

PGTU

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Primo Forum della Mobilità / 14 luglio 2026

Documento di sintesi

Sommario

1. Introduzione.....	3
2. Come è andata?.....	4
3. I lavori ai tavoli: le sfide e le piste di lavoro.....	5
3.1. Macro-sfida 1: Riequilibrare lo spazio pubblico stradale.....	7
3.2. Macro-sfida 2: Mobilità come un unico sistema e non una somma di servizi.....	9
3.3. Macro-sfida 3: Accompagnare il cambiamento delle abitudini di mobilità.....	12
3.4. Macro-sfida 4. Progettare una città accessibile, camminabile e inclusiva.....	14
3.5. Macro-sfida 5: Fare della sicurezza una condizione della mobilità.....	16
3.6. Macro-sfida 6: Governare la logistica urbana come funzione essenziale della città.....	18
4. Indicazioni trasversali per l'elaborazione e implementazione del PGU.....	20
5. Prossimi passi.....	21

1. Introduzione

Il documento restituisce gli esiti del Forum della Mobilità di Firenze del 14 luglio 2026, una delle tappe del percorso di partecipazione che accompagna l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Il Forum della Mobilità rappresenta uno spazio stabile di confronto tra l'Amministrazione comunale e i soggetti che, a diverso titolo, vivono, gestiscono, studiano o rappresentano il sistema della mobilità fiorentina.

Il documento si apre con una descrizione dell'incontro e della metodologia di lavoro adottata. Segue una sintesi dei principali temi emersi dal confronto, organizzata per argomenti trasversali, che restituisce le convergenze individuate dai partecipanti.

2. Come è andata?

Il **14 luglio 2026**, presso l'Innovation Center di Fondazione CR Firenze, si è tenuto il primo incontro del **Forum della Mobilità di Firenze**, promosso nell'ambito del percorso di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

All'incontro hanno partecipato circa **70 rappresentanti del sistema della mobilità cittadina**, tra cui: rappresentanti dell'Amministrazione comunale e Quartieri, società partecipate, gestori dei servizi di trasporto, enti pubblici, università e centri di ricerca, mobility manager, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali, organizzazioni del terzo settore, ordini professionali, imprese e comitati cittadini.

La sessione plenaria si è aperta con gli interventi della **Sindaca Sara Funaro** e dell'**Assessore alla Mobilità Andrea Giorgio**. La Sindaca ha richiamato il valore del Forum della Mobilità come spazio di confronto tra l'Amministrazione e gli stakeholder della città. L'Assessore ha delineato la visione strategica del nuovo PGTU attraverso alcuni dati-chiave sul sistema della mobilità fiorentina e ha illustrato le principali sfide che il Piano intende affrontare.

Sono intervenuti successivamente **Vincenzo Tartaglia**, Direttore della Direzione Mobilità del Comune di Firenze, e **Stefano Ciurnelli**, Coordinatore Tecnico del Piano. I due relatori hanno presentato il quadro conoscitivo del PGTU e illustrato gli esiti delle attività di raccolta dati, analisi ed elaborazione sviluppate nei mesi precedenti.

La sessione plenaria si è conclusa con la presentazione a cura di LAMA Impresa Sociale, che ha illustrato il percorso partecipativo, la metodologia di lavoro dei tavoli e le successive tappe del processo di coinvolgimento della città.

I partecipanti hanno quindi lavorato in quattro tavoli di confronto paralleli. Attraverso una metodologia comune, il confronto si è spostato dalla lettura dell'esistente all'individuazione delle principali questioni con cui il nuovo PGTU dovrà confrontarsi. Ai partecipanti è stata inoltre distribuita una cartolina stampata che ha permesso di integrare la discussione ai tavoli con contributi scritti.

La mattinata si è conclusa con la restituzione plenaria degli esiti dei tavoli e con le conclusioni dell'Amministrazione comunale. I contenuti emersi costituiscono la base della sintesi riportata nelle pagine successive.

3. I lavori ai tavoli: le sfide e le piste di lavoro

Il confronto svolto nei tavoli ha permesso di ricondurre i numerosi contributi raccolti a sei sfide strategiche. Ciascuna sintetizza temi ricorrenti emersi trasversalmente ai tavoli di discussione e rappresenta un ambito prioritario su cui orientare la costruzione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano.

Le sei macro-sfide individuate sono:

1. Riequilibrare lo spazio pubblico stradale
2. Fare della mobilità un unico sistema
3. Accompagnare il cambiamento delle abitudini di mobilità
4. Progettare una città accessibile, camminabile e inclusiva
5. Fare della sicurezza una condizione della mobilità
6. Governare la logistica urbana come funzione essenziale della città

La matrice seguente evidenzia la distribuzione dei temi nei quattro tavoli di lavoro. La rappresentazione non misura soltanto la presenza di una sfida, ma anche il peso che ha assunto nella discussione di ciascun tavolo, consentendo di distinguere le priorità condivise dall'intero Forum dai temi emersi in contesti più specifici.

Macro-sfida	Tavolo 1	Tavolo 2	Tavolo 3	Tavolo 4	Ricorrenza
1 - Riequilibrare lo spazio pubblico stradale	●●	●●●	●	●●	4/4
2 - Mobilità come un unico sistema e non una somma di servizi	●●●	●●●	●●	●●●	4/4
3 - Accompagnare il cambiamento delle abitudini di mobilità	●	●	●●	●●	3/4

4 - Progettare una città accessibile, camminabile e inclusiva	●●	●	◐	●●●	3/4
5 - Fare della sicurezza una condizione della mobilità	●●●	●●●	●●●	●●●	4/4
6 - Governare la logistica urbana come funzione essenziale della città	–	●●	–	●●	2/4

Legenda:

- = tema centrale della discussione
- = tema trattato in modo significativo
- = tema richiamato
- ◐ = tema affrontato marginalmente
- = tema non emerso

3.1. Macro-sfida 1: Riequilibrare lo spazio pubblico stradale

Nel confronto è emersa l'esigenza di superare una progettazione che concentra sulla stessa sede stradale traffico automobilistico, sosta, trasporto pubblico, ciclabilità e attraversamenti pedonali. Secondo i partecipanti, questa sovrapposizione riduce l'efficacia degli interventi e aumenta i conflitti tra gli utenti della strada.

Sfida 1.1 - Liberare spazio pubblico dalla sosta

- I partecipanti hanno evidenziato come l'elevata occupazione dello spazio pubblico da parte della sosta di superficie riduca la qualità di marciapiedi, piazze e spazi di relazione, limitando la fruibilità della città sia nel centro storico sia nei quartieri.
- Nel confronto è emersa una forte convergenza sull'opportunità di trasferire una parte della sosta all'interno dei parcheggi in struttura, oggi in alcuni casi sottoutilizzati. Questa prospettiva non mira ad aumentare l'offerta di parcheggi o ad attrarre nuovo traffico, ma a liberare spazio pubblico da restituire alla mobilità pedonale, al verde urbano e agli usi collettivi.

Sfida 1.2 - Organizzare meglio la rete della mobilità

- La discussione ha richiamato la necessità di rendere più leggibile la rete della mobilità urbana, distinguendo le direttrici principali di accesso al centro dai collegamenti trasversali tra i quartieri. È stata evidenziata l'importanza di migliorare l'accessibilità complessiva della città attraverso infrastrutture dedicate, come le corsie preferenziali, in grado di favorire contemporaneamente il trasporto pubblico, i servizi di mobilità collettiva e gli utenti più vulnerabili.
- L'obiettivo condiviso è costruire una rete che distribuisca in modo più equilibrato i flussi di traffico e renda più semplici gli spostamenti senza dover necessariamente attraversare il centro cittadino

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 2 "Riequilibrare lo spazio pubblico stradale":

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• eccessiva sovrapposizione di funzioni sulla stessa sede stradale; • occupazione dello spazio pubblico da parte della sosta di superficie; • sottoutilizzo dei parcheggi in struttura; • conflitti tra le diverse modalità di spostamento; • collegamenti trasversali tra i quartieri ancora deboli.	• riorganizzazione funzionale dello spazio stradale; • utilizzo dei parcheggi in struttura per ridurre la sosta di superficie; • percorsi dedicati alle diverse modalità di spostamento; • corsie preferenziali e infrastrutture per il trasporto pubblico; • migliore gerarchia della rete urbana e dei collegamenti tra quartieri.

3.2. Macro-sfida 2: Mobilità come un unico sistema e non una somma di servizi

Il Forum ha evidenziato come la principale sfida non sia il potenziamento delle singole modalità di trasporto, ma la capacità di farle funzionare come un unico sistema integrato e coordinato. La raggiungibilità della città rappresenta una condizione indispensabile per il funzionamento delle attività economiche, dei servizi e delle principali polarità urbane. Il valore del sistema non dipende soltanto dalla qualità delle sue componenti, ma dalla continuità dell'esperienza di viaggio che riesce a offrire.

Rendere semplice, affidabile e competitivo il passaggio da una modalità all'altra è stato indicato come uno dei principali obiettivi del nuovo PGU.

Sfida 2.1 - Garantire continuità negli spostamenti

- I partecipanti hanno evidenziato come gli spostamenti quotidiani siano sempre più composti da una sequenza di mezzi e servizi. Accompagnare i figli a scuola, raggiungere il luogo di lavoro o l'università, arrivare da un comune limitrofo o utilizzare il trasporto pubblico richiede la combinazione di percorsi a piedi, in bicicletta, in autobus, in tramvia e in treno.
- Il Piano è chiamato a costruire un sistema nel quale ogni passaggio risulti semplice, fluido e affidabile. Sono stati richiamati la sincronizzazione degli orari tra ferrovia e TPL, l'aumento dell'affidabilità delle linee, il potenziamento delle stazioni secondarie, i parcheggi scambiatori e la disponibilità di stalli sicuri per le biciclette. È inoltre emersa la necessità di superare la diffidenza verso il cambio di mezzo, dimostrando che un sistema coordinato può risultare più efficiente dell'utilizzo esclusivo dell'automobile. Il potenziamento del servizio ferroviario regionale reso possibile dalla futura stazione AV potrà contribuire a rendere l'intermodalità una scelta più affidabile, prevedibile e competitiva rispetto all'utilizzo dell'automobile privata.
- Il confronto ha inoltre evidenziato il ruolo strategico della bicicletta come componente della mobilità quotidiana e dell'intermodalità. Per favorirne un utilizzo sistematico è necessario garantire continuità della rete ciclabile, manutenzione delle infrastrutture, attraversamenti sicuri e soprattutto la

disponibilità di ricoveri protetti, *bike box* e stalli sicuri nei principali nodi di interscambio e presso le destinazioni più frequentate. I partecipanti hanno sottolineato come la sicurezza della sosta rappresenti oggi una delle principali condizioni per incentivare l'uso quotidiano della bicicletta.

Sfida 2.2 - Costruire una mobilità di scala metropolitana

- Il confronto ha evidenziato la necessità di rafforzare le connessioni tra Firenze e il territorio metropolitano. Pendolari, studenti, lavoratori turnisti e turisti utilizzano quotidianamente un sistema di mobilità che supera i confini comunali e richiede un maggiore coordinamento tra ferrovia, tramvia e autobus.
- In questa prospettiva sono stati richiamati il ruolo della futura stazione Foster, il potenziamento delle connessioni ferroviarie e la collaborazione tra Comune, Regione Toscana, gestori del trasporto pubblico, grandi aziende e centri di ricerca. L'obiettivo condiviso è intercettare i flussi prima del loro ingresso nel tessuto urbano, riducendo la congestione e migliorando l'accessibilità complessiva della città.

Sfida 2.3 - Organizzare l'interscambio

- I partecipanti hanno riconosciuto nei nodi di interscambio uno degli elementi strategici del sistema della mobilità. È stata evidenziata la necessità di distribuirli sul territorio, evitando concentrazioni che possano generare nuovi colli di bottiglia, e di integrarli con parcheggi scambiatori, servizi dedicati e collegamenti efficienti con il trasporto pubblico.
- Una particolare attenzione è stata dedicata alla mobilità turistica, attraverso la proposta di realizzare hub esterni per gli autobus turistici, collegati alla rete tranviaria e alle principali strutture ricettive, così da ridurre la pressione veicolare sul centro storico. Altro tema da attenzione riguarda la pressione dei flussi turistici sul sistema tramviario: potenziare gli interscambi con la tramvia può infatti presentare anche aspetti di criticità in termini di potenziale affollamento.

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 3 “Mobilità come un unico sistema e non una somma di servizi”:

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• frammentazione tra modalità e servizi di trasporto; • difficoltà nella continuità degli spostamenti; • affidabilità insufficiente di alcuni collegamenti e conseguente competitività ancora elevata dell'automobile privata; • concentrazione dei nodi di interscambio; • limitata integrazione tra mobilità attiva e trasporto pubblico; • limitazioni al trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici; • elevato numero di furti di biciclette; • discontinuità della rete ciclabile e manutenzione insufficiente; • occupazione impropria delle infrastrutture ciclabili; • limitata integrazione della bicicletta con gli altri sistemi di mobilità	• integrazione tra ferrovia, tramvia, autobus, mobilità ciclabile e pedonale; • sincronizzazione degli orari e maggiore affidabilità dei servizi; • nodi di interscambio distribuiti sul territorio; • parcheggi scambiatori e stalli sicuri per le biciclette; • hub turistici collegati alla rete tranviaria; • collaborazione tra Comune, Regione Toscana, gestori del TPL, imprese, università e grandi poli attrattori. • integrazione della mobilità ciclabile con il trasporto pubblico; • bike box, ricoveri protetti e stalli sicuri; • sistemi di incentivazione e piattaforme digitali per promuovere la mobilità ciclabile

3.3. Macro-sfida 3: Accompagnare il cambiamento delle abitudini di mobilità

Sfida 3.1- Costruire una nuova cultura della mobilità

- I partecipanti hanno sottolineato la necessità di promuovere una narrazione più equilibrata della mobilità urbana, capace di superare falsi miti e percezioni consolidate sull'automobile e di rendere più visibili i benefici individuali e collettivi delle modalità sostenibili.
- È stata proposta la realizzazione di campagne informative continuative, la diffusione di dati accessibili e strumenti di comunicazione dedicati alla mobilità attiva, così da accompagnare le scelte del Piano con informazioni trasparenti e comprensibili.

Sfida 3.2 - Educare a nuovi comportamenti

- La scuola è stata individuata come uno dei principali luoghi di cambiamento. I percorsi casa-scuola rappresentano un ambito prioritario per promuovere nuove abitudini attraverso strade scolastiche, pedibus, percorsi sicuri e attività educative rivolte agli studenti e alle loro famiglie.
- Il confronto ha evidenziato come i giovani possano diventare promotori di comportamenti più sostenibili anche all'interno dei nuclei familiari, favorendo un cambiamento culturale diffuso.

Sfida 3.3 - Rendere conveniente scegliere alternative all'auto

- Il cambiamento culturale richiede anche condizioni concrete che rendano le alternative all'automobile semplici e vantaggiose. Sono stati richiamati sistemi di incentivazione economica e premiale, iniziative sviluppate in collaborazione con il commercio locale e strumenti di gaming già sperimentati sul territorio.
- I partecipanti hanno evidenziato che gli incentivi possono risultare efficaci solo se accompagnati da servizi affidabili e da infrastrutture adeguate (in particolare verso studenti e pensionati), evitando che l'incertezza del trasporto pubblico continui a rafforzare la scelta dell'automobile privata.

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 4 "Accompagnare il cambiamento delle abitudini di mobilità":

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• abitudini consolidate nell'utilizzo dell'automobile privata; • resistenza culturale ai cambiamenti nello spazio pubblico e nell'intermodalità; • percezioni distorte sui tempi e sulla comodità degli spostamenti; • limitata affidabilità percepita del trasporto pubblico; • carenza di informazioni dedicate alla mobilità sostenibile	• campagne informative e comunicazione continuativa; • educazione alla mobilità sostenibile nelle scuole; • strade scolastiche, pedibus e percorsi casa-scuola sicuri; • sistemi di incentivazione e premialità; • coinvolgimento delle famiglie, delle associazioni, del commercio e degli operatori economici; • diffusione di dati e informazioni trasparenti sui benefici della mobilità sostenibile

3.4. Macro-sfida 4. Progettare una città accessibile, camminabile e inclusiva

Sfida 4.1 – Fare della camminabilità una componente strutturale della mobilità

- La mobilità pedonale è stata riconosciuta come una componente essenziale del sistema della mobilità e come uno strumento per migliorare la qualità dello spazio pubblico, favorire l'autonomia di bambini e ragazzi e rafforzare il presidio sociale dei quartieri.
- Accanto agli interventi infrastrutturali, è emersa l'importanza di lavorare sulla sicurezza percepita, valorizzando il ruolo del commercio di prossimità, delle attività presenti nello spazio pubblico e delle reti di comunità nel rendere la città più accogliente e vissuta.

Sfida 4.2 – Fare dell'accessibilità universale un principio di progettazione

- Il Forum ha riconosciuto l'accessibilità universale come un principio trasversale del nuovo PGTU e non come un tema riservato esclusivamente alle persone con disabilità. Una città accessibile è una città che facilita gli spostamenti di tutti: anziani, bambini, famiglie con passeggini, persone con ridotta mobilità, turisti e cittadini che si muovono quotidianamente a piedi.
- I partecipanti hanno evidenziato la necessità di migliorare la qualità dei percorsi pedonali attraverso la manutenzione dei marciapiedi, l'eliminazione delle barriere architettoniche, la continuità dei percorsi e la realizzazione di spazi pubblici più confortevoli, dotati di aree di attesa adeguate, pensiline e ombreggiamento.
- È stata inoltre richiamata l'importanza di integrare il PGTU con il Piano del Verde, adottare i principi del Design for All, aderire alla piattaforma CUDE (Contrassegno Unificato Disabili Europeo) e semplificare le procedure amministrative che riguardano l'accessibilità.
- Il confronto ha infine evidenziato come la tutela della camminabilità richieda anche un maggiore controllo dei comportamenti che compromettono la sicurezza dei pedoni, in particolare l'utilizzo improprio dei marciapiedi da parte di biciclette e monopattini.

Sfida 4.3 – Rafforzare i collegamenti pedonali tra servizi e nodi della mobilità

- I partecipanti hanno riconosciuto il percorso pedonale come l'anello di congiunzione dell'intero sistema della mobilità. È stata sottolineata la necessità di garantire collegamenti continui, sicuri e adeguatamente dimensionati tra stazioni ferroviarie, fermate del trasporto pubblico, poli attrattori e principali destinazioni urbane.
- Particolare attenzione è stata dedicata ai nodi interessati dai maggiori flussi turistici e di interscambio, nei quali è necessario migliorare la qualità degli attraversamenti, ampliare le aree di accumulo pedonale e ridurre i conflitti con le altre modalità di mobilità e con le attività di carico e scarico.

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 5 "Progettare una città accessibile, camminabile e inclusiva":

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• marciapiedi sconnessi o discontinui e presenza di barriere architettoniche; • conflitti tra pedoni e nuove forme di mobilità leggera; • congestione dei percorsi pedonali nei principali nodi di interscambio e nelle aree a maggiore attrazione turistica; • insufficiente protezione dei percorsi rispetto alle condizioni climatiche; • percezione di insicurezza negli spostamenti a piedi;	• manutenzione e riqualificazione dei percorsi pedonali; • eliminazione delle barriere architettoniche; • progettazione secondo i principi del Design for All; • adesione alla piattaforma CUDE e semplificazione delle procedure amministrative; • integrazione tra PGU, Piano del Verde e progettazione dello spazio pubblico; • strade scolastiche, pedibus e reti di prossimità;

• frammentazione delle procedure amministrative in materia di accessibilità.	• valorizzazione del commercio di vicinato come presidio dello spazio pubblico.
--	---

3.5. Macro-sfida 5: Fare della sicurezza una condizione della mobilità

I partecipanti hanno proposto una concezione che va oltre la riduzione dell'incidentalità stradale e comprende la qualità complessiva dello spazio pubblico, la percezione di sicurezza negli spostamenti, il rispetto delle regole e la possibilità di utilizzare tutte le modalità di trasporto in condizioni di tranquillità.

Questa visione estende il tema della sicurezza all'intero sistema della mobilità: riguarda le persone che si spostano, ma anche chi ogni giorno lavora per garantire il funzionamento dei servizi di trasporto.

Sfida 5.1 - Rendere sicuri tutti gli spostamenti

- La discussione ha evidenziato la necessità di rafforzare la sicurezza urbana, con particolare attenzione alle ore serali e notturne. Fermate della tramvia, fermate del trasporto pubblico, parcheggi scambiatori e alcuni percorsi ciclabili sono stati indicati come luoghi nei quali la percezione di insicurezza, il degrado urbano, episodi di microcriminalità e atti vandalici scoraggiano l'utilizzo dei servizi di mobilità.
- Il presidio dello spazio pubblico rappresenta una condizione essenziale per rendere più attrattivo il sistema della mobilità. In questa direzione sono stati richiamati il monitoraggio dei principali nodi di interscambio, il potenziamento della vigilanza, una migliore illuminazione dei percorsi ciclabili e il ruolo delle attività associative e sportive come fattori di presidio e cura dello spazio pubblico.

Sfida 5.2 - Progettare una rete più sicura

- Il confronto ha evidenziato una forte correlazione tra il principio di sicurezza e quello di affidabilità. Questo comprende la necessità di ridurre i conflitti tra le

diverse modalità di spostamento attraverso una progettazione più attenta dello spazio pubblico, una gestione più efficace della circolazione e degli impianti semaforici, soprattutto nei nodi interessati dalla tramvia, e una maggiore tutela delle persone che si muovono a piedi e in bicicletta.

- I partecipanti hanno inoltre sottolineato l'importanza di garantire parcheggi sicuri per le biciclette e una piena integrazione tra mobilità attiva e trasporto pubblico, così da assicurare continuità e sicurezza lungo l'intero percorso di spostamento.

Sfida 5.3 - Rafforzare il presidio e la cultura della sicurezza

- Il rispetto delle regole è stato indicato come una componente essenziale della sicurezza. La sosta irregolare, l'utilizzo improprio delle piste ciclabili e l'occupazione indebita dello spazio pubblico compromettono la qualità degli spazi e alimentano i conflitti tra gli utenti della strada.
- Per questo motivo è stata evidenziata la necessità di rafforzare il ruolo della Polizia Municipale quale presidio del territorio e punto di riferimento per i cittadini. Accanto alle attività di controllo, i partecipanti hanno richiamato l'importanza dell'educazione stradale e della promozione di comportamenti responsabili.

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 1 "Sicurezza urbana e stradale":

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• percezione di insicurezza negli spostamenti, soprattutto nelle ore serali e notturne; • degrado urbano, microcriminalità e atti vandalici in alcuni nodi della mobilità;	• progettazione dello spazio pubblico orientata alla sicurezza; • gestione intelligente della circolazione e degli impianti semaforici;

• conflitti nell'uso dello spazio stradale tra le diverse modalità di spostamento; • uso improprio dello spazio pubblico e mancato rispetto delle regole; • insufficiente protezione della mobilità ciclabile e della sosta delle biciclette.	• presidio della Polizia Municipale e sistemi di vigilanza nelle strutture di sosta; • illuminazione e monitoraggio dei nodi di interscambio; • educazione stradale e promozione di comportamenti responsabili; • ruolo delle associazioni e delle attività sportive nella cura e nel presidio dello spazio pubblico.
---	--

3.6. Macro-sfida 6: Governare la logistica urbana come funzione essenziale della città

Sfida 6.1 – Riconoscere il ruolo della logistica urbana

- I partecipanti hanno evidenziato la necessità di superare una visione esclusivamente restrittiva della logistica urbana, riconoscendo il ruolo essenziale svolto dalla distribuzione delle merci, dai manutentori e dai servizi di assistenza per il funzionamento quotidiano della città.
- Il tema riguarda non solo i grandi operatori dell'e-commerce, ma anche il sistema diffuso del commercio, dell'artigianato e dei servizi tecnici che garantiscono la manutenzione ordinaria del tessuto urbano.

Sfida 6.2 – Organizzare l'ultimo miglio

- È emersa l'esigenza di pianificare in modo più efficace le attività di distribuzione urbana, distinguendo le diverse tipologie di consegna e prevedendo soluzioni dedicate per il carico e scarico delle merci e per la logistica dell'ultimo miglio.
- I partecipanti hanno richiamato l'importanza di utilizzare strumenti digitali per la prenotazione dei parcheggi per la consegna, modalità di distribuzione

differenziate e, dove possibile, mezzi a basso impatto come le cargo bike, riconoscendo tuttavia che tali soluzioni non sono applicabili a tutte le categorie di operatori, in particolare ai manutentori che trasportano attrezzature pesanti.

Sfida 6.3 – Integrare la logistica con lo spazio pubblico

- Il confronto ha evidenziato la necessità di progettare la logistica urbana in modo integrato con gli altri obiettivi del Piano. Il rafforzamento delle Zone 30, il completamento della rete ciclabile e la riqualificazione dello spazio pubblico devono procedere insieme a una migliore organizzazione delle attività di distribuzione, così da ridurre i conflitti tra le diverse funzioni della città e garantire al tempo stesso l'accessibilità delle attività economiche.

Sintesi

Per concludere, si riporta qui di seguito una sintesi delle principali criticità (punti di debolezza) e delle leve chiave (punti di forza) su cui appoggiarsi, rispetto alla Macro-sfida 6 "Governare la logistica urbana come funzione essenziale della città":

Criticità (punti di debolezza)	Leve (punti di forza)
• crescita delle consegne urbane e della domanda di distribuzione; • competizione per l'uso dello spazio pubblico; • difficoltà nel conciliare esigenze logistiche e qualità urbana; • limitata applicabilità di modalità di consegna alternative per alcune categorie di operatori (in particolare verso la cargo-bike) • conflittualità tra esigenze di regolazione della mobilità e operatività delle attività economiche	• pianificazione dedicata della logistica urbana; • organizzazione degli spazi di carico e scarico; • strumenti digitali per la gestione delle consegne; • differenziazione delle modalità di distribuzione; • utilizzo di mezzi a basso impatto dove compatibili con le attività svolte; • collaborazione con imprese, associazioni di categoria e operatori logistici

4. Indicazioni trasversali per l'elaborazione e implementazione del PGTU

Oltre alle sfide strategiche, il confronto ha fatto emergere alcune indicazioni di metodo che riguardano il processo di elaborazione e la successiva attuazione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano. Si tratta di orientamenti trasversali, condivisi dai partecipanti, che evidenziano le condizioni ritenute necessarie per costruire un Piano capace di affrontare la complessità della mobilità urbana.

- **Integrare la pianificazione.** Il PGTU dovrebbe essere sviluppato in stretta relazione con gli strumenti urbanistici, il Piano del Verde e la progettazione dello spazio pubblico, superando approcci settoriali.
- **Favorire il coordinamento istituzionale.** Le sfide della mobilità richiedono una collaborazione stabile tra istituzioni locali e territoriali: Quartieri, Comune di Firenze e Comuni limitrofi, Città Metropolitana, Regione e altri soggetti istituzionali coinvolti nella gestione della mobilità urbana e extra-urbana.
- **Valorizzare competenze e conoscenze.** Il percorso di Piano dovrebbe continuare a coinvolgere ordini professionali, università, associazioni, categorie economiche e stakeholder, riconoscendone il contributo tecnico e operativo.
- **Accompagnare il cambiamento.** Le trasformazioni del sistema della mobilità dovrebbero essere sostenute da attività continuative di informazione, comunicazione e coinvolgimento della cittadinanza.
- **Monitorare e adattare il Piano.** Il PGTU dovrebbe fondarsi su dati aggiornati, strumenti di monitoraggio e momenti periodici di confronto, per valutare gli effetti delle azioni e adattare progressivamente le strategie.

5. Prossimi passi

I dati raccolti nel presente report, rappresentano una risorsa informativa fondamentale volta ad integrare il quadro conoscitivo elaborato nei mesi precedenti, e presentato in plenaria il 14 luglio, grazie al contributo delle prospettive, competenze ed esperienze di ciascuno degli stakeholder della mobilità cittadina. Tale analisi integrata costituirà la base conoscitiva per poter sviluppare le piste di intervento strategiche per il nuovo piano.

Il percorso di coinvolgimento degli stakeholder quindi proseguirà nel mese di settembre con due momenti di confronto. Il secondo appuntamento del Forum della Mobilità consentirà di approfondire le priorità emerse e di avviare un confronto sulle possibili strategie e linee di intervento del nuovo PGTU.

Parallelamente, nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità, saranno organizzate cinque iniziative nei Quartieri (una per ogni quartiere), con l'obiettivo di coinvolgere la cittadinanza nella definizione delle azioni e raccogliere ulteriori contributi a scala locale.

Questa seconda fase accompagnerà il passaggio dall'individuazione delle sfide alla costruzione condivisa delle strategie e delle azioni che costituiranno il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano.