

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Tavoli di lavoro su contenuti e scenari di Piano



Verso il PUMS- Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS

Per iniziare

Il presente documento si propone di illustrare in termini semplici che cosa è e come si svolgerà l'incontro pubblico "**Tavoli di lavoro sui lineamenti strategici del PUMS**", finalizzato alla costruzione e raccolta di suggerimenti, proposte e riflessioni sulle principali strategie di intervento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze.

L'evento, che si terrà **mercoledì 10 luglio ore 16:00** a Firenze presso la sede centrale della Città Metropolitana - **Palazzo Medici Riccardi**, verterà principalmente su tre assi tematici:

- Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitan;
- Infomobilità- Mobilityas a service;
- Sistema di integrazione tariffaria.

La scelta di concentrare la discussione del 10 luglio intorno a tali aspetti tematici è frutto dei risultati emersi durante il percorso di elaborazione del piano, che hanno mostrato e reso evidente, sia nel percorso di partecipazione svolto sinora che nel percorso tecnico di elaborazione degli scenari alternativi di configurazione della rete portante del trasporto pubblico metropolitano, la centralità e l'importanza di tali aspetti rispetto all'intero sistema di mobilità metropolitano.

Per quanto attiene la configurazione della rete portante del trasporto pubblico metropolitano sono stati analizzate tre ipotesi che si differenziano tra loro per l'organizzazione dei servizi ferroviari metropolitani:

- scenario 1 - che prevede una rete totalmente coerente con quella dell'Accordo Quadro tra Regione Toscana e RFI (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci" presente alla sezione Documenti della pagina web della città metropolitana dedicata al Pums. LINK: <http://www.cittametropolitana.fi.it/wp-content/uploads/Presentazione-dei-lineamenti-strategici-del-PUMS-alla-conferenza-metropolitana-dei-sindaci-1.pdf>);
- scenario 2 – che prevede una maggiore estensione e capillarità del servizio ferroviario metropolitano con fermata sistematica anche nelle stazioni minori

rispetto all'Accordo Quadro (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci");

- scenario 3 – che, pur mantenendo una maggiore estensione dei servizi metropolitani rispetto all'Accordo Quadro, rispetto allo scenario 2 introduce una differenziazione tra servizi ferroviari capillari e servizi veloci, questi ultimi a beneficio delle relazioni più lunghe (per la descrizione vedi la "Presentazione dei lineamenti strategici del PUMS alla conferenza metropolitana dei sindaci");

Questi tre configurazioni alternative del modello di esercizio ferroviario metropolitano sono state integrate da uno stesso assetto della rete tranviaria della agglomerazione fiorentina e da un sistema di parcheggi di interscambio gerarchizzati in due categorie: metropolitani (direttamente accessibili dalla viabilità extraurbana principale) e di prossimità (vocati a servire la domanda che nasce nell'areale di influenza diretta circostante la stazione/fermata).

Dalle simulazioni effettuate per valutare la capacità degli scenari di indurre una diversione modale da auto privata, emerge una classificazione in termini di domanda catturata caratterizzata da differenze contenute in termini di domanda addizionale e sostanzialmente equivalenti dal punto di vista dei benefici ambientali (considerata questione imprescindibile dalla direttiva da cui discende il PUMS in elaborazione). Tali risultati mostrano pertanto in modo evidente la necessità di capovolgere l'approccio tradizionale di intervento sulla mobilità, agendo non tanto e non solo sulla preventiva riprogrammazione dei servizi ferroviari, quanto piuttosto su un approccio integrato che preveda interventi migliorativi legati all'accessibilità alle stazioni e formule di integrazione tariffaria multimodale altamente attrattive.

Questo approccio è d'altro canto confermato dalle indicazioni formulate nelle diverse iniziative di partecipazione realizzate durante tutto il percorso partecipativo. Sebbene infatti, sia emersa la necessità di alcuni interventi migliorativi sul sistema ferroviario, le principali riflessioni raccolte durante i diversi incontri (sia con gli stakeholders sia con la cittadinanza) si sono concentrate in particolar modo sia sul miglioramento degli altri sistemi di mobilità (viabilistica, TPL, mobilità ciclabile ecc.) sia su un miglioramento generale del sistema di accessibilità e intermodalità della rete di trasporto pubblico metropolitano ponendo particolare attenzione anche al sistema tariffario.

L'evento

L'evento del 10 luglio si apre con una fase plenaria durante la quale verranno presentati gli obiettivi emersi come prioritari dal processo partecipativo e gli scenari

alternativi di piano. Successivamente i partecipanti, seguendo poche e semplici regole, lavoreranno circa due ore, divisi in tavoli di lavoro e guidati da facilitatori professionisti, alla costruzione di una lista di suggerimenti e riflessioni sugli scenari alternativi di Piano, che aiuteranno l'amministrazione ad orientare la propria scelta sullo scenario da prendere a riferimento e ad individuare il mix più efficiente di strategie di intervento tra quelle proposte.

I partecipanti, suddivisi in Tavoli di Lavoro, saranno invitati a rispondere e a trovare soluzioni alle seguenti questioni:

- Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano;
- Infomobilità- Mobility as a service;
- Sistema di integrazione tariffaria.

Configurazione e accessibilità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano

Il tema dell'accessibilità rappresenta come già accennato in precedenza, una questione importante sulla quale sia stakeholders che cittadini hanno richiesto interventi migliorativi. Si tratta di una tematica piuttosto ampia che abbraccia al suo interno diverse possibilità di intervento, come ad esempio:

- Interventi migliorativi sulla viabilità;
- Realizzazione di nuovi parcheggi e miglioramento di quelli esistenti nel quadro della organizzazione di nodi intermodali, dotati di un'adeguata infrastrutturazione e di un'ampia gamma di servizi (assenza di barriere architettoniche, spazi confortevoli e presidiati per l'attesa, servizi complementari quali officine e ciclofficine, servizi al cittadino, attività commerciali, servizi di Mobilità condivisa, punti acquisto titoli di viaggi, punti di Delivery per il ritiro di pacchi e plichi, copertura wi fi, ricarica dei cellulari ecc)
- Integrazione con la rete infrastrutturale principale delle modalità soft di mobilità (ciclistica e pedonale);
- Riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico automobilistico;
- Realizzazione di azioni volte a facilitare la mobilità delle fasce di utenti più vulnerabili;
- Miglioramento della sicurezza(Safety& Security) del sistema della mobilità.

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano, vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Per migliorare le prestazioni, l'accessibilità e l'intermodalità della rete del Trasporto Pubblico Metropolitano quali sono gli aspetti sui quali occorre intervenire con una programmazione efficace ed efficiente?

Infomobilità- Mobilityas a service

L'evoluzione tecnologica, che negli ultimi anni ha investito tutti i settori produttivi/industriali, ha trovato anche nella mobilità un campo fertile di applicazione, mostrando come lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità, se opportunamente implementati, possono contribuire ad un miglioramento dell'efficienza dell'intero sistema di trasporto metropolitano.

L'informazione all'utenza declinata nella conoscenza degli orari in tempo reale, nella possibilità di agevolare l'acquisto dei biglietti attraverso l'utilizzo dei sistemi informatici, nella possibilità di prenotare servizi specifici e nella comunicazione agli utenti in tempo reale dello stato del sistema della mobilità, rappresenta un fattore importante per consentire ai viaggiatori di effettuare scelte consapevoli e razionali sulle modalità di viaggio.

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Quali interventi è necessario mettere in campo per realizzare un miglioramento del sistema di info-mobilità attuale in modo che il viaggiatore possa adottare strategie sempre più razionali e consapevoli nelle proprie scelte di viaggio?

Sistema di integrazione tariffaria

La realizzazione di un sistema tariffario integrato che consente di usufruire indifferentemente in forma integrata di differenti modalità e servizi di trasporto (treno, autobus, tramecc.) con un unico titolo di viaggio, rappresenta senza dubbio un importante incentivo all'utilizzo del sistema di trasporto pubblico sperimentato ormai da tempo in numerose realtà europee. Se la necessità di investire su strategie di tariffazione integrata, rappresenta ad oggi, una delle sfide sulle quali diverse città d'Italia stanno attuando sperimentazioni, le modalità e le tecniche per attuare tale tariffazione devono essere declinate in base alle caratteristiche specifiche del territorio su cui devono essere adottate di territorio in territorio offrendo un vasto campo di

possibilità e di modelli piuttosto eterogenei: da servizi di tariffazione esclusivamente urbana o extra-urbana a sistemi misti; dai sistemi di tariffazione basati su una zonizzazione (zone (concentriche o alveolari) a sistemi di tipo chilometrico....ecc;

Partendo da tali suggestioni, che rappresentano solo un punto di partenza per la discussione, e dalle previsioni degli scenari di piano vi proponiamo di discutere della seguente domanda:

Per facilitare e agevolare l'uso del trasporto pubblico locale attraverso l'unificazione e semplificazione del sistema di bigliettazione, quali caratteristiche dovrebbe avere il sistema di tariffazione integrata in ambito metropolitano per colmare le lacune di competitività di Pegaso e del biglietto integrato Treno + rete urbana di Firenze in modo da rendere maggiormente competitivo il Trasporto Pubblico nella Città metropolitana di Firenze?