



**Si muove
la città**

**Dal quadro conoscitivo al
percorso partecipativo, per
un modo nuovo di muoversi**

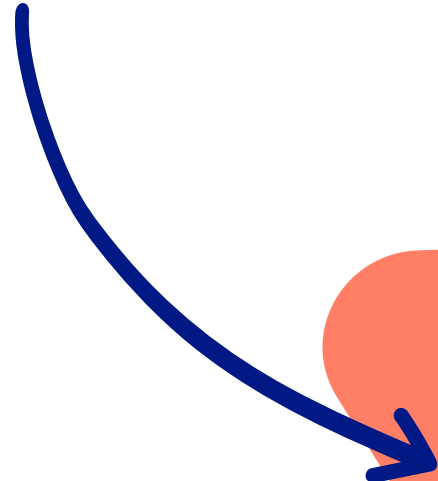
Giugno 2026

**Firenze
per il clima**

COS'È IL PGTU?

è il **Piano Generale del Traffico Urbano**, un documento che fa pensare alle auto, alle code e ai parcheggi. Non solo.

IL PGTU non serve soltanto a regolare le auto.



Il compito del PGTU è trovare un nuovo equilibrio e decidere come organizzare uno spazio più sicuro per chi cammina, più continuo per chi pedala, più affidabile per il trasporto pubblico, più ordinato per chi deve usare l'auto, più facile per caricare e scaricare merci.

Si muove
la città

MA PRIMA

Come si creano delle basi comuni?
IL QUADRO CONOSCITIVO,
UN PATRIMONIO DI DATI PER CAPIRE LA CITTÀ

Conoscere la città per farla muovere meglio

UN PATRIMONIO DI DATI PER CAPIRE LA CITTÀ

Il carattere dinamico della mobilità richiede che il Quadro conoscitivo del PGTU sia costantemente aggiornato e interpretato.

La sua **costruzione** ha richiesto un lavoro lungo, complesso e inedito di raccolta, integrazione e armonizzazione dei dati, reso possibile dalla collaborazione tra le Direzioni del Comune di Firenze, le Società partecipate e numerosi altri enti e gestori.

Si muove
la città

Conoscere la città per farla muovere meglio

UN PATRIMONIO DI DATI PER CAPIRE LA CITTÀ

Il risultato è una base conoscitiva dinamica e trasparente, a supporto delle decisioni e del confronto con la città, utile anche dopo il percorso di redazione del Piano.

Oltre **100** dataset

Più di **20** soggetti fornitori di dati

Informazioni che riguardano: **infrastrutture,**
mobilità, servizi, attività economiche, sicurezza,
ambiente, spazio pubblico

Si muove
la città

Conoscere la città per farla muovere meglio

UN LAVORO COLLETTIVO

Si muove
la città

Comune di Firenze:

Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità, Direzione Attività Economiche e Turismo, Direzione Ambiente, Direzione Sistema Tramviario Metropolitano, Direzione Istruzione, Direzione Cultura e Sport, Direzione Servizi Sociali, Direzione Corpo di Polizia Municipale, Direzione Sistemi Informativi, Direzione Generale – Servizio Pianificazione, Controllo e Statistica, Servizi Territoriali Anagrafe.

Società partecipate e gestori:

SAS – Servizi alla Strada S.p.A., Firenze Smart - SILFI S.p.A., Firenze Parcheggi, ALIA S.p.A., AVR, Autolinee Toscane, GEST S.p.A., ATAF S.p.A., RideMovi.

Altri Enti e Istituzioni:

Camera di Commercio di Firenze, Università degli Studi di Firenze, Città Metropolitana di Firenze, Regione Toscana.

Si muove
la città

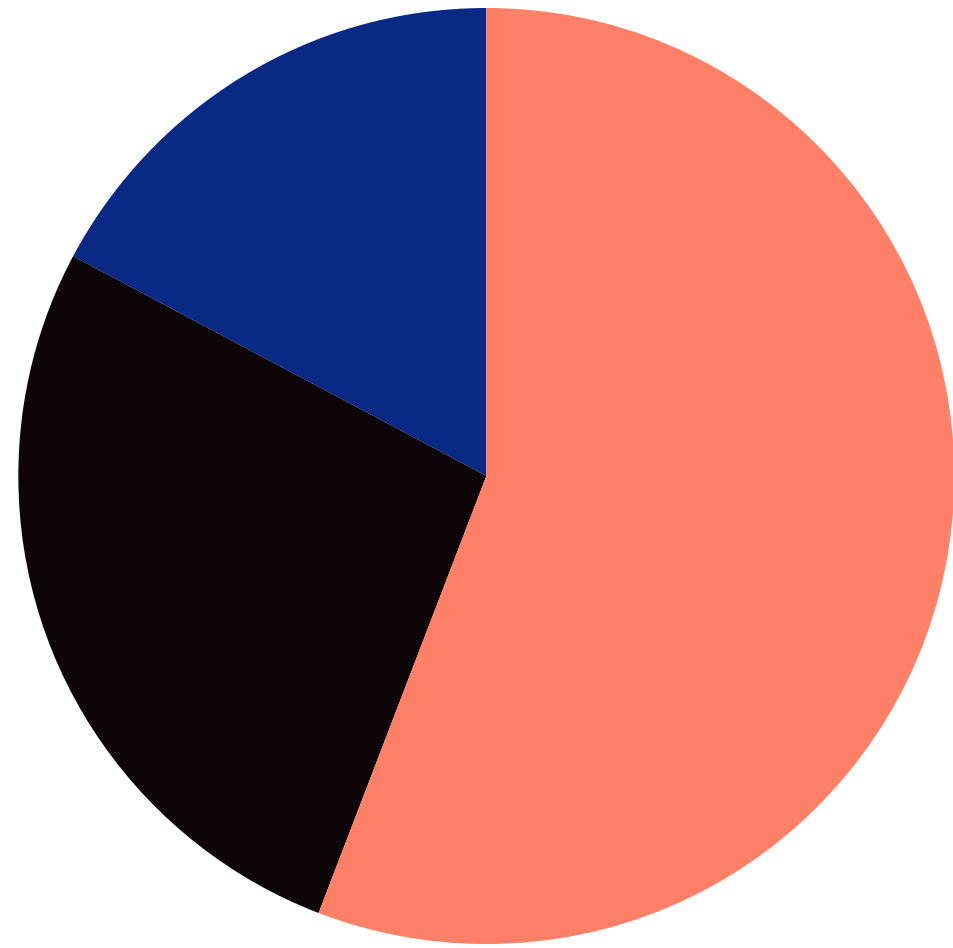
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Un piano per una nuova mobilità
PERCHÈ CAMBIARE? ALCUNI NUMERI

Scriviamolo insieme

COME SI SPOSTANO LE PERSONE A FIRENZE

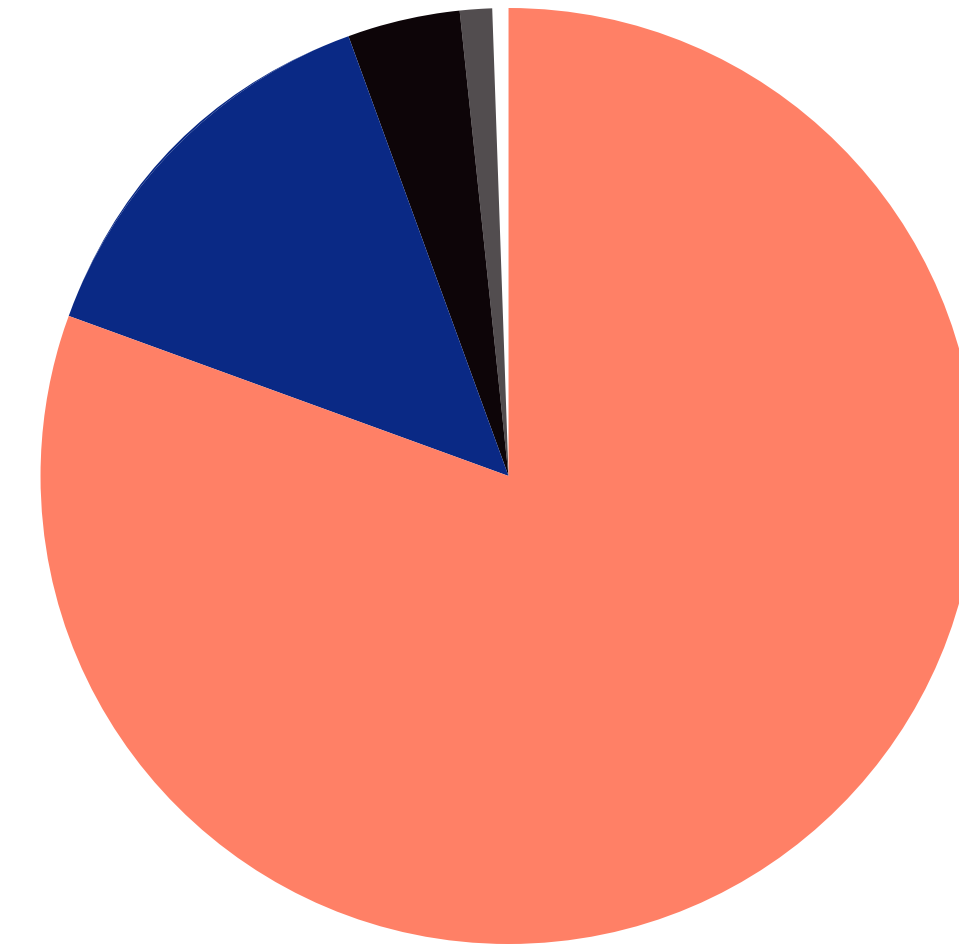
Percentuali del traffico totale



- il traffico di auto = 56%
- trasporto pubblico = 27%
- mobilità attiva = 17%

INGRESSI DI MEZZI NELLO SCUDO VERDE: 324.000 TOTALE

(66% della superficie del centro abitato)



- Auto = 81% (263.000)
- 2 ruote = 14% (46.000)
- furgoni = 4% (11.500)
- Mezzi Pesanti = 1% (1.800)
- Bus = 0,5% (1.500)

Si muove
la città

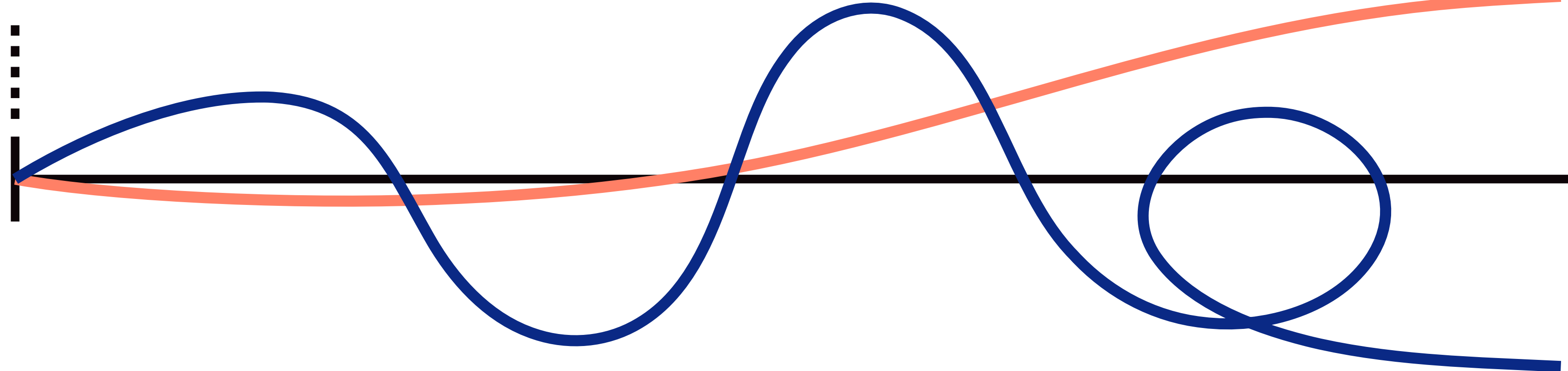
LE AUTO NON DEVONO SPARIRE, MA DIMINUIRE

L'auto fa parte della vita quotidiana di molte persone. Ci sono lavori, condizioni familiari, orari e necessità per cui resta indispensabile. Il punto non è vietarne l'uso o giudicare chi la usa. Il punto è capire *quando l'auto è davvero necessaria* e quando viene scelta perché oggi le alternative non sono abbastanza comode, sicure o affidabili.

La sfida è **cambiare** certe abitudini e **creare** **condizioni** perché, quando possibile, **scegliere** **un'alternativa** all'auto sia più semplice.

Tempi di percorrenza per fare 2 km in città:

2 km



7—10

minuti
In bicicletta



8—12+

minuti in auto

più il tempo per parcheggiare, entrare e uscire dall'auto e gli eventuali rallentamenti dovuti al traffico, e i costi di benzina e parcheggio.

I CANTIERI IN CITTÀ

I cantieri stradali pubblici, in gran parte legati alla realizzazione delle nuove linee tranviarie, rappresentano sicuramente un disagio per la città, ma tre linee tranviarie attive e due in costruzione offriranno **una mobilità migliore.**

L'occupazione di spazio stradale (marciapiedi compresi) è riconducibile a:

43%
opere
pubbliche

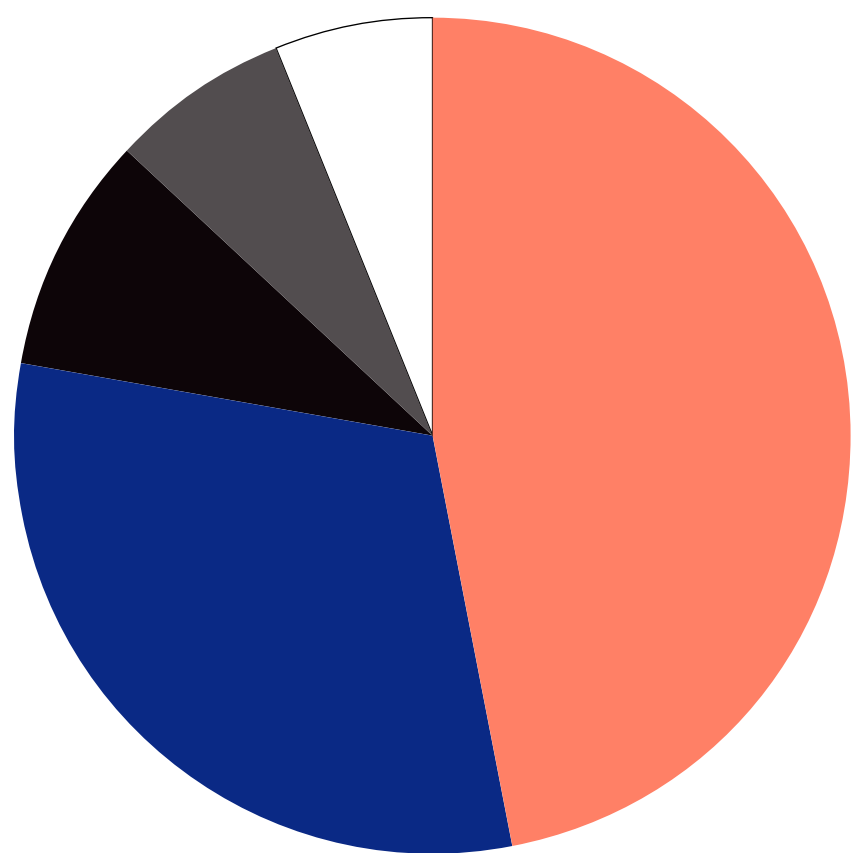
57%
interventi
privati

10mila
ordinanze/
anno
per gestire la presenza
dei cantieri

PRIMA O POI, SIAMO TUTTI PEDONI

La **sicurezza stradale** è uno dei **temi centrali** del PGTU. Gli incidenti rendono la città più fragile, soprattutto per chi è più esposto: pedoni, ciclisti, bambini e anziani.

La percezione di insicurezza stradale è una barriera psicologica e anche fisica all'uso di mezzi alternativi. *Rendere la mobilità più sicura* rappresenta una delle sfide principali per la *transizione verso una mobilità sostenibile*.



Nel 2025 con 3.085 incidenti totali su 4.241 veicoli coinvolti in incidenti con 3.085 incidenti totali

- 47% auto
- 31% ciclomotori
- 9% biciclette
- 7% Pedoni
- 6% Altro

Impatto sugli utenti vulnerabili:
**nella zona Piagentina/Alberti/
Capo di Mondo, a fronte di
901 incidenti totali, si registrano
139 pedoni coinvolti.**

IL PRIMO OBIETTIVO? SCEGLIERE DI NON USARE L'AUTO QUANDO NON È NECESSARIA.

Molti tragitti quotidiani sono già vicini.

Ma *vicini non vuol dire automaticamente facili*. Perché un bambino possa andare a scuola a piedi, o una famiglia possa scegliere di non usare l'auto, servono attraversamenti sicuri, marciapiedi adeguati, percorsi leggibili, strade più ordinate, meno ostacoli e più continuità. *La prossimità non è solo avere qualcosa vicino a casa. È poterlo raggiungere bene.*

Circa il
46%

degli spostamenti effettuati con mezzi privati (auto e moto) copre distanze inferiori ai 2 km.

Circa il
74%

degli spostamenti casa-scuola analizzati è inferiore a 1 km in linea d'aria.

Si muove
la città

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

E quindi?

Una città, 5 quartieri, tante soluzioni

PERCHÉ VIVIAMO IN UNA CITTÀ COMPLESSA

Firenze **non è uniforme:** ogni quartiere ha una propria identità, una diversità di servizi, popolazione, attività economiche e modi di muoversi.

Per questo **non esiste una soluzione unica per tutta la città**, e il nuovo PGTU sarà costruito insieme a chi quei luoghi li conosce davvero: bambini e famiglie nei percorsi casa-scuola, anziani, lavoratori, studenti, ciclisti, residenti, commercianti, rider, city user e operatori dell'ultimo miglio.

365.814

Residenti

15 mln

presenze turistiche
ogni anno

3.647

attività economiche
nel solo Quadrilatero
del Centro Storico

+300%

consegne
nel post Covid

101.770

persone over 65,
quasi tre volte i bam-
bini tra 0 e 14 ann

58 mln

passengeri ogni anno
alla stazione di Santa
Maria Novella

2.278

stalli per carico
e scarico merci

IL PGTU NON PUÒ FARE TUTTO DA SOLO

IL PGTU è uno **strumento operativo che dialoga con gli altri strumenti che costruiscono il futuro di Firenze** perché decidere come ci muoviamo significa anche decidere che tipo di città vogliamo costruire.

È il Piano che entra nella **vita quotidiana:** nei percorsi casa-scuola, negli spostamenti verso i servizi, nei tragitti di chi lavora, studia, accompagna, consegna o attraversa Firenze ogni giorno.

IL PGTU si integra con:

Piano Operativo

Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile
(PUMS)

Piano Strutturale

ASCOLTARE LE **ESIGENZE** DI TUTTI

Il traffico non è solo una somma di auto, ma è ciò che succede quando tante **esigenze** diverse si incontrano nello stesso spazio e nello stesso momento.

*chi va al lavoro in auto
chi accompagna i figli a scuola in bicicletta
chi va in Facoltà con la tramvia
chi scarica merci con i furgoncini
chi consegna cibo con i motocicli
chi visita la città con i bus
chi lavora nei cantieri con mezzi pesanti*

La strada deve accogliere tutte queste **esigenze**, ma non sempre riesce a farlo senza creare conflitti perché ogni mezzo occupa spazi diversi, ed ecco che si crea il traffico: tempo perso, rumore, ritardi per il trasporto pubblico, insicurezza negli attraversamenti, pressione sugli incroci, maggiore fatica per chi cammina o pedala.

La mobilità cambia insieme ai cittadini

ECCO PERCHÉ UN PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

Il PGTU *nasce dentro il lavoro dei tecnici e degli uffici comunali* che ogni giorno si occupano di mobilità, viabilità, spazio pubblico, sicurezza urbana e trasporto pubblico.

Ma una città non si può leggere solo dalle scrivanie.

Si può comprendere interpellando chi ogni giorno frequenta una strada, accompagna qualcuno a scuola, aspetta un bus, attraversa una piazza o carica e scarica sul marciapiede, conosce problemi che nessuna mappa racconta fino in fondo.

L'ascolto avverrà con tutti gli stakeholder della città e quartiere per quartiere per costruire un Piano del traffico realmente su misura per chi Firenze la abita ogni giorno.

Il percorso serve a mettere insieme **due livelli:**

( ***l'ascolto di chi usa ogni giorno la città.***
il quadro tecnico, con dati, mappe e analisi.)

Scriviamolo insieme

IL PGTU CERCA 2 SOLUZIONI:

Si muove
la città

COME POSSIAMO
SPOSTARCI MEGLIO
USANDO ALTERNATIVE
CREDIBILI ALL'AUTO?

E COME POSSIAMO
ORGANIZZARE MEGLIO
GLI SPAZI DELLA CITTÀ
PER RISPONDERE AI
BISOGNI DI CIASCUNO?

Si muove
la città

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Le strategie del Piano

Il Quadro conoscitivo ci restituisce una fotografia della mobilità di oggi da cui emerge un'agenda di priorità che guiderà il nuovo Piano.

MOBILITÀ PEDONALE

Camminare deve essere la scelta più semplice per gli spostamenti di prossimità.

Una città più accessibile parte dai percorsi quotidiani. Marciapiedi continui, attraversamenti sicuri, eliminazione delle barriere architettoniche e interventi di riqualificazione dello spazio pubblico possono rendere più facile muoversi a piedi, soprattutto per bambini, anziani e persone con ridotta mobilità.

MOBILITÀ CICLISTICA

Più percorsi sicuri per scegliere la bicicletta quando è possibile.

A Firenze molti spostamenti sono brevi e la bicicletta rappresenta una valida alternativa all'auto. Il Piano punta a *completare la rete ciclabile principale, collegare meglio i percorsi esistenti e sviluppare il nuovo Biciplan*, rendendo la mobilità ciclistica più continua, sicura e integrata con gli altri mezzi.

SICUREZZA STRADALE

Cambiare la percezione di sicurezza per **incentivare la mobilità dolce**

Ridurre la velocità e strade a 30 km/h, migliorare gli attraversamenti, realizzare percorsi protetti e progettare spazi accessibili significa aumentare la sicurezza di tutti, in particolare di pedoni e ciclisti.

TRASPORTO PUBBLICO

Una rete sempre più **affidabile e connessa**

Il successo della tramvia dimostra che, quando il servizio è competitivo, sempre più persone lo scelgono. Il PGTU punta a *rafforzare l'integrazione tra tramvia e autobus, migliorare i collegamenti tra i quartieri e sviluppare alcune linee ad alta frequenza (5')* anche nelle aree non servite dalla tramvia.

MOBILITÀ INTELLIGENTE

Tecnologia per **muoversi meglio**

Semafori intelligenti, Smart City Control Room, informazioni in tempo reale, smart parking e servizi digitali come il MaaS (Mobility as a Service) possono rendere gli spostamenti più fluidi, ridurre il tempo perso nel traffico e aiutare le persone a scegliere il mezzo più adatto alle proprie esigenze.

PARCHEGGI E LOGISTICA

Usare meglio lo spazio (e la tecnologia) disponibile

Il Piano punta a *rendere più efficiente la gestione dei parcheggi e delle aree di carico e scarico*, utilizzando strumenti digitali come lo smart parking per informare in tempo reale sulla disponibilità degli stalli e ridurre le percorrenze fino a destinazione e il traffico generato dalla ricerca di parcheggio. Utilizzare i *nodi di interscambio* con abbonamenti integrati con il TPL per permettere ai pendolari di interscambiare

INCENTIVI E MOBILITY MANAGEMENT

**Cambiare abitudini è più facile
se esistono alternative concrete**

Il PGTU *valorizza gli strumenti che aiutano cittadini, imprese e lavoratori a scegliere modalità di spostamento più sostenibili*: incentivi per la mobilità casa-lavoro, piani di spostamento aziendali e servizi integrati che rendono più semplice combinare mezzi diversi.

Scriviamolo insieme

CHI PUÒ PARTECIPARE ALLA SCRITTURA DEL PGTU?

Si muove
la città

Chiunque.

Non per chiedere di cambiare abitudini da un giorno all'altro.

**Ma per ascoltare tutti i punti di vista
e trovare insieme le soluzioni per fare
in modo che, quando è possibile,
le persone scelgano di prendere il bus,
la tramvia, la bici o di andare a piedi.**

QUANDO LAVOREREMO INSIEME?

Si muove
la città

14 LUGLIO

Forum della Mobilità

SETTEMBRE

durante la settimana della mobilità
dal 16 al 22 settembre 2026

Forum della Mobilità
e 5 incontri nei quartieri



**Si muove
la città**

**Dal quadro conoscitivo al
percorso partecipativo, per
un modo nuovo di muoversi**

Giugno 2026

**Firenze
per il clima**