



COMUNE DI
SCANDICCI



PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

COMUNE DI SCANDICCI

Mobility Report V. 1.0

Generalità

Che cosa è il PUMS?

Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita delle persone nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione

Il PUMS... per la sostenibilità della Mobilità

I principi e le dimensioni della sostenibilità

«Lo sviluppo sostenibile è quello sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri»

Nel 2002, con la Dichiarazione di Johannesburg sullo Sviluppo Sostenibile, vengono identificate le tre componenti della sostenibilità: sviluppo sociale, sviluppo economico e tutela ambientale.

Mobilità sostenibile significa dare alle persone la possibilità di spostarsi in libertà, comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro.

Il PUMS è lo strumento per attuare i principi dello Sviluppo sostenibile nel campo della mobilità secondo modelli socialmente, economicamente e ambientalmente più sostenibili, ottenuti declinando obiettivi e strategie generali di intervento sulla base delle peculiari caratteristiche di ciascun ambito territoriale.

Il PUMS... per la sostenibilità della Mobilità

I principi e le dimensioni della sostenibilità



La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi



Pianificare la mobilità sostenibile nell'"area urbana funzionale"

Le città sono collegate alle zone circostanti mediante flussi giornalieri di persone e merci, e la copertura geografica di un PUMS deve pertanto basarsi su questa "area urbana funzionale"

Un PUMS deve perseguire l'obiettivo generale di migliorare l'accessibilità e creare una mobilità sostenibile e di qualità elevata nell'intera area urbana funzionale. Un sistema dei trasporti sostenibile migliora l'accessibilità per tutti, senza distinzione di reddito e classe sociale, migliora la qualità di vita dell'ambiente urbano e ne accresce l'attrattività, migliora la sicurezza stradale e la salute pubblica, riduce l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas a effetto serra e il consumo di energia, e promuove la redditività economica, l'equità sociale e la qualità ambientale.

La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi

2

Cooperare superando i confini istituzionali

Lo sviluppo e l'attuazione di un piano urbano di mobilità sostenibile devono basarsi su un elevato grado di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i diversi livelli di governo e tra le istituzioni dell'area oggetto di pianificazione

3

Coinvolgere i cittadini e i portatori di interesse

Un piano urbano di mobilità sostenibile si concentra sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone. Segue un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di portatori di interesse nel corso dell'intero processo di sviluppo e attuazione del piano. La pianificazione partecipativa è un requisito necessario affinché le persone possano fare proprio il piano di mobilità urbana sostenibile e partecipare alle politiche che esso promuove.

La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi

4

Valutare l'efficienza attuale e futura

Un piano urbano di mobilità sostenibile parte da un'attenta valutazione dell'efficienza attuale e futura del sistema dei trasporti dell'area urbana funzionale. Esso include pertanto un'analisi esaustiva dello stato di fatto e stabilisce uno scenario di partenza su cui misurare i progressi compiuti. A tal fine il processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile individua obiettivi e traguardi ambiziosi, ma realistici e coerenti con una visione comune per la mobilità, e definisce indicatori di prestazione per ciascun obiettivo. Tali indicatori saranno poi utilizzati per valutare la situazione attuale e quella futura. Questa analisi prevede anche il riesame delle capacità e risorse attuali e dell'assetto istituzionale di pianificazione e attuazione.

La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi

5

Definire una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro

Un piano urbano di mobilità sostenibile si fonda su una visione a lungo termine riguardante i trasporti e la mobilità dell'intera area urbana funzionale, e interessa tutti i modi e tutte le forme di trasporto, ossia il trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non. Esso prende inoltre in considerazione le infrastrutture e i servizi. Un PUMS contiene un piano per la realizzazione a breve termine di obiettivi e traguardi mediante pacchetti di misure. Comprende inoltre un calendario e una dotazione finanziaria per l'attuazione del piano, nonché una chiara attribuzione delle competenze e orientamenti di massima circa le risorse necessarie.

La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi



Sviluppare tutti i modi di trasporto in maniera integrata

Un piano urbano di mobilità sostenibile promuove lo sviluppo equilibrato e integrato di tutti i modi di trasporto considerati, dando allo stesso tempo priorità alle soluzioni di mobilità sostenibile. Il PUMS propone una serie integrata di misure dirette a migliorare la qualità, la sicurezza, l'accessibilità e l'economicità dell'intero sistema della mobilità. Tra queste figurano misure infrastrutturali, tecniche, normative, promozionali e finanziarie. Prende in considerazione tutte le forme di mobilità collettiva, come il trasporto pubblico tradizionale e i nuovi servizi di condivisione, tra cui i recenti modelli di business, la mobilità attiva (spostamenti a piedi e in bicicletta), l'intermodalità e una mobilità puntuale, la sicurezza stradale, i veicoli in movimento e quelli in sosta, la consegna di merce e l'erogazione di servizi, la logistica, la gestione della mobilità e i sistemi di trasporto intelligenti (Intelligent Transport Systems, ITS).

La pianificazione della mobilità urbana si fonda su otto principi

7

Organizzare monitoraggio e valutazione

L'attuazione di un piano urbano di mobilità sostenibile richiede un attento monitoraggio. I progressi compiuti rispetto agli obiettivi del piano e il raggiungimento dei traguardi sono valutati con scadenza regolare sulla base degli indicatori di prestazione selezionati.

8

Garantire la qualità

Un piano urbano di mobilità sostenibile è un documento fondamentale per lo sviluppo di un'area urbana. Attuare meccanismi atti ad assicurare la qualità complessiva e la professionalità di un PUMS un'attività importante. Nella fase di attuazione occorre rivolgere un'attenzione specifica alla qualità dei dati e alla gestione dei rischi.

Creare una città sostenibile

- Migliorare la qualità della vita

È ampiamente dimostrato che un piano urbano di mobilità sostenibile permette di migliorare la qualità della vita in un'area urbana. Ampia gamma di vantaggi: maggiore attrattività degli spazi pubblici, maggiore sicurezza stradale e un minore inquinamento atmosferico e acustico

- Creare benefici economici

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

- Contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali

Un sistema di mobilità più sostenibile si traduce concretamente nella riduzione delle emissioni, dell'inquinamento acustico e atmosferico, e del consumo del suolo. Le città possono contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e ad affrontare la crisi climatica.

- Migliorare l'accessibilità dei trasporti

La pianificazione della mobilità urbana sostenibile è un eccellente strumento per creare soluzioni multimodali di trasporto puntuali.

Il PUMS offre un quadro ideale per proporre idee innovative per un nuovo sistema di mobilità, realizzare nuovi progetti e attuare misure complementari per migliorare il sistema di trasporto nel suo complesso.

Realizzare il cambiamento

- Utilizzare in modo più efficace le risorse

Poiché le risorse finanziarie sono limitate, è fondamentale che le città adottino le soluzioni più vantaggiose dal punto di vista dei costi. Piuttosto che proporre la costruzione di nuove infrastrutture stradali, il PUMS si focalizza sull'idea dello sviluppo di un pacchetto di misure equilibrato. Combinando misure infrastrutturali e digitali con misure normative

- Creare sinergie tra i settori, superando le divisioni interne

Il PUMS promuove una cultura di pianificazione collaborativa tra diversi settori e livelli di governance. Grazie, infatti, a una maggiore interconnessione, è possibile rispondere in modo più appropriato a problemi sempre più complessi.

- Conquistare il sostegno pubblico

Il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini costituisce l'elemento principale di un piano urbano di mobilità sostenibile.

- Facilitare l'accesso a fondi e finanziamenti

La cooperazione di istituzioni pubbliche e di attori private permette di riunire le risorse per realizzare misure condivise. Un piano urbano di mobilità sostenibile aiuta le autorità responsabili dei trasporti ad attrarre fondi e finanziamenti da nuove fonti.

- La pianificazione in tempi di incertezza

Gli obiettivi a lungo termine che godono di ampio consenso possono costituire un quadro di orientamento nell'ambito del quale è possibile definire in modo più sistematico l'ordine di priorità delle politiche e individuare le misure da adottare in funzione delle specifiche circostanze

Linee Guida Europee per i PUMS

Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Linee Guida ELTIS), approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della commissione europea. Gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono:

- approccio partecipativo che coinvolge la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse) dalla fase di condivisione del quadro di conoscenza fino alla definizione degli indirizzi del Piano da cui dipenderanno le scelte Piano;
- impegno concreto della città e dei suoi decisori per la sostenibilità del settore della mobilità in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale;
- approccio integrato di pianificazione per dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territorio, ambiente, ecc.);
- visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

Linee Guida Europee per i PUMS

Le LGE definiscono il PUMS come «piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita delle città».



Guidelines

Developing and Implementing
a Sustainable Urban Mobility Plan



PUMS Fondamenti e riferimenti normativi

Aree di interesse e Macro obiettivi del PUMS (D.M:397/2017 e ss.mm.ii)



A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	B. Sostenibilità energetica e ambientale	C. Sicurezza della mobilità stradale	D. Sostenibilità socio economica
<p>a.1 -Miglioramento del TPL a.2 - Riequilibrio modale della mobilità a.3 - Riduzione della congestione a.4 -Miglioramento della accessibilità di persone e merci a.5 -Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano</p>	<p>b.1 -Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria b.3 -Riduzione dell'inquinamento acustico</p>	<p>c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale c.2-Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti c.3-Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</p>	<p>d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) d.2. Aumento della soddisfazione della Cittadinanza d.3. Aumento del tasso di occupazione d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)</p>

I macro-obiettivi obbligatori del PUMS

PUMS Fondamenti e riferimenti normativi

Sistema Obiettivi generali – Obiettivi Specifici (D.M:397/2017 e ss.mm.ii)

Sistema degli obiettivi di cui all'Allegato II del D.M. 4/08/2017 aggiornato dal D.M. n. 396 del 28/08/2019		
AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 - Miglioramento del TPL	a Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo c Migliorare l'efficienza economica del trasporto pubblico locale
	a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	o Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini
	a.3 - Riduzione della congestione	e Ridurre la congestione stradale
	a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	h Efficientare la logistica urbana
	a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	
	a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	g Ridurre la sosta irregolare
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	f Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
	b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	i Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
	b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	

PUMS Fondamenti e riferimenti normativi

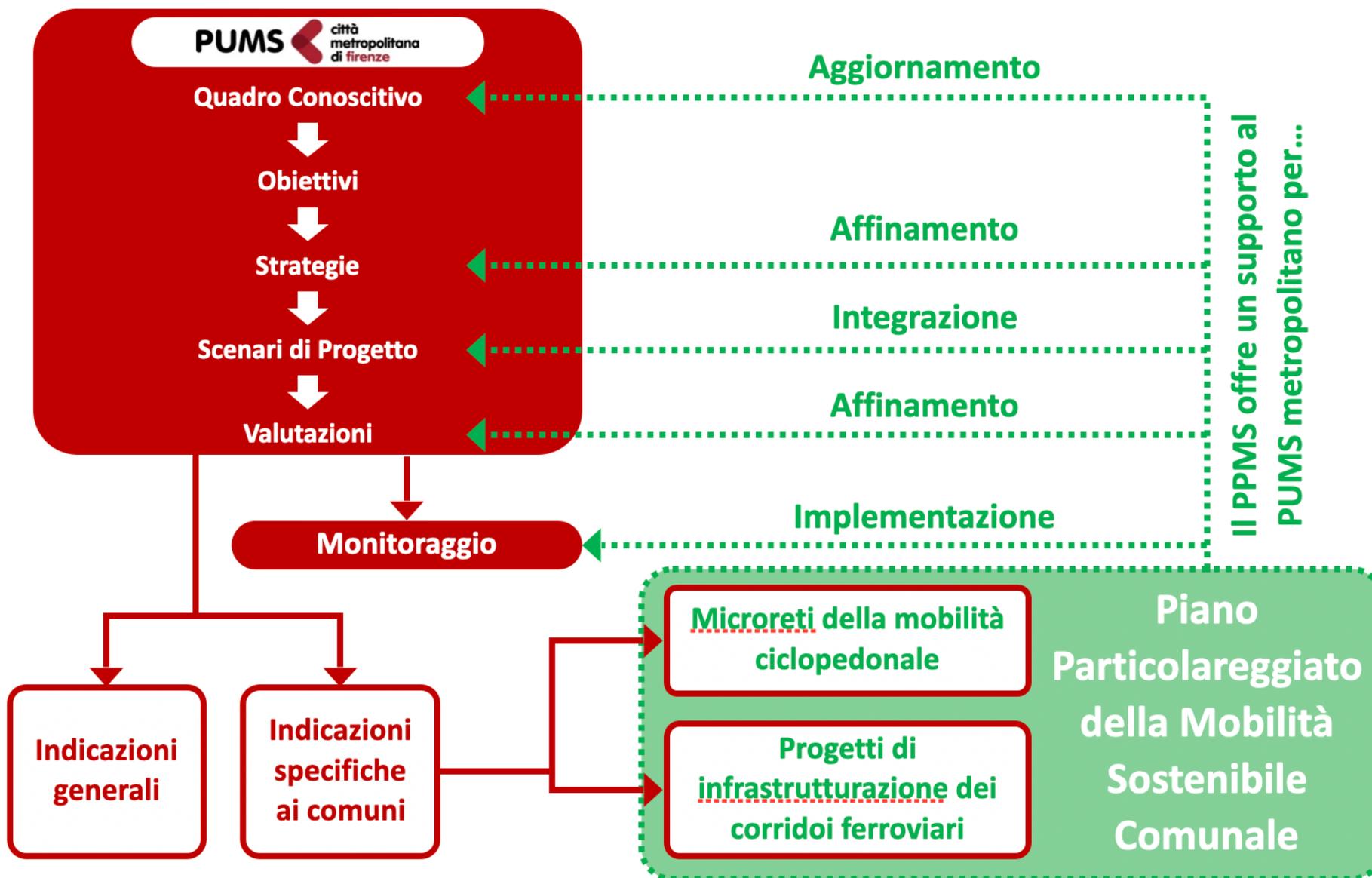
Sistema Obiettivi generali – Obiettivi Specifici (D.M:397/2017 e ss.mm.ii)

C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	m Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare n Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
	c.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	
	c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	
	c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	
D) Sostenibilità socio economica	d.1 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	j Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta k Garantire la mobilità alle persone a basso reddito l Garantire la mobilità delle persone anziane
	d.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza	
	d.3 - Aumento del tasso di occupazione	
	d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	b Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso d Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale

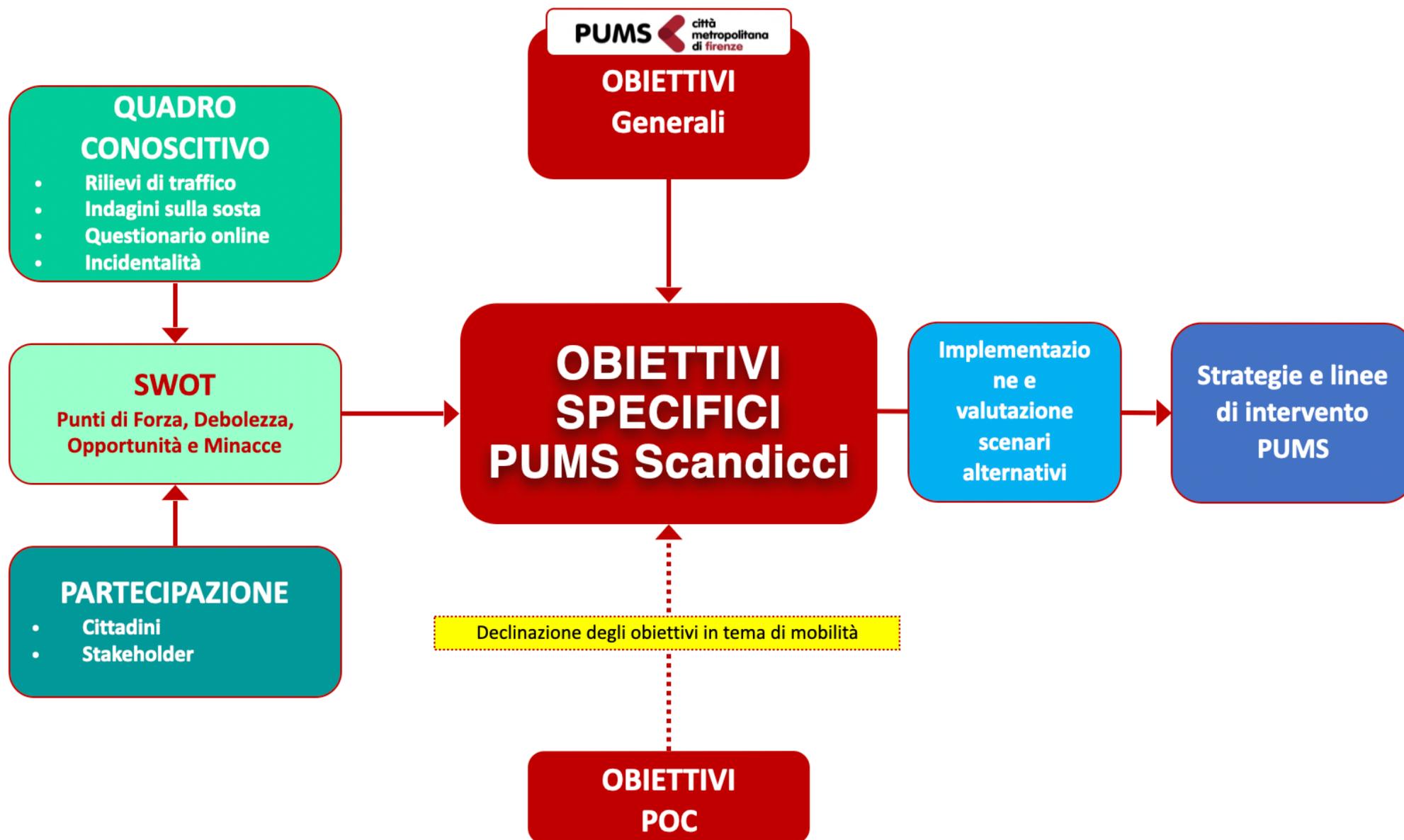
Aree di interesse, obiettivi macro e specifici del PUMS della Città Metropolitana di Firenze

AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVO
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 - Miglioramento del TPL
	a.2 - Riequilibrio modale della mobilità
	a.3 - Riduzione della congestione
	a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria
	b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale
	c.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socio economica	d.1 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)
	d.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	d.3 - Aumento del tasso di occupazione
	d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
Accessibilità universale	Distribuire in maniera omogenea sul territorio il servizio di Trasporto Pubblico
	Aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, rendendo più facile l'utilizzo intermodale di più mezzi
	Garantire l'accessibilità in termini di barriere architettoniche ai mezzi e alle stazioni del TPL

Aree di interesse, obiettivi macro e specifici del PUMS della Città Metropolitana di Firenze



Aree di interesse, obiettivi macro e specifici del PUMS della Città Metropolitana di Firenze



Tappe della Pianificazione del PUMS



Piano Generale del Traffico Urbano – Strumento attuativo del PUMS

L'iter amministrativo per l'adozione del PGTU e dei suoi aggiornamenti prevede:

- l'adozione del PGTU da parte della Giunta comunale;
- la sua pubblicazione per 30 giorni con possibilità di presentare, entro il medesimo termine, osservazioni anche da parte di singoli cittadini;
- la delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni da parte del Consiglio Comunale e la sua adozione definitiva;
- per i piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale;

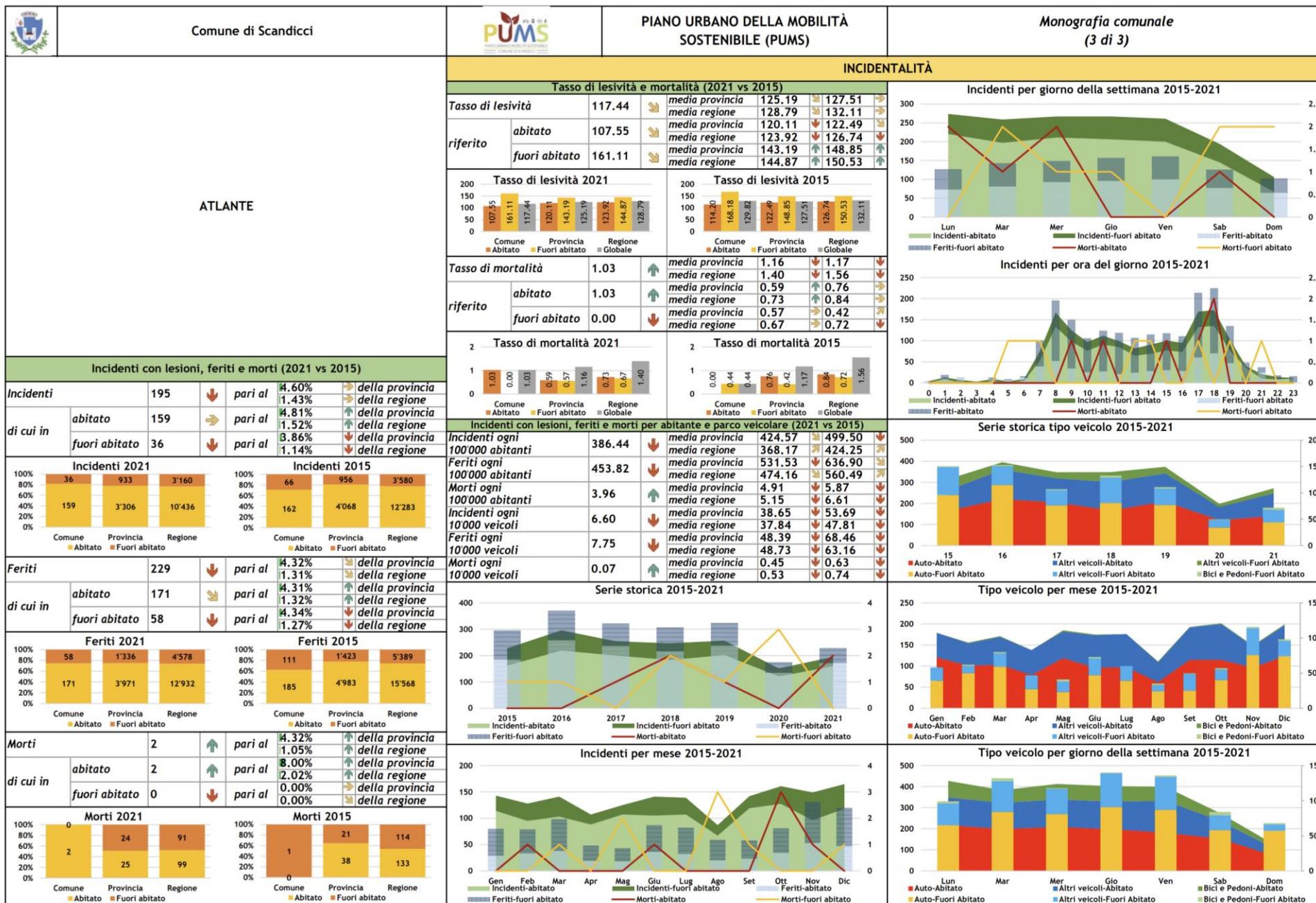


Uno sguardo d'insieme sul Comune di Scandicci

Dati e indicatori di sintesi

Comune di Scandicci		PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)		Monografia comunale (1 di 3)			
TERRITORIO E STRUTTURA INSEDIATIVA							
Zona altimetrica	Collina interna	47	m s.l.m.	Superficie	59.69	kmq	pari al 1.7% della provincia 0.3% della regione
Grado di urbanizzazione	Piccole città e sobborghi o Zone a densità intermedia di popolazione			Densità abitativa	845.34	ab/kmq	media provincia 284.2 ab/kmq ↑ media regione 160.6 ab/kmq ↑
Grado di perifericità	C - Cintura			Quota abitanti nel capoluogo comunale	90.33%		media provincia 73.92% ↑ media regione 69.17% ↑
Area interna SNAI	-						
DEMOGRAFIA							
Abitanti (2021)	50'460	→	pari al 5.05% della provincia 1.37% della regione	Malessere demografico	2020	PRECARIA	2011
di cui stranieri (2021)	5'790	↑	pari al 4.34% della provincia 1.36% della regione	Indici demografici (2020 vs 2012)			
Struttura della popolazione (2021 vs 2012)				Età media	47.50	→	media provincia 47.29 → media regione 47.43 →
0-14 anni	6'024	→	pari al 4.95% della provincia 1.36% della regione	Indice vecchiaia	231.66	↑	media provincia 209.66 → media regione 214.55 →
15-64 anni	30'481	→	pari al 4.90% della provincia 1.33% della regione	Indice di dipendenza strutturale	65.55	→	media provincia 60.54 → media regione 60.82 →
65+ anni	13'955	→	pari al 5.47% della provincia 1.46% della regione	Indice di ricambio della popolazione attiva	125.41	↓	media provincia 139.30 → media regione 149.16 →
Struttura della popolazione				Indice di struttura della popolazione attiva	148.74	→	media provincia 146.79 → media regione 152.83 →
				Tasso di natalità	5.52	↓	media provincia 6.36 → media regione 6.06 →
Piramide dell'età				Tasso di mortalità	13.69	↑	media provincia 12.72 → media regione 12.95 →
ATTIVITÀ PRODUTTIVE							
Unità locali (2020 vs 2011)							
Unità locali	4'382	→	pari al 4.41% della provincia 1.26% della regione				
Addetti alle unità locali	24'636	↑	pari al 6.71% della provincia 2.10% della regione				
Addetti medi	5.62	↑	media provincia 3.69 → media regione 3.21 →				
Unità locali su base comunale per classe Ateco (2020 vs 2011)							
B estrazione di minerali da cave e miniere	0	→	pari al 0.0% della provincia 0.0% della regione				
C attività manifatturiere	789	↓	pari al 16.8% della provincia 2.6% della regione				
D fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	5	↑	pari al 3.4% della provincia 4.4% della regione				
E fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	16	↓	pari al 1.5% della provincia 0.9% della regione				
F costruzioni	576	↓	pari al 5.9% della provincia 1.5% della regione				
G commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	4'639	↓	pari al 4.3% della provincia 1.6% della regione				
H trasporto e magazzinaggio	166	↓	pari al 1.2% della provincia 6.0% della regione				
I attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	1'116	↓	pari al 1.8% della provincia 1.8% della regione				
J servizi di informazione e comunicazione	177	↑	pari al 2.7% della provincia 0.6% della regione				
K attività finanziarie e assicurative	839	↑	pari al 2.7% della provincia 0.9% della regione				
L attività immobiliari	72	↓	pari al 3.8% della provincia 1.1% della regione				
M attività professionali, scientifiche e tecniche	314	↓	pari al 1.1% della provincia 3.8% della regione				
N noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	232	↓	pari al 3.1% della provincia 1.0% della regione				
P istruzione	1'789	↓	pari al 1.0% della provincia 5.6% della regione				
Q sanità e assistenza sociale	254	↓	pari al 1.7% della provincia 1.7% della regione				
R attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	1'764	↓	pari al 3.0% della provincia 1.1% della regione				
S altre attività di servizi	28	↓	pari al 1.1% della provincia 3.5% della regione				
	53	↓	pari al 1.1% della provincia 1.1% della regione				
	231	↓	pari al 1.1% della provincia 3.5% della regione				
	517	↓	pari al 1.1% della provincia 3.5% della regione				
	55	↓	pari al 1.0% della provincia 5.1% della regione				
	68	↓	pari al 1.0% della provincia 5.1% della regione				
	202	↓	pari al 5.1% della provincia 1.3% della regione				
	369	↓	pari al 1.3% della provincia 1.1% della regione				
Bilancio demografico e saldo naturale (2020 vs 2012)							
Iscritti in anagrafe da altri comuni	1'272	↓	pari al 4.91% della provincia 1.38% della regione				
Iscritti in anagrafe dall'estero e altri motivi	256	↓	pari al 3.83% della provincia 1.15% della regione				
Cancellati in anagrafe	1'526	↑	pari al 4.45% della provincia 1.38% della regione				
Nati vivi	282	↓	pari al 4.45% della provincia 1.26% della regione				
Morti	699	↑	pari al 5.52% della provincia 1.46% della regione				
Bilancio demografico				Saldo naturale			

Comune di Scandicci		PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)		Monografia comunale (2 di 3)																									
ATLANTE	SANITÀ			PARCO VEICOLARE																									
	Strutture sanitarie e posti letto (2020 vs 2010)			Tasso di motorizzazione (2021 vs 2011)																									
	Strutture sanitarie	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	Tasso di motorizzazione	4'472.7	↑	media provincia	795.01	↑	692.25	↑																
	Posti letto	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	media regione	704.47	↑	647.62	↑	647.62	↑																	
	Posti letto per disciplina (2020 vs 2010)			Tasso di motorizzazione																									
	Acuti	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia																								
	Lungodegenza	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia																								
	Riabilitazione	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia																								
	Posti letto per tipologia di trattamento (2020 vs 2010)			Composizione parco veicolare (2021 vs 2011)																									
	Degenza ordinaria	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	Autovetture	227'897	↑	pari al	28.12%	↑	della provincia	8.58%	↑	della regione														
	Degenza a pagamento	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	Motocicli	9'073	⇒	pari al	5.65%	↓	della provincia	1.59%	↓	della regione														
	Day Hospital	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	Motoveicoli e quadricicli	42	↑	pari al	3.25%	↓	della provincia	0.59%	↓	della regione														
	Day Surgery	0	⇒ pari al	0.00%	⇒ della provincia	Autobus	128	⇒	pari al	10.17%	↑	della provincia	2.28%	↑	della regione														
	ISTRUZIONE			TURISMO																									
	Istituti scolastici (2022 vs 2015)			Strutture ricettive (2021 vs 2011)																									
Infanzia	14	↓	pari al	4.47%	↓	della provincia	Alberghiere	4	↓	pari al	0.74%	↓	della provincia	0.87%	↓	della regione													
Primaria	8	⇒	pari al	1.09%	⇒	della provincia	Non alberghiere	35	⇒	pari al	0.15%	↓	della provincia	0.84%	↓	della regione													
Secondaria I° grado	3	⇒	pari al	3.52%	⇒	della provincia	Posti letto strutture ricettive (2021 vs 2011)			Classi emissive (2021 vs 2011)																			
Secondaria II° grado	4	↓	pari al	0.81%	⇒	della provincia	Alberghiere	154	↓	pari al	0.35%	↓	della provincia	Euro 0 + Euro 1	1'760	↓	pari al	3.87%	↓	della provincia	0.85%	↓	della regione						
Iscritti istituti scolastici scolastici (a.a. 2021/22 vs 2015/16)			Posti letto per disciplina			Posti letto per trattamento			Parco veicolare privati 2021			Parco veicolare merci 2021																	
Infanzia	978	↓	pari al	4.73%	↓	della provincia	Strutture ricettive 2021			Strutture ricettive 2011			Classi emissive 2021			Classi emissive 2011													
Primaria	1'957	⇒	pari al	1.31%	⇒	della provincia	Posti letto str. ric. 2021			Posti letto str. ric. 2011			Euro 2			Euro 2													
Secondaria I° grado	1'324	⇒	pari al	1.09%	⇒	della provincia	Euro 2			Euro 4			Euro 5			Euro 6													
Secondaria II° grado	2'139	↑	pari al	3.52%	⇒	della provincia	Euro 4			Euro 5			Euro 6			Altro													
Istituti scolastici 2022			Istituti scolastici 2015			Iscritti a.s. 2021/22			Iscritti a.s. 2015/16			Euro 5			Euro 6			Altro											
Iscritti a.s. 2021/22			Iscritti a.s. 2015/16			Euro 6			Altro			Euro 0 + Euro 1			Euro 2			Euro 4			Euro 5			Euro 6			Altro		

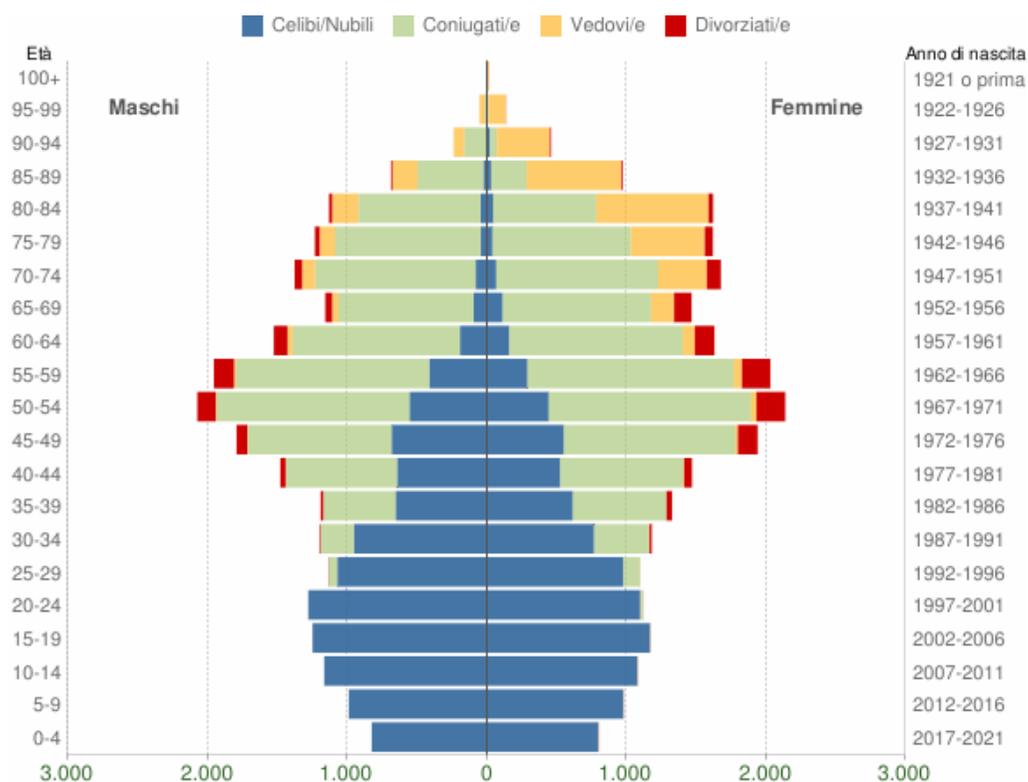


Focus aspetti demografici

Popolazione residente al 31/12 di ogni anno e piramide delle età al 01/01/2022



Andamento della popolazione residente



Popolazione per età, sesso e stato civile - 2022

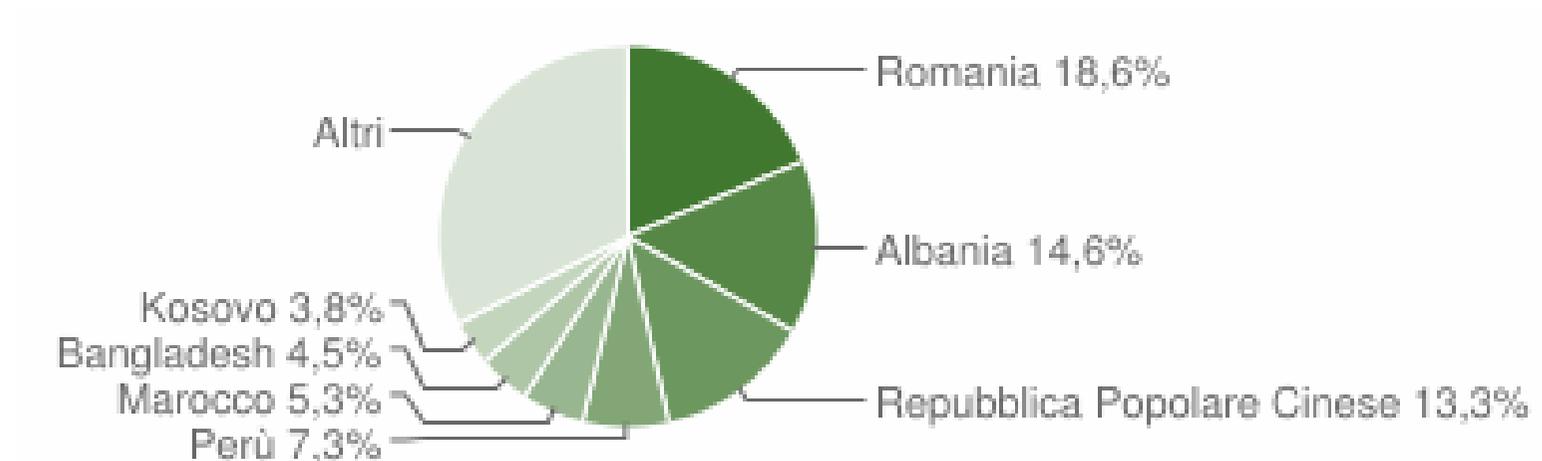
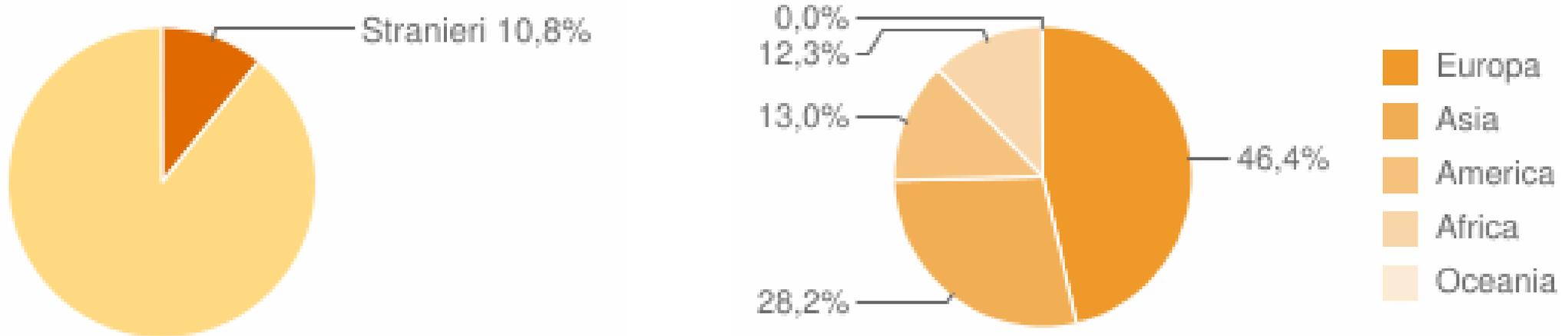
Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Classificazione Stato civile e sesso della popolazione per fasce di età (v.a. e %)

Età	Celibi /Nubili	Coniugati/e	Vedovi/e	Divorziati/e	Maschi	Femmine		
							Totale	%
0-4	1.624	0	0	0	826 (50,9%)	798 (49,1%)	1.624	3,3%
5-9	1.967	0	0	0	990 (50,3%)	977 (49,7%)	1.967	4,0%
10-14	2.242	0	0	0	1.165 (52,0%)	1.077 (48,0%)	2.242	4,5%
15-19	2.417	0	0	0	1.249 (51,7%)	1.168 (48,3%)	2.417	4,9%
20-24	2.378	20	0	0	1.281 (53,4%)	1.117 (46,6%)	2.398	4,8%
25-29	2.049	182	0	3	1.137 (50,9%)	1.097 (49,1%)	2.234	4,5%
30-34	1.719	631	5	23	1.197 (50,3%)	1.181 (49,7%)	2.378	4,8%
35-39	1.270	1.189	1	57	1.191 (47,3%)	1.326 (52,7%)	2.517	5,1%
40-44	1.169	1.679	10	94	1.481 (50,2%)	1.471 (49,8%)	2.952	5,9%
45-49	1.233	2.260	22	218	1.794 (48,1%)	1.939 (51,9%)	3.733	7,5%
50-54	997	2.830	45	339	2.074 (49,3%)	2.137 (50,7%)	4.211	8,5%
55-59	704	2.862	76	347	1.957 (49,1%)	2.032 (50,9%)	3.989	8,0%
60-64	352	2.442	125	240	1.528 (48,4%)	1.631 (51,6%)	3.159	6,4%
65-69	209	2.031	211	174	1.158 (44,1%)	1.467 (55,9%)	2.625	5,3%
70-74	147	2.311	442	153	1.377 (45,1%)	1.676 (54,9%)	3.053	6,1%
75-79	84	2.037	638	92	1.232 (43,2%)	1.619 (56,8%)	2.851	5,7%
80-84	91	1.612	992	55	1.130 (41,1%)	1.620 (58,9%)	2.750	5,5%
85-89	54	726	858	19	687 (41,5%)	970 (58,5%)	1.657	3,3%
90-94	25	208	457	8	238 (34,1%)	460 (65,9%)	698	1,4%
95-99	6	19	162	1	52 (27,7%)	136 (72,3%)	188	0,4%
100+	0	2	14	0	4 (25,0%)	12 (75,0%)	16	0,0%
Totale	20.737	23.041	4.058	1.823	23.748 (47,8%)	25.911 (52,2%)	49.659	100,0%

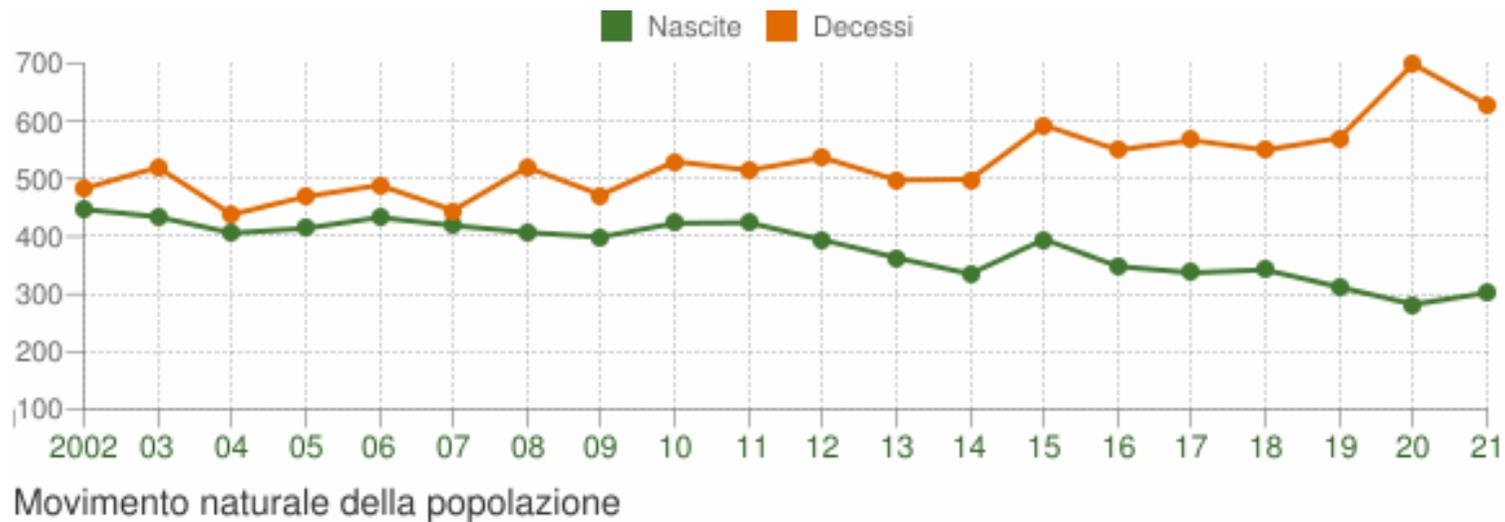
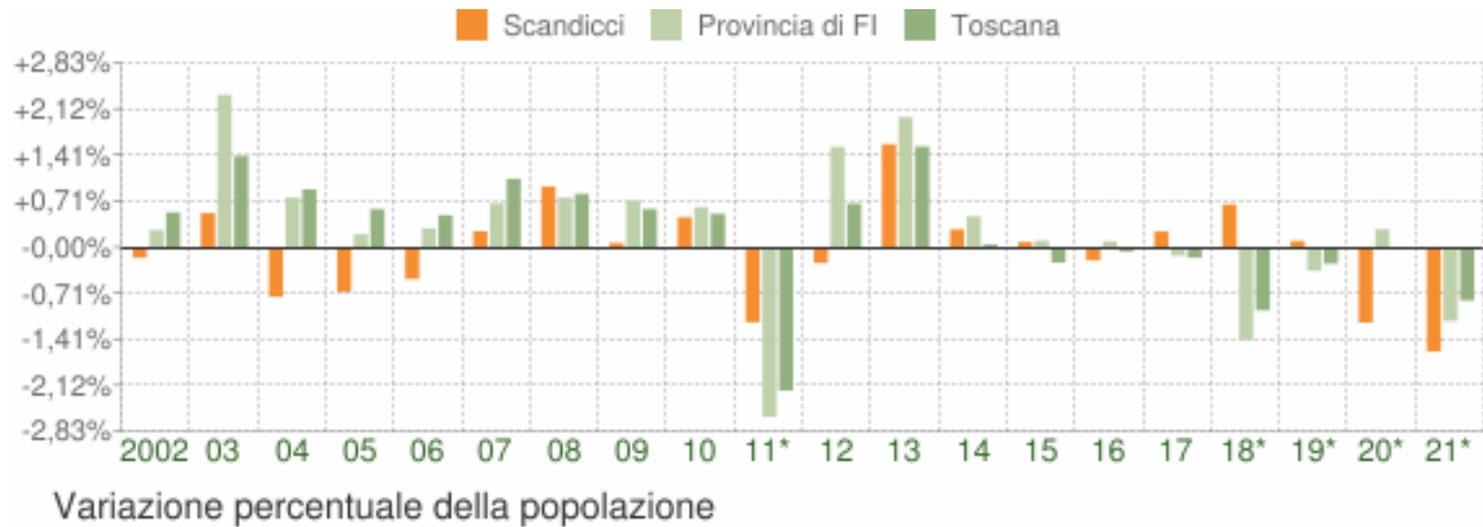
Assetto e trend demografici

Popolazione di origine straniera

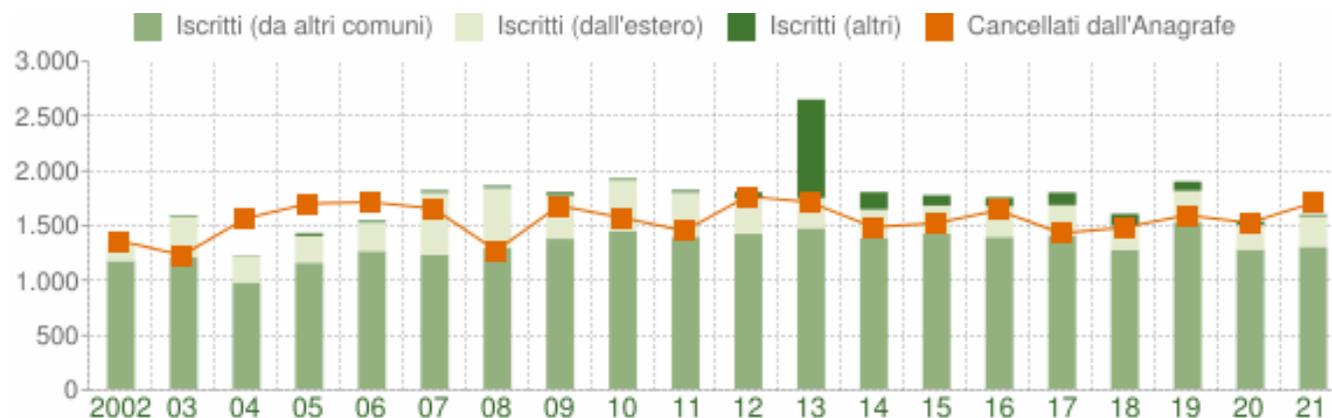


Assetto e trend demografici

Variation % e movimento naturale della popolazione residente al 31/12 di ogni anno



Flusso migratorio della popolazione residente su dati dell'Anagrafe comunale al 31/12/di ogni anno

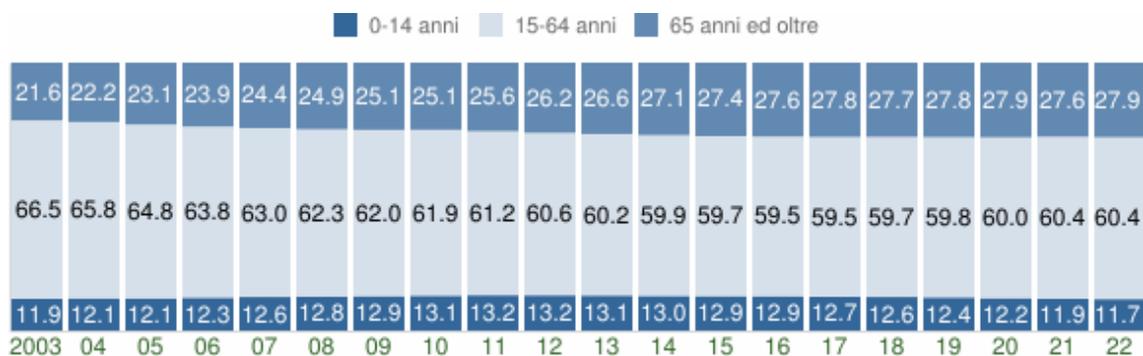


Anno 1 gen-31 dic	Iscritti			Cancellati			Saldo Migratorio con l'estero	Saldo Migratorio totale
	DA altri comuni	DA estero	altri iscritti (a)	PER altri comuni	PER estero	altri cancell. (a)		
2002	1.168	154	0	1.337	22	0	+132	-37
2003	1.202	373	11	1.172	58	0	+315	+356
2004	972	243	5	1.523	36	5	+207	-344
2005	1.152	243	25	1.565	40	95	+203	-280
2006	1.257	261	17	1.581	33	100	+228	-179
2007	1.225	567	18	1.574	47	34	+520	+155
2008	1.284	551	18	1.183	26	62	+525	+582
2009	1.370	396	28	1.522	42	117	+354	+113
2010	1.440	463	15	1.352	64	157	+399	+345
2011 ⁽¹⁾	1.130	311	15	1.004	54	33	+257	+365
2011 ⁽²⁾	258	94	3	314	22	25	+72	-6
2011 ⁽³⁾	1.388	405	18	1.318	76	58	+329	+359
2012	1.415	326	55	1.662	104	0	+222	+30
2013	1.468	273	899	1.195	78	440	+195	+927
2014	1.376	261	159	1.230	58	199	+203	+309
2015	1.417	256	94	1.204	94	223	+162	+246
2016	1.387	279	82	1.307	79	254	+200	+108
2017	1.399	277	115	1.290	92	49	+185	+360
2018*	1.268	221	108	1.277	75	131	+146	+114
2019*	1.520	287	84	1.335	99	161	+188	+296
2020*	1.272	221	35	1.313	59	154	+162	+2
2021*	1.298	277	16	1.340	65	299	+212	-113

- (a) sono le iscrizioni/cancellazioni in Anagrafe dovute a rettifiche amministrative.
- ⁽¹⁾ bilancio demografico pre-censimento 2011 (dal 1 gennaio al 8 ottobre)
- ⁽²⁾ bilancio demografico post-censimento 2011 (dal 9 ottobre al 31 dicembre)
- ⁽³⁾ bilancio demografico 2011 (dal 1 gennaio al 31 dicembre). È la somma delle due righe precedenti.
- (*) popolazione post-censimento

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT

Struttura della popolazione per macrofasce di età



Struttura per età della popolazione (valori %) - ultimi 20 anni

Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	5.896	33.857	10.429	50.182	44,7
2003	5.981	33.326	10.802	50.109	44,9
2004	6.086	33.127	11.166	50.379	45,1
2005	6.050	32.421	11.532	50.003	45,6
2006	6.120	31.691	11.857	49.668	45,7
2007	6.199	31.151	12.083	49.433	45,9
2008	6.341	30.889	12.332	49.562	46,0
2009	6.464	31.022	12.545	50.031	46,0
2010	6.550	30.971	12.550	50.071	46,1
2011	6.645	30.785	12.879	50.309	46,3
2012	6.556	30.135	13.046	49.737	46,5
2013	6.519	29.893	13.212	49.624	46,6
2014	6.561	30.202	13.653	50.416	46,9
2015	6.532	30.180	13.849	50.561	47,1
2016	6.531	30.123	13.955	50.609	47,3
2017	6.437	30.058	14.020	50.515	47,5
2018	6.355	30.251	14.039	50.645	47,6
2019*	6.324	30.477	14.185	50.986	47,8
2020*	6.213	30.607	14.223	51.043	48,0
2021*	6.024	30.481	13.955	50.460	48,0
2022*	5.833	29.988	13.838	49.659	48,4

(*) popolazione ricalcolata post-censimento

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT (*) annualità

Indicatori di sintesi

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di Dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	176,9	48,2	221,0	109,9	19,2	8,9	9,6
2003	180,6	50,4	216,7	112,4	19,6	8,6	10,3
2004	183,5	52,1	207,3	113,4	20,0	8,1	8,7
2005	190,6	54,2	215,3	120,2	19,9	8,3	9,4
2006	193,7	56,7	184,6	122,2	20,6	8,7	9,9
2007	194,9	58,7	181,0	125,6	20,3	8,5	9,0
2008	194,5	60,5	185,4	129,1	20,6	8,2	10,4
2009	194,1	61,3	182,6	131,2	20,2	8,0	9,4
2010	191,6	61,7	178,9	135,7	19,9	8,4	10,6
2011	193,8	63,4	182,4	138,1	20,5	8,5	10,3
2012	199,0	65,0	165,6	140,0	19,9	7,9	10,8
2013	202,7	66,0	148,4	142,6	20,3	7,3	10,0
2014	208,1	66,9	139,0	144,3	19,8	6,6	9,9
2015	212,0	67,5	132,2	146,3	19,5	7,8	11,7
2016	213,7	68,0	126,4	149,5	19,5	6,9	10,9
2017	217,8	68,1	121,4	152,0	19,0	6,7	11,2
2018	220,9	67,4	123,5	152,1	18,5	6,7	10,8
2019	224,3	67,3	122,4	150,9	18,3	6,1	11,2
2020	228,9	66,8	123,0	150,1	18,4	5,6	13,8
2021	231,7	65,5	125,4	148,7	17,7	6,0	12,5
2022	237,2	65,6	130,7	151,1	17,5	-	-

Glossario

Indice di vecchiaia - Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. *Ad esempio, nel 2022 l'indice di vecchiaia per il comune di Scandicci dice che ci sono 237,2 anziani ogni 100 giovani.*

Indice di dipendenza strutturale - Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). *Ad esempio, teoricamente, a Scandicci nel 2022 ci sono 65,6 individui a carico, ogni 100 che lavorano.*

Indice di ricambio della popolazione attiva - Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. *Ad esempio, a Scandicci nel 2022 l'indice di ricambio è 130,7 e significa che la popolazione in età lavorativa è molto anziana.*

Indice di struttura della popolazione attiva - Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

Carico di figli per donna feconda - È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.

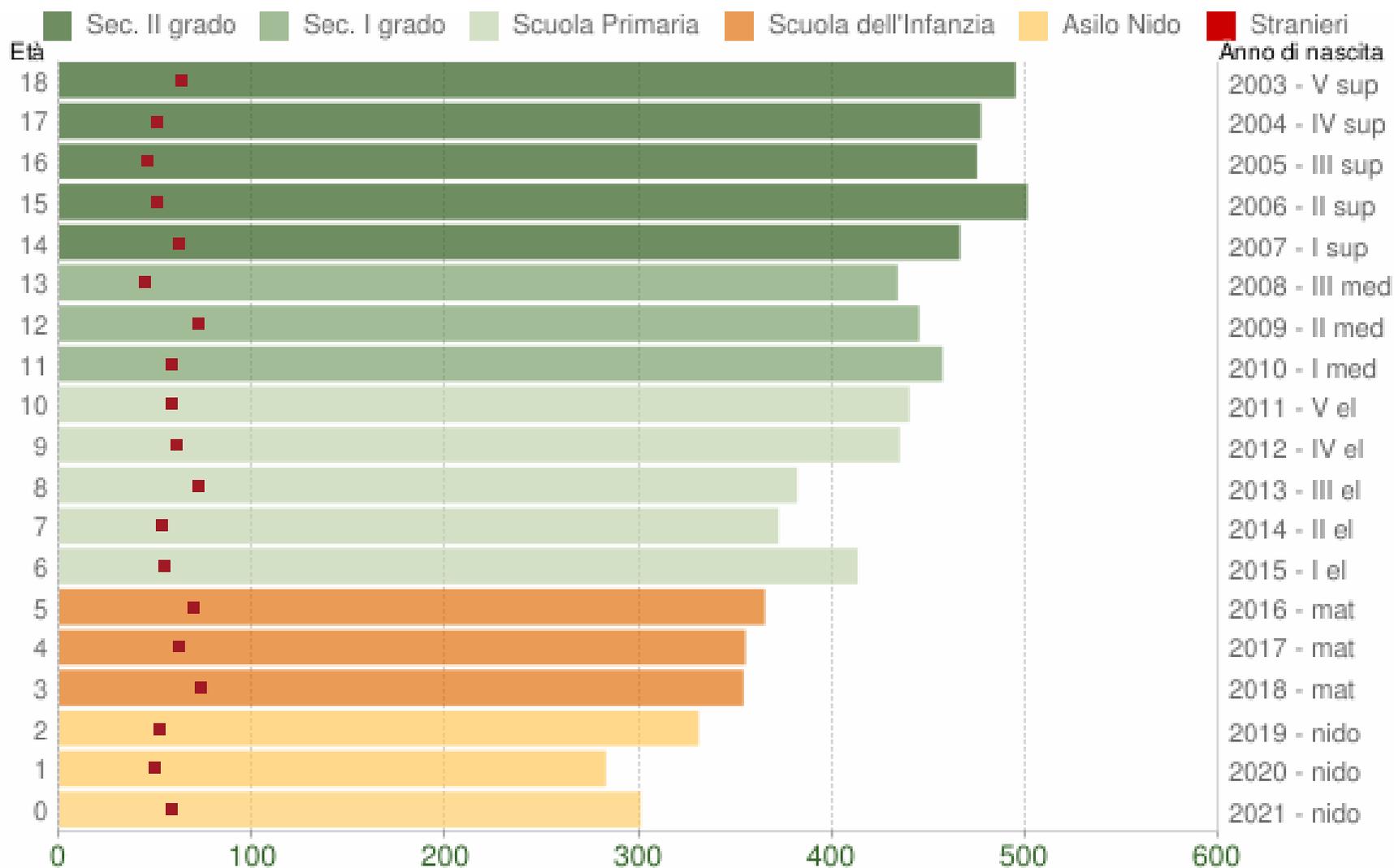
Indice di natalità - Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

Indice di mortalità - Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Età media - È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.

Fonte: elaborazioni Tuttitalia su dati ISTAT (*) annualità

Distribuzione per età e scuola con indicazione del grado di internalizzazione (ultimo anno di osservazione 2021)

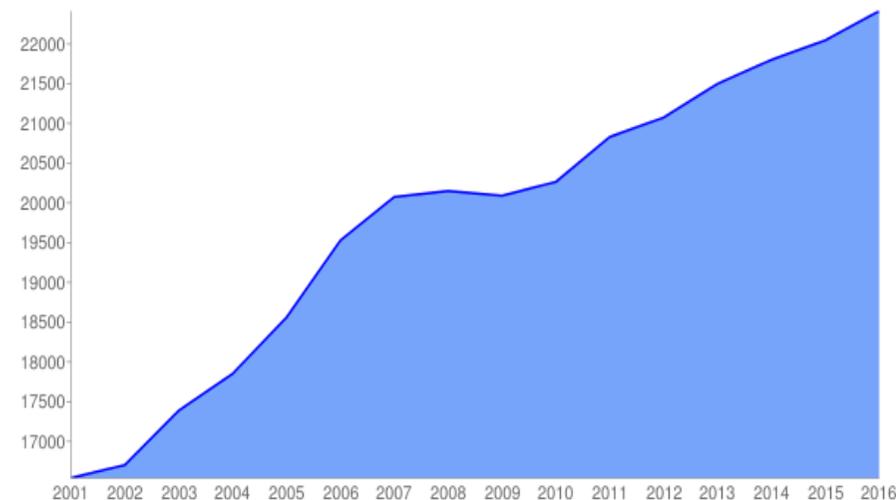


Popolazione per età scolastica - 2022

COMUNE DI SCANDICCI (FI) - Dati ISTAT 1° gennaio 2022 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

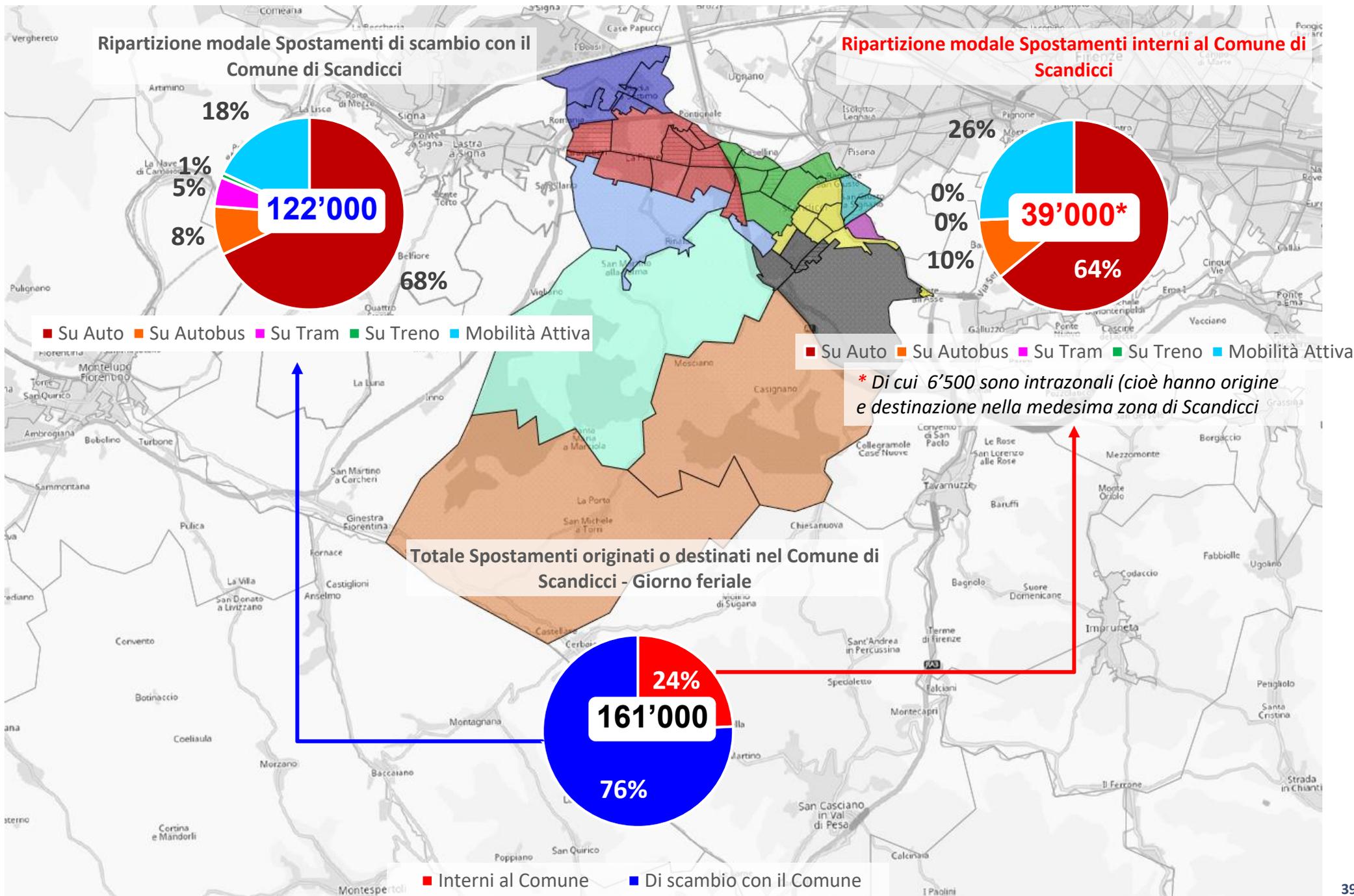
Fasce di reddito e confronto con CM Firenze, Regione Toscana, Italia

Reddito complessivo in euro	Numero Dichiaranti	% Dichiaranti	Importo Complessivo	%Importo
minore o uguale a zero	116	0,3%	-1.283.706	-0,2%
da 0 a 10.000 euro	8.000	21,7%	41.265.857	5,0%
da 10.000 a 15.000 euro	4.963	13,5%	62.532.176	7,6%
da 15.000 a 26.000	13.502	36,6%	274.557.376	33,2%
da 26.000 a 55.000	8.841	24,0%	303.713.568	36,7%
da 55.000 a 75.000	789	2,1%	49.925.669	6,0%
da 75.000 a 120.000	454	1,2%	41.252.970	5,0%
oltre 120.000	219	0,6%	54.748.435	6,6%
Totale	36.884		826.712.345	



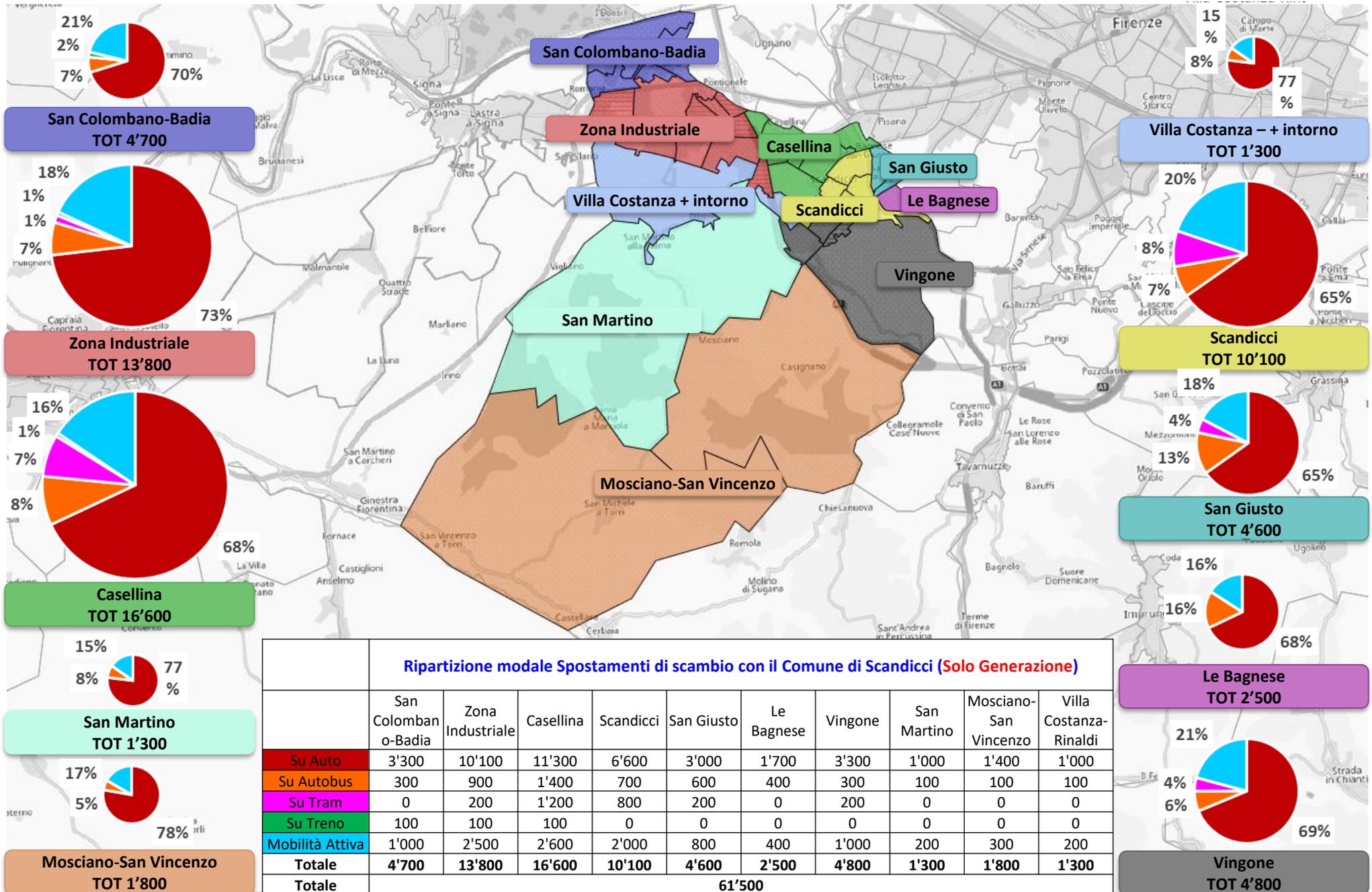
Confronto dati Scandicci con Provincia/Regione/Italia 2016						
Nome	Dichiaranti	Popolazione	% pop	Importo Complessivo	Reddito Medio	Media/Pop.
Scandicci	36.884	50.515	73,0%	826.712.345	22.414	16.366
Provincia di Firenze	727.670	1.014.423	71,7%	17.124.186.485	23.533	16.881
Toscana	2.657.359	3.742.437	71,0%	57.166.355.233	21.512	15.275
Italia	40.249.590	60.589.085	66,4%	841.926.743.552	20.918	13.896

Spostamenti di PERSONE con origine e/o destinazione nel Comune di Scandicci - giorno feriale invernale



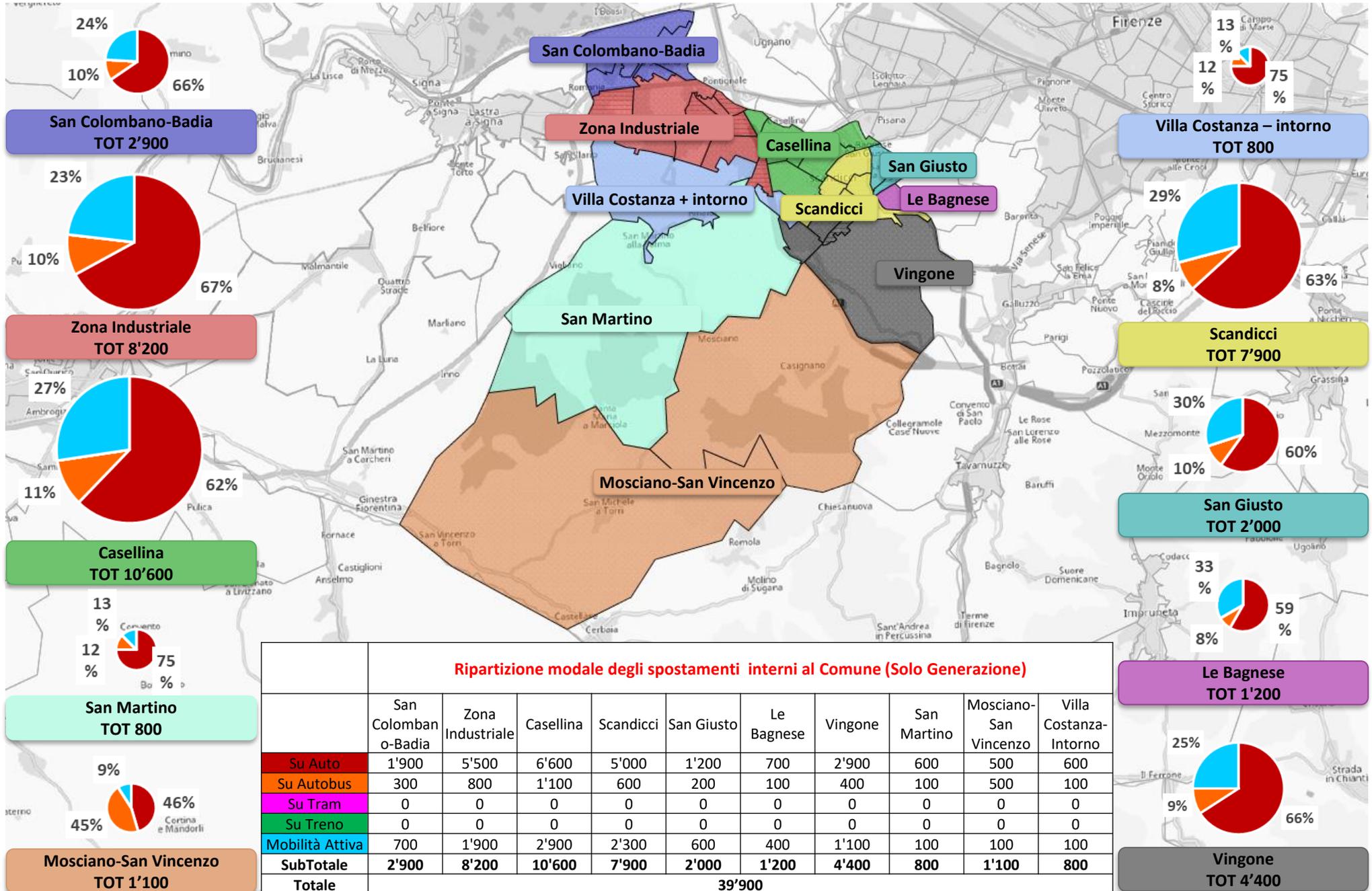
Spostamenti di PERSONE con origine Comune di Scandicci per macrozone - giorno feriale invernale

Ripartizione modale SPOSTAMENTI DI SCAMBIO con il Comune di Scandicci (Solo Generazione)



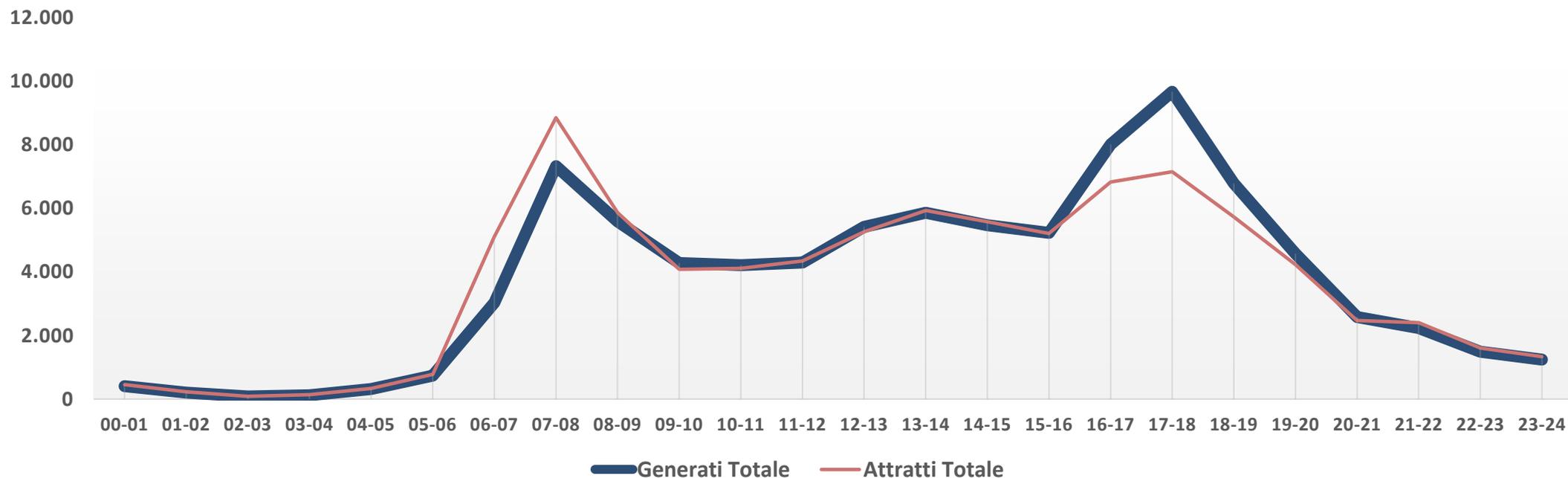
Spostamenti di PERSONE con origine Comune di Scandicci per macrozona - giorno feriale invernale

Ripartizione modale degli SPOSTAMENTI INTERNI al Comune di Scandicci (Solo Generazione)



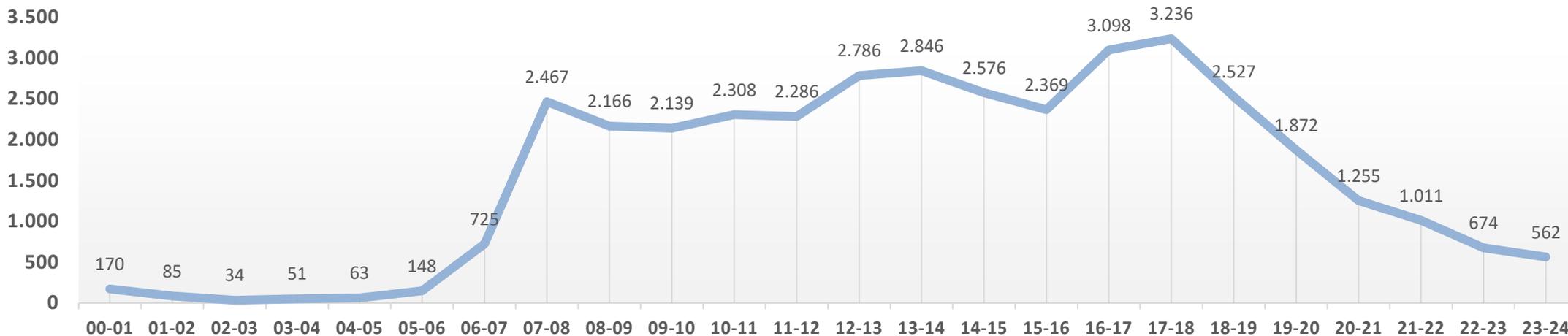
Andamento della domanda totale nel giorno feriale medio

Andamento orario domanda complessiva
Giorno feriale medio

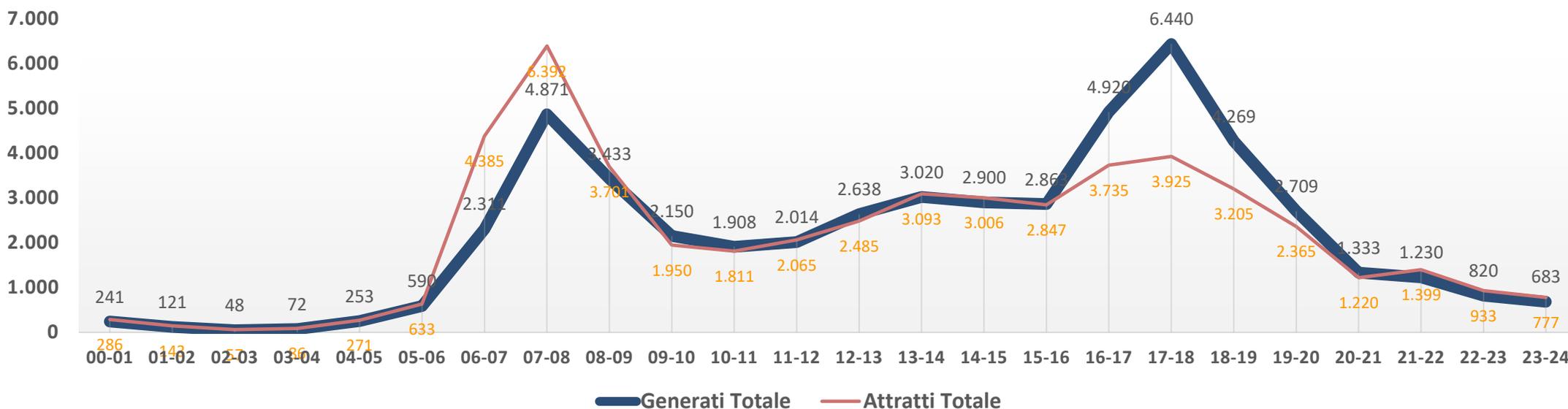


Andamento della domanda totale nel giorno feriale medio

Andamento domanda di mobilità - Componente interna al Comune Giorno feriale medio



Andamento domanda di mobilità – Componente di Scambio tra il Comune e l'esterno Giorno feriale medio scolastico (LU-VE)



Indagini di campo

Indagini	Metodologia / strumentazione impiegata	Quantificazione indagini effettuate nell'area studio
Conteggi veicolari su sezioni correnti	Sistema di rilievo video a decodifica automatica delle immagini.	Rilievo dei flussi veicolari su 47 sezioni correnti monodirezionali per 14 ore consecutive effettuato dalle ore 6:00 alle 20:00 nelle giornate dal 06 al 07 marzo 2023 .
Manovre di svolta alle intersezioni	Sistema di rilievo video a decodifica automatica delle immagini.	Ricostruzione delle manovre di svolta su 14 intersezioni nelle 2 ore di punta del mattino e del pomeriggio nelle giornate dal 06 al 07 marzo 2023 .
Indagini sulla sosta	Rilievo offerta di sosta	Ricostruzione dell'offerta di sosta per singolo stallo classificato.
	Rilievo della domanda di sosta con il metodo della targa.	Rilievo della domanda di sosta mediante la registrazione delle targhe dei veicoli in sosta durante 7 intervalli orari di un giorno feriale scolastico . L'area di studio è stata divisa in 17 zone. Rilievo della domanda di sosta effettuato nelle giornate da 15 al 17 marzo 2023 .

Conteggi veicolari su sezioni correnti

Strumentazione impiegata.



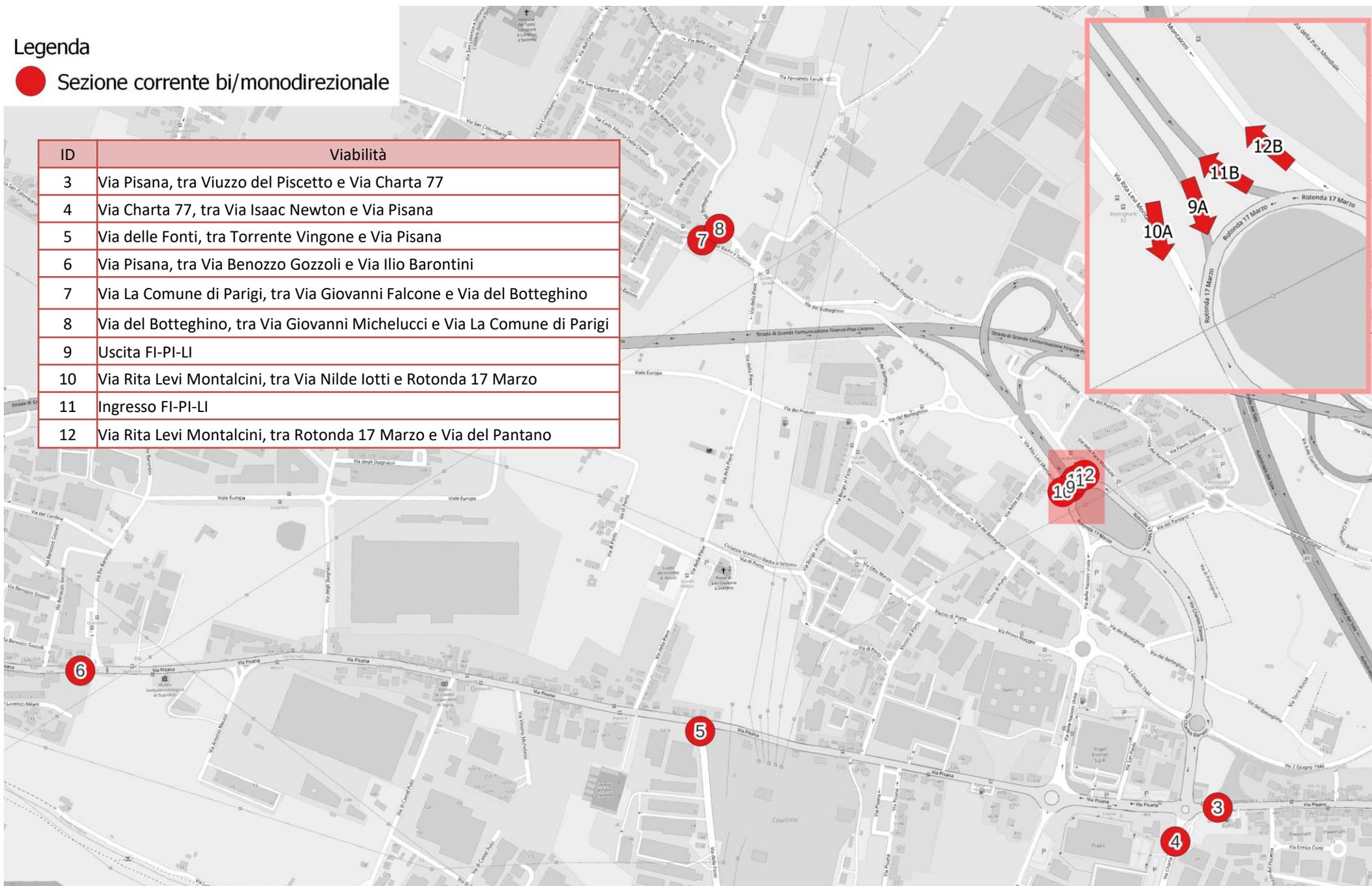
Conteggi veicolari su sezioni correnti

Localizzazione punti di rilievo postazioni **Cordone Casellina - Zona Ind-le**

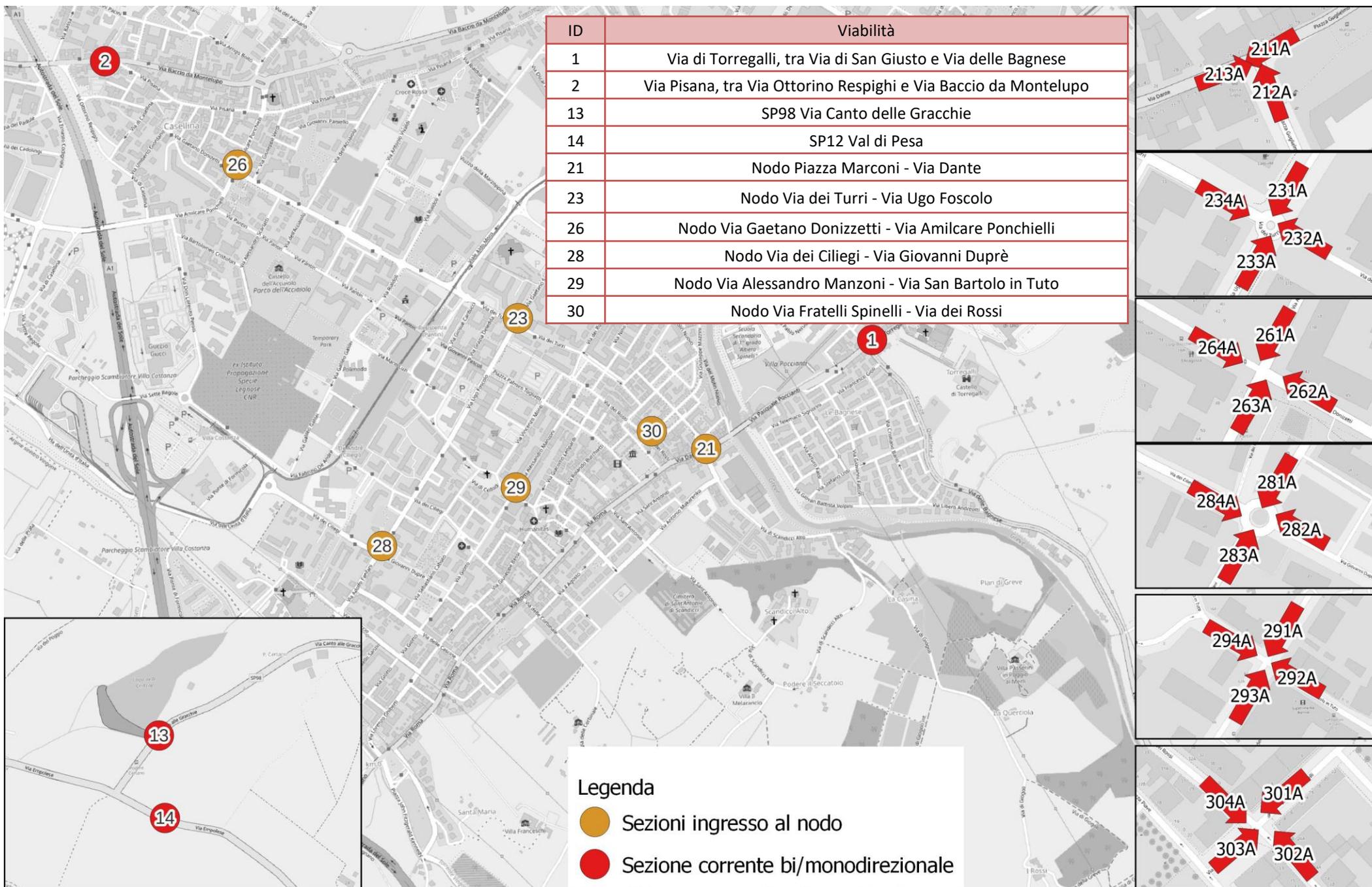
Legenda

Sezione corrente bi/monodirezionale

ID	Viabilità
3	Via Pisana, tra Viuzzo del Piscetto e Via Charta 77
4	Via Charta 77, tra Via Isaac Newton e Via Pisana
5	Via delle Fonti, tra Torrente Vingone e Via Pisana
6	Via Pisana, tra Via Benozzo Gozzoli e Via Ilio Barontini
7	Via La Comune di Parigi, tra Via Giovanni Falcone e Via del Botteghino
8	Via del Botteghino, tra Via Giovanni Michelucci e Via La Comune di Parigi
9	Uscita FI-PI-LI
10	Via Rita Levi Montalcini, tra Via Nilde Iotti e Rotonda 17 Marzo
11	Ingresso FI-PI-LI
12	Via Rita Levi Montalcini, tra Rotonda 17 Marzo e Via del Pantano



Localizzazione punti di rilievo postazioni **Cordone Scandicci – Vingone – Le Bagnese** ; **Nodi interni al capoluogo**

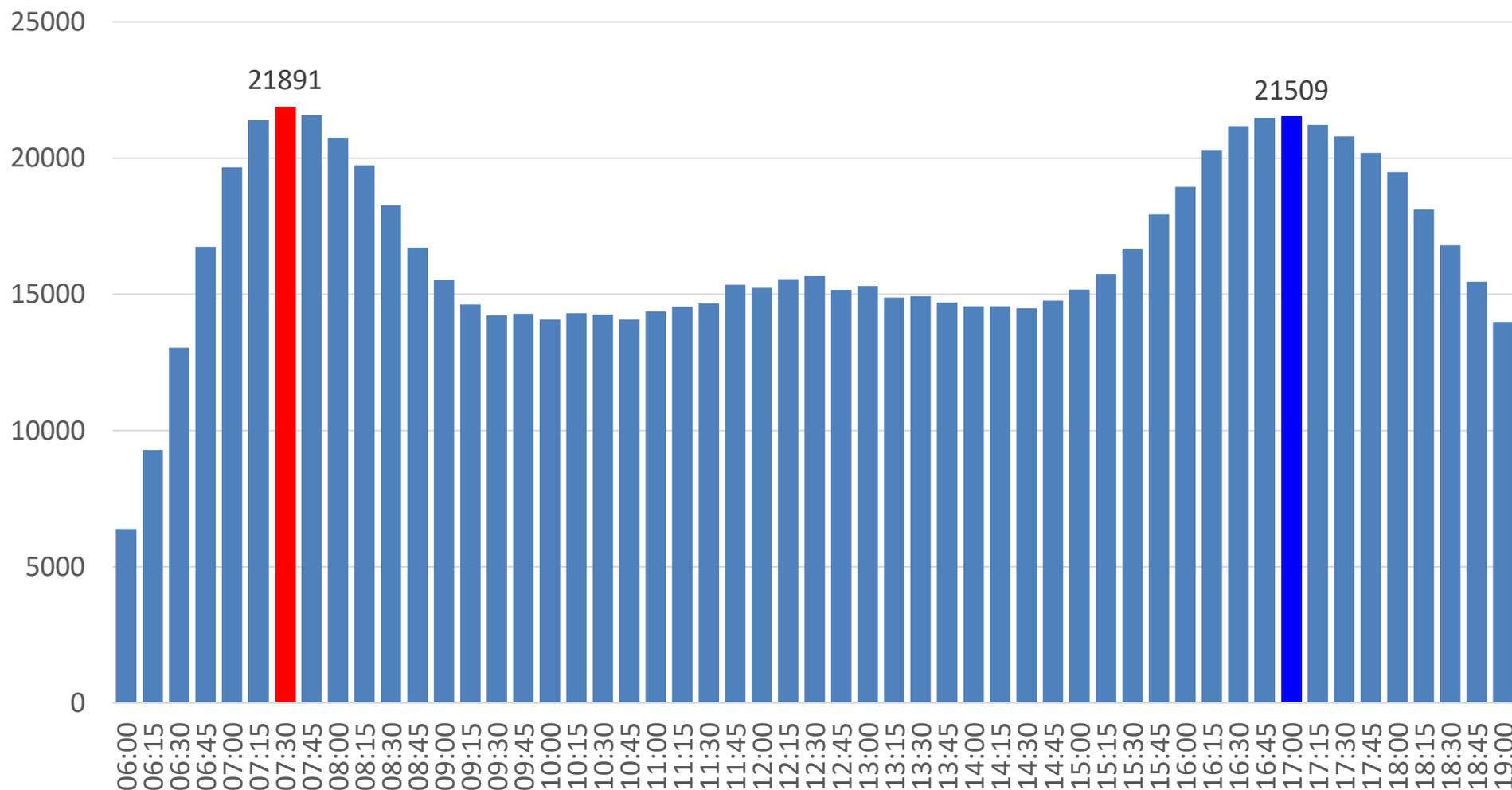


Dati sintetici conteggi veicolari

Punto di rilievo	Totale autoveicoli 6:00 - 20:00	Flusso 7:30-8:30	Flusso 17:00 - 18:00	Flusso orario max locale	Intervallo flusso max
01	13'767	1'198	1'193	1'200	07:45 - 08:45
02	14'098	1'311	1'447	1'447	17:00 - 18:00
03	15'400	1'301	1'485	1'525	16:45 - 17:45
04	16'229	1'694	1'297	1'717	07:15 - 08:15
05	5'900	756	626	803	07:15 - 08:15
06	14'341	1'155	1'308	1'356	16:30 - 17:30
07	8'345	1'085	1'013	1'085	07:30 - 08:30
08	4'197	379	472	508	16:30 - 17:30
09-11	28'946	2'977	2'613	3'039	07:00 - 08:00
10-12	11'851	1'233	1'146	1'255	07:15 - 08:15
13	3'493	540	385	543	07:15 - 08:15
14	7'059	873	778	873	07:30 - 08:30
21	16'527	1'550	1'544	1'591	17:15 - 18:15
23	15'889	1'286	1'493	1'532	16:45 - 17:45
26	16'552	1'423	1'481	1'496	17:45 - 18:45
28	12'854	1'460	1'320	1'463	07:45 - 08:45
29	10'903	856	1'146	1'192	17:15 - 18:15
30	8'607	814	762	825	07:45 - 08:45

- Per i punti da 01 a 14 i valori riportati in tabella sono riferiti alla totale della sezione bidirezionale;
- Per i punti da 21 a 30 i valori riportati in tabella sono riferiti al totale dei flussi in ingresso ai nodi.

Cumulata dei transiti autoveicolari su base 15' su tutte le sezioni indagate per il PUMS - PGTU.

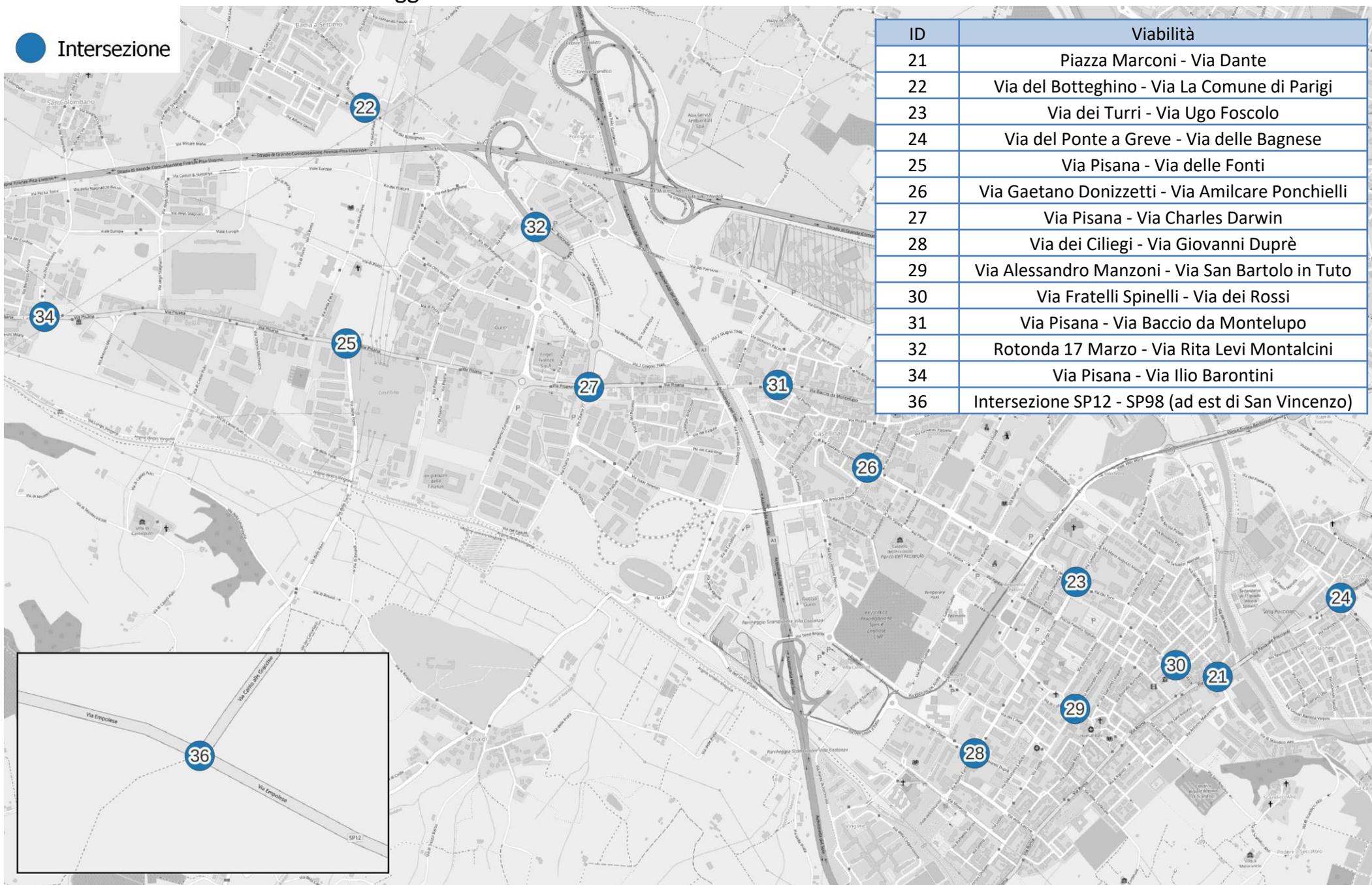


Punta mattino	Punta pomeriggio
7:30 – 8:30	17:00 – 18:00

Conteggi flussi alle intersezioni

Localizzazione Intersezioni oggetto di rilievo

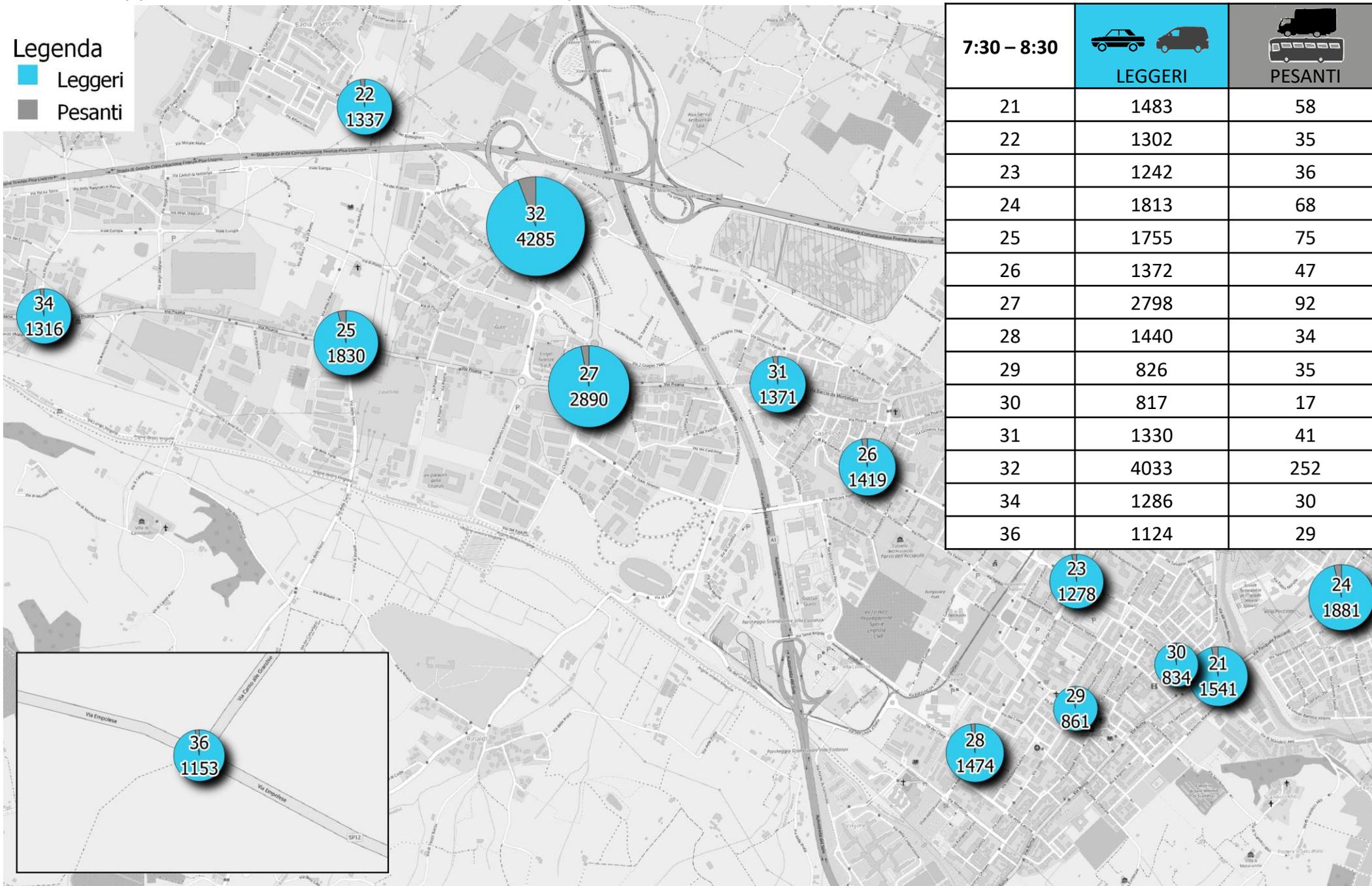
Intersezione



ID	Viabilità
21	Piazza Marconi - Via Dante
22	Via del Botteghino - Via La Comune di Parigi
23	Via dei Turri - Via Ugo Foscolo
24	Via del Ponte a Greve - Via delle Bagnese
25	Via Pisana - Via delle Fonti
26	Via Gaetano Donizzetti - Via Amilcare Ponchielli
27	Via Pisana - Via Charles Darwin
28	Via dei Ciliegi - Via Giovanni Duprè
29	Via Alessandro Manzoni - Via San Bartolo in Tuto
30	Via Fratelli Spinelli - Via dei Rossi
31	Via Pisana - Via Baccio da Montelupo
32	Rotonda 17 Marzo - Via Rita Levi Montalcini
34	Via Pisana - Via Ilio Barontini
36	Intersezione SP12 - SP98 (ad est di San Vincenzo)

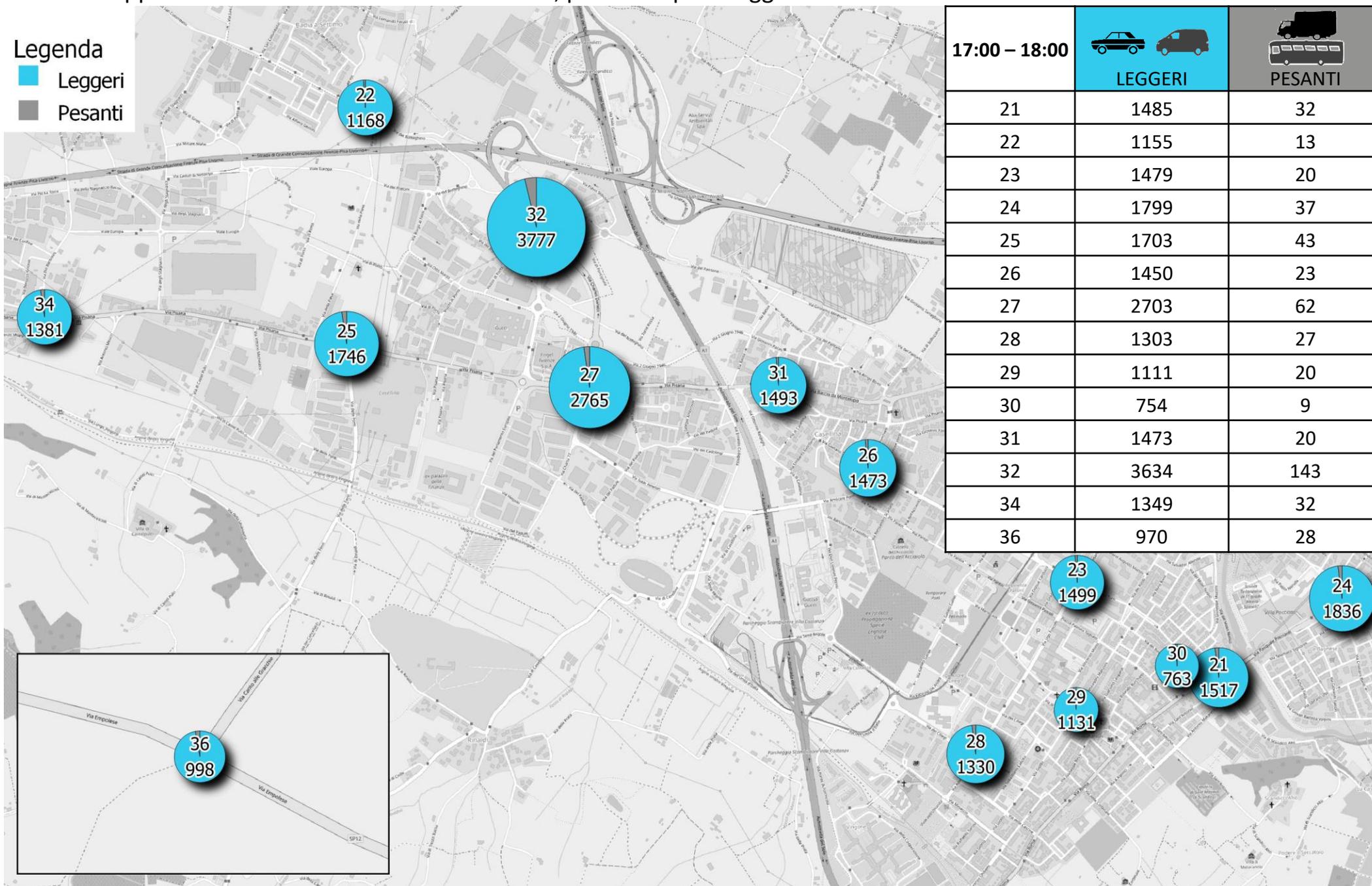
Rappresentazione dei flussi entranti ai nodi, punta del mattino 7:30 – 8:30

Legenda
■ Leggeri
■ Pesanti



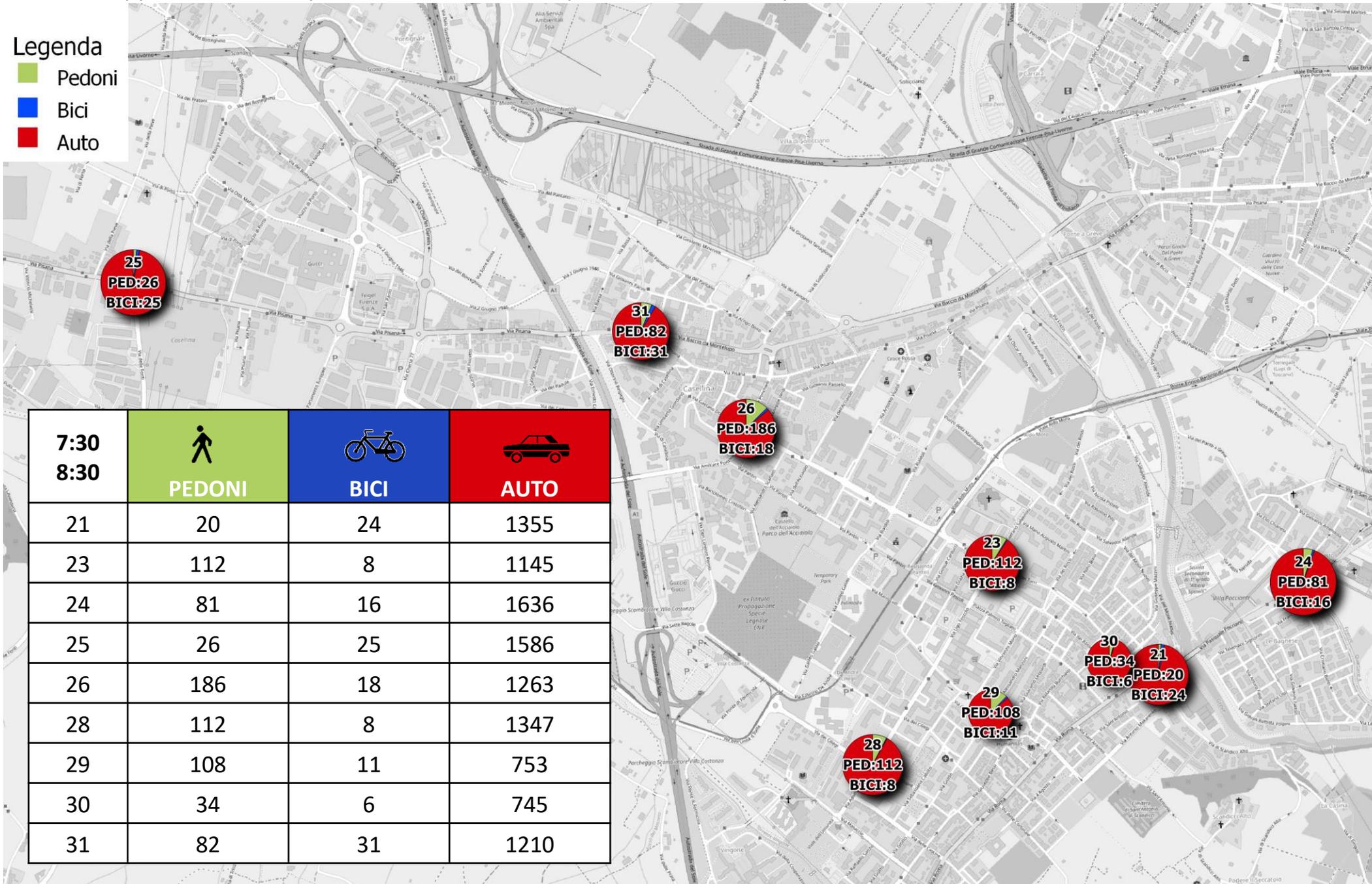
Rappresentazione dei flussi entranti ai nodi, punta del pomeriggio 17:00 – 18:00

Legenda
■ Leggeri
■ Pesanti



Rappresentazione ripartizione modale flussi pedoni – bici - auto, punta del mattino 7:30 – 8:30

- Legenda**
- Pedoni
 - Bici
 - Auto

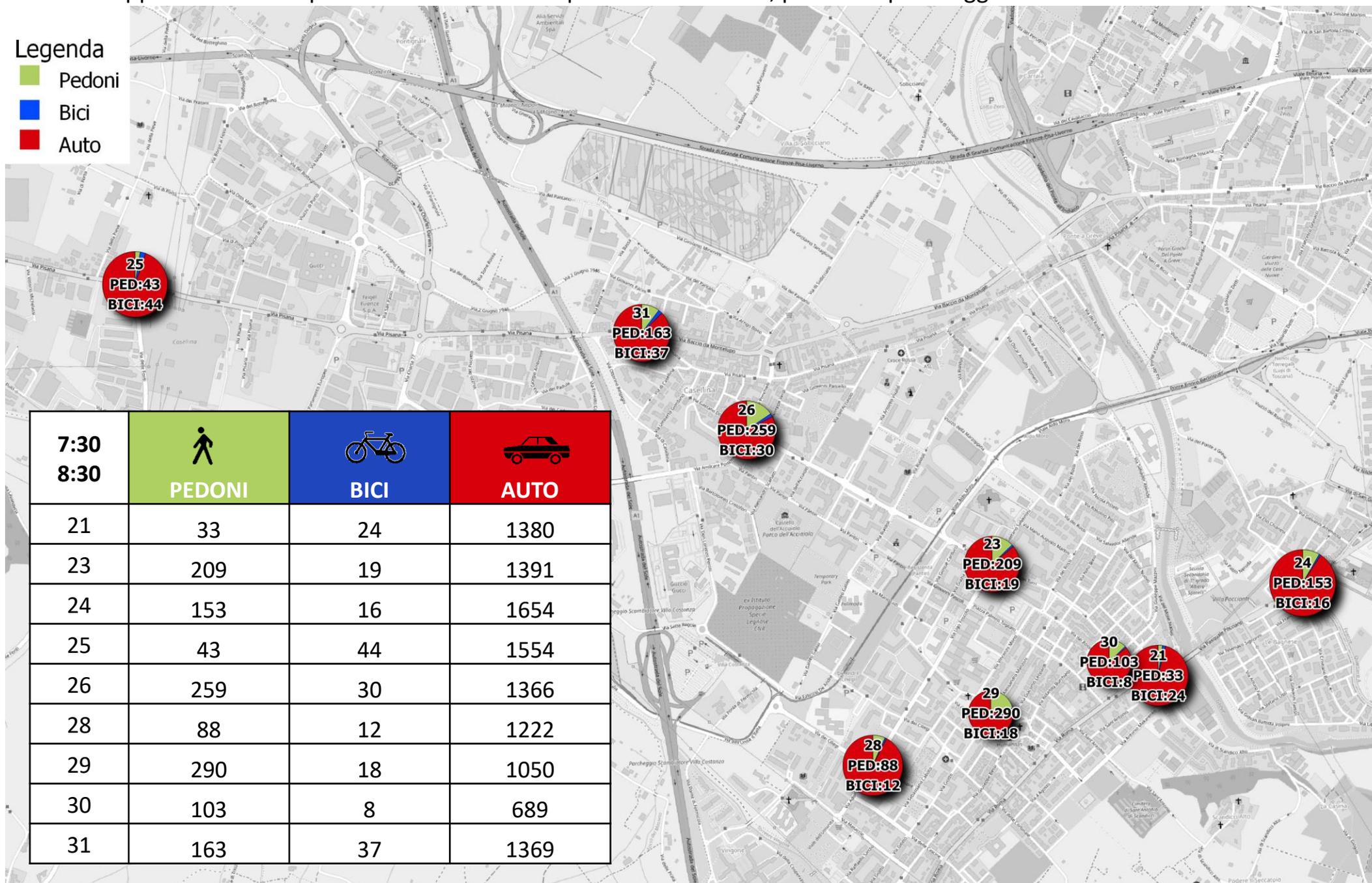


7:30 8:30	PEDONI	BICI	AUTO
21	20	24	1355
23	112	8	1145
24	81	16	1636
25	26	25	1586
26	186	18	1263
28	112	8	1347
29	108	11	753
30	34	6	745
31	82	31	1210

Rappresentazione ripartizione modale flussi pedoni – bici - auto, punta del pomeriggio 17:00 – 18:00

Legenda

- Pedoni
- Bici
- Auto



21 Piazza Marconi - Via Dante - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	Piazza Guglielmo Marconi (lato nord-est)	Via Dante	Dritto
A - B	Piazza Guglielmo Marconi (lato nord-est)	Piazza Guglielmo Marconi (lato sud-est)	Sinistra
B - A	Piazza Guglielmo Marconi (lato sud-est)	Piazza Guglielmo Marconi (lato nord-est)	Destra
B - C	Piazza Guglielmo Marconi (lato sud-est)	Via Dante	Sinistra
C - B	Via Dante	Piazza Guglielmo Marconi (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Dante	Piazza Guglielmo Marconi (lato nord-est)	Dritto



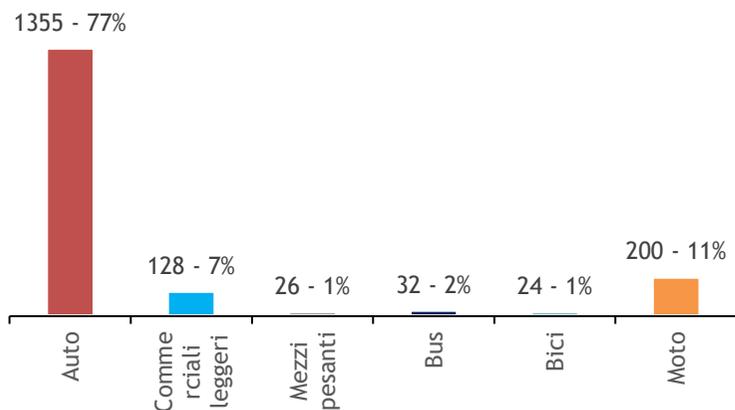
Manovre di svolta alle intersezioni

21 Piazza Marconi - Via Dante – Matrice 7:30 – 8:30

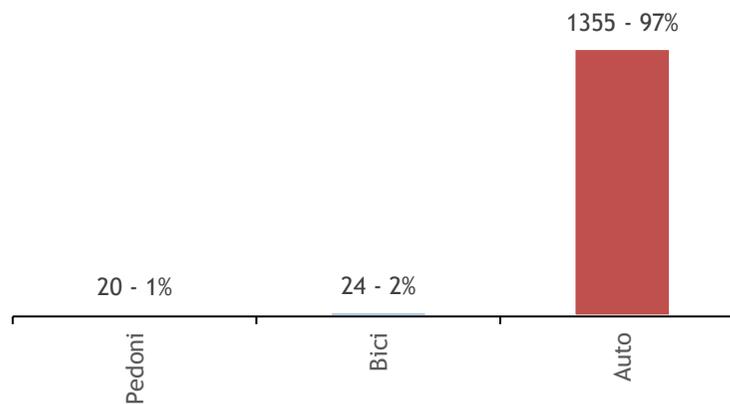
MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati						Pedoni	Bici		
A - C	588	55	10	13	0	666	14	57	723	A	ND	ND	ND	ND
A - B	36	5	5	0	0	46	4	4	53	B	2	6	0	0
B - A	145	6	2	0	0	153	2	34	166	C	7	5	0	0
B - C	47	1	1	0	0	49	0	7	52					
C - B	22	1	1	0	0	24	1	3	26					
C - A	517	60	7	19	0	603	3	95	677					
TOTALE	1355	128	26	32	0	1541	24	200	1697					



Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30



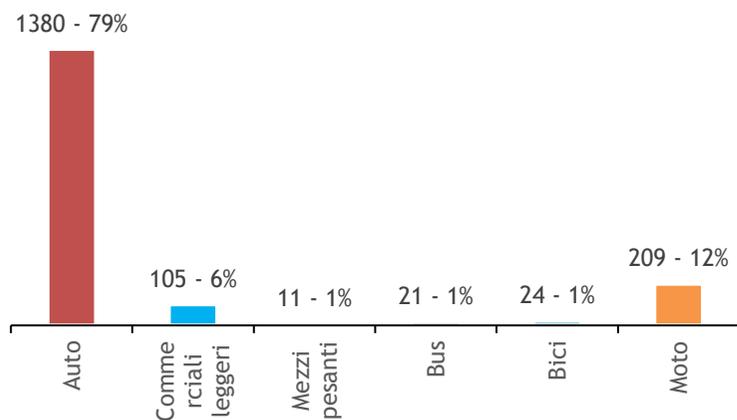
Manovre di svolta alle intersezioni

21 Piazza Marconi - Via Dante – Matrice 17:00 – 18:00

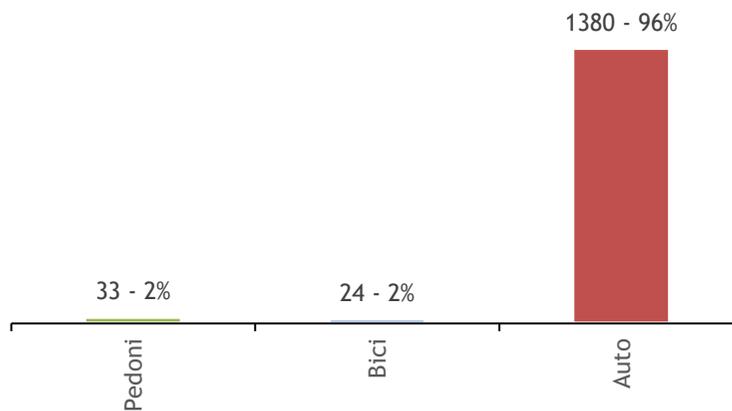
MANOVRA	FERIALE		17.00		18.00		TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	Pedoni						Bici			
A - C	589	68	4	10	0	671	4	104	727	A	ND	ND	ND	ND	
A - B	88	5	0	0	0	93	9	22	102	B	3	2	0	0	
B - A	101	5	1	0	0	107	2	7	111	C	20	8	0	0	
B - C	42	3	0	0	0	45	0	4	46						
C - B	68	1	0	0	0	69	2	10	73						
C - A	492	23	6	11	0	532	7	62	581						
TOTALE	1380	105	11	21	0	1517	24	209	1640						



Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

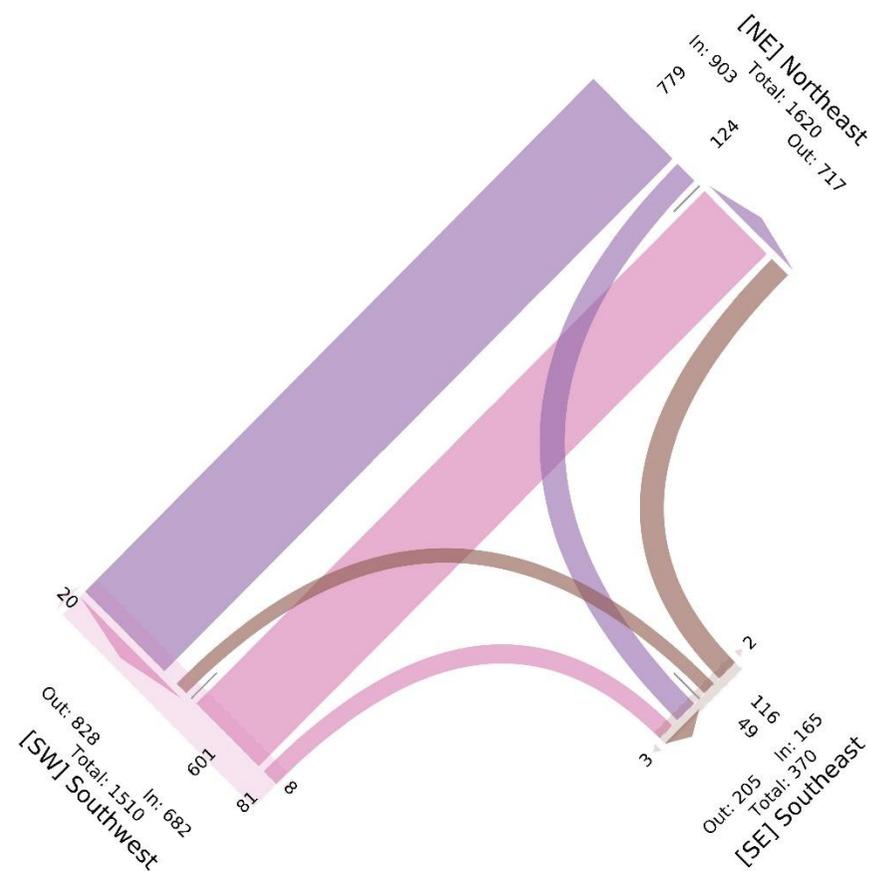
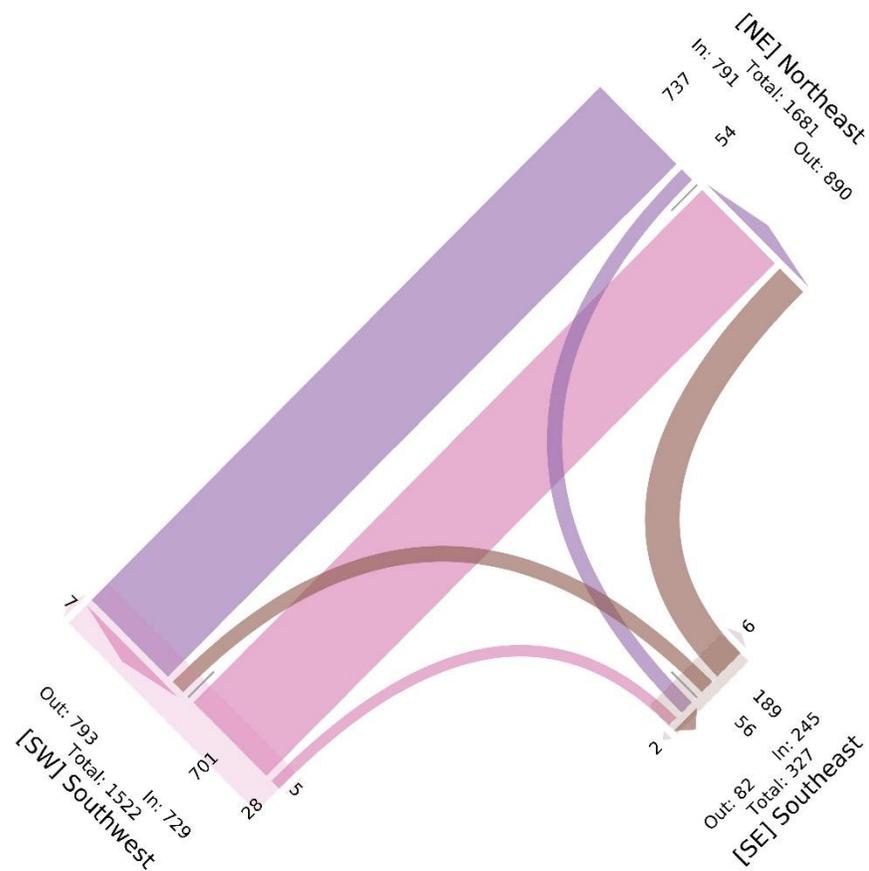


Manovre di svolta alle intersezioni

21 Piazza Marconi - Via Dante – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopeditali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Piazza Guglielmo Marconi (lato nord-est)	NE
B	Piazza Guglielmo Marconi (lato sud-est)	SE
C	Via Dante	SW

22 Via del Botteghino - Via La Comune di Parigi - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	Via del Botteghino (lato sud-est)	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Dritto
A - B	Via del Botteghino (lato sud-est)	Via La Comune di Parigi	Sinistra
A - A	Via del Botteghino (lato sud-est)	Via del Botteghino (lato sud-est)	Inversione
B - A	Via La Comune di Parigi	Via del Botteghino (lato sud-est)	Destra
B - C	Via La Comune di Parigi	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Sinistra
B - B	Via La Comune di Parigi	Via La Comune di Parigi	Inversione
C - B	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Via La Comune di Parigi	Destra
C - A	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Via del Botteghino (lato sud-est)	Dritto
C - C	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	Inversione

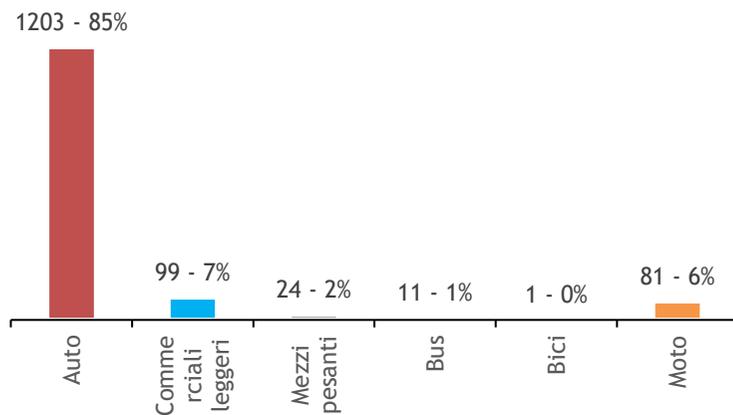


Manovre di svolta alle intersezioni

22 Via del Botteghino - Via La Comune di Parigi – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	7.30					8.30				
						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli		
A - C	94	11	5	1	0	111	0	2	119	
A - B	190	15	5	5	3	218	0	8	241	
A - A	9	0	0	0	0	9	0	0	9	
B - A	661	56	8	4	2	731	0	39	763	
B - C	72	4	0	0	0	76	0	5	78	
B - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C - B	53	8	0	1	0	62	0	1	64	
C - A	124	5	1	0	0	130	1	26	139	
C - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTALE	1203	99	19	11	5	1337	1	81	1413	

Composizione veicolare 07:30 - 08:30

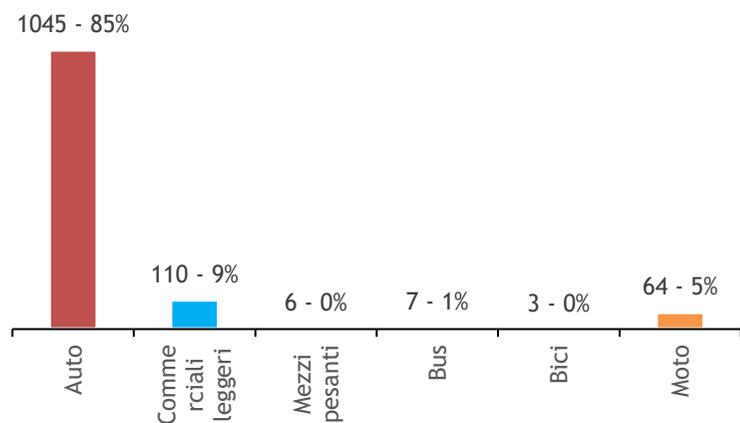


Manovre di svolta alle intersezioni

22 Via del Botteghino - Via La Comune di Parigi – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	17.00	18.00							
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati				
A - C	95	11	0	0	0	106	0	8	108
A - B	372	45	2	4	1	424	1	24	444
A - A	0	1	0	0	0	1	0	1	1
B - A	295	37	2	3	1	338	1	16	353
B - C	184	6	0	0	0	190	0	9	193
B - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C - B	45	4	0	0	0	49	0	2	50
C - A	42	6	0	0	0	48	1	4	50
C - C	12	0	0	0	0	12	0	0	12
TOTALE	1045	110	4	7	2	1168	3	64	1211

Composizione veicolare 17:00 - 18:00

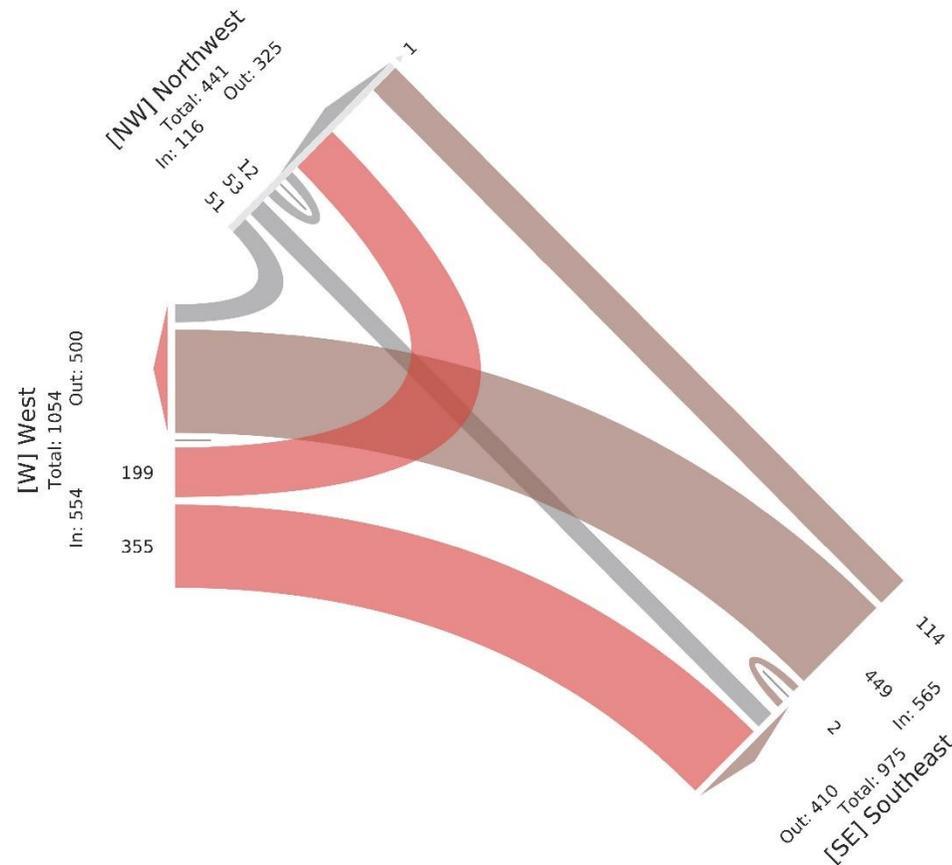
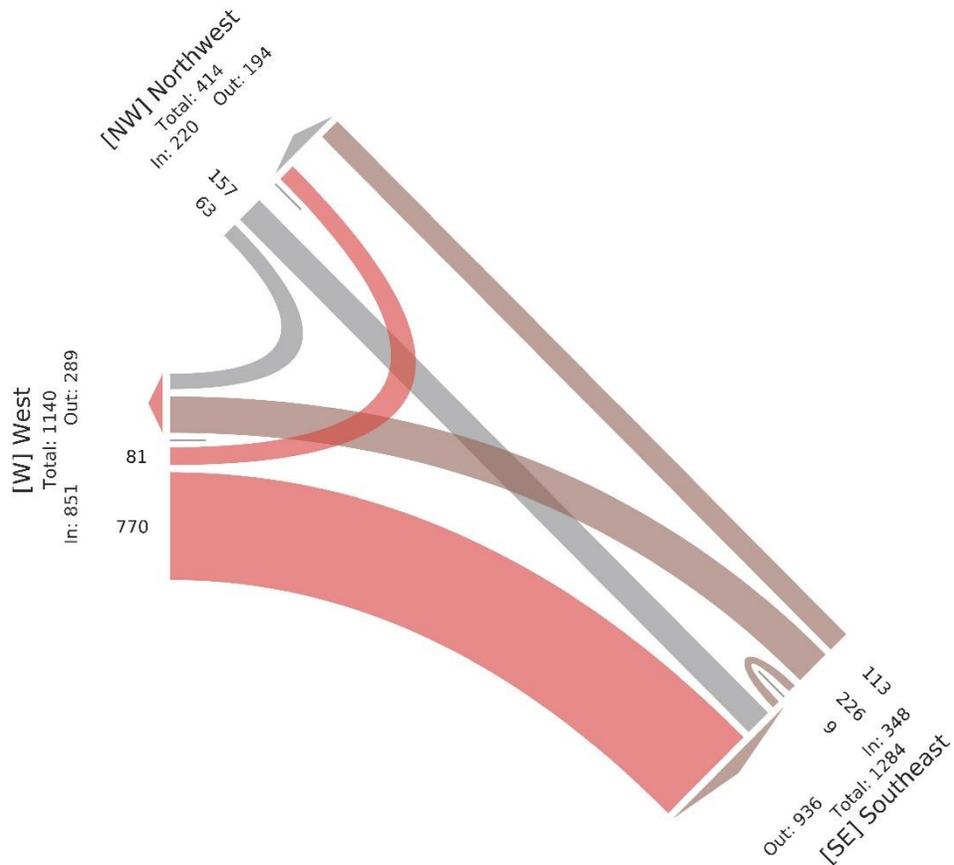


Manovre di svolta alle intersezioni

22 Via del Botteghino - Via La Comune di Parigi – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via del Botteghino (lato sud-est)	SE
B	Via La Comune di Parigi	W
C	Via del Botteghino (lato nord-ovest)	NW

23 Via dei Turri - Via Ugo Foscolo - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Gaetano Salvemini	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Destra
A - C	Via Gaetano Salvemini	Via Ugo Foscolo	Dritto
A - B	Via Gaetano Salvemini	Via dei Turri (lato sud-est)	Sinistra
A - A	Via Gaetano Salvemini	Via Gaetano Salvemini	Inversione
B - A	Via dei Turri (lato sud-est)	Via Gaetano Salvemini	Destra
B - D	Via dei Turri (lato sud-est)	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Dritto
B - C	Via dei Turri (lato sud-est)	Via Ugo Foscolo	Sinistra
B - B	Via dei Turri (lato sud-est)	Via dei Turri (lato sud-est)	Inversione
C - B	Via Ugo Foscolo	Via dei Turri (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Ugo Foscolo	Via Gaetano Salvemini	Dritto
C - D	Via Ugo Foscolo	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Sinistra
C - C	Via Ugo Foscolo	Via Ugo Foscolo	Inversione
D - C	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Via Ugo Foscolo	Destra
D - B	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Via dei Turri (lato sud-est)	Dritto
D - A	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Via Gaetano Salvemini	Sinistra
D - D	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Via dei Turri (lato nord-ovest)	Inversione



Manovre di svolta alle intersezioni

23 Via dei Torri - Via Ugo Foscolo – Matrice 7:30 – 8:30

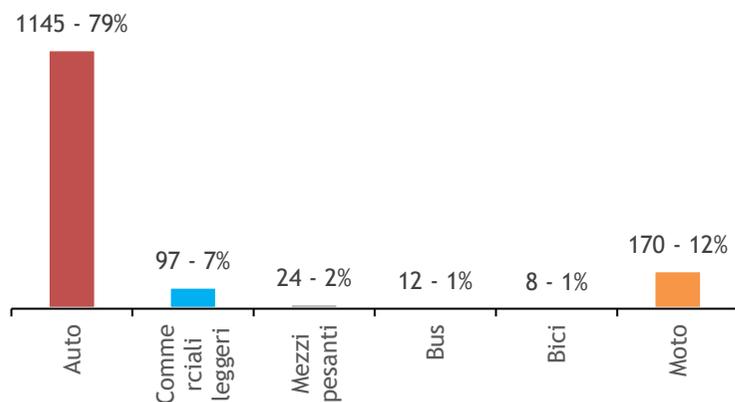
FERIALE

7.30

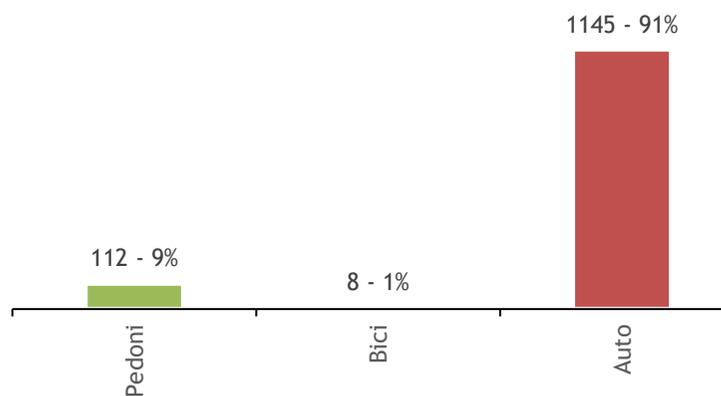
8.30

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario		
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli								
	Pedoni		Bici													
A - D	43	3	2	0	0	48	0	5	52	A	2	19	0	0		
A - C	92	8	3	0	0	103	0	8	108		B	13	7	0	0	
A - B	3	2	1	0	0	6	0	0	7			C	26	15	0	0
A - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0				D	18	12	0
B - A	78	10	1	0	0	89	1	17	95	D				18	12	0
B - D	237	25	2	5	0	269	4	28	291		A			2	19	0
B - C	9	2	0	0	0	11	0	4	12			B		13	7	0
B - B	0	1	0	0	0	1	0	0	1				C	26	15	0
C - B	18	3	0	0	0	21	0	3	22	D				18	12	0
C - A	377	19	2	0	0	398	1	76	423		A			2	19	0
C - D	70	7	3	0	0	80	0	8	85			B		13	7	0
C - C	3	1	0	0	0	4	0	0	4				C	26	15	0
D - C	56	6	2	1	1	66	0	2	73	D				18	12	0
D - B	110	8	6	6	0	130	2	14	153		A			2	19	0
D - A	44	1	1	0	0	46	0	4	48			B		13	7	0
D - D	5	1	0	0	0	6	0	1	6				C	26	15	0
TOTALE	1145	97	23	12	1	1278	8	170	1380	D				18	12	0

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30



Manovre di svolta alle intersezioni

23 Via dei Torri - Via Ugo Foscolo – Matrice 17:00 – 18:00

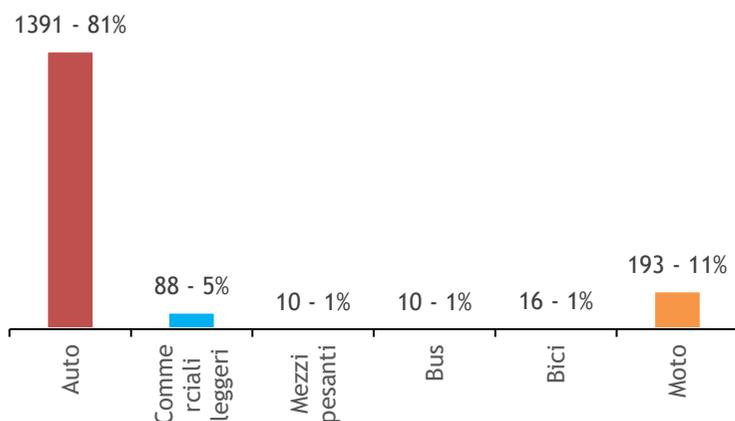
FERIALE

17.00

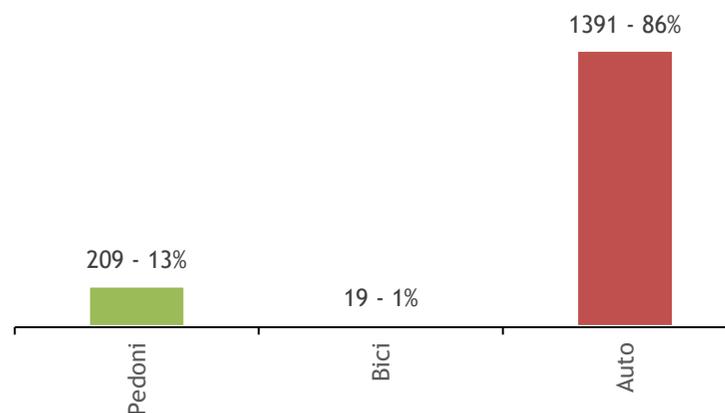
18.00

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli						
	Pedoni		Bici											
A - D	45	4	1	0	0	50	0	10	54	A	12	32	0	0
A - C	104	7	3	0	0	114	2	18	123					
A - B	8	0	0	0	0	8	0	2	9					
A - A	6	0	0	0	0	6	0	1	6					
B - A	105	7	0	0	0	112	0	11	115	B	14	27	0	0
B - D	250	29	0	4	0	283	2	44	305					
B - C	15	0	0	0	0	15	0	3	16					
B - B	2	1	0	0	0	3	0	0	3					
C - B	18	0	0	0	0	18	0	1	18	C	25	24	0	0
C - A	283	12	3	0	0	298	4	37	313					
C - D	123	8	0	0	0	131	1	16	136					
C - C	4	0	0	0	0	4	0	0	4					
D - C	132	4	1	0	0	137	3	9	142	D	34	41	3	0
D - B	225	13	2	6	0	246	4	35	272					
D - A	69	3	0	0	0	72	0	6	74					
D - D	2	0	0	0	0	2	0	0	2					
TOTALE	1391	88	10	10	0	1499	16	193	1592					

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

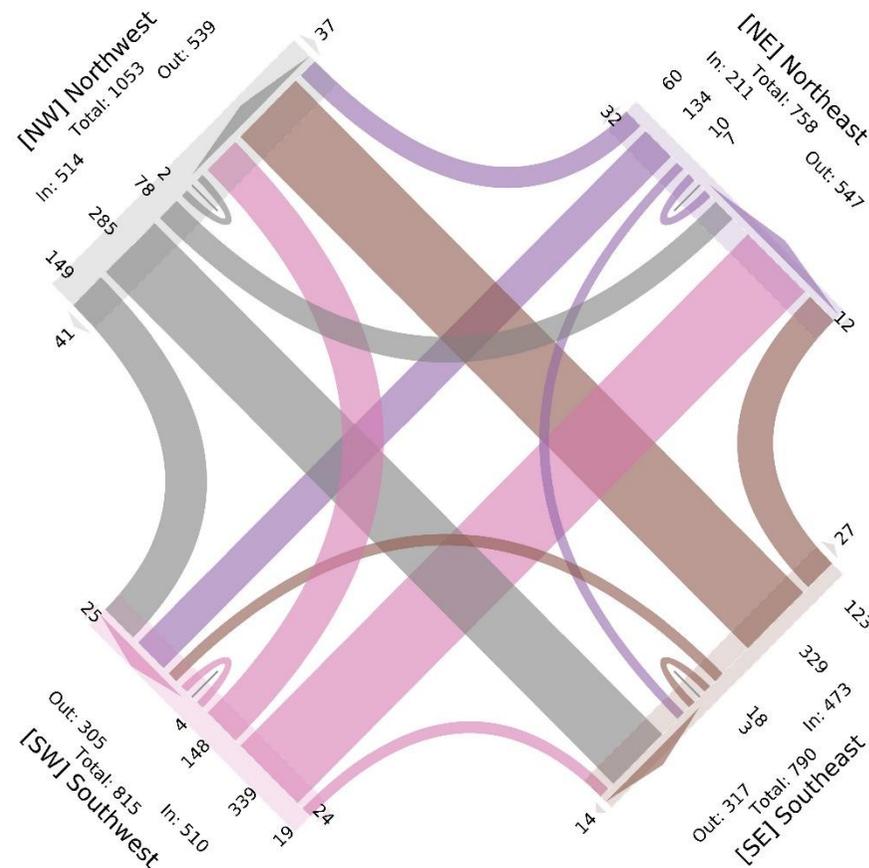
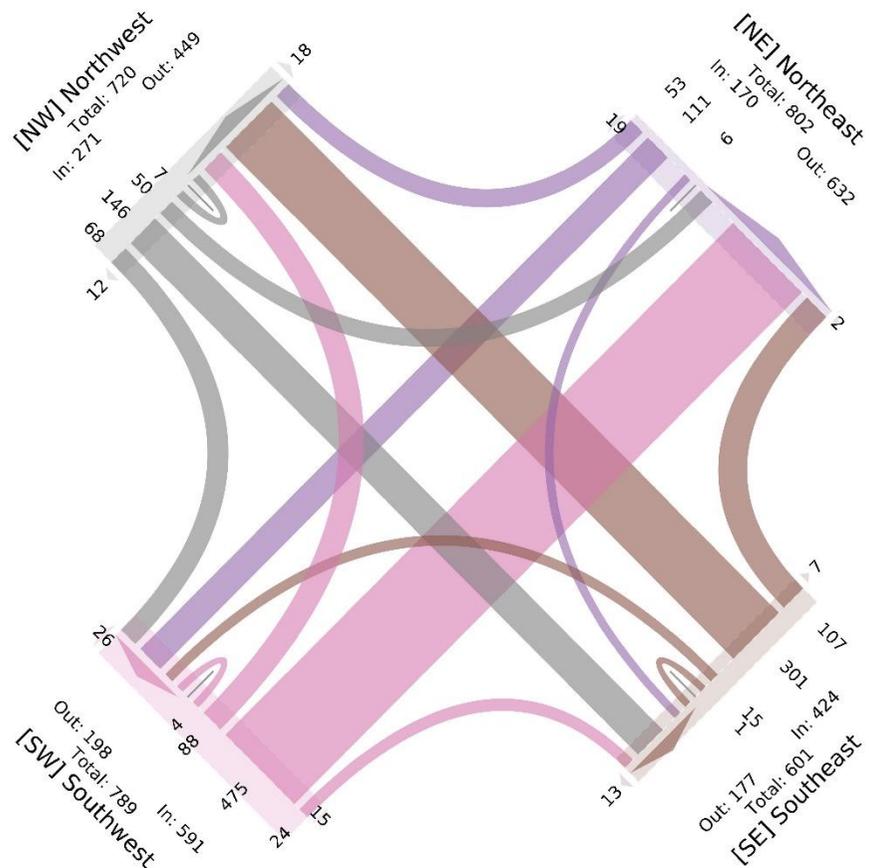


Manovre di svolta alle intersezioni

23 Via dei Turri - Via Ugo Foscolo – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopeditali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00

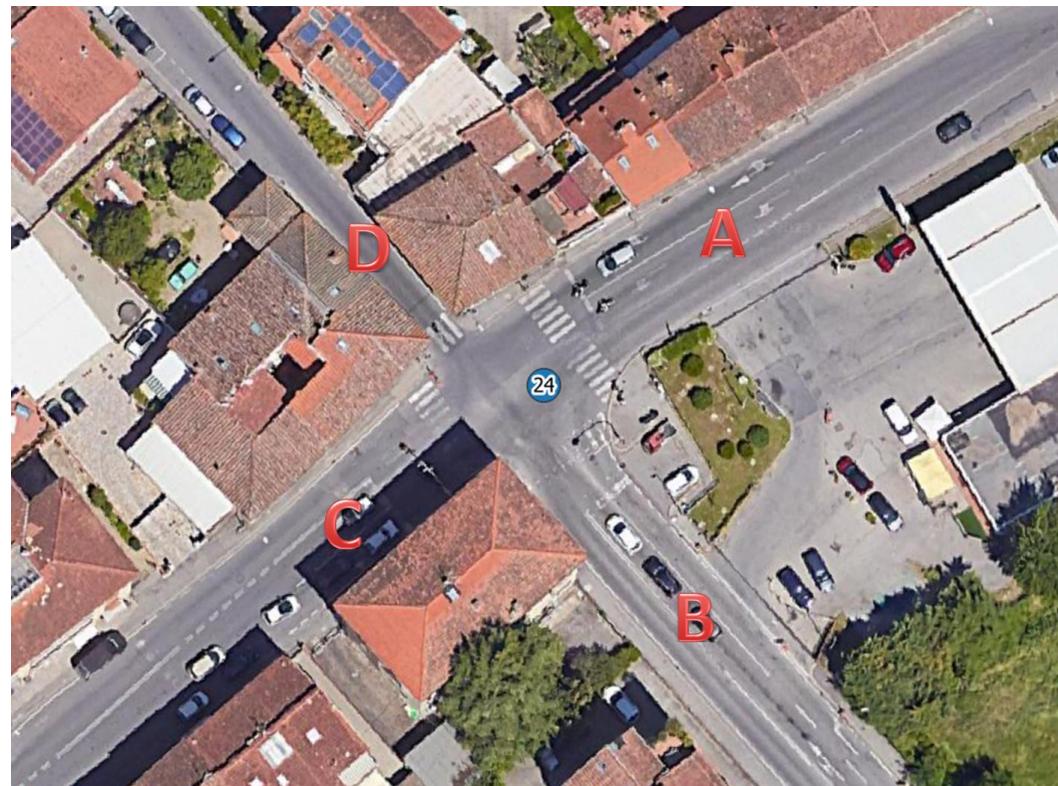


Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Gaetano Salvemini	NE
B	Via dei Turri (lato sud-est)	SE
C	Via Ugo Foscolo	SW
D	Via dei Turri (lato nord-ovest)	NW

Manovre di svolta alle intersezioni

24 Via del Ponte a Greve - Via delle Bagnese - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via di Torregalli	Via del Ponte a Greve	Destra
A - C	Via di Torregalli	Via Pasquale Poccianti	Dritto
A - B	Via di Torregalli	Via delle Bagnese	Sinistra
B - A	Via delle Bagnese	Via di Torregalli	Destra
B - D	Via delle Bagnese	Via del Ponte a Greve	Dritto
B - C	Via delle Bagnese	Via Pasquale Poccianti	Sinistra
C - B	Via Pasquale Poccianti	Via delle Bagnese	Destra
C - A	Via Pasquale Poccianti	Via di Torregalli	Dritto
C - D	Via Pasquale Poccianti	Via del Ponte a Greve	Sinistra
D -	Via del Ponte a Greve		

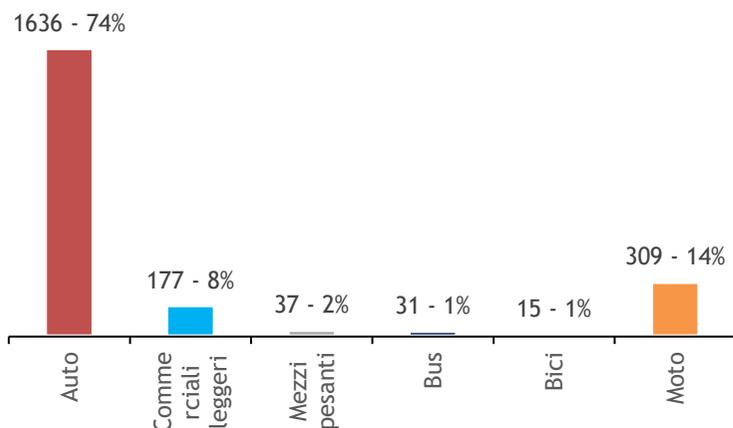


Manovre di svolta alle intersezioni

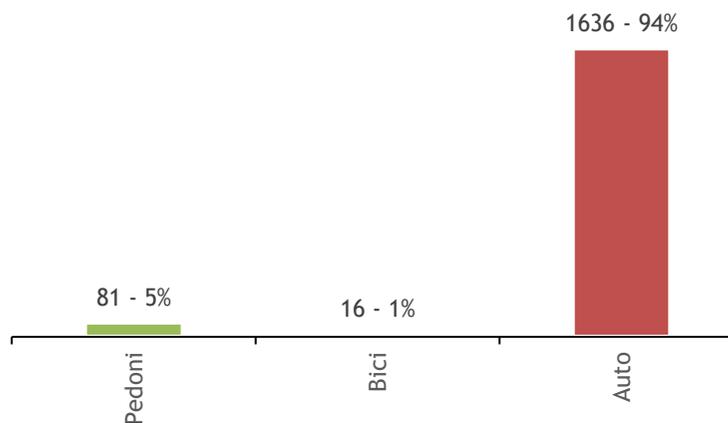
24 Via del Ponte a Greve - Via delle Bagnese – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30		8.30		RAMO	Orario		Antiorario	
						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI				Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			Pedoni	Bici		
A - D	6	1	0	0	0	7	0	1	7	A	0	1	0	0
A - C	149	26	14	12	0	201	4	24	247		0	1	0	0
A - B	270	40	11	1	0	322	0	30	344		0	1	0	0
B - A	273	21	2	1	0	297	4	48	317	B	1	18	0	1
B - D	213	17	1	0	0	231	0	44	245		1	18	0	1
B - C	108	16	2	0	0	126	0	16	133		1	18	0	1
C - B	95	14	0	0	0	109	0	11	112	C	35	10	0	0
C - A	322	26	6	17	0	371	6	117	448		35	10	0	0
C - D	200	16	1	0	0	217	1	18	224		35	10	0	0
D -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	D	14	2	0	0
TOTALE	1636	177	37	31	0	1881	15	309	2077		14	2	0	0

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30

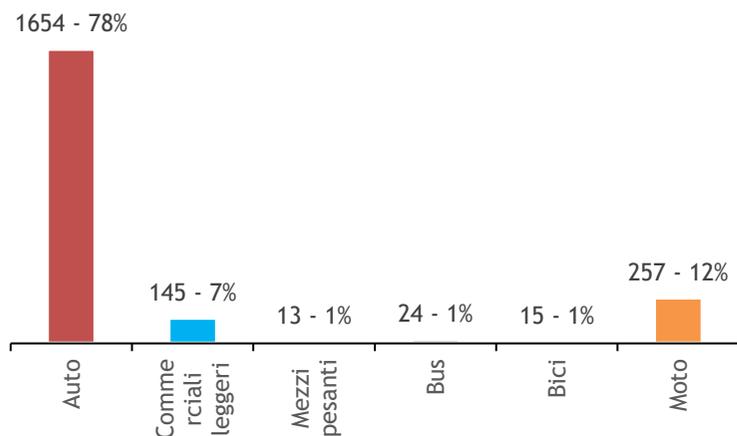


Manovre di svolta alle intersezioni

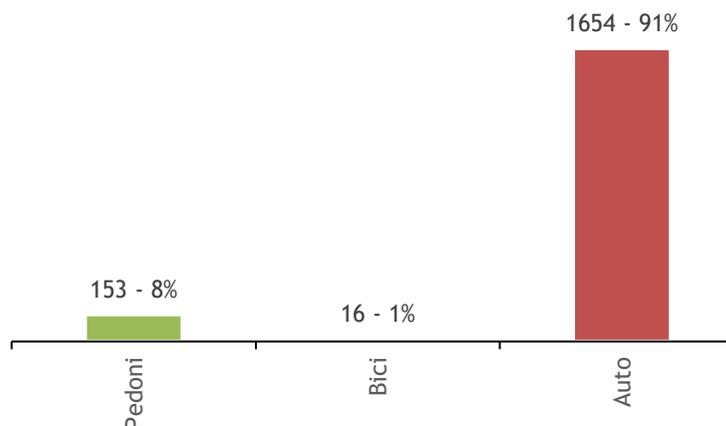
24 Via del Ponte a Greve - Via delle Bagnese – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	17.00		TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario		Antiorario			
													Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			Pedoni		Bici			
A - D	19	1	0	0	0	20	0	3	21	A	1	2	0	0		
A - C	282	19	2	11	0	314	7	69	361		3	7	0	0		
A - B	328	20	1	0	0	349	1	47	364		33	37	0	1		
B - A	242	25	5	1	0	273	1	19	286	B	3	7	0	0		
B - D	147	32	0	0	0	179	0	29	188		38	32	0	0		
B - C	187	25	3	0	0	215	0	33	228		0	0	0	0		
C - B	93	5	1	0	0	99	1	8	103	C	33	37	0	1		
C - A	218	13	0	12	0	243	1	38	279		38	32	0	0		
C - D	138	5	1	0	0	144	4	11	150		0	0	0	0		
D -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	D	38	32	0	0		
TOTALE	1654	145	13	24	0	1836	15	257	1980							

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

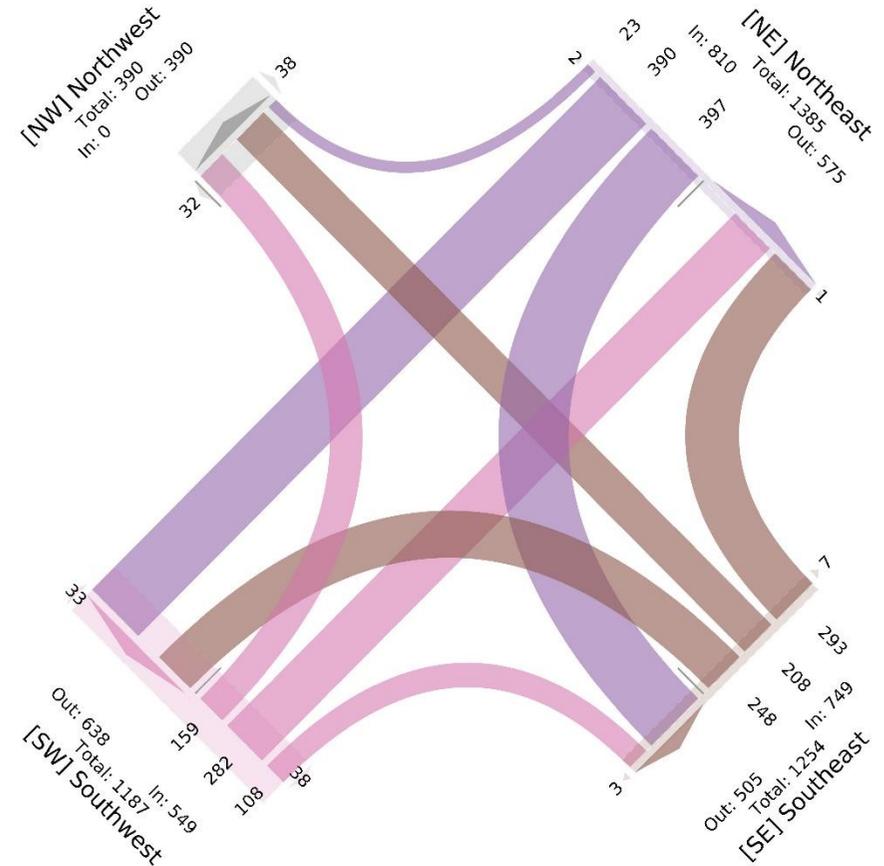
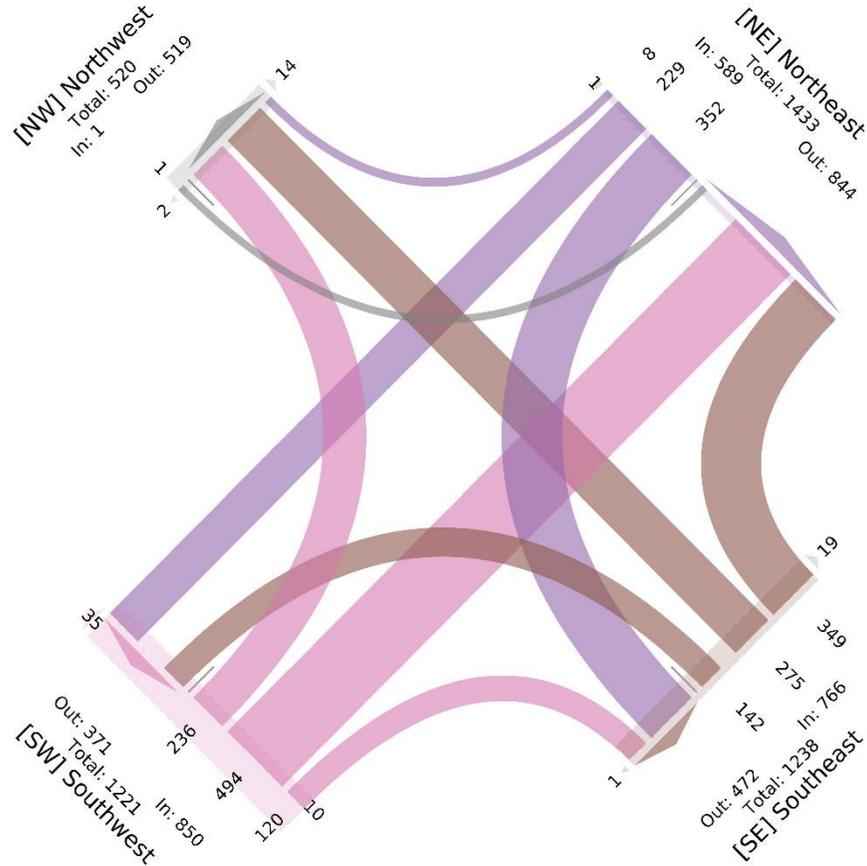


Manovre di svolta alle intersezioni

24 Via del Ponte a Greve - Via delle Bagnese – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopeditali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via di Torregalli	NE
B	Via delle Bagnese	SE
C	Via Pasquale Poccianti	SW
D	Via del Ponte a Greve	NW

25 Via Pisana - Via delle Fonti - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Pisana (lato est)	Via Pisana (lato ovest)	Dritto
A - C	Via Pisana (lato est)	Via delle Fonti	Sinistra
A - B	Via Pisana (lato est)	Accesso Terna	Sinistra
B - A	Accesso Terna	Via Pisana (lato est)	Destra
B - D	Accesso Terna	Via Pisana (lato ovest)	Sinistra
B - C	Accesso Terna	Via delle Fonti	Sinistra
C - B	Via delle Fonti	Accesso Terna	Destra
C - A	Via delle Fonti	Via Pisana (lato est)	Destra
C - D	Via delle Fonti	Via Pisana (lato ovest)	Sinistra
D - C	Via Pisana (lato ovest)	Via delle Fonti	Destra
D - B	Via Pisana (lato ovest)	Accesso Terna	Destra
D - A	Via Pisana (lato ovest)	Via Pisana (lato est)	Dritto

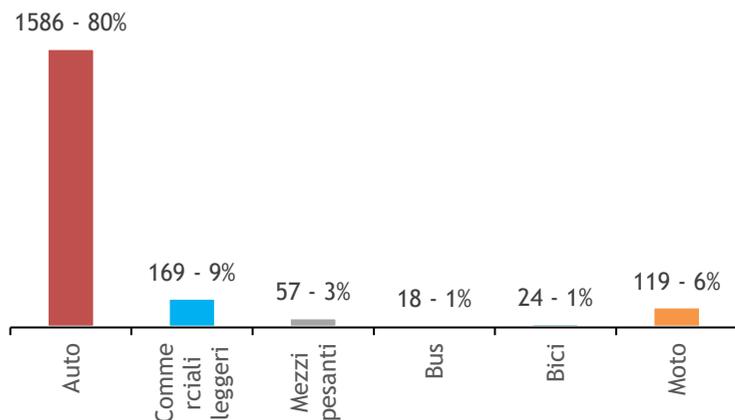


Manovre di svolta alle intersezioni

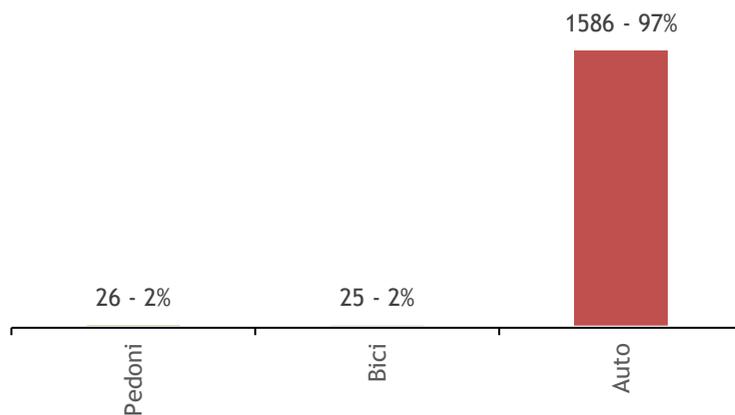
25 Via Pisana - Via delle Fonti – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30		8.30		TOTALE AUTOVEICOLI	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
								Orario	Antiorario				Orario	Antiorario		
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli									
						Pedoni		Bici								
A - D	504	45	11	8	2	16	30	615	A	0	0	0	0			
A - C	284	27	13	0	0	2	31	347		0	0	0	0			
A - B	0	0	0	0	0	0	0	0		5	1	0	0			
B - A	0	0	0	0	0	0	0	0		3	1	0	0			
B - D	0	0	0	0	0	0	0	0	B	2	14	0	1			
B - C	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0	0	0			
C - B	1	0	0	0	0	0	1	1	C							
C - A	116	24	10	0	2	1	6	168								
C - D	76	12	8	0	0	0	2	105	D							
D - C	163	9	3	0	0	1	7	180								
D - B	1	0	0	0	0	0	0	1								
D - A	441	52	8	10	0	4	41	553								
TOTALE	1586	169	53	18	4	24	119	1970								

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30

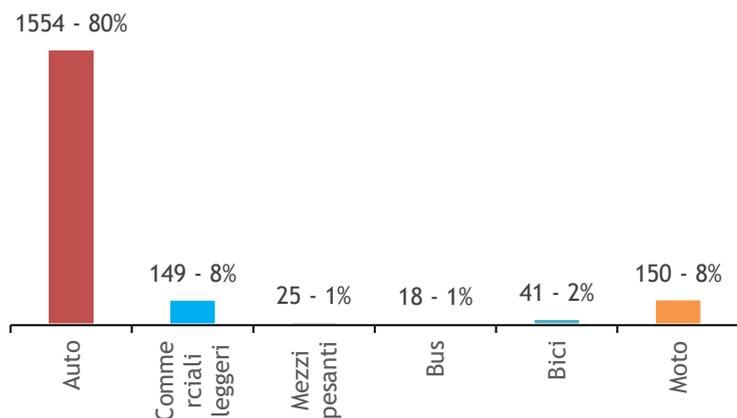


Manovre di svolta alle intersezioni

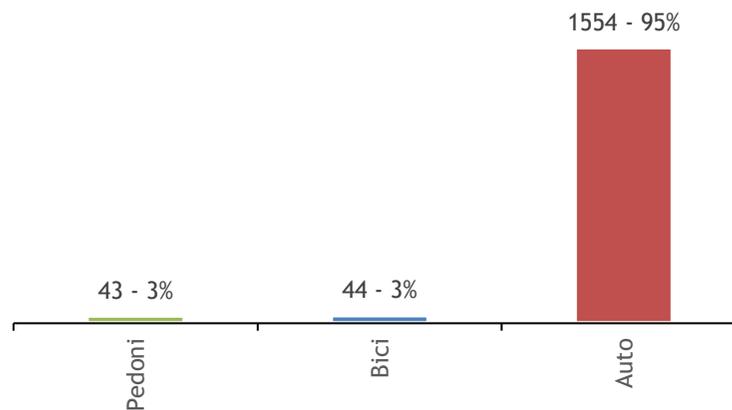
25 Via Pisana - Via delle Fonti – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	17.00					18.00					Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI						
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli		Pedoni		Bici			
A - D	561	45	8	9	1	624	17	37	668	A	0	0	0	0	
A - C	86	29	6	0	2	123	0	7	135		0	0	0	0	
A - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
B - A	0	0	0	0	0	0	5	12	5	B	3	7	0	2	
B - D	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
B - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
C - B	0	0	0	0	0	0	3	9	4	C	4	5	0	0	
C - A	257	19	1	0	0	277	2	29	287		0	0	0	0	
C - D	142	8	2	0	0	152	1	11	158		0	0	0	0	
D - C	72	7	0	0	0	79	1	1	80	D	21	3	1	0	
D - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	
D - A	436	41	4	9	1	491	12	44	532		0	0	0	0	
TOTALE	1554	149	21	18	4	1746	41	150	1869						

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

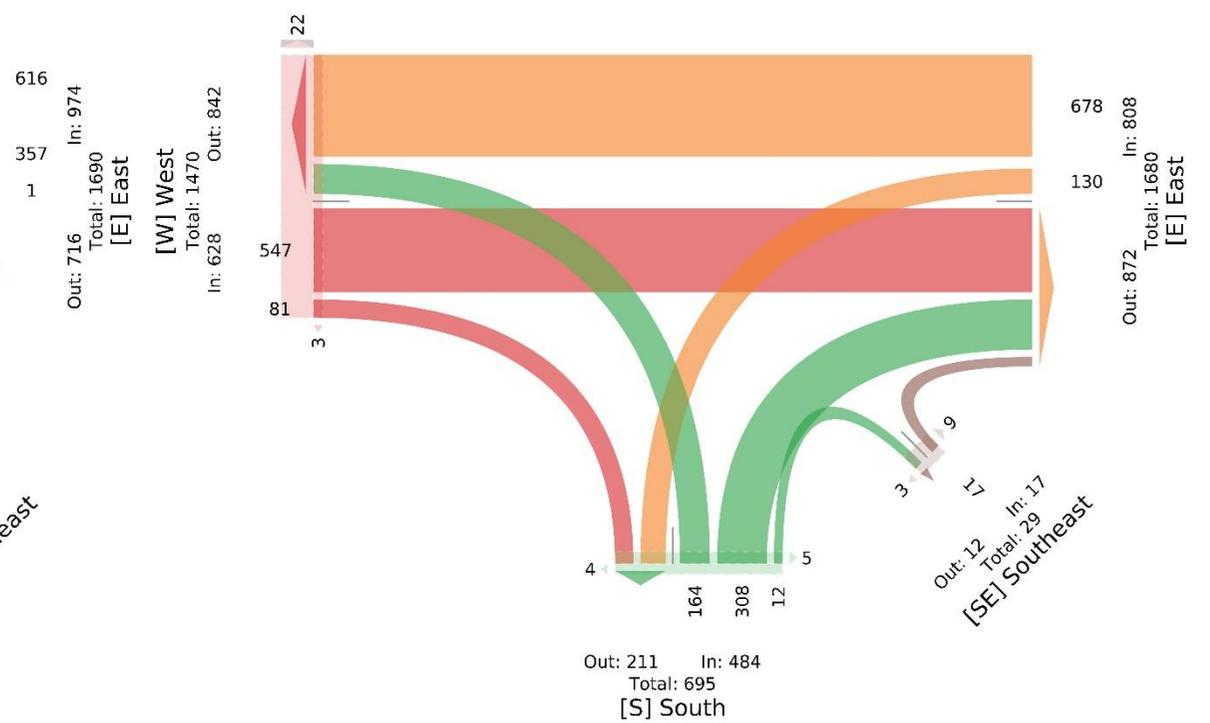
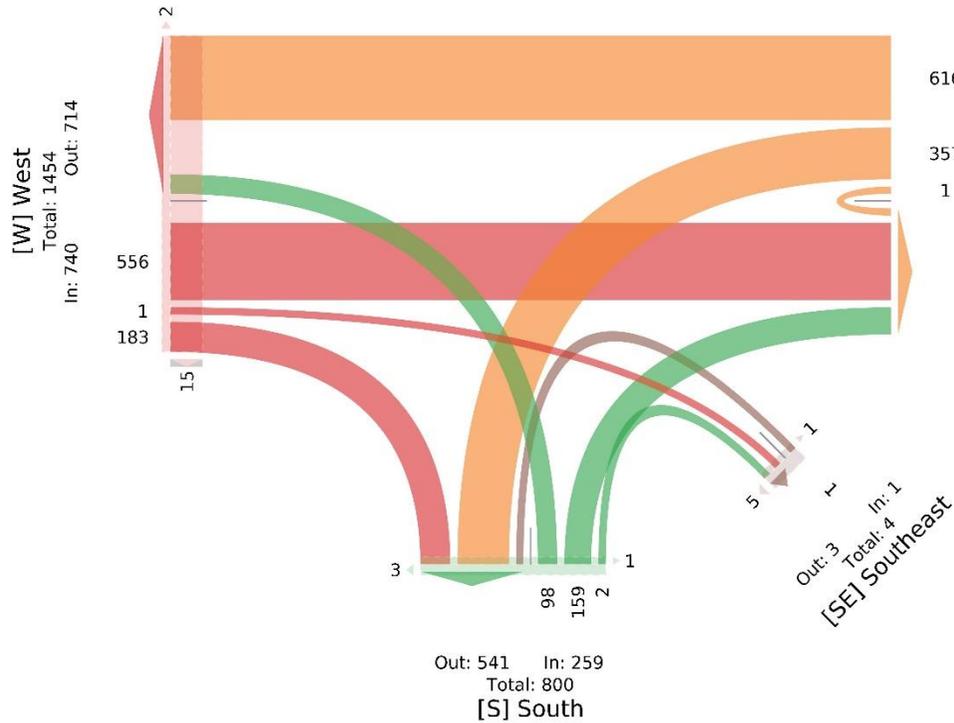


Manovre di svolta alle intersezioni

25 Via Pisana - Via delle Fonti – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Pisana (lato est)	E
B	Accesso Terna	SE
C	Via delle Fonti	S
D	Via Pisana (lato ovest)	W

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Destra
A - C	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Dritto
A - B	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Sinistra
B - A	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Destra
B - D	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Dritto
B - C	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Sinistra
C - B	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Dritto
C - D	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Sinistra
D - C	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	Destra
D - B	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	Dritto
D - A	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	Sinistra

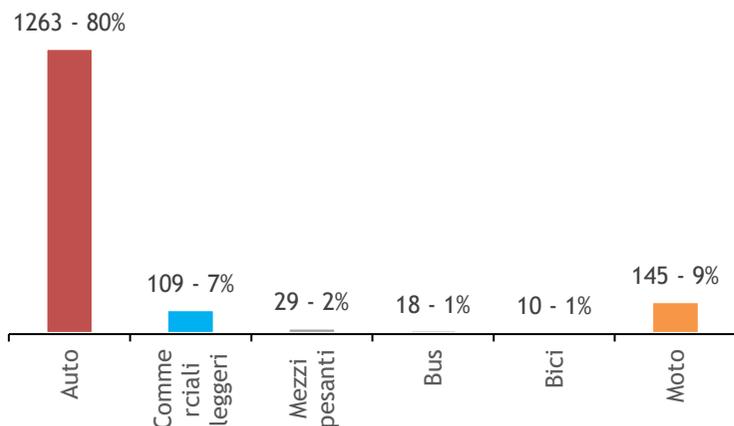


Manovre di svolta alle intersezioni

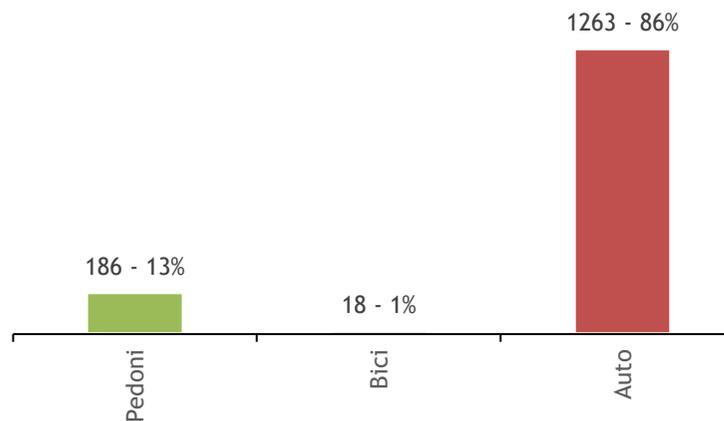
26 Via Gaetano Donizetti - Via Amilcare Ponchielli – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30		8.30		TOTALE AUTOVEICOLI	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario			
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	Pedoni	Bici										
A - D	6	0	0	0	0	6	0	0	6	A	17	7	0	0					
A - C	182	11	4	0	0	197	1	20	207		10	6	2	0					
A - B	139	17	2	0	1	159	1	15	168		11	76	2	4					
B - A	108	11	5	5	0	129	0	1	144	B	18	41	0	0					
B - D	111	14	2	0	0	127	8	12	135		10	6	2	0					
B - C	279	14	4	2	0	299	0	41	319		11	76	2	4					
C - B	161	25	2	2	0	190	0	20	202	C	18	41	0	0					
C - A	143	10	3	2	0	158	0	15	170		11	76	2	4					
C - D	8	1	1	0	0	10	0	0	11		18	41	0	0					
D - C	9	0	0	0	0	9	0	1	9	D	18	41	0	0					
D - B	107	5	5	7	0	124	0	20	149		18	41	0	0					
D - A	10	1	0	0	0	11	0	0	11		TOTALE	1263	109	28	18	1	1419	10	145

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30

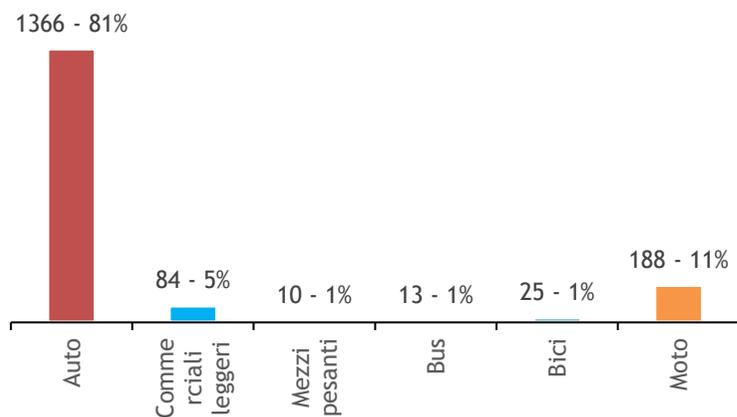


Manovre di svolta alle intersezioni

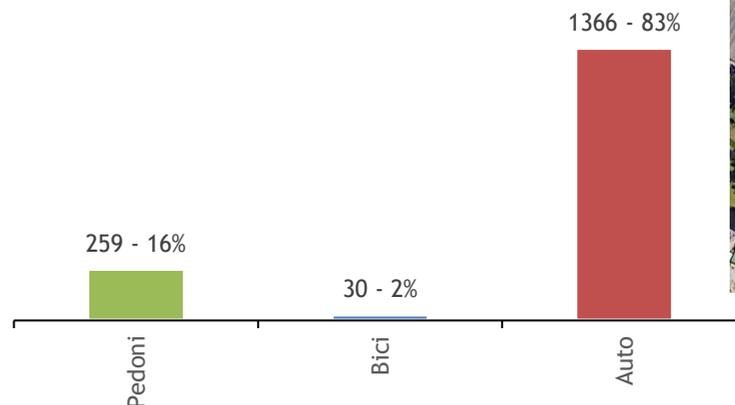
26 Via Gaetano Donizetti - Via Amilcare Ponchielli – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					17.00		18.00		Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			Pedoni	Bici		
A - D	11	0	0	0	0	11	0	2	12	A	20	13	0	0
A - C	70	9	2	1	0	82	0	17	91					
A - B	164	10	0	0	0	174	4	18	181					
B - A	177	12	2	3	0	194	0	17	207					
B - D	119	8	0	0	0	127	0	27	135	B	21	39	0	0
B - C	119	17	0	2	0	138	0	11	145					
C - B	292	5	2	2	0	301	2	45	321	C	47	56	2	1
C - A	191	15	3	0	0	209	1	24	220					
C - D	8	1	0	0	0	9	0	0	9					
D - C	16	0	0	0	0	16	1	2	17	D	32	31	2	0
D - B	192	6	1	5	0	204	17	24	227					
D - A	7	1	0	0	0	8	0	1	8					
TOTALE	1366	84	10	13	0	1473	25	188	1573					

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

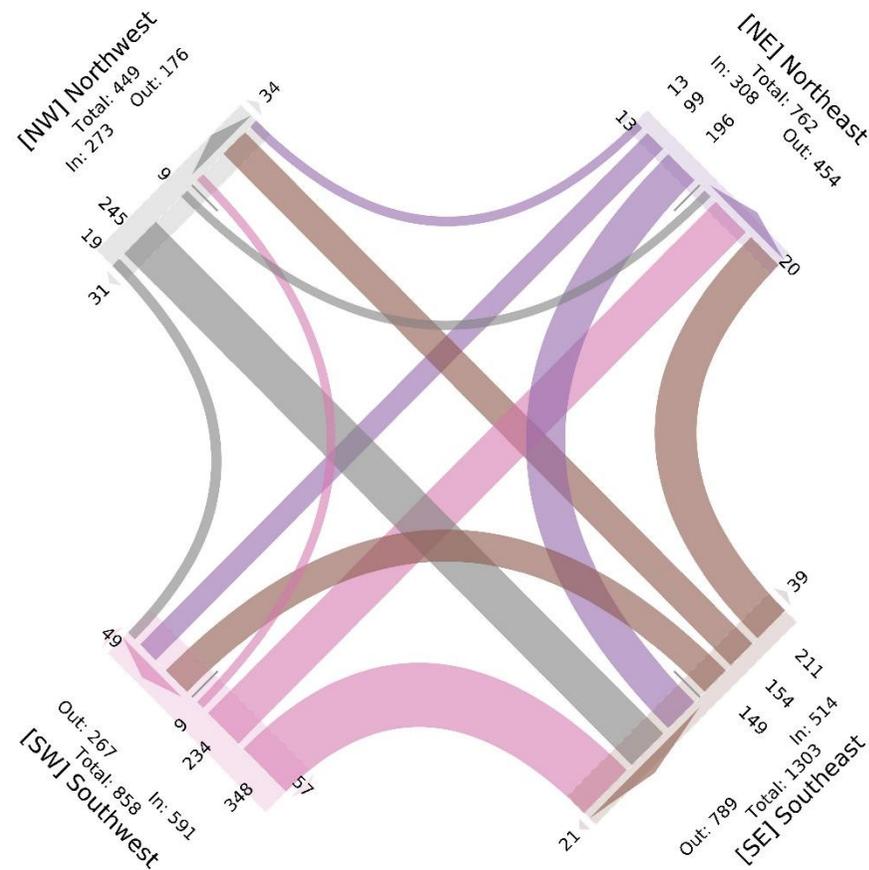
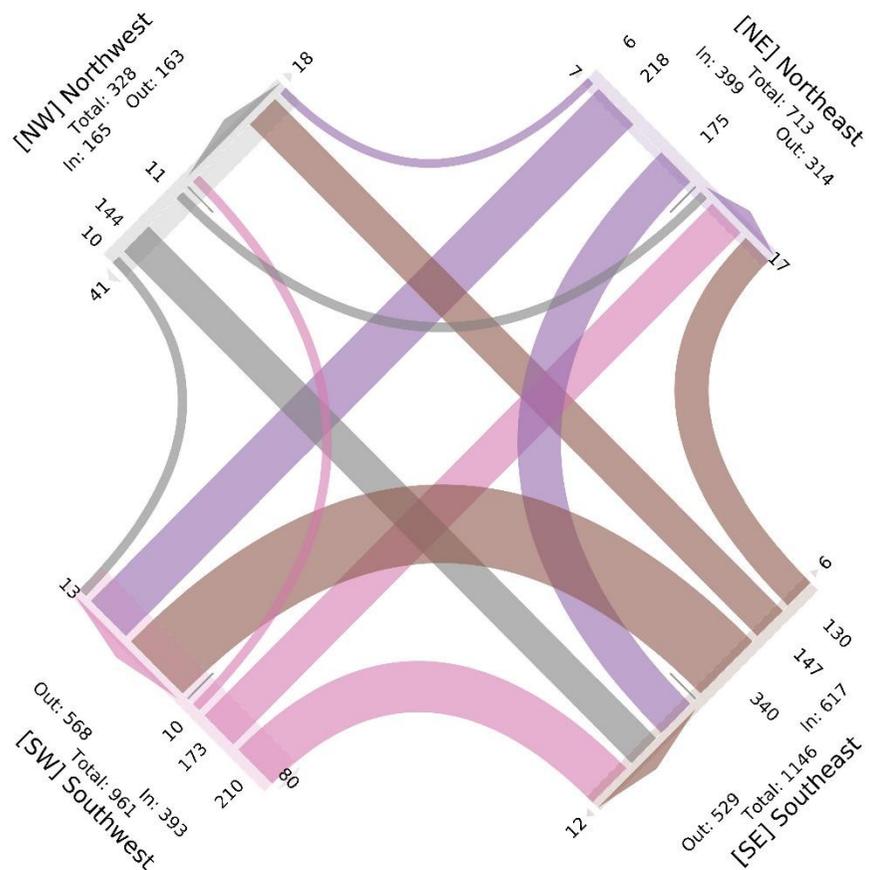


Manovre di svolta alle intersezioni

26 Via Gaetano Donizzetti - Via Amilcare Ponchielli – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

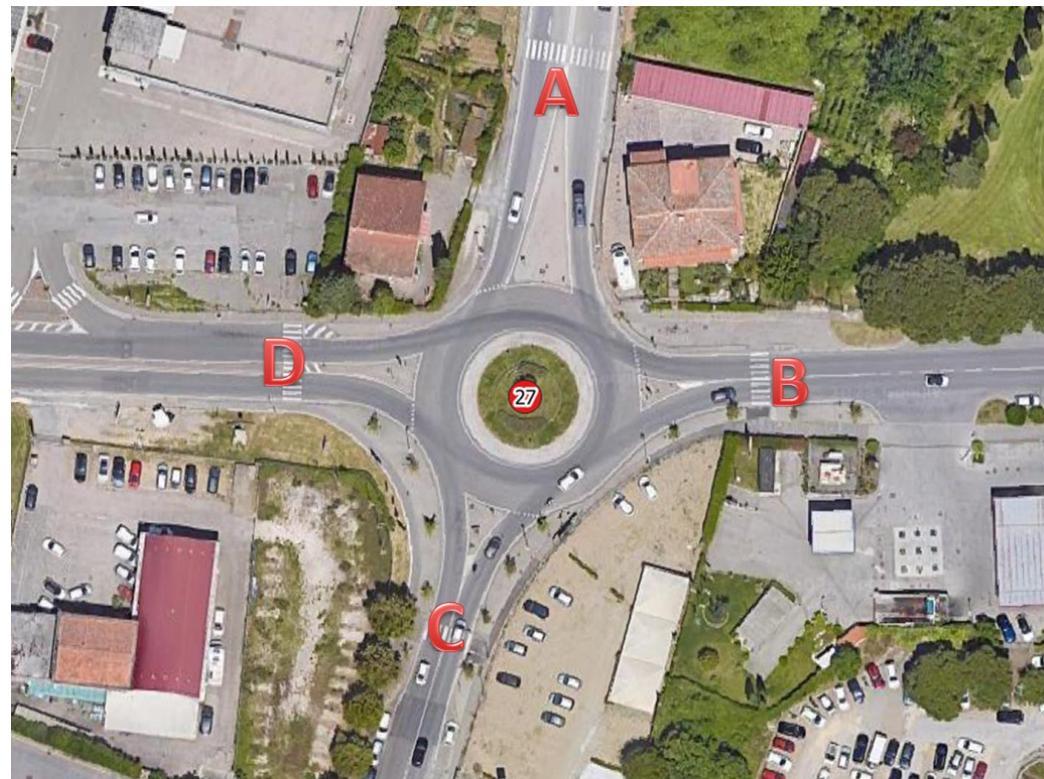
17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Amilcare Ponchielli (lato nord-est)	NE
B	Via Gaetano Donizzetti (lato sud-est)	SE
C	Via Amilcare Ponchielli (lato sud-ovest)	SW
D	Via Gaetano Donizzetti (lato nord-ovest)	NW

27 Via Charles Darwin – Via Pisana - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Charles Darwin	Via Pisana (lato ovest)	Destra
A - C	Via Charles Darwin	Via Charta 77	Dritto
A - B	Via Charles Darwin	Via Pisana (lato est)	Sinistra
A - A	Via Charles Darwin	Via Charles Darwin	Inversione
B - A	Via Pisana (lato est)	Via Charles Darwin	Destra
B - D	Via Pisana (lato est)	Via Pisana (lato ovest)	Dritto
B - C	Via Pisana (lato est)	Via Charta 77	Sinistra
B - B	Via Pisana (lato est)	Via Pisana (lato est)	Inversione
C - B	Via Charta 77	Via Pisana (lato est)	Destra
C - A	Via Charta 77	Via Charles Darwin	Dritto
C - D	Via Charta 77	Via Pisana (lato ovest)	Sinistra
C - C	Via Charta 77	Via Charta 77	Inversione
D - C	Via Pisana (lato ovest)	Via Charta 77	Destra
D - B	Via Pisana (lato ovest)	Via Pisana (lato est)	Dritto
D - A	Via Pisana (lato ovest)	Via Charles Darwin	Sinistra
D - D	Via Pisana (lato ovest)	Via Pisana (lato ovest)	Inversione

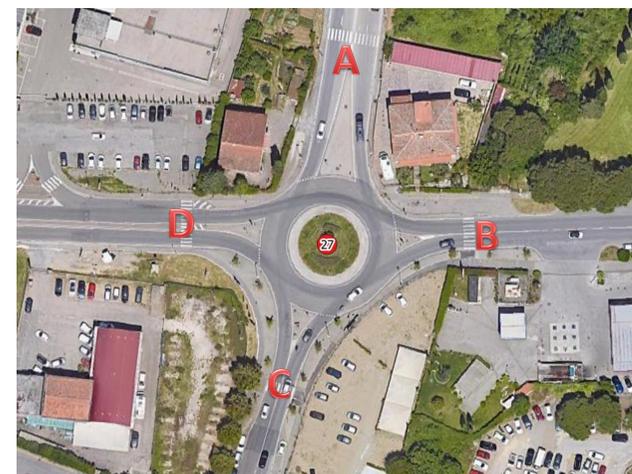
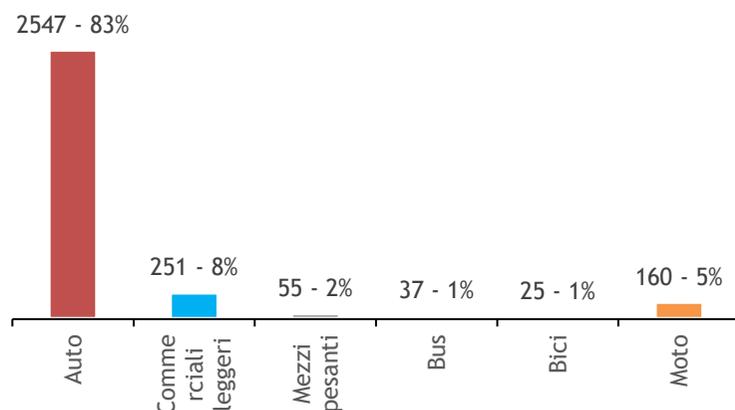


Manovre di svolta alle intersezioni

27 Via Charles Darwin – Via Pisana – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30	8.30			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
						TOTALE AUTOVEICOLI				
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli		
A - D	57	3	2	0	0	62	0	2	65	
A - C	389	34	10	0	3	436	0	11	455	
A - B	193	22	3	0	0	218	0	6	223	
A - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
B - A	136	23	1	1	1	162	3	4	169	
B - D	377	24	4	9	0	414	16	51	456	
B - C	163	7	2	0	0	172	1	10	177	
B - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C - B	22	7	0	0	0	29	0	1	29	
C - A	214	29	11	2	0	256	0	7	273	
C - D	334	34	6	5	0	379	2	15	400	
C - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
D - C	364	37	10	8	0	419	3	22	453	
D - B	270	29	1	12	0	312	0	29	346	
D - A	28	2	1	0	0	31	0	1	32	
D - D	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
TOTALE	2547	251	51	37	4	2890	25	160	3078	

Composizione veicolare 07:30 - 08:30

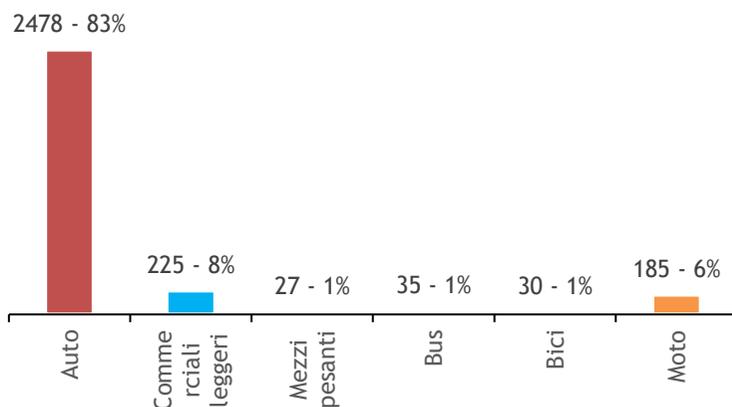


Manovre di svolta alle intersezioni

27 Via Charles Darwin – Via Pisana – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	17.00		18.00		TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			
A - D	26	2	0	0	0	28	1	1	29		
A - C	311	36	8	3	1	359	0	10	378		
A - B	402	33	4	0	0	439	3	14	448		
A - A	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
B - A	197	20	2	1	0	220	1	7	226		
B - D	257	28	3	8	1	297	12	23	329		
B - C	38	7	0	0	0	45	0	5	47		
B - B	0	0	0	0	0	0	0	2	1		
C - B	73	3	0	0	0	76	1	2	77		
C - A	298	19	6	2	0	325	1	13	339		
C - D	224	12	0	6	0	242	3	13	259		
C - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
D - C	227	38	1	6	0	272	0	13	289		
D - B	398	22	0	9	0	429	8	76	472		
D - A	27	5	1	0	0	33	0	6	36		
D - D	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOTALE	2478	225	25	35	2	2765	30	185	2930		

Composizione veicolare 17:00 - 18:00

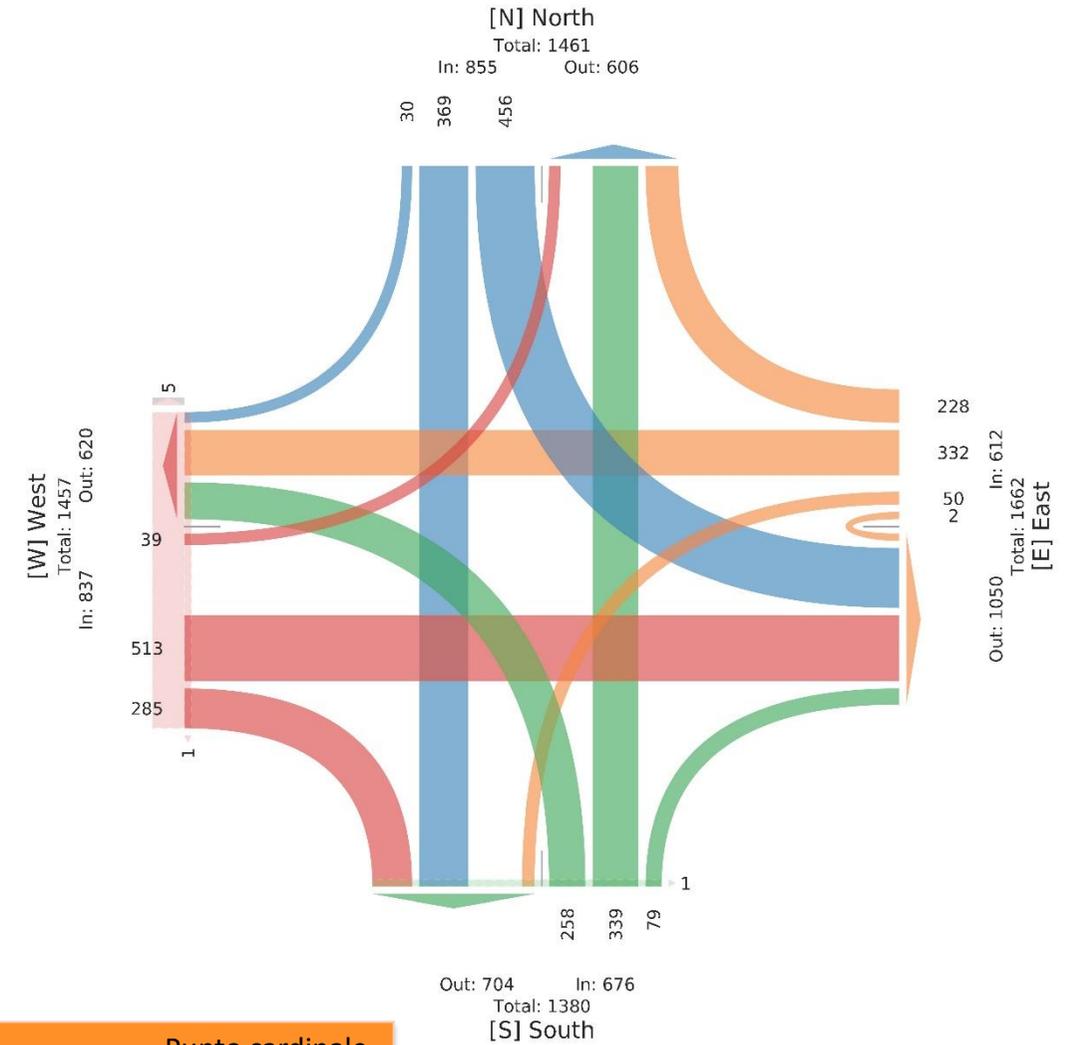
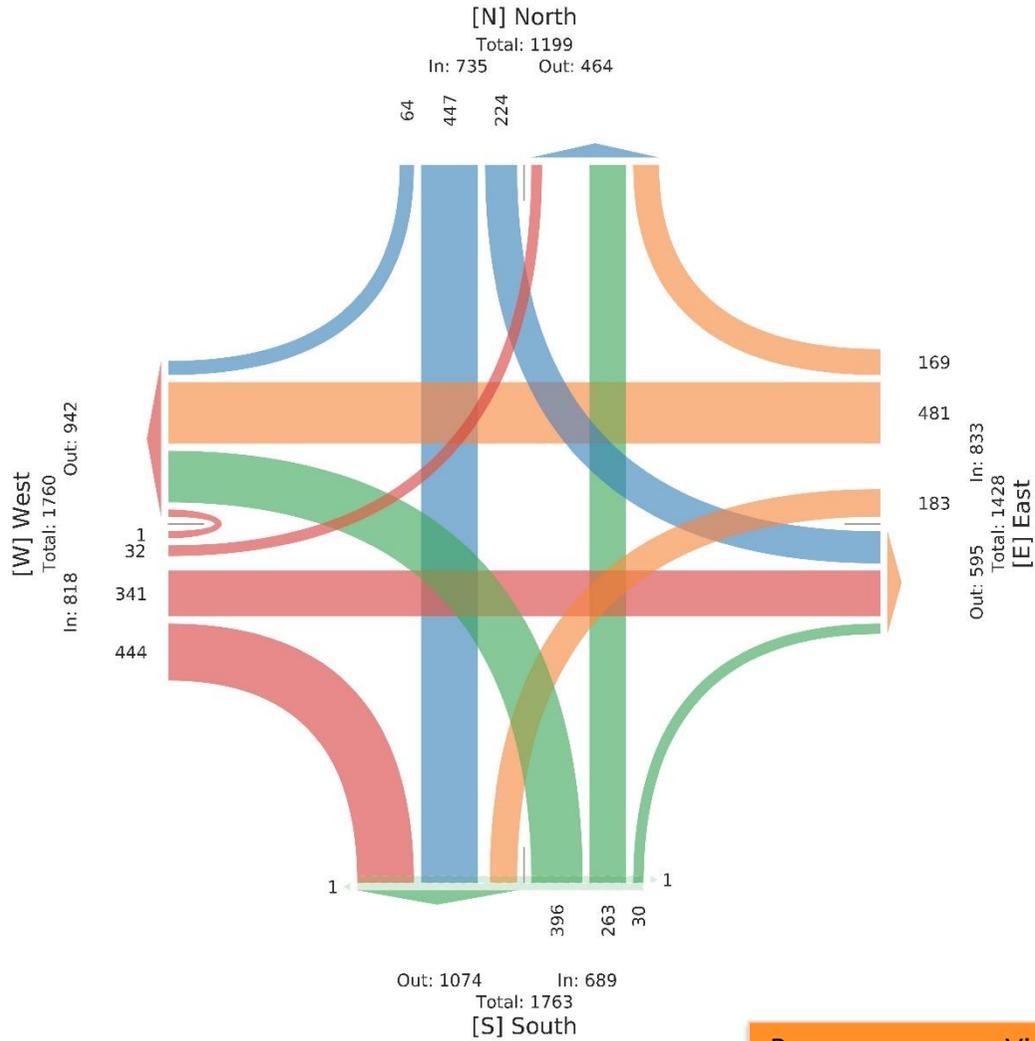


Manovre di svolta alle intersezioni

27 Via Charles Darwin – Via Pisana – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopeditoni

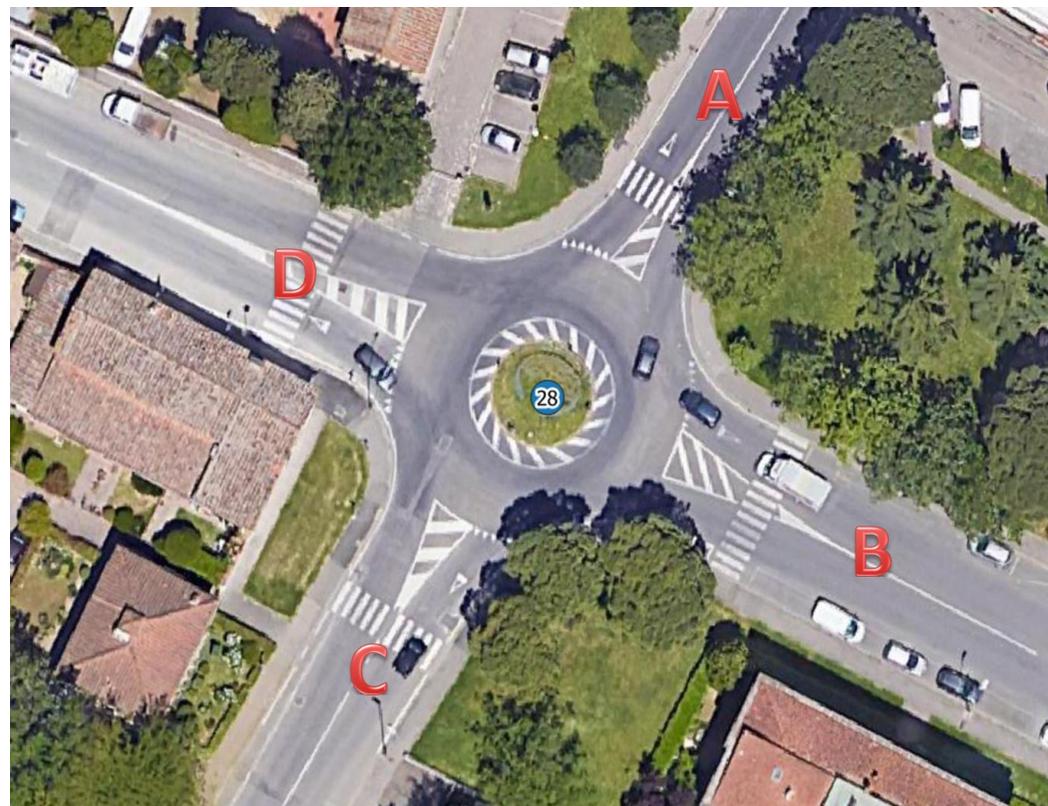
7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Charles Darwin	N
B	Via Pisana (lato est)	E
C	Via Charta 77	S
D	Via Pisana (lato ovest)	W

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Via dei Ciliegi	Destra
A - C	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Dritto
A - B	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Via Giovanni Duprè	Sinistra
A - A	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Inversione
B - A	Via Giovanni Duprè	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Destra
B - D	Via Giovanni Duprè	Via dei Ciliegi	Dritto
B - C	Via Giovanni Duprè	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Sinistra
B - B	Via Giovanni Duprè	Via Giovanni Duprè	Inversione
C - B	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Via Giovanni Duprè	Destra
C - A	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Dritto
C - D	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Via dei Ciliegi	Sinistra
C - C	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Inversione
D - C	Via dei Ciliegi	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	Destra
D - B	Via dei Ciliegi	Via Giovanni Duprè	Dritto
D - A	Via dei Ciliegi	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	Sinistra
D - D	Via dei Ciliegi	Via dei Ciliegi	Inversione



Manovre di svolta alle intersezioni

28 Via dei Ciliegi - Via Giovanni Duprè – Matrice 7:30 – 8:30

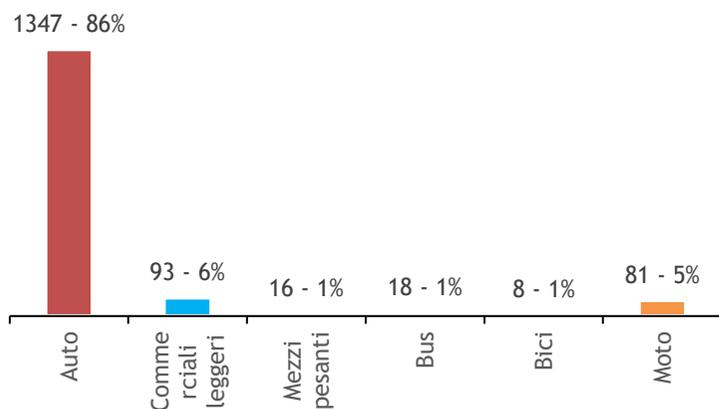
FERIALE

7.30

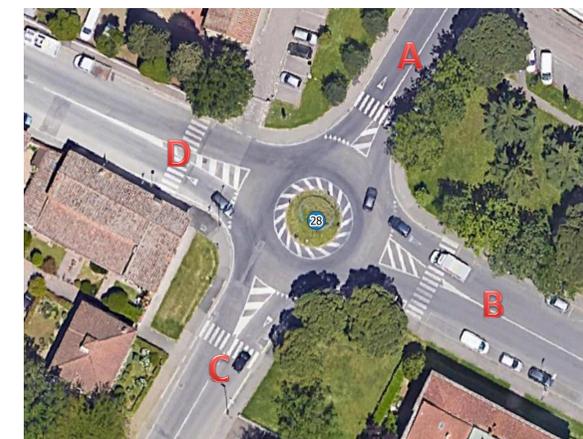
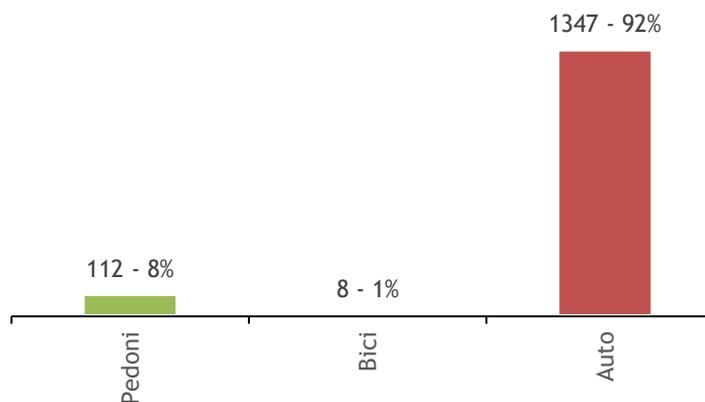
8.30

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli						
							Pedoni				Bici			
A - D	116	12	1	0	0	129	1	7	132	A	4	17	0	0
A - C	154	4	1	1	0	160	2	4	165					
A - B	31	3	0	3	0	37	0	3	44					
A - A	7	1	1	0	0	9	0	1	10					
B - A	24	0	1	3	0	28	0	0	35	B	20	9	0	0
B - D	209	5	3	3	0	220	1	14	234					
B - C	51	1	0	0	0	52	0	0	52					
B - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
C - B	30	3	0	0	0	33	0	2	34	C	ND	ND	ND	ND
C - A	222	8	2	0	0	232	0	28	242					
C - D	269	15	1	5	0	290	3	6	304					
C - C	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
D - C	62	13	5	3	0	83	1	2	95	D	51	11	0	0
D - B	93	16	0	0	0	109	0	11	112					
D - A	77	11	1	0	0	89	0	3	91					
D - D	2	1	0	0	0	3	0	0	3					
TOTALE	1347	93	16	18	0	1474	8	81	1553					

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30



Manovre di svolta alle intersezioni

28 Via dei Ciliegi - Via Giovanni Duprè – Matrice 17:00 – 18:00

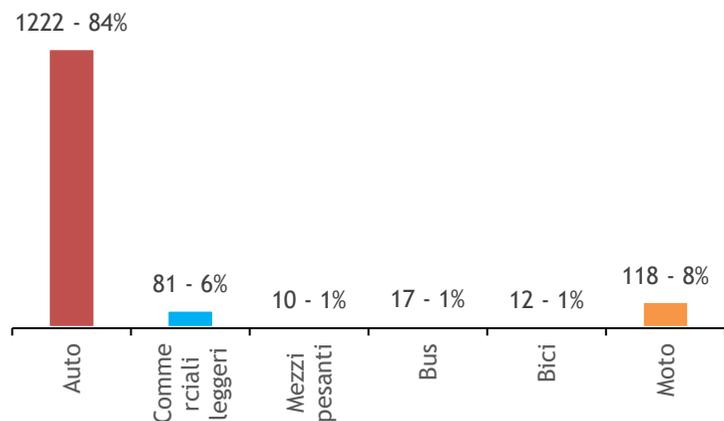
FERIALE

17.00

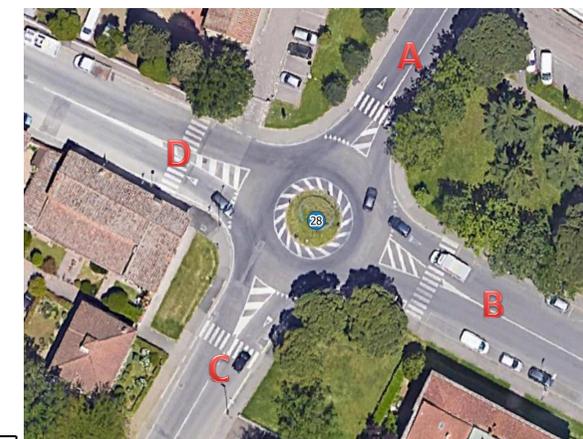
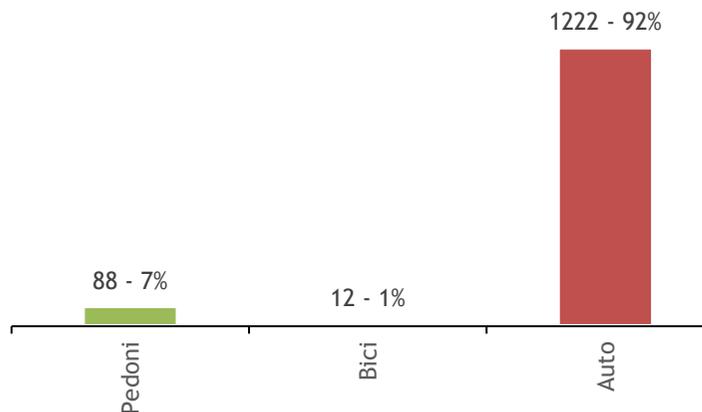
18.00

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli						
	Pedoni		Bici											
A - D	46	1	1	0	0	48	0	2	50	A	15	9	0	0
A - C	186	14	4	0	0	204	0	24	215					
A - B	24	0	0	4	0	28	0	4	37					
A - A	3	0	0	0	0	3	0	0	3					
B - A	20	1	0	5	0	26	1	0	36	B	14	18	0	0
B - D	52	7	0	0	0	59	2	3	61					
B - C	23	0	0	0	0	23	0	6	25					
B - B	2	0	0	0	0	2	0	0	2					
C - B	27	1	0	0	0	28	0	2	29	C	ND	ND	ND	ND
C - A	154	8	0	0	0	162	2	20	169					
C - D	61	10	3	5	0	79	0	4	93					
C - C	3	0	0	0	0	3	0	0	3					
D - C	161	14	1	3	0	179	4	11	191	D	10	22	0	0
D - B	278	18	0	0	0	296	2	33	307					
D - A	181	7	1	0	0	189	1	9	193					
D - D	1	0	0	0	0	1	0	0	1					
TOTALE	1222	81	10	17	0	1330	12	118	1415					

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

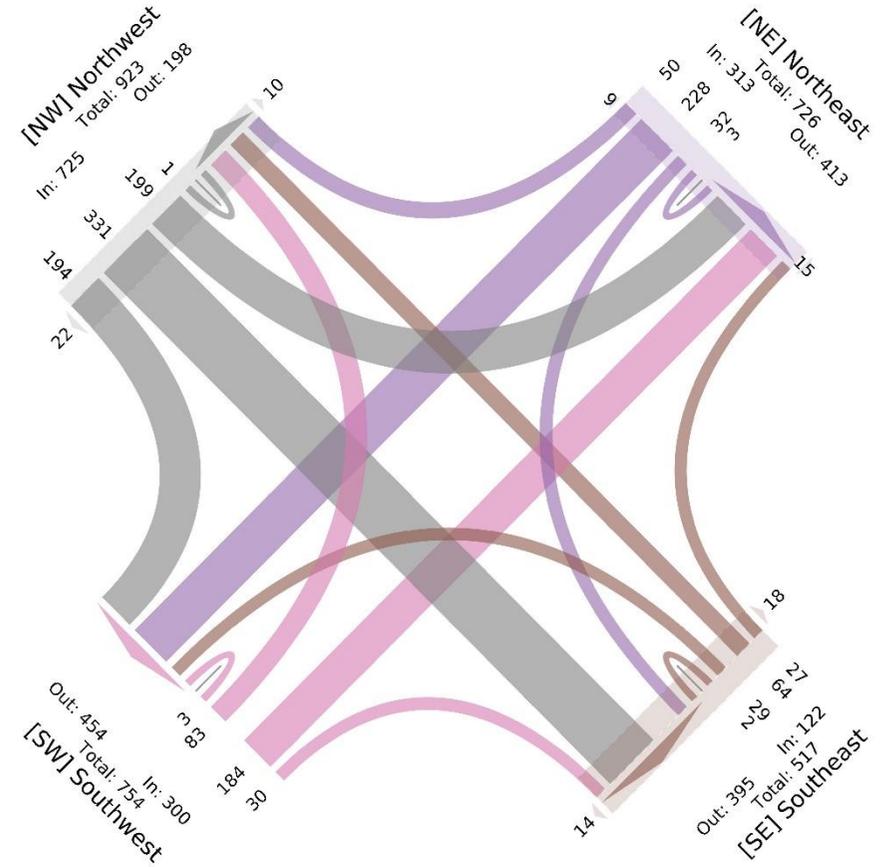
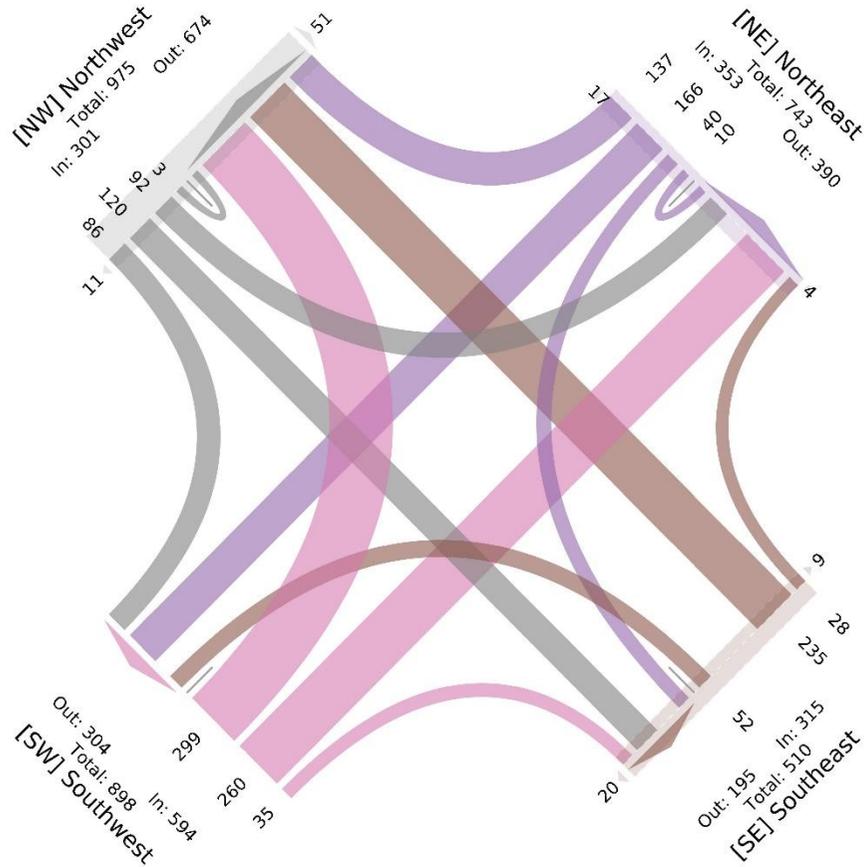


Manovre di svolta alle intersezioni

28 Via dei Ciliegi - Via Giovanni Duprè – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Adolfo Fanfani (lato nord-est)	NE
B	Via Giovanni Duprè	SE
C	Via Adolfo Fanfani (lato sud-ovest)	SW
D	Via dei Ciliegi	NW

29 Via Alessandro Manzoni - Via San Bartolo in Tuto - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Destra
A - C	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Dritto
A - B	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Sinistra
B - A	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Destra
B - D	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Dritto
B - C	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Sinistra
C - B	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Dritto
C - D	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Sinistra
D - C	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Via Alessandro Manzoni (lato sud-ovest)	Destra
D - B	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	Dritto
D - A	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	Via Alessandro Manzoni (lato nord-est)	Sinistra



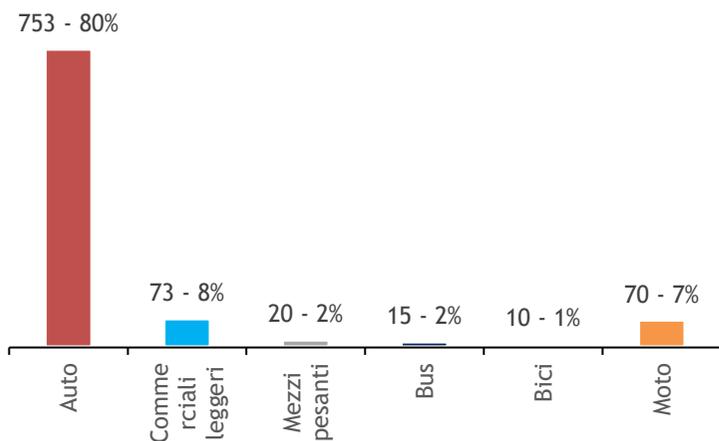
Manovre di svolta alle intersezioni

29 Via Alessandro Manzoni - Via San Bartolo in Tuto – Matrice 7:30 – 8:30

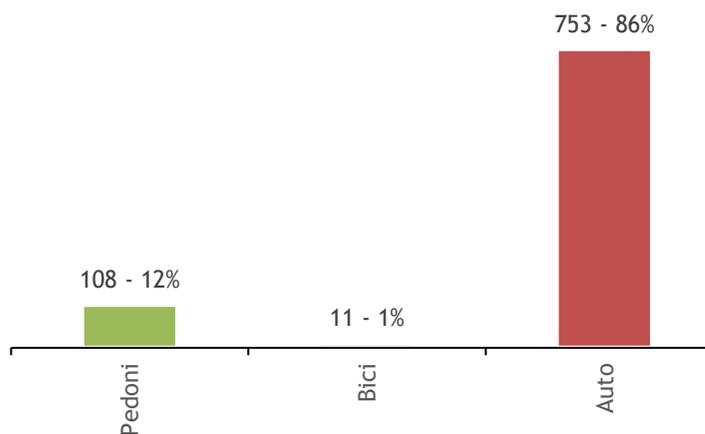
FERIALE **7.30** **8.30**

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario	
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli							
	Pedoni		Bici												
A - D	28	5	0	1	0	34	0	3	37	A	15	17	0	0	
A - C	92	10	6	0	0	108	0	6	116		B	17	10	0	0
A - B	52	8	2	0	0	62	0	5	66			C	22	13	0
B - A	5	0	0	0	0	5	0	0	5	D			6	8	0
B - D	140	10	4	3	0	157	3	6	170		A		15	17	0
B - C	92	1	1	0	0	94	0	16	100			B	17	10	0
C - B	86	8	0	4	0	98	0	8	108	C			22	13	0
C - A	1	0	0	0	0	1	0	0	1		D		6	8	0
C - D	106	9	4	5	0	124	3	13	143			A	15	17	0
D - C	14	1	0	0	0	15	0	1	15	B			17	10	0
D - B	136	18	3	2	0	159	4	12	171		C		22	13	0
D - A	1	3	0	0	0	4	0	0	4			D	6	8	0
TOTALE	753	73	20	15	0	861	10	70	936						

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30



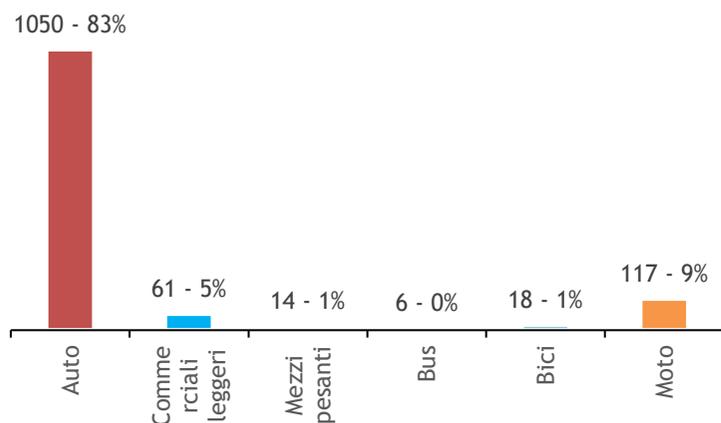
Manovre di svolta alle intersezioni

29 Via Alessandro Manzoni - Via San Bartolo in Tuto – Matrice 17:00 – 18:00

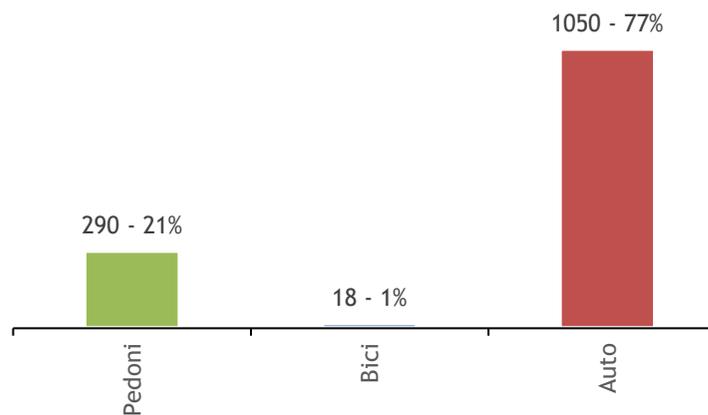
FERIALE **17.00** **18.00**

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario	
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli							
	Pedoni		Bici												
A - D	49	5	2	0	0	56	0	9	61	A	41	29	0	0	
A - C	135	16	1	0	0	152	2	18	159		B	35	32	0	0
A - B	119	6	1	1	0	127	1	14	135			C	41	32	0
B - A	10	1	0	0	0	11	0	2	12	D			44	36	0
B - D	172	10	3	1	0	186	8	21	200		A		41	32	0
B - C	34	2	1	0	0	37	0	3	39			B	35	32	0
C - B	105	4	2	0	0	111	1	15	118	C			41	32	0
C - A	15	2	0	0	0	17	1	4	19		D		44	36	0
C - D	94	8	0	4	0	106	0	6	116			A	41	32	0
D - C	59	0	0	0	0	59	1	1	60	B			35	32	0
D - B	250	6	4	0	0	260	4	23	272		C		41	32	0
D - A	8	1	0	0	0	9	0	1	9			D	44	36	0
TOTALE	1050	61	14	6	0	1131	18	117	1200						

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

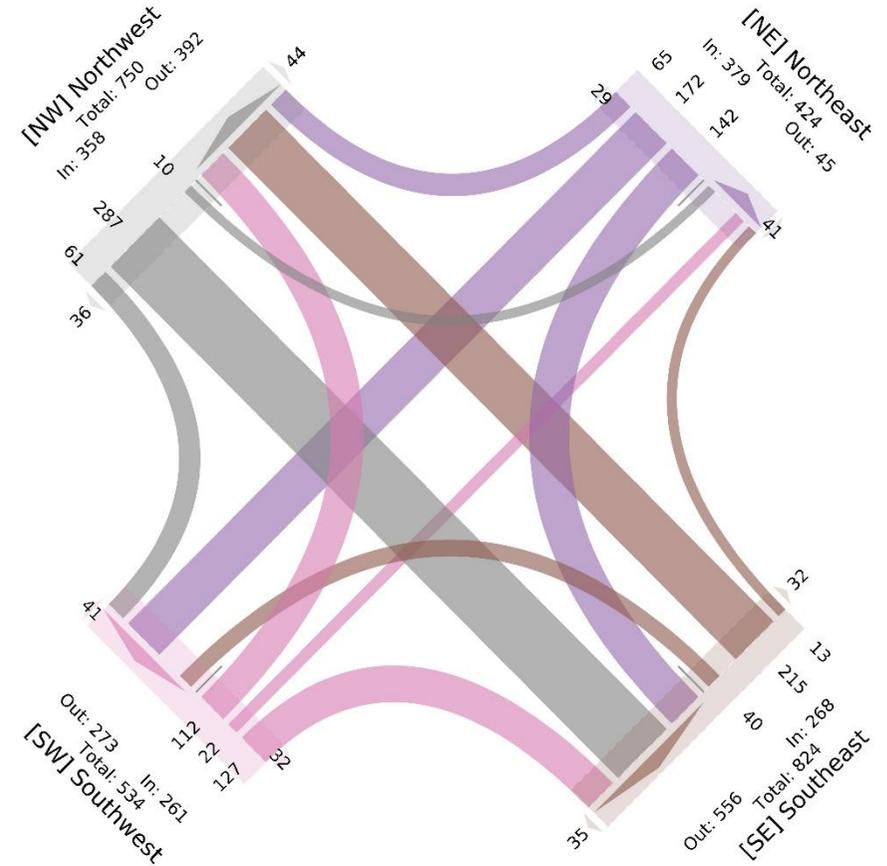
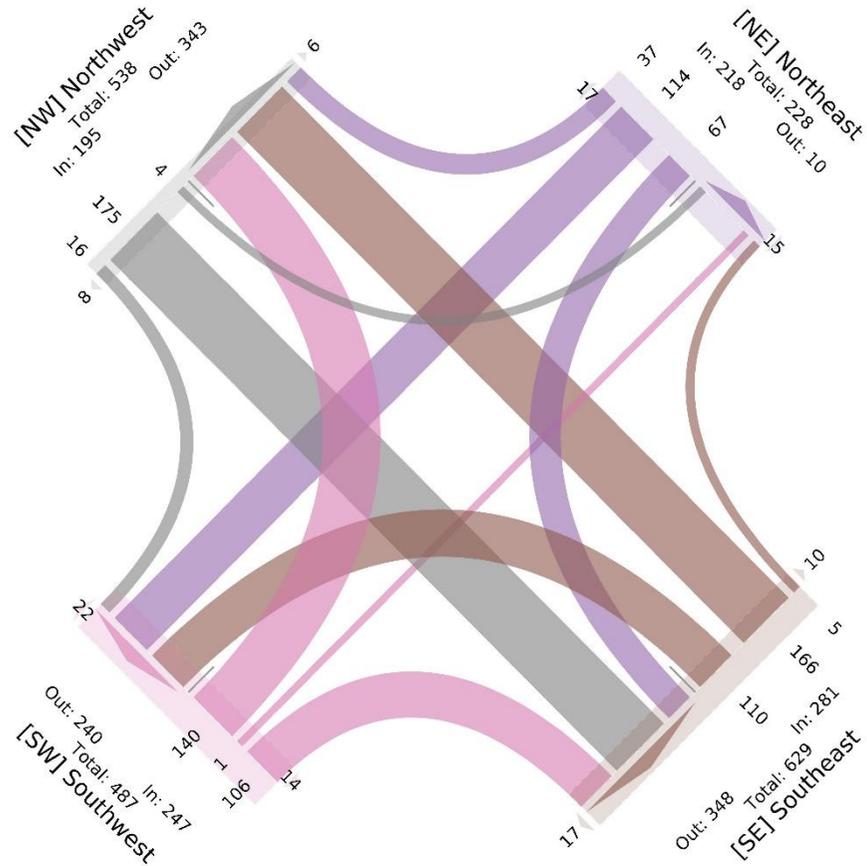


Manovre di svolta alle intersezioni

29 Via Alessandro Manzoni - Via San Bartolo in Tuto – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00

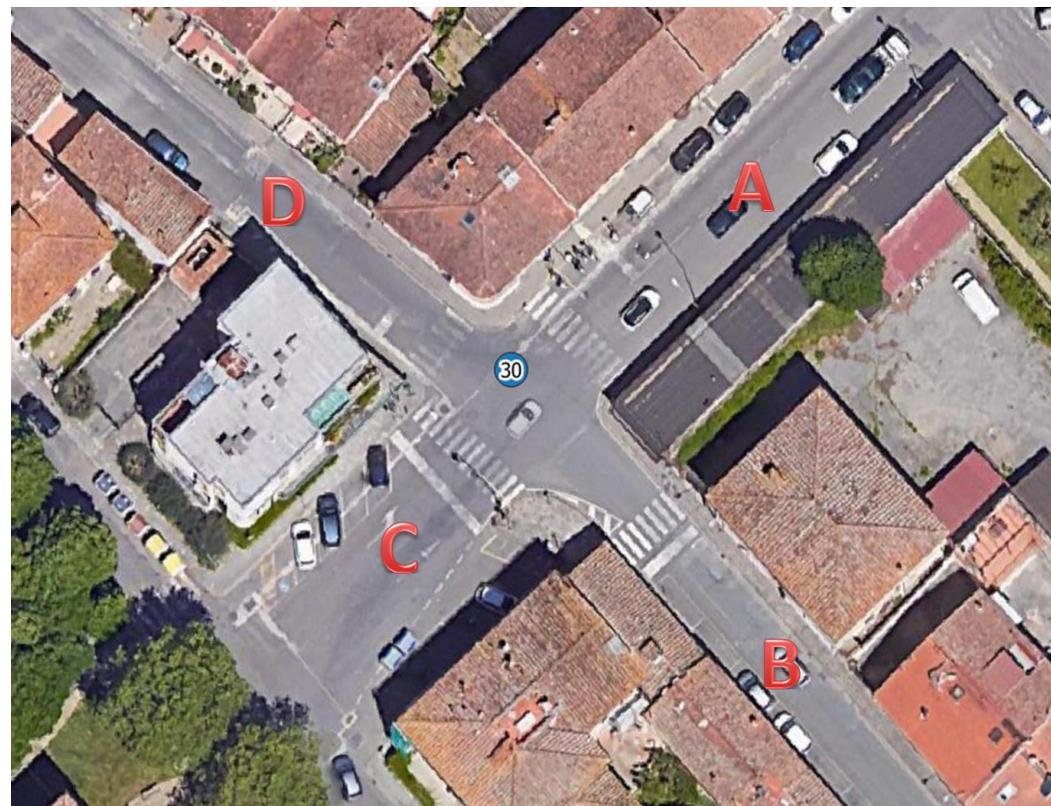


Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Alessandro Manzoni (lato (nord-est)	NE
B	Via San Bartolo in Tuto (lato sud-est)	SE
C	Via Alessandro Manzoni (lato (sud-ovest)	SW
D	Via San Bartolo in Tuto (lato nord-ovest)	NW

Manovre di svolta alle intersezioni

30 Via Fratelli Spinelli - Via dei Rossi - Anagrafica

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Via Fratelli Spinelli	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	Destra
A - B	Via Fratelli Spinelli	Viale dei Rossi (lato sud-est)	Sinistra
B - A	Viale dei Rossi (lato sud-est)	Via Fratelli Spinelli	Destra
B - D	Viale dei Rossi (lato sud-est)	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	Dritto
C - B	Via Ferruccio Mangani	Viale dei Rossi (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Ferruccio Mangani	Via Fratelli Spinelli	Dritto
C - D	Via Ferruccio Mangani	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	Sinistra
D - B	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	Viale dei Rossi (lato sud-est)	Dritto
D - A	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	Via Fratelli Spinelli	Sinistra

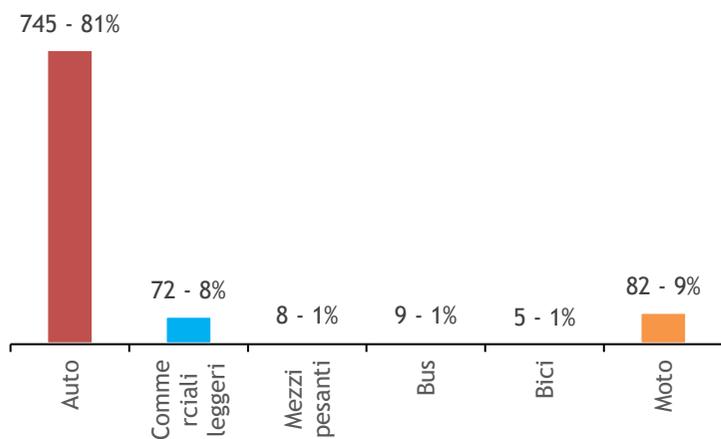


Manovre di svolta alle intersezioni

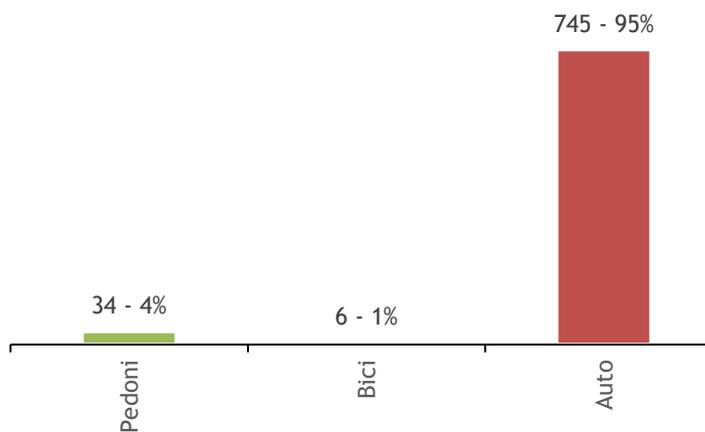
30 Via Fratelli Spinelli - Via dei Rossi – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30		8.30		RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI					
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			Pedoni		Bici	
A - D	44	6	1	0	0	51	0	4	53	A	2	3	1	0
A - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	B	ND	ND	ND	ND
B - A	135	10	2	0	0	147	0	10	152	C	10	3	0	0
B - D	212	22	2	1	0	237	4	27	250	D	4	12	0	0
C - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
C - A	281	25	1	3	0	310	1	39	329					
C - D	54	8	2	5	0	69	0	2	82					
D - B	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
D - A	19	1	0	0	0	20	0	0	20					
TOTALE	745	72	8	9	0	834	5	82	886					

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30

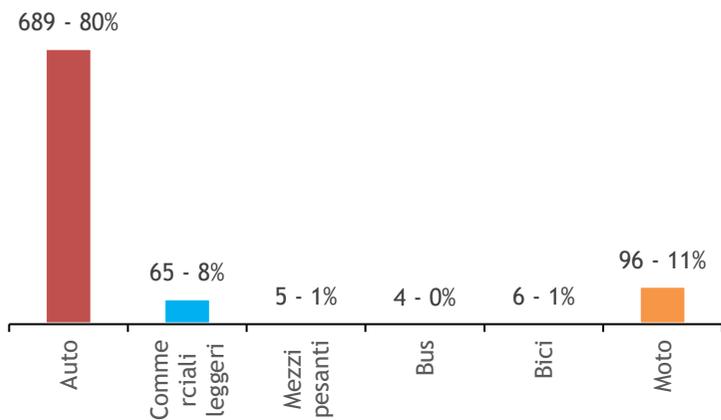


Manovre di svolta alle intersezioni

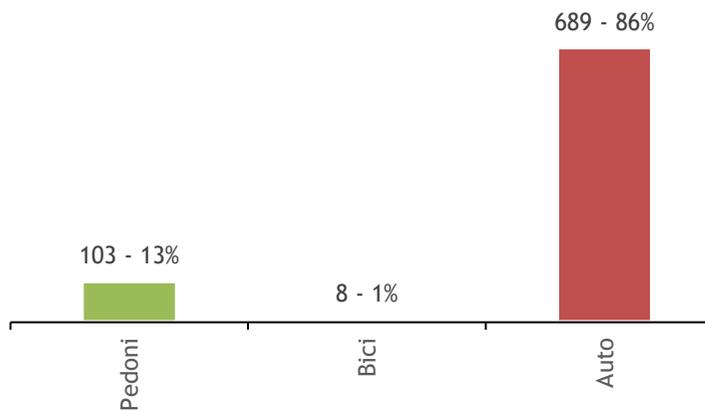
30 Via Fratelli Spinelli - Via dei Rossi - Matrice 17:00 - 18:00

MANOVRA	FERIALE					17.00	18.00	TOTELE AUTOVEICOLI	TOTELE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario			
						Veicoli pesanti isolati	Bus				Mezzi pesanti combinati	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli			Pedoni	Bici
	Auto	Veic. Comm. Leggeri															
A - D	64	9	1	0	0			74	11	79	A	14	20	0	0		
A - B	0	0	0	0	0			0	0	0	B	ND	ND	ND	ND		
B - A	92	6	0	0	0			98	13	102	C	17	15	0	1		
B - D	248	24	1	0	0			273	37	285	D	14	23	0	1		
C - B	0	0	0	0	0			0	0	0							
C - A	186	21	2	0	0			209	23	219							
C - D	73	4	1	4	0			82	9	94							
D - B	0	0	0	0	0			0	0	0							
D - A	26	1	0	0	0			27	3	28							
TOTALE	689	65	5	4	0			763	96	807							

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

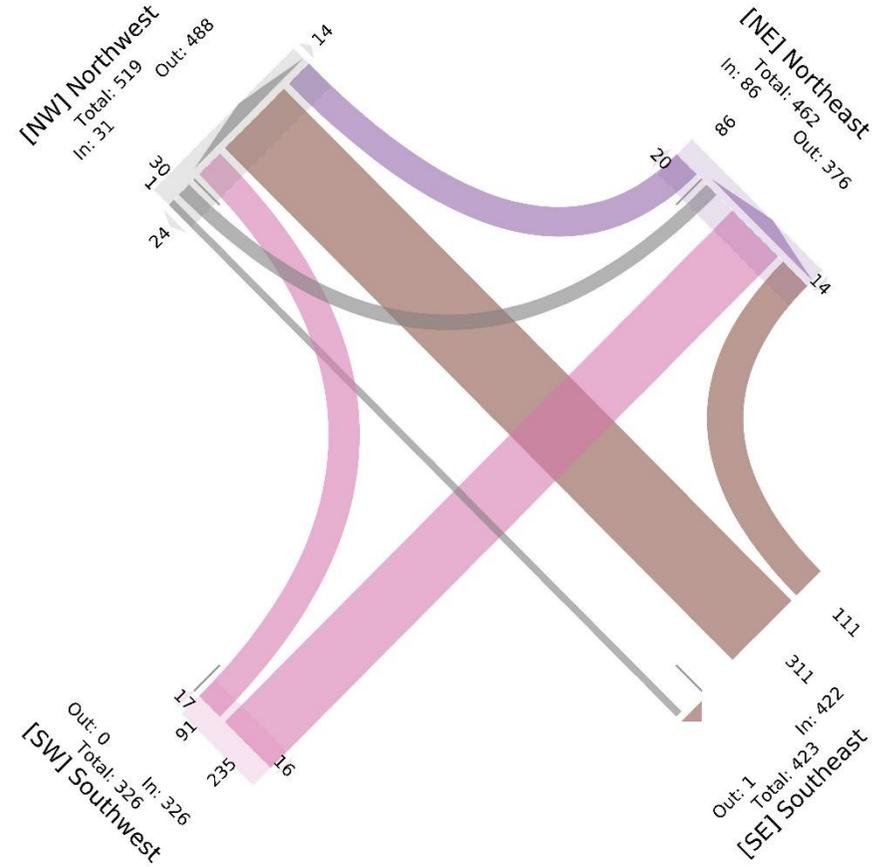
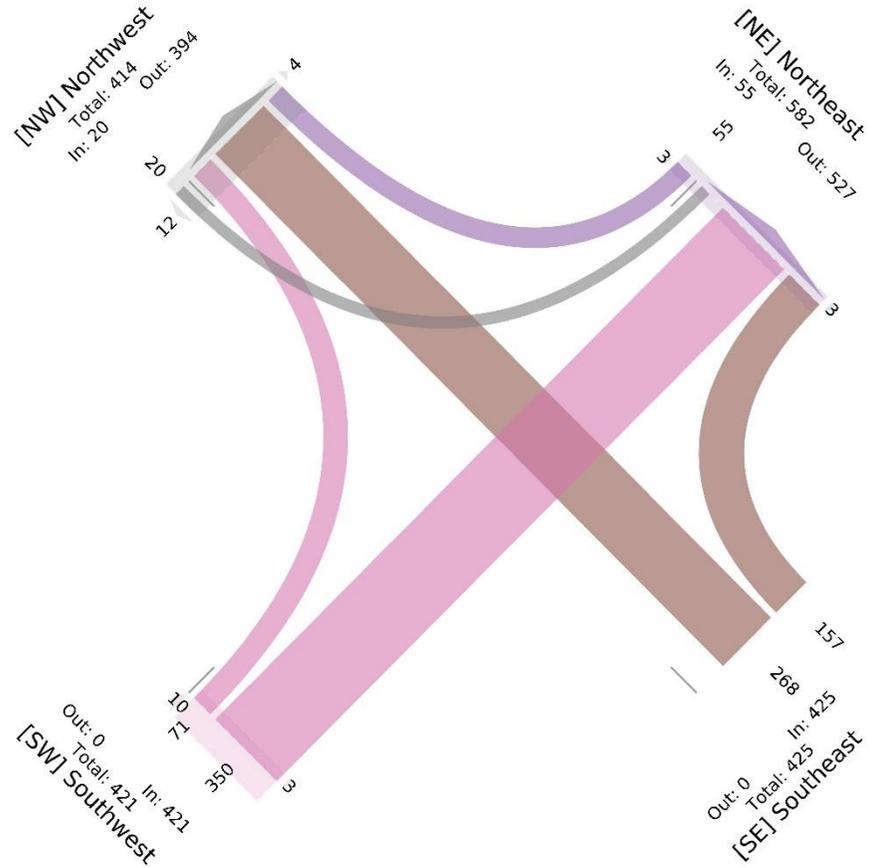


Manovre di svolta alle intersezioni

30 Via Fratelli Spinelli - Via dei Rossi – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Fratelli Spinelli	NE
B	Viale dei Rossi (lato sud-est)	SE
C	Via Ferruccio Mangani	SW
D	Viale dei Rossi (lato nord-ovest)	NW

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	Via Baccio da Montelupo	Via Pisana (lato ovest)	Dritto
A - B	Via Baccio da Montelupo	Via Pisana (lato sud-est)	Sinistra
B - A	Via Pisana (lato sud-est)	Via Baccio da Montelupo	Destra
B - C	Via Pisana (lato sud-est)	Via Pisana (lato ovest)	Sinistra
C - B	Via Pisana (lato ovest)	Via Pisana (lato sud-est)	Destra
C - A	Via Pisana (lato ovest)	Via Baccio da Montelupo	Dritto

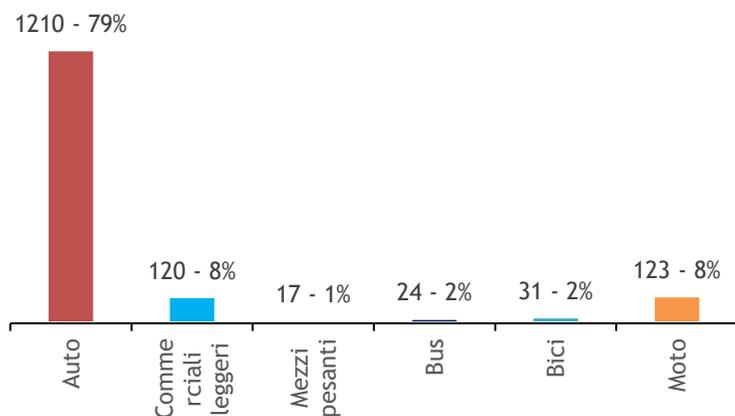


Manovre di svolta alle intersezioni

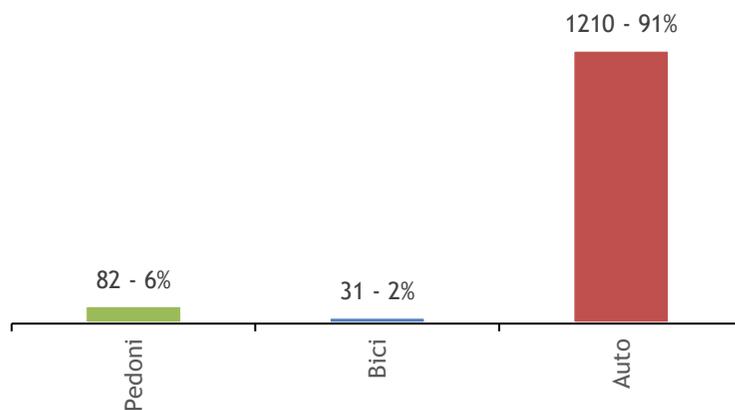
31 Via Pisana Via Baccio da Montelupo – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					7.30		8.30		TOTALE AUTOVEICOLI	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	RAMO	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
								Orario	Antiorario				Orario	Antiorario		
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli									
								Pedoni					Bici			
A - C	564	35	6	10	1	616	16	62	667	A	25	11	0	0		
A - B	33	5	0	0	0	38	0	0	38		38	8	0	0		
B - A	15	2	0	0	0	17	0	0	17		ND	ND	ND	ND		
B - C	227	15	3	0	0	245	13	23	259	B	ND	ND	ND	ND		
C - B	242	39	3	14	0	298	1	16	334		ND	ND	ND	ND		
C - A	129	24	4	0	0	157	1	22	168	C	ND	ND	ND	ND		
TOTALE	1210	120	16	24	1	1371	31	123	1483		82	31	1210	91%		

Composizione veicolare 07:30 - 08:30



Ripartizione modale 07:30 - 08:30

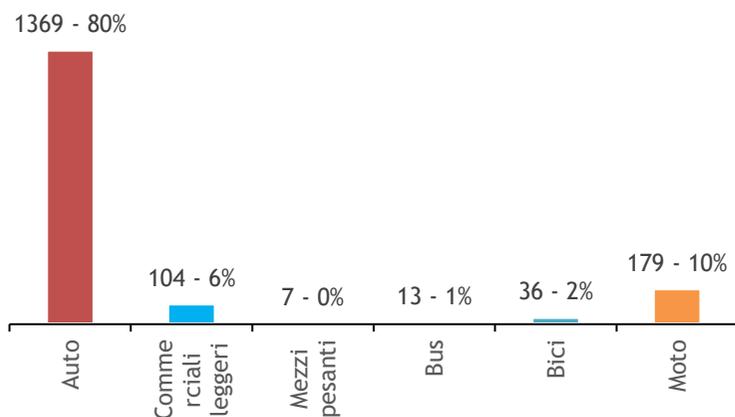


Manovre di svolta alle intersezioni

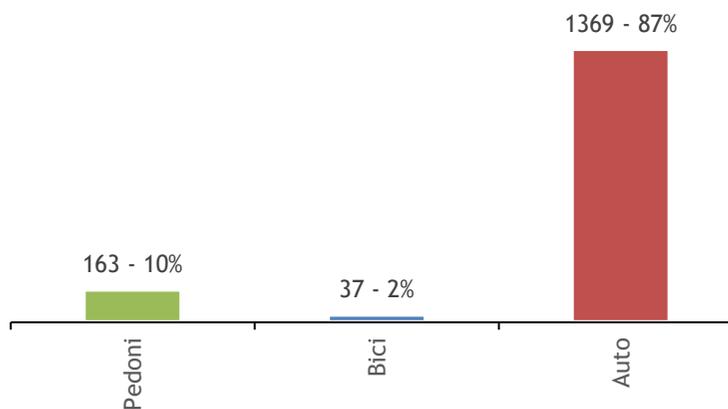
31 Via Pisana Via Baccio da Montelupo – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					17.00	18.00	TOTALE AUTOVEICOLI	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	Ramo	Orario	Antiorario	Orario	Antiorario
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli				Pedoni	Bici		
A - C	246	27	4	5	0	282	6	36	309	A	42	51	1	0
A - B	36	5	0	0	0	41	0	2	42					
B - A	21	2	0	0	0	23	0	2	24	B	34	36	0	0
B - C	108	14	1	0	0	123	2	7	127					
C - B	650	45	2	8	0	705	18	66	748	C	ND	ND	ND	ND
C - A	308	11	0	0	0	319	10	66	342					
TOTALE	1369	104	7	13	0	1493	36	179	1592					

Composizione veicolare 17:00 - 18:00



Ripartizione modale 17:00 - 18:00

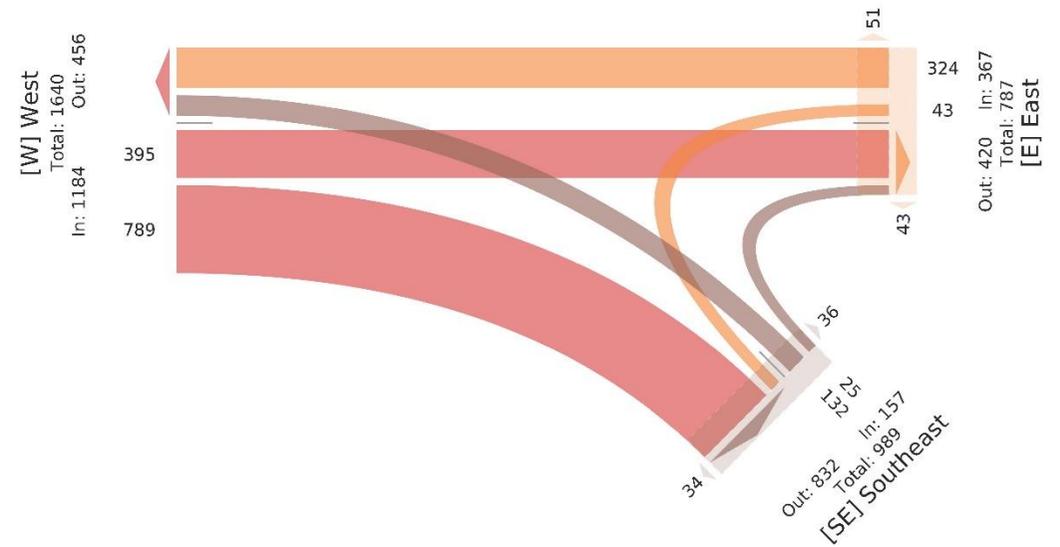
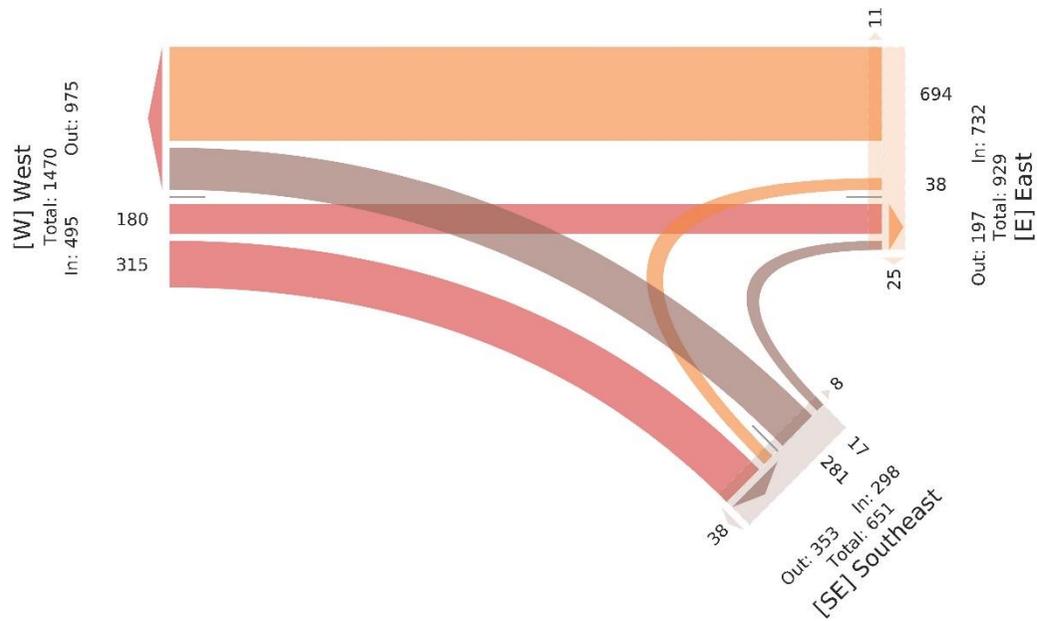


Manovre di svolta alle intersezioni

31 Via Pisana Via Baccio da Montelupo – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

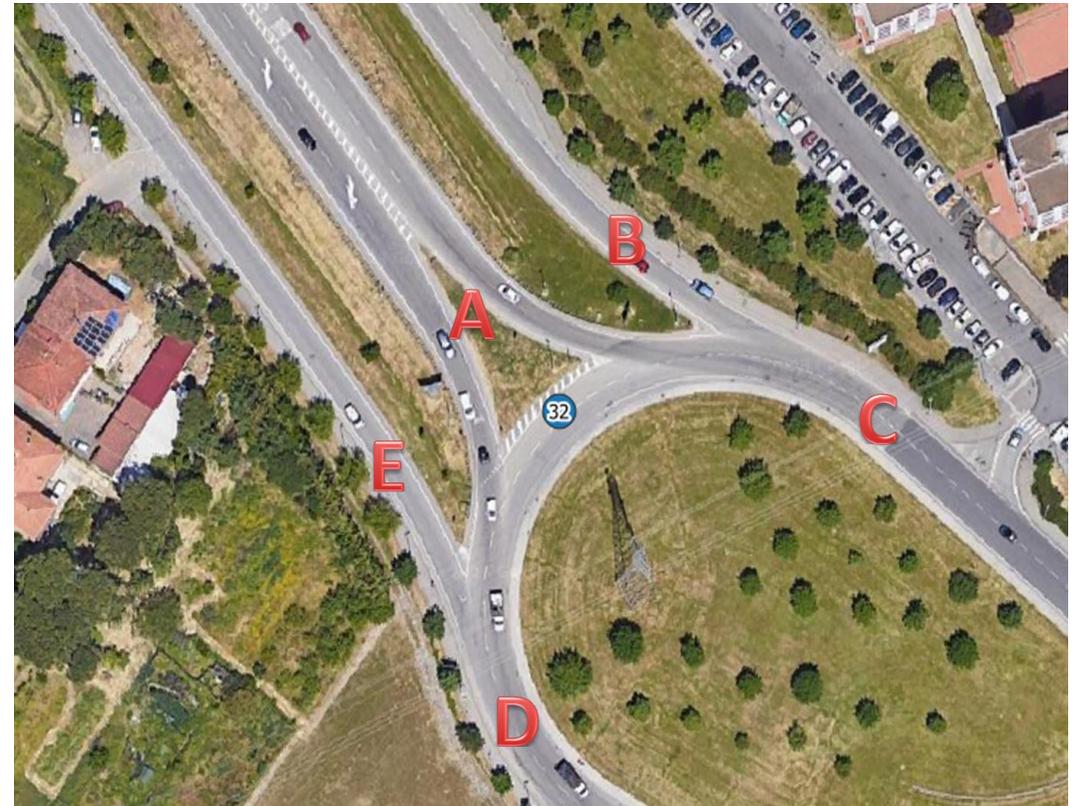
17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Baccio da Montelupo	E
B	Via Pisana (lato sud-est)	SE
C	Via Pisana (lato ovest)	W

32 Rotonda 17 Marzo - Via Rita Levi Montalcini - Anagrafica

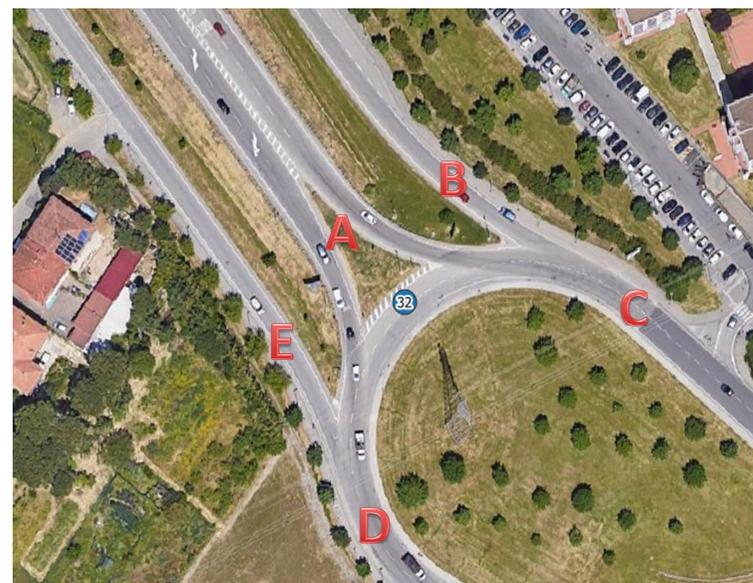
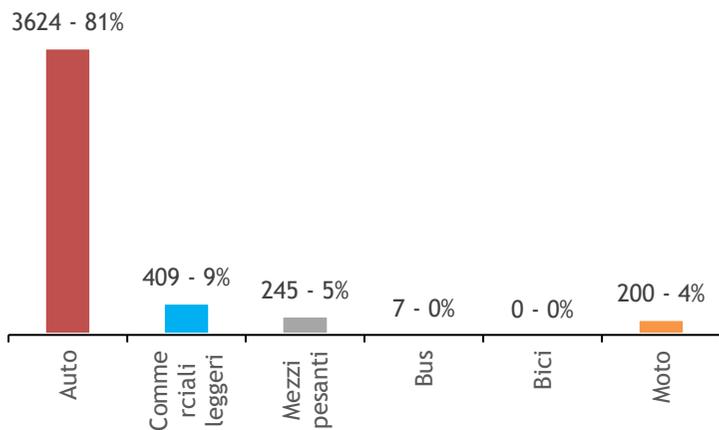
ID Manovra	Da	A	Manovra
A - D	Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI	Rotonda 17 Marzo (a Scandicci)	Destra
C - B	Rotonda 17 Marzo (da Scandicci)	Via Rita Levi Montalcini (dir nord)	Destra
C - A	Rotonda 17 Marzo (da Scandicci)	Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI	Destra
C - D	Rotonda 17 Marzo (da Scandicci)	Rotonda 17 Marzo (a Scandicci)	Sinistra
E - D	Via Rita Levi Montalcini (dir sud)	Rotonda 17 Marzo (a Scandicci)	Destra



32 Rotonda 17 Marzo - Via Rita Levi Montalcini – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	7.30	8.30							
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati				
A - D	1659	137	51	1	38	1886	0	68	2035
C - B	502	28	23	2	26	581	0	43	673
C - A	868	153	45	2	24	1092	0	31	1198
C - D	58	16	6	0	1	81	0	7	91
E - D	537	75	17	2	14	645	0	51	709
TOTALE	3624	409	142	7	103	4285	0	200	4706

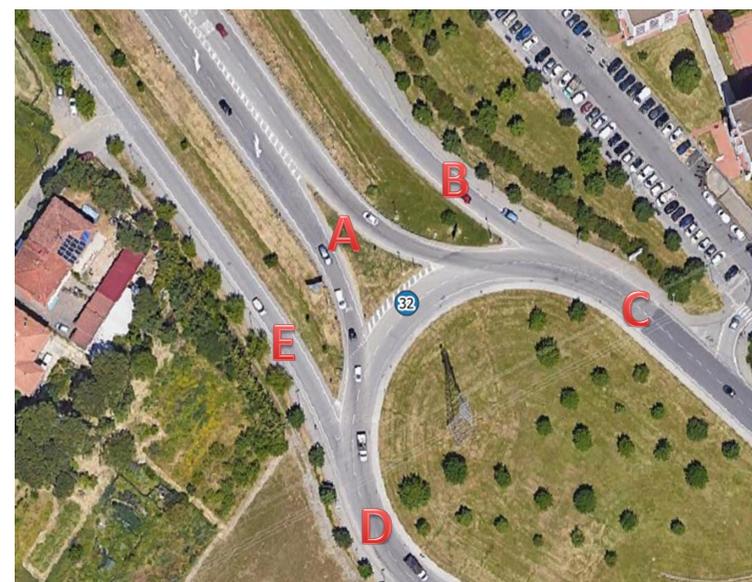
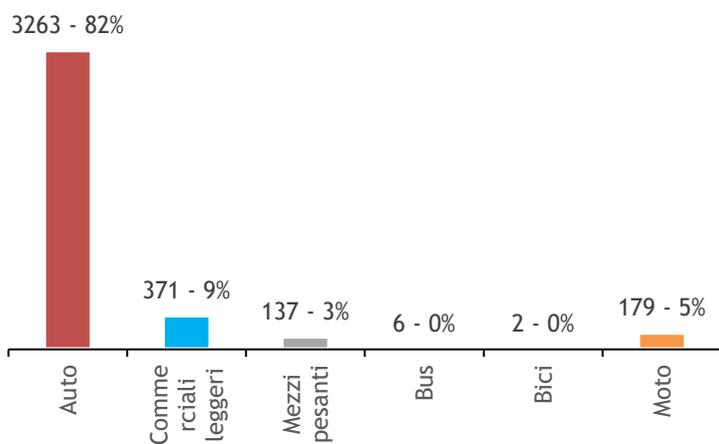
Composizione veicolare 07:30 - 08:30



32 Rotonda 17 Marzo - Via Rita Levi Montalcini – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	17.00	18.00			Velocipedi		Ciclomotori e motocicli		
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati				
A - D	811	157	26	2	24	1020	0	25	1106
C - B	363	39	7	0	7	416	0	44	450
C - A	1390	120	37	3	18	1568	0	61	1665
C - D	52	8	0	1	0	61	0	1	63
E - D	647	47	9	0	9	712	2	48	754
TOTALE	3263	371	79	6	58	3777	2	179	4038

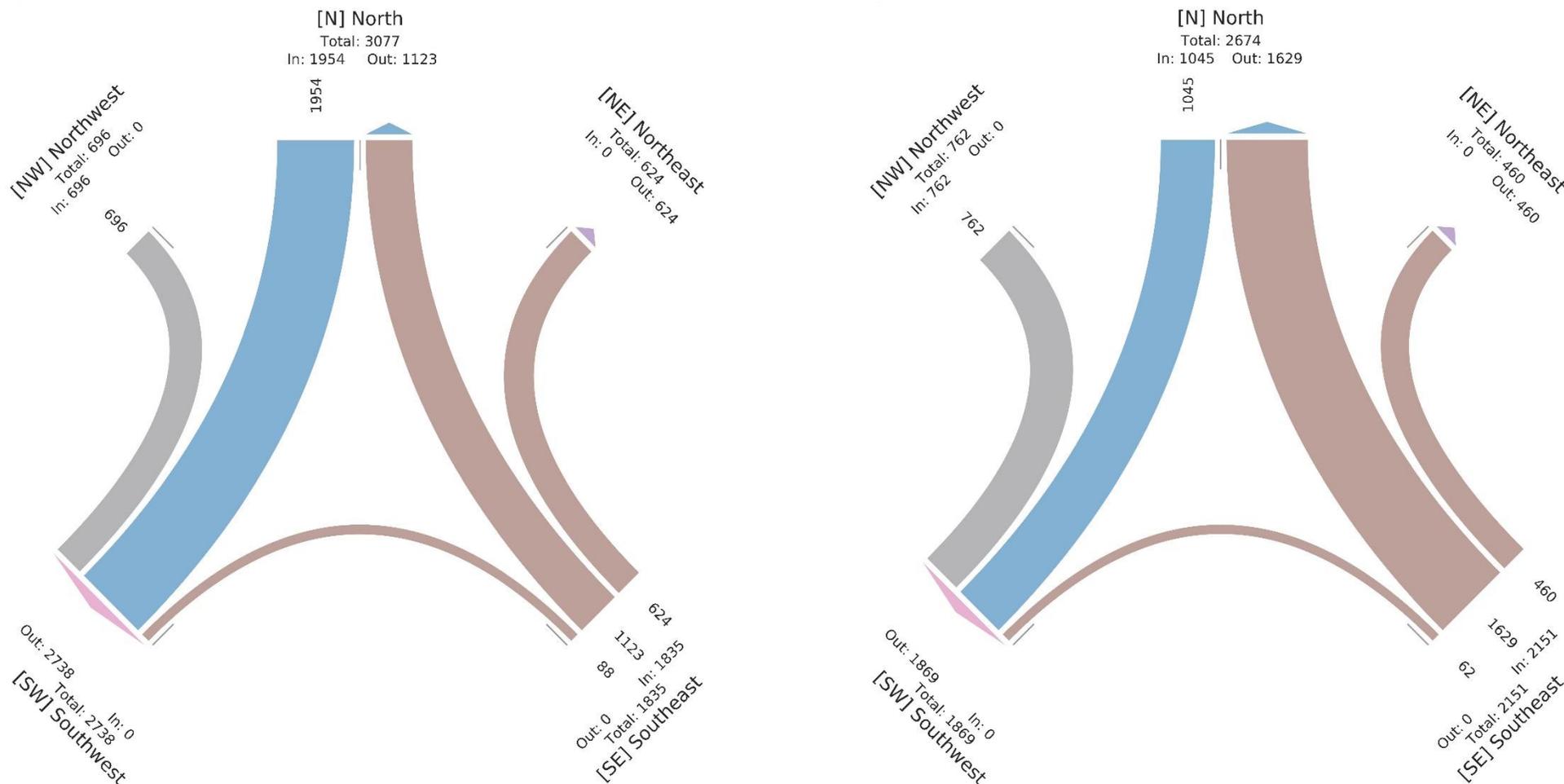
Composizione veicolare 17:00 - 18:00



32 Rotonda 17 Marzo - Via Rita Levi Montalcini – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Strada di Grande Comunicazione FI-PI-LI	N
B	Via Rita Levi Montalcini (dir nord)	NE
C	Rotonda 17 Marzo (da Scandicci)	SE
D	Rotonda 17 Marzo (a Scandicci)	SW
E	Via Rita Levi Montalcini (dir sud)	NW

ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	Via Ilio Barontini	Via Pisana (lato ovest)	Destra
A - B	Via Ilio Barontini	Via Pisana (lato est)	Sinistra
B - A	Via Pisana (lato est)	Via Ilio Barontini	Destra
B - C	Via Pisana (lato est)	Via Pisana (lato ovest)	Dritto
C - B	Via Pisana (lato ovest)	Via Pisana (lato est)	Dritto
C - A	Via Pisana (lato ovest)	Via Ilio Barontini	Sinistra



Manovre di svolta alle intersezioni

34 Via Pisana - Via Ilio Barontini – Matrice 7:30 – 8:30

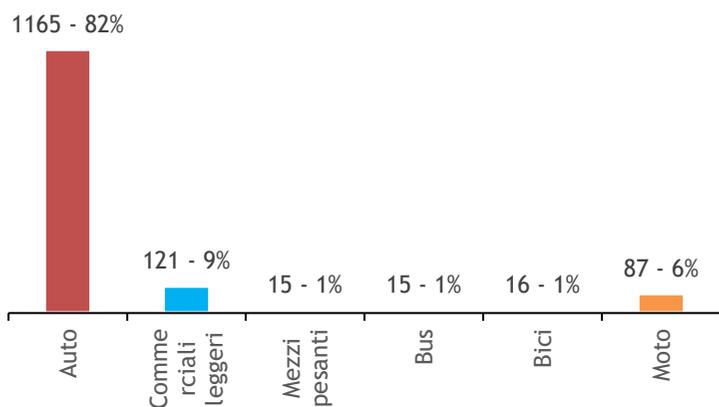
FERIALE

7.30

8.30

MANOVRA						TOTALE AUTOVEICOLI			TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	
A - C	75	18	1	0	0	94	0	2	96
A - B	75	4	2	5	0	86	0	3	99
B - A	50	11	1	2	1	65	3	3	74
B - C	218	33	5	3	0	259	3	10	274
C - B	576	40	3	5	0	624	7	59	657
C - A	171	15	2	0	0	188	3	10	194
TOTALE	1165	121	14	15	1	1316	16	87	1394

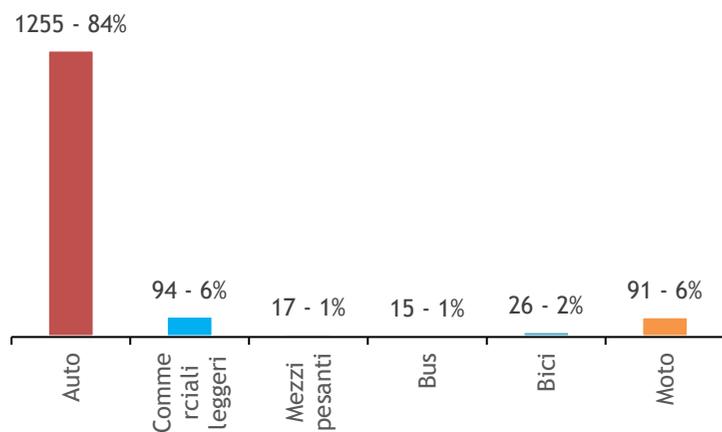
Composizione veicolare 07:30 - 08:30



34 Via Pisana - Via Ilio Barontini – Matrice 17:00 – 18:00

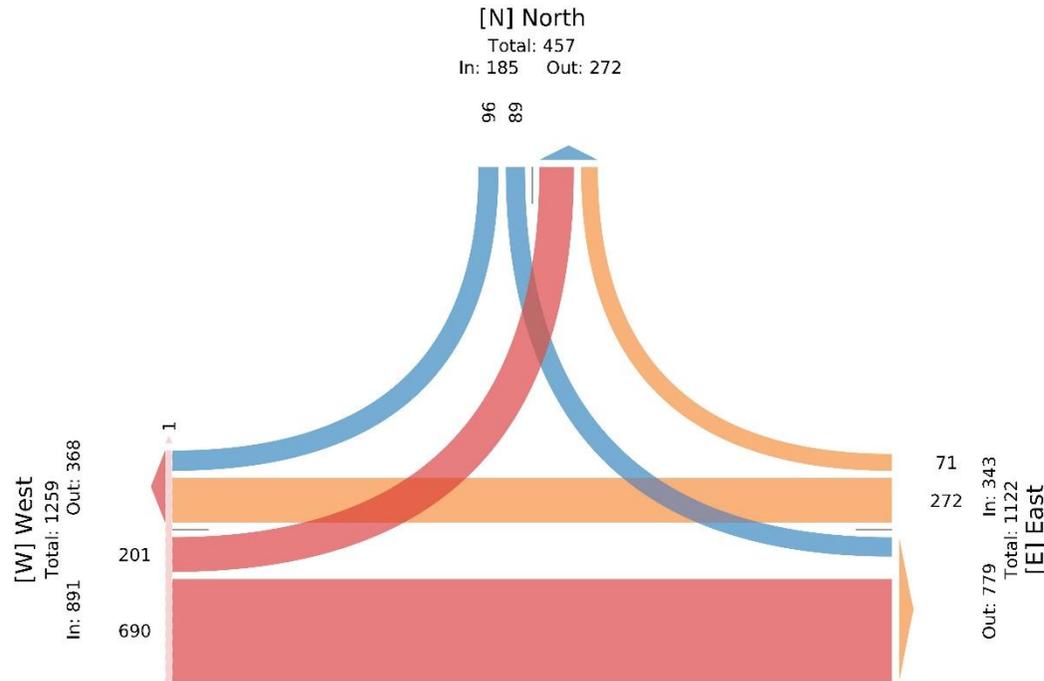
MANOVRA	FERIALE					17.00		18.00		TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
								TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati					
A - C	266	13	2	0	0	281	4	20	290	
A - B	46	4	0	4	0	54	2	3	64	
B - A	17	0	1	3	1	22	0	2	32	
B - C	616	42	6	4	0	668	10	41	697	
C - B	273	25	6	4	0	308	9	24	332	
C - A	37	10	1	0	0	48	1	1	50	
TOTALE	1255	94	16	15	1	1381	26	91	1465	

Composizione veicolare 17:00 - 18:00

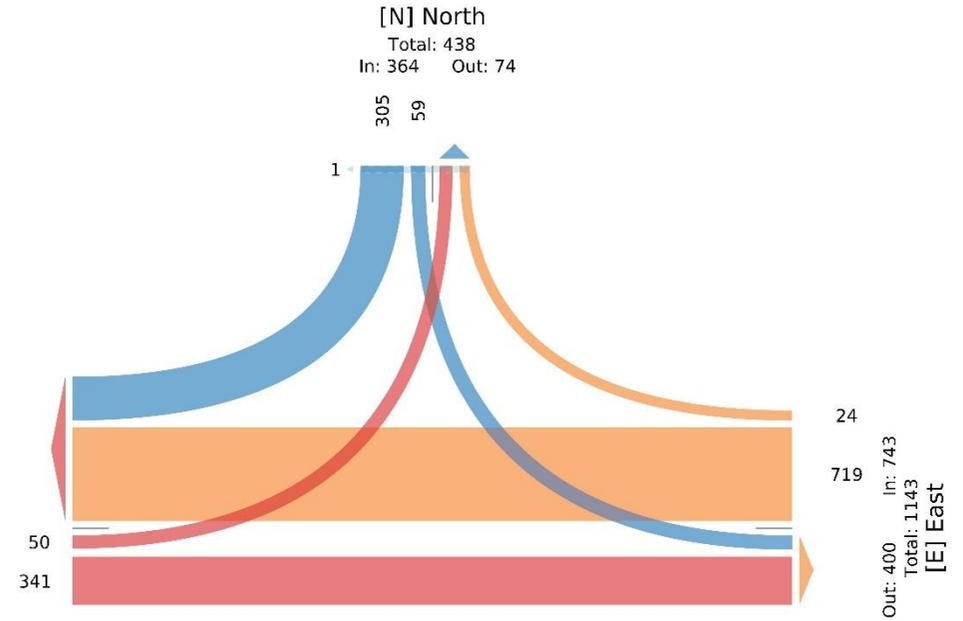


34 Via Pisana - Via Ilio Barontini – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

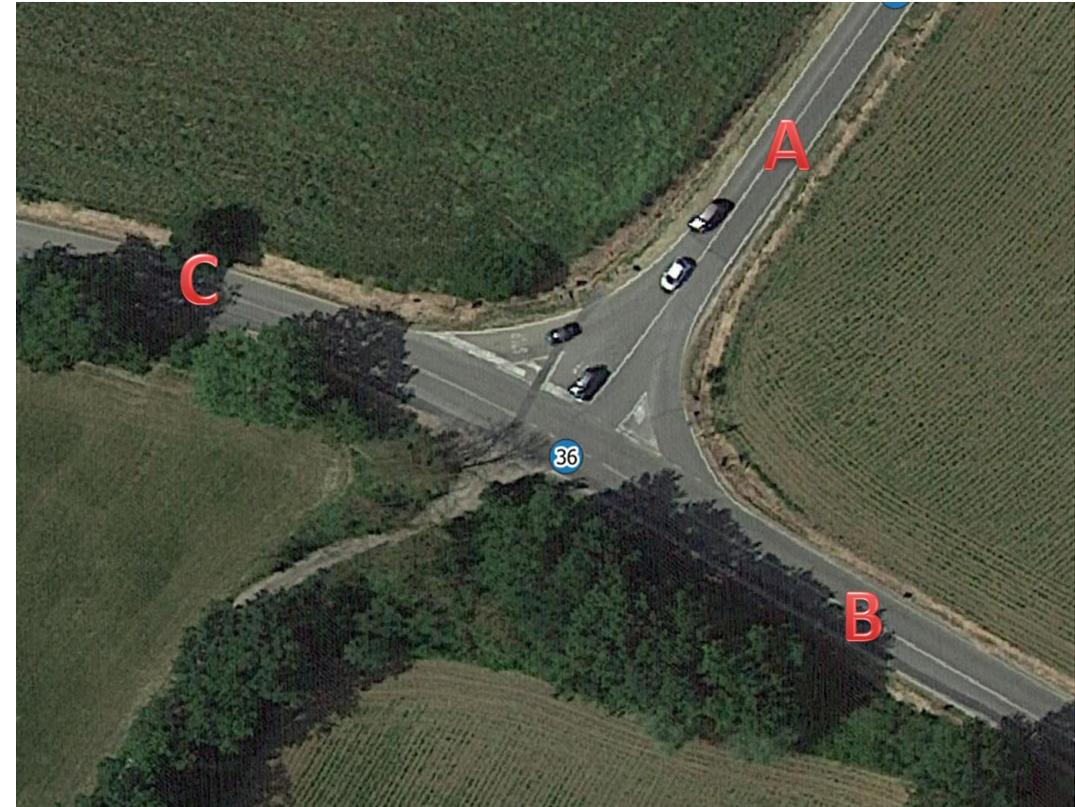


17:00 – 18:00



Ramo	Via	Punto cardinale
A	Via Ilio Barontini	N
B	Via Pisana (lato est)	E
C	Via Pisana (lato ovest)	W

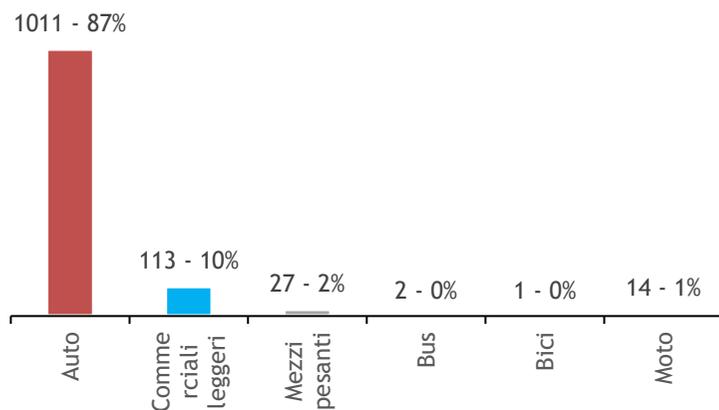
ID Manovra	Da	A	Manovra
A - C	SP98 Via Canto delle Gracchie	SP12 Via Empolese (lato nord-ovest)	Destra
A - B	SP98 Via Canto delle Gracchie	SP12 Via Empolese (lato sud-est)	Sinistra
B - A	SP12 Via Empolese (lato sud-est)	SP98 Via Canto delle Gracchie	Destra
B - C	SP12 Via Empolese (lato sud-est)	SP12 Via Empolese (lato nord-ovest)	Dritto
C - B	SP12 Via Empolese (lato nord-ovest)	SP12 Via Empolese (lato sud-est)	Dritto
C - A	SP12 Via Empolese (lato nord-ovest)	SP98 Via Canto delle Gracchie	Sinistra



36 SP12 - SP98 (ad est di San Vincenzo) – Matrice 7:30 – 8:30

MANOVRA	FERIALE					TOTALE AUTOVEICOLI	7.30		TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati		Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	
A - C	54	2	2	0	0	58	1	2	61
A - B	35	5	0	0	0	40	0	0	40
B - A	206	6	1	0	0	213	0	4	215
B - C	234	25	6	0	1	266	0	2	275
C - B	279	51	16	0	1	347	0	2	366
C - A	203	24	0	2	0	229	0	4	234
TOTALE	1011	113	25	2	2	1153	1	14	1191

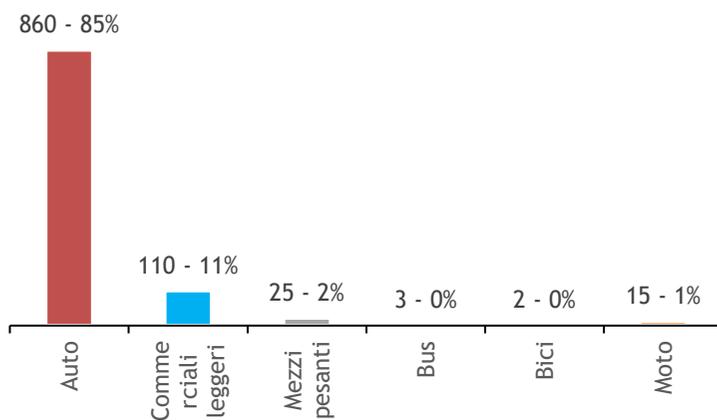
Composizione veicolare 07:30 - 08:30



36 SP12 - SP98 (ad est di San Vincenzo) – Matrice 17:00 – 18:00

MANOVRA	FERIALE		17.00	18.00	TOTALE AUTOVEICOLI	Velocipedi	Ciclomotori e motocicli	TOTALE VEICOLI EQUIVALENTI	
	Auto	Veic. Comm. Leggeri	Veicoli pesanti isolati	Bus	Mezzi pesanti combinati				
A - C	132	16	4	0	0	152	0	2	157
A - B	104	9	0	0	0	113	0	3	114
B - A	42	3	0	0	0	45	0	3	46
B - C	255	41	9	2	0	307	1	4	322
C - B	269	30	10	1	1	311	1	3	326
C - A	58	11	1	0	0	70	0	0	71
TOTALE	860	110	24	3	1	998	2	15	1036

Composizione veicolare 17:00 - 18:00

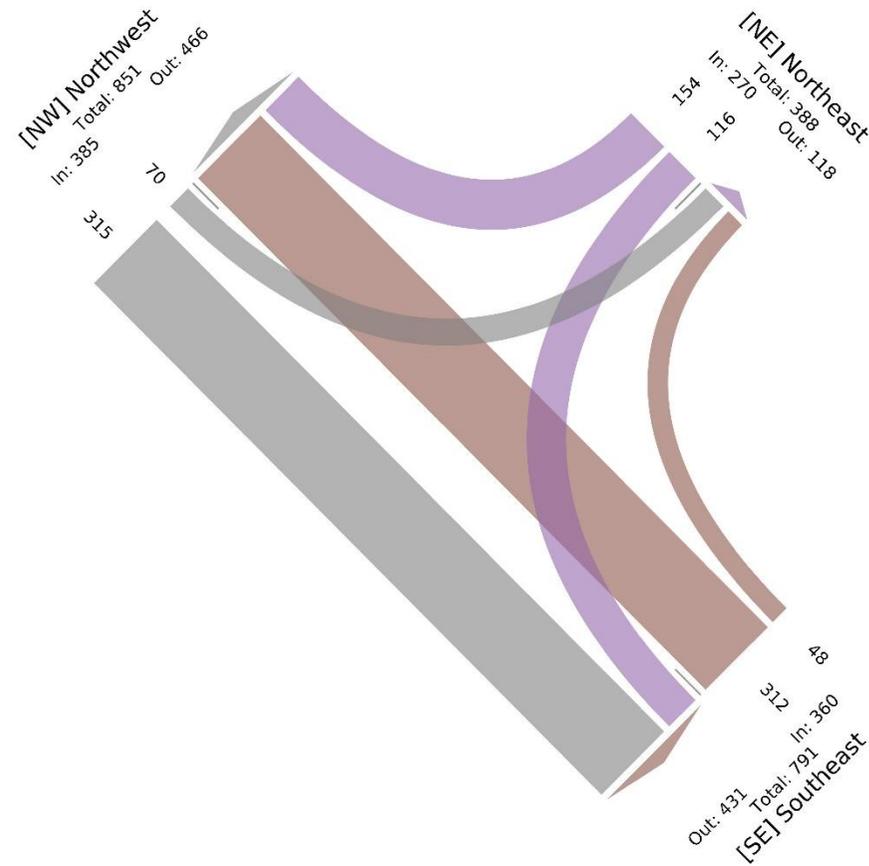
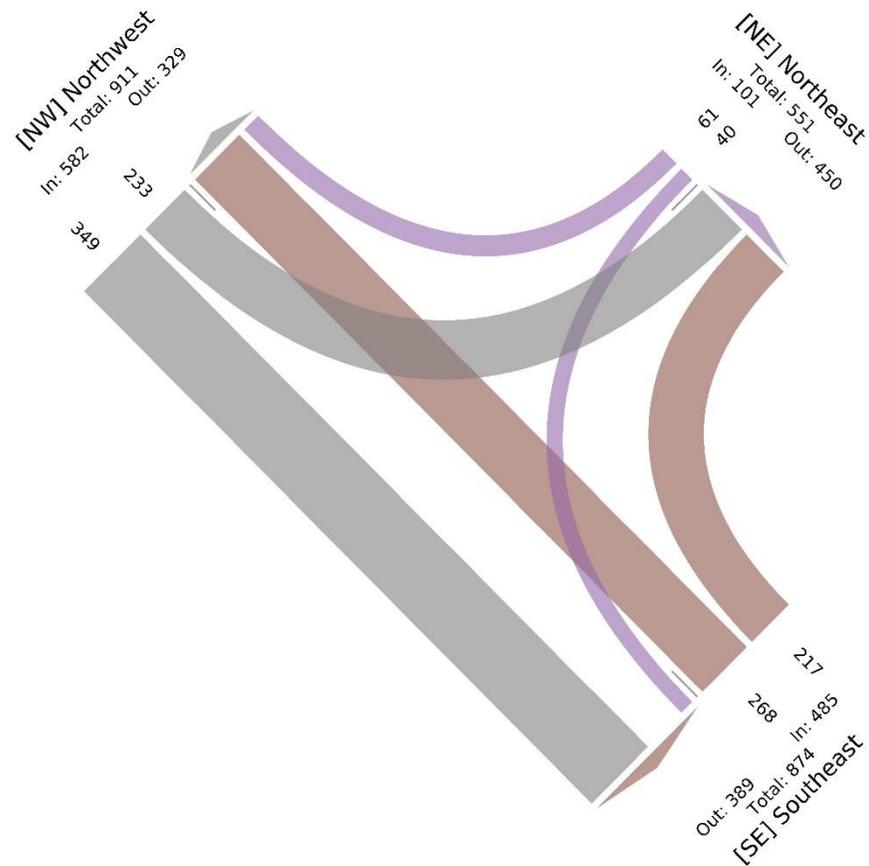


Manovre di svolta alle intersezioni

36 SP12 - SP98 (ad est di San Vincenzo) – Rappresentazione grafica flussi veicolari e ciclopedonali

7:30 – 8:30

17:00 – 18:00

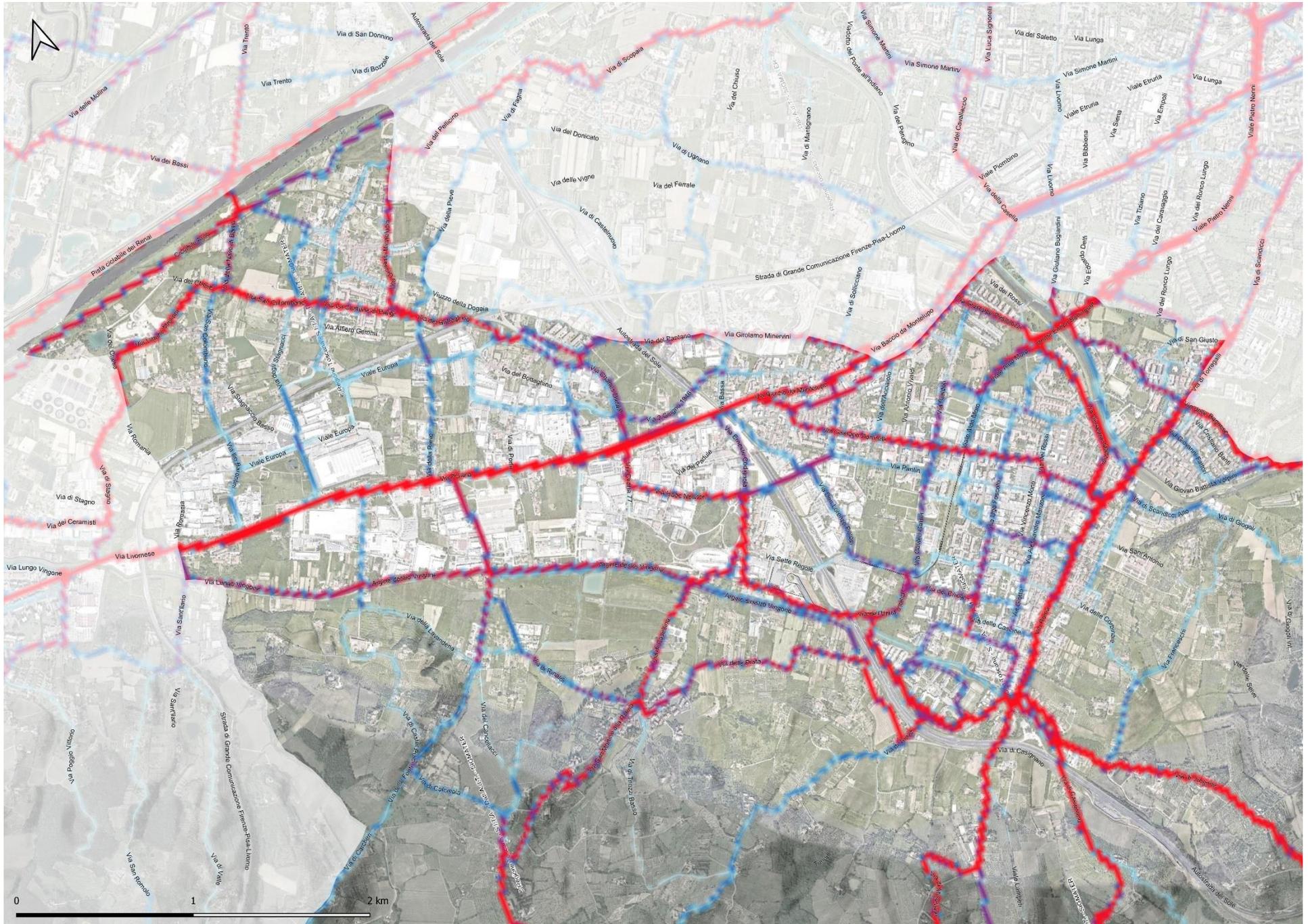


Ramo	Via	Punto cardinale
A	SP98 Via Canto delle Gracchie	NE
B	SP12 Via Empolese (lato sud-est)	SE
C	SP12 Via Empolese (lato nord-ovest)	NW

Viabilità statisticamente più frequentate dai ciclisti

(elaborazione su dati STRAVA)

Itinerari preferiti – area ad elevata urbanizzazione



Indagini sulla sosta

Offerta di sosta

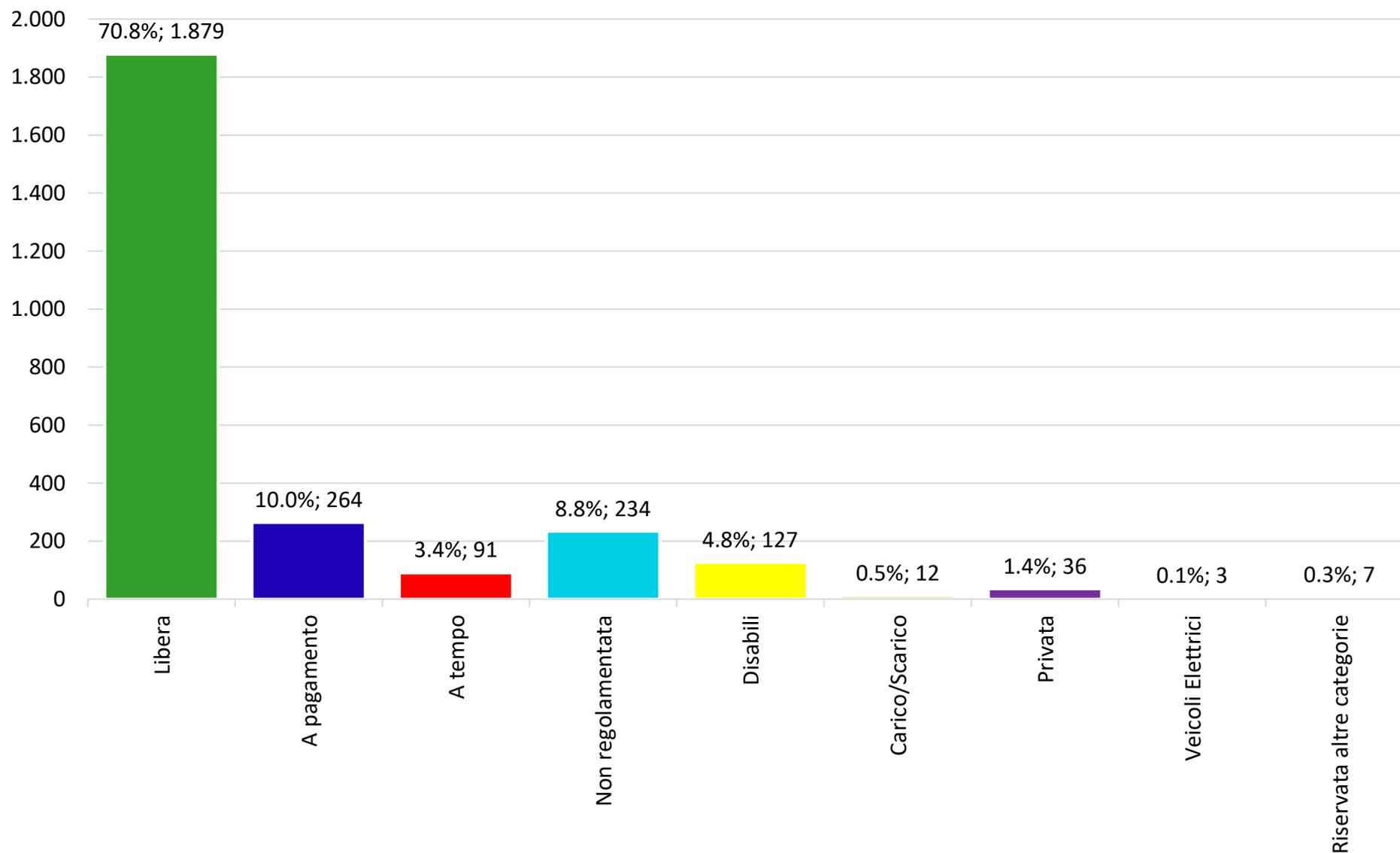
Il rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato riportando su planimetrie tutti gli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada e la loro tipologia, ha riguardato sia i parcheggi in spazi concentrati che su strada; sono state escluse solo le autorimesse private (garage).

Sono stati rilevati complessivamente **2'653 stalli per la sosta autoveicolare e 821 posti riservati alle moto.**

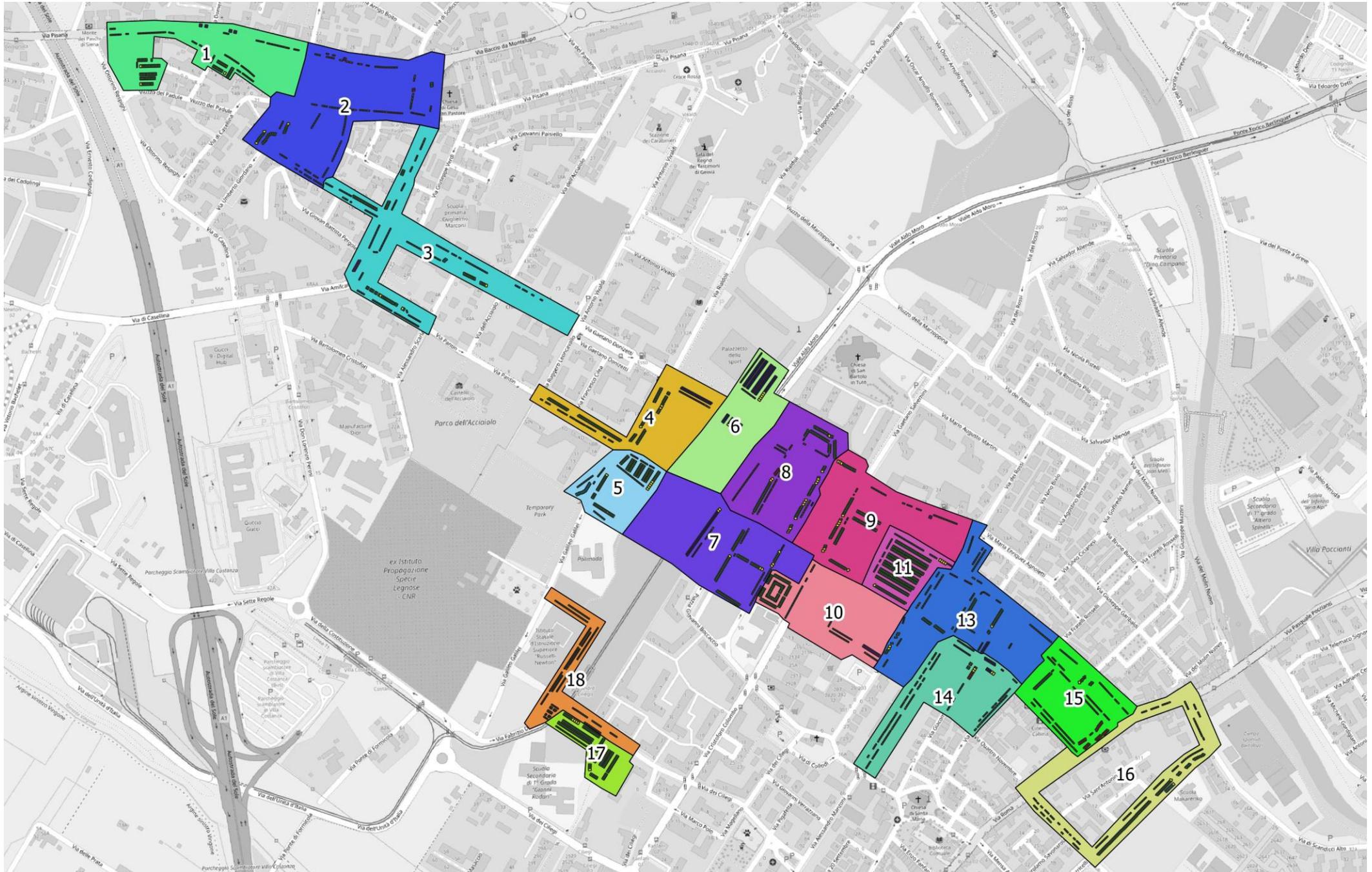


Offerta di sosta – Dotazione classificata per l'intera area di studio

Offerta di sosta intera area di studio



Zonizzazione



Offerta di sosta – Consistenza dell’offerta per zona



Zona	Libera	A pagamento	A tempo	Non regolamentata	Disabili	Carico/Scarico	Privata	Veicoli Elettrici	Riservata altre categorie	Totale sosta autoveicolare uso pubblico	Moto
1	117		15		4		8			144	15
2	80		11	25	11	3	4			134	20
3	120			48	8		8			184	25
4	102	33			5			3	2	145	25
5	127			24	6	1				158	20
6		153			6					159	
7	100	45		22	12					156	12
8	134		5		22	3				164	37
9	117				10		2			129	14
10	108			13	1	3	14			139	41
11	327	0	0	0	5	0	0	0	0	332	10
13	70	7	6	51	8	1				143	59
14	59	26	7	36	13					141	25
15	80		47	8	4				1	140	41
16	139			7	5	1				152	40
17	162				5					167	
18	37				2				4	43	437
Area di studio	1'857	264	91	234	126	12	36	3	7	2'653	821

METODO DELLA TARGA

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il rilievo dei numeri di targa (ultime 5 cifre/numeri) effettuato in diversi momenti della giornata.

Per ogni area esaminata sono stati eseguiti sette passaggi:

- un passaggio notturno;
- tre passaggi mattutini dalle 09:00 alle 12:00;
- tre passaggi pomeridiani dalle 16:00 alle 19:00.



Rilievo degli ultimi 5 numeri di targa del veicolo per il rispetto della privacy.

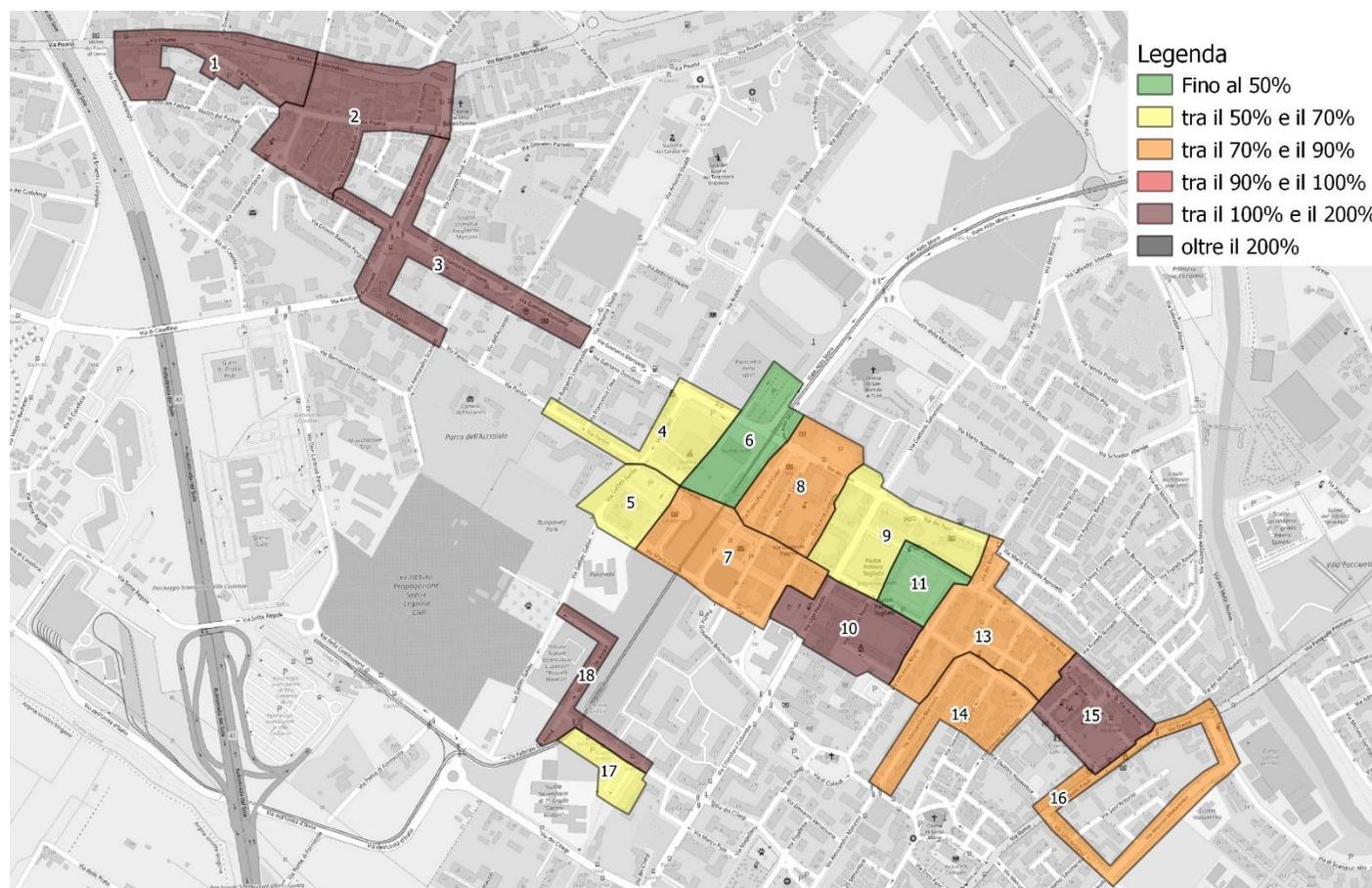
Il rilievo effettuato con tale metodologia consente di determinare l'indice di occupazione e il bilancio domanda-offerta, di ricostruire la domanda distinta in "residenti" e "non residenti", di breve e lunga durata per la determinazione del turn-over.

Domanda di sosta – Metodo della targa analisi sintetiche

INDICE DI SATURAZIONE

Per ogni zona si esprime in forma grafica il grado di saturazione delle sosta inteso come rapporto degli autoveicoli presenti e l'offerta di sosta. Se il rapporto è:

- fino al 50% l'area sarà colorata di verde;
- compreso tra 50 e il 70% l'area sarà colorata di giallo;
- compreso tra 70 e il 90% l'area sarà colorata di arancione;
- compreso tra 90 e il 100% l'area sarà colorata di rosso;
- compreso tra il 100% e il 200% sarà colorata di marrone
- oltre il 200% l'area sarà colorata di nero.



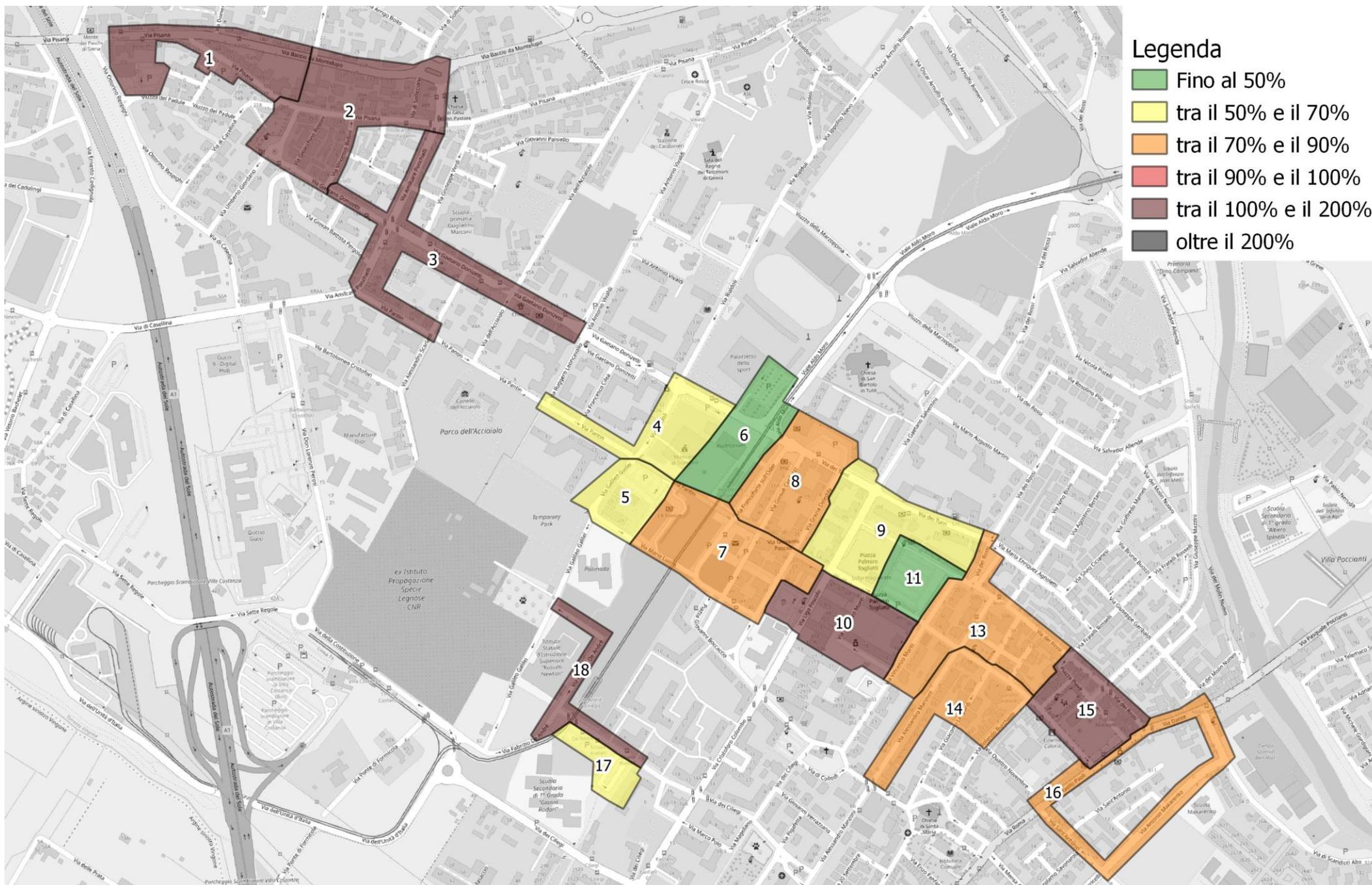
Domanda di sosta – Metodo della targa analisi sintetiche

SOSTA REGOLARE/IRREGOLARE

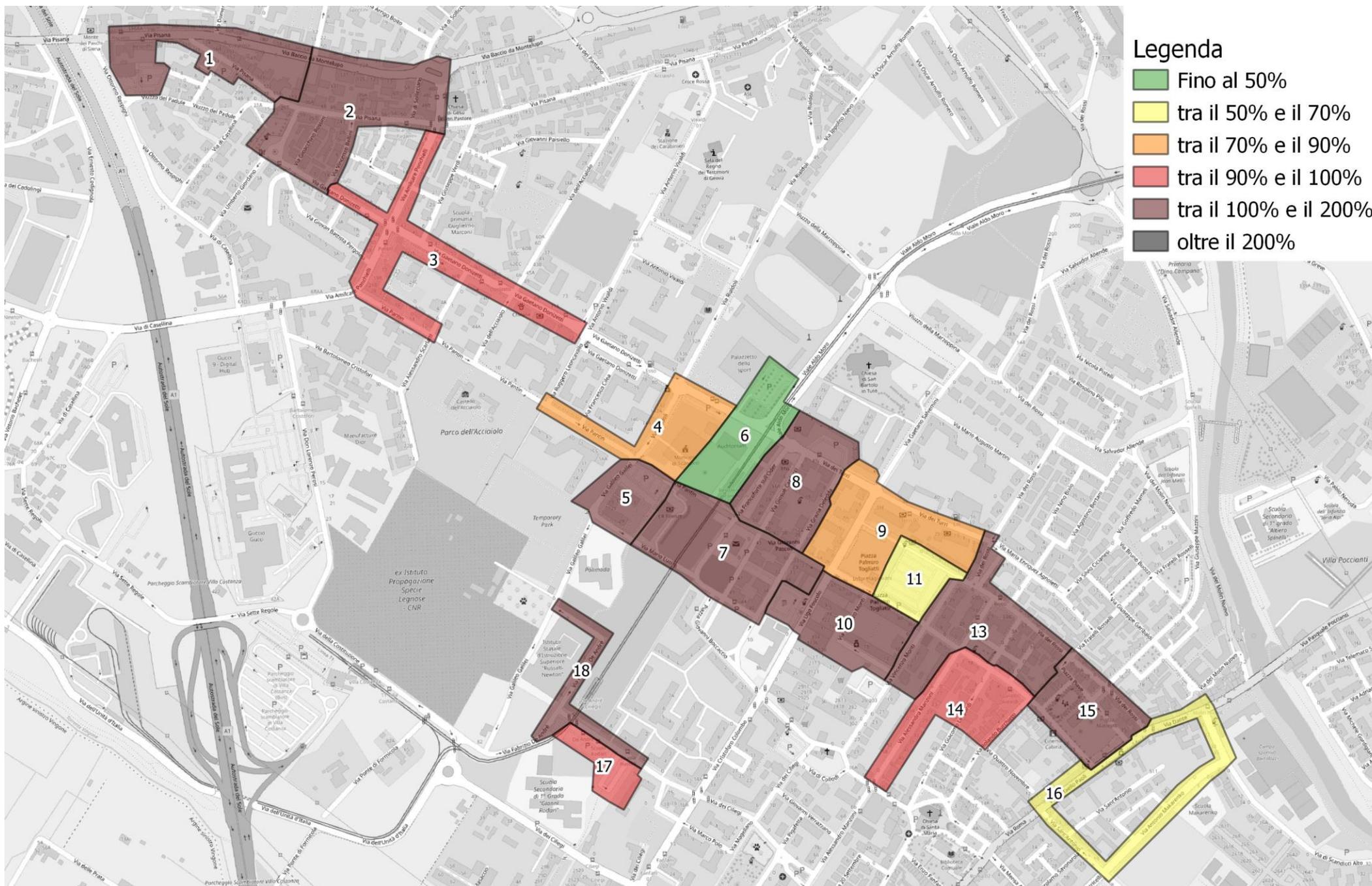
Il diagramma a torta rappresenta gli autoveicoli rilevati in sosta regolare (se occupano un posto auto rilevato nell'offerta di sosta) e irregolare (per gli autoveicoli che sono al di fuori dei posti auto rilevati).



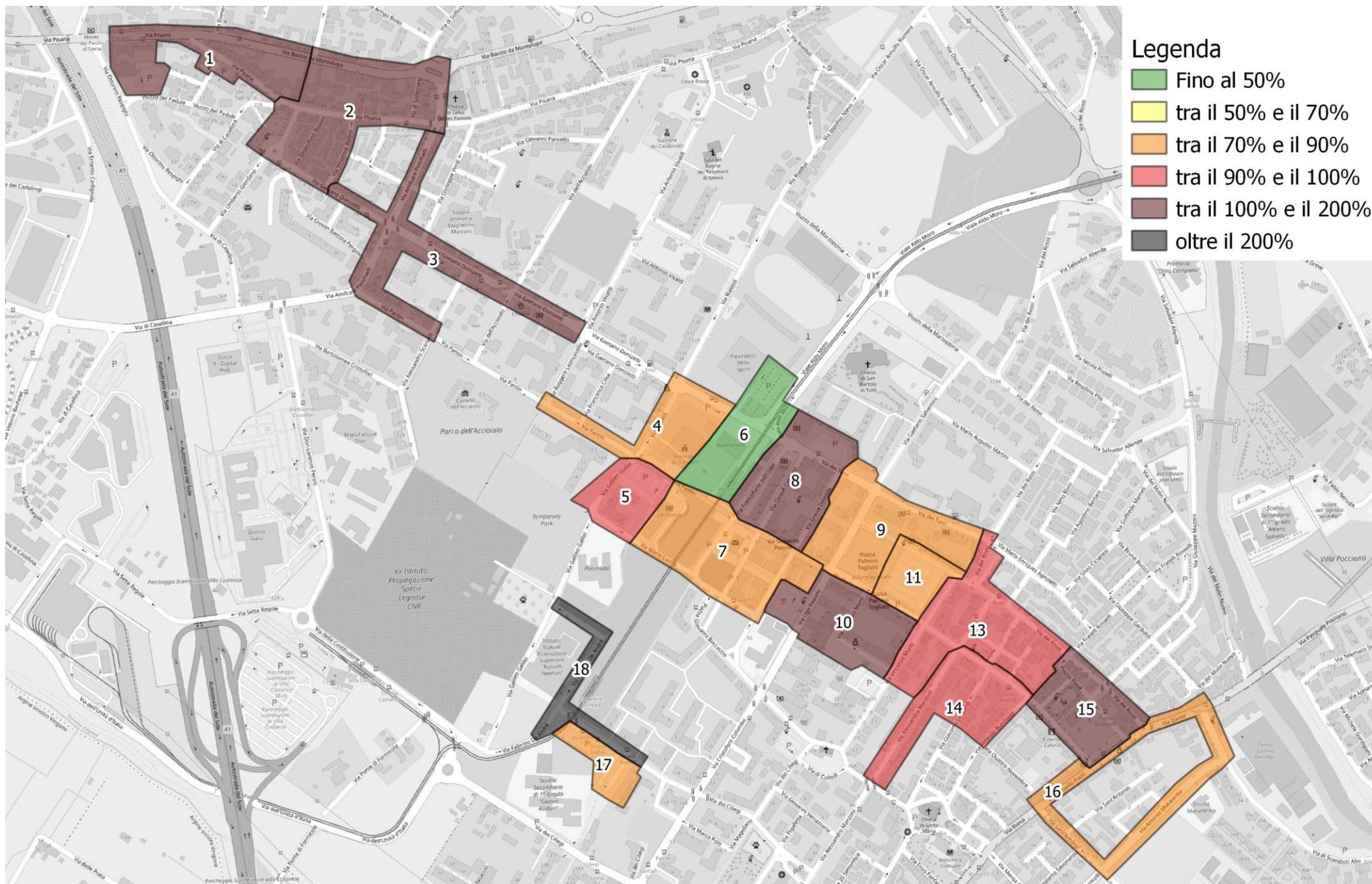
Domanda di sosta – Saturazione NOTTE



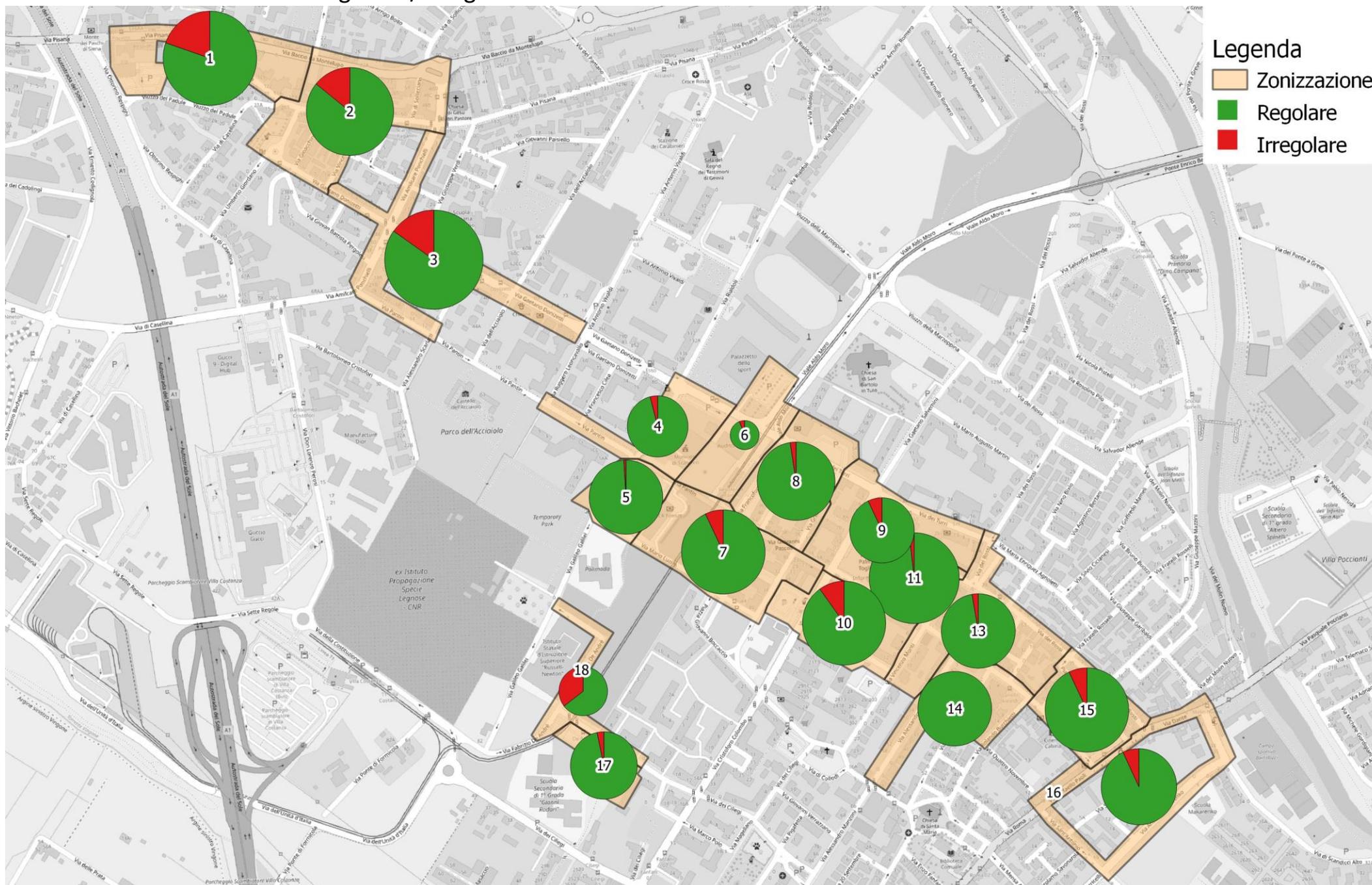
Domanda di sosta – Saturazione MATTINO



Domanda di sosta – Saturazione POMERIGGIO



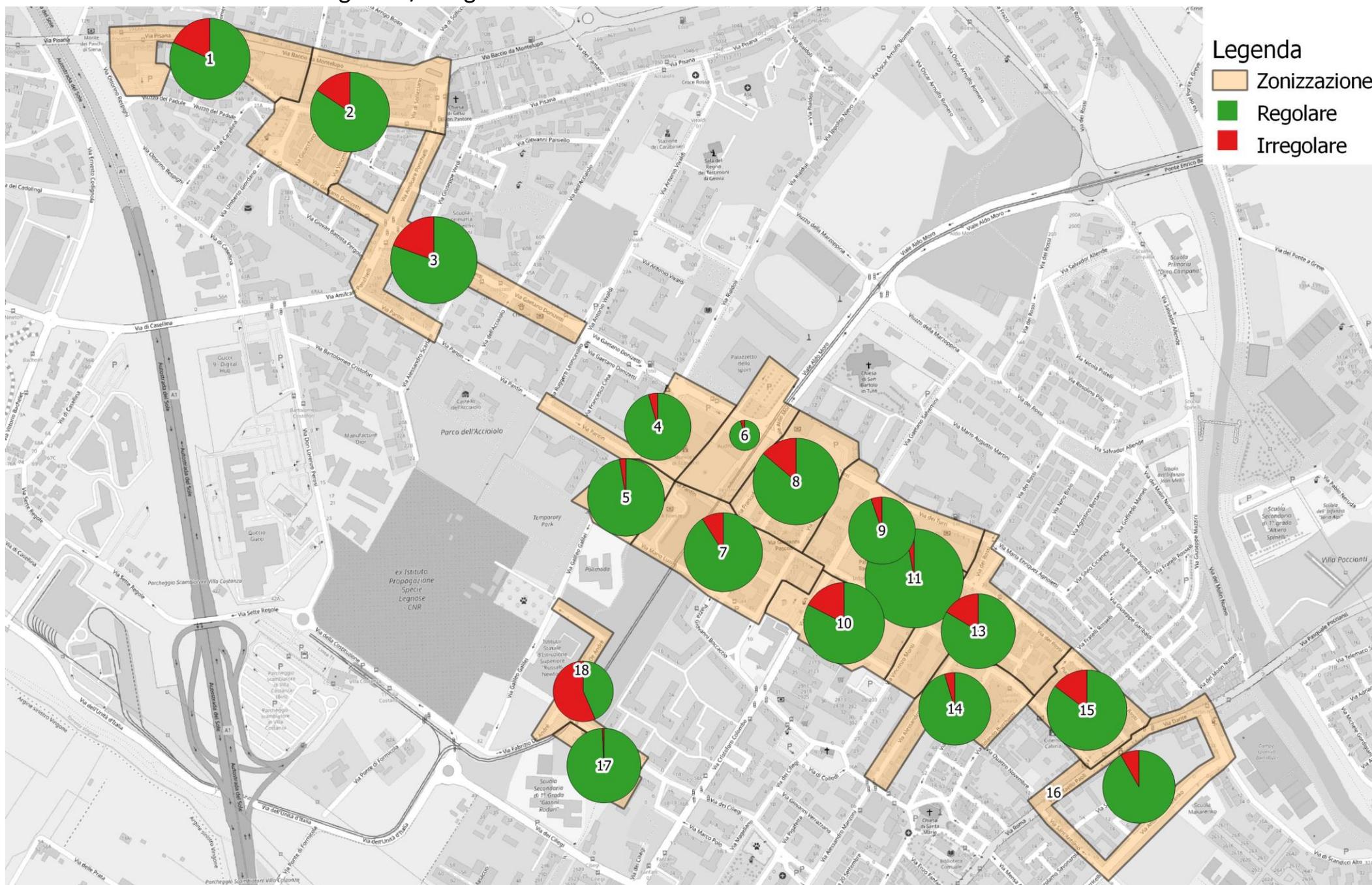
Domanda di sosta – Regolare / Irregolare NOTTE



Domanda di sosta – Regolare / Irregolare MATTINO



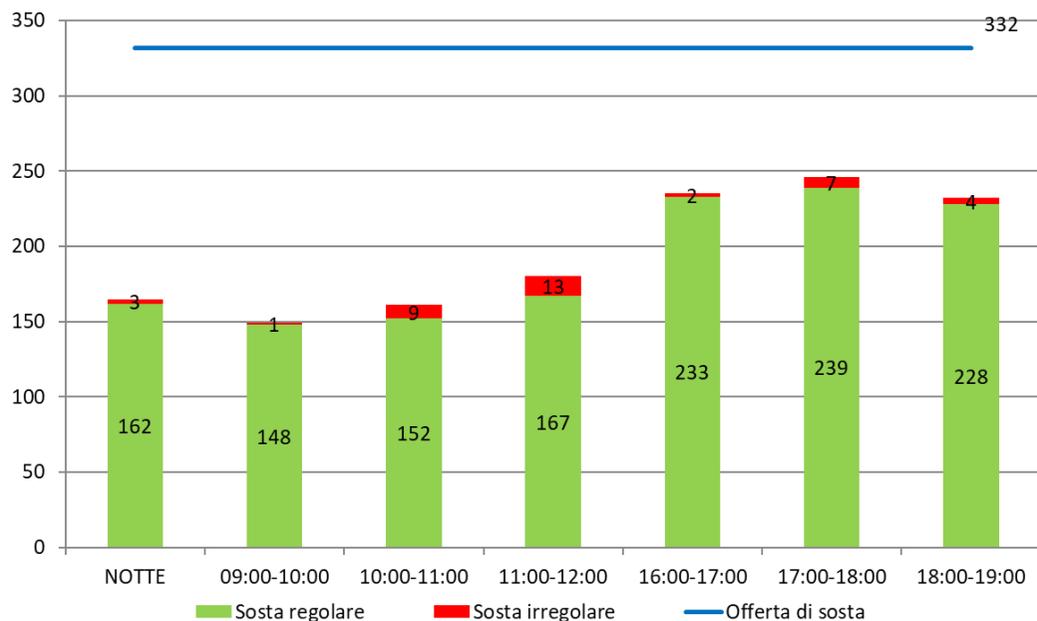
Domanda di sosta – Regolare / Irregolare POMERIGGIO



Domanda di sosta – Metodo della targa analisi di dettaglio – Guida alla lettura 1/3

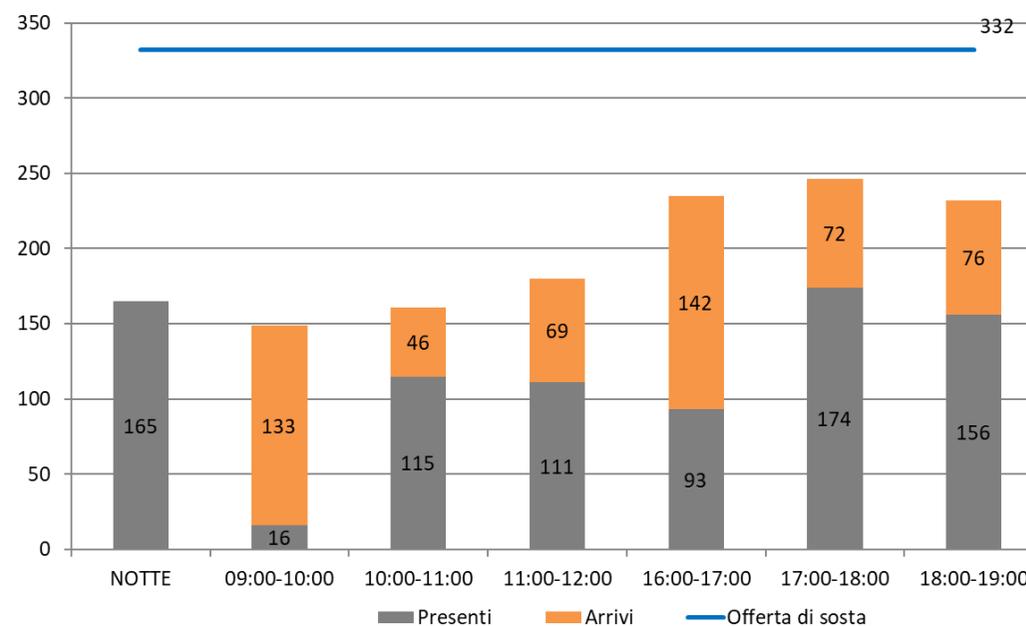
SOSTA REGOLARE/IRREGOLARE

Il grafico ha l'obiettivo di evidenziare gli equilibri tra la domanda e l'offerta di sosta, indica nelle sette fasce di rilievo il numero delle auto in sosta regolare (verde) e quelle in so-sta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta (rappresentata della linea blu orizzontale)



PRESENTI/ARRIVI

Il diagramma a torta rappresenta gli autoveicoli rilevati in sosta regolare (se occupano un posto auto rilevato nell'offerta di sosta) e irregolare (per gli autoveicoli che sono al di fuori dei posti auto rilevati).

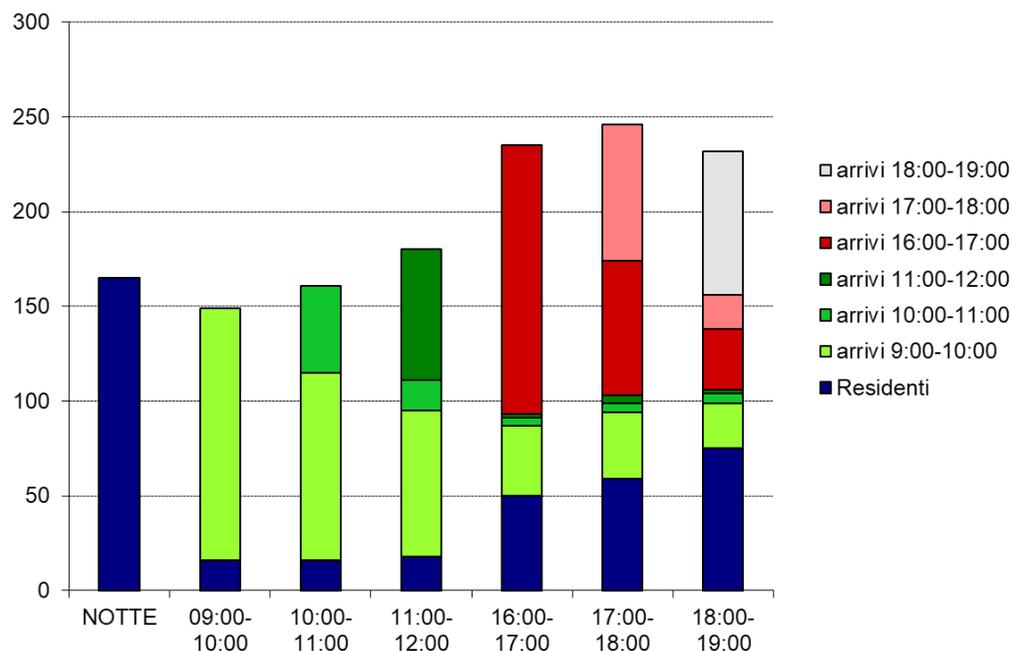


Domanda di sosta – Metodo della targa analisi di dettaglio – Guida alla lettura 2/3

DISTRIBUZIONE ORARIA DELLA DOMANDA DI SOSTA

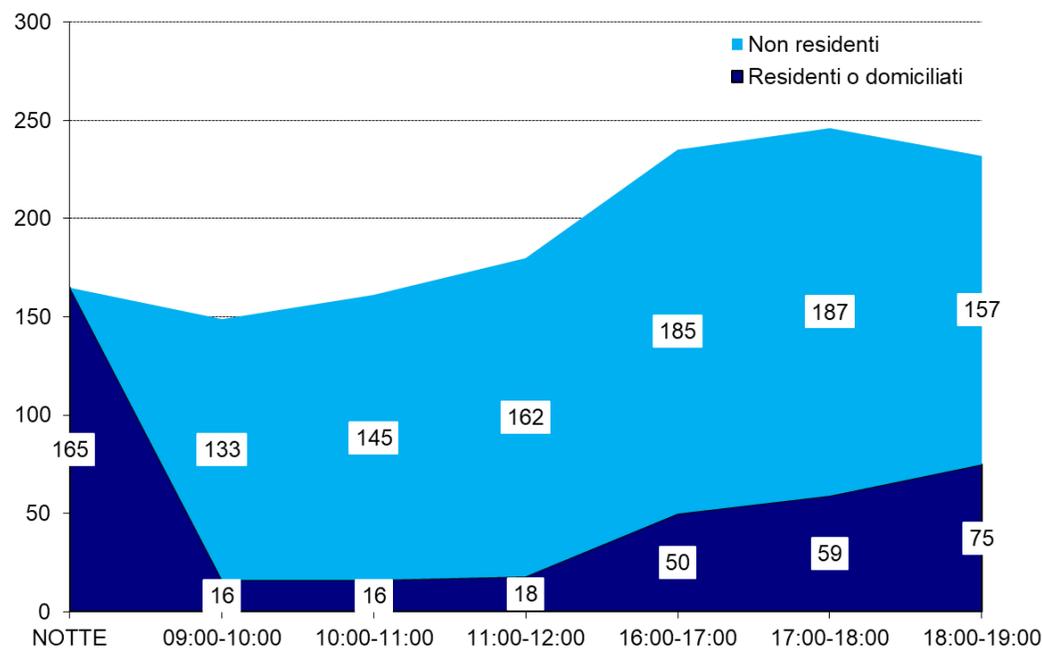
Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti classificandoli per ora di primo arrivo. Il grafico della distribuzione permette di tracciare la permanenza delle auto in sosta durante i sette passaggi di rilievo.

Ad esempio nel grafico seguente, in blu sono evidenziati i presenti rilevati per la prima volta durante la fascia notturna, in verde chiaro quanti arrivati tra le 09:00 e le 10:00 e così a seguire.



SOSTA NOTTURNA/DIURNA

Il grafico per i sette intervalli di riferimento, evidenzia il numero di auto in sosta notturna (blu) e quelle in sosta diurna (azzurro), ed ha la finalità di evidenziare la turnazione all'interno dei posti auto dei residenti e non residenti.



DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA

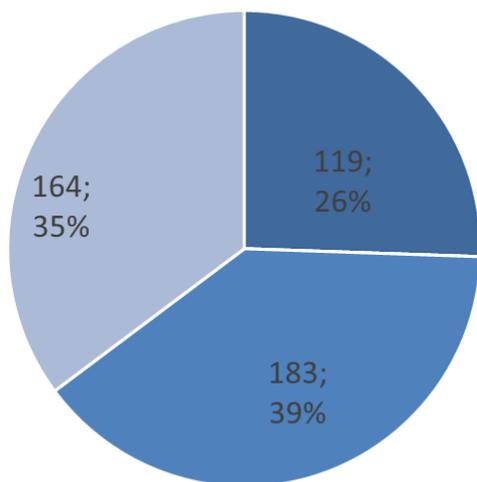
Il grafico rappresentante la durata della sosta notturna, distinta in tre classi: permanente (blu scuro) sono le auto che sono parcheggiate anche nei rilievi successivi, solo notturna (blu) sono le auto che restano parcheggiate solo la notte, altro (azzurro) sono le auto che oltre alla notte sono state rilevate in almeno un altro intervallo di rilievo.

DURATA DELLA SOSTA DIURNA

La sosta diurna è distinta in tre classi :

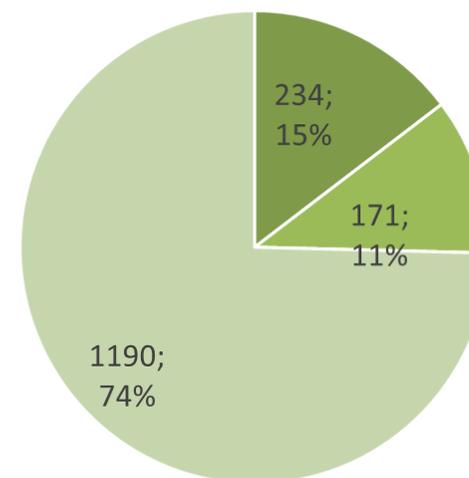
- Sosta notturna;
- Breve, auto rilevate in un solo passaggio quindi sono quelle che effettuano una sosta minore di un ora;
- Lunga, auto in sosta per almeno due passaggi consecutivi.

DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

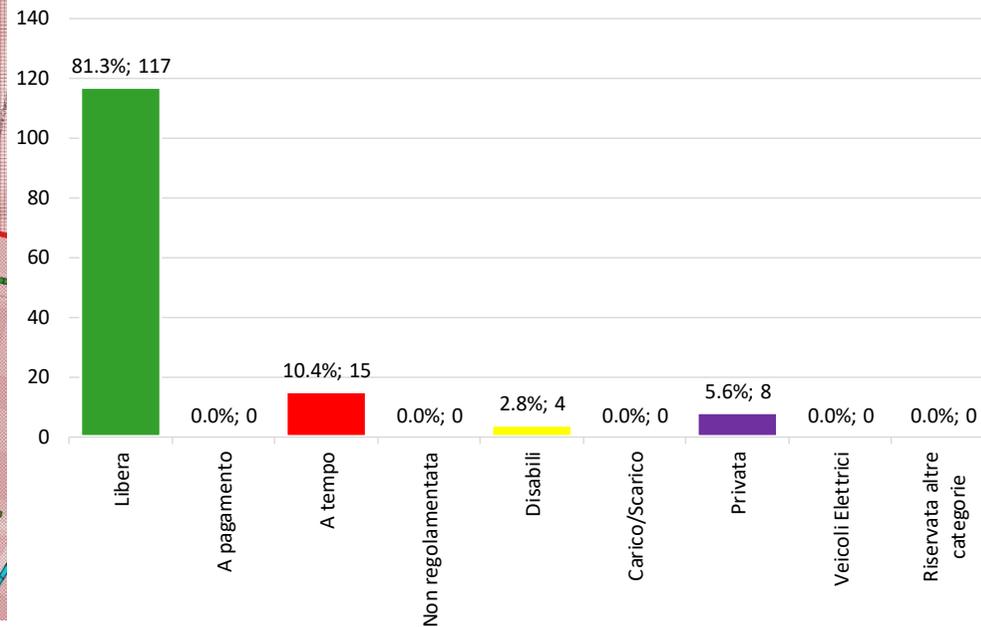
DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (09:00-10:00)



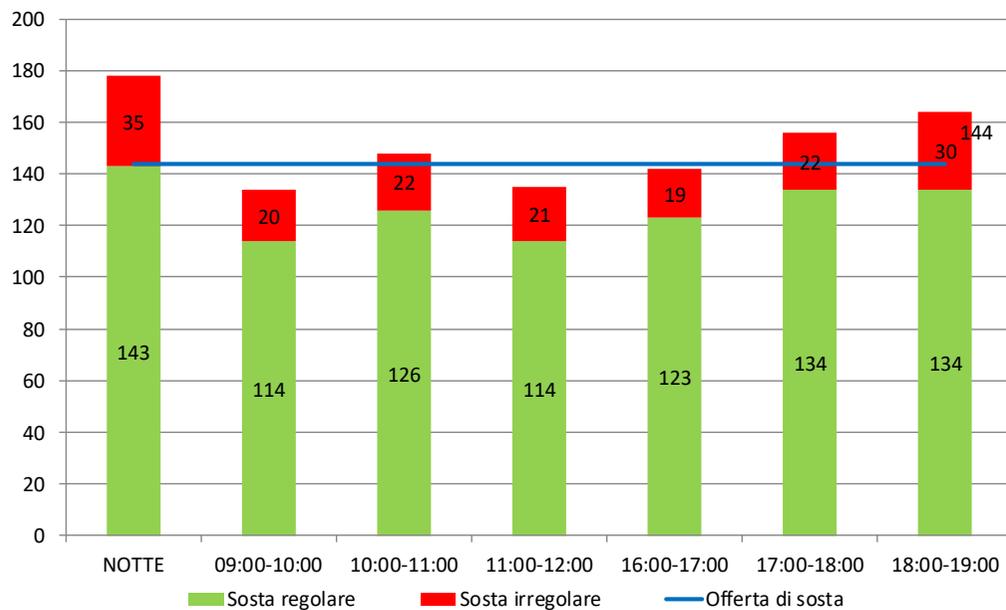
■ Sosta notturna ■ Breve ■ Lunga

Domanda di sosta – ZONA 01 Intersezione Via Pisana – via Baccio da Montelupo

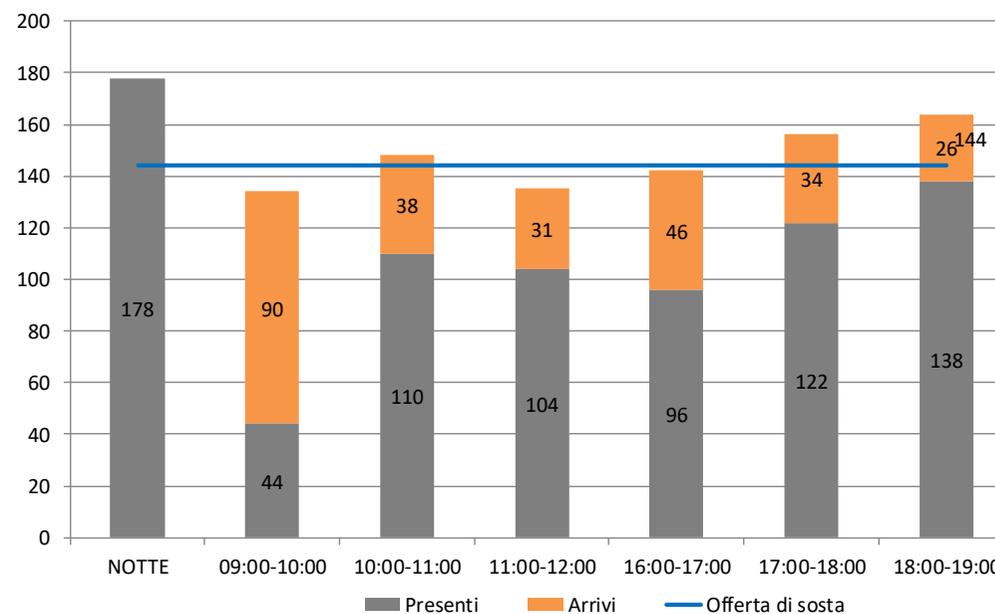
ZONA 1



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



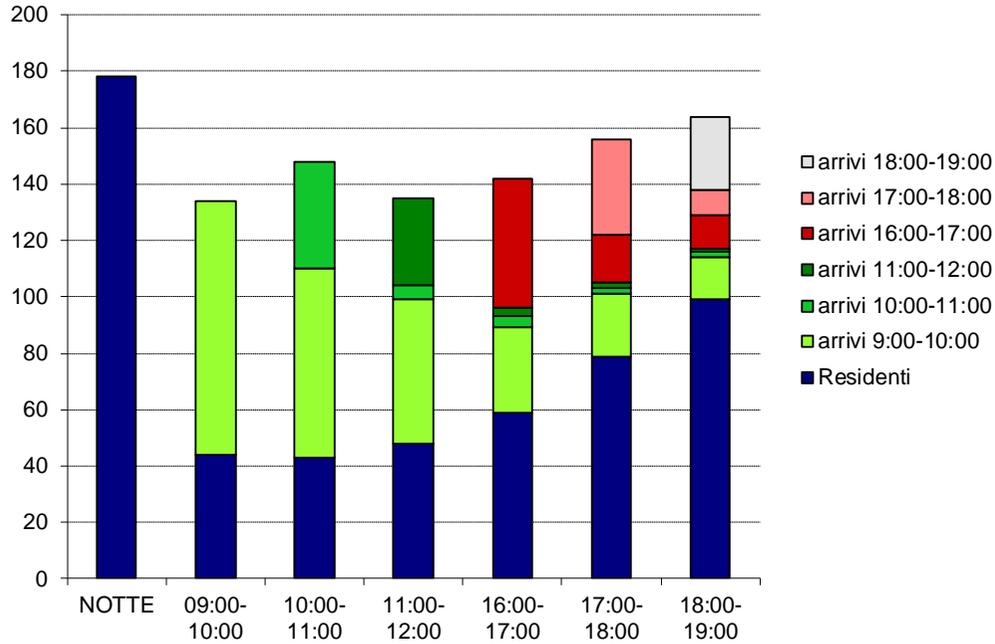
PRESENTI - ARRIVI



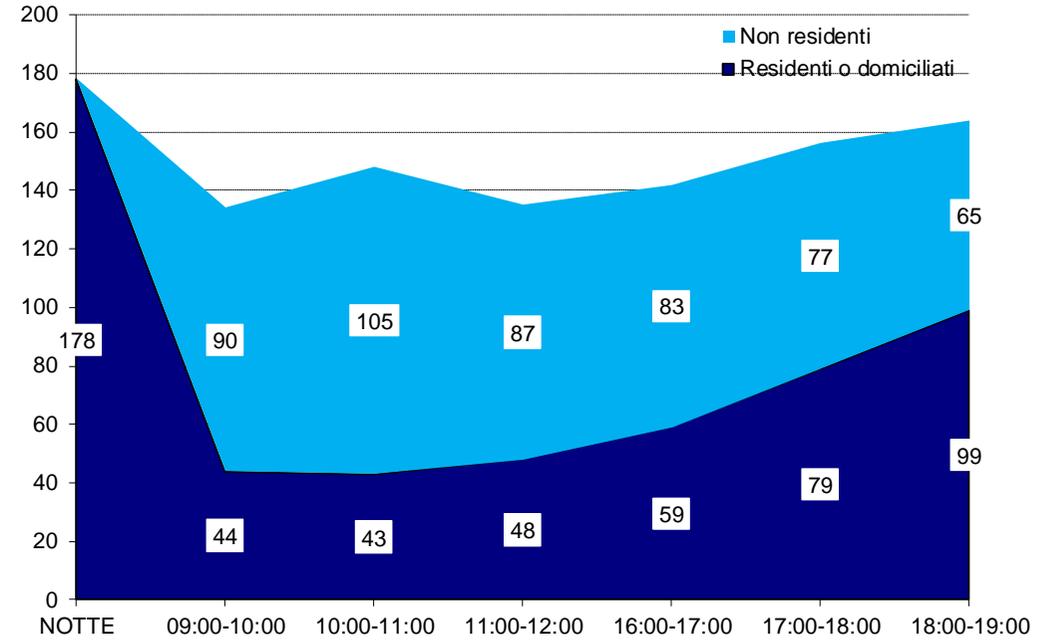
Domanda di sosta – ZONA 01 Intersezione Via Pisana – via Baccio da Montelupo

ZONA 1

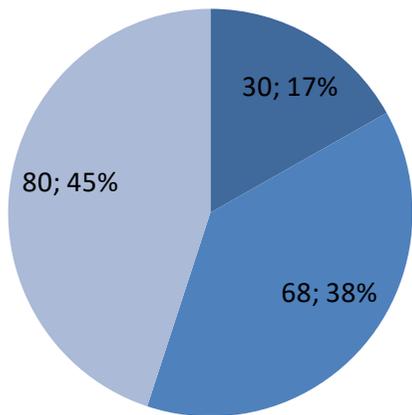
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

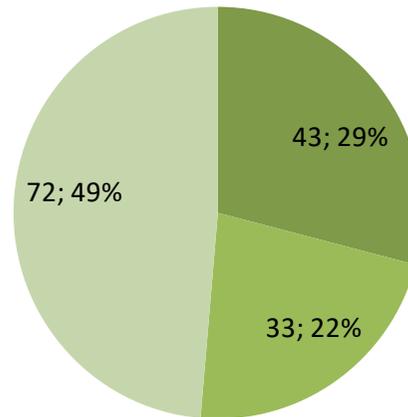


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



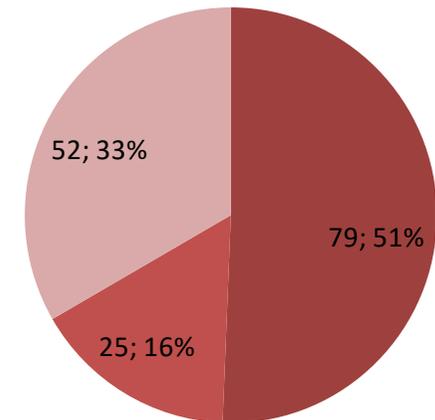
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



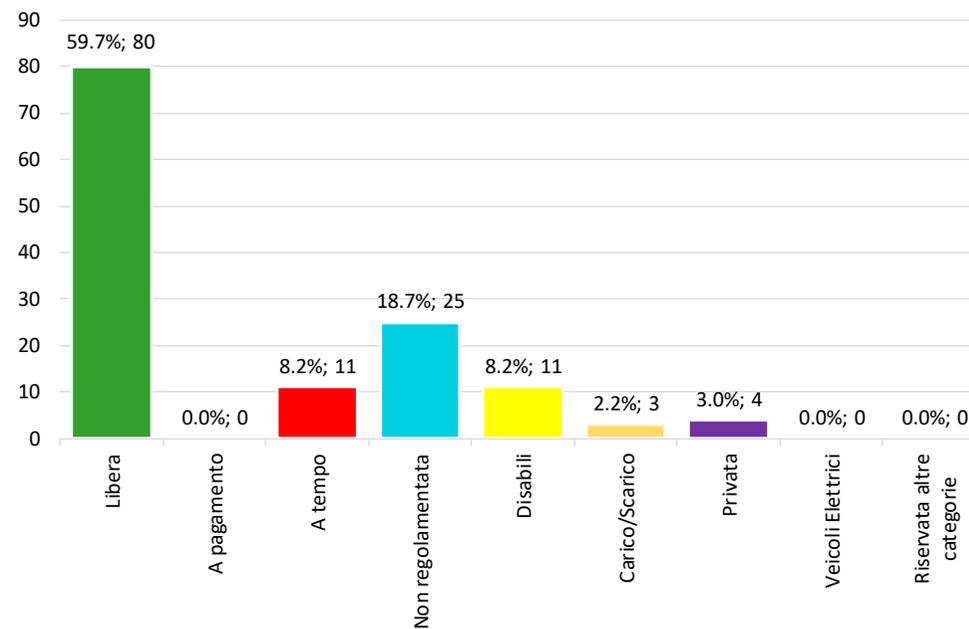
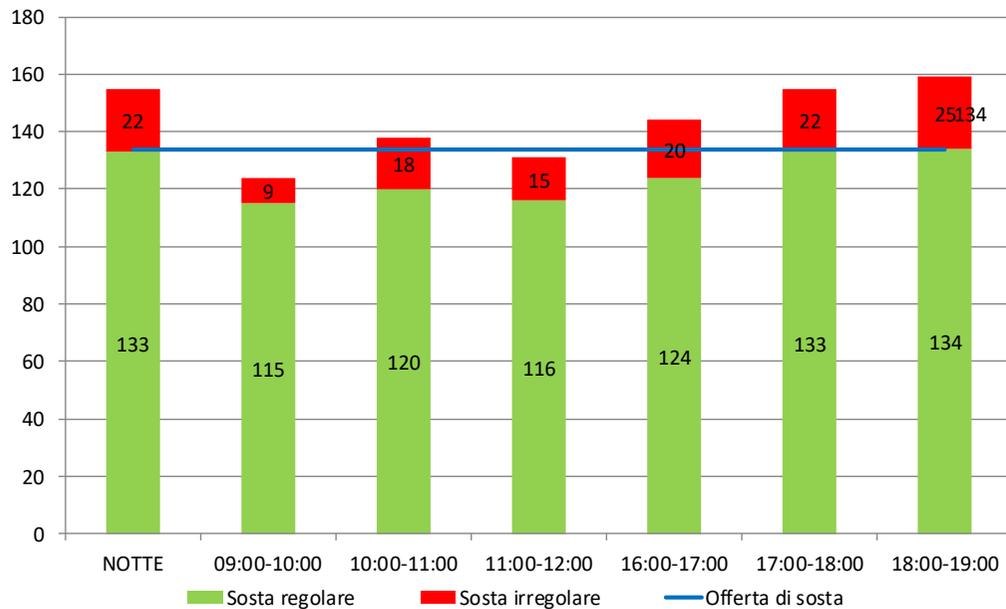
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 02 Via Pisana Est

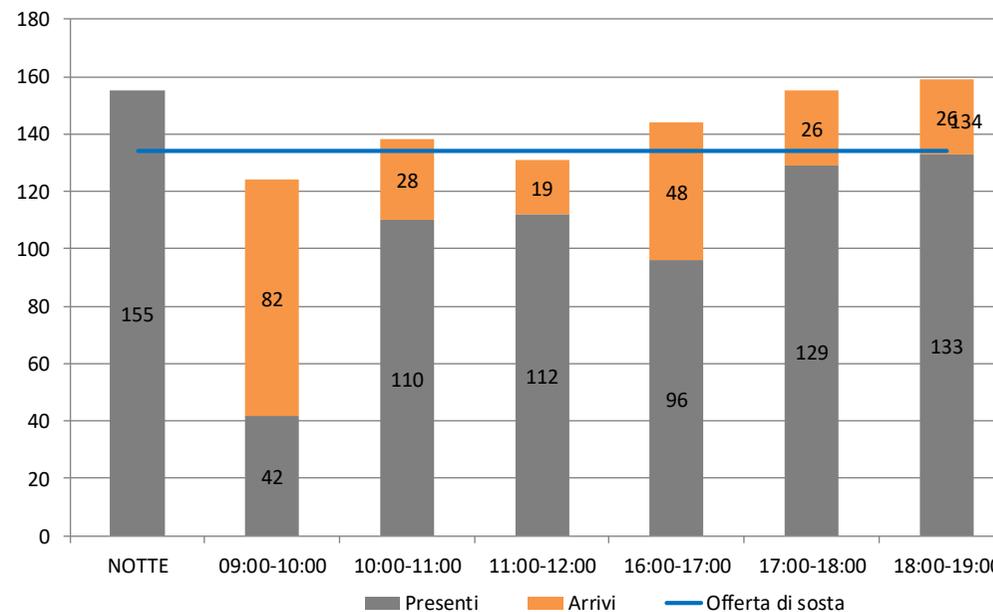
ZONA 2



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE

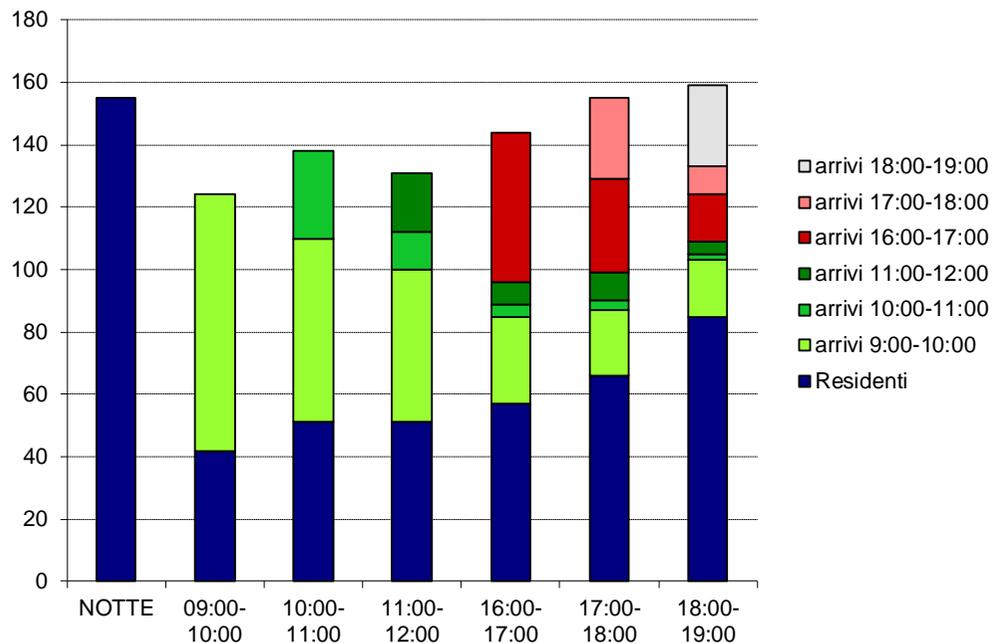


PRESENTI - ARRIVI



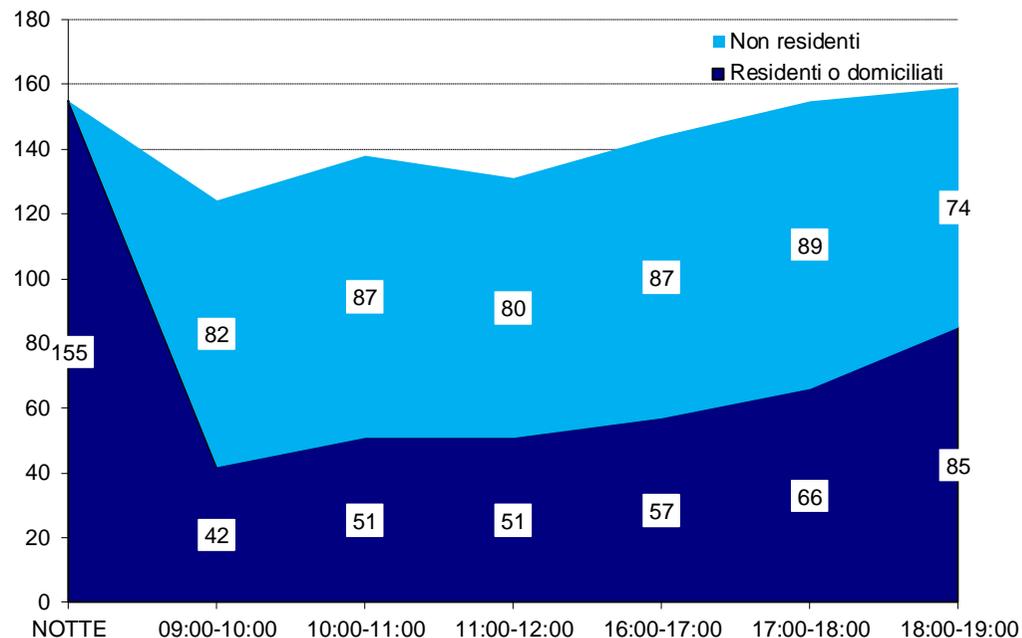
Domanda di sosta – ZONA 02 Via Pisana Est

TURNAZIONE

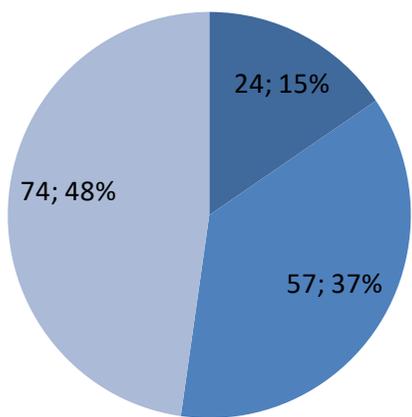


ZONA 2

RESIDENTI - NON RESIDENTI

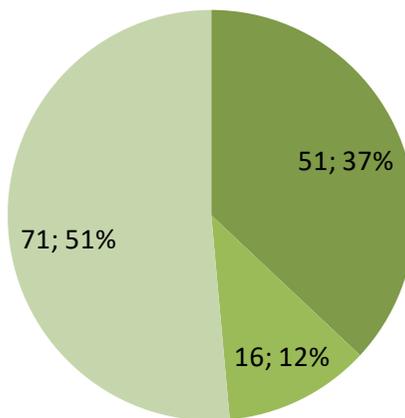


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



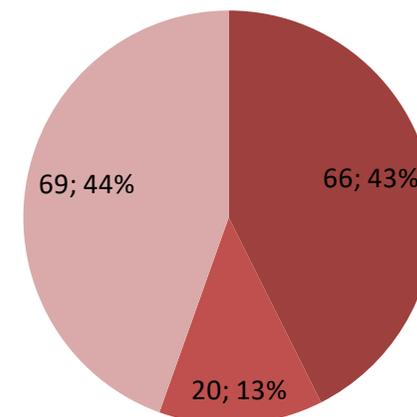
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



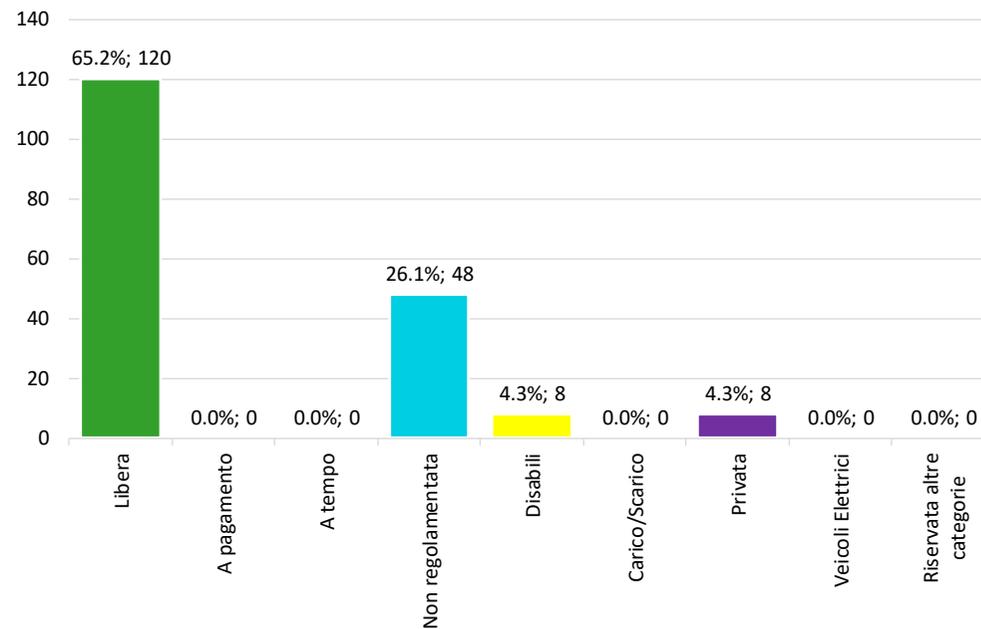
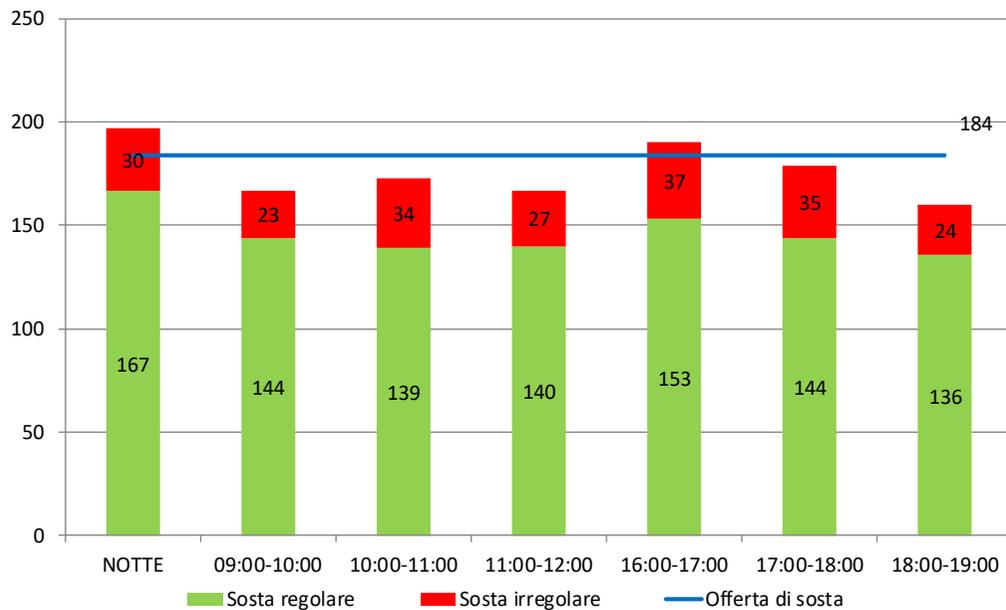
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 03 Via G. Donizzetti – via G. Verdi

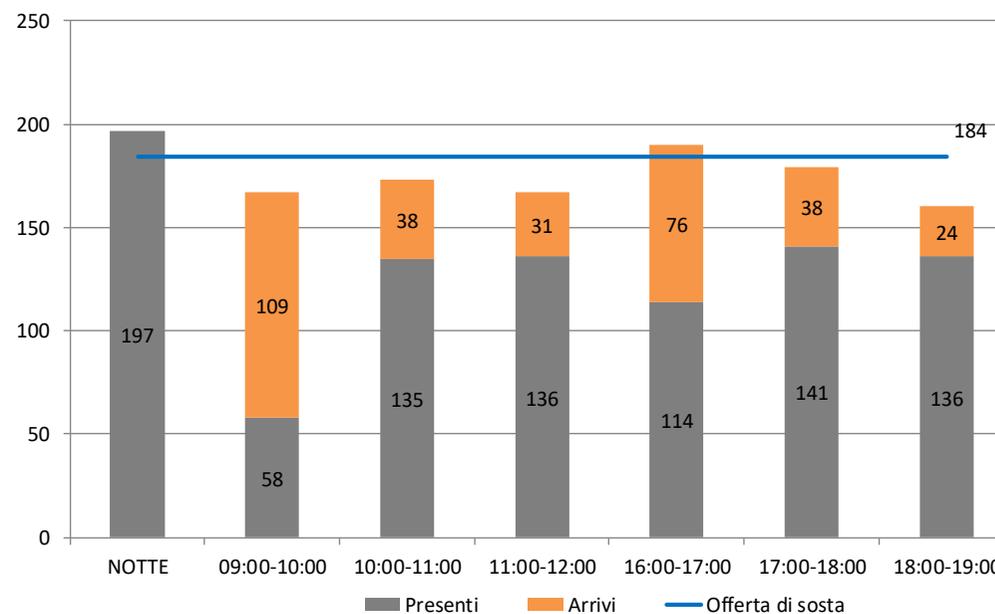
ZONA 3



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



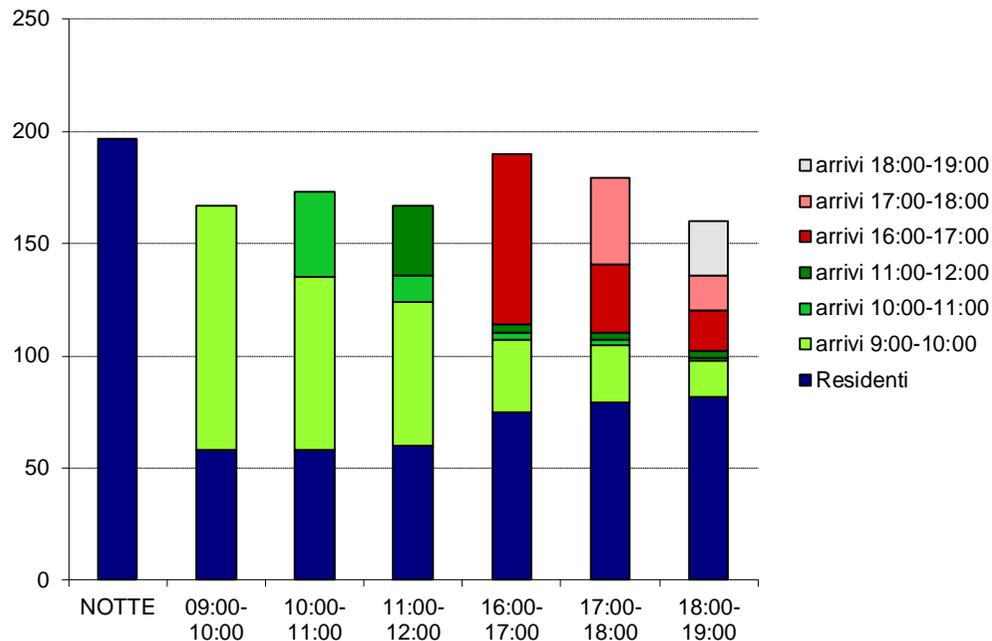
PRESENTI - ARRIVI



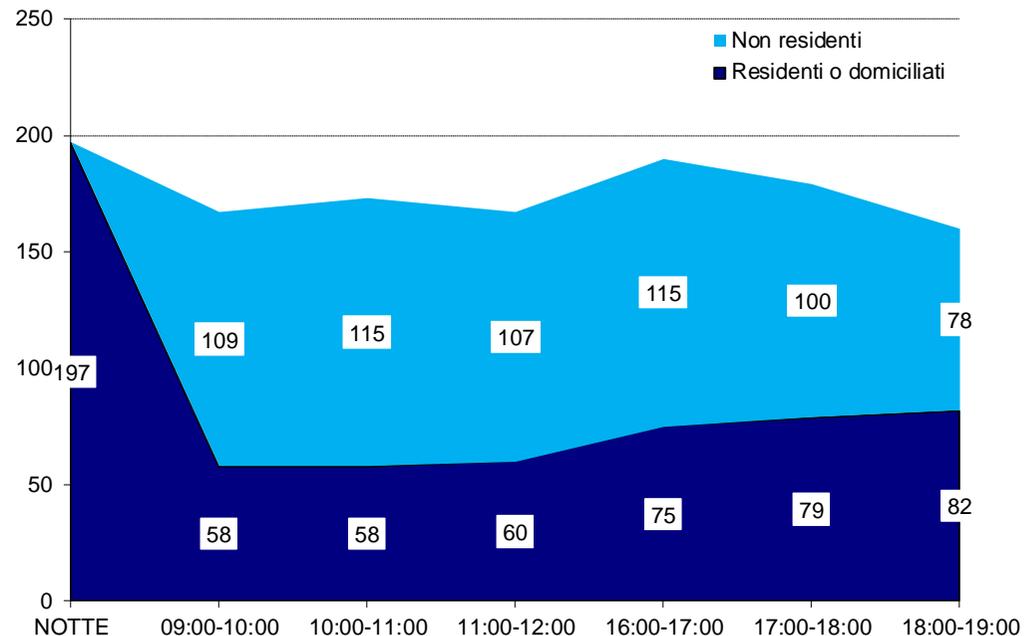
Domanda di sosta – ZONA 03 Via G. Donizzetti – via G. Verdi

ZONA 3

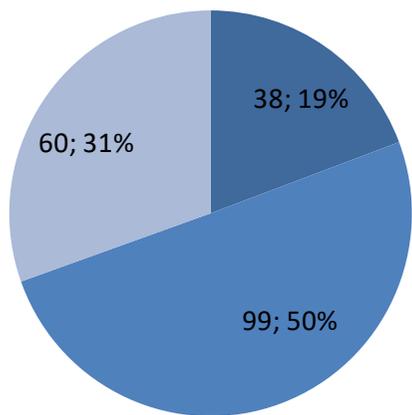
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

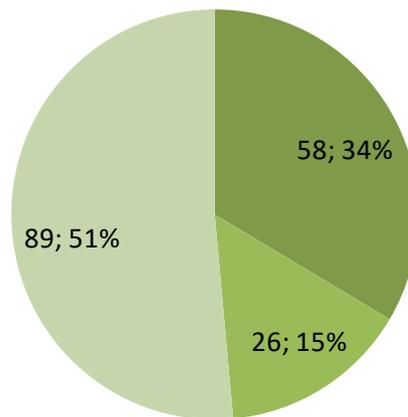


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



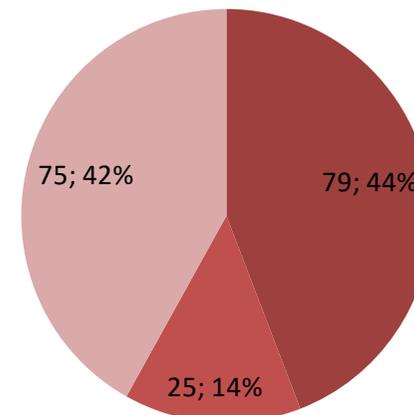
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

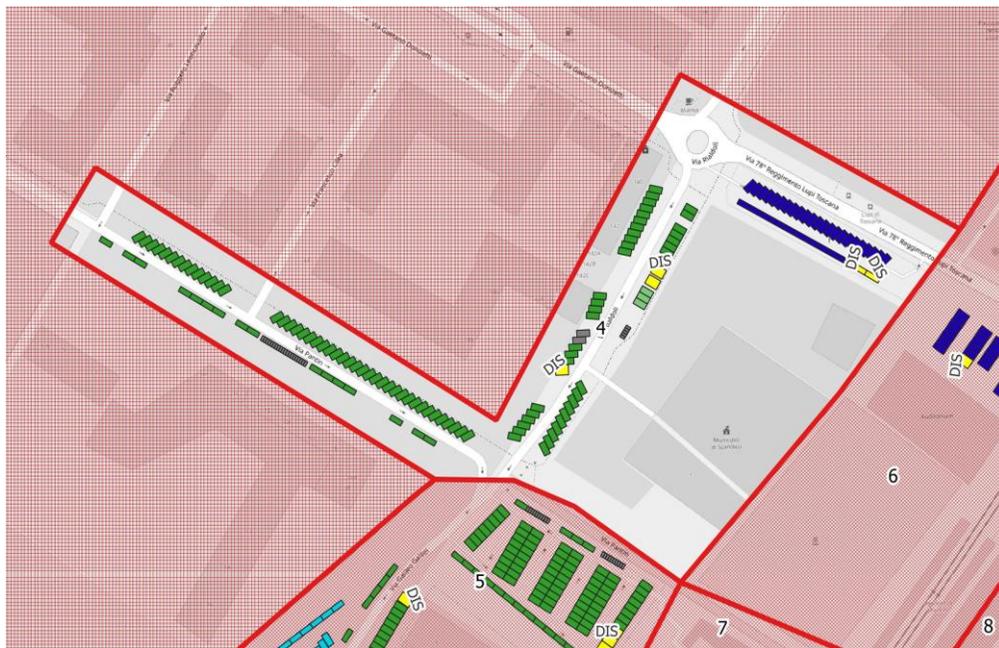
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



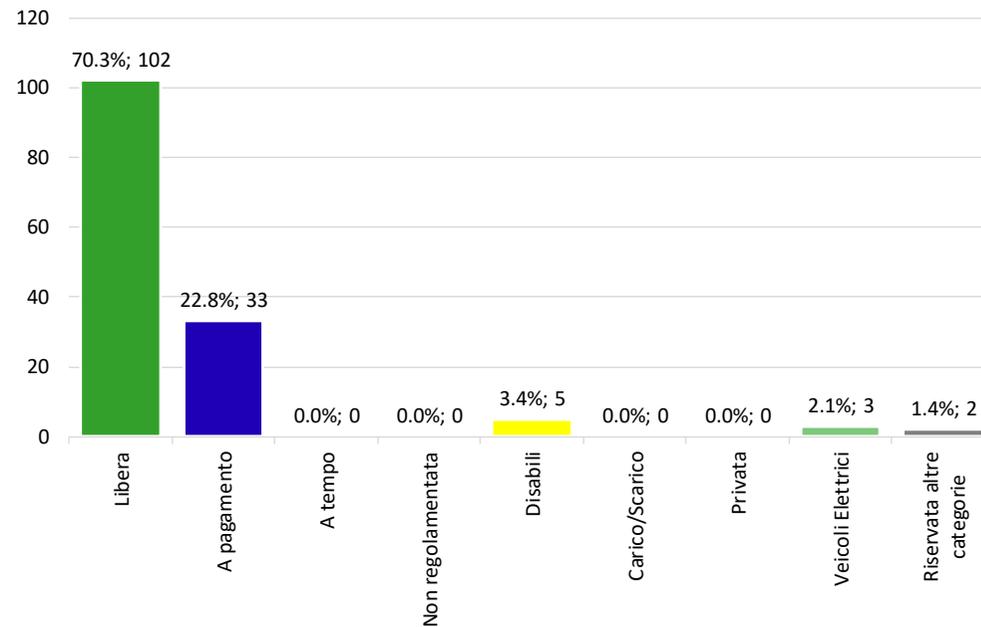
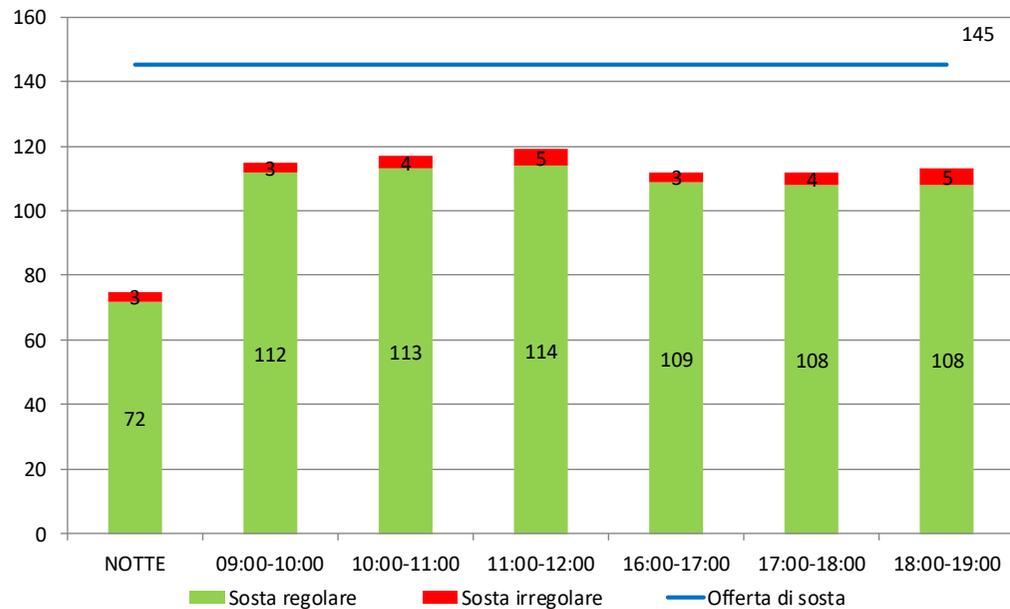
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 04 Via Pantin – Via Rialdoli

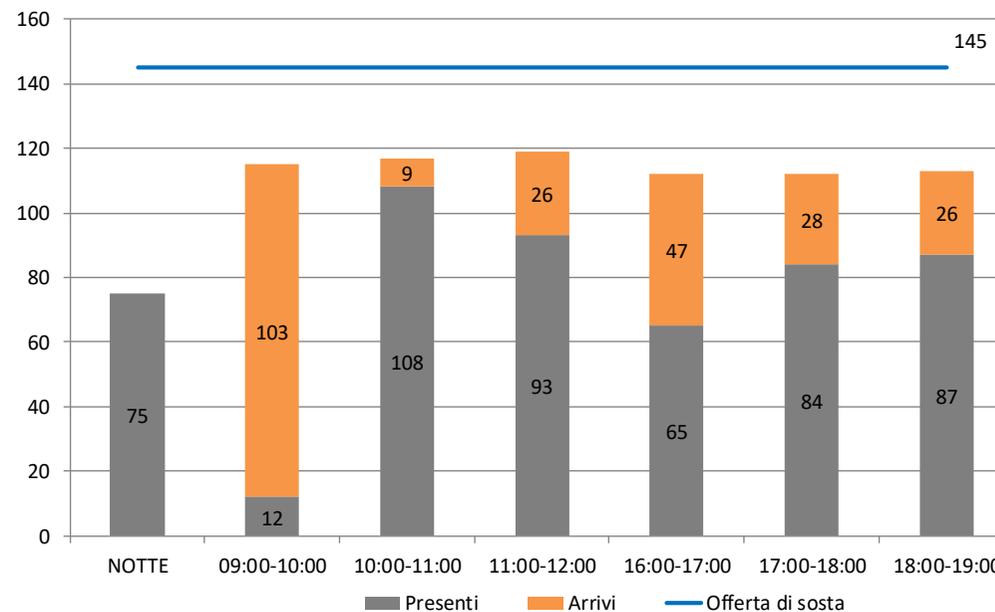
ZONA 4



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



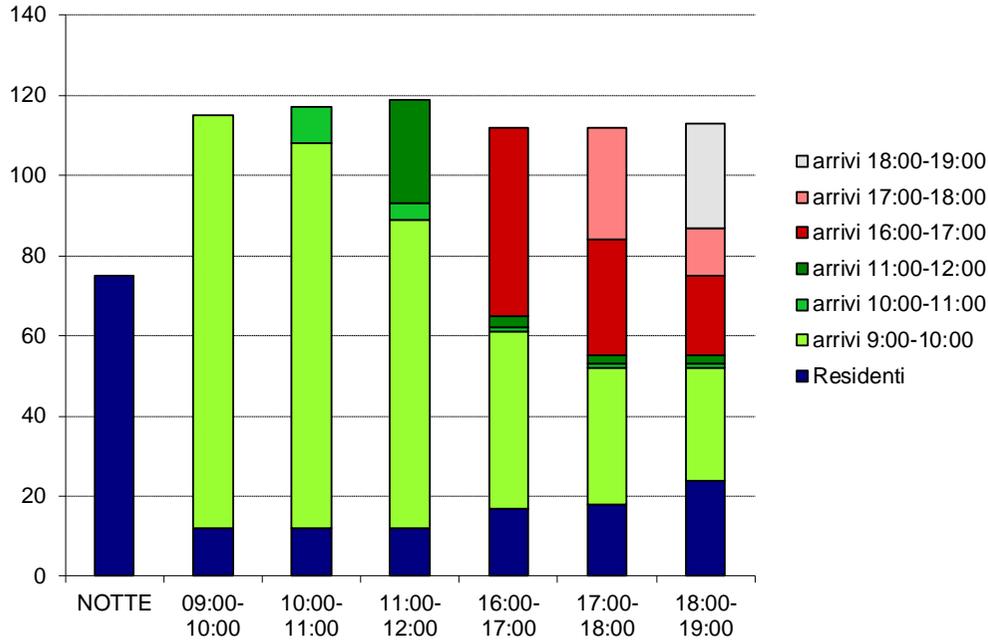
PRESENTI - ARRIVI



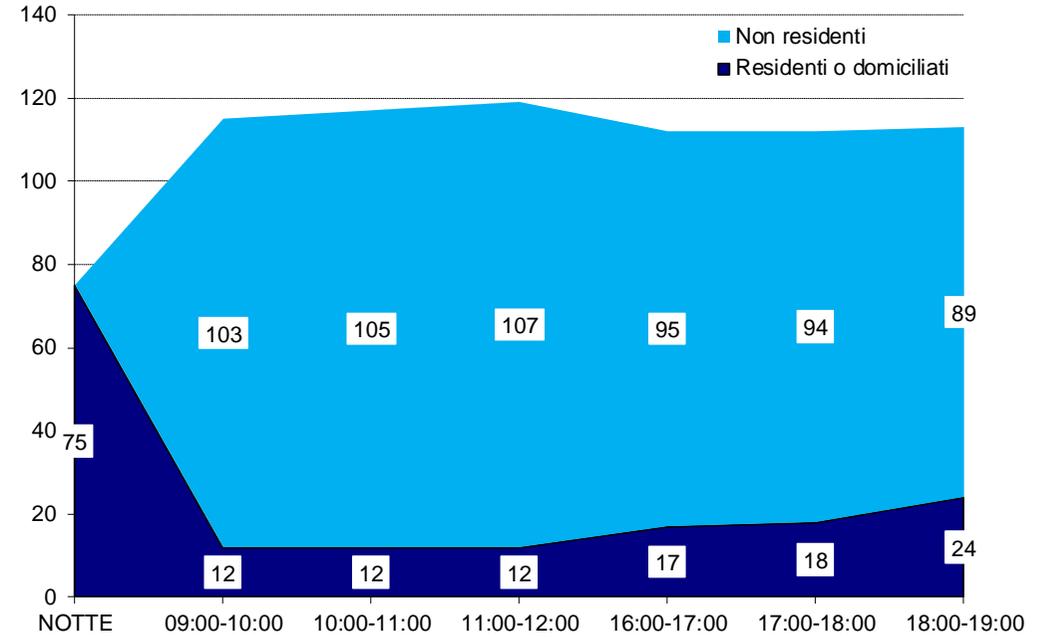
Domanda di sosta – ZONA 04 Via Pantin – Via Rialdoli

ZONA 4

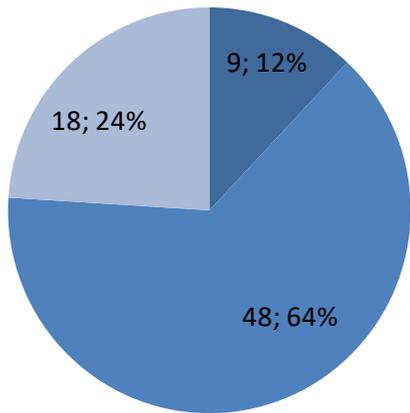
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

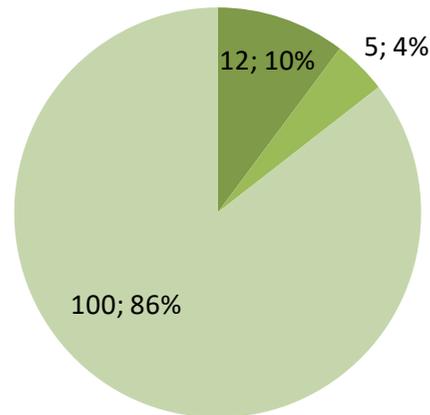


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



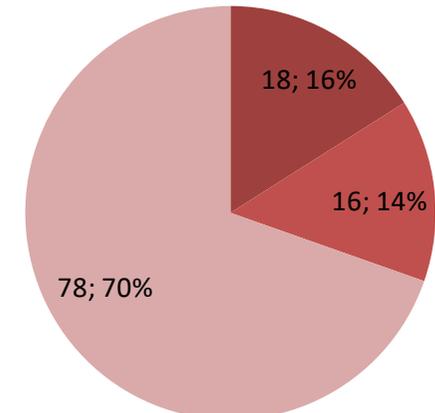
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

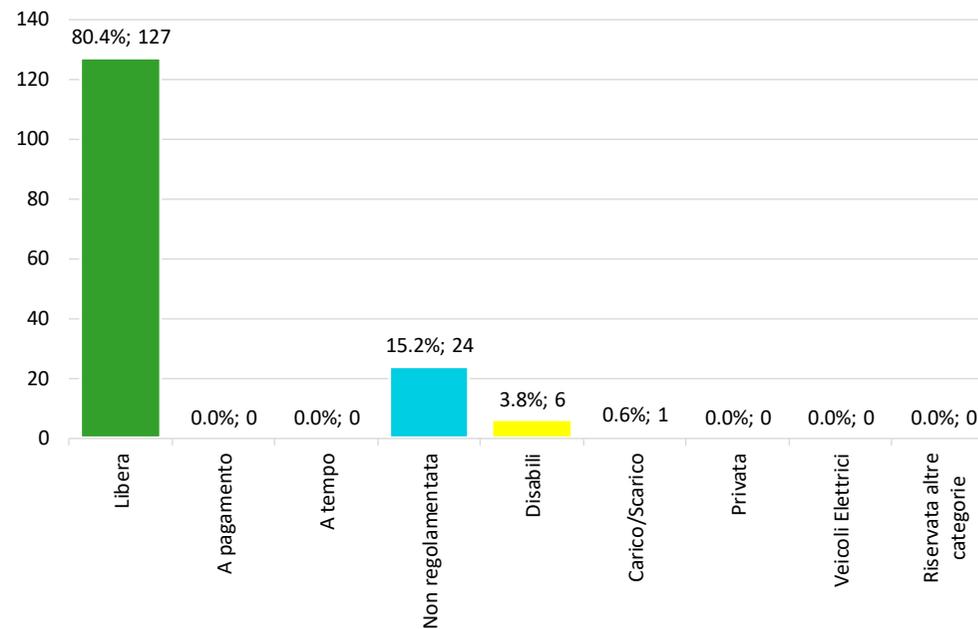
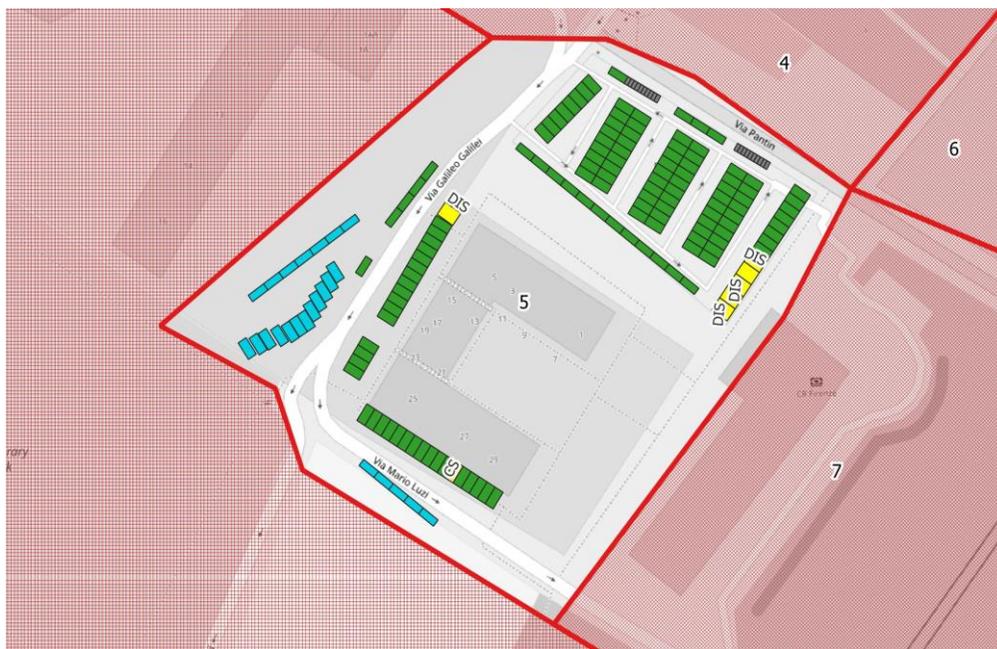
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



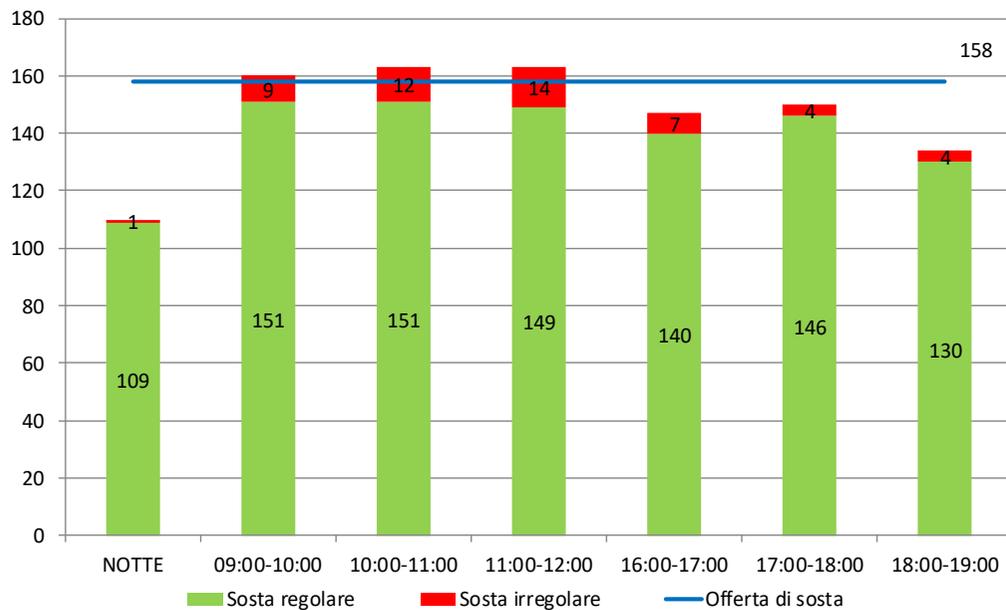
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 05 Via Pantin – Via G. Galilei – Via M. Luzi

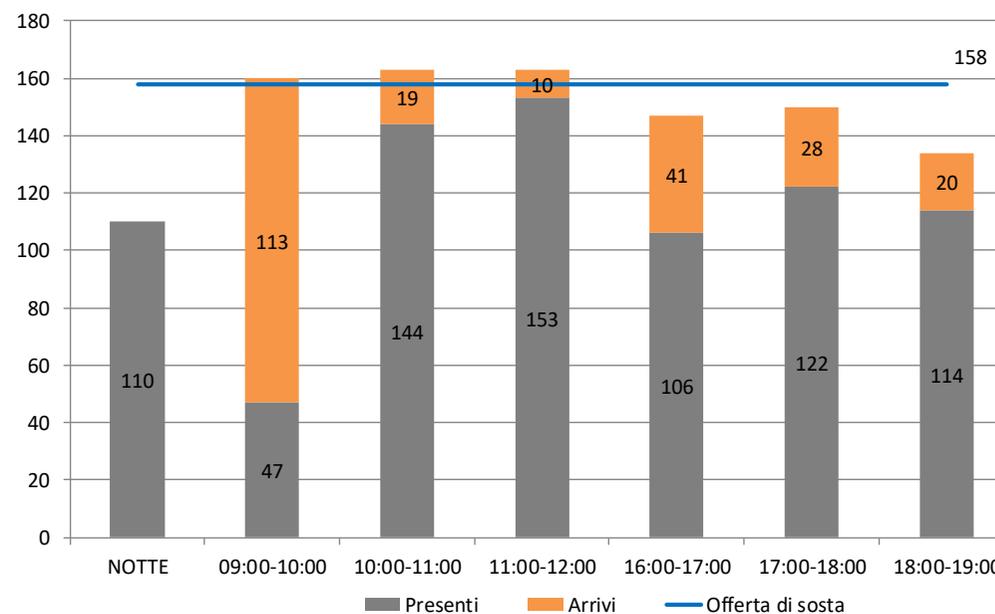
ZONA 5



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



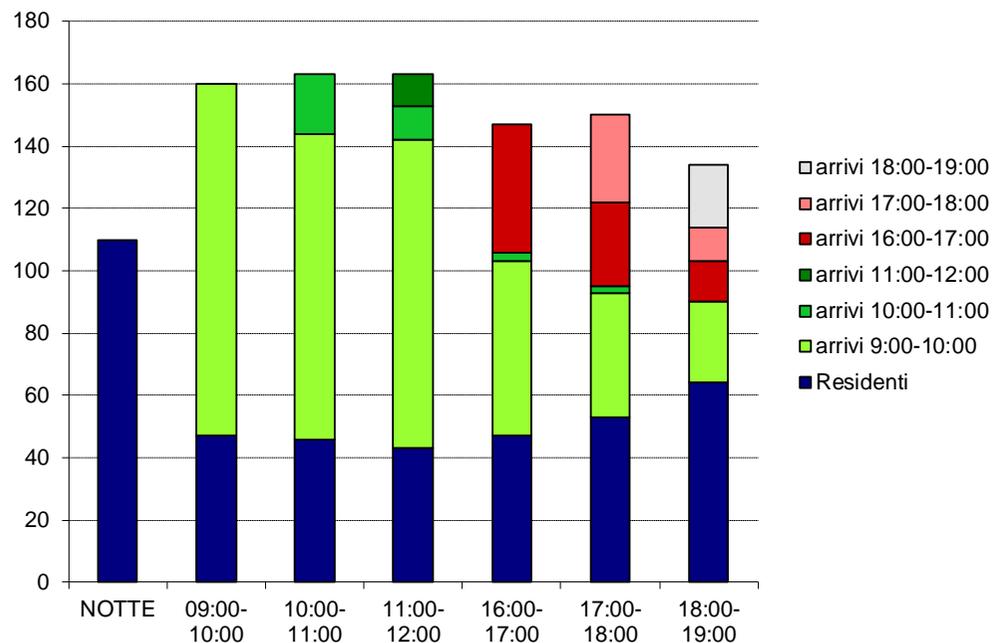
PRESENTI - ARRIVI



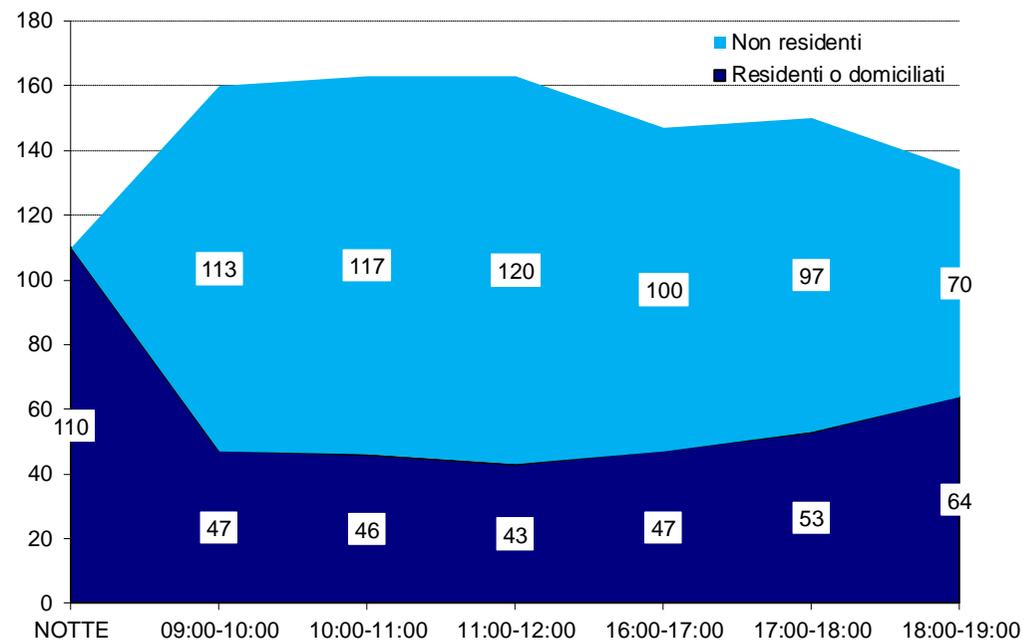
Domanda di sosta – ZONA 05 Via Pantin – Via G. Galilei – Via M. Luzi

ZONA 5

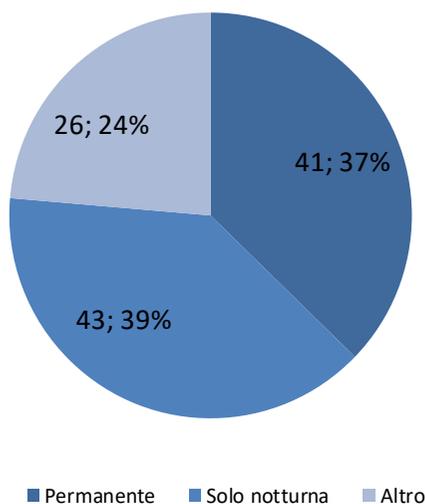
TURNAZIONE



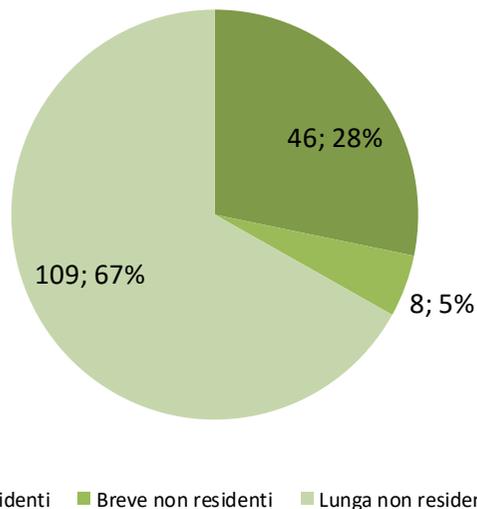
RESIDENTI - NON RESIDENTI



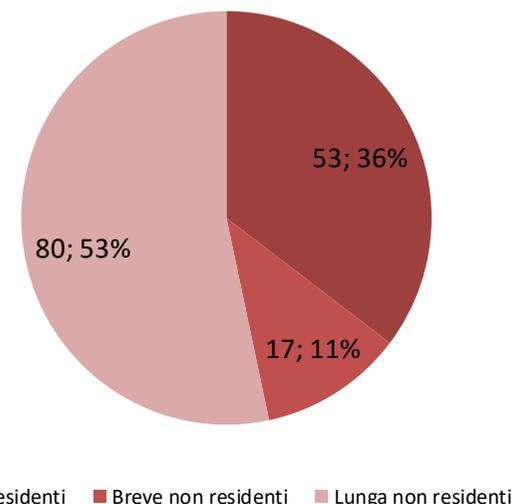
DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)

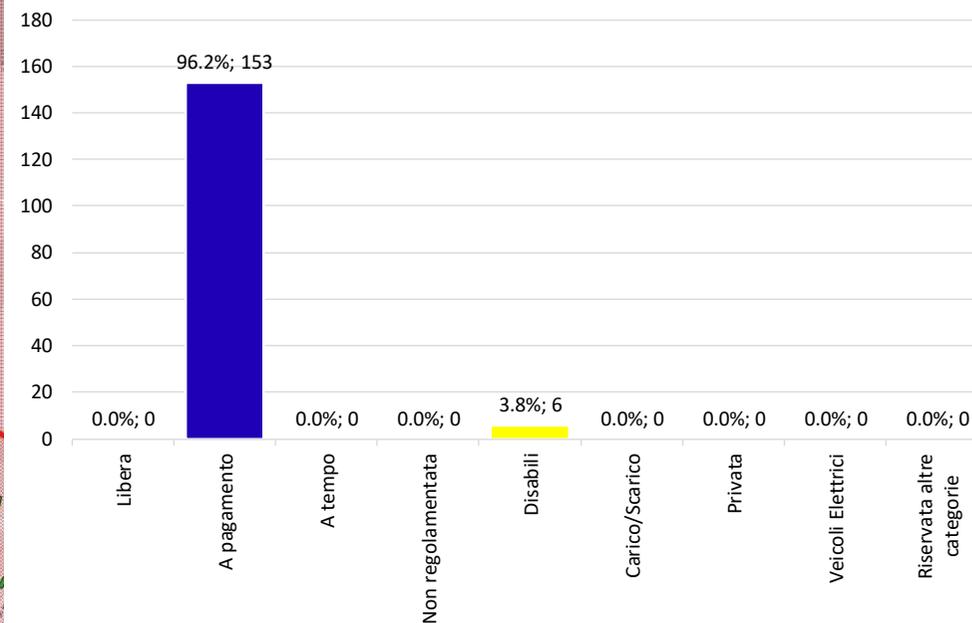


Domanda di sosta – ZONA 06 Resistenza - Palazzetto

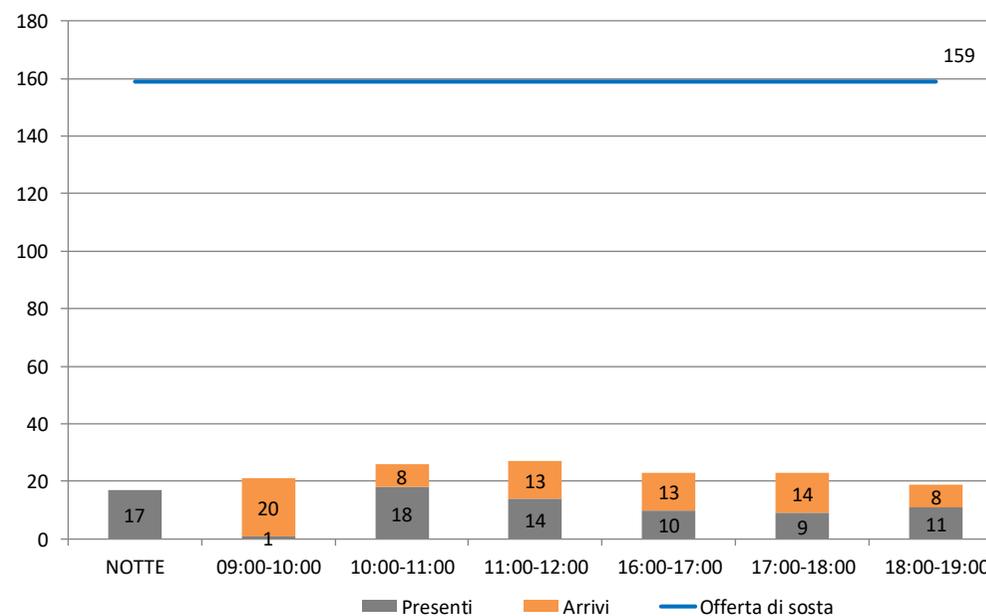
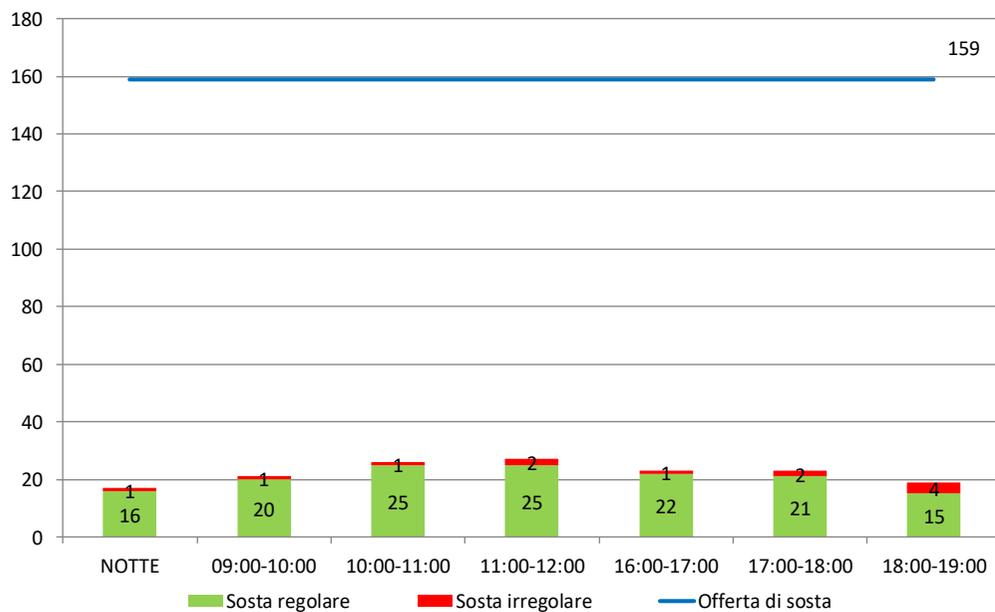
ZONA 6



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



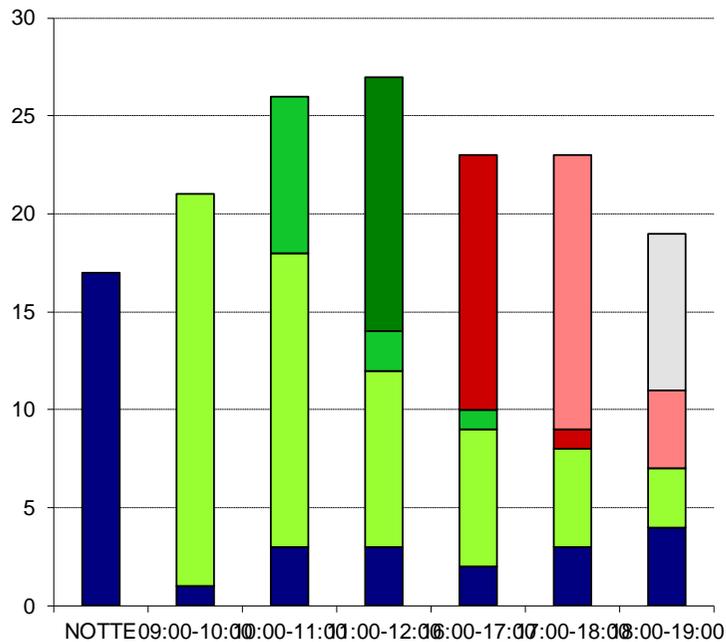
PRESENTI - ARRIVI



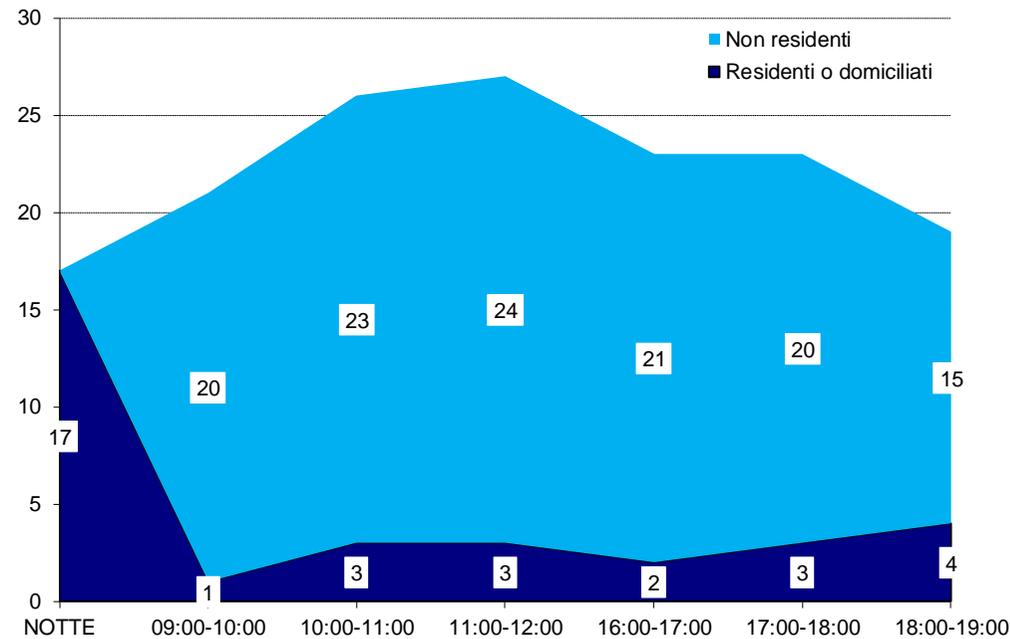
Domanda di sosta – ZONA 06 Resistenza - Palazzetto

ZONA 6

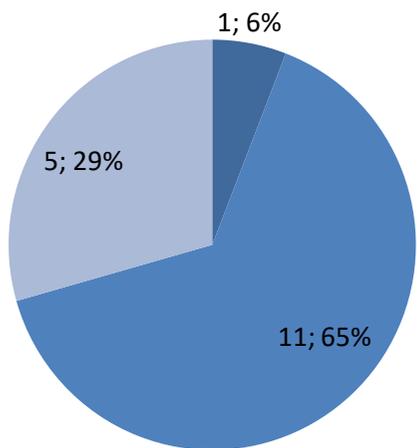
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

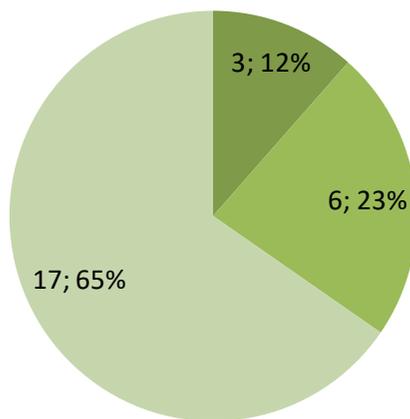


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



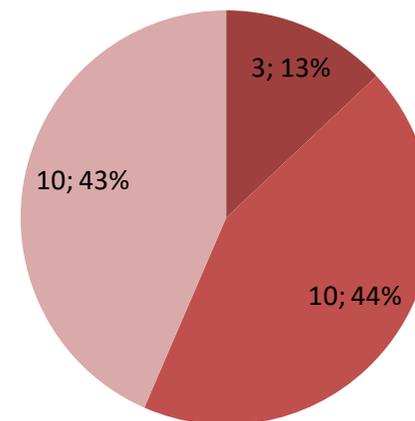
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

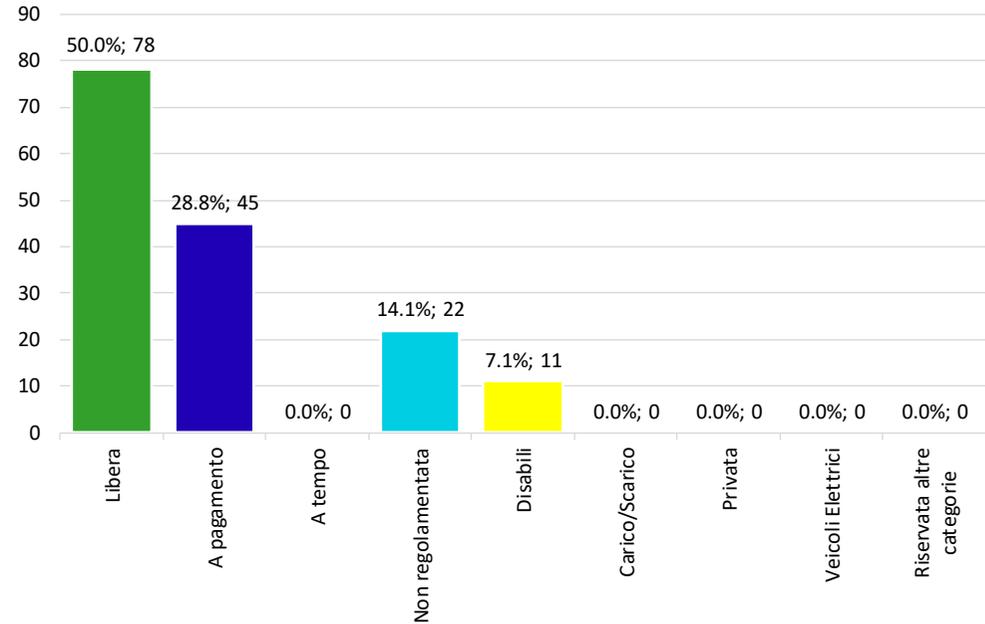
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



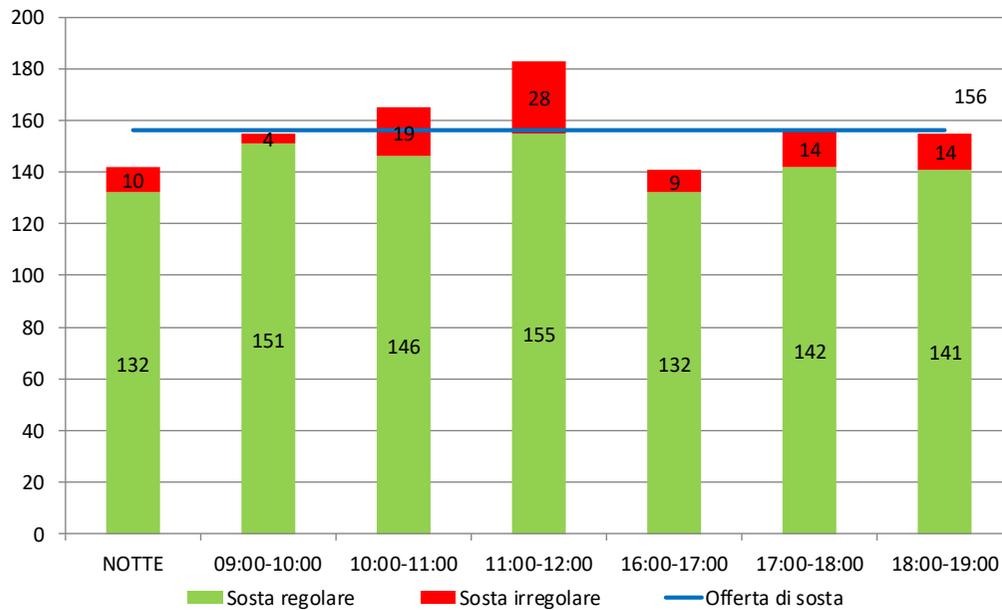
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 07 Via G. Carducci – Via U. Foscolo – via G. Deledda

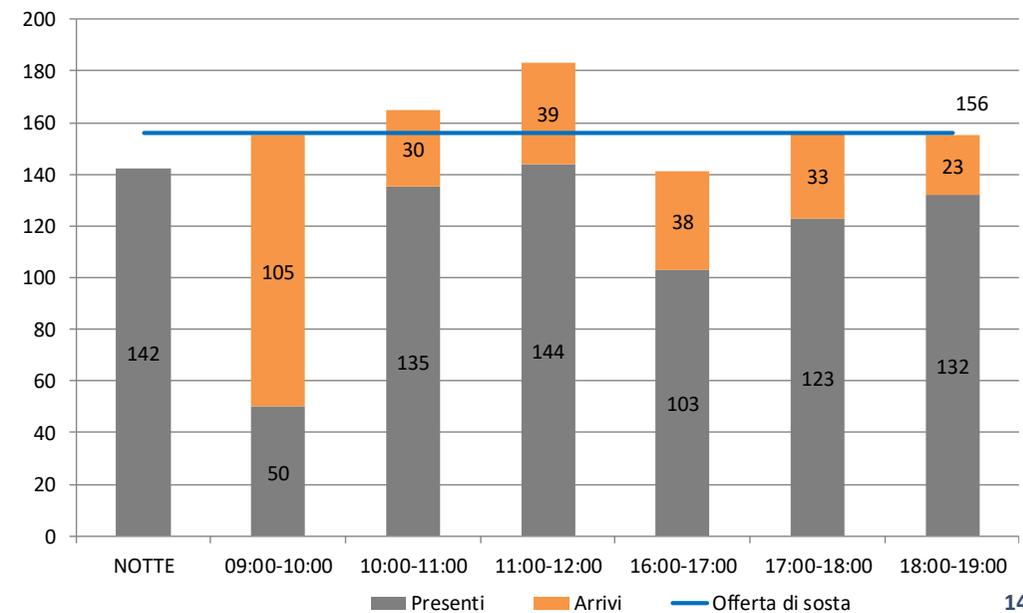
ZONA 7



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



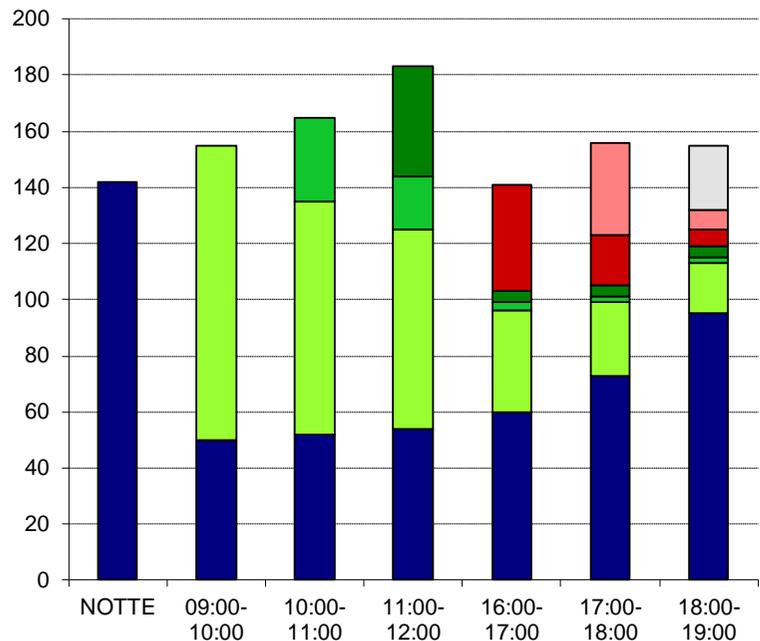
PRESENTI - ARRIVI



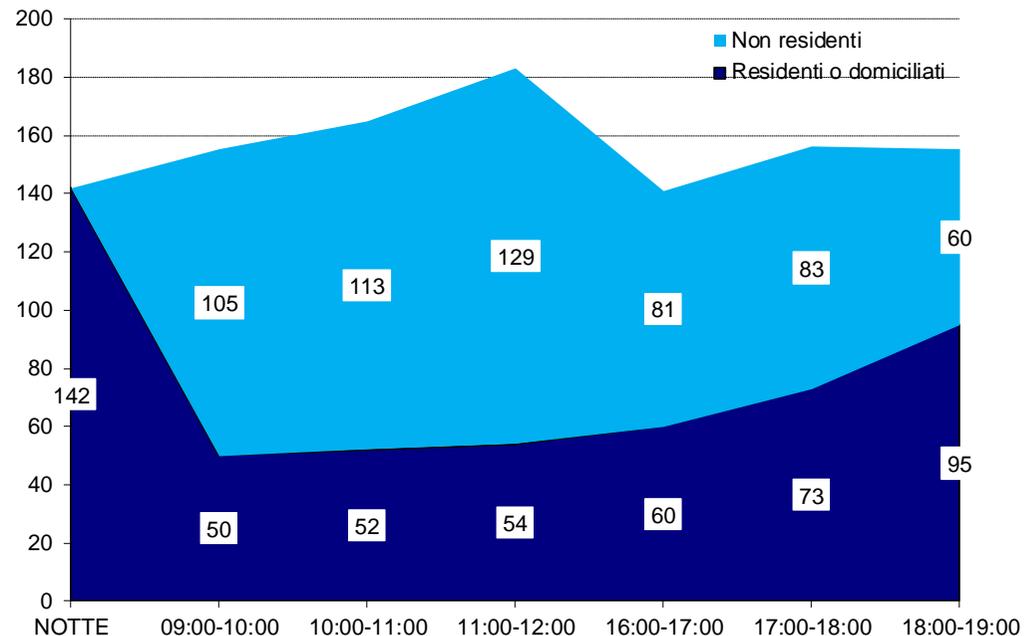
Domanda di sosta – ZONA 07 Via G. Carducci – Via U. Foscolo – via G. Deledda

ZONA 7

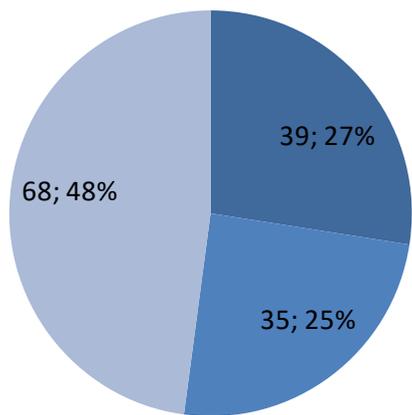
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

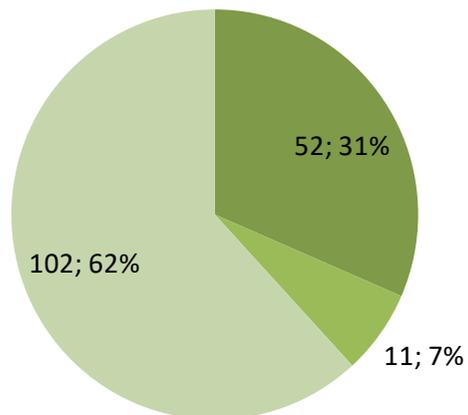


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



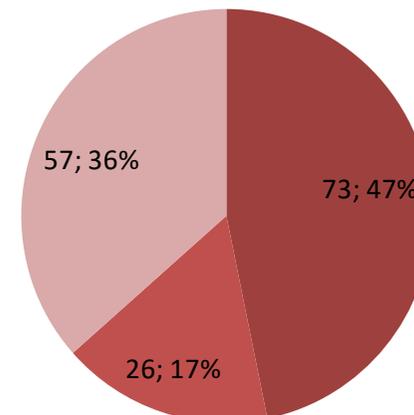
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

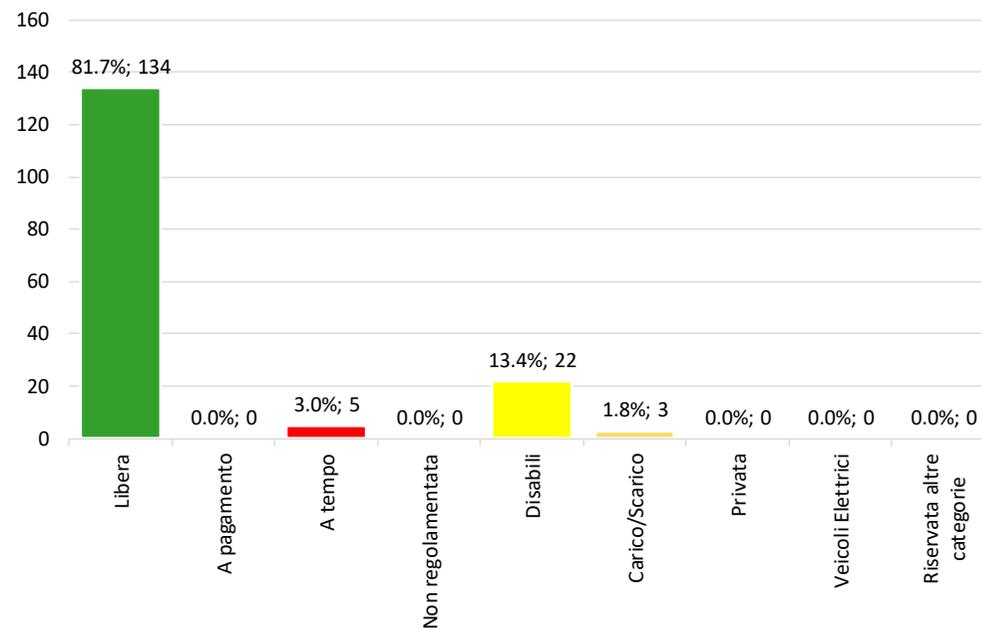
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



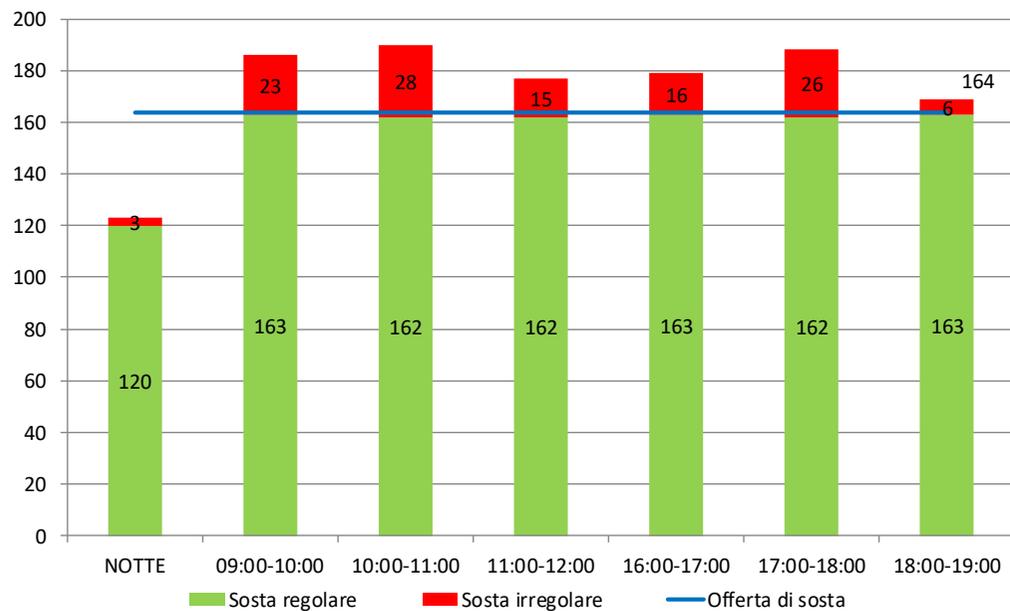
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 08 Via dei Turri Nord ovest

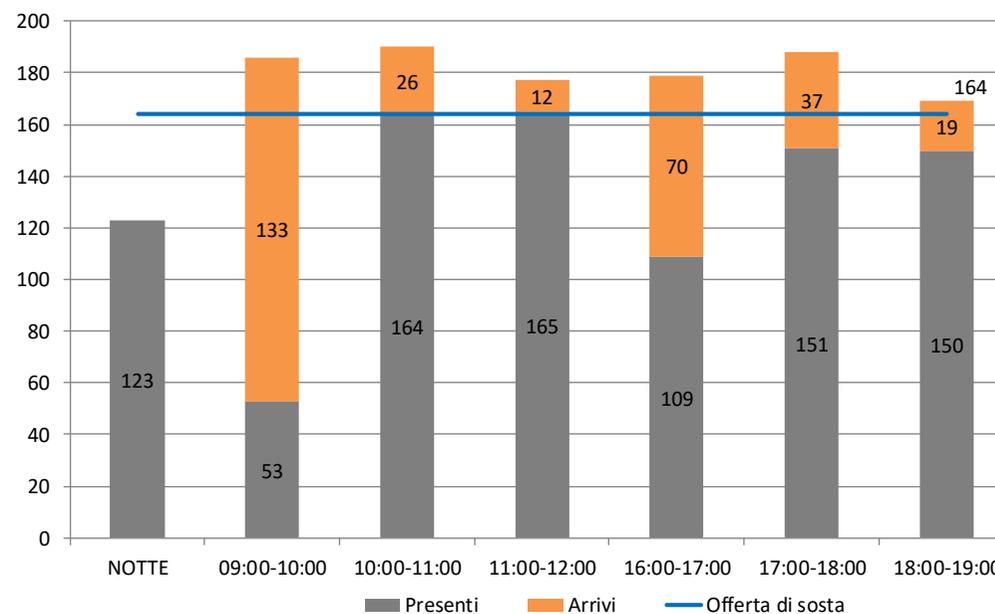
ZONA 8



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



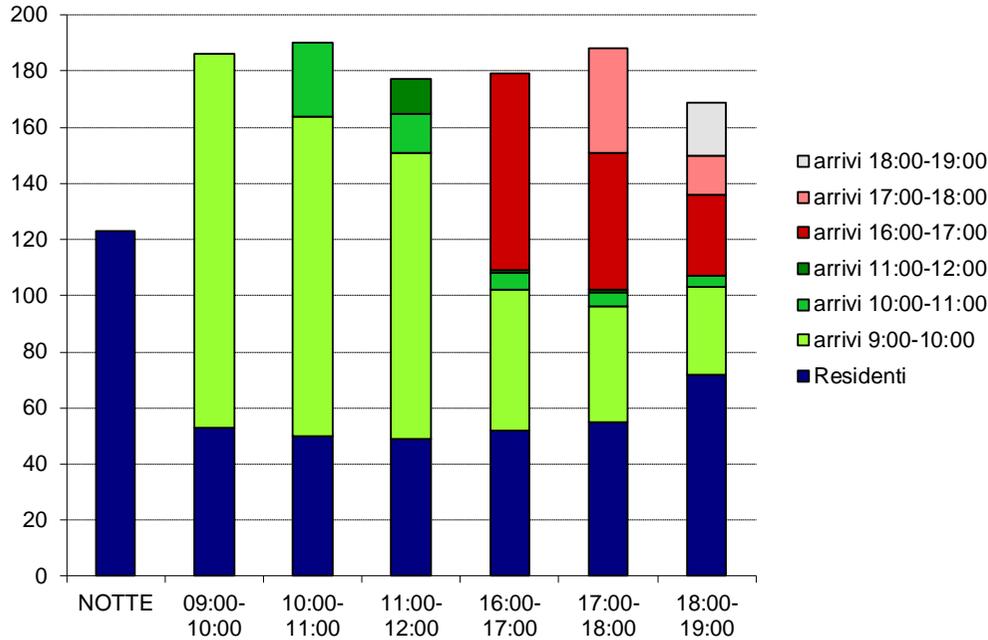
PRESENTI - ARRIVI



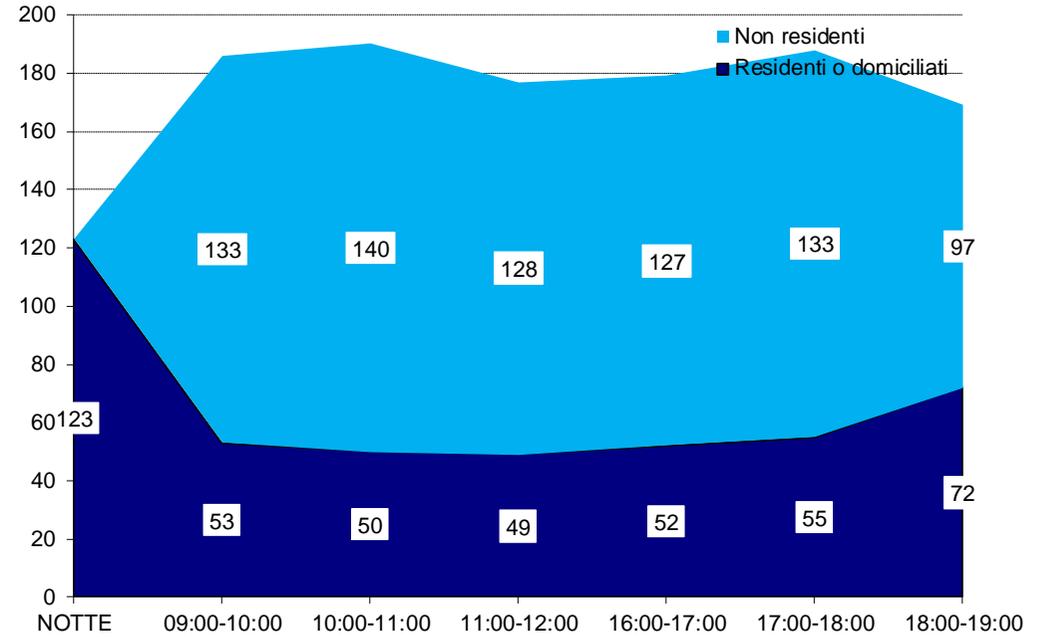
Domanda di sosta – ZONA 08 Via dei Turri Nord ovest

ZONA 8

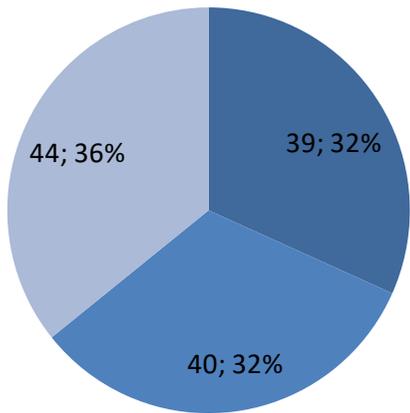
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

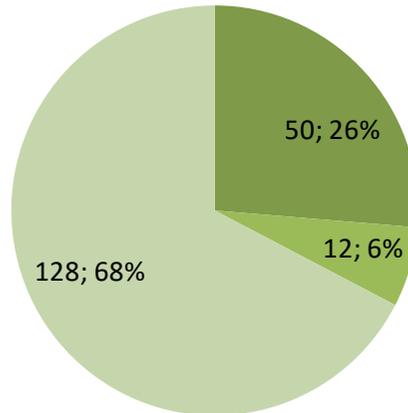


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



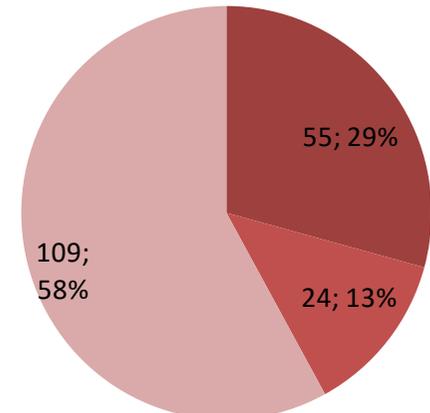
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



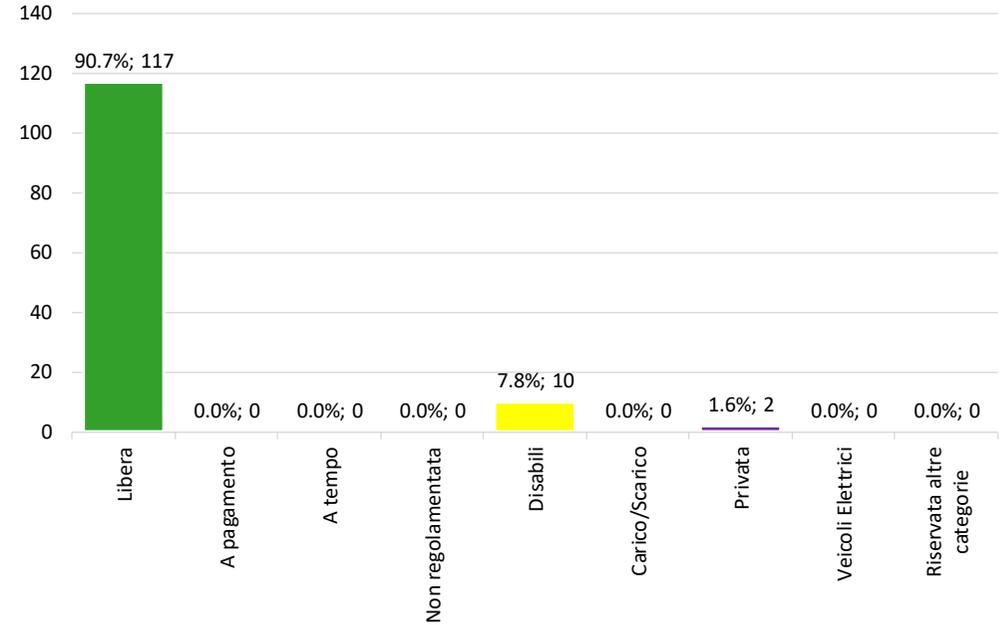
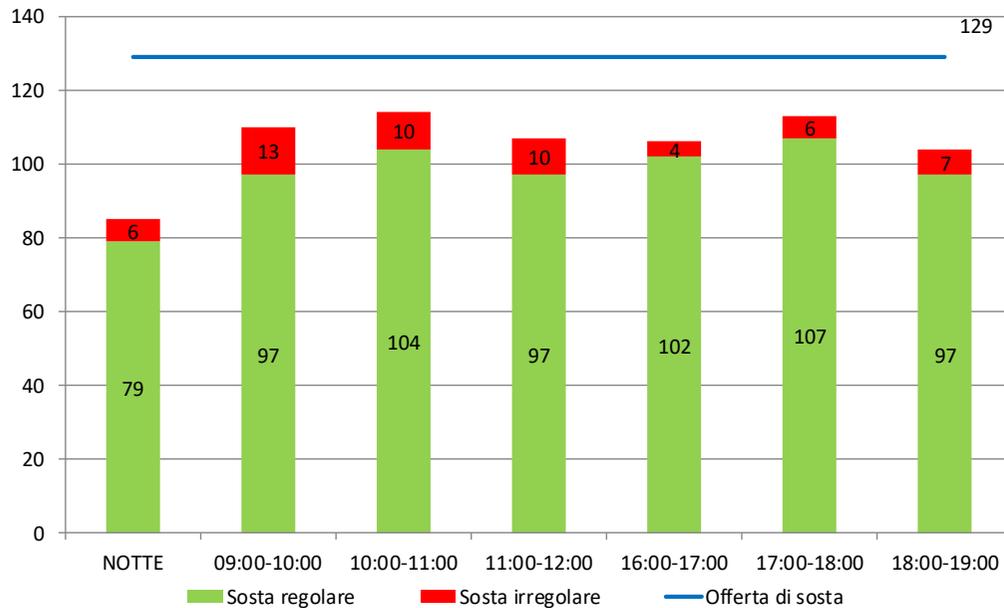
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 09 Via dei Turri Sud est

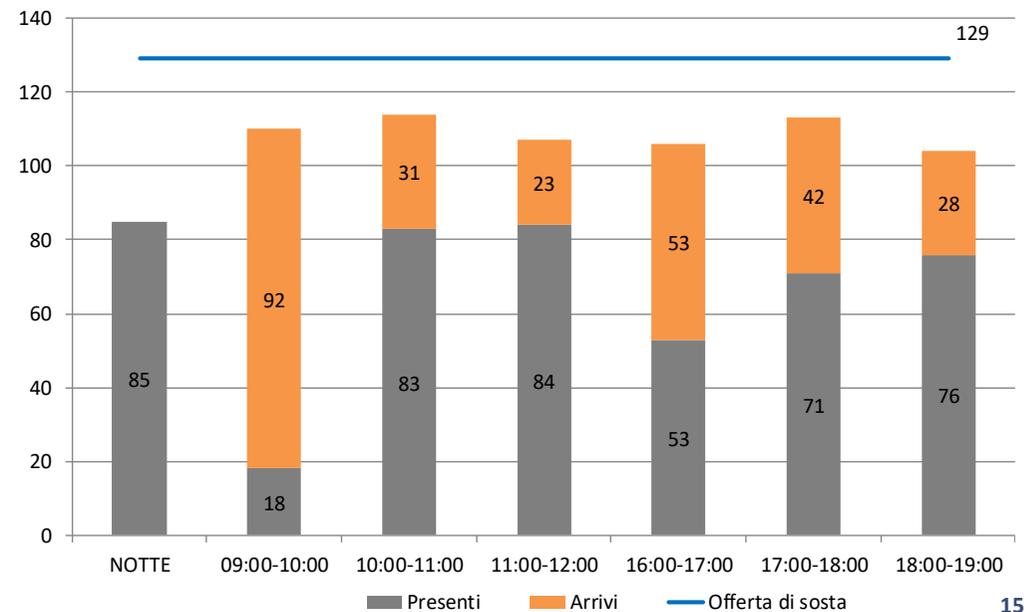
ZONA 9



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



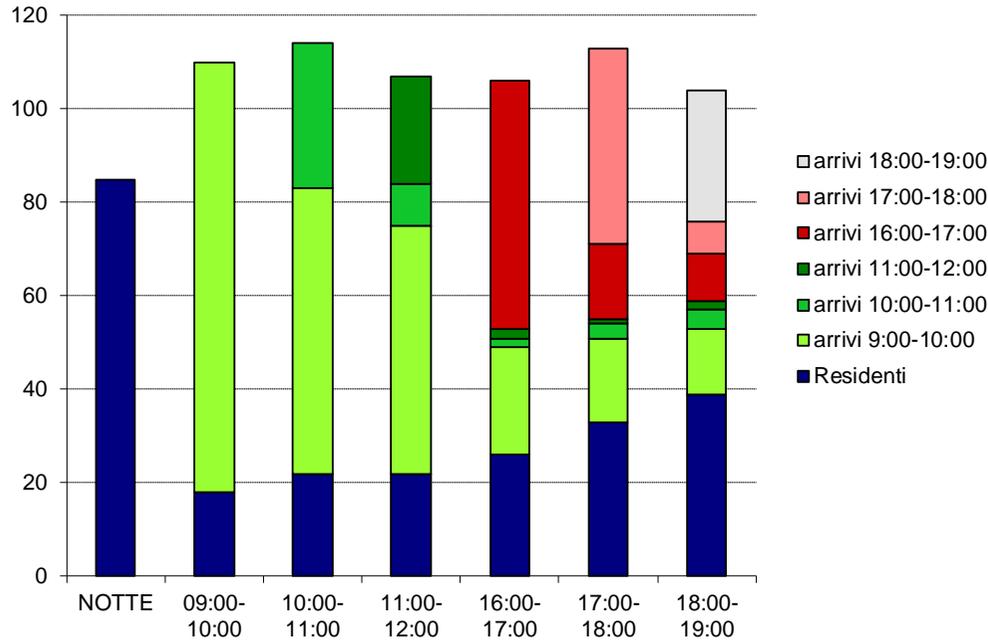
PRESENTI - ARRIVI



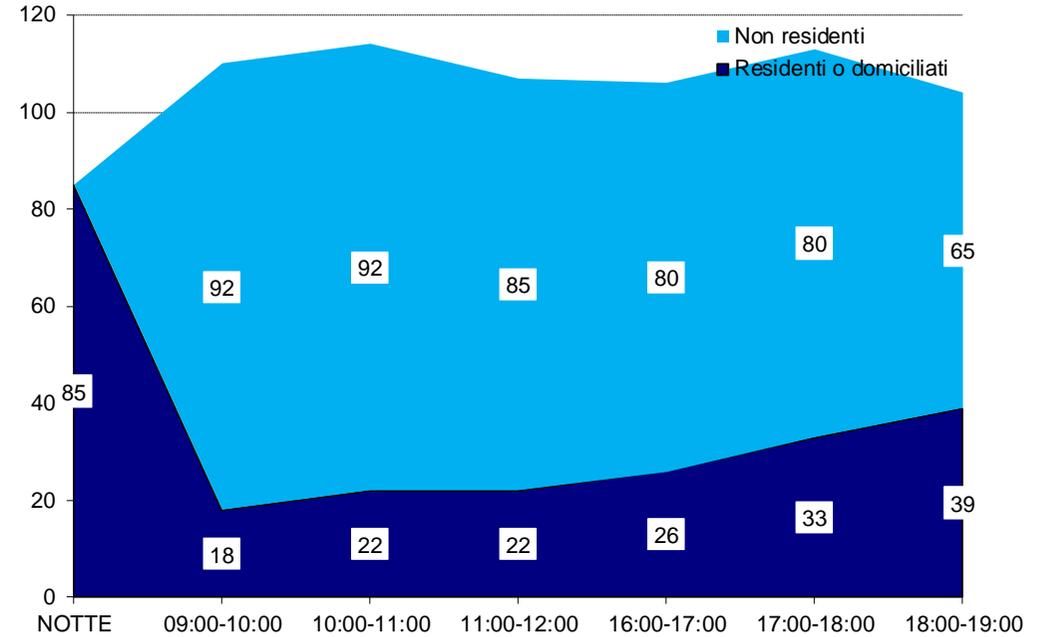
Domanda di sosta – ZONA 09 via dei Turri Sud est

ZONA 9

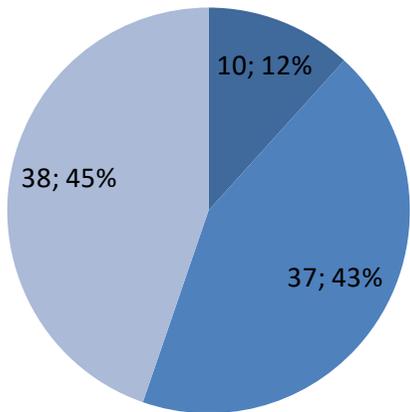
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

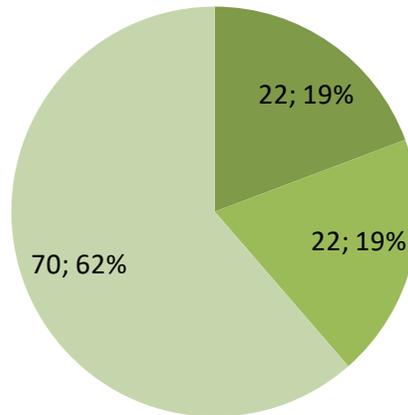


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



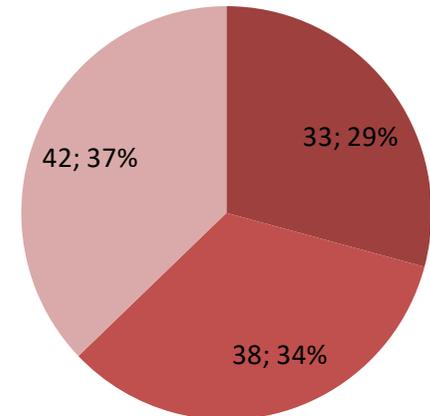
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

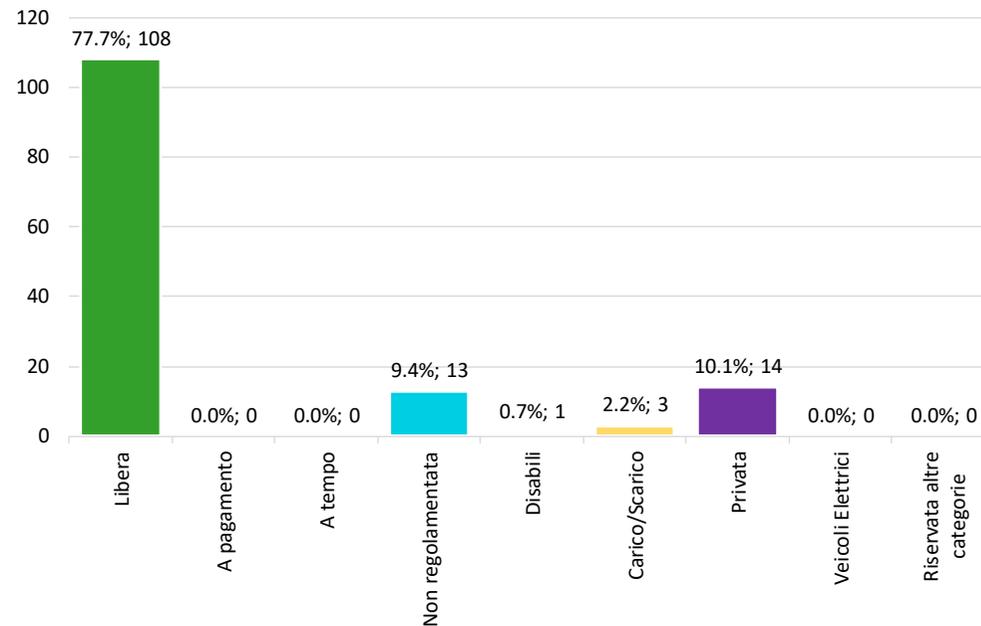
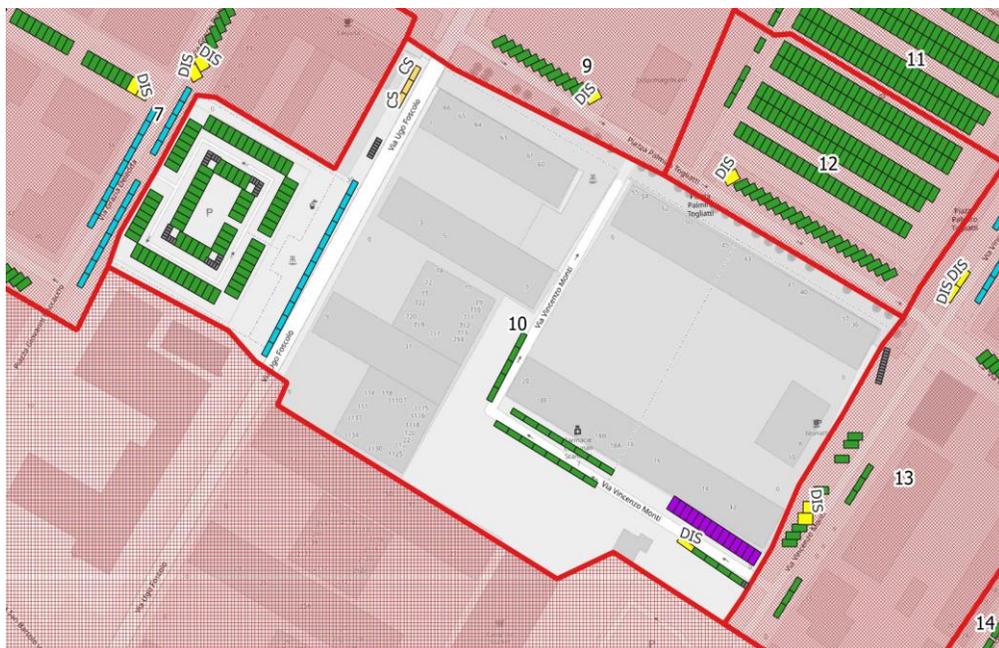
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



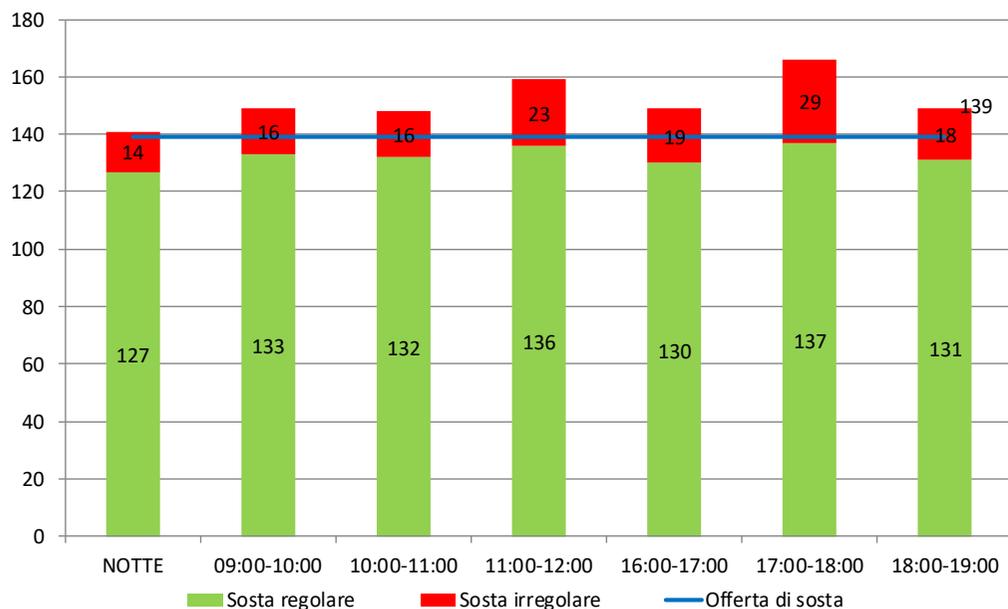
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 10 Via V. Monti

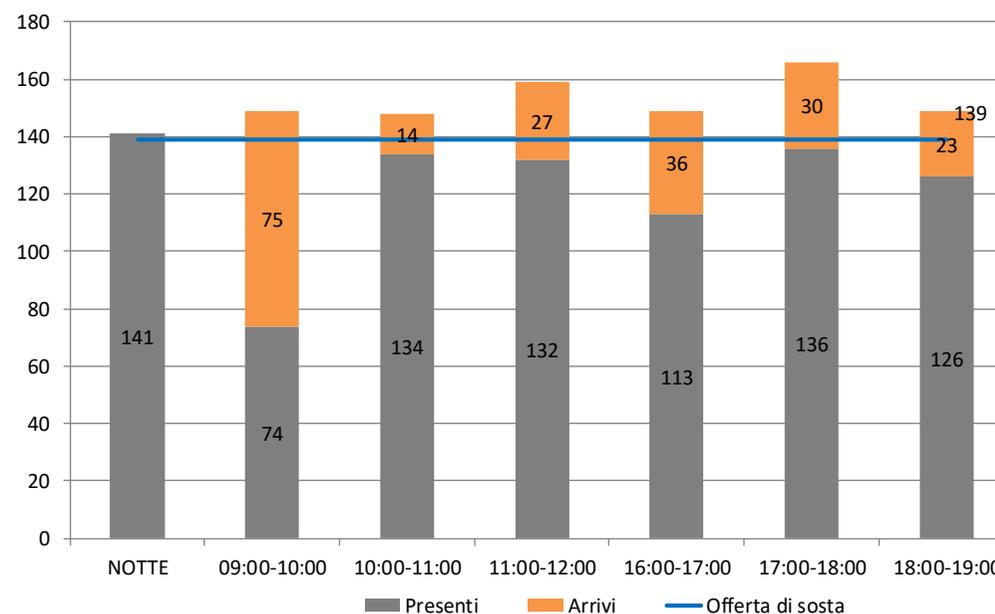
ZONA 10



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



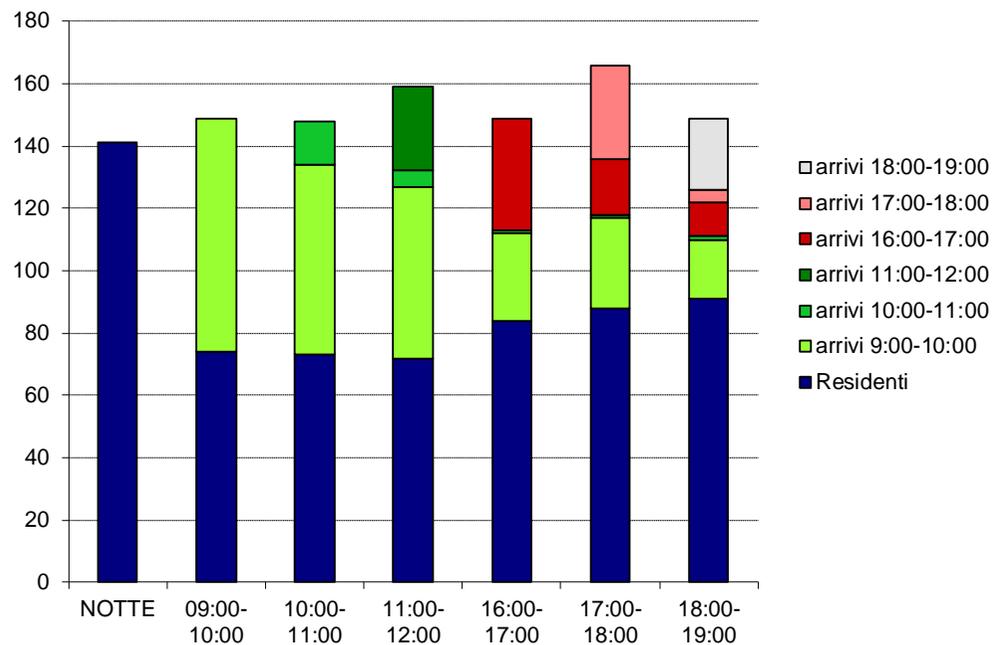
PRESENTI - ARRIVI



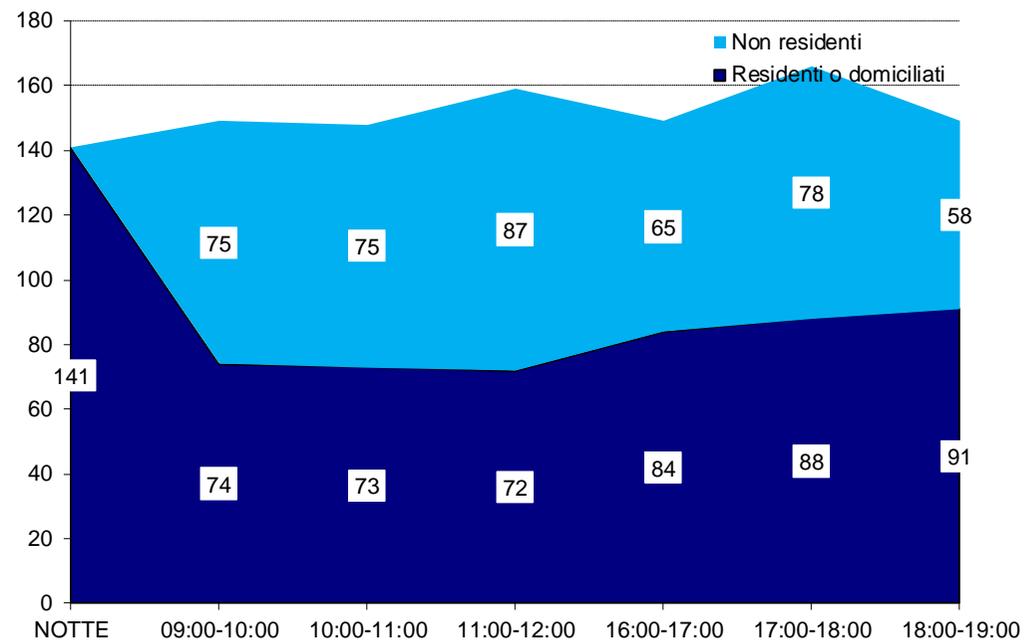
Domanda di sosta – ZONA 10 Via V. Monti

ZONA 10

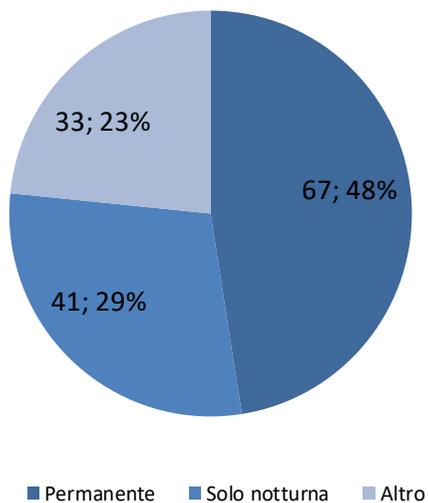
TURNAZIONE



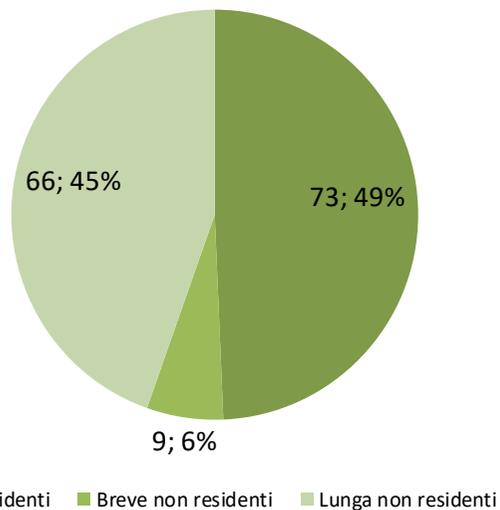
RESIDENTI - NON RESIDENTI



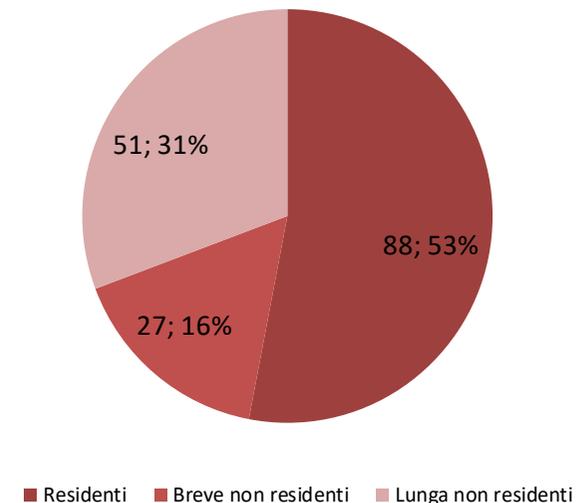
DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)

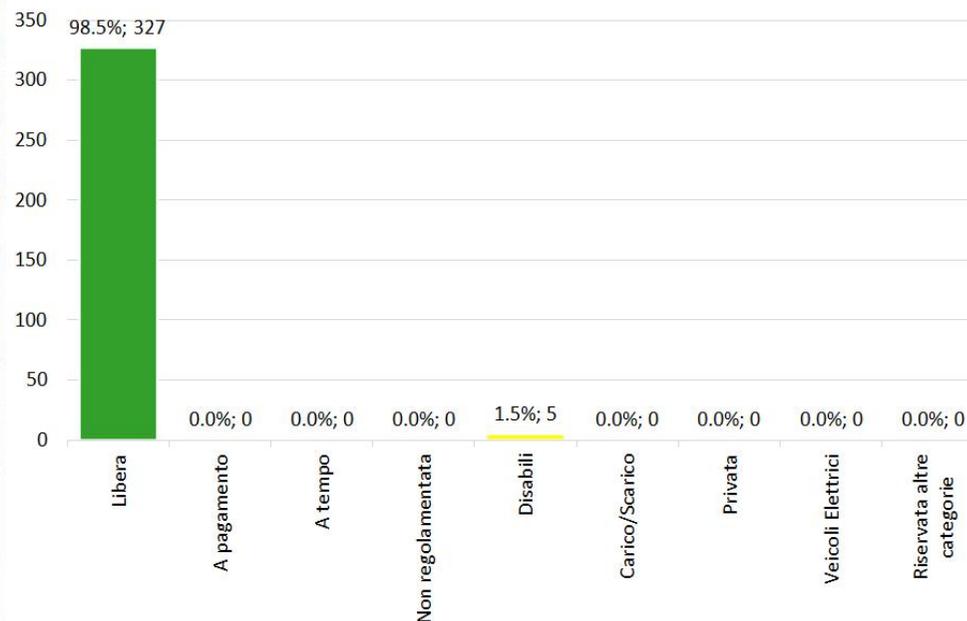


DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)

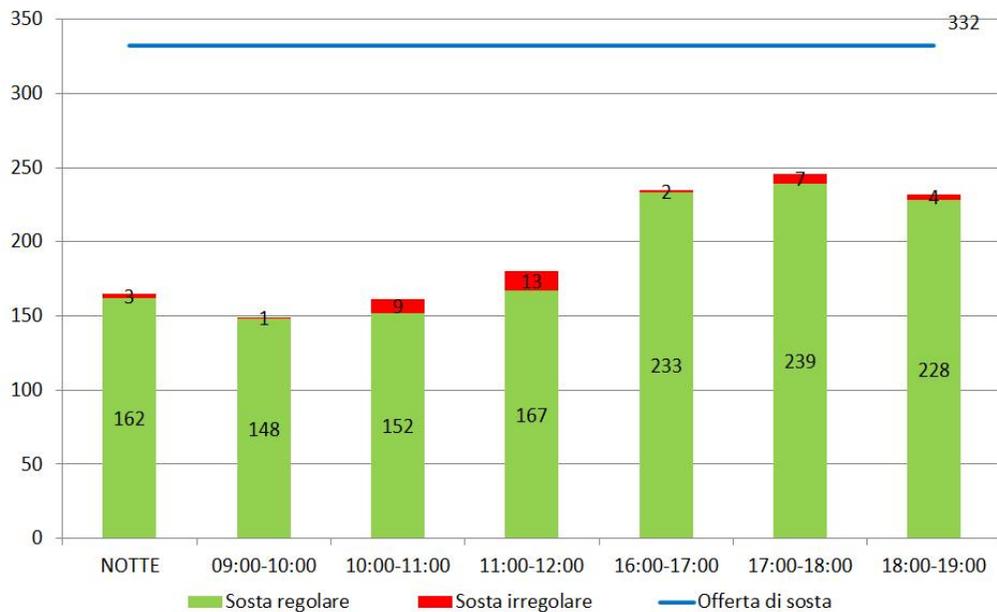


Domanda di sosta – ZONA 11 Piazza del Mercato

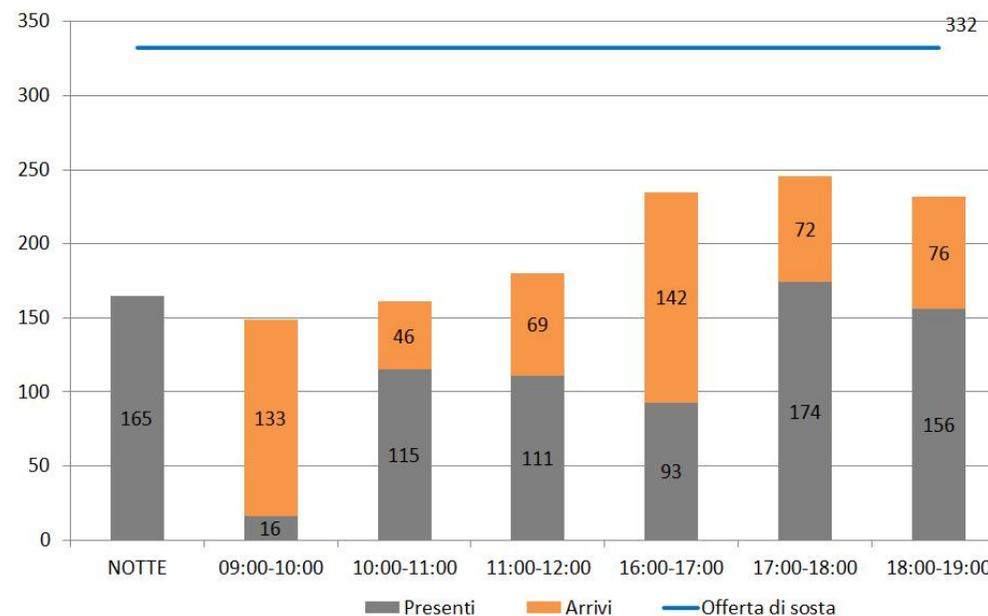
ZONA 11



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



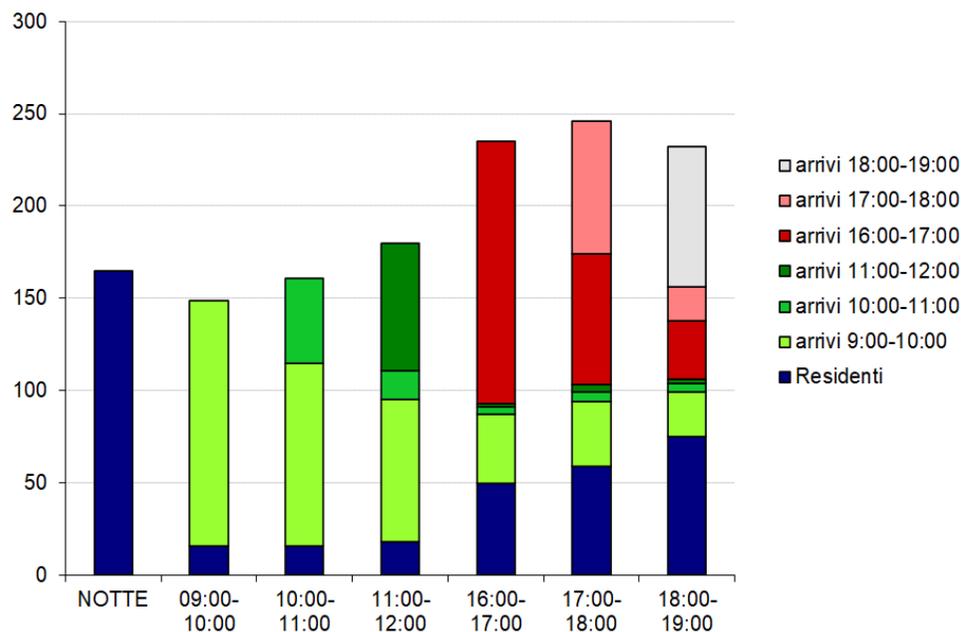
PRESENTI - ARRIVI



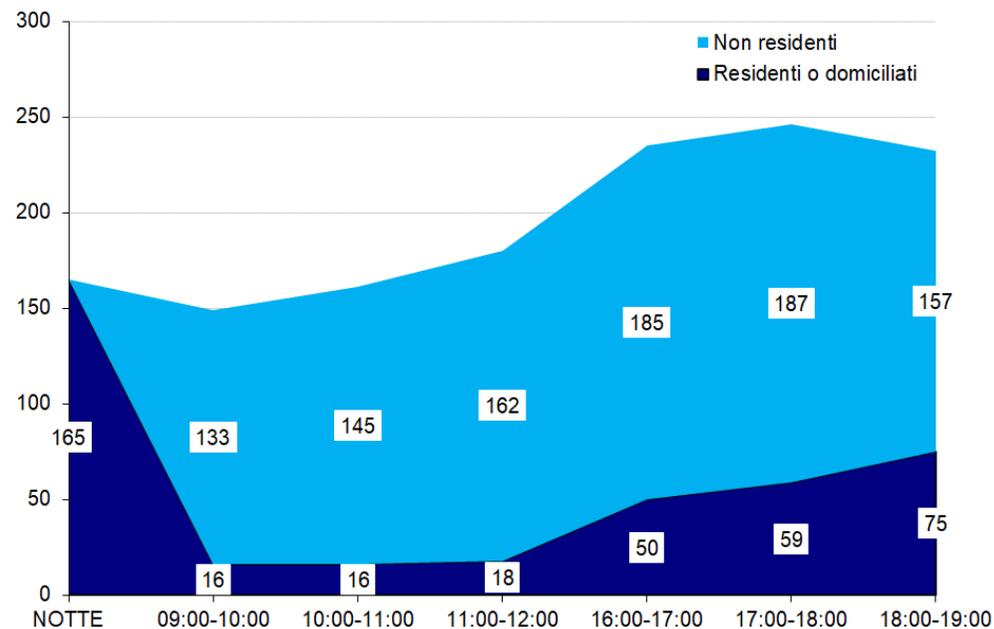
Domanda di sosta – ZONA 11 Piazza del Mercato

ZONA 11

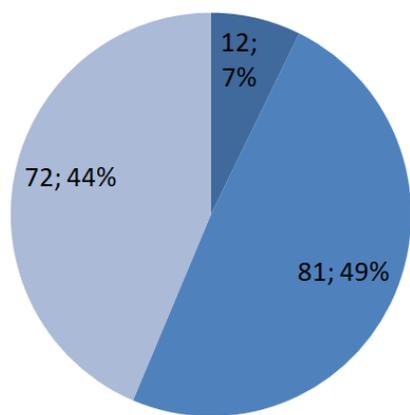
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

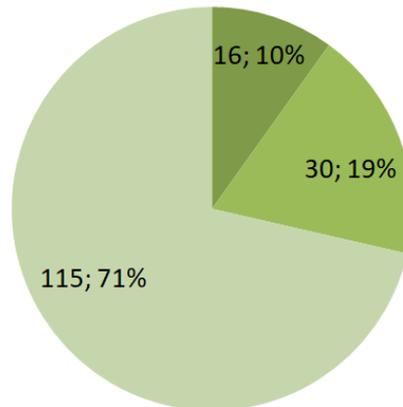


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



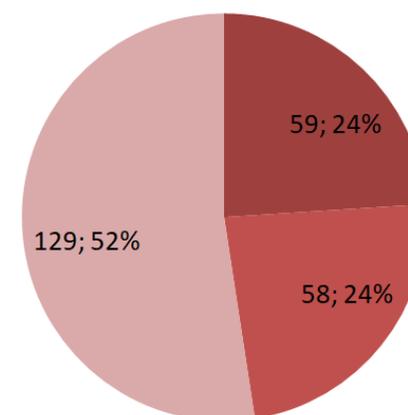
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



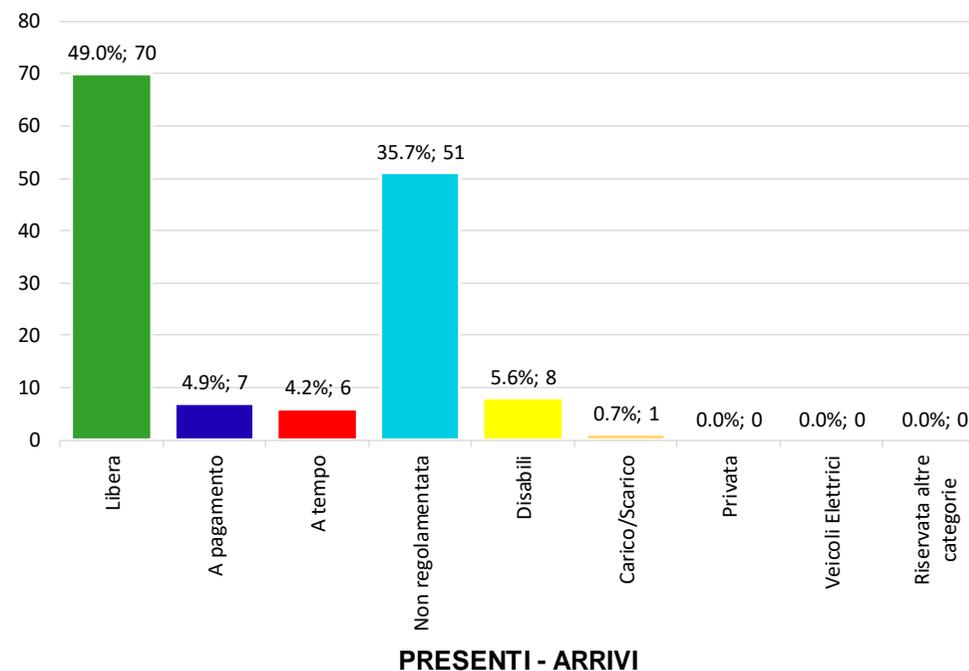
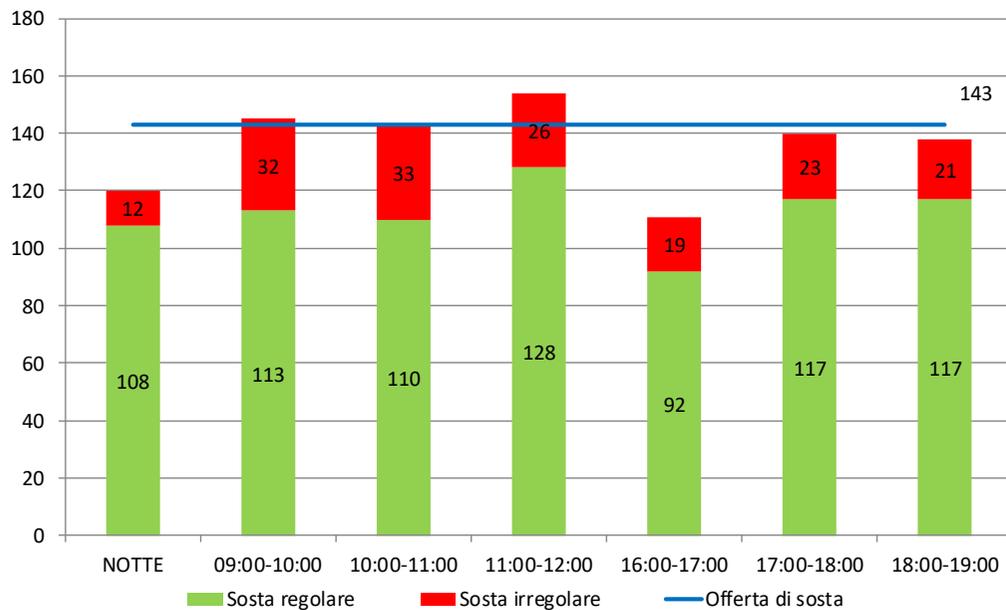
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 13 Via V. Alfieri – Via dei Rossi

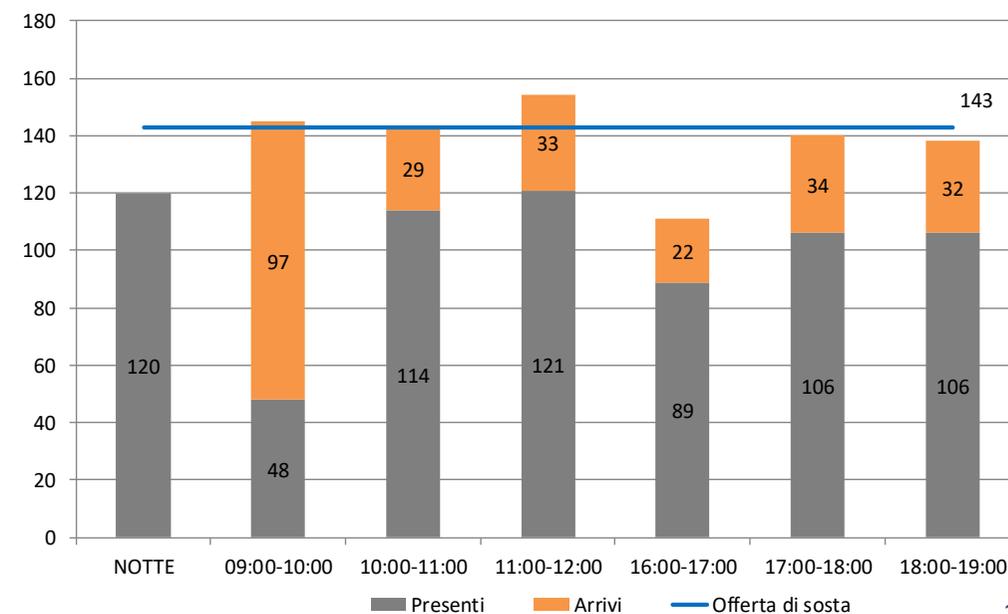
ZONA 13



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



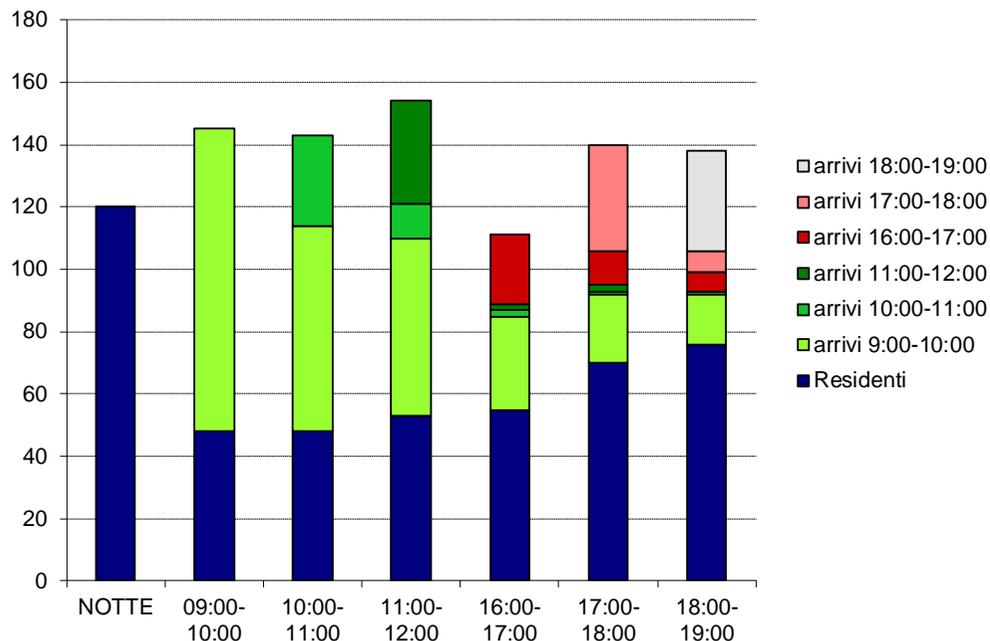
PRESENTI - ARRIVI



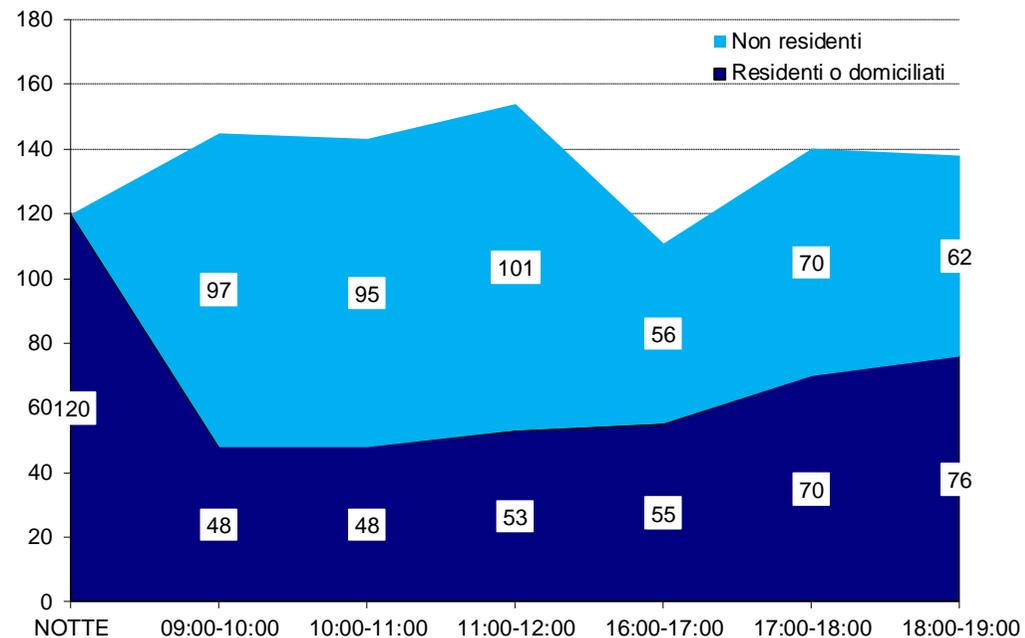
Domanda di sosta – ZONA 13 Via V. Alfieri – Via dei Rossi

ZONA 13

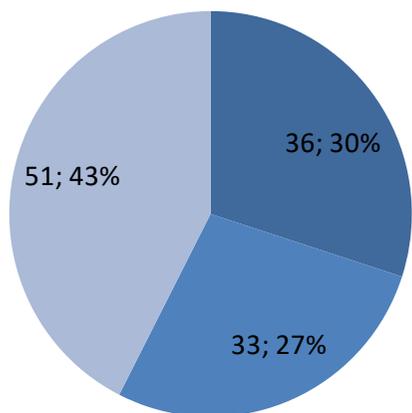
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

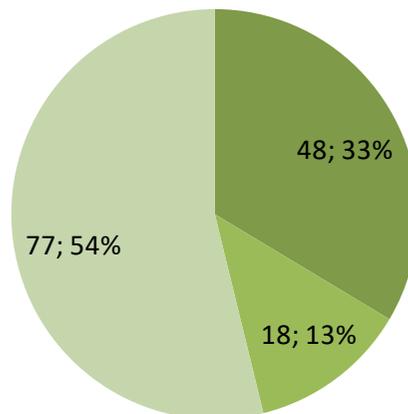


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



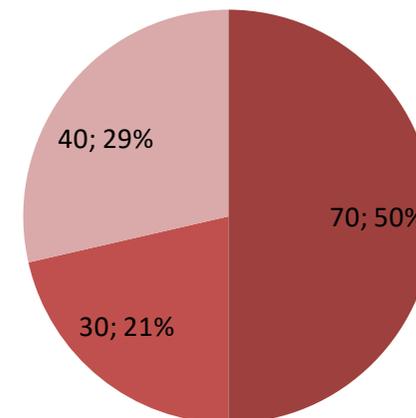
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

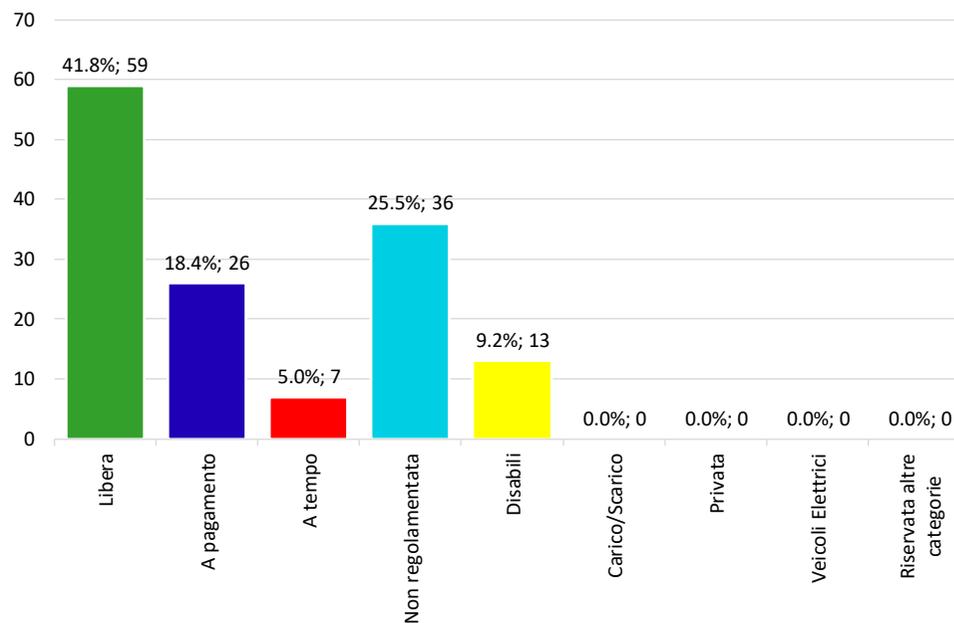
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



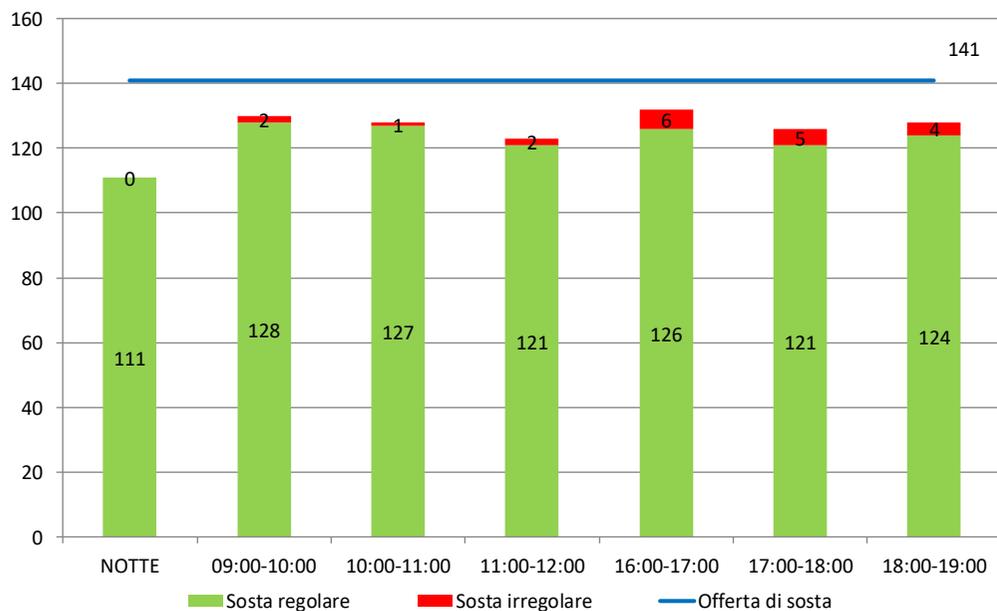
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 14 Via A. Manzoni – via G. Leopardi

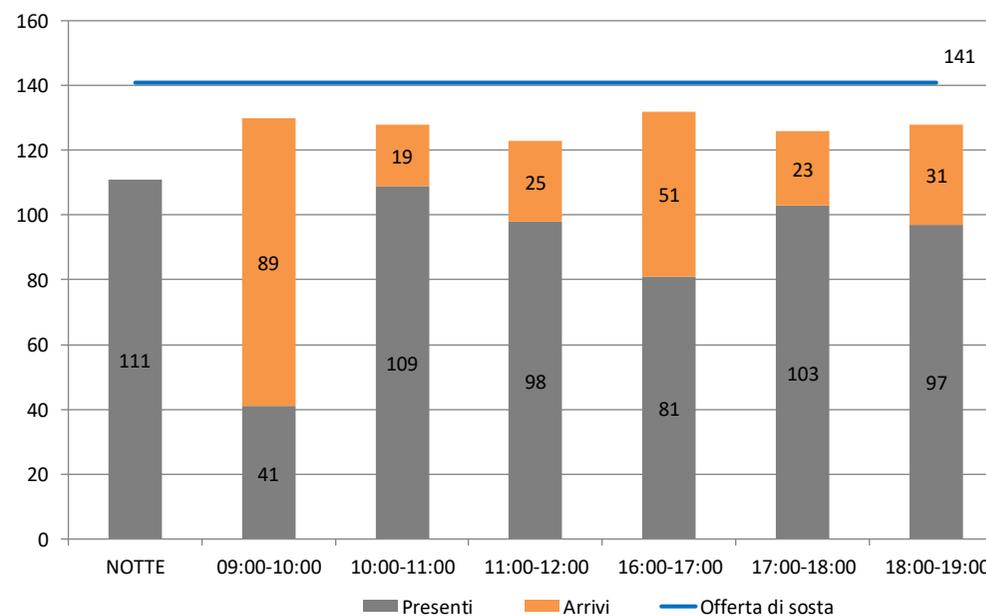
ZONA 14



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



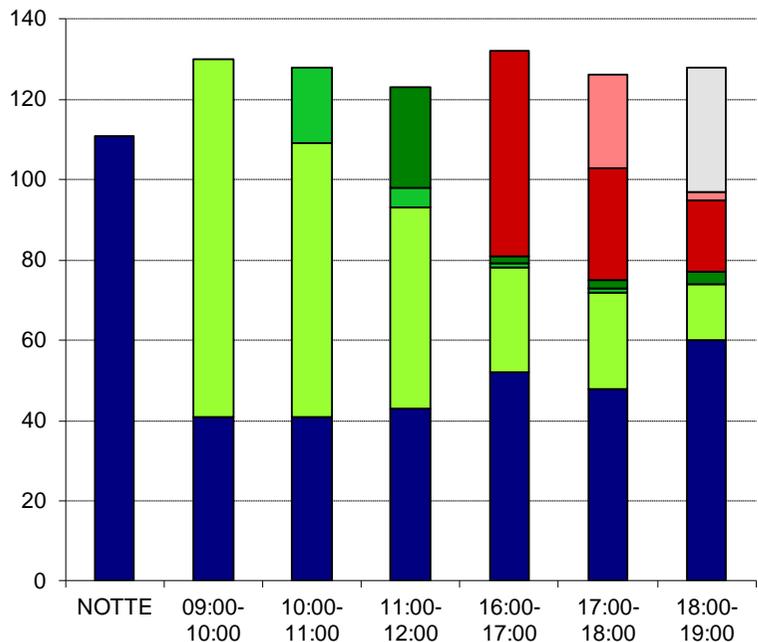
PRESENTI - ARRIVI



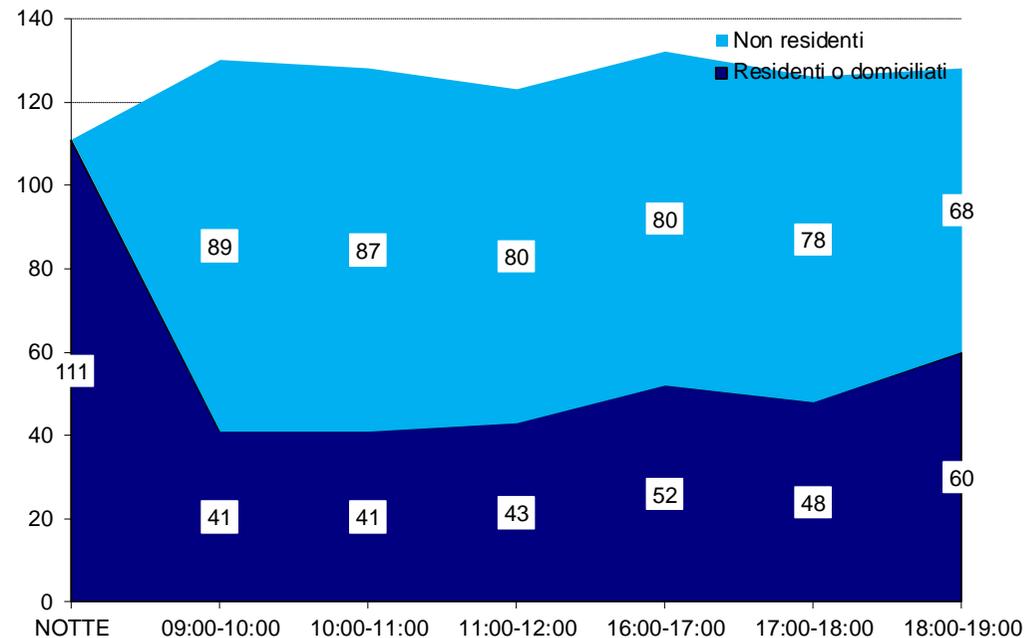
Domanda di sosta – ZONA 14 Via A. Manzoni – via G. Leopardi

ZONA 14

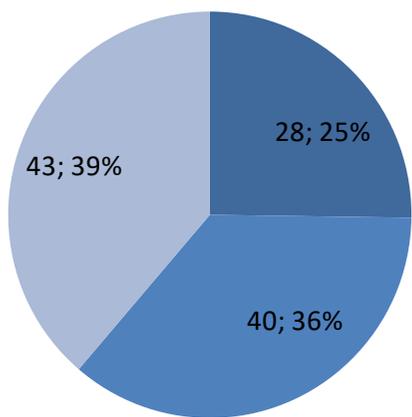
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

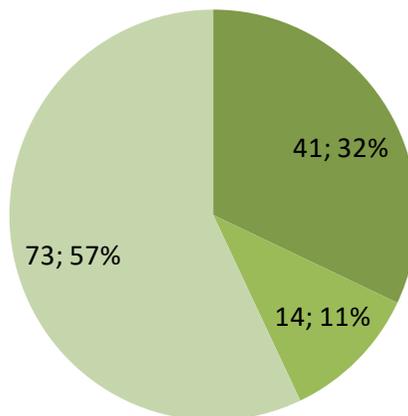


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



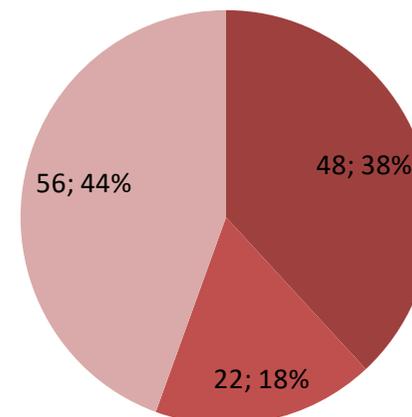
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



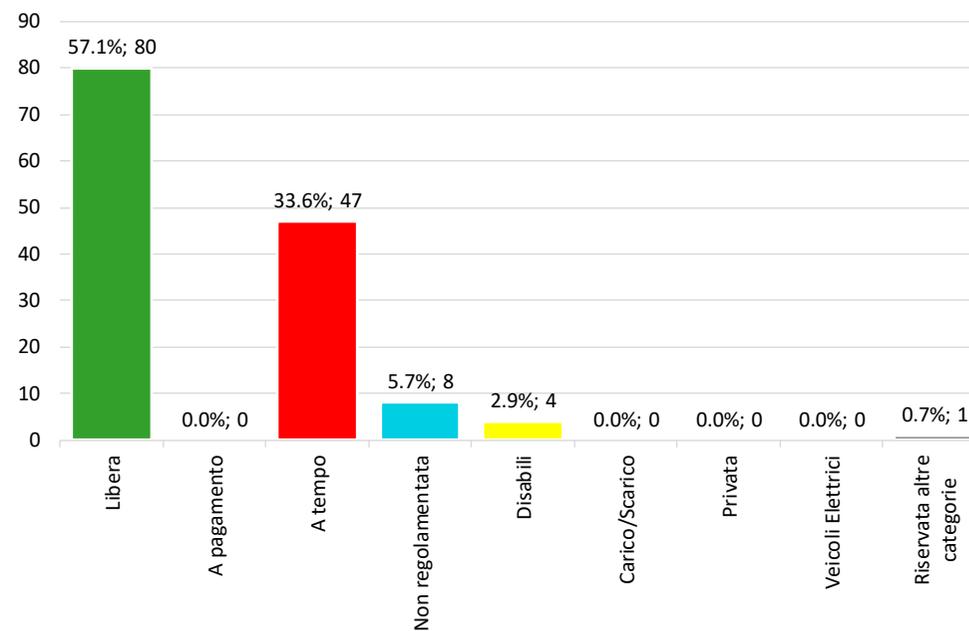
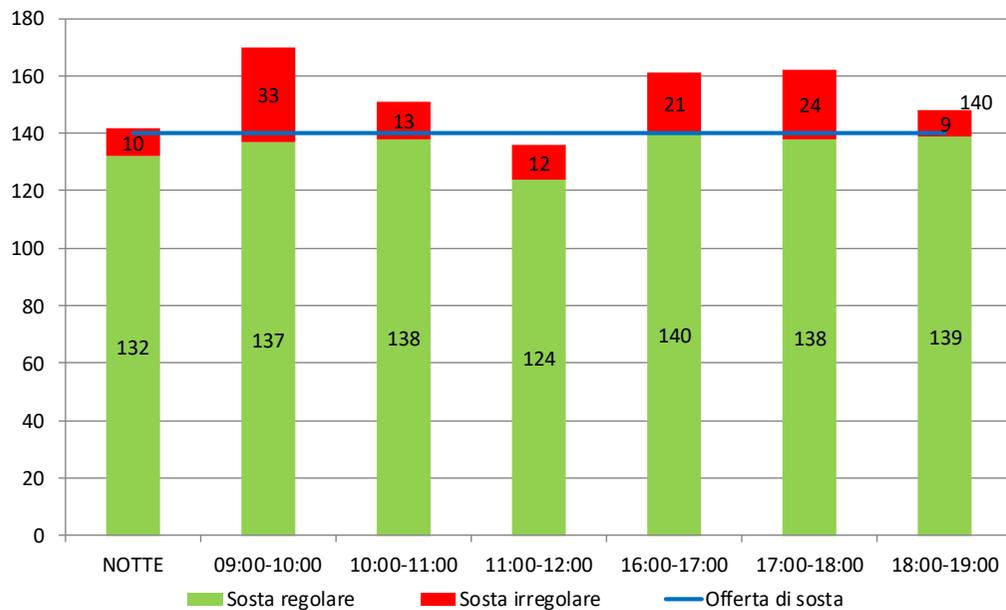
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 15 Fabbrica dei Saperi

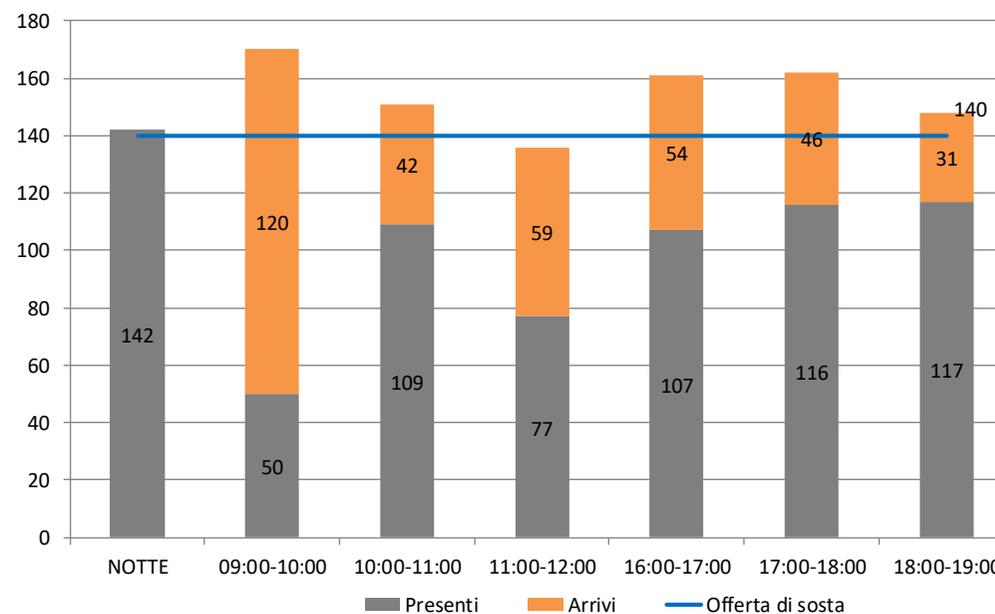
ZONA 15



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



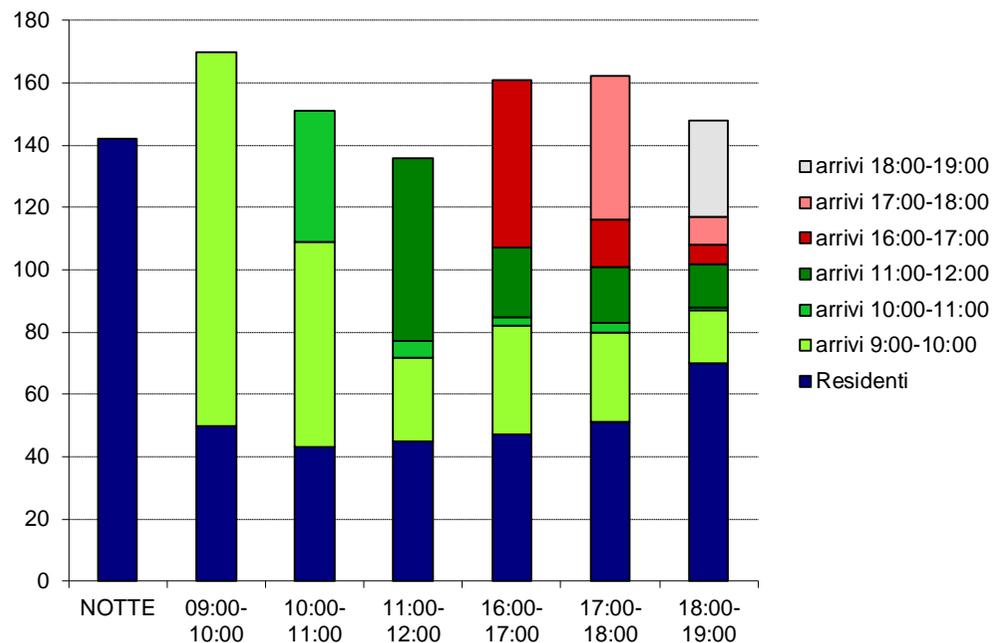
PRESENTI - ARRIVI



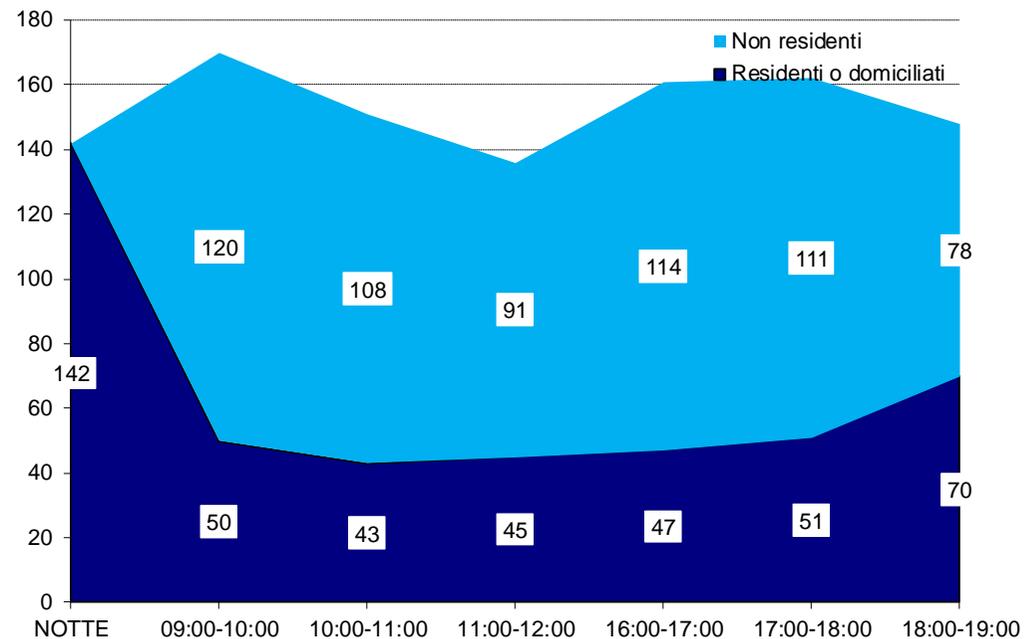
Domanda di sosta – ZONA 15 Fabbrica dei Saperi

ZONA 15

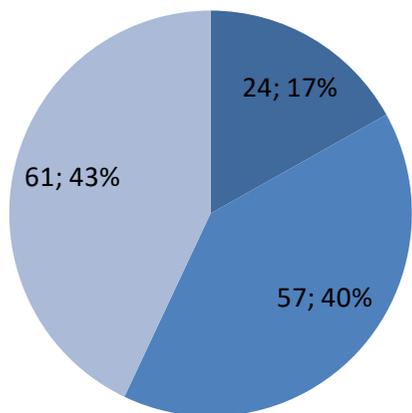
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

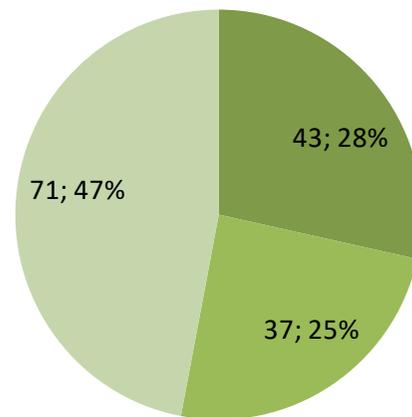


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



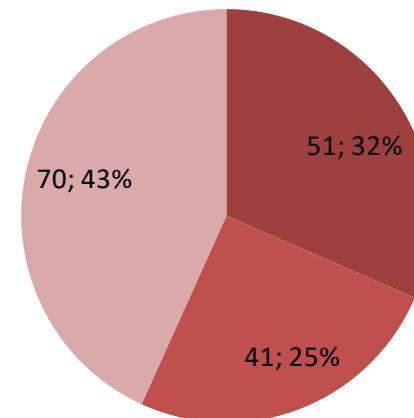
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



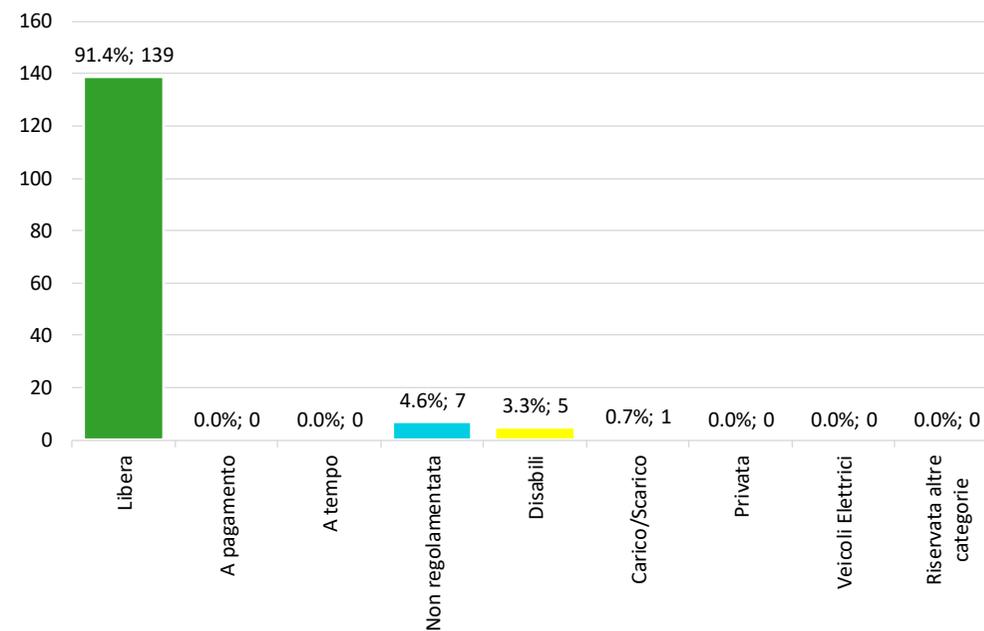
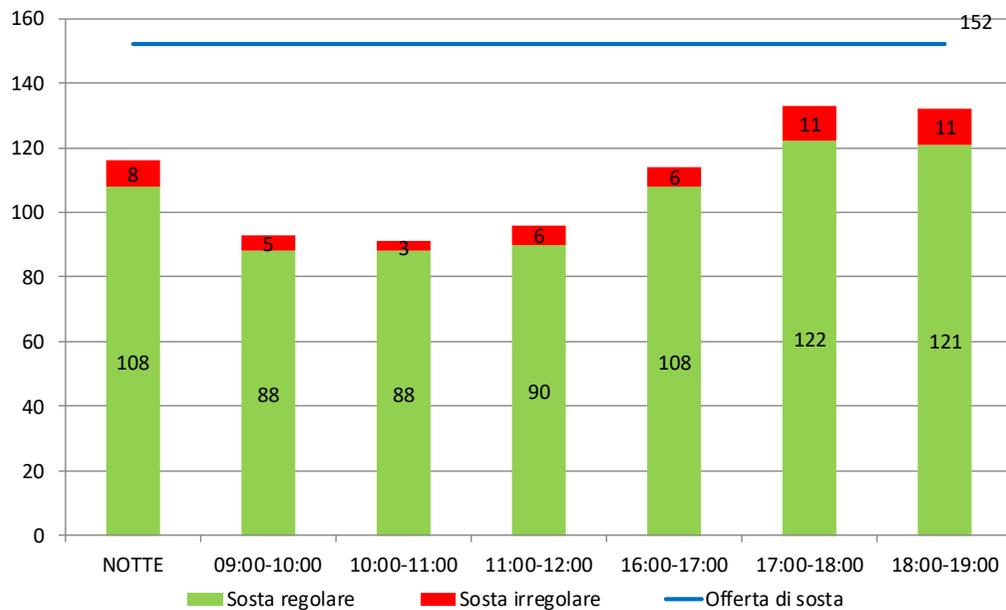
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 16 Via MaKaerenco – via Dante

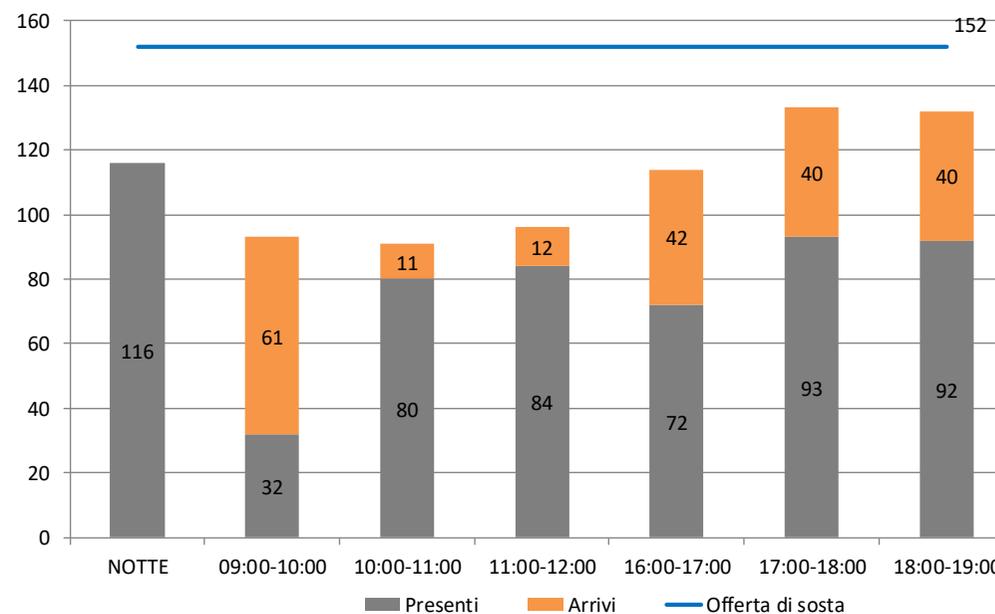
ZONA 16



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



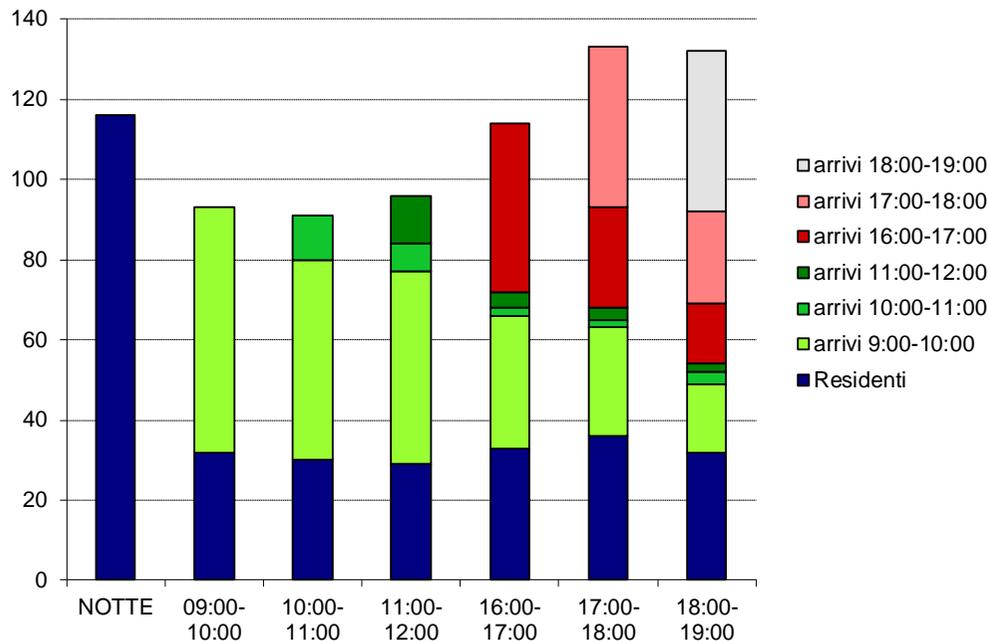
PRESENTI - ARRIVI



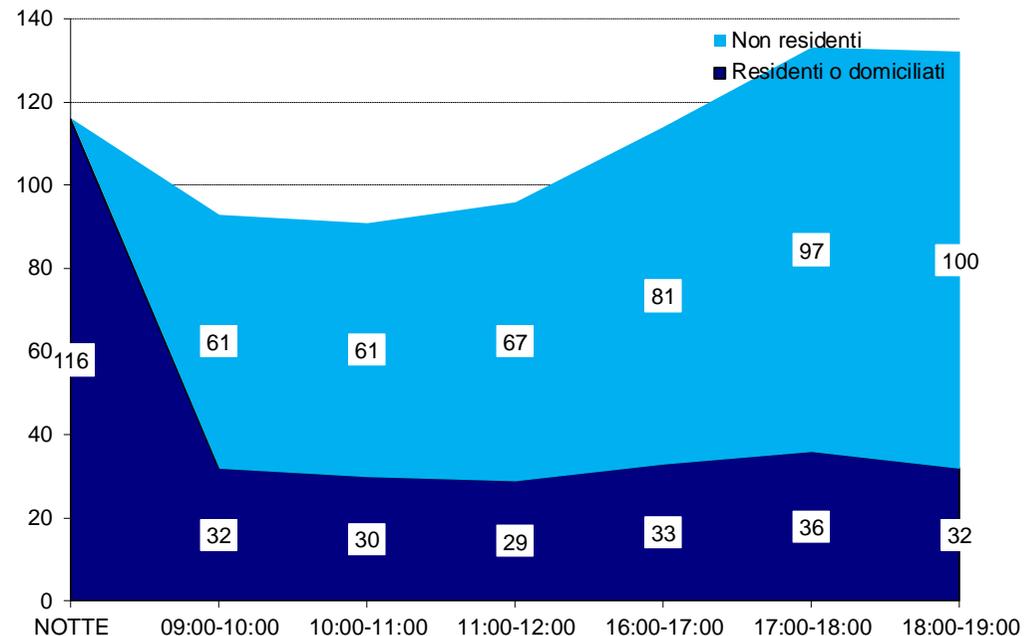
Domanda di sosta – ZONA 16 Via MaKaerenco – via Dante

ZONA 16

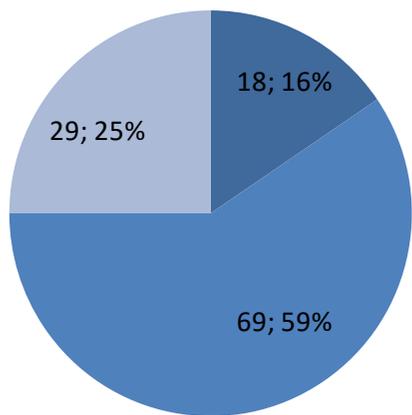
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

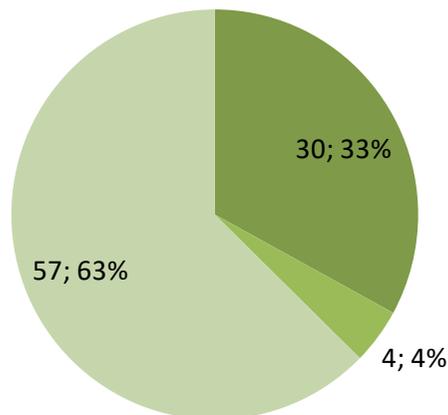


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



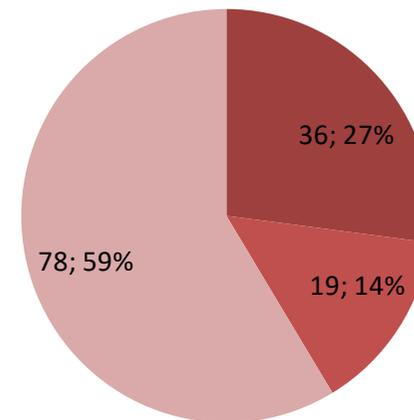
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

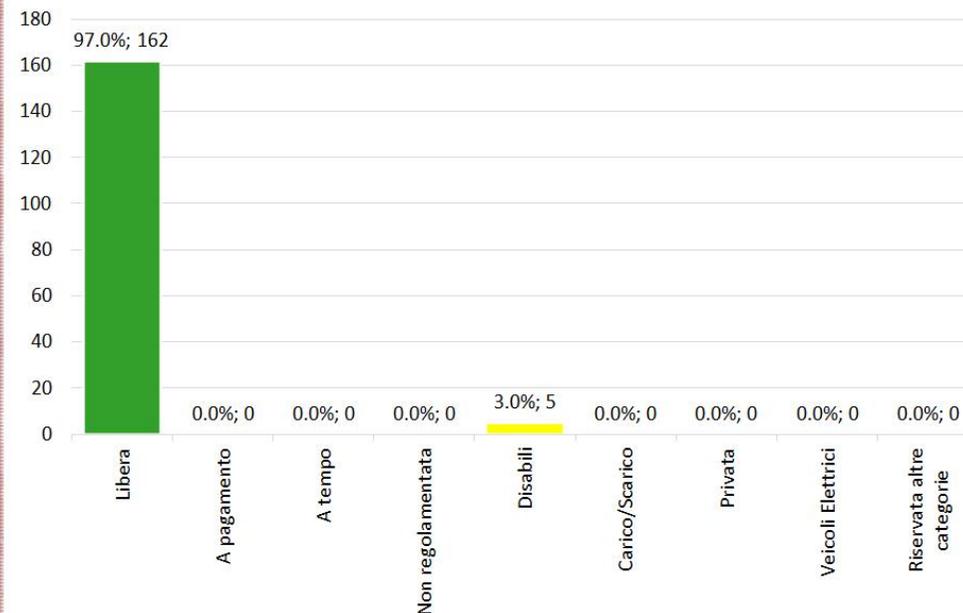
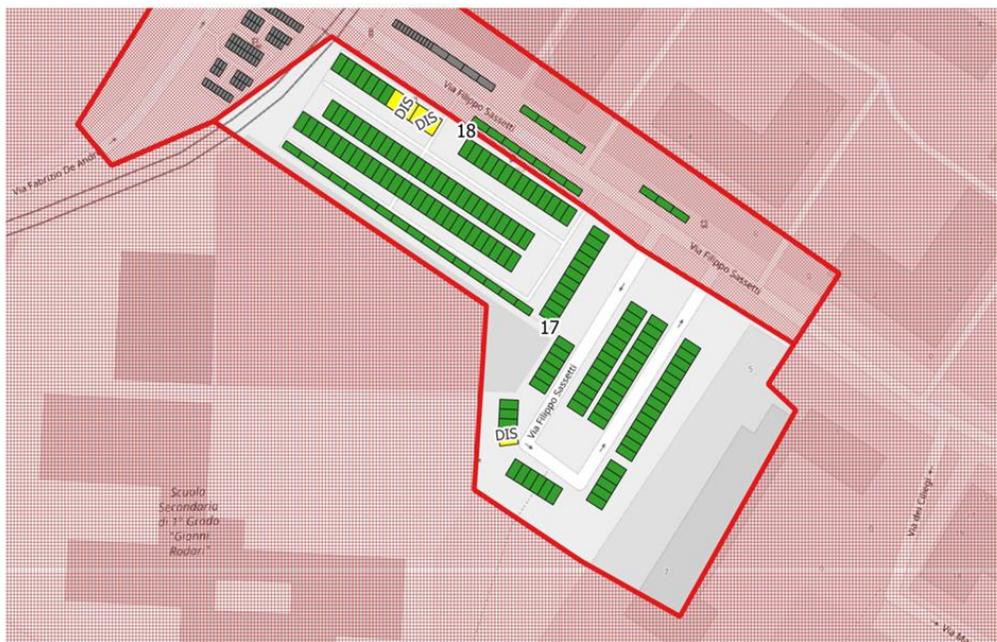
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



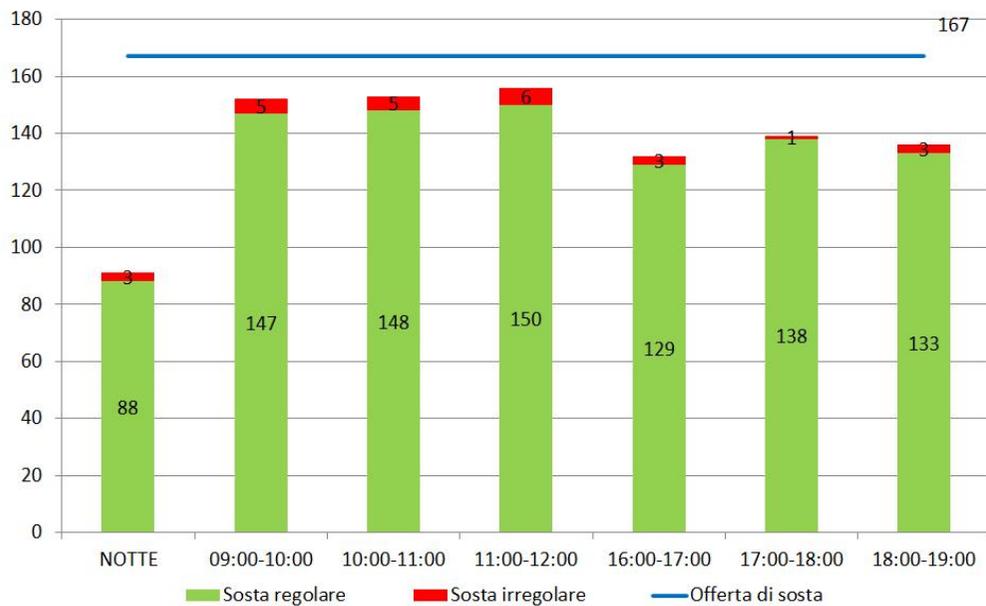
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 17 Parcheggi Sasseti 1 & 2

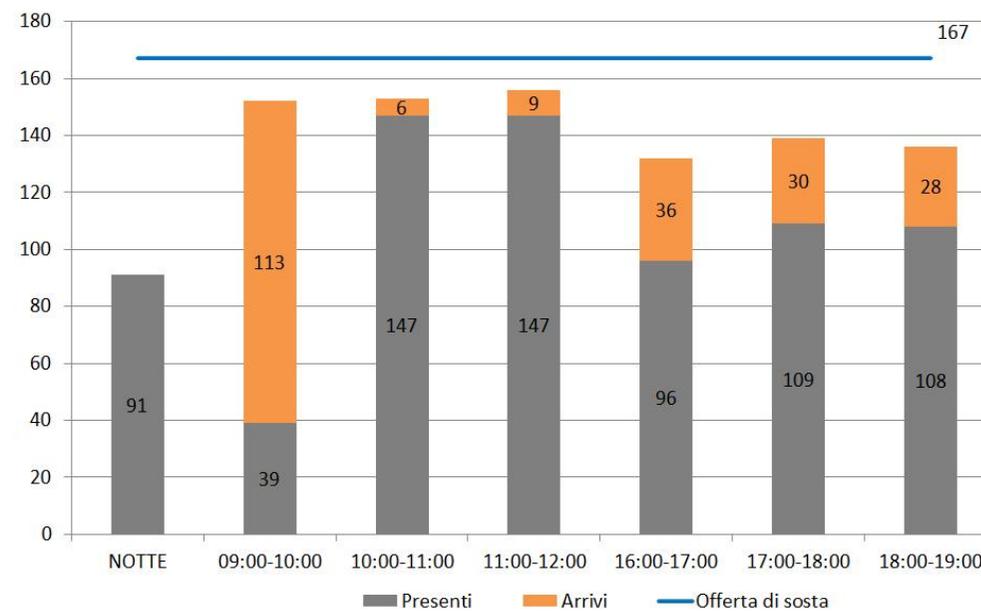
ZONA 17



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



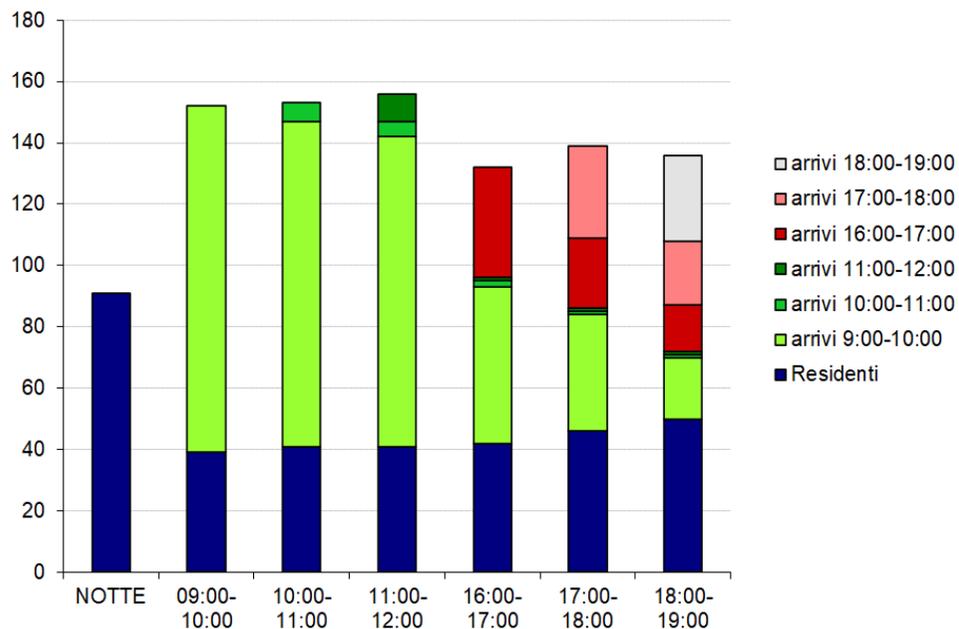
PRESENTI - ARRIVI



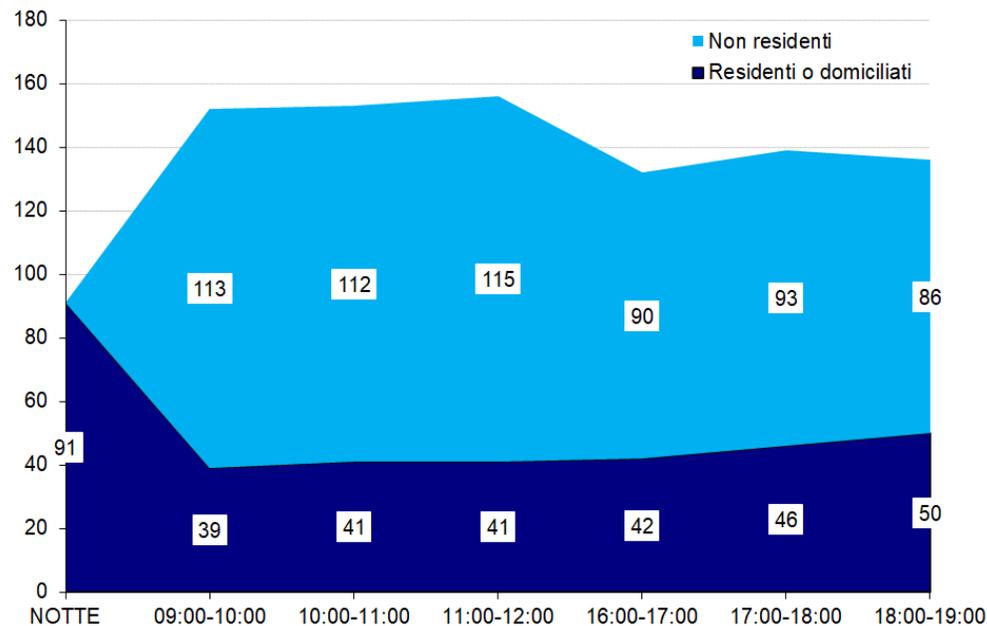
Domanda di sosta – ZONA 17 Parcheggi Sasseti 1 & 2

ZONA 17

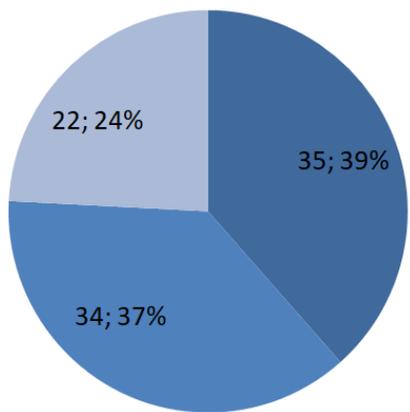
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

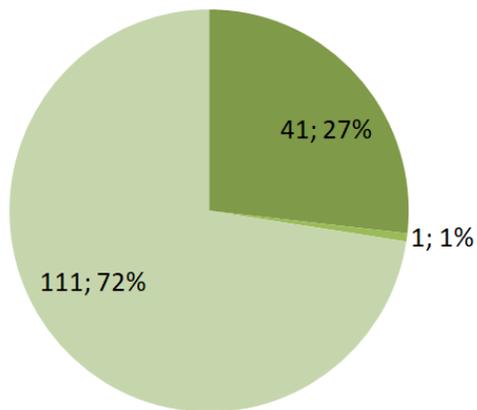


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



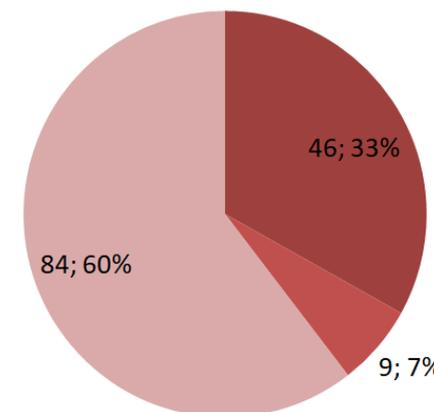
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



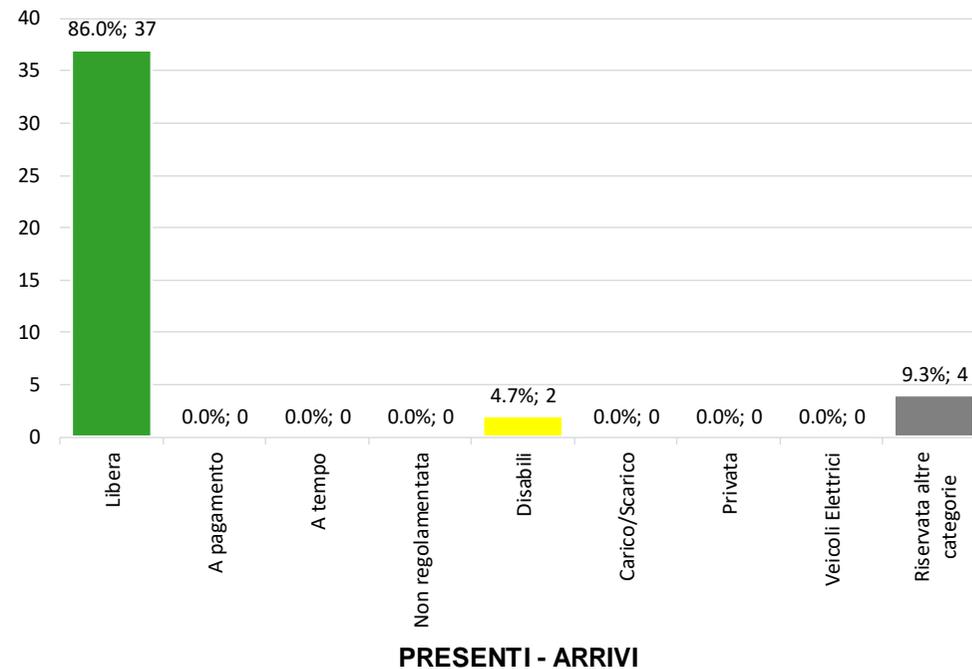
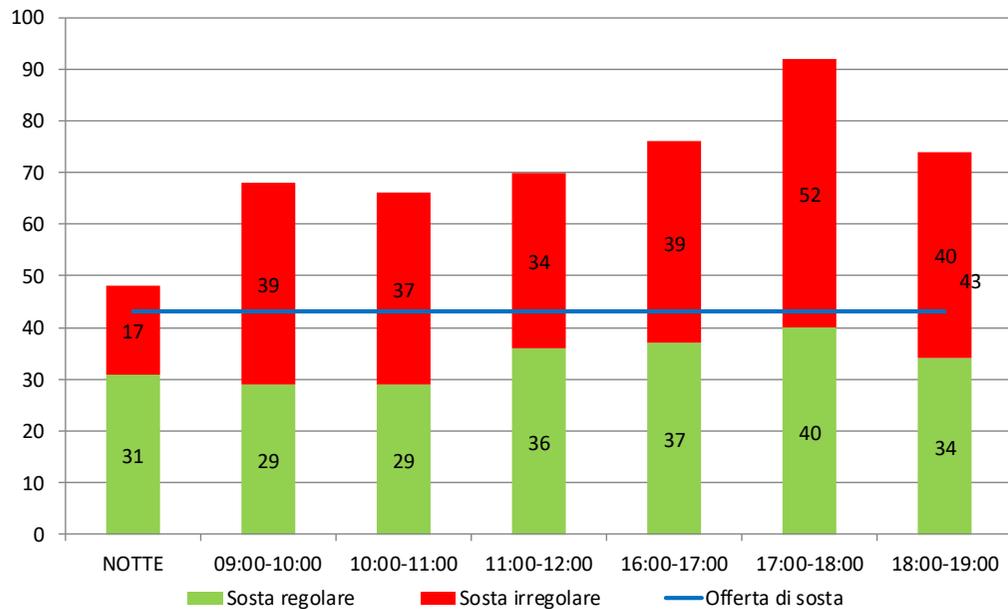
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Domanda di sosta – ZONA 18 Via F. Sasseti – Via F. De André

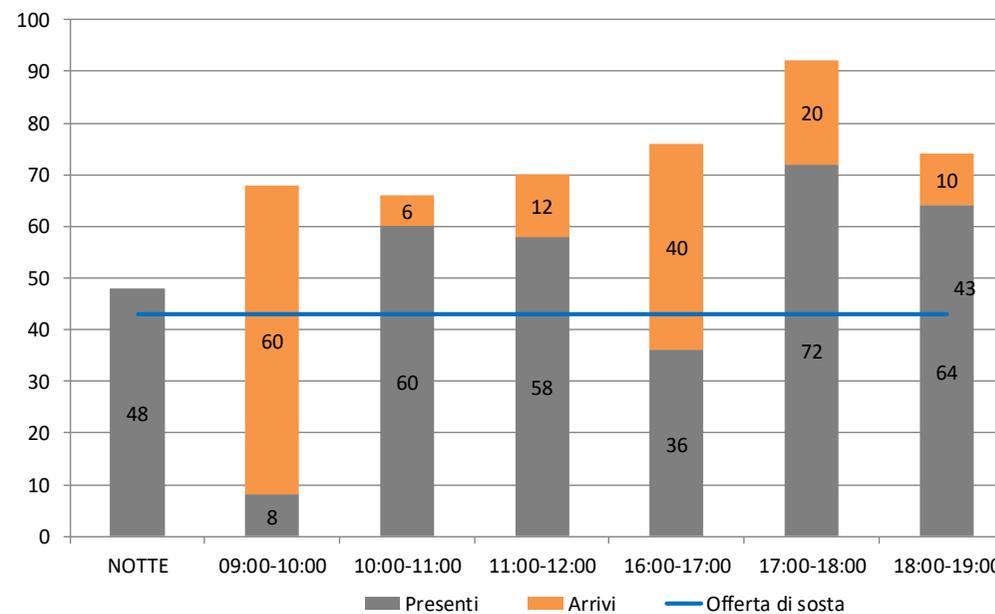
ZONA 18



SOSTA REGOLARE - IRREGOLARE



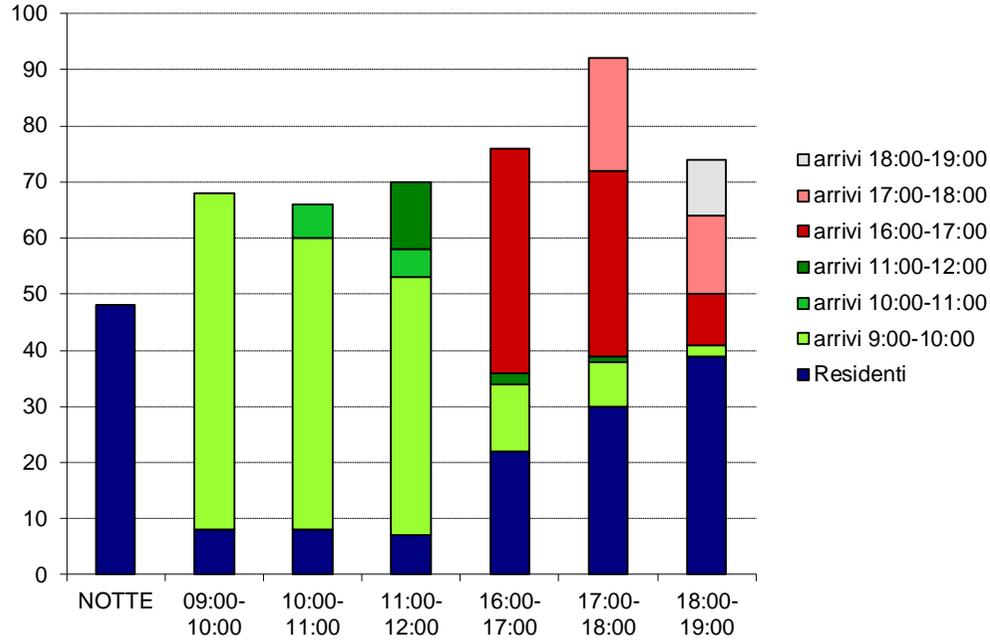
PRESENTI - ARRIVI



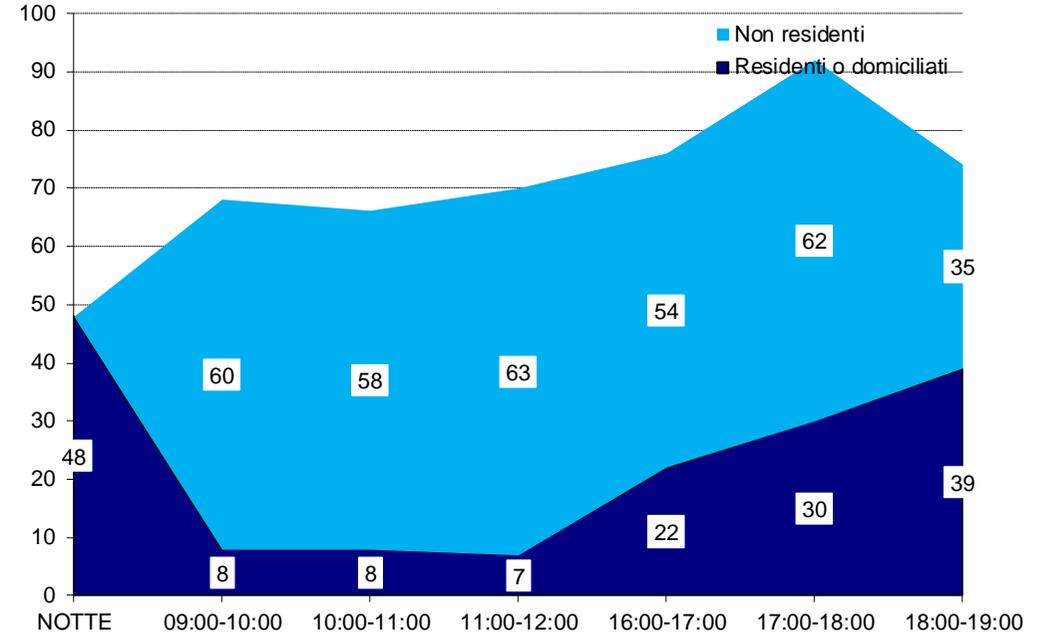
Domanda di sosta – ZONA 18 Via F. Sasseti – Via F. De André

ZONA 18

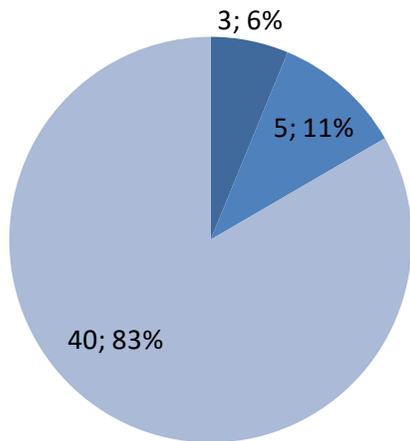
TURNAZIONE



RESIDENTI - NON RESIDENTI

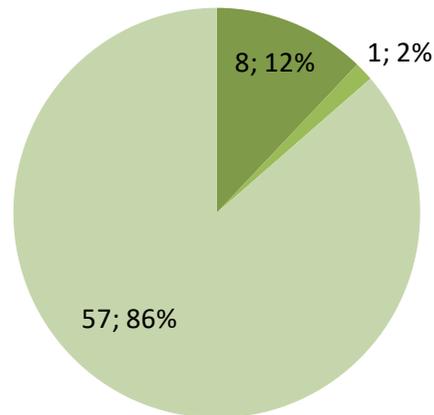


DURATA DELLA SOSTA NOTTURNA



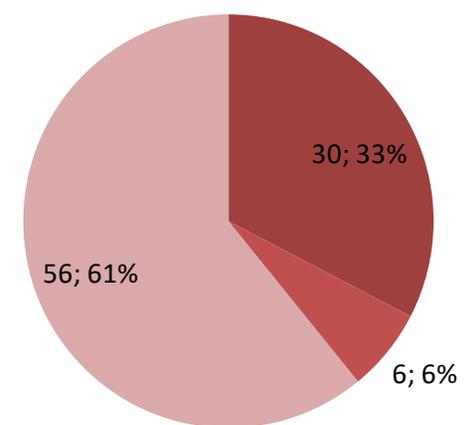
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

DURATA DELLA SOSTA MATTUTINA (10:00-11:00)



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

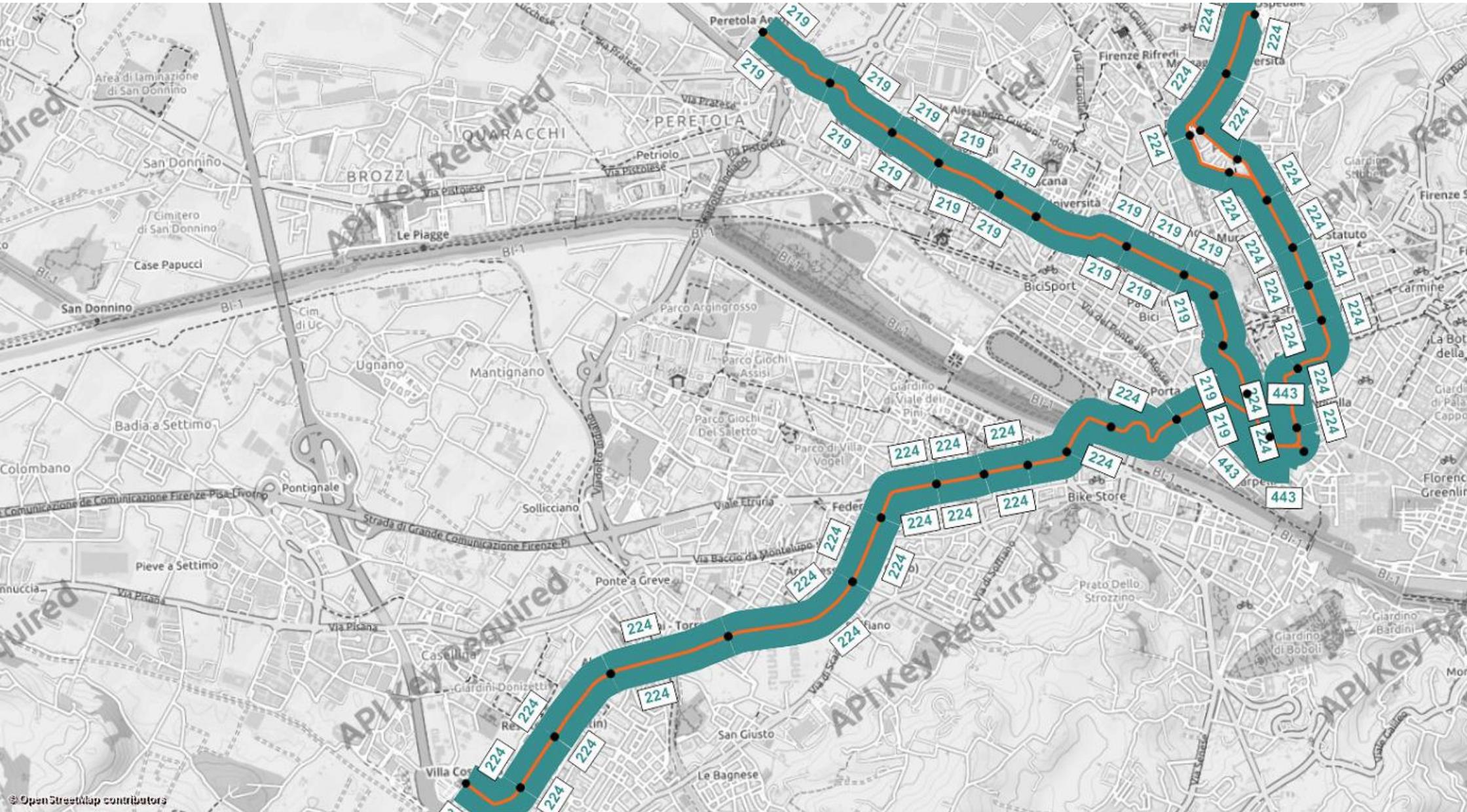
DURATA DELLA SOSTA POMERIDIANA (17:00-18:00)



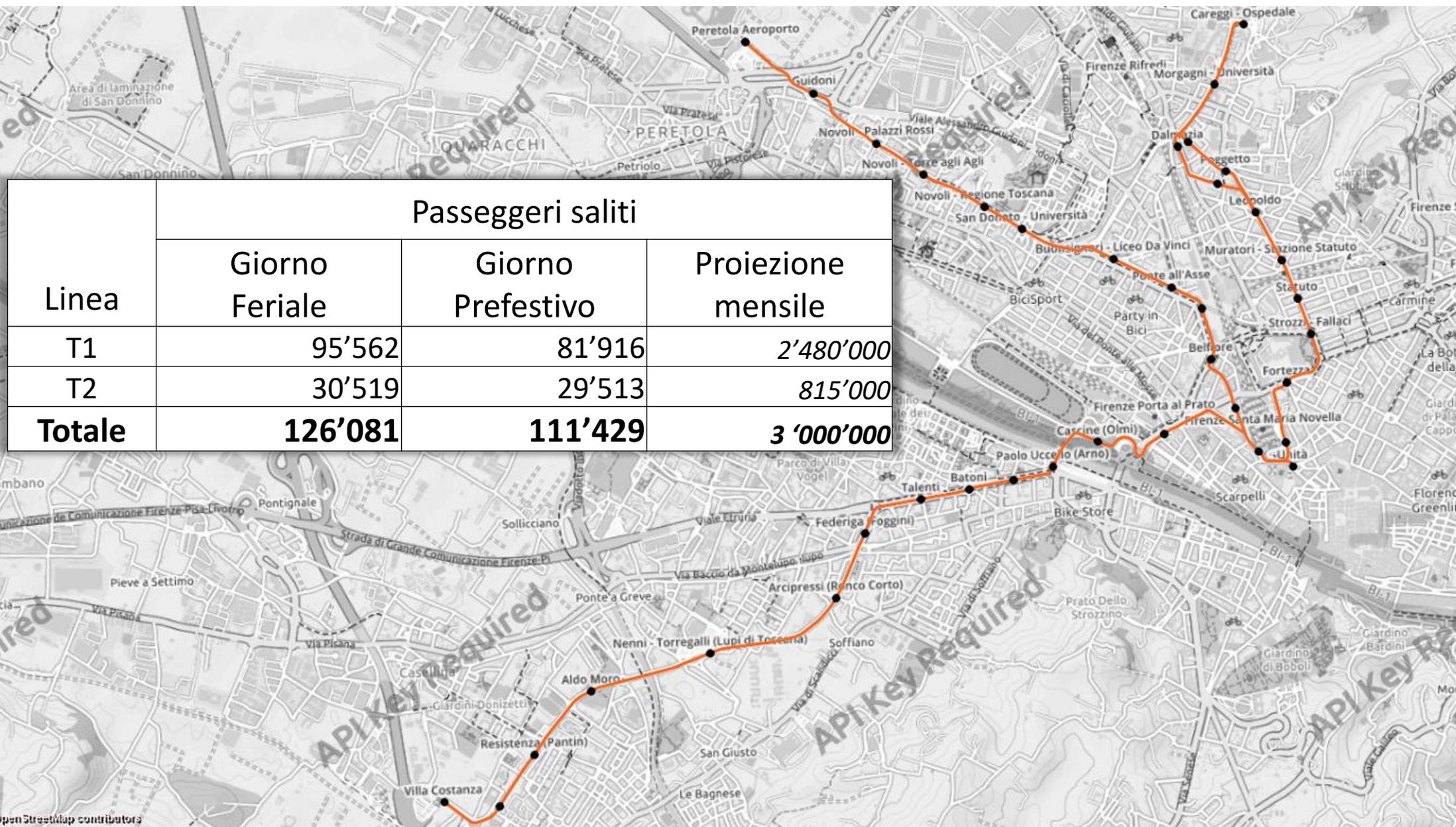
■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Analisi del traffico sulla linea 1 della tranvia

(dati pre pandemia da Quadro conoscitivo PUMS C.M. Firenze)



(*) sono stati rilevati i passeggeri saliti su tutte le corse schedate



Linea	Passeggeri saliti		
	Giorno Feriale	Giorno Prefestivo	Proiezione mensile
T1	95'562	81'916	2'480'000
T2	30'519	29'513	815'000
Totale	126'081	111'429	3 '000'000

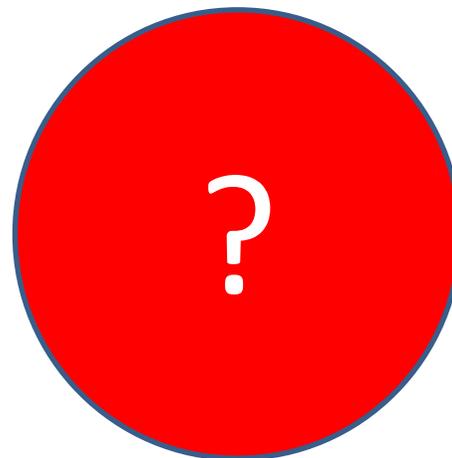
Dettaglio passeggeri saliti per fermata (giorno feriale scolastico – marzo)

T1_Careggi-VillaCostanza		
Fermata	Saliti	Discesi
1 Careggi - Ospedale	5 904	0
2 Morgagni - Università	3 051	389
3 Dalmazia	4 173	752
4 Pisacane	860	410
5 Leopoldo	2 444	1 042
6 Muratori - Stazione Statuto	1 832	684
7 Statuto	1 214	737
8 Strozzi - Fallaci	1 600	1 077
9 Fortezza	1 273	2 047
10 Valfonda - Stazione Santa Maria Novella	5 335	6 808
11 Alamanni - Stazione Santa Maria Novella	8 966	3 310
Porta al Prato - Leopolda (Parco della 12 Musica)	3 275	3 255
13 Cascine (Olmi)	532	780
14 Paolo Uccello (Arno)	1 156	1 544
15 Sansovino	403	1 013
16 Batoni	683	2 048
17 Talenti	991	2 654
18 Federiga (Foggini)	1 088	3 237
19 Arcipressi	647	1 577
20 Nenni - Torregalli	753	3 389
21 Aldo Moro	141	1 123
22 Resistenza	394	3 606
23 De Andrè	147	2 197
24 Villa Costanza	0	3 181

T1_VillaCostanza-Careggi		
Fermata	Saliti	Discesi
1 Villa Costanza	3 339	0
2 De Andrè	1 974	127
3 Resistenza	3 405	457
4 Aldo Moro	694	267
5 Nenni - Torregalli	3 742	602
6 Arcipressi	1 407	571
7 Federiga (Foggini)	3 176	944
8 Talenti	2 745	725
9 Batoni	2 203	643
10 Sansovino	1 230	500
11 Paolo Uccello (Arno)	1 422	900
12 Cascine (Olmi)	827	542
Porta al Prato - Leopolda (Parco della 13 Musica)	3 747	3 819
14 Alamanni - Stazione Santa Maria Novella	3 693	9 613
15 Valfonda - Stazione Santa Maria Novella	6 349	5 012
16 Fortezza	1 371	1 976
17 Strozzi - Fallaci	1 798	1 297
18 Statuto	811	1 275
19 Muratori - Stazione Statuto	1 005	1 693
20 Leopoldo	1 706	2 221
21 Poggetto	631	1 586
22 Vittorio Emanuele II	973	3 968
23 Morgagni - Università	452	3 362
24 Careggi - Ospedale	0	6 600

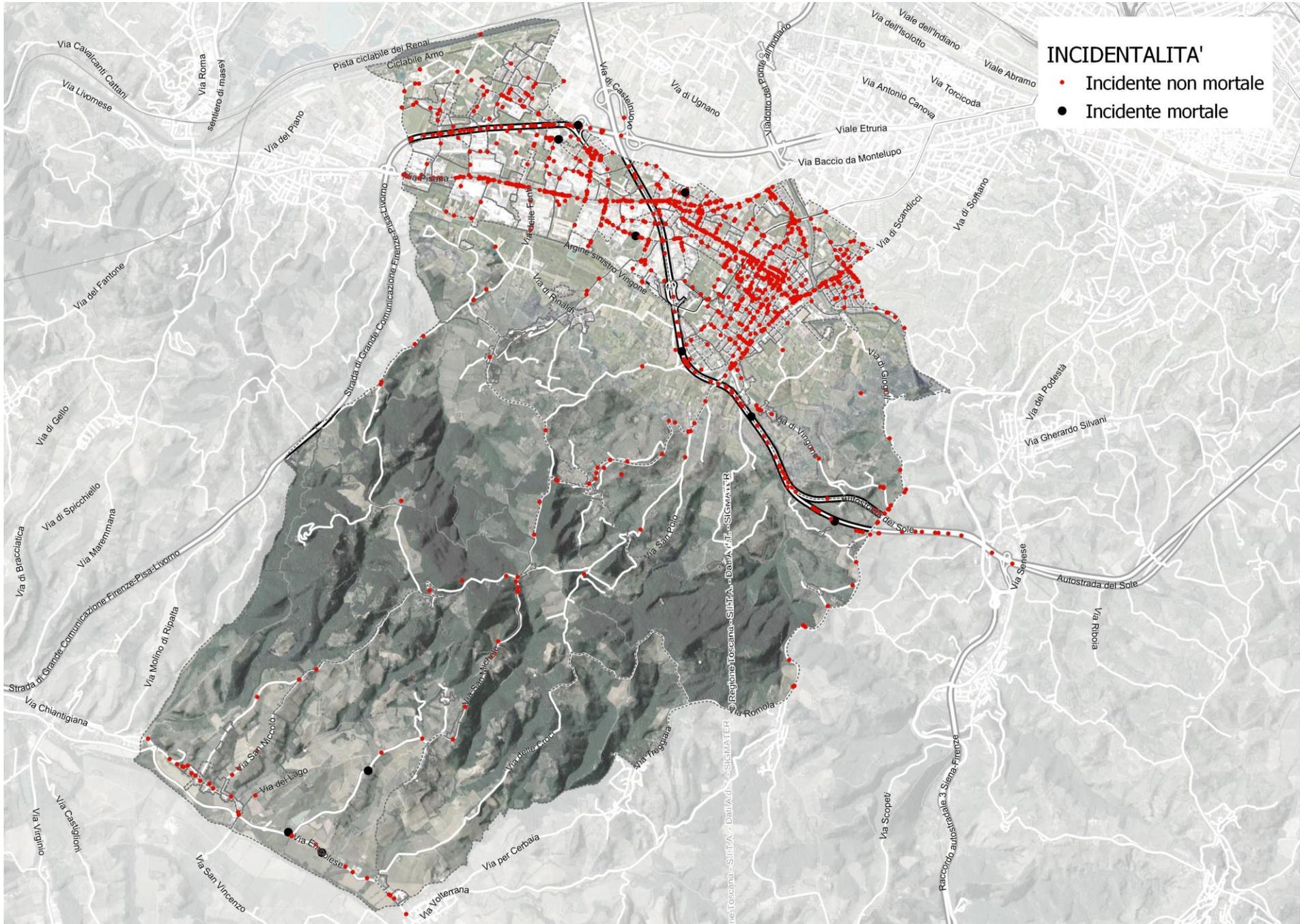
Il trasporto Pubblico Urbano di Scandicci

Dati a Consuntivo

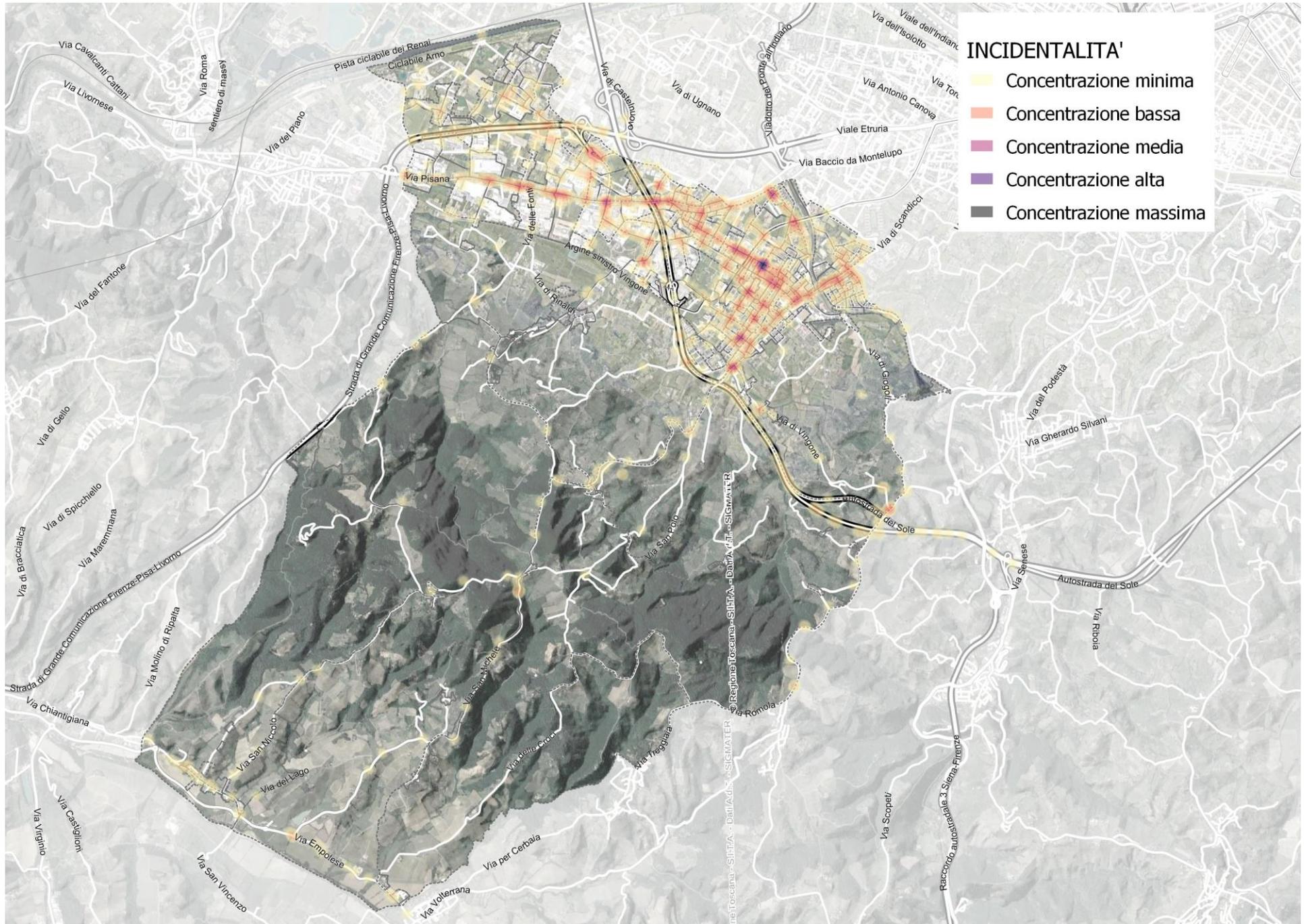


Analisi dell'incidentalità in territorio comunale

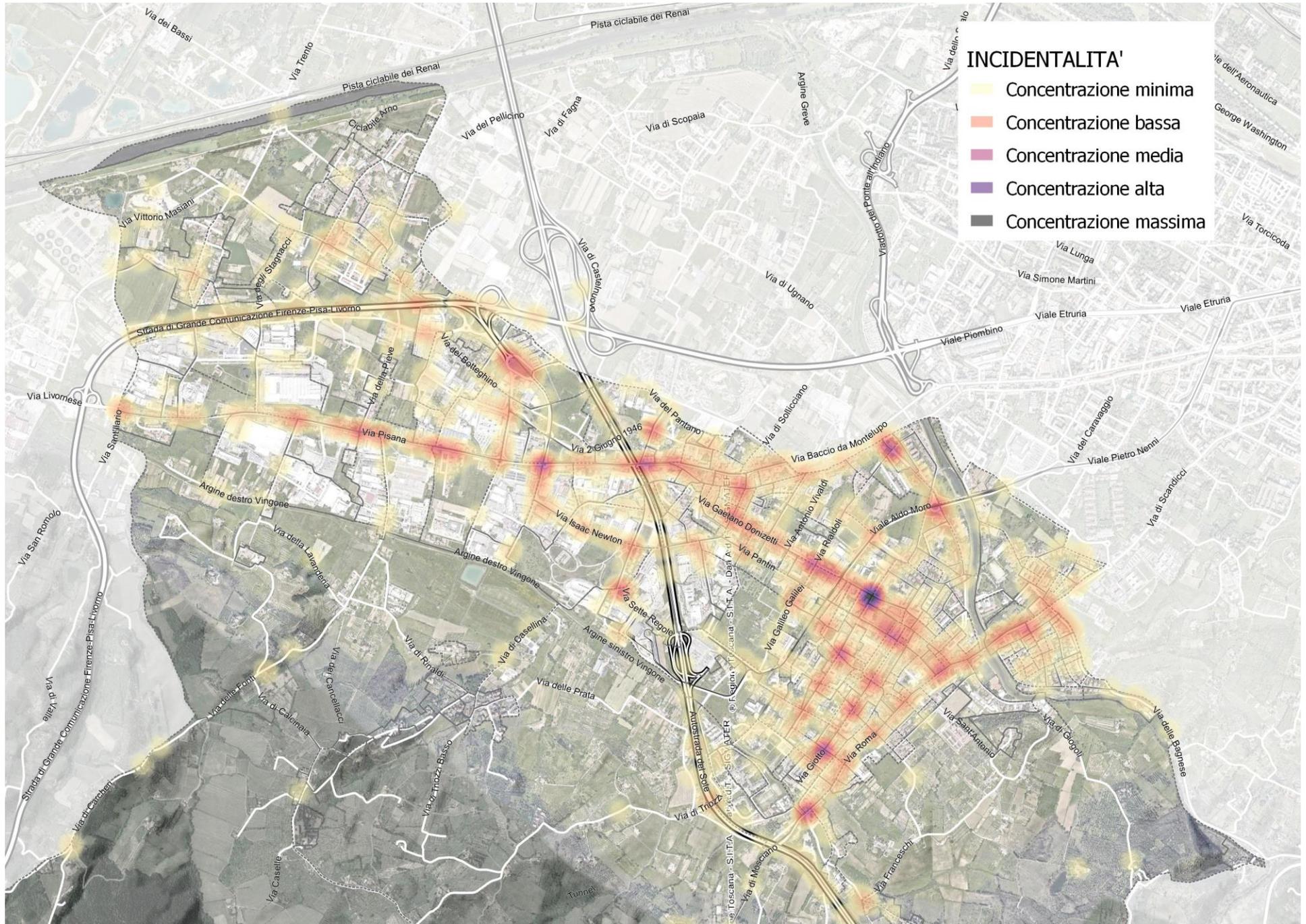
Localizzazione



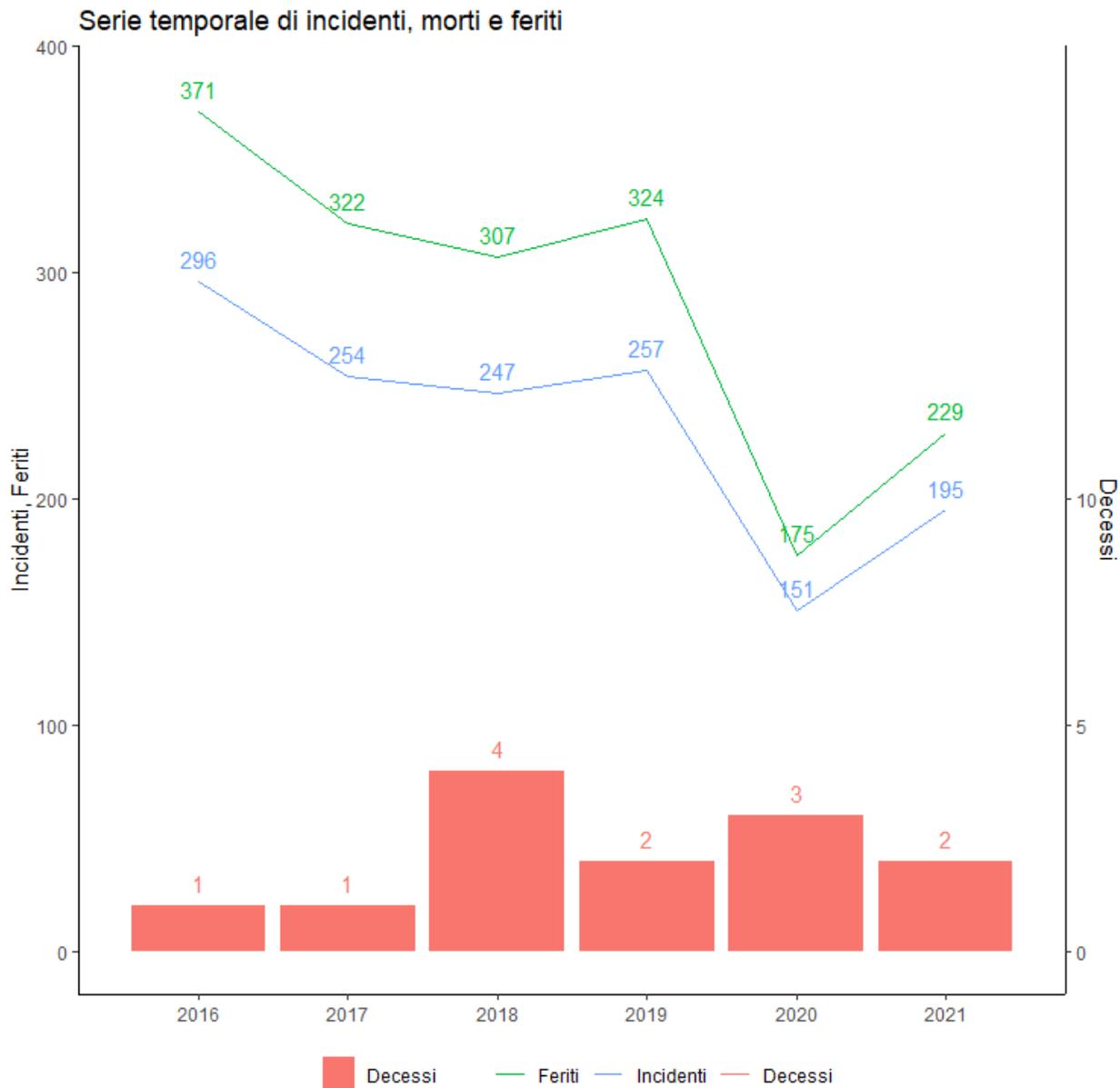
Punti neri



Punti neri - Zoom aree urbane principali



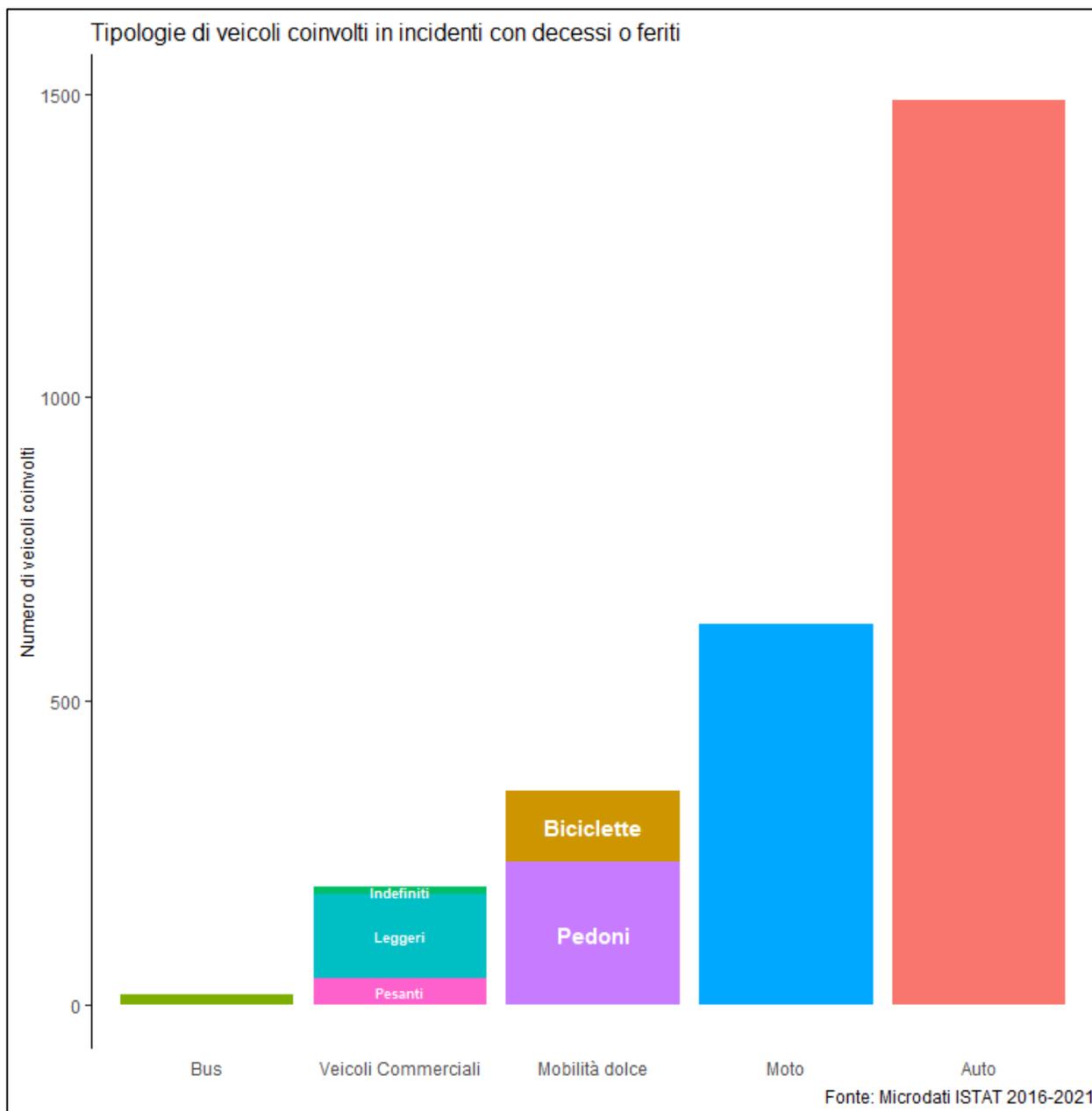
Andamento Incidenti – Feriti – Decessi



Anno	Incidenti	Feriti	Decessi
2016	296	371	1
2017	254	322	1
2018	247	307	4
2019	257	324	2
2020	151	175	3
2021	195	229	2

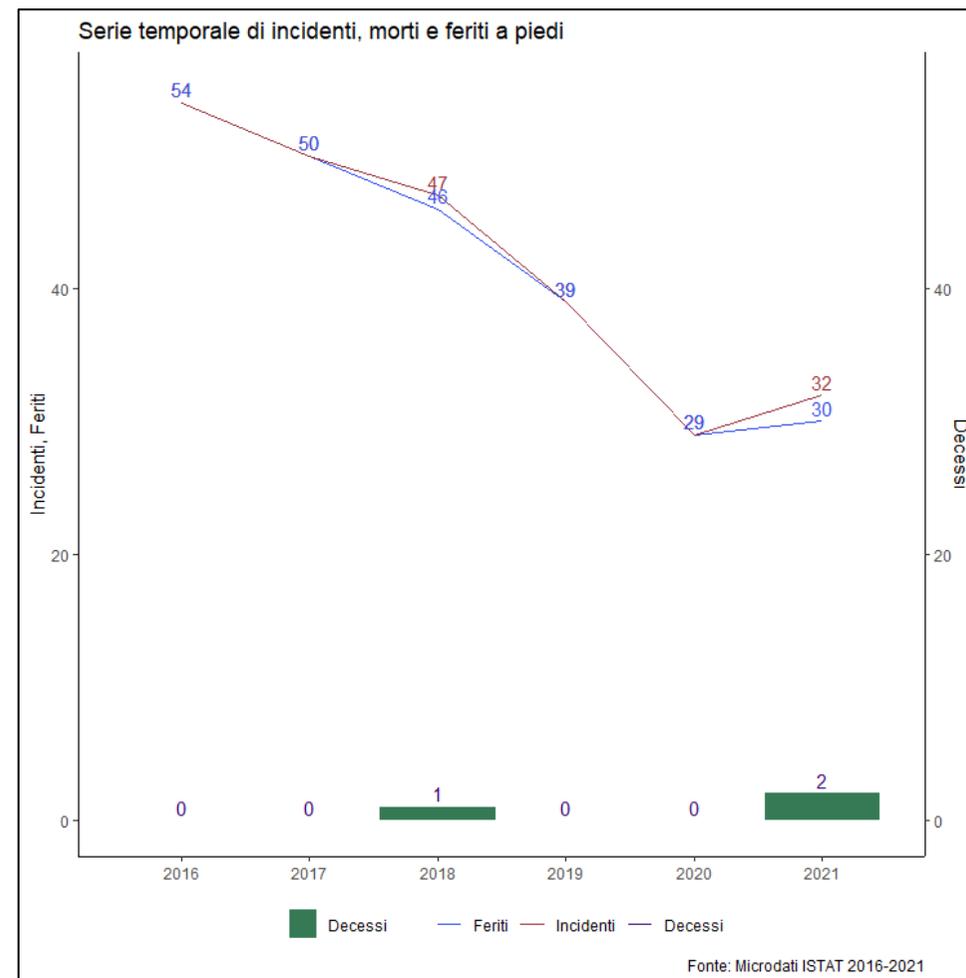
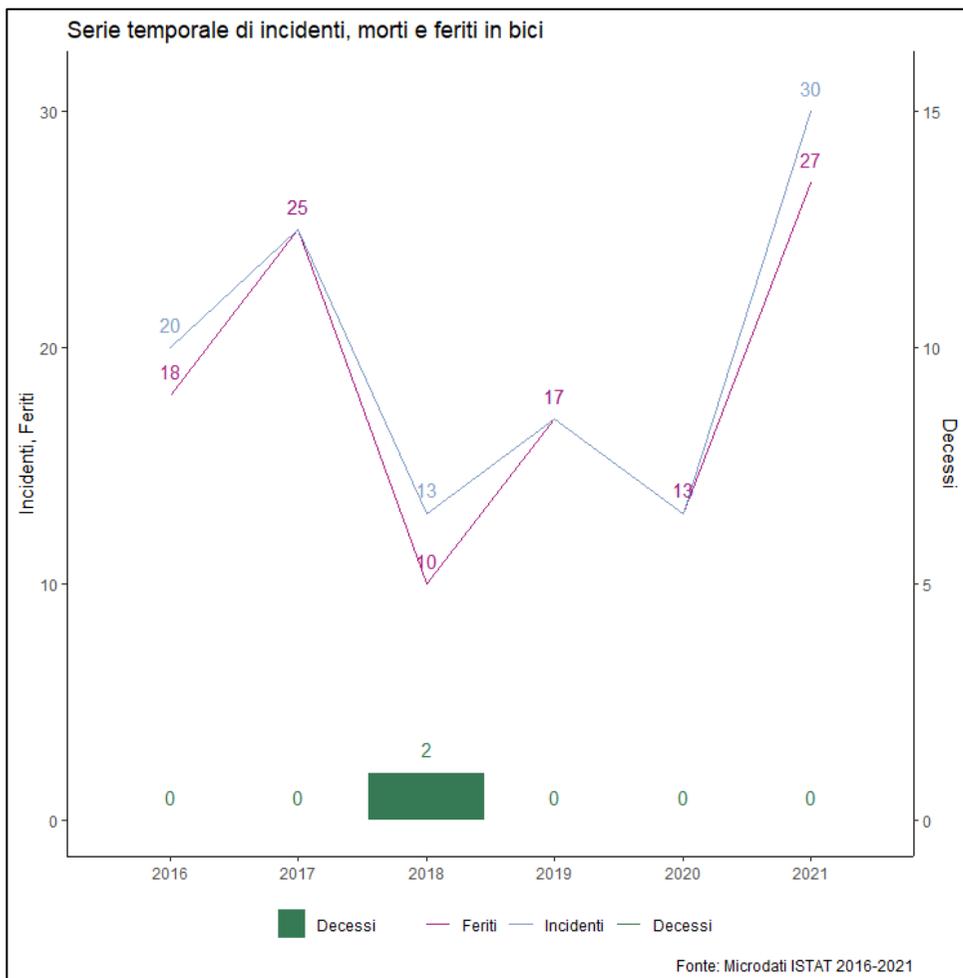
Fonte: Microdati ISTAT 2016-2021

Categorie di veicoli/utenti coinvolti

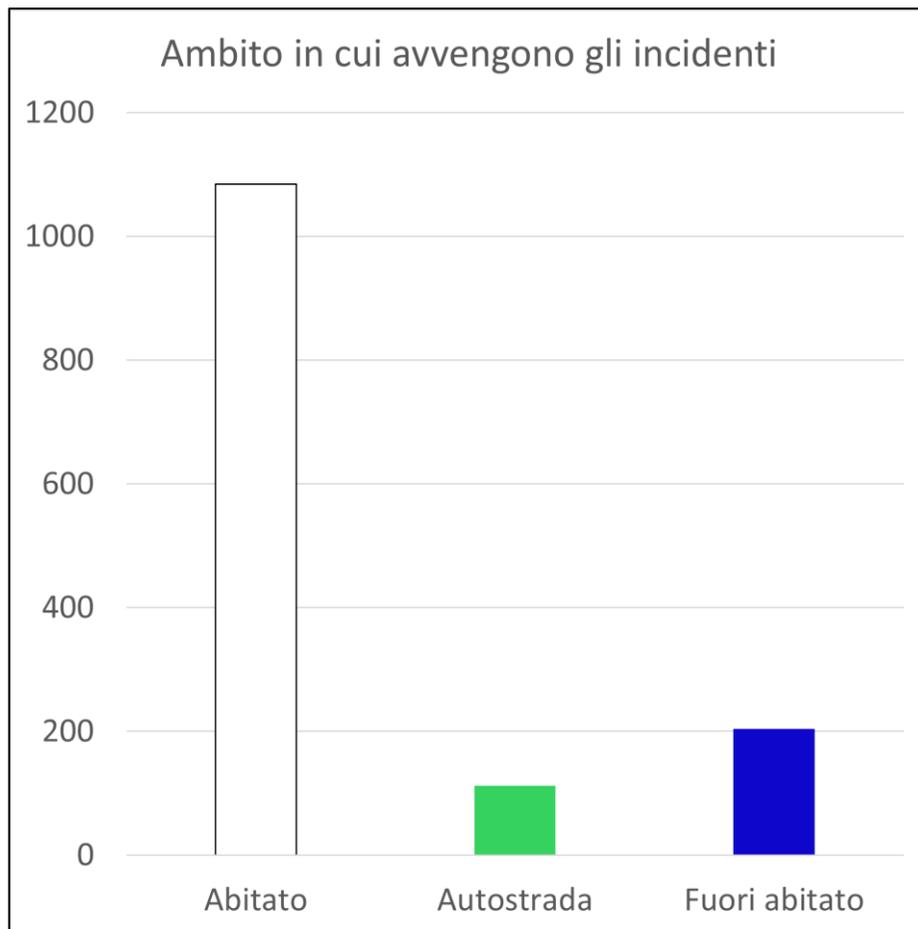


TIPOLOGIA	VEICOLI COINVOLTI
Auto	1490
Bici	118
Bus	15
Veicoli comm.li indefiniti	11
Veicoli comm.li leggeri	139
Moto	627
Pedoni	234
Veicoli comm.li pesanti	43

Incidentalità che coinvolge Ciclisti e pedoni

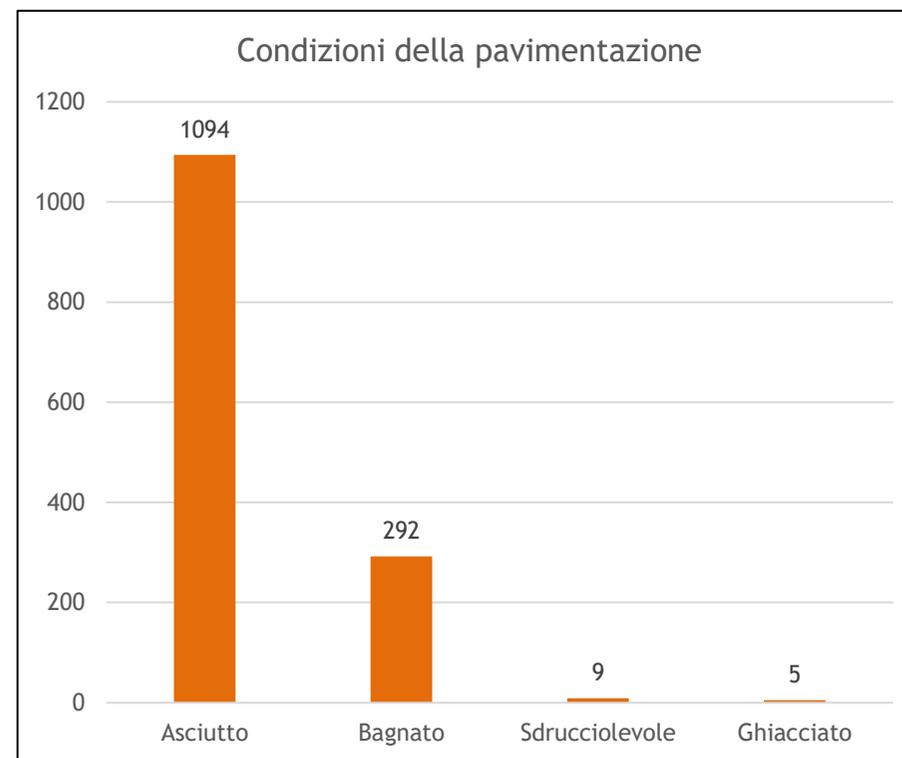
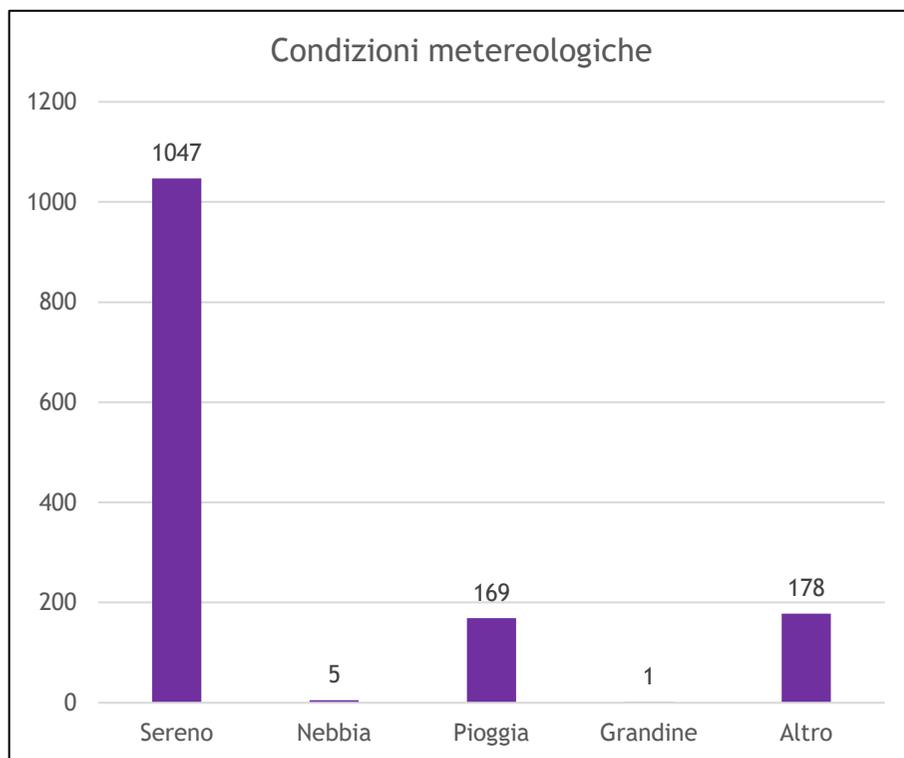


Localizzazione

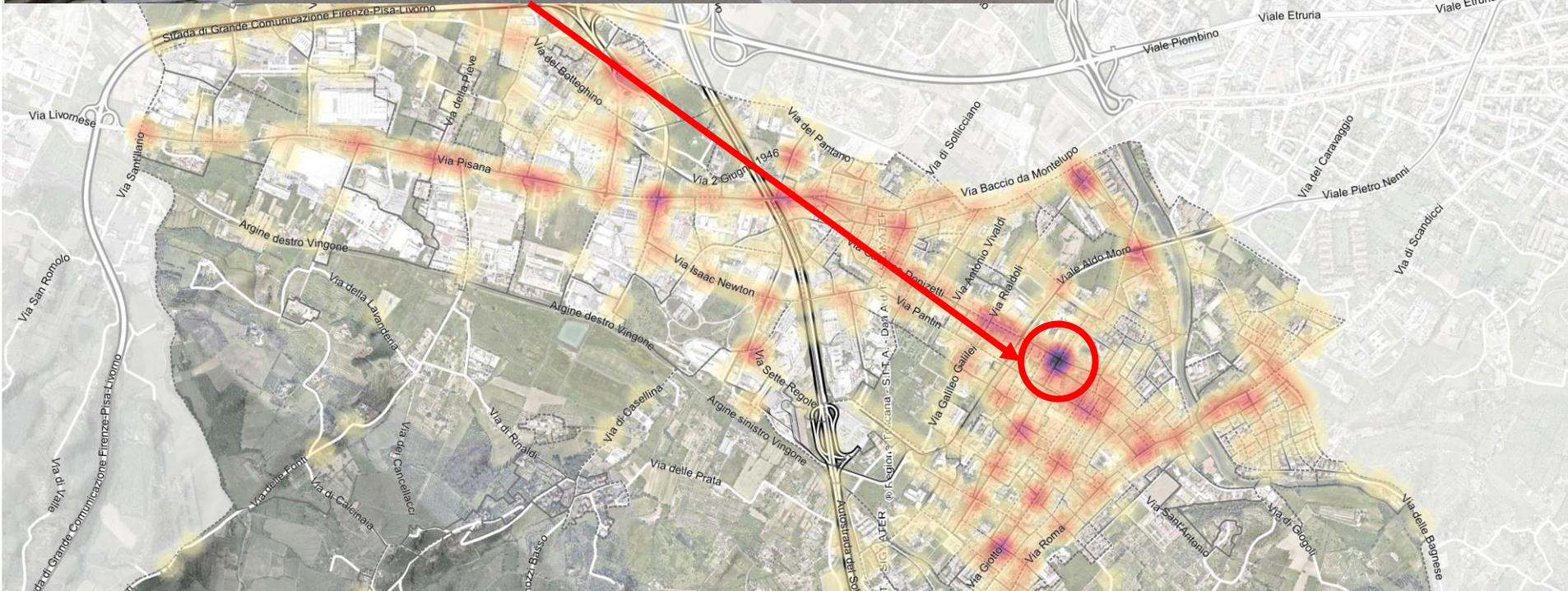


Si osserva come la maggior parte degli incidenti (oltre 1'000) si è verificato all'interno di centri abitati. Tale valore è pari a circa 5 volte gli incidenti su strade extraurbane (tratto della FI PI LI compresa) e circa 10 volte gli incidenti occorsi nel tratto autostradale ricadente all'interno del territorio comunale

Condizioni meteorologiche e stato della pavimentazione



Punti neri e concause passive di incidentalità



L'intersezione tra via dei Turri, Via U. Foscolo e via G. Salvemini è il punto della rete stradale urbana a più elevata incidentalità. A questo primato concorrono indirettamente anche le caratteristiche della minirotaia presente nell'intersezione che ha un angolo di deflessione troppo blando per obbligare al rallentamento e ad dare precedenza all'ingresso nella corona giratoria.