

TAVOLO DI LAVORO Mobilità, infrastrutture, servizi
dalle h. 15.30 alle 17.30

Il tavolo, partecipato da 23 persone, è stato aperto da Teresa Carlone, facilitatrice che ha condiviso con i presenti la metodologia che si sarebbe utilizzata e che prevedeva un primo momento di presentazioni in plenaria e un lavoro di discussione nei gruppi di lavoro.

La prima parte del Tavolo ha visto l'intervento dei due moderatori **Vincenzo del Regno** (Segretario Generale della città metropolitana di Firenze) e **Alessandro Del Piano** (Direttore dell'Area pianificazione Territoriale della città Metropolitana di Bologna) che hanno posto delle questioni centrali rispetto alla questione della mobilità non solo nelle due città metropolitane ma anche nelle zone comprese tra di esse. Il tipo di *mobilità di cui parlare oggi è tripartita*: 1) qual è la mobilità che si deve sviluppare nelle aree metropolitane di Firenze e Bologna perché siano collegate? 2) affrontare la questione della mobilità veloce e il suo sviluppo; 3) la mobilità lenta, che attraversa l'Appennino, che si pensano superati, ma che vengono ancora molto utilizzati.

Nella prima parte, inoltre, hanno avuto spazio alcuni interventi brevi dei seguenti 4 relatori:

- **Camilla Perrone** Università di Firenze, direttrice scientifica di uno dei laboratori di ricerca che ha supportato il piano strategico metropolitano.
- **Stefano Ciurnelli** Consulente del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano di Bologna
- **Massimiliano Pescini** sindaco di San Casciano Val di Pesa, Firenze
- **Simone Gamberini** Direttore Legacoop Bologna

Al termine degli interventi dei relatori è seguito un confronto tra i partecipanti a partire dalla domanda: “**Come possiamo incominciare ad implementare il protocollo d'intesa?**”

Obiettivo di questa fase è stato, più nello specifico, raccogliere e condividere criticità, opportunità e linee di priorità del protocollo d'intesa definendo una prima cornice di azioni prioritarie. In considerazione dell'esiguità del tempo a disposizione si è optato per una discussione collettiva rinunciando, quindi, alla divisione in tavoli ma raccogliendo riflessioni e suggestioni dei presenti tramite dei post it, collocati poi in un cartellone secondo logiche di analisi dell'esistente e proposte per il futuro.

Quanto emerso dal confronto e dalle suggestioni di chi è intervenuto può essere così riassunto: *criticità e opportunità* sia su scala metropolitana che relative alla zone montuosa/rurale dell'Appennino tosco-emiliano e *linee di priorità* che si muovono su tre aree tematiche: una relativa a proposte macro e visioni più ampie di indirizzo delle politiche di programmazione della mobilità e dei servizi; una legata alla mobilità pubblica su ferro e su gomma e infine, una legata alla mobilità ciclistica e pedonale.

Criticità	Opportunità	Linee di priorità
Aree metropolitane		
<p>- Cesura tra aree metropolitane e zone di montagna</p> <p>- Marginalizzazione zone industriali</p>	<p>- Importante attenzione al trasporto pubblico come soluzione di mobilità più sostenibile, accessibile (ambiente, turismo, agricoltura, innovazione)</p> <p>- Intermodalità per spostamenti centro- periferia</p>	<p>- Parte emiliana che sia connessa con quella toscana: interconnessione di crinale e intervalliva. Bisogna aumentare scambi tra BO e FI, naturale conseguenza che dove non c'è offerta non c'è domanda.</p> <p>- Non c'è bisogno che i Comuni cedano sovranità alla città metropolitana ma è essenziale favorire la collaborazione tra Comuni, in modo da coordinare le azioni e le politiche di mobilità su tutto il territorio.</p> <p>- Alla luce degli accordi esistenti potrebbe essere utile estendere il protocollo tra le province, le regioni e le città metropolitane in modo da mettere in sincronia le azioni delle organizzazioni che operano sullo specifico territorio. In questo scenario è importante che si proceda ad una valutazione corretta degli investimenti previsti da parte dei vari livelli di amministrazione.</p> <p>- Richiesta di coordinamento tra trasporto su gomma e su ferro sia in termini di orario che di collegamento. Serve connessione ai terminali delle reti urbane/ metropolitane con i percorsi turistici/escursionistici creando stazioni più accessibili e collegate con altre modalità di trasporto.</p>
Aree intermedie/ zone di montagna		
<p>- Pianificazioni dei servizi per la zone di montagna "calate dell'alto" senza non consultando chi abita le zone interessate</p> <p>- Poca considerazione che il sistema di mobilità è creato da varie infrastrutture: piccole medie e grandi</p>	<p>- Importante mobilità pedonale e i percorsi escursionistici sono molto frequentati</p> <p>- Rete escursionistica molto attiva, resa possibile grazie alle attività di associazioni di volontari ed enti di promozioni locali</p> <p>- Buona integrare i diversi servizi ferroviari, linee dell'AV + una rete</p>	<p>- Nell'ottica di creare questa rete interconnessa è importante potenziare raccordo tra frazioni e città ma anche e soprattutto tra frazione e frazione.</p> <p>- Prevedere spazi di partecipazione e coinvolgimento dei territori nella pianificazione dei servizi di mobilità attraverso l'operato dei Comuni e delle associazioni che già operano nella zona di interesse.</p> <p>- Dare valore ed amplificare oltre alle strutture per la mobilità anche le strutture informatiche e digitali (connessione WIFI)</p>

	di trasporto su ferro diffusa	<ul style="list-style-type: none">- Viene proposta la possibilità di prevedere un biglietto unico per i mezzi pubblici - Maggiore promozione della linea ferrovia Porrettana - Aumentare accessibilità Valle Seta e la valle del Savena e garantire scambio tra ferro e gomma - Immaginare percorsi pedonali e escursionistici non solo legate all'ambito del turismo ma cominciare a considerarli come infrastrutture del territorio. - in alcune zone l'eccessivo sviluppo di strade sottrae spazio rete escursionistica e sempre più strade importanti risultano essere senza protezioni, poco o nulla è stato fatto per utenza debole. È importante provvedere alla messa in sicurezza di quelle aree in modo da tutelare l'utenza debole che le attraversa. - Necessità di integrare i numerosi percorsi ciclabili già esistenti.
--	--------------------------------------	---