	713	426	109
SIECI	Pontassieve	SILVER	93	8	712	430	223
INCISA	Figline e Incisa V.	SILVER	67	10	688	356	206
RUFINA	Rufina	SILVER	38	18	672	481	194
CALENZANO	Calenzano	SILVER	61	10	582	323	73
PRATIGNONE	Calenzano	BRONZE	61	9	555	180	28
S. PIERO A SIEVE	Scarperia e S.Piero	SILVER	39	14	541	299	200
FIRENZE CASTELLO	Firenze	SILVER	67	8	505	248	50
DICOMANO	Dicomano	SILVER	38	13	489	341	147
FIRENZE STATUTO	Firenze	SILVER	35	13	447	58	0
CONTEA - LONDA	Dicomano	SILVER	38	11	417	307	98
ZAMBRA	Sesto Fiorentino	BRONZE	59	7	416	225	40
IL NETO	Sesto Fiorentino	BRONZE	64	6	408	229	56
FIRENZE S. MARCO V.	Firenze	BRONZE	31	13	404	163	86
VICCHIO	Vicchio	SILVER	38	10	393	273	148
FIRENZE ROVEZZANO	Firenze	BRONZE	56	5	291	141	101
S. ELLERO	Pelago	BRONZE	66	4	247	122	31
FIRENZE PORTA PRATO	Firenze	-	12	18	217	55	0
MARRADI - PALAZZUOLO S.	Marradi	BRONZE	19	9	178	171	82
COMPIOBBI	Fiesole	BRONZE	61	3	154	77	92
FIESOLE-CALDINE	Fiesole	BRONZE	39	4	149	109	95
BORGIO S. L. - RIMORELLI	Borgio S. Lorenzo	BRONZE	35	3	116	83	20
PONTE A ELSA	Empoli	BRONZE	30	3	101	94	11
GRANAIOLO	Empoli	BRONZE	29	3	89	80	24
VAGLIA	Vaglia	BRONZE	39	2	82	77	67
SCOPETI	Rufina	BRONZE	36	2	75	59	11
LE CURE	Firenze	BRONZE	10	5	50	9	0
BARBERINO DI VAL D'ELSA	Barberino di V.E.	BRONZE	28	1	34	37	1
RONTA	Borgio S. Lorenzo	BRONZE	19	2	32	31	46
S. DONNINO - BADIA	Campi Bisenzio	BRONZE	17	2	26	20	0
BIFORCO	Marradi	BRONZE	18	1	25	17	11
PIAN DEL MUGNONE	Fiesole	BRONZE	8	3	20	5	0
CRESPINO DEL LAMONE	Marradi	BRONZE	18	1	13	10	38
CAMPOMIGLIAIO	Scarperia e S.Piero	BRONZE	13	1	12	8	0
POPOLANO DI MARRADI	Marradi	BRONZE	2	6	11	4	0

Stazioni e fermate del sistema ferroviario fiorentino

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico su gomma operante tra i principali insediamenti presenti nell'ambito del POI, gestiti dal 2022, come nel resto della Regione, da Autolinee Toscane S.p.A., esso risulta strutturato su tre direttrici extra-urbane: Pontassieve – Firenze, Pontassieve – Val di Sieve – Mugello e Pontassieve – Alto Val d'Arno. Dalla direttrice principale, che si sviluppa

lungo il fondovalle dell'Arno, si diramano una serie di collegamenti trasversali che raggiungono i centri principali e i centri minori di collina. Gli insediamenti riconosciuti come territorio urbanizzato dal PSI sono tutti collegati dal trasporto pubblico locale su gomma: il servizio su tali tratte risulta tuttavia carente soprattutto dal punto di vista delle frequenze, come evidenziato anche nel Report socio-economico allegato al Piano Strutturale Intercomunale (PSI_REL07_Rapporto Socio Economico).

Il maggiore punto di interscambio tra le linee è attualmente ubicato nei pressi della Stazione di Pontassieve. Le dinamiche generate da tale nodo d'interscambio determinano però un congestionamento cronico all'interno della Piazza della Stazione - oggi pressoché interamente utilizzata come sede viaria e area di sosta, che interessa anche i il tratto limitrofo della Via Aretina.



Stazioni ferroviarie e Linee urbane ed extraurbane presenti negli ambiti comunali del POI

La viabilità e il sistema dei parcheggi

Viabilità extraurbana

I territori comunali di Pontassieve e Pelago sono al crocevia di tre importanti assi viari: la SS 67 (Strada Statale Tosco – Romagnola), la SR 69 (Strada Regionale di Val d'Arno) e la SR 70 (Strada Regionale della Consuma). Dalla viabilità principale si diramano una serie di collegamenti trasversali

che raggiungono le aree collinari e montani circostanti, tra cui la SP 84 (dalle Sieci verso Molin del Piano), la SP 85 (che da Le Palaie si collega a Pelago e Paterno), e la SP 91 (che da Borselli prosegue sulle colline verso nord e si ricollega alla SS 69 in prossimità di Scopeti).

La Strada Statale Tosco-Romagnola 67, il cui tracciato odierno, a sud della ferrovia, ha sostituito il percorso matrice su cui sono sorti Pontassieve e l'antica frazione di San Francesco, costituisce l'asse viario portante tra i centri urbani a sud-est di Firenze, il capoluogo regionale e l'intera area metropolitana. La strada, che a ovest di Pontassieve continua a ricalcare il percorso originario, corre parallela al Fiume Arno fino alla confluenza della Sieve in prossimità del confine comunale con Pelago. Qui avviene lo svincolo tra la SS 67, che prosegue lungo la Valdisieve verso il Mugello, e le altre due strade sopra citate: la SR 69, diretta a sud verso il Valdarno superiore, e la SR 70, diretta a nord verso il Casentino attraverso il Passo della Consuma.

All'estremo opposto dell'abitato di Pontassieve, nel punto di snodo tra la nuova SS 67 e la vecchia Via Aretina, troviamo l'innesto ad un altro importante asse viario, la SP 34 (Strada Provinciale di Rosano), che sebbene si sviluppi solo per un breve tratto nel comune di Pontassieve svolge un ruolo strategicamente importante come alternativa alla SS 67 per il collegamento con Firenze. Rispetto alla viabilità storica essa offre infatti un migliore livello di servizio grazie a un tracciato più agevole e ad un numero limitato di interferenze con i centri abitati. Già oggi, le due strade si ripartiscono equamente i flussi per Firenze, con un carico medio di 17 mila veicoli al girono ciascuna.

In futuro la Strada di Rosano sarà destinata ad avere un ruolo molto più rilevante, a seguito della realizzazione del doppio Ponte di Vallina, per il quale è in corso la Conferenza di servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Tale opera renderà infatti possibile il collegamento, a cavallo di un'ansa dell'Arno, tra la SP 34 e la SS 67, che dal punto di snodo sopra descritto corrono sulle due sponde opposte del fiume, anche dai comuni di Bagno a Ripoli e Fiesole, trasformando di fatto la prima in un by-pass della seconda, tra il confine orientale di Firenze e Pontassieve. Questo consentirà di declassare il tracciato storico eliminando il traffico di attraversamento nelle frazioni di Girone (Firenze), Compiobbi, (Fiesole), Le Falle e Sieci (Pontassieve) - e quindi di riconfigurare come strade urbane i tratti della SS 67 che penetrano i centri abitati.

Viabilità urbana

All'interno di Pontassieve, il percorso originario della Via Aretina svolge il compito di asse di distribuzione principale dell'insediamento a nord della ferrovia, mentre l'espansione a sud del fascio di binari – suddivisa in una parte industriale a ovest e una parte residenziale a est, con lo stadio comunale in posizione intermedia – risulta servita da una viabilità parallela raccordata a Via Aretina in due soli punti: all'ingresso del centro abitato, mediante una rotatoria ubicata in prossimità dello snodo fra la SS 67 e la SP 34 e, all'estremo opposto, in corrispondenza del "borgo" di San Francesco, attraverso un sottopasso della ferrovia adiacente alla Sieve.

Quanto a Pelago, l'intera rete viaria si dipana, con andamento irregolare in ragione della morfologia del territorio, a partire dai due tracciati territoriali più importanti: la SR 69 (proseguimento della Via Aretina) e la SR 70 (Via Casentinese Bassa).

Zone a traffico moderato o limitato

Allo stato attuale, negli ambiti comunali del POI sono presenti alcuni tratti stradali soggetti al limite di velocità a 30km/h in corrispondenza di attrezzature pubbliche di particolare rilievo, come ad esempio il tratto della SS-67 – Via Aretina in prossimità dell’istituto Superiore Ernesto Balducci. Questi non differiscono per caratteristiche fisiche (sezione, colore, pavimentazione, ecc.) dal resto della viabilità, rendendone quasi impercettibile l’esistenza.

Sono altresì presenti, nei due centri storici di Pontassieve (via Tanzini/Piazza della Repubblica e Borgo) e nel centro storico di Pelago (Piazza Ghiberti) delle zone a traffico limitato volti a regolamentare gli accessi delle auto in queste aree particolarmente sensibili e vocate ad uso prevalentemente pedonale.

Sistema della sosta

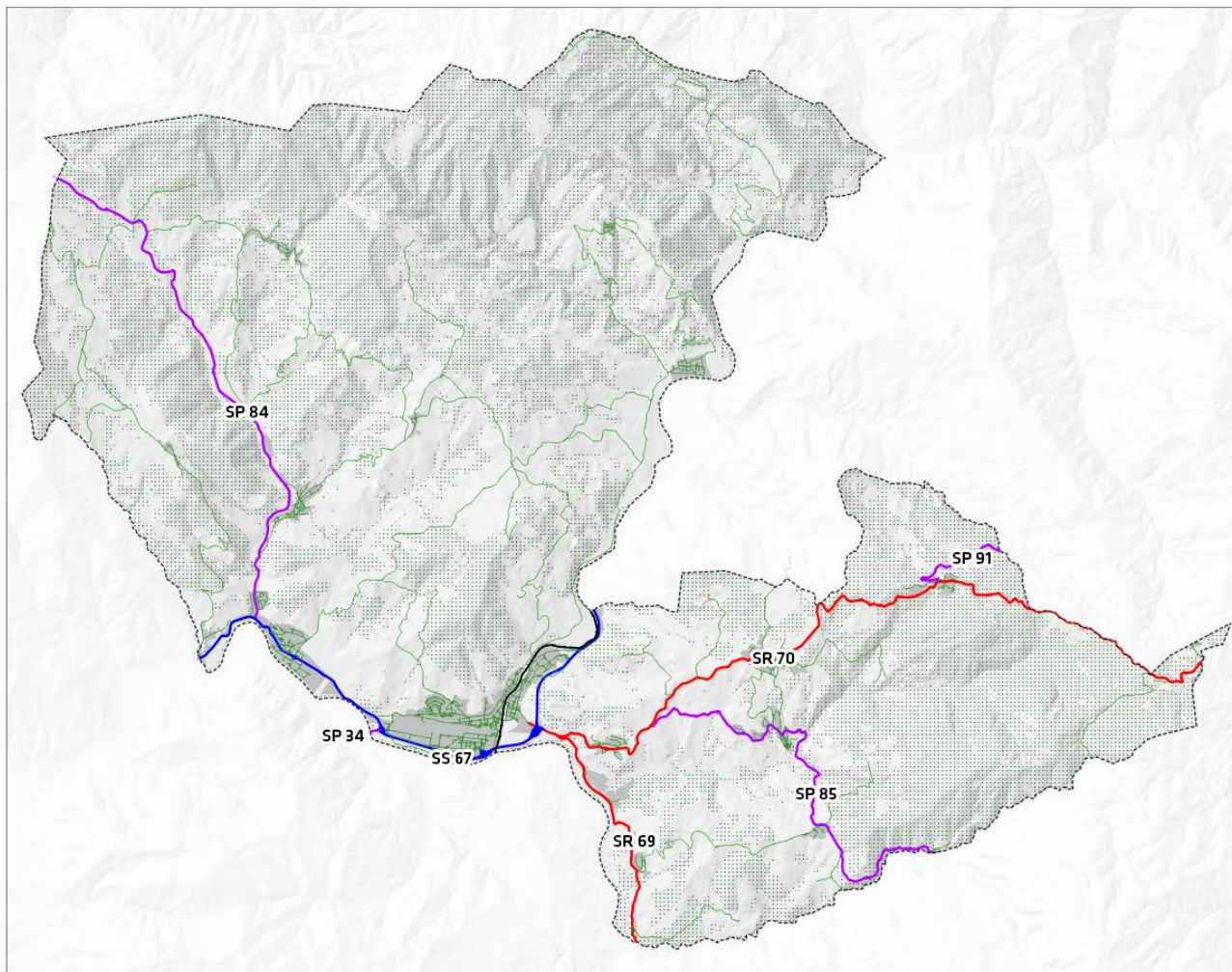
Per quanto riguardale le aree di sosta, sebbene sia il comune di Pontassieve che il comune di Pelago siano dotati di numerose aree a parcheggio, la forte dipendenza dall’auto dei due centri, accentuata dalla scarsa permeabilità e attrattività del territorio rispetto alla mobilità attiva, determina una domanda sempre crescente nelle aree più urbanizzate di fondovalle che confligge con gli obiettivi di riqualificazione dello spazio pubblico e di promozione della mobilità sostenibile, generando una sorta di circolo vizioso.

Un discorso a parte riguarda invece le aree di parcheggio finalizzate all’interscambio con i servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro. I principali parcheggi esistenti nei territori di Pontassieve e Pelago che hanno o possono avere, per dimensioni e collocazione, un ruolo di interscambio con le altre modalità di trasporto sono i seguenti:

- Parcheggio della stazione di Sieci (Sieci)
- Parcheggio Piazza Aldo Moro (Sieci)
- Parcheggio Mascagni (Sieci)
- Parcheggio della stazione di Pontassieve (Pontassieve)
- Parcheggio Piazza A. Gramsci (Pontassieve)
- Parcheggio Via della Resistenza (Pontassieve)
- Parcheggio Piazza Mosca (Pontassieve)
- Parcheggio Via Varsavia (Pontassieve)
- Parcheggio “La palla” (San Francesco)
- Parcheggio “La Cupolina” (San Francesco)
- Parcheggio della stazione di S.Ellero (territorio rurale di Pelago).

Rispetto a tale funzione di interscambio, considerato l’alto numero di utenti che si muovono quotidianamente da e verso i territori del POI e gli obiettivi di ulteriore potenziamento dei servizi di trasporto pubblico, si ritiene che le dotazioni esistenti debbano essere ulteriormente potenziate e adeguatamente attrezzate a svolgere il ruolo di “hub intermodali” – così come definiti dal Piano Strategico e dal PUMS della Città Metropolitana di Firenze, corrispondenti a diversi livelli di servizio.

Sieci, Pontassieve e San Francesco sono inoltre dotati di spazi di sosta potenzialmente utilizzabili per consolidare ed estendere le aree pedonali all'interno dei tessuti più antichi.



Classificazione amministrativa del sistema stradale, in blu le strade statali, in rosso le regionali, in viola le provinciali, in verde la rete carrabile delle strade comunali

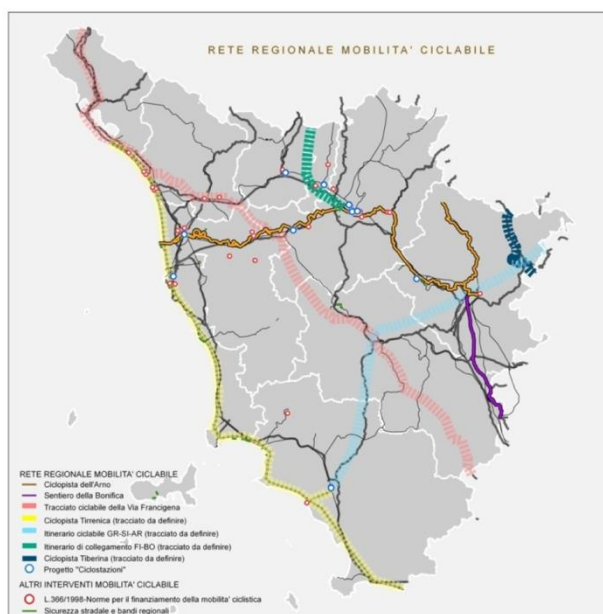
La mobilità attiva, ciclabilità ed aree pedonali

L'ambito del POI è interessato dall'attraversamento della Ciclopista dell'Arno e, limitatamente agli abitati di Pontassieve e Sieci, da una rete ciclabile urbana interconnessa alla Ciclopista in parte già realizzata, in parte da integrare con tratti già inseriti nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Gli insediamenti di Montebonello e di San Francesco, ubicati nella fascia di fondovalle del fiume Sieve, sono invece sprovvisti di percorsi ciclabili. Una descrizione puntuale dei tratti esistenti e programmati, che, come sarà illustrato più avanti, il POI propone di integrare ulteriormente, è riportata di seguito.

Ciclopista dell'Arno

La ciclovia dell'Arno, frutto di un accordo sottoscritto nel 2012 da Regione, Anci Toscana e 57 comuni, oltre che dalle province di Arezzo, Pisa e Siena, dalla Città metropolitana di Firenze e dall'Unione di Comuni montani del Casentino e ad oggi è in fase di completamento, si inserisce nel quadro della rete di mobilità regionale ciclabile promossa dal PRIIM (Piano Regionale Integrato delle

Infrastrutture e della Mobilità). Partendo dalla sorgente sul Monte Falterona, l'itinerario, collegato in più punti alle altre infrastrutture di trasporto regionali, percorre le sponde dell'Arno fino alla foce del fiume a Marina di Pisa, su tratti destinati a molteplici funzioni: trasportistica, di supporto alle attività economiche, turistica, sportiva, educativa, culturale e socio-sanitaria.



Il percorso scelto si snoda attraverso tratti di viabilità esistente, asfaltata, strade bianche e tratti progettati ex novo, per collegare i centri abitati ed i principali punti di interesse del territorio, ed integrarsi con i percorsi escursionisti e di mobilità attiva già presenti lungo il suo sviluppo. I territori attraversati presentano pertanto caratteristiche diverse tanto per la morfologia del terreno quanto per il contesto paesaggistico in cui la ciclopista si inserisce: ripariale, urbano, produttivo, agricolo o boschivo.

Nel Comune di Pontassieve la ciclovia si sviluppa lungo 9.872 m e in parte a monte della ferrovia, in parte a valle, a seconda della disponibilità di spazi. Il tracciato unisce la frazione le Falle al Ponte di Rosano, con un percorso già esistente lungo l'Arno che arriva alla stazione di Pontassieve. Tale collegamento è molto importante tenendo conto delle difficoltà di percorrenza del tratto di collegamento lungo l'Arno tra Rosano e Rignano capoluogo, per il quale si prevede che il cicloturista meno allenato possa in alternativa utilizzare il treno.

Piste ciclabili urbane

Il territorio di Pontassieve è dotato di un sistema di piste ciclabili piuttosto sviluppato ed in alcuni tratti ben integrato con la Ciclopista dell'Arno. Nel capoluogo, in particolare, sono presenti percorsi ciclabili che dal parco fluviale Fabrizio De André collegano la ciclovia dell'Arno con il centro storico passando per il polo scolastico e gli impianti sportivi ubicati nella zona sud. Anche la frazione di Sieci è dotata di un sistema di piste ciclabili che collegano il suo centro storico con il parco fluviale e la ciclovia dell'Arno.

Recentemente è stato realizzato un ulteriore tratto di pista ciclabile a Sieci, facente parte della Ciclopista dell'Arno, che dal preesistente percorso nel parco fluviale, prosegue lungo Via Puccini in direzione Pontassieve fino al Depuratore di Aschieto. Da qui, seguendo un percorso naturale lungo l'alveo, è possibile proseguire sotto il ponte della SP 34 e ricongiungersi utilizzando percorsi esistenti che con il parco fluviale di Pontassieve e la rete urbana di Pontassieve.

Gli interventi già programmati nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche (e riportati nella strategia di mobilità del POI come parte integrante della rete esistente) si collocano tutti nel Comune di Pontassieve raccordandosi alle piste esistenti del capoluogo lungo via Parigi-viale Hanoi (parallela alla SS 67) e Viale Diaz-Via del Prato (sulla riva del fiume Sieve) e a Sieci lungo via Arturo Toscanini-SS 67. Tali interventi comprendono i seguenti collegamenti:

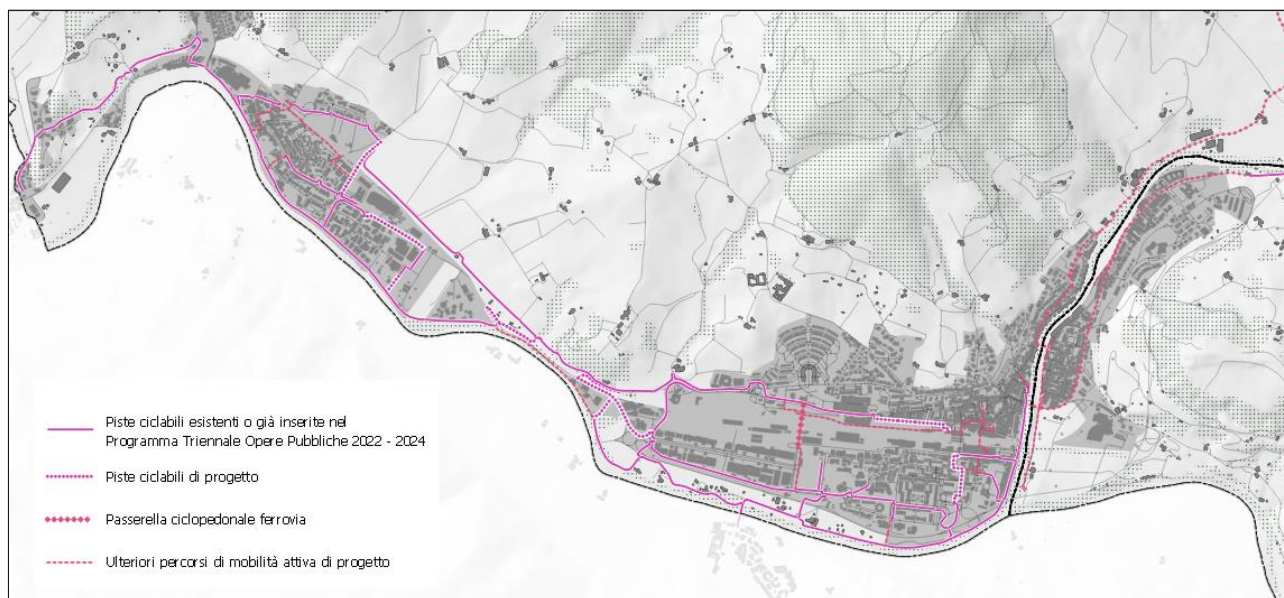
- Stazione ferroviaria Sieci – Istituto Superiore Ernesto Balducci. Il percorso, che in alcuni tratti risulta isolato e da integrare con i tratti esistenti, collega la ferrovia di Sieci, l'abitato di Sieci a monte della ferrovia denominato i "Mandorli" con l'istituto superiore Ernesto Balducci di Pontassieve.

La ciclopista si sviluppa parallelamente alla ferrovia per circa 2,5 km. Il primo tratto, con fondo stabilizzato, collega l'istituto Balducci a via dei Veroni, alle porte di Pontassieve; seguono un tratto in asfalto, in fregio gli orti sociali, fino all'"ex Colombaiotto", un percorso attraverso il bosco ricalcante il "Cammino di Francesco", un sentiero in stabilizzato e tratti di strade bianche in zona agricola fino a Sieci.

- Viale Hanoi-Istituto Superiore Ernesto Balducci. Il percorso collega la pista esistente su Via Hanoi al tratto sopra esposto costeggiando la SS 67 e utilizzando il sottopasso esistente della ferrovia.
- una connessione ciclabile trasversale che costeggiando l'area industriale collegherà i il parco fluviale di Sieci con Via Aretina. Da qui è inoltre previsto un prolungamento parallelo alla strada in direzione del centro abitato di Sieci che si ricongiungerà ai percorsi esistenti.



Piste ciclabili esistenti o già inserite nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche



Vista d'insieme del sistema della mobilità attiva e ciclabile, tratti esistenti e di progetto

Altri percorsi per la mobilità attiva

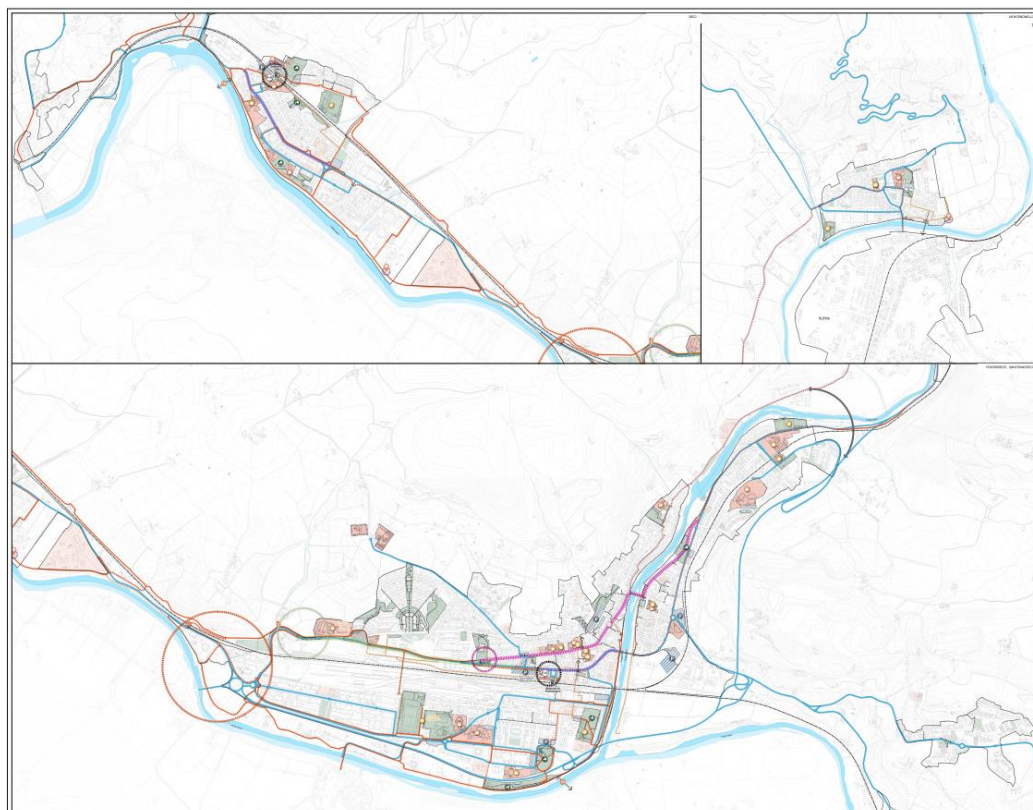
Nella Strategia della mobilità del POI sono inoltre individuati una serie di percorsi esistenti, prevalentemente pedonali, che possono contribuire a formare un sistema continuo e capillare di mobilità attiva volta a favorire l'uso dei piedi e della bicicletta come modalità ordinarie per gli spostamenti quotidiani e a raggiungere comodamente le fermate e stazioni del trasporto pubblico per gli spostamenti sovralocali.

PROGETTO

Le azioni e gli indirizzi riportati nei paragrafi successivi rientrano in parte tra le previsioni del POI, mentre in parte prefigurano ulteriori sviluppi che potranno trovare attuazione in seguito alla realizzazione di interventi infrastrutturali di rilievo quali, in particolare, la realizzazione del nuovo ponte carrabile sulla Sieve a est di Pontassieve presente nel PSI ma non inserito nel presente POI. L'elaborato grafico *QP.8 – Mobilità sostenibile*, non costituisce disciplina di piano, ma propone una visione d'insieme degli interventi proposti sulla mobilità relativi alle fasce di fondovalle dell'Arno e della Sieve - al tempo stesso le più urbanizzate e le più delicate del territorio ricompreso nel POI – in cui si trovano gli insediamenti di Pontassieve e San Francesco, Sieci e Montebonello.

In generale, le finalità che si intendono perseguire attraverso gli interventi proposti sono le seguenti:

- Favorire l'uso della ferrovia e migliorare l'offerta di interscambio delle stazioni;
- Potenziare significativamente la rete ciclabile;
- Favorire la mobilità pedonale;
- Integrare le infrastrutture della mobilità sostenibile (trasporto pubblico e mobilità attiva) così da configurare un'offerta di mobilità efficiente e qualificata, alternativa all'automobile;
- Risolvere i punti critici della viabilità con particolare riguardo agli aspetti di sicurezza;
- Riqualificare l'asse urbano di Via Aretina all'interno del centro abitato di Pontassieve;
- Moderare il traffico nei centri urbani attraverso il ricorso estensivo a zone con limite di velocità a 30 km/h;
- Qualificare le aree a parcheggio esistenti e di progetto in modo da ridurre, a parità di posti auto, lo spreco di spazio pubblico, migliorare i loro inserimento urbano e mitigare l'effetto isola di calore urbano generato dalle superfici asfaltate.



Estratto tavola QP.8 – Mobilità sostenibile

Favorire l'uso della ferrovia e migliorare l'offerta di interscambio delle stazioni

Nel 2019, la Città Metropolitana di Firenze ha adottato il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS)¹, che, per quanto concerne la mobilità ferroviaria, prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee Faentina e Valdisieve, con una serie di interventi a beneficio della regolarità del servizio e di miglioramento dell'accessibilità e riqualificazione delle stazioni/fermate.

Rispetto all' Accordo Quadro tra Regione Toscana e RFI del 2016 (e rinnovato nel 2022), che individua il modello di esercizio sul quale è fondata l'offerta di treni e relativo cadenzamento nelle diverse stazioni e fermate della Toscana, il PUMS propone modelli di esercizio alternativi delle linee convergenti su Firenze. Tra questi il modello di esercizio definito "Capillare", subordinato agli interventi di potenziamento di cui sopra, è presentato come il più vantaggioso per l'integrazione territoriale delle zone più periferiche della Città metropolitana, fermo restando l'obbligo di riservare un'adeguata capacità all'attraversamento del nodo di Firenze: aspetto, questo, che il PUMS ritiene imprescindibile tanto quanto l'aumento della capacità di attestamento dei treni a Firenze Santa Marina Novella per il traffico locale. Con riferimento alle linee che attraversano l'ambito del POI, lo scenario PUMS "Mde Capillare" prevede un servizio cadenzato ai 30' sulla relazione Campo di Marte - Montevarchi della direttrice Firenze - Arezzo ed un servizio con frequenza bioraria sulla relazione Pontassieve - Borgo S.L. della direttrice Val di Sieve. In sintesi, rispetto all'Accordo Quadro, tale scenario comporta un lieve miglioramento del servizio sulla direttrice Val di Sieve ed una riduzione delle fermate intermedie sulla linea di servizi regionali veloci Firenze SMN – Arezzo, come evidenziato nella seguente tabella.

ACCORDO QUADRO RT – RFI	SCENARIO PUMS Mde CAPILLARI
→ Direttrice Valdarno Sup. - Firenze • 2 linee di servizi capillari Prato C.le-Montevarchi e Firenze S.M. Novella-Arezzo, entrambe via Pontassieve, ciascuna con cadenzamento ai 60' a tali da garantire un cadenzamento ai 30' sulla tratta comune. • una linea di servizi veloci Firenze S.M. Novella-Foligno/Roma, con cadenzamento orario tra Firenze e Terontola Cortona e instradata sulla Direttissima nella tratta Bivio Rovezzano - Figline Valdarno- • una linea semiveloce Firenze S.M. Novella-Borgo S.L. via Pontassieve, con frequenza ai 60' (vedi direttrice Valdisieve)	→ Direttrice Valdarno Sup - Firenze • una linea di servizi capillari, con cadenzamento ai 30', sulla relazione Prato C.le-Montevarchi • una linea di servizi veloci, con cadenzamento ai 60', sulla relazione Firenze S.M. Novella-Arezzo (ferma solo a Pontassieve tra Firenze Campo Marte e Figline Valdarno) • una linea di servizi veloci sulla relazione Firenze S.M. Novella-Foligno/Roma, con cadenzamento biorario e instradata sulla Direttissima nella tratta Figline Valdarno-Firenze Campo Marte • una linea semiveloce Firenze S.M. Novella-Dicomano, via Pontassieve, con cadenzamento ai 60' (non effettua fermate tra Firenze Campo Marte e Pontassieve, effettua tutte le fermate tra Pontassieve e Dicomano)
→ Direttrice della Val di Sieve • una linea semiveloce Firenze S.M. Novella-Borgo S.L. via Pontassieve, con frequenza ai 60'. Nella tratta Pontassieve Borgo S.L. effettua tutte le fermate • una linea di servizi capillari sulla relazione Pontassieve-Borgo S.L., con frequenza «spot»	→ Direttrice della Val di Sieve • una linea semiveloce Firenze S.M. Novella-Dicomano via Pontassieve, con cadenzamento ai 60'. Nella tratta Pontassieve Borgo S.L. effettua tutte le fermate • una linea di servizi capillari sulla relazione Pontassieve-Borgo S.L., con frequenza bioraria

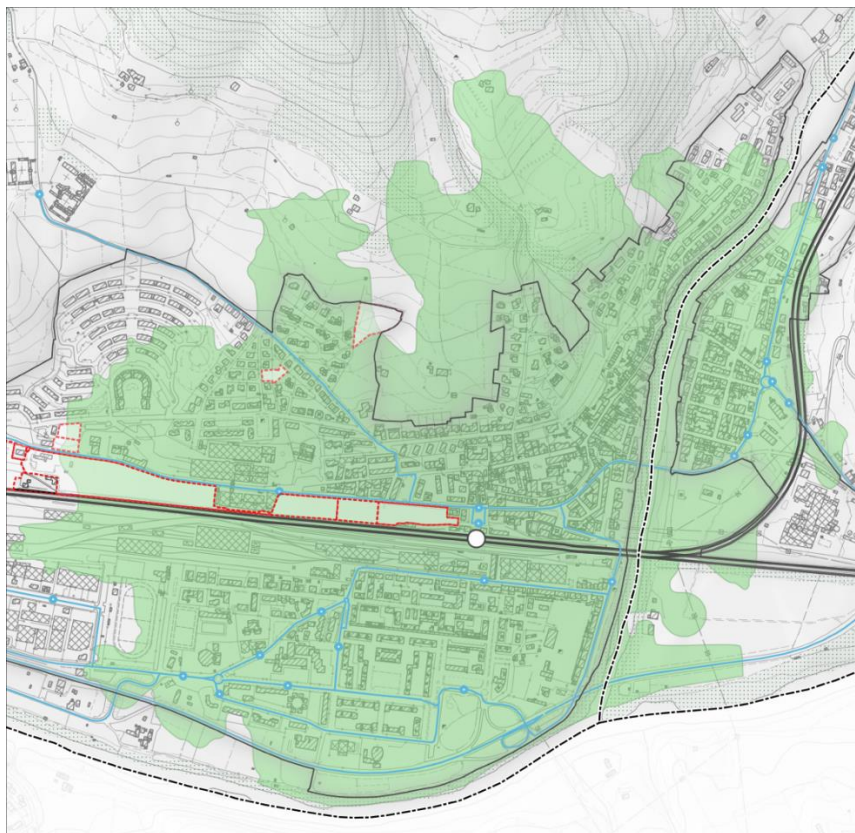
Confronto tra i servizi ferroviari proposti dall'Accordo Quadro RT – RF e tra i servizi ferroviari proposti dal Modello di Esercizio denominato "Capillari" proposto dal PUMS.

¹ Atto del Sindaco Metropolitano n. 33 del 01/08/2019

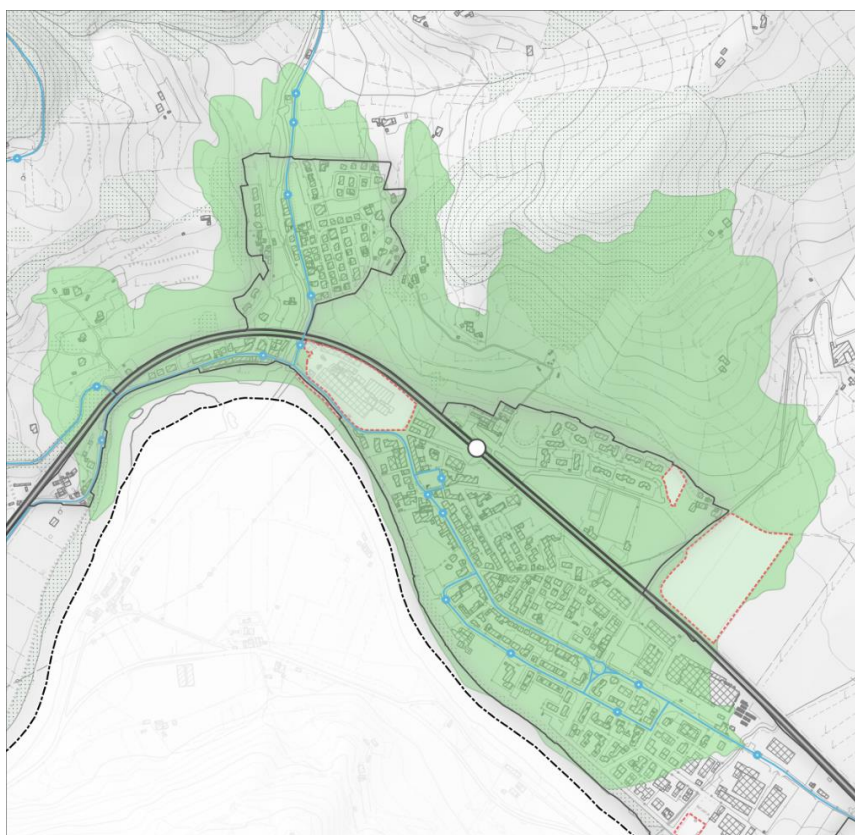
Oltre alla proposta di un modello di esercizio alternativo a quello inserito nell'Accordo Quadro, il PUMS individua i principali nodi d'interscambio o "Hub di Mobilità", distinguendo tra gli Hub Metropolitan (nodi direttamente interconnessi con elementi della rete multimodale nazionale quali Autostrade, SGC, Stazioni ferroviarie Platinum o Gold, aeroporti) e gli Hub Territoriali, comprendenti tutte gli altri casi. La stazione di Pontassieve è riconosciuta dal PUMS come Hub Metropolitan, aprendo la strada ad interventi volti a potenziare, in termini quantitativi e qualitativi, le condizioni di accessibilità e prestazioni intermodali intermodalità del nodo ferroviario.

Tale indicazione è fatta propria dalla strategia di mobilità del POI, con la raccomandazione che il ridisegno delle aree antistanti alla stazione di Pontassieve finalizzato ad aumentare il parcheggio scambiatore (v. più avanti), i posteggi moto e bici e le postazioni per la micromobilità in sharing, nonché a riorganizzare l'interscambio con i mezzi di trasporto pubblico su gomma, la funzione di kiss&ride e l'accessibilità pedonale e ciclabile alla stazione, sia integrato all'interno di un più ampio progetto urbano capace di conciliare le esigenze di potenziamento dell'Hub metropolitano, con quelle di riqualificazione di un luogo centrale, destinato a svolgere sempre di più un ruolo di "porta urbana" del capoluogo comunale. Un esempio in tal senso è fornito dal masterplan allegato per la riqualificazione di Via Aretina.

A rafforzare l'idea delle stazioni come "luoghi urbani centrali", per altro esplicitata anche nel Piano Territoriale della Città Metropolitana di Firenze in via di adozione, si riportano due mappe che evidenziano come gran parte delle aree residenziali di Pontassieve-San Francesco e Sieci siano collocate entro un raggio di quindici minuti a piedi dalle rispettive stazioni. Questo riferimento al parametro temporale più utilizzato dai modelli di pianificazione urbana sostenibile basati sulla valorizzazione della prossimità urbana spinge a individuare tali aree residenziali come ambiti privilegiati per interventi volti a riqualificare lo spazio pubblico (a cominciare, appunto, dalle piazze antistanti le stazioni ferroviarie), moderare il traffico e promuovere la mobilità attiva, incrementare/mantenere le funzioni commerciali, artigianali e di servizio complementari alla residenza.



Distanza temporale di 15 minuti a piedi dalla stazione di Pontassieve (contornate in rosso le aree di trasformazione previste dal POI)



Distanza temporale di 15 minuti a piedi dalla stazione di Sieci (contornate in rosso le aree di trasformazione previste dal POI)

Fra le strategie individuate dal PSI vi è anche la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria a San Francesco con ampliamento del parcheggio auto in via S. Stefano nella zona dell' "Albereta". La realizzazione della nuova fermata, se inserita nell'ottica dell'attivazione di un sistema di trasporto metropolitano di superficie, avrebbe lo scopo di aumentare la capillarità del servizio facilitando il raggiungimento della vicina casa di cura "Valdisieve Hospital" e del campo sportivo dell'Alberate che si trovano ai margini del sistema urbano e non sono ben collegati con il centro urbano. Si tratta tuttavia di un'ipotesi non ancora sviluppata sul piano tecnico né contemplata nella pianificazione di settore, per cui non è stato ritenuto opportuno inserirla nel presente POI.

Viabilità e parcheggi

Interventi sulla viabilità

Come si è visto il nuovo tracciato della Strada Statale Tosco-Romagnola (SS 67), principale collegamento con Firenze lungo la riva destra dell'Arno, raccordato a est alle Strade Regionali SR-69 e SR 70 presenti sul territorio di Pelago e ad ovest con la Strada Provinciale di Rosano (SP 34), costituisce di fatto un bypass a scorrimento veloce che mette al riparo dai principali flussi di attraversamento con origine e destinazione esterne il centro abitato di Pontassieve, strutturato lungo il tracciato originario. È su questo asse viario (che nei tratti urbani assume la denominazione di Via Aretina) che si riscontrano le maggiori criticità, soprattutto nei punti di intersezione con la Strada Provinciale SP 84 alle Sieci e nell'attraversamento dei tessuti urbani più densi a Pontassieve. Gli interventi previsti dal POI lungo tale asse riguardano:

- la realizzazione di una rotatoria nella frazione delle Sieci in corrispondenza dell'innesto della SP 84, accompagnata dal raddoppio del sottopasso ferroviario della stessa strada provinciale, interessata fra l'altro dal passaggio di mezzi pesanti provenienti dalle aziende collocate a monte della frazione; l'intervento ha lo scopo di risolvere un incrocio particolarmente critico, sia dal punto di vista del traffico che della sicurezza stradale;
- il ridisegno dell'innesto con Via Raffaello Sanzio finalizzato a rendere più fluida la circolazione in entrata e uscita dal centro abitato di Pontassieve attraverso la realizzazione di un'ulteriore rotatoria e la razionalizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici e delle aree a parcheggio circostanti, nonché dell'ingresso alla Scuola superiore "Ernesto Balducci"; entrambe le rotatorie (alle Sieci e Pontassieve) hanno anche lo scopo di rallentare i flussi veicolari all'ingresso dei due centri abitati;
- la riconfigurazione della sede stradale all'interno di Pontassieve, fino all'area della stazione, come un boulevard urbano – per cui si rimanda al paragrafo descrittivo del masterplan allegato alla presente relazione.

Parcheggi

In generale, dall'analisi delle aree a standard esistenti, risulta una dotazione di parcheggi pari a 5,7 mq per abitante, superiore allo standard minimo adottato dal POI di 5 mq ad abitante. Le nuove aree di sosta presenti nel POI, comprensive sia di quelle specificamente pianificate con tale destinazione d'uso che dei parcheggi di cui è prevista la cessione nelle aree di trasformazione più

complesse, portano comunque a un incremento della dotazione complessiva di parcheggi pari a 6,5 mq per abitante.

In particolare, sono previste aree di sosta con diverse finalità, come di seguito specificato.

Parcheggi presso hub intermodali

Parcheggi presso hub intermodali

- Parcheggio scambiatore presso la stazione di Sieci: ampliamento del parcheggio ubicato tra la stazione ed il cimitero, con prevalente funzione di "Park and ride" e dotazione di bicipark, finalizzato a incrementare le prestazioni intermodali di tale Hub territoriale (v. QP.8 - Mobilità Sostenibile: "Focus Area 4")
- Parcheggio scambiatore presso la stazione Pontassieve. L'intervento, già finanziato dalla Regione Toscana, comporta la realizzazione di 226 posti auto e 62 posti motorini (v. QP.8 - Mobilità Sostenibile: "Focus Area 4") da integrare nel progetto di riassetto complessivo delle aree ferroviarie e relative pertinenze lungo la Via Aretina.

Parcheggi a servizio dei parchi fluviali dell'Arno e della Sieve

- Parcheggio parco fluviale San Francesco: ampliamento del parcheggio esistente relazionato ad un vasto sistema di verde attrezzato a servizio del Parco fluviale territoriale;
- Parcheggio (privato) parco fluviale Pontassieve: realizzazione di un'area a parcheggio da destinare a funzioni di supporto alla fruizione turistica del Parco fluviale esistente e del futuro parco territoriale (es. area attrezzata per camper);
- Parcheggio di supporto al Parco Fluviale Territoriale da realizzarsi in seguito alla riqualificazione dell'area della ex-Cartiera Alessandri a Montebonello. L'area si inserisce in un contesto di verde pubblico integrato da funzioni di servizio ospitati all'interno di edifici dismessi recuperati allo scopo), concepito come porta di accesso ad un percorso da realizzare lungo la gora che alimentava la cartiera.

Parcheggi pubblici connessi a interventi di rigenerazione del tessuto urbano

- Parcheggio di supporto alle attività direzionali e commerciali da realizzarsi in seguito alla riqualificazione dell'area della ex- Ceramiche Brunelleschi alle Sieci. Anche in questo caso, il parcheggio pubblico è strettamente relazionato al Parco Fluviale Territoriale al quale si collega tramite un percorso pedonale dedicato.
- Parcheggio interrato lungo via Aretina: l'intervento riguarda la costruzione di un'autorimessa interrata in Piazza Gramsci, sfruttando il dislivello esistente, in luogo del parcheggio a cielo aperto esistente, al fine di restituire lo spazio recuperato in superficie all'uso pedonale in stretta relazione alla riqualificazione di via Aretina.

Interventi di moderazione e limitazione del traffico veicolare

Nelle aree ricadenti nel territorio urbanizzato di Pontassieve e Pelago e relative frazioni, il POI prevede l'istituzione estensiva del limite di 30 km/h, che consente una migliore convivenza tra i diversi utenti della strada riducendo drasticamente i rischi e la gravità di possibili incidenti ai danni di quelli più deboli, senza penalizzare la circolazione. Sono escluse dal limite, oltre alla viabilità di scorrimento le strade Regionali e Provinciali che attraversano i tessuti urbani.

Nei tessuti storici di Pontassieve, Sieci, Montebonello, Santa Brigida, Molino del Piano, San Francesco e Pelago, gli interventi di moderazione del traffico dovranno essere accompagnati dalla riqualificazione delle pavimentazioni stradali.

Nella logica di valorizzare il patrimonio insediativo storico si colloca anche la previsione di ripristinare la pedonalizzazione integrale di Piazza Vittorio Emanuele a Pontassieve.

Si colloca invece al di fuori delle previsioni del POI l'obiettivo di liberare il centro di Pontassieve, ed in particolare il "Borgo" e il ponte mediceo di San Francesco dal passaggio di automobili, che potrà essere conseguito solo a seguito della realizzazione del nuovo ponte carrabile sul fiume Sieve a est di Pontassieve, inserito nell'atto di dell'avvio del procedimento del POI. La realizzazione di tale collegamento, permetterebbe infatti di spostare il traffico veicolare della zona del Fossato su Via della Resistenza, aprendo la strada all'estensione della zona pedonale a tutto il centro storico di Pontassieve e sui via del Mulino a San Francesco, ce all'istituzione di una Zona a Traffico Limitato da via Guido Reni a Via Tanzini (v. QP.8 - Mobilità Sostenibile: "Focus Area 3")

Interventi a supporto della mobilità attiva

Rete ciclabile

Come esposto nei paragrafi descrittivi dello stato attuale, i territori di fondovalle, maggiormente vocati alla mobilità attiva, sono dotati di una buona rete di percorsi ciclabili o ciclopedonali negli insediamenti di Pontassieve e delle Sieci ubicati lungo l'asta dell'Arno e del tutto sguarniti di tali infrastrutture nelle due frazioni pianeggianti ubicate nel fondovalle del fiume Sieve - San Francesco e Montebonello. L'obiettivo del POI è integrare e potenziare i percorsi esistenti in modo da creare una rete ciclabile continua, efficiente e capillare. Gli interventi più significativi individuati allo scopo sono:

- la realizzazione all'ingresso del centro abitato di Pontassieve di nuovi tratti ciclabili trasversali per collegare la Ciclovia dell'Arno, che corre lungo il fiume, con il tracciato posto a monte del rilevato ferroviario. A tal fine è previsto il recupero del sottopasso dell'"Ex Colombaiotto" ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti e l'adeguamento del passaggio già esistente nell'area Guidotti. È inoltre previsto un nuovo tratto ciclabile che, partendo dall'"Ex Colombaiotto", raggiunga lungo la ferrovia la rotatoria dei "Veroni" ricongiungendosi con la pista ciclabile esistente di viale Hanoi; (QP.8 - Mobilità Sostenibile: "Focus Area 1");
- Il raccordo delle piste esistenti in via dei Mandorli e lungo Via Aretina, da realizzarsi a carico dell'intervento di trasformazione nell'area PO.08 destinata a nuovo insediamento produttivo (pelletteria) nella frazione di Sieci;
- la realizzazione di un collegamento ciclabile dal giardino delle "Montagnole" alla stazione di Pontassieve.
- La costruzione di una passerella ciclopedonale per superare il fascio dei binari connettendo la zona di Mezzana a nord di Pontassieve con l'area dello stadio e dei cosiddetti "villini" a sud.

Sono inoltre previsti una serie di interventi volti a potenziare l'offerta di servizi per i ciclisti collegati all'attuazione delle aree di trasformazione più complesse comprendenti:

- il già citato bicipark presso l'Hub territoriale Sieci, posto a carico dell'intervento di trasformazione a destinazione produttiva nell'area PO_08;
- un bicigrill adiacente alla Cicopista dell'Arno, sempre alle Sieci, da realizzarsi mediante il recupero di un edificio storico in prossimità del fiume nell'area di trasformazione PO_PUC1;
- ulteriori servizi di supporto ai percorsi ciclopedonali in edifici da recuperare nella ex cartiera di Montebonello (area PO_PDR2).

Ulteriori interventi per la mobilità attiva

Rientrano tra le previsioni del POI alcuni collegamenti pedonali correlati ad aree di trasformazione, soprattutto con la funzione di aumentare la permeabilità degli isolati. In due dei tre Piani di Recupero individuati, tuttavia, tali percorsi proseguono anche sul territorio rurale trasformandosi in sentieri: si tratta del collegamento previsto tra il nucleo di Molino del Piano ed il cimitero fuori dall'abitato, e del percorso che passando per la ex-cartiera riqualificata di Montebello conduce lungo la storica gora, inserita nel parco fluviale territoriale della Sieve, in un'area ad alto valore paesaggistico.

Ulteriori interventi per favorire la mobilità attiva riguardano sia la realizzazione di nuovi percorsi di ricucitura che di riqualificazione di percorsi esistenti, privilegiando nel primo caso soluzioni dedicate piuttosto che in fregio alle sedi stradali. Particolare cura dovrà essere dedicata al rifacimento delle pavimentazioni, al potenziamento dell'illuminazione pubblica (mediante dispositivi adattivi a basso impatto) ed all'inserimento di elementi di arredo urbano e corredi vegetazionali. Gli interventi di riqualificazione comprendono anche adeguamenti funzionali quali la costruzione di rampe per superare i dislivelli, ivi compresa la collocazione di binari per il trasporto a spinta delle biciclette lungo le scalinate pubbliche, l'eliminazione delle barriere architettoniche e la realizzazione di attraversamenti stradali sicuri.

Interventi al di fuori del POI

Nella carta QP.8 - Mobilità Sostenibile sono anche individuati, come interventi strategici di medio periodo non ricompresi tra le previsioni del POI, tre ulteriori passerelle ciclopedonali per l'attraversamento, dell'Arno a Sieci e Pontassieve e della Sieve in località Montebonello, collocate rispettivamente:

- in prossimità dell'area delle ex-ceramiche Brunelleschi, con connessione diretta sia alla Ciclopista dell'Arno che alla pista ciclabile urbana diretta alla Stazione ferroviaria della medesima località;
- in prossimità della confluenza della Sieve nell'Arno, con connessione diretta, anche in questo caso, alla Ciclopista dell'Arno;
- in prossimità dell'area della ex-cartiera di Montebonello, per collegare tale frazione con l'insediamento della Rufina sulla riva opposta.

Non rientra nel POI in quanto ancora in fase di approfondimento anche l'idea di una Ciclopista della Val di Sieve: le proposte fin qui ipotizzate prevedono un tracciato ciclabile (da definire) tra

Montebonello e Pontassieve sulla sponda destra della Sieve, o in alternativa un tracciato sulla sponda sinistra parallelo alla SS 67 (decisamente meno attraente).

All'interno dell'avvio del procedimento del POI, tra gli obiettivi, vi è anche la previsione di un nuovo ponte carrabile sul fiume Sieve di collegamento tra San Francesco e Pontassieve. La previsione del nuovo ponte carrabile non è inserita nella disciplina del POI, ma la sua futura realizzazione permetterebbe di spostare il traffico veicolare della zona del Fossato su via della resistenza, liberando il centro di Pontassieve, in particolare il "Borgo" e il ponte mediceo dal passaggio di automobili. In questa ottica sarebbe possibile prevedere anche una totale pedonalizzazione del centro storico di Pontassieve e di via del Mulino a San Francesco, con l'inserimento di una Zona a Traffico Limitato da via Guido Reni fino a Via Tanzini (QP.8 - Mobilità Sostenibile: "Focus Area 3").

Mobilità ciclabile

Uno degli obiettivi che il POI si pone è quello di migliorare la qualità e l'accessibilità dei luoghi centrali, ovvero di quegli spazi pubblici, spesso storicizzati, che rappresentano al meglio la collettività dei diversi luoghi. A tal proposito, una delle azioni da perseguire è la pedonalizzazione della Piazza Vittorio Emanuele a Pontassieve, che si configura come la piazza principale dell'insediamento ed attualmente destinata a parcheggio.

Inoltre, è generalmente auspicabile l'introduzione di Zone 30 per tutte le strade interne al territorio urbanizzato degli insediamenti di Pontassieve e Pelago e relative frazioni, con eccezioni che possono ad esempio riguardare le strade Provinciali e Regionali, nonché strade urbane di scorrimento, che attraversano i tessuti urbani. A tal proposito, particolare attenzione materica dovrà essere posta soprattutto alle strade che attraversano tessuti consolidati quali i tessuti urbani storici ed il tessuto ad isolati chiusi e semichiusi, maggiormente predisposti alla fruizione pedonale ed alla istituzione di ulteriori zone regolamentate quali ad esempi le Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Riqualificazione della Via Aretina

La seconda area di focus riguarda il tratto della Via Aretina e il correlato sistema insediativo e di spazi aperti all'interno dell'ambito urbano di Pontassieve. La storica viabilità, di primaria importanza dell'evoluzione urbana del capoluogo, attraversa il contesto urbano per circa 2 km. Dal ponte sulla Sieve a Est, al sottoattraversamento della fascia ferroviaria ad Ovest, la SS Tosco-Romagnola n.67, assume le caratteristiche di una viabilità urbana principale, su di essa si attestano diverse condizioni urbane che ne determinano una variabile caratterizzazione contestuale. Costanti però sono due aspetti, la ristrettezza del corridoio stradale e il contatto con la fascia ferroviaria e i suoi spazi pertinenziali. A Est, infatti, passato il ponte sulla Sieve, il corridoio stradale ha la tipica architettura infrastrutturale di carattere storico con quinte edilizie, quelle appunto dell'area insediativa consolidata storica, che contribuiscono alla definizione di un paesaggio urbano denso, stratificato, vario, dove le facciate su strada, le attività commerciali e i servizi, si attestano senza soluzione di continuità, in una stretta relazione funzionale, sociale e storica con questo spazio infra-edilizio. Lo spazio di movimento è obbligato ed ancora oggi estremamente gerarchizzato con una forte prevalenza della mobilità automobilistica sulle altre. Procedendo verso Ovest, ancora nel contesto

urbano consolidato, il corridoio stradale sfocia dapprima in Piazza Cairoli e poi in Piazza della stazione, due fulcri del sistema urbano che interrompono la reiterata relazione tra fronte edilizio e strada, aprendo lo scenario urbano a più ampie prospettive che trovano i fuochi sulle principali attività e funzioni tipiche del centro urbano e sulla stazione ferroviaria. Lo spazio di movimento è qui ancora fortemente gerarchizzato con una prevalenza della mobilità automobilistica sulle altre che sembra concentrare tutta la coreografia dei flussi di movimento meccanizzati sull'attraversamento di questi spazi nell'asse Est-Ovest, lasciando solo occasionalmente, negli attraversamenti e negli spazi esclusivamente pedonali, l'opportunità di percepire in movimento lento, lo spazio aperto con direzioni diagonali e trasversali al tracciato stradale. Uscendo dalla piazza della stazione, la Via Aretina assume un'altra architettura infrastrutturale, particolarmente caratterizzata dai muri di confine delle pertinenze ferroviarie sul lato Sud e dalla frammentata quinta urbana della prima espansione edilizia sul lato Nord. Lo spazio di movimento è definito dalla mobilità automobilistica, alla quale è dedicata la maggior parte della sezione stradale, mentre lo spazio di movimento pedonale qui è collocato solo sul lato Nord, nello spazio di risulta tra la carreggiata e i muri delle quinte edilizie, interrotto in più punti dalle intersezioni stradali di larghezza variabile, dalla più minuta di Via Quona, alla più ampia di Piazza Gramsci. Dall'incrocio con Via Reni, il corridoio stradale dell'Aretina cambia nuovamente, caratterizzato dalla presenza dell'insediamento produttivo della Ruffino, l'architettura infrastrutturale qui diviene quasi uno spazio integrato al sistema produttivo tanto che lo scenario urbano viene indubbiamente definito dalle quinte edilizie della fabbrica e dal corridoio di collegamento sopraelevato sulla strada che definisce una sorta di portale in un paesaggio urbano dallo spiccato orientamento funzionalista-industriale. Lo spazio di movimento è del tutto orientato sulla mobilità carrabile mentre la mobilità ciclo-pedonale trova collocazione sul margine Nord della carreggiata appoggiandosi ad un percorso dapprima a quota leggermente rialzata rispetto alla quota della carreggiata e poi decisamente sopraelevata con rampa e passerella che per circa 200 metri costeggia la quinta urbana della Ruffino lato Nord e scorre a mezza costa rispetto al muro di contenimento del versante collinare sul quale si appoggia l'organismo edilizio più recente dell'insediamento produttivo. Superato il tratto della Ruffino, la via Aretina viene definita dal muro di confine dell'area pertinenziale della ferrovia a Sud, mentre il margine Nord è caratterizzato da una sequenza variegata di componenti architettoniche di confinamento, muri, recinzioni o spazi pertinentziali privati, un'area di servizio e rifornimento. In questo tratto lo spazio stradale è interamente occupato dallo spazio di movimento meccanizzato, non ci sono margini dedicati al movimento pedonale che risulta praticamente confinato sulla banchina stradale sul lato Nord della carreggiata, solo in prossimità dell'incrocio con via Raffaello Sanzio, questo ritrova uno spazio dedicato grazie alla recente realizzazione di un percorso parzialmente sopraelevato, sempre sul lato Nord del corridoio stradale. In fine il tratto che dall'incrocio con Via Sanzio, termina nel sottopassaggio ferroviario, è caratterizzato da una maggiore sezione stradale che occupa un corridoio di spazio infrastrutturale ampio, con numerosi spazi pertinentziali di bordo alla strada e la presenza degli edifici del polo scolastico Balducci a Nord e del grande comparto produttivo e di servizio ferroviario, oggi dismesso, a sud. Lo spazio di movimento è caratterizzato da una carreggiata molto ampia sulla quale si attestano le fermate del servizio TPL e i marciapiedi ambo i lati. In sintesi, l'intero tratto urbano di Via Aretina è connotato

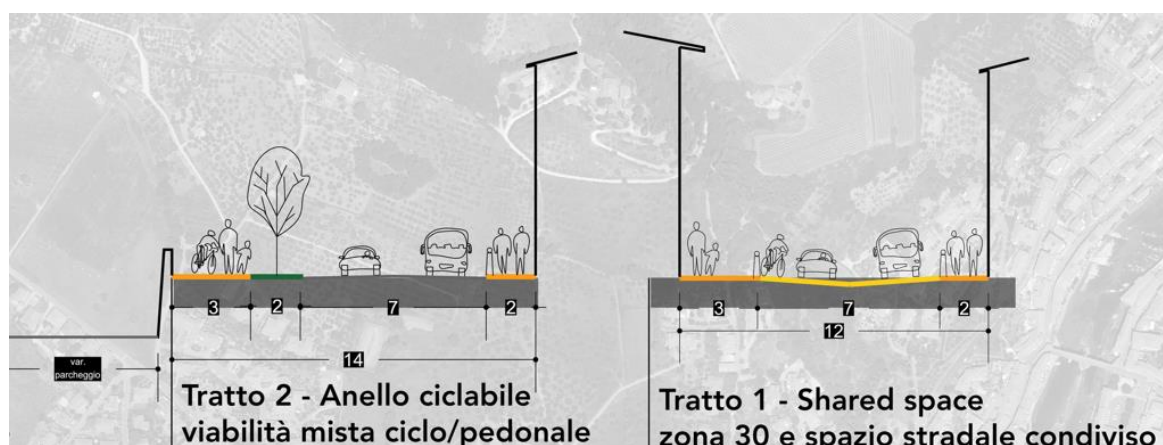
dai prospicienti fronti edilizi e dal sistema degli spazi di pertinenza ferroviaria, le attività commerciali e i servizi sono completamente concentrati nel tratto di attraversamento del tessuto insediativo compatto storico mentre scarseggiano in tutto il resto del percorso. Le differenze di quota creano inoltre un ostacolo alla continuità dello spazio pubblico e una difficoltà di collegamento che si configura come un'ulteriore barriera. Di fatto la via Aretina è sempre stata una strada principale di attraversamento con gli indotti fattori di degrado tipici di un'arteria con un'elevata intensità di traffico e un ridotto carattere urbano. Con la realizzazione della circonvallazione il carico di traffico si è molto ridotto, ma a causa del limite dell'area ferroviaria non è stato possibile alcun tipo di riqualificazione né della sede stradale né dell'intorno. Inoltre, la riconversione di una grande estensione dell'area ferroviaria apre inediti scenari per una radicale trasformazione della via Aretina. Da queste evidenze e opportunità, è emersa la necessità di sviluppare una strategia che affronti in maniera complessiva la questione della ridefinizione della configurazione del sistema urbano legato alla via Aretina. Tale strategia mira alla prefigurazione di un viale urbano cittadino con un traffico a bassa velocità, ampi spazi pedonali e ciclabili, ricco di luoghi all'aperto accessibili a tutti, nel generale obiettivo di aumentare la qualità della vita e la salute collettiva. La strategia si basa su tre principi guida:

- un sistema di mobilità centrato sullo spazio di movimento pedonale e ciclabile;
- uno spazio urbano definito da una sequenza ordinata e composta di interventi pubblici e privati da attuare all'interno del sistema insediativo collegato o collegabile alla viabilità storica
- l'armonizzazione dei processi di ridefinizione e trasformazioni degli spazi e degli edifici presenti nella fascia di pertinenza ferroviaria oggi in previsione o in attuazione.

Al fine di strutturare la strategia sono state individuate quattro tipologie di sezioni stradali di progetto che impiegate come preliminare sistema di controllo progettuale, mirano a verificare le potenziali trasformazioni figurative dell'architettura del corridoio stradale. Tali sezioni sono correlate a quattro tratti distinti per le loro diverse caratteristiche e configurazioni geometriche. Il primo tratto va dal ponte sulla Sieve a Piazza della Stazione, il secondo tratto va da Piazza della Stazione alla Ruffino, il terzo tratto va dalla Ruffino all'incrocio con Via Sanzio e il quarto va dall'incrocio con Via Sanzio al sottopassaggio ferroviario. Oltre all'individuazione dei tratti e relative sezioni tipologiche di progetto sono stati individuati 5 ambiti di trasformazione, ognuno dei quali è caratterizzato da una diversa capacità di intervento correlata alle funzioni attuali e previste in sede di pianificazione e ai diversi obiettivi di qualità posti dalla strategia generali del masterplan.

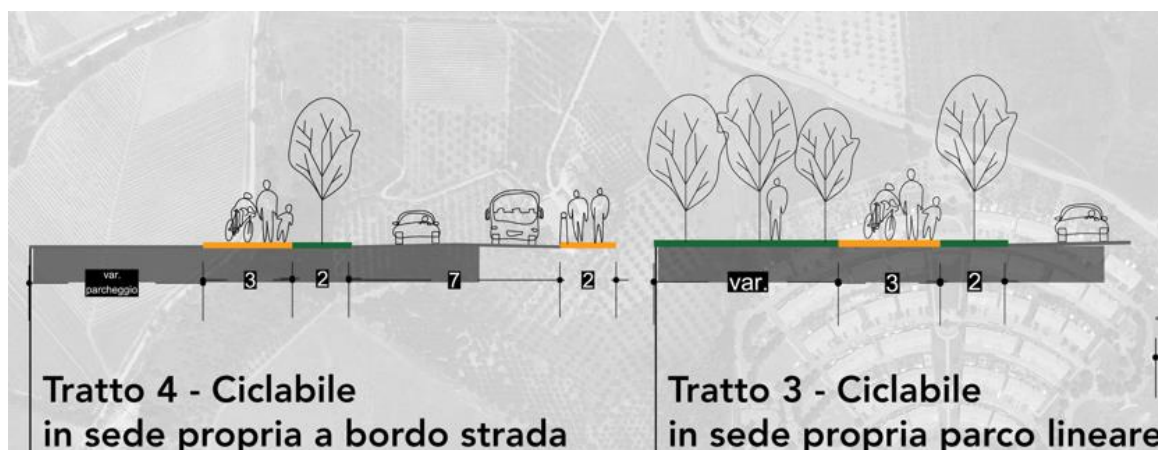
Il primo ambito comprende il sistema degli spazi aperti della piazza della Stazione, il secondo comprende l'area di pertinenza ferroviaria sulla quale è prevista la riqualificazione del parcheggio scambiatore, il terzo ambito è definito dall'area di trasformazione nella quale saranno collocate la nuova casa della salute e strutture destinate ad attrezzature di interesse comune, il quarto ambito comprende un'area di pertinenza della fascia ferroviaria attualmente sotto-utilizzata con possibilità di riconversione, il quinto ambito corrisponde all'area di trasformazione dell'insediamento produttivo e di servizi ferroviari, anch'esso all'interno dell'area di pertinenza ferroviaria.

Le sezioni tipologiche di progetto per i quattro ambiti definiscono nuove figurazioni del corridoio stradale su misura delle diverse specificità di ogni tratto. Nel primo tratto si prevede uno scenario che emergerebbe dall'attuazione di una strategia zona 30 e una figurazione delle componenti architettoniche dello spazio aperto stradale incentrate sul paradigma dello shared space o spazio di movimento in condivisione tra i vari utenti. Tale strategia implica, oltre al controllo e alla limitazione della velocità dei mezzi in attraversamento anche la dismissione di tutti i salti di quota, dando continuità allo spazio di movimento pedonale anche all'interno dello spazio di movimento attualmente destinato ai mezzi, la realizzazione di una pavimentazione indifferenziata dal punto di vista materico, l'istituzione di una zona a prevalenza ciclo-pedonale che indistintamente occupi l'intero spazio del corridoio stradale. Nel secondo tratto, vista la possibilità di intervenire sul lato Sud, grazie agli interventi nella fascia ferroviaria, si prevede uno scenario incentrato sulla definizione di un anello ciclo-pedonale che si realizzerebbe con la riconfigurazione del marciapiede sul lato Sud della carreggiata e la realizzazione ex novo di un tratto di ciclo-pedonale all'interno delle aree di trasformazione del parcheggio scambiatore, della casa della salute e dello studentato. La nuova configurazione su via Aretina permetterebbe anche l'inserimento di un nuovo filare alberato. Si creerebbe così un anello che da piazza della Stazione collegherebbe in un circuito, Via Aretina e le aree di trasformazione comprese negli ambiti 2 e 3, superando anche le criticità legate ai salti di quota tra il piano della strada e la quota della fascia ferroviaria (variamente ribassata rispetto a quella stradale).



La sezione relativa al tratto 3 riporta la possibile figurazione di una nuova infrastruttura ciclo-pedonale da realizzare all'interno dell'area di trasformazione della fascia di pertinenza ferroviarie, corrispondenti all'ambito 4. Infatti, vista l'impossibilità di agire sul tratto di via Aretina in attraversamento all'insediamento produttivo della Ruffino, in prossimità di quest'ultimo, è prevista la realizzazione di un tratto di percorso all'interno del corridoio perimetrale tra l'insediamento produttivo e la fascia ferroviaria, impiegando lo spazio di un binario dismesso. Una volta superato il nodo della Ruffino, il percorso proseguirebbe all'interno dell'ambito 4 con la possibilità di riallacciarsi nuovamente alla Via Aretina più a Ovest in prossimità dell'incrocio di Via Sanzio e alla ciclabile in prossimità dello stadio, oltre la fascia ferroviaria, tramite la realizzazione di una passerella realizzata ex novo per il sormonto della fascia ferroviaria. In fine il tratto 4 con relativa sezione tipologica, riporta lo scenario di sviluppo di un percorso ciclo-pedonale da realizzare sul

marciapiede posto nel lato sud della carreggiata, grazie alla contrazione dello spazio di movimento dei mezzi, limitato al solo spazio necessario da codice della strada e guadagnando ulteriore spazio grazie alla riorganizzazione dell'intersezione stradale con Via Sanzio, tramite inserimento di una rotatoria e riconfigurazione del margine sud contestualmente alle previsioni di trasformazione dell'area di pertinenza ferroviaria inclusa nell'ambito 5.



Per quanto riguarda gli ambiti di intervento, di seguito si riporta la tabella che sintetizza per ogni ambito funzioni/previsioni e obiettivi di qualità.

	FUNZIONI/PREVISIONI:	OBIETTIVI DI QUALITÀ:
ambito 1 piazza della stazione	riconfigurazione della piazza attraverso il riassetto degli spazi per la sosta del TPL, l'eliminazione dei parcheggi e l'ampliamento degli spazi pedonali	ottimizzare gli spazi per l'interscambio modale TPL, ampliare l'accessibilità pedonale e ciclabile, aumentare la qualità architettonica della piazza
ambito 2 parcheggio scambiatore	riconfigurazione del parcheggio esistente con aumento dei posti auto	realizzare un parcheggio più funzionale e capiente con attenzione alle percorrenze pedonali e ciclabili, alla permeabilità del suolo e alla componente vegetale
ambito 3 casa della salute e studentato	nuova edilizia con funzioni sociali e spazi aperti pubblici prevalentemente vegetati, viabilità di supporto, parcheggi pertinenziali e collegamenti ciclo-pedonali	edilizia pubblica con un linguaggio architettonico caratterizzante, sistema di spazi aperti che contribuisca al benessere e alla socialità
ambito 4 nuova edilizia residenziale e spazi aperti pubblici	nuova edilizia con mix funzionale e spazi aperti pubblici viabilità di supporto, parcheggi pertinenziali e collegamenti ciclo-pedonali	dotazione di spazi aperti pubblici e di pertinenza funzionali al benessere e alla socialità
ambito 5 nuova area produttiva	nuova edilizia con funzioni produttive viabilità di supporto, parcheggi pertinenziali e collegamenti ciclo-pedonali	Edilizia produttiva compatta e funzionale, riassetto della viabilità pubblica, incremento di parcheggi e sviluppo delle infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale

Nell'ambito 1 la strategia suggerita propone nuova ipotesi di figurazione della piazza della stazione riorganizzando il sistema di movimento dei mezzi privati, del TPL e della mobilità ciclabile e pedonale. Nella riorganizzazione dello spazio sono state considerate diverse ipotesi, tra queste si è optato per la configurazione che ottimizza e armonizza il sistema di intercambio modale tra i mezzi pubblici, in particolare treno, TPL lungo raggio e TPL locale, migliora la qualità degli spazi anche grazie ad una riorganizzazione funzionale dei corridoi di transito dei mezzi privati in ingresso e uscita attraverso un circuito ad anello sul quale si attestano le varie intersezioni stradali. Questa nuova figurazione permette di ricavare un ampio spazio pedonale centrale, una zona per la sosta breve kiss&ride in prossimità dell'ingresso alla stazione e ampie banchine di attesa per il TPL sul lato Est della piazza, dove viene ulteriormente allargato il marciapiede e inserito un nuovo filare alberato. Per gli sviluppi futuri si suggeriscono le seguenti indicazioni progettuali:

- razionalizzazione dei flussi carrabili in ingresso e uscita dalla piazza
- nuove banchine con pensiline per la sosta TPL
- pedonalizzazione della piazza e corridoio sosta breve kiss&ride
- nuove alberature

Per quanto riguarda il secondo ambito, si suggerisce l'ottimizzazione del sistema parcheggio scambiatore, ponendo l'attenzione principale al bilanciamento tra qualità dello spazio e numeri di stalli auto, altro tema non meno importate è la riconfigurazione di Piazza Gramsci, per la quale il masterplan delinea uno scenario caratterizzato dall'inserimento di un parcheggio interrato che libera lo spazio dell'attuale parcheggio permettendo di ampliare la dotazione di spazi pubblici pedonali. Per gli sviluppi futuri si suggeriscono le seguenti indicazioni progettuali:

- razionalizzazione dei flussi carrabili e degli stalli richiesti
- realizzazione di almeno il 50% della superficie degli stalli con pavimentazione permeabile filtrante
- pedonalità diffusa e accessibilità per tutte/i
- mantenimento delle alberature esistenti e nuovi alberi per il parcheggio
- riconfigurazione di piazza Gramsci e parcheggio interrato e nuovi spazi pubblici esclusivamente pedonali

L'ambito 3 è caratterizzato dallo sviluppo figurativo dei due nuovi complessi edilizi da insediare nell'area di pertinenza ferroviaria, la casa della salute e la struttura destinata ad attrezzature di interesse comune. Tali volumetrie sono collocate all'interno di un nuovo sistema di spazi aperti pertinenziali e pubblici che concorrono, oltre alla funzionalità e accessibilità delle strutture, alla qualità dell'ambiente urbano, immaginato come spazio sociale e di comunità nel quale svolgere numerose attività all'aria aperta. In questo ambito si suggerisce la realizzazione di una nuova intersezione stradale su via Aretina in prossimità dell'esistente incrocio con Via Reni, che permetterà l'ingresso all'area da ambo le direzioni di percorrenza di Via Aretina grazie alla regolazione semaforica e alla configurazione dell'incrocio sfruttando gli spazi reperiti in prossimità

dell'intersezione stradale esistente di Via Reni. Per gli sviluppi futuri si suggeriscono le seguenti indicazioni progettuali:

- Attenzione progettuale al nuovo sistema di spazi aperti pubblici e di pertinenza dei complessi edilizi da realizzare
- definizione di spazi di qualità anche per i parcheggi pertinenziali
- realizzazione di una piazza alberata e aree pedonali per la sosta con percorso di collegamento tra la quota di Via Aretina e le nuove aree di sviluppo
- realizzazione di spazi aperti attrezzati per lo sport
- realizzazione di una nuova viabilità di accesso e riconfigurazione dell'intersezione con Via Reni

L'ambito quattro è caratterizzato dal nuovo sistema insediativo, , da collocare in sede dell'attuale spazio di pertinenza ferroviaria in stato di dismissione. In questo ambito si suggerisce l'attuazione di una doppia strategia che, da una parte mira alla ridefinizione della quinta urbana della Via Aretina attraverso un cluster edilizio che sviluppi un nuovo fronte urbano sulla viabilità storica e dia compimento al tessuto insediativo collocato a Nord della viabilità; dall'altra mira alla qualificazione della fascia ferroviaria in dismissione con particolare attenzione nel facilitare l'attraversamento dell'area tramite una pista ciclo-pedonale che arrivando dal corridoio previsto a Sud del perimetro della Ruffino, prosegue all'interno dell'ambito raccordandosi nuovamente alla Via Aretina e aprendo un nuovo collegamento con lo stadio, tramite la realizzazione di una passerella in sormonto della fascia ferroviaria. Per gli sviluppi futuri si suggeriscono le seguenti indicazioni progettuali:

- Attenzione progettuale al nuovo sistema di spazi aperti pubblici e di pertinenza dei complessi edilizi da realizzare
- parcheggi alberati
- realizzazione di spazi verdi attrezzati e percorsi ciclo pedonali
- realizzazione della passerella ciclo pedonale collegamento con campi sportivi

L'ultimo ambito riguarda l'assetto di via Aretina dall'incrocio con Via Sanzio al sottoattraversamento ferroviario, comprendendo l'intervento di riconfigurazione dell'intersezione stradale tra Via Aretina e Via Sanzio con una nuova rotatoria e la trasformazione dell'area produttiva all'interno della fascia di pertinenza ferroviaria con la realizzazione di un parcheggio pubblico.

- riconfigurazione dell'intersezione stradale
- razionalizzazione dei flussi carrabili e degli stalli richiesti
- riordino dei marciapiedi e degli stalli TPL lungo via Aretina

La strategia nel suo insieme delinea un nuovo sistema insediativo che qualifica e caratterizza Via aretina come un sistema di spazi aperti e tessuti edilizi armonizzato. I nuovi volumi edilizi, con servizi e attività pubbliche o di pubblica utilità, potrebbero così essere accompagnati da un ampio sistema di spazi aperti pertinenziali e pubblici che arricchiranno e miglioreranno la qualità della vita di tutti

i cittadini, dando un nuovo carattere urbano al corridoio stradale e al sistema urbano limitrofo, orientato ad una mobilità lenta, attiva e locale, con effetti positivi attesi anche per le attività presenti sull'altro fronte.

