



# Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



COMUNE DI  
SCANDICCI

**Piano Urbano  
della Mobilità  
Sostenibile del  
Comune di  
Scandicci**



**PUN**  
PUNTO DI PARTENZA  
PUNTO DI ARRIVO  
PUNTO DI INTERMEDIO

PROBLEMI  
SOLUZIONI  
CATEGORIE

IL VERDE  
LA CANTIERE  
SCHIACCIATI  
E' RESISTO  
MATERIA

CICCA BILI  
CA DEPTA  
PUNTO DI PARTENZA

PROBLEMI  
SOLUZIONI  
CATEGORIE



# Sandro Fallani

*Sindaco di Scandicci*



**Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS)** rappresenta un nuovo modo, innovativo e coraggioso, di guardare al futuro della mobilità del nostro Comune: uno strumento di programmazione che punta ad una trasformazione qualitativa degli spostamenti che avvengono e avverranno all'interno della nostra amata città; una trasformazione importante che ridefinisce e permea tutti gli aspetti della nostra vita quotidiana attraverso un impegno concreto e deciso a favore della mobilità sostenibile.

L'**obiettivo** è ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità dell'aria, per arrivare ad un cambiamento fattivo dello stile di vita dei nostri cittadini e rendere la nostra città un luogo più vivibile, sostenibile, all'avanguardia; un modo di guardare e immaginare la Scandicci del domani che contraddistinguerà le politiche dei futuri amministratori e creerà anche un migliore ecosistema delle relazioni umane.

Il **PUMS** è un **piano ambizioso** che nasce da una condivisione con la cittadinanza e che è allo stesso tempo il risultato di un processo partecipativo e un percorso che parte da lontano, da scelte precise che la politica ha fatto, grazie soprattutto all'arrivo, nel 2010, della tramvia: da qui siamo partiti, da qui proseguiamo attuando una riprogrammazione ancora più spinta in senso pubblico della mobilità, ripensando il sistema del trasporto pubblico locale su gomma, ampliando quello su rotaia, con la previsione dell'allungamento della tramvia.

Al centro come sempre, quindi, la **comunità di Scandicci**, perché investire sulla trasformazione della mobilità urbana in senso pubblico e universale, significa investire sul futuro delle persone, su un cambiamento essenziale e concreto della loro qualità della vita, puntando ad un **orizzonte più accessibile, sicuro, sostenibile**.



# Yuna Kashi Zadeh

*Assessore alla Mobilità | Comune di Scandicci*

La realizzazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Scandicci - avviata nel dicembre 2022 - è il risultato di un **impegno collettivo**, frutto della collaborazione tra l'amministrazione, la comunità e gli stakeholders del territorio. Si tratta di un progetto sicuramente ambizioso ed articolato, ma dotato di una strategia chiara e precisa, volta non solo a ridurre l'impatto ambientale delle nostre abitudini di mobilità, ma soprattutto a **migliorare la qualità della vita di ogni persona**.

Una delle principali caratteristiche del PUMS è infatti la sua visione complessiva: per cambiare il modo in cui ci muoviamo in città non basta potenziare il servizio di trasporto pubblico, non basta promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto più ecologici, nè tantomeno demonizzare l'uso delle auto. Occorre piuttosto **ripensare l'intero sistema urbano** per renderlo più accessibile, sicuro ed efficiente e per agevolare - nell'arco dei dieci anni che ci aspettano - un vero e proprio **cambiamento culturale** che possa rivoluzionare il modo in cui ognuno di noi vive e si sposta nella nostra città; rendendolo più rispettoso, attento e responsabile verso l'ambiente e verso gli altri.

Il PUMS vuole prioritariamente **mettere al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità**, ed è proprio per questo che nei primi mesi di redazione del Piano abbiamo svolto, in sinergia con cittadine e cittadini, i Laboratori Partecipativi (PumsLab). Questo bellissimo ed innovativo **processo di ascolto e coinvolgimento** dei portatori di interesse territoriali e della comunità locale è stato fondamentale: ha permesso di raccogliere i suggerimenti, le idee e le segnalazioni di criticità da parte di chi vive ogni giorno la città, e di adeguare e personalizzare conseguentemente gli obiettivi e le misure previste per Scandicci.

Questo progetto è segno di un'imminente e definitiva **rivoluzione**, è segno di **cura verso la nostra comunità presente e futura** e della forte consapevolezza con cui, **insieme**, possiamo agire per la mobilità del futuro e per il benessere nella nostra città.

# Stefano Ciurnelli

*Coordinatore tecnico del progetto*



Nel solco di una consolidata tradizione di pianificazione urbana, il PUMS di Scandicci ha potuto definire lo scenario della mobilità dei prossimi dieci anni prendendo le mosse da una ricostruzione minuziosa delle trasformazioni urbanistiche programmate e del conseguente aumento della domanda di mobilità che interesserà il territorio comunale. Una vera e propria attività di pianificazione Trasporti - Territorio che **costituisce una rarità nel panorama dei PUMS redatti negli ultimi anni.**

Il quadro che è scaturito da questa operazione si è rivelato sorprendente e, al tempo stesso, sfidante. La collocazione del Comune di Scandicci e della sua area produttiva rispetto alle grandi infrastrutture stradali, accompagnate dalla qualità dei collegamenti con il centro di Firenze e la stazione di Santa Maria Novella, di cui il Nodo intermodale di Villa Costanza è solo l'elemento più evidente, costituiscono da tempo un potente **catalizzatore di trasformazioni urbanistiche** che non si è arrestato neanche durante il Covid. In base alle stime effettuate, dal PUMS si prevede che nei prossimi 10 anni la domanda di mobilità nella fascia di punta del mattino possa far registrare un aumento fino al 40% rispetto ai valori odierni.

Se a ciò si aggiungono gli effetti del traffico di puro attraversamento che interessa l'autostrada A1 e la FI-PI-LI è evidente come, per quanto in suo potere, l'obiettivo primario del PUMS non poteva che essere quello di implementare un'offerta di mobilità sostenibile fondata su trasporto pubblico e utilizzo della bicicletta per affrancare cittadini e city user di Scandicci dall'utilizzo dell'automobile considerata come scelta obbligata.



A rafforzare la priorità di questo approccio ha certamente contribuito il successo della Tramvia che, ad oltre un decennio dalla sua attivazione, sta iniziando a produrre effetti sugli stili di vita a lungo termine di chi abita in prossimità del percorso della Linea 1, che si riflette anche su una progressiva riduzione del tasso di motorizzazione per nucleo familiare.

Su questa base il PUMS ha affrontato il tema di una radicale riorganizzazione delle linee di autobus che oggi servono esclusivamente la città e le sue frazioni con l'obiettivo di ripetere alla scala urbana il successo della tranvia, avvicinando al trasporto pubblico utenti che oggi si muovono in auto privata.

Sul versante della mobilità ciclopedonale il primo obiettivo è l'innalzamento dei livelli di sicurezza a cui fa da sponda la creazione di una rete di percorsi che hanno il loro punto di forza in due Superpiste (piste di ampiezza maggiorata) che mettono in reciproco collegamento i nuclei dei quartieri urbani la cui realizzazione è pensata anche come operazione di riqualificazione dello spazio urbano sulla viabilità interessata. Al fine di garantire la continuità, e quindi l'innalzamento del livello di sicurezza della rete, si è fatto ampio ricorso a Zone 30 e strade ciclabili.

**Un Piano potenzialmente sfidante e performante il cui successo**, come la storia dei PUMS ci sta insegnando, dipenderà in larga misura da quanto chi vive quotidianamente il territorio di Scandicci vorrà essere **protagonista del cambiamento mediante le proprie scelte di mobilità.**

# Giuseppe Mastursi

*Comandante della Polizia municipale di Scandicci*



La mobilità sostenibile ed il traffico non sono soltanto un problema odierno.

Con l'assedio dei Galli e la distruzione della città, nel 290 a.C., Roma fu ricostruita senza alcun “piano urbano”, con conseguenze disastrose dal punto di vista della viabilità. Provò a risolvere il problema Giulio Cesare, con la *lex Iulia Municipalis* (45 a.C.), considerata il primo Codice della Strada, con cui si cercò di intervenire sul traffico e sulla viabilità: divieto di ingresso ai veicoli in città dall'alba al tramonto, interdizione alla viabilità veicolare nel centro (Foro) con la creazione delle prime aree pedonali e ZTL. Tali risultati si rivelarono contraddittori. Vincenti dal punto di vista della migliorata sicurezza e fluidità della circolazione durante il giorno, i veicoli a cui era interdetto l'accesso alla città attendevano in apposite aree di sosta a loro riservate fuori dalle mura - qualcosa di simile ai nostri parcheggi - ma la notte il frastuono dei veicoli commerciali nelle vie del centro cittadino era infernale tanto che il poeta Marziale (*Epigrammi XII, 57*) si lamentava del rumore dei mezzi che impediva il riposo notturno.

Sono quindi oltre duemila anni che l'uomo cerca di risolvere il problema del traffico e della sicurezza urbana. La contemperazione di interessi divergenti o addirittura antitetici è, quindi, una difficile alchimia. Ma anche una fantastica occasione: garantire da una parte il diritto costituzionale della **libera circolazione** (art. 16 Cost.) con quelli del **diritto alla salute** (art. 32 Cost.), della **difesa dell'ambiente** e della **tutela del paesaggio e del patrimonio artistico** (art. 9 Cost.), da una parte il **diritto alla mobilità** (art. 16 Cost.) con la **tutela della sicurezza pubblica** (art. 16 Cost.) e della **sicurezza stradale** (art. 1 N.c.d.s.).

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile tenta quindi di contemperare i diritti e gli interessi sopra elencati cercando, per quanto possibile, di farne sintesi, con il fine ultimo di **migliorare la qualità della vita delle persone**. Un ringraziamento particolare va alla preziosa collaborazione degli **agenti del corpo di Polizia Municipale** e ai **ragazzi dell'Istituto Superiore Russell-Newton** della 4<sup>°</sup>F (Corso C.A.T., A.S. 2022/2023) che hanno partecipato e contribuito attivamente alla stesura del PUMS.

# Che cosa è il PUMS?



Il PUMS è un **piano strategico** che nasce per **soddisfare i bisogni di mobilità degli individui** con azioni e interventi sul territorio in un orizzonte temporale di dieci anni.

Sviluppando una visione del sistema della mobilità e dei trasporti più accessibile, sicura e meno inquinante, ha come obiettivo cardine il **miglioramento della qualità della vita nella città.**

Gli elementi che caratterizzano il PUMS sono i principi di partecipazione attiva, di integrazione, di monitoraggio e valutazione: **i cittadini ed il territorio ne sono i protagonisti principali.**

Il PUMS prevede un impegno a tutto tondo riguardo tutte le forme di trasporto, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta, per **mettere al centro le persone e le loro esigenze di mobilità.**

# II PUMS a Scandicci

Scandicci ha avviato la redazione del proprio PUMS - quale Piano particolareggiato del PUMS della Città Metropolitana di Firenze - nel mese di **dicembre 2022**.

La costituzione del gruppo interdisciplinare di lavoro ha visto la partecipazione dei settori Urbanistica, Lavori Pubblici, Ambiente e Polizia Municipale.

Seguendo le Linee Guida europee, approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea, si è reso focale l'approccio partecipativo volto a **coinvolgere la comunità locale** (cittadini e *stakeholders*) per la definizione degli indirizzi del Piano.



## Guidelines

Developing and Implementing  
a Sustainable Urban Mobility Plan

# Il processo di redazione del PUMS

I principali **passi procedurali per la costruzione del Piano** sono stati i seguenti:

1. Definizione del gruppo interdisciplinare di lavoro
2. Predisposizione del quadro conoscitivo e definizione degli obiettivi
3. Evento di lancio del percorso PUMS (FlashMob Piazzale della Resistenza)
4. Realizzazione rilevazioni di incidentalità, aree di sosta e flussi di traffico per la realizzazione del *Mobility Report*
5. Creazione pagina dedicata sul sito istituzionale del Comune di Scandicci
6. Avvio del percorso partecipativo (*PumsLab* | Laboratori di quartiere) e incontro con *stakeholders* cittadini
7. Avvio Progetto PUMS con gli studenti dell'Istituto Russell-Newton
8. Sopralluoghi nella città per analisi della domanda di mobilità e valutazioni strategiche
9. Costruzione dello scenario di Piano
10. Adozione del Piano e successiva approvazione

# Un piano partecipato



Il percorso di redazione del PUMS è stato accompagnato da uno strutturato **processo di coinvolgimento dei portatori di interesse territoriali e della comunità locale.**

Sono state raccolte segnalazioni di criticità, suggerimenti e proposte che hanno consentito di **adeguare e personalizzare gli obiettivi e le strategie** mutuati dalle Linee Guida europee e ministeriali, e di individuare le Linee di intervento utili a definire lo scenario di Piano per Scandicci.

Lo strumento principalmente utilizzato è stato quello dei **PUMSLAB**, i laboratori partecipativi di quartiere. Ma sono stati fondamentali anche i contributi emersi negli incontri con alcuni *stakeholders*: sindacati, studenti, imprese, associazioni di categoria, Autolinee Toscane, giovani Under 30 e membri di FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta).



**PUMS LAB**

Laboratori Partecipativi

*circa 350 persone*

**ASSOCIAZIONI DI  
CATEGORIA e  
SINDACATI**

**AUTOLINEE  
TOSCANE**

**IMPRESE e  
STAKEHOLDERS**

**STUDENTI  
e UNDER 30**

**FIAB**  
Federazione Italiana  
Ambiente e Bicicletta

Più di **400**  
contributi



# Obiettivi generali

## Garantire **l'equità e l'efficacia dell'azione pubblica**

Riducendo i costi della mobilità attraverso servizi integrati di trasporto e aumentando l'accessibilità ai servizi

## Rispondere alle grandi sfide di **transizione energetica e ambientale**

Attraverso una progressiva riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili e delle emissioni di gas serra

## Aumentare la **sicurezza stradale**

Andando ad intervenire concretamente nei punti più critici della città, per garantire una viabilità migliore ed una città più sicura per tutti

## Apportare **benefici sul piano socio-economico**

Grazie a un ambiente più sano e a una minore congestione del traffico che possa ridurre notevolmente i costi per le comunità locali e attrarre nuove imprese e investitori

## **Garantire il diritto alla mobilità, e prima ancora all'accessibilità, a tutti i cittadini**

Senza differenze di genere, età, condizione e reddito



**EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ**



**SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE**



**SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA**



**SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE**



**ACCESSIBILITÀ UNIVERSALE**

# Ambiti di intervento del PUMS



Tutti gli interventi previsti dal PUMS hanno come **obiettivi trasversali** l'agevolazione di **cambiamenti nello stile di vita** dei cittadini, la volontà di sensibilizzare le vecchie e nuove generazioni ad una **mobilità consapevole** e di contribuire al mantenimento di **autonomia negli spostamenti delle utenze più deboli**.

MOBILITÀ  
CICLOPEDONALE  
e ACCESSIBILITÀ

- Migliorare, completare e **umentare i percorsi ciclo-pedonali**
- Proseguire con la **realizzazione di piste ciclabili**
- **Migliorare la qualità dello spazio pubblico** con percorsi pedonali, aree verdi, zone 30 e strade scolastiche
- **Favorire l'interscambio** e lo sharing attraverso la realizzazione di bici-stazioni in prossimità delle fermate del TPL

SICUREZZA  
STRADALE

- **Ridurre gli impatti ambientali** connessi al traffico
- **Predisporre interventi di adeguamento e messa in sicurezza di tutti i tratti e nodi di incidentalità**
- Migliorare la fluidità di circolazione

TRASPORTO  
PUBBLICO

- **Rendere il servizio più puntuale, rapido e accessibile**
- **Favorire l'interscambio**
- **Migliorare l'accessibilità delle aree interne e adeguare i percorsi alle reali esigenze delle persone**

LOGISTICA

- **Minimizzare l'impatto del trasporto commerciale** sulla congestione e le emissioni inquinanti
- Contribuire alla **razionalizzazione dei veicoli pesanti** nelle aree urbane centrali
- **Sviluppare il mercato della logistica** con soluzioni alternative, innovative e più sostenibili

# MOBILITÀ CICLOPEDONALE e ACCESSIBILITÀ

**+ 59 km**

di pista ciclabile

**11,7 km**

di rete principale  
(Superpiste)

**47,3 km**

di rete secondaria  
(percorsi ordinari)

La **riduzione del traffico motorizzato individuale** a vantaggio delle modalità più ecocompatibili, prime fra tutte la mobilità ciclopedonale, è prioritaria per il PUMS. Contribuisce all'**innalzamento del benessere individuale e collettivo**, mitiga lo smog ed il traffico veicolare, migliora la qualità dell'aria e **riduce l'impatto ambientale**.

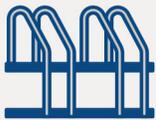
L'incremento della mobilità ciclopedonale di quartiere è in grado di produrre benefici indiretti sul sistema socio-sanitario, sulla tenuta del commercio al dettaglio e, in definitiva, sulla **qualità della vita in città**.

Tra gli obiettivi del PUMS vi è infatti la volontà di **incentivare stili di vita consapevoli**, di sensibilizzare la cittadinanza a tutti i vantaggi connessi alla mobilità leggera e di contribuire al mantenimento di **autonomia negli spostamenti** e di relazioni sociali di prossimità, anche da parte di anziani e disabili che vedono ridotte le proprie capacità psicofisiche, per garantire una **città accessibile universalmente**.



## Realizzazione di una rete ciclabile principale continua

Per garantire collegamenti efficienti tra i quartieri della città e verso i principali poli attrattori, il progetto prevede una rete di superpiste principali (11,7 km), insieme a 47,3 km di rete secondaria, per agevolare la circolazione delle biciclette in città



## Implementazione diffusa di ciclostazioni e rastrelliere

Con la duplice finalità di agevolare la ciclabilità e di evitare la sosta selvaggia delle biciclette, creeremo luoghi protetti, serviti e strategicamente collocati per agevolare l'interscambio con il trasporto pubblico.



## Cognizione spaziale (*way-finding*)

Miglioreremo la qualità della segnaletica nelle aree e nei percorsi pedonali a favore di soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale, per rendere immediatamente rintracciabili itinerari principali e luoghi di interesse anche per gli utenti che non conoscono bene la città



## Progettazione di spazi accessibili a tutte le categorie di pedoni

Seguendo i principi dell'accessibilità universale, prevediamo una riduzione delle barriere architettoniche attraverso l'infrastrutturazione fisica degli spazi, l'adeguamento dei mezzi, le tecnologie di infomobilità



## Pedibus e Strade Scolastiche

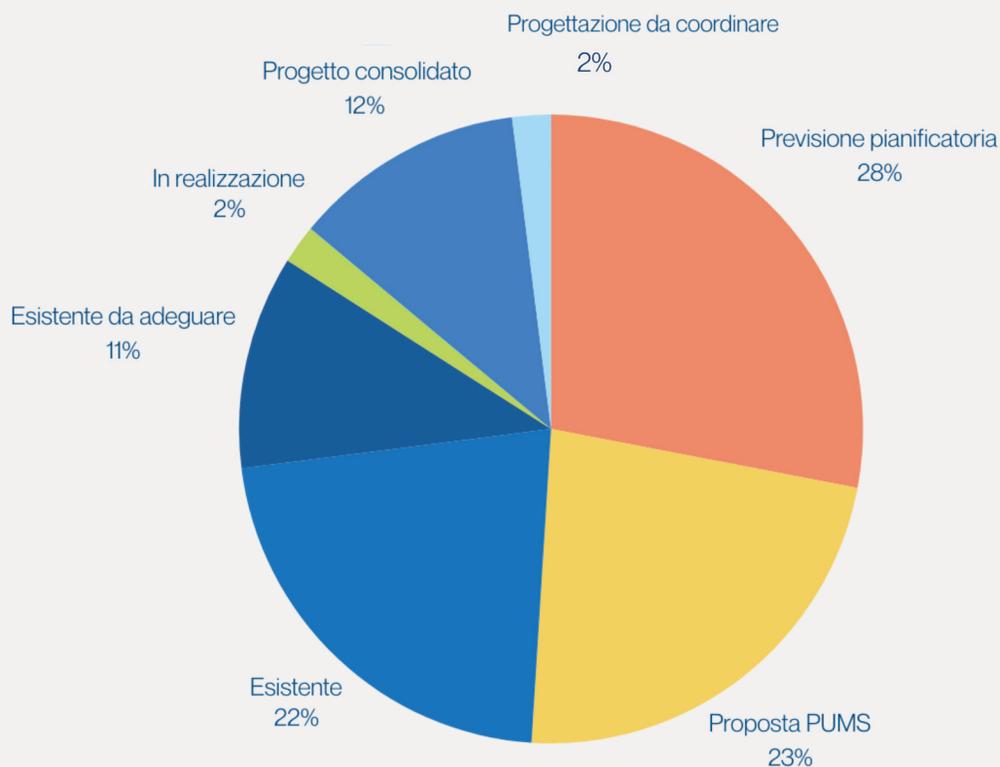
Percorsi organizzati che prevedano delle vere e proprie fermate in punti del quartiere per accompagnare i bambini a scuola, per sensibilizzare genitori e bambini alla pedonalità. Accesso alle scuole senza auto grazie all'introduzione delle Strade Scolastiche



## Fruibilità degli spazi verdi

Permettere la vivibilità di spazi verdi e spazi dedicati allo sport, in quanto luoghi fondamentali per la riabilitazione e l'inclusione sociale, a tutti i cittadini e visitatori

# Stato della RETE CICLABILE



Il PUMS garantirà la **messa in sicurezza** dei punti di conflitto con il traffico veicolare, e un **adeguamento dei percorsi esistenti** in termini di dislivelli e rugosità della superficie. La rete permetterà la connessione tra quartieri e aree di interesse pubblico: una volta ultimata, gran parte della città godrà di un **unico percorso interamente percorribile a piedi e in bici**.

# 36 rastrelliere 19 ciclostazioni

## Come misure di contrasto al furto delle biciclette

La progressiva ed auspicabile diffusione di biciclette renderà indispensabile disporre di **strutture adeguate** e ad accesso controllato, come ciclostazioni e rastrelliere. Il PUMS prevede un'**estesa copertura territoriale** di tali parcheggi, con una densità proporzionale alle destinazioni e alla domanda da servire.



# Superpista ciclabile

Una superpista ciclabile è una pista di dimensioni maggiori rispetto alle piste ciclabili tradizionali, progettata per ospitare un **flusso più elevato** di ciclisti e offrire **maggiore sicurezza e comfort**.

Solitamente, le superpiste sono **separate dalla strada principale**, e possono essere rialzate rispetto al livello della strada per **proteggere i ciclisti dal traffico veicolare**.





Per poter garantire un attraversamento agile e snello della città, Il PUMS di Scandicci prevede la creazione di una rete di **due superpiste da 11,6 km** che conetteranno al città lungo le linee Nord-Sud ed Est-Ovest e conetteranno il centro con le zone più periferiche della città.

La prima superpista, attraversando il centro città, collegherà il quartiere di **San Giusto** con il quartiere di **Vingone** (Socet).

La seconda superpista, partendo dalla nuova passerella ciclopedonale sull'Arno ed attraversando la zona industriale e il quartiere di Casellina, collegherà il quartiere di **Badia a Settimo** al **centro di Scandicci** (piazza Matteotti).

# TRASPORTO PUBBLICO

## 5 linee

di trasporto pubblico  
con **autobus elettrici**

## 15 minuti

la cadenza media tra  
una corsa e l'altra

Il PUMS mira a superare l'uso eccessivo dei veicoli privati attraverso **un efficace potenziamento del sistema di trasporto pubblico**, affinché sia efficiente, rapido, puntuale, flessibile e confortevole.

Uno degli obiettivi cardine è la possibilità, per i cittadini, di usare i vari mezzi in modo integrato, favorendo l'**interscambio** attraverso la realizzazione di bici-stazioni in prossimità delle fermate del trasporto pubblico, per facilitare un attraversamento agile e snello della città.

La proposta è quella di una rete di linee che percorrano interamente la città e che raggiungano anche le zone più periferiche, così da garantire condizioni di pari accessibilità per tutti i cittadini.

**Equità distributiva** e **condizione paritaria di accessibilità** sono infatti le prerogative indispensabili per ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico, accanto ad una progressiva **decarbonizzazione dei mezzi**.



## **Migliorare l'accessibilità al servizio di trasporto pubblico**

L'obiettivo è garantire la massima accessibilità ed agevolare l'entrata di tutti, non solo minimizzando lo spazio tra il pianale dell'autobus ed il marciapiede, ma dotando ogni autobus di pedane ad azionamento elettrico



## **Realizzare una rete di linee che percorra capillarmente la città**

Rendendo più efficiente il servizio di TPL con 5 linee principali dalla cadenza media di attesa tra una corsa e l'altra di non più di 15 minuti



## **Favorire l'interscambio con altre opzioni di mobilità**

Dotando le fermate principali di servizi ausiliari come ciclostazioni e, in prospettiva, delle postazioni di Bike Sharing metropolitano



## **Adeguare il servizio del trasporto pubblico locale alle vere esigenze dei cittadini**

Tenendo in considerazione i cambiamenti avvenuti negli ultimi anni e rispondendo alle richieste emerse nel percorso partecipativo dei PUMSLab

# Nuove Linee TPL

Due delle nuove linee proposte saranno **BRT (Bus Rapid Transit)** per i quali sarà previsto un servizio di **alta frequenza** e una **copertura estesa** del territorio. Copriranno la domanda che si muove sugli assi Nord-Sud ed Est-Ovest dell'area di continuità urbana, avranno un punto di raccordo in corrispondenza del terminal di **Villa Costanza** e consentiranno il reciproco collegamento tra i diversi quartieri e il centro storico.

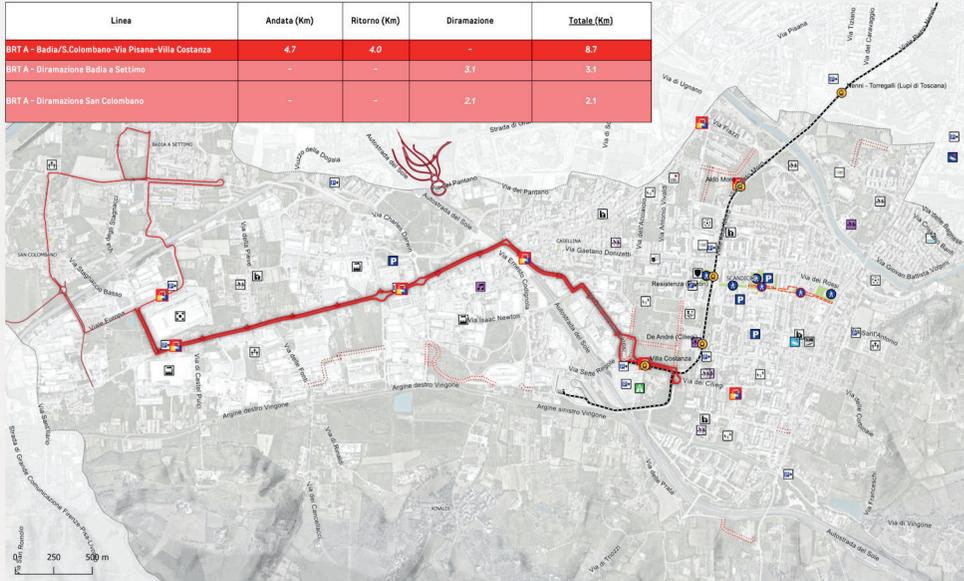
Le altre tre linee proposte avranno caratteristiche di navette locali e serviranno rispettivamente l'area più interna di Vingone e del Centro Storico, di Casellina e della Zona produttiva.



# BRT A

## Badia/S.Colombano-Via Pisana-Villa Costanza

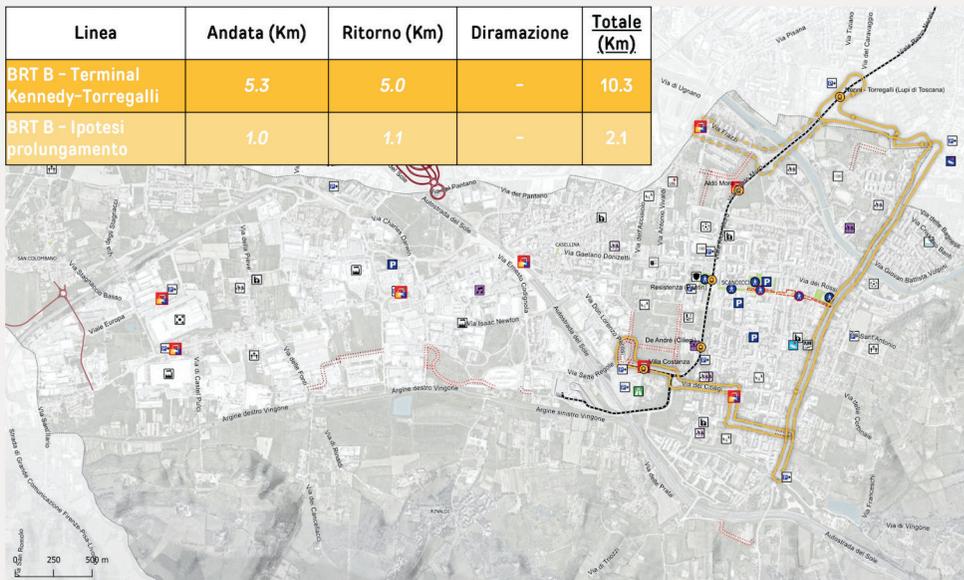
Linea	Andata (Km)	Ritorno (Km)	Diramazione	Totale (Km)
BRT A - Badia/S.Colombano-Via Pisana-Villa Costanza	4,7	4,0	-	8,7
BRT A - Diramazione Badia a Settimo	-	-	3,1	3,1
BRT A - Diramazione San Colombano	-	-	2,1	2,1



# BRT B

## Terminal Kennedy - Torregalli

Linea	Andata (Km)	Ritorno (Km)	Diramazione	Totale (Km)
BRT B - Terminal Kennedy-Torregalli	5,3	5,0	-	10,3
BRT B - Ipotesi prolungamento	1,0	1,1	-	2,1

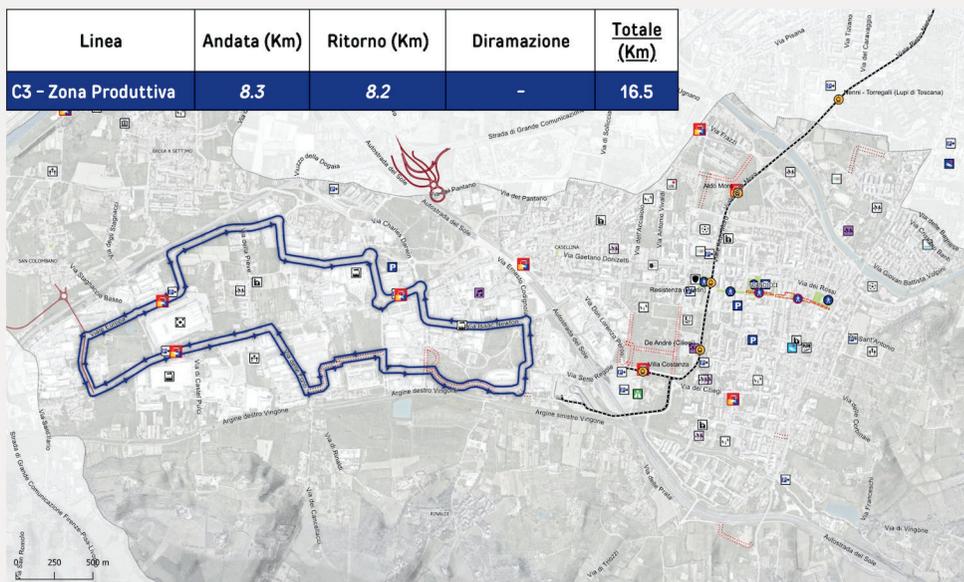




# LINEA URBANA C3

*Zona Produttiva*

Linea	Andata (Km)	Ritorno (Km)	Diramazione	Totale (Km)
C3 - Zona Produttiva	8.3	8.2	-	16.5



# VIABILITÀ e SICUREZZA STRADALE

# 30

**-50%**

di decessi e feriti in  
strada entro il 2030

**30 km/h**

il limite di velocità  
previsto per 9 zone  
di Scandicci



COMUNE DI  
SCANDICCI

La sfida principale del PUMS di Scandicci nell'ambito della viabilità riguarda la **reformulazione dello spazio stradale**.

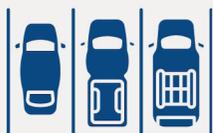
Accanto alla **moderazione e messa in sicurezza del traffico**, puntiamo infatti alla riorganizzazione dei parcheggi, per garantire un equilibrio **in favore delle opzioni di mobilità ciclopedonale**. Con la creazione di isole ambientali e di una "Zona 30", Il PUMS vuole **privilegiare la capacità alla velocità di percorrenza**.

Attraverso la regolamentazione dell'offerta della sosta su strada, la riduzione del limite di velocità, l'istituzione di strade scolastiche ed interventi di messa in sicurezza dei cosiddetti "punti neri" dell'incidentalità stradale, il PUMS si allinea all'agenda nazionale e all'obiettivo "Zero Vittime", strategia a lungo termine adottata dall'Unione Europea per avvicinarsi all'**azzeramento del numero di vittime sulle strade europee entro il 2050**.



## Progressiva introduzione di “Zone 30”

Scandicci sarà una città più sicura, vivibile e a “misura di pedone” attraverso l’ampliamento delle zone 30, grazie a un ridisegno dello spazio stradale che renderà naturale l’esigenza di ridurre la velocità



## Regolamentazione estensiva della sosta su strada

Oltre all’istituzione delle zone 30, che aiuterà a disciplinare l’uso della carreggiata, vogliamo contrastare la sosta irregolare delle auto



## Progressiva istituzione di strade scolastiche

Per garantire la miglior tutela possibile a bambini e genitori, creeremo zone in cui possono essere limitate o escluse la circolazione, la sosta, o la fermata di tutte o alcune categorie di veicoli



## Eventuale istituzione di sensi unici

Prevista per le strade particolarmente critiche per l’incidentalità, secondo quanto emerso dal *Mobility Report* del PUMS di Scandicci



## Interventi di messa in sicurezza dei “punti neri” dell’incidentalità stradale

Adegueremo e completeremo la rete stradale, per minimizzare i rischi nelle aree emerse come critiche

# Le zone 30 e 30 plus del PUMS di Scandicci

L'istituzione delle "Zone 30" nei centri urbani non comporta solo la **riduzione della velocità**, ma porta con sé **maggiore sicurezza** e la possibilità di **riqualificare lo spazio urbano** della città.

Nell'ambito della sicurezza, i dati parlano chiaro: abbassare i limite di velocità è estremamente efficace nel ridurre il tasso di mortalità dei pedoni. Più alta è la velocità del veicolo, maggiore è lo spazio di frenata necessario per fermare l'auto, e le "zone 30", come comprovato da diversi studi, aumentano di **6 volte** la **possibilità di sopravvivenza** di un pedone in caso di incidente.

Diminuire la velocità dei veicoli nei centri urbani contribuisce inoltre alla **riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico** generato dal traffico, permette la ri-strutturazione di **spazi agevoli e fruibili dai pedoni**, e rende **più semplice la circolazione di altri mezzi**,  
prime fra tutte le biciclette.

Il PUMS prevede l'introduzione di sette "Zone 30" in alcune aree dei quartieri e tre "Zone 30 Plus" in specifiche strade.

**San  
Colombano**

Zona 30

**Badia a  
Settimo**

Zona 30

**Via Del  
Botteghino**

Zona 30

**Casellina**

Zona 30

**Via Donizetti**

Zona 30 Plus

**Centro**

Zona 30

**Le Bagnese**

Zona 30

**Via Giovanni  
Fattori**

Zona 30 Plus

**San Giusto**

Zona 30

**Via di  
Signano**

Zona 30 Plus



# L'introduzione delle **STRADE SCOLASTICHE**

Introdotte da poco nel Codice della strada (Art.3) e diffusissime all'estero, le **strade scolastiche** prevedono interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli, attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola.

Costituiscono interventi semplici e a basso costo per ridurre l'uso dei veicoli e l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incoraggiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nel tentativo di migliorare la salute della comunità e **rendere i quartieri più sani e vivibili**, stimolando le relazioni sociali ed economiche di prossimità.





Il PUMS prevede per questo l'introduzione di strade scolastiche arricchite con sedute, giochi, aree verdi, nuovi arredi accoglienti che invitino all'apprendimento informale, alla creatività e alla socialità, adatti a persone di tutte le età e **accessibili a chiunque.**

Le porzioni di strada di fronte alle scuole possono così diventare **luoghi liberi da traffico e smog**, temporaneamente o permanentemente pedonalizzati, dove genitori e bambini possono stare insieme, giocare e muoversi **in sicurezza.**

# LOGISTICA

Le misure previste dal PUMS nell'ambito della logistica tengono conto delle prerogative della Commissione europea, che entro il 2030 vuole ridurre del 55% le emissioni di gas serra dovute all'utilizzo dei veicoli a carburante convenzionale.

**Promuovere una politica dei trasporti competitiva e sostenibile** finalizzata ad un uso intelligente delle risorse significa mitigare **l'impatto della logistica in termini di inquinamento** e contingentare l'apporto alla congestione stradale da parte dei veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico merci.

Accanto a misure volte alla razionalizzazione dei veicoli a motore e all'implementazione di ZTL deputate, il PUMS rivolge particolare attenzione ai cosiddetti **Spazi Logistici di Prossimità (SLP)**. Per migliorare il servizio di consegne, introduce l'utilizzo di soluzioni più sostenibili come **cargo bike, furgoni elettrici e carrelli** con motore elettrico ausiliario; utili anche a **riqualificare lo spazio urbano** nel suo complesso.

**32%**

L'incidenza del settore dei trasporti sulla quota dei consumi finali di energia

**-55% emissioni**

L'obiettivo europeo entro il 2030, relativo all'uso di veicoli a carburante convenzionale



## **Sperimentazione del servizio di consegna/ritiro merci con cargo bike**

Realizzeremo uno spazio logistico di prossimità (SLP) per le consegne del collettame, per ridurre le emissioni di gas serra (CO<sub>2</sub>) e contribuire alla tutela del clima



## **Installazione di *locker* pubblici per minimizzare il flusso di corrieri**

Ridurremo la parcellizzazione (*sprawl*) delle attività logistiche premiando piuttosto l'aggregazione e l'ottimizzazione del trasporto e delle attività di consegna/ritiro delle merci, per ridurre la circolazione superflua di corrieri all'interno dell'area centrale della città



## **Uso ottimizzato delle aree di sosta dedicate all'attività di carico e scarico merci**

Ridurremo così l'apporto alla congestione stradale dei veicoli merci, insieme a un ottimale utilizzo della viabilità di scorrimento per ridurre l'impatto sulla viabilità di quartiere



## **Fornitura di servizi logistici alternativi, innovativi, specializzati e sostenibili**

Per sviluppare il mercato della logistica con soluzioni che riducano le emissioni di gas serra (CO<sub>2</sub>) e contribuiscano alla tutela del clima



## **Istituzione di una ZTL per veicoli merci**

Per minimizzare l'impatto del trasporto commerciale sulla congestione e le emissioni inquinanti e contribuire alla razionalizzazione dei veicoli nelle aree urbane centrali

# Ringraziamenti

## COORDINAMENTO GENERALE

**Sandro Fallani**, Sindaco del Comune di Scandicci

**Yuna Kashi Zadeh**, Assessore Mobilità del Comune di Scandicci

**Stefano Ciurnelli**, Ingegnere e coordinatore tecnico del progetto

**Giuseppe Mastursi**, Comandante della Polizia Municipale del Comune di Scandicci e Mobility Manager

## COMUNE DI SCANDICCI

### GRUPPO DI LAVORO INTERDISCIPLINARE

**Giuseppe Mastursi**, Comandante della Polizia Municipale del Comune di Scandicci e Mobility Manager

**Andrea Durazzi**, Vice Comandante Polizia Municipale Comune di Scandicci

**Giovanni Mecca**, Ufficio Mobilità e Traffico Comune di Scandicci

**Luca Nespolo**, Dirigente Settore 4 - Governo Territorio

**Cinzia Rettori**, Responsabile di EQ Pianificazione Territoriale e Urbanistica

**Palma Difidio**, Funzionaria U.O. Pianificazione Territoriale e Urbanistica

**Paolo Calastirni**, Dirigente Settore 5 - Servizi Tecnici e Lavori Pubblici

**Gabriele Passeri**, Responsabile di EQ Opere Pubbliche e Manutenzione

## UFFICIO MOBILITÀ e TRAFFICO

**Fabrizio Fantoni**, Ufficio Mobilità e Traffico Comune di Scandicci

**Fabrizio Casamenti**, Ufficio Mobilità e Traffico Comune di Scandicci

**Antonio Giuliani**, Ufficio Mobilità e Traffico Comune di Scandicci

**Alessandro Bartoli**, Amministrativo Polizia Municipale Comune di Scandicci

## COMUNICAZIONE e INFORMAZIONE

**Giulia Lanza**, Responsabile Comunicazione e Grafiche PUMS

**Associazione DIECI**, supporto creativo e contenutistico nella creazione dell'identità visiva del PUMS

**Matteo Gucci**, Ufficio Stampa Comune di Scandicci

**Stefano Bechi**, E.Q. Programmazione, Controllo e Servizi Informatici

## COLLABORAZIONI ESTERNE

**FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta)**, supporto per i "PUMS LAB" - Laboratori di Quartiere

**Firenze Ciclabile**, supporto per i "PUMS LAB" - Laboratori di Quartiere

**TPS Pro Srl**, simulazioni modellistiche scenari di Piano e indagini e rilevazioni Mobility Report

**Anna Maria Addabbo**, Dirigente Istituto di Istruzione Superiore Tecnica e Liceale "B. Russell - I. Newton"

**Studenti e Professori**, Classe 4F CORSO C.A.T.

Istituto di Istruzione Superiore Tecnica e Liceale "B. Russell - I. Newton"



