

PERCORSO PARTECIPATIVO PER LA REDAZIONE DEL PUMS

**Muoviamoci
Insieme
Prato**

comune di
PRATO



Le strategie del
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Venerdì 11 Marzo 2016

LABORATORIO 2



A cura di





IL PROGETTO MIP – MUOVIAMOCI INSIEME PRATO

Muoviamoci Insieme Prato è un percorso partecipativo per la costruzione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Prato.

Il progetto MIP promuove, rafforza e valorizza la partecipazione e la responsabilizzazione dei cittadini nelle scelte strategiche della città e del Comune, favorendo la formazione e il potenziamento di una cittadinanza attiva, informata e responsabile. Questo significa anche promuovere un più ampio processo di cambiamento culturale, che investe tanto il cittadino, quanto l'amministrazione.

Sono previste varie fasi di attività:

1. Sensibilizzazione e (in)formazione
2. Coinvolgimento delle scuole
3. Laboratori partecipativi
4. Monitoraggio degli spostamenti
5. Condivisione e restituzione dei risultati

La fase dei laboratori partecipativi è strutturata secondo uno schema preciso:

- ▶ laboratori tematici sulle strategie del PUMS
- ▶ laboratori territoriali riferiti a 5 zone di Prato

Maggiori informazioni sono disponibili:

- ▶ su <http://open.toscana.it/web/muoviamoci-insieme-prato/home>
- ▶ sulla pagina facebook del progetto <https://www.facebook.com/mip.prato/timeline>

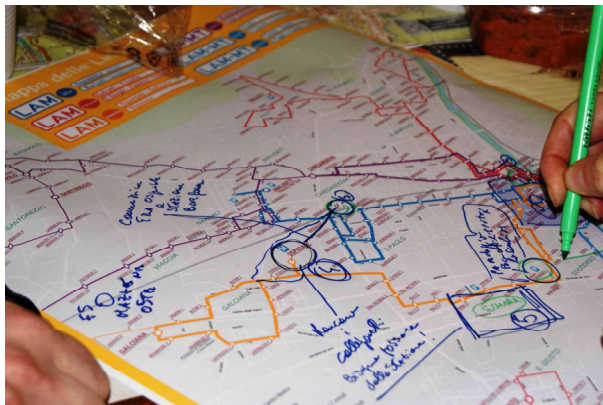
É inoltre attivo il questionario online sulla mobilità a Prato, al quale hanno già risposto quasi 2.500 cittadini. Chi non lo avesse ancora fatto può far sentire la propria voce all'Amministrazione Comunale: <http://goo.gl/YfT4H9>

IL LABORATORIO

Il laboratorio di oggi, 11 marzo 2016, è stato il secondo laboratorio tematico sul tema del trasporto pubblico locale in generale. Si è parlato di trasporto pubblico che utilizza autobus e taxi ma anche di mezzi di trasporto alternativi come car sharing e car pooling.

L'incontro si è aperto con i saluti dell'Assessore alla Mobilità Filippo Alessi e una breve presentazione del progetto da parte del Dott. Daniele Mirani di Simurg Ricerche (società incaricata della gestione del percorso partecipativo) i partecipanti sono stati suddivisi in tavoli di lavoro e, con la guida di esperti facilitatori, hanno potuto esprimere il loro punto di vista sui temi proposti, esplorare varie alternative ed elaborare idee, sulla base della cartografia e delle informazioni messe a disposizione in ogni tavolo. Di seguito sono riportati i risultati dei lavori dei gruppi.

Alcune immagini dell'incontro





TAVOLO DI LAVORO n. 1

1. RITIENE ADEGUATA L'ATTUALE RETE URBANA ED EXTRAURBANA DEL TPL RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLA COMUNITA'? QUALI MIGLIORAMENTI FONDAMENTALI PER TUTTI I CITTADINI POTREBBERO ESSERE ADOTTATI?

LE LOCALITÀ PERIFERICHE DELLA CITTÀ SONO ADEGUATAMENTE SERVITE DAL TPL? COME POTREBBERO ESSERE MIGLIORATI GLI SPOSTAMENTI CON FIRENZE E GLI ALTRI COMUNI VICINI?

Criticità

- ▶ L'attuale conformazione del sistema di TPL prevede un unico fulcro di scambio delle linee alla stazione centrale e questo crea difficoltà.
- ▶ La configurazione radiale delle linee urbane degli autobus rende difficoltosi i collegamenti tra le periferie; le periferie come Tobbiana, Capezzana, Vergaio, Iolo, Casale sono poco servite, capita che c'è un autobus ogni 40'-45'.
- ▶ Nel vecchio piano urbano della mobilità erano previsti 4 parcheggi scambiatori tra bus e auto per evitare che le auto entrassero nel centro storico. Da ciascun parcheggio partivano a raggiera le linee degli autobus con biglietto agevolato verso il centro. Il sistema è stato poi abbandonato e non è stato attuato fino in fondo.
- ▶ La stazione di Borgonuovo è poco sfruttata; ci sono pochi treni che transitano durante il giorno, presenza di barriere architettoniche. Manca intermodalità bus/treno pur avendo un parcheggio molto capiente.
- ▶ La stazione di Borgonuovo mal collegata con l'ospedale, per andare da una parte all'altra necessario fare un giro molto lungo quando in linea d'aria le due zone di per sé molto frequentate sono a breve distanza.
- ▶ Non è previsto un abbonamento per studenti e non si comprende il motivo per cui l'acquisto del biglietto a bordo debba costare di più.
- ▶ Durante le festività principali come Natale, Pasqua, 1 Gennaio non è previsto alcun servizio autobus.
- ▶ Nella fascia serale che va dalle 20.00 in poi il servizio si interrompe.
- ▶ Difficoltà di accesso per carrozzine, passeggini e anziani a salire sull'autobus poiché spesso la pedana che dovrebbe facilitare l'accesso non funziona o manca.

Proposte

- ▶ Ripristinare il sistema dei parcheggi scambiatori e la loro funzione attivando lo scambio con le LAM che prima avevano percorsi diversi e una maggiore frequenza di passaggio e quindi erano più efficienti.
- ▶ Migliorare il collegamento attraverso i bus della stazione di Borgonuovo
- ▶ Abbassare il costo dei biglietti dell'autobus o aumentare la tempistica di validità della corsa; togliere il sovrapprezzo al costo dell'acquisto del biglietto sull'autobus



- ▶ Fare un biglietto unico parcheggio scambiatore/bus/treno agevolerebbe gli scambi e l'uso dei mezzi stessi.
- ▶ Migliorare i collegamenti degli autobus con i comuni limitrofi dell'area metropolitana soprattutto nelle fasce orarie mattina presto e la sera.

2. COME IL BUS E IL TRENO POTREBBERO INTEGRARSI CON GLI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO

Criticità

- ▶ Parcheggi per bicicletta poco sicuri e scarsi, manca un parcheggio per biciclette presso la stazione centrale .
- ▶ Non in tutte le fasce orarie è possibile effettuare lo scambio bicicletta-treno anche perché non è sempre facile trovare il supplemento del biglietto per la bicicletta e trovare il treno sul quale poter caricare la bicicletta.
- ▶ Assenza di prese di ricarica per biciclette elettriche
- ▶ Strade poco sicure per le biciclette.
- ▶ I treni spesso sono in ritardo o vengono soppressi senza preavviso, questo non incentiva l'uso del treno per gli spostamenti dato che non si può fare affidamento.
- ▶ Il sistema Car2go è poco utilizzato.

Proposte

- ▶ Sarebbe utile avere un biglietto unico treno/bicicletta per velocizzare lo spostamento.
- ▶ Ideale creare una ciclostazione presso la stazione risolverebbe molti dei problemi di interscambio bici/treno.
- ▶ Sarebbe utile poter vedere on-line quali sono i treni sui quali è possibile caricare la bicicletta
- ▶ Griglie per biciclette sugli autobus.
- ▶ Incentivare e pubblicizzare di più il sistema Car2go dato che è un servizio di nuova istituzione e poco conosciuto

3. IL SERVIZIO TAXI È EFFICIENTE ED INTEGRATO CON I SERVIZI E LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO? LE ALTRE FORME DI MOBILITÀ COME IL CAR SHARING POTREBBERO ESSERE UTILI PER MIGLIORARE GLI SPOSTAMENTI? A QUALI CONDIZIONI? SIETE DISPONIBILI A CONDIVIDERE L'USO DELL'AUTOMOBILE PER VIAGGI IN ORA A BASSA DOMANDA (SERALI E NOTTURNE)?

Criticità

- ▶ I taxi sono costosi e di difficile fruizione dall'utenza disabile poiché sono pochi i taxi attrezzati per il trasporto dei disabili.
- ▶ Il carsaring poco diffuso



- ▶ Il bike saring sarebbe molto utile ma è mal funzionante, pochi mezzi a disposizione, mal distribuiti e spesso deteriorati
- ▶ Il carpooling sarebbe un ottima cosa se organizzato bene; nell'occasionale di difficile organizzazione e gestione

Proposte

- ▶ Incentivare l'utilizzo del carpooling è un servizio ottimo che va pubblicizzato di più e reso semplice da utilizzare.
- ▶ Distribuire meglio le biciclette nei vari punti di stazione previsti nel bikesharing in modo che ci siano sempre biciclette a disposizione da utilizzare in ogni stazione.



TAVOLO DI LAVORO n. 2

1. RITIENE ADEGUATA L'ATTUALE RETE URBANA ED EXTRAURBANA DEL TPL RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLA COMUNITA'? QUALI MIGLIORAMENTI FONDAMENTALI PER TUTTI I CITTADINI POTREBBERO ESSERE ADOTTATI?

LE LOCALITÀ PERIFERICHE DELLA CITTÀ SONO ADEGUATAMENTE SERVITE DAL TPL? COME POTREBBERO ESSERE MIGLIORATI GLI SPOSTAMENTI CON FIRENZE E GLI ALTRI COMUNI VICINI?

Criticità

- ▶ La rete di bus urbani a Prato è strutturata in modo radiale: si evidenzia la mancanza di collegamenti "ad anello" tra le zone più esterne (es. da Vergaio a Galciana non ci sono linee dirette)
- ▶ La frequenza delle corse urbane non è adeguata alla domanda; in orario serale/notturno è del tutto assente.
- ▶ Trasporto extraurbano: mentre verso Firenze le corse di bus extraurbani sono soddisfacenti (a parte in orario serale), verso Pistoia o altre città limitrofe il servizio è molto lacunoso.
- ▶ Trasporto in treno: si evidenzia una carenza di treni notturni su diverse tratte; la stazione ferroviaria di Borgonuovo andrebbe maggiormente valorizzata
- ▶ Limiti del trasporto scolastico: a) mancanza di sincronizzazione tra gli orari di entrata/uscita delle scuole e relative corse dei bus; b) numero insufficiente di mezzi con conseguente affollamento e disagio per le utenze più deboli (anziani, bambini, ecc).L'esempio del polo scolastico di Reggiana ben evidenzia le problematiche sopraesposte: gli stessi mezzi che portano gli studenti a scuola (3 istituti superiori) è utilizzata anche da chi si reca al centro commerciale Parco Prato e all'ospedale

Proposte:

- ▶ Miglioramento delle azioni comunicative: fermate dei bus dotate di paline informative con orari, coincidenze e informazioni di viabilità; sito internet più interattivo; APP per smartphone; pubblicità più accattivante a favore del trasporto pubblico
- ▶ Estensione degli orari delle corse anche nella fascia serale/notturna potenziando gli aspetti legati alla sicurezza
- ▶ Migliorare la politica dei prezzi e dei documenti dei viaggi: adottare soluzioni più efficienti anche da un punto di vista ambientale (no card usa e getta; uso della tessera ricaricabile per tutte le diverse tipologie di viaggio)
- ▶ Ideare un "biglietto unico metropolitano" che consenta contestualmente di visitare luoghi di attrazione turistica e di viaggiare sui mezzi pubblici.
- ▶ Dotare il centro storico di minibus elettrici
- ▶ Pianificazione più oculata della viabilità verso i nuovi poli attrattori. Ad esempio, la zona sud-ovest di Prato, con la presenza del nuovo ospedale, del centro commerciale Parco Prato, e del polo scolastico di Reggiana, ha visto un intensificarsi dei flussi di traffico veicolare, senza un contestuale estendersi dell'offerta di trasporto pubblico. Attualmente



l'offerta di TP in questa zona è ancora insufficiente e inadeguato (poche linee, 12 e 10, e poche corse concentrate in alcune ore della giornata).

2. COME IL BUS E IL TRENO POTREBBERO INTEGRARSI CON GLI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO

PS: All'interno del gruppo si sono evidenziate posizioni contrapposte circa il ruolo dei parcheggi in centro per favorire il commercio. Chi sostiene che il progressivo abbandono del commercio in centro sia dovuto alla crescente difficoltà di parcheggiare nelle vicinanze, si scontra con il parere di chi invece sostiene che la crisi del centro storico non sia legata alla mobilità limitata per le auto bensì al nascere di nuovi centri commerciali che sottraggono visitatori al centro storico.

Relativamente ai ruoli dei parcheggi scambiatori (auto+bus) è emerso come tali soluzioni possano funzionare solo in presenza di determinate condizioni

- ▶ una politica dei prezzi dei parcheggi che renda preferibile e appetibile l'uso dei parcheggi scambiatori. L'uso della auto propria per raggiungere zone del centro deve essere fortemente scoraggiata
- ▶ un maggior senso di sicurezza, magari attraverso la localizzazione presso queste aree di attività e/o iniziative che costituiscano una sorta di presidio "anti degrado"
- ▶ incentivi per invitare gli automobilisti ad usufruire dei parcheggi scambiatori: sconti presso esercizi commerciali a chi presenta lo scontrino del parcheggio, bonus, ecc,

Relativamente all'uso combinato di bici+bus o treno

- ▶ Realizzazione di più bici stazioni
- ▶ Consentire il trasporto delle bici su bus e treni (con apposite rastrelliere); migliore informativa sulle politiche dei prezzi relativamente a chi trasporta la propria bici su un mezzo pubblico
- ▶ Per un maggior incentivo ad utilizzare la bici come mezzo alternativo all'auto propria è indispensabile dotare la città di piste ciclabili efficienti (non interrotte e pianificate in modo da consentire a chi le usa di raggiungere direttamente i luoghi sensibili cittadini)

3. IL SERVIZIO TAXI È EFFICIENTE ED INTEGRATO CON I SERVIZI E LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO? LE ALTRE FORME DI MOBILITÀ COME IL CAR SHARING POTREBBERO ESSERE UTILI PER MIGLIORARE GLI SPOSTAMENTI? A QUALI CONDIZIONI? SIETE DISPONIBILI A CONDIVIDERE L'USO DELL'AUTOMOBILE PER VIAGGI IN ORA A BASSA DOMANDA (SERALI E NOTTURNE)?

Car sharing:

- ▶ Disponibilità all'utilizzo, ma si auspica un'estensione dell'area di utilizzo attualmente pensata per la città di Prato
- ▶ Incremento dell'offerta: non solo Car2Go, ma anche Enjoy, ecc..
- ▶ Si dovrebbero attivare delle forme di car sharing e car pooling aziendali e rivolte ai dipendenti pubblici



In generale, si auspica che l'amministrazione pubblica persegua con determinazione i propri obiettivi in termini di mobilità sostenibile, mantenendo i propositi definiti a inizio mandato per una città più a misura di pedoni, bici e trasporto pubblico



TAVOLO DI LAVORO n. 3

1. RITIENE ADEGUATA L'ATTUALE RETE URBANA ED EXTRAURBANA DEL TPL RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLA COMUNITA'? QUALI MIGLIORAMENTI FONDAMENTALI PER TUTTI I CITTADINI POTREBBERO ESSERE ADOTTATI?

LE LOCALITÀ PERIFERICHE DELLA CITTÀ SONO ADEGUATAMENTE SERVITE DAL TPL? COME POTREBBERO ESSERE MIGLIORATI GLI SPOSTAMENTI CON FIRENZE E GLI ALTRI COMUNI VICINI?

- ▶ Le linee LAM (Linee ad Alta Mobilità) sono chiamate così perché inizialmente era prevista la loro suddivisione in piccoli tratti, magari con corsie preferenziali, e con utilizzo di mezzi relativamente piccoli. Con il tempo il senso del trasporto è cambiato e il concetto di LAM non esiste più; le linee si sono allungate e di fatto si tratta di un trasporto pubblico normale. Il prolungamento delle linee porta ad accumularsi di ritardi che potrebbero essere risolti se si tornasse al concetto di LAM con utilizzo di mezzi più piccoli e ad alimentazione ibrida.
- ▶ Quasi tutti i partecipanti al tavolo hanno sottolineato la problematicità di avere una rete di linee LAM disposta a raggiera e passante per il centro che, in questo modo, diventa congestionato. Esistono molti esempi di grandi città europee che hanno un servizio pubblico in cui si arriva nel centro per gradi. Si propone di pensare ad un sistema di autobus in linee circolari che possa alleggerire la pressione sul centro, permettendo agli utenti una maggiore raggiungibilità tra le periferie.
- ▶ In alcune linee esistono problemi per le persone con problemi di vista, si richiede l'utilizzo di avvertitori vocali di fermata e di posizione.
- ▶ Poche intersezioni tra le linee per raggiungere l'ospedale.
- ▶ Dopo le 20,15 non c'è più servizio, potrebbe essere istituito un servizio a chiamata.
- ▶ Manca una vera e propria "Stazione degli autobus". E' vero che esiste e viene utilizzata la stazione ferroviaria ma sarebbe utile avere una struttura indipendente dalle FS con servizi specifici di informazione ed altro.
- ▶ Deviare gli autobus dal centro e al limite utilizzare piccoli mezzi o elettrici o a metano.
- ▶ Esiste una carenza di collegamenti verso le aree produttive del territorio che genera notevoli flussi di traffico.

2. COME IL BUS E IL TRENO POTREBBERO INTEGRARSI CON GLI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO?

- ▶ La stazione di Borgonovo può essere il punto di riferimento per l'intermodalità, il problema è che pur essendo relativamente recente ha problemi di accessibilità e non è collegata all'Ospedale.
- ▶ Da 40 anni si parla del progetto di metropolitana di superficie ma non si è riuscito ad organizzare niente, forse si potrebbe partire da una maggiore frequenza di treni e aumentare il numero di fermate.



- ▶ I parcheggi scambiatori che sono alla base dell'integrazione tra auto privata e bus, di fatto non esistono più, è rimasto solo quello di Viale della Repubblica. Il fallimento di questa iniziativa è probabilmente da ricercare nel costo e nella scarsa comodità.
- ▶ Relativamente all'uso combinato di bus o treno si propone di proporre biglietti collegati tra autobus e treni.
- ▶ Prima di qualsiasi decisione sarebbe utile ristudiare i flussi e l'utilizzo delle varie linee, inoltre bisognerebbe rivedere quali sono i punti nevralgici della città al fine di poterli servire con un servizio pubblico efficiente. L'ultimo studio risale al 1997 e identificò 4 aree nevralgiche: Centro storico, Stazione centrale, Zona direzionale viale Repubblica e Ospedale; da allora molte cose sono cambiate e anche le zone attrattive da servire con il servizio pubblico andrebbero ricalibrate.

3. IL SERVIZIO TAXI È EFFICIENTE ED INTEGRATO CON I SERVIZI E LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO? LE ALTRE FORME DI MOBILITÀ COME IL CAR SHARING POTREBBERO ESSERE UTILI PER MIGLIORARE GLI SPOSTAMENTI? A QUALI CONDIZIONI? SIETE DISPONIBILI A CONDIVIDERE L'USO DELL'AUTOMOBILE PER VIAGGI IN ORA A BASSA DOMANDA (SERALI E NOTTURNE)?

- ▶ Il servizio dei taxi è visto come poco utilizzato a Prato e per questo motivo poco sviluppato per mancanza di una reale domanda, comunque è presente e sembra non creare problemi.
- ▶ Tra le altre forme di mobilità collettiva il Car sharing è quella che riscuote maggiore consensi. Recentemente a Prato ha cominciato la sua attività la Car2Go che sembra stia avendo successo; i partecipanti al tavolo sperano in un ampliamento delle attività anche se quasi tutti si sono dichiarati contrari alla possibilità che tali auto possano passare dal centro storico.
- ▶ Si chiede all'Amministrazione di incentivare, attraverso agevolazioni ed incentivi, l'utilizzo collettivo dei mezzi, favorendo servizi come il car pooling.



TAVOLO DI LAVORO n. 4

1. RITIENE ADEGUATA L'ATTUALE RETE URBANA ED EXTRAURBANA DEL TPL RISPETTO ALLE ESIGENZE DELLA COMUNITA'? QUALI MIGLIORAMENTI FONDAMENTALI PER TUTTI I CITTADINI POTREBBERO ESSERE ADOTTATI?

LE LOCALITÀ PERIFERICHE DELLA CITTÀ SONO ADEGUATAMENTE SERVITE DAL TPL? COME POTREBBERO ESSERE MIGLIORATI GLI SPOSTAMENTI CON FIRENZE E GLI ALTRI COMUNI VICINI?

I partecipanti al tavolo, nonostante siano tutti disponibili ad utilizzare e favorire il TPL, allo stato attuale lo ritengono poco comodo per cui tendenzialmente preferiscono il mezzo privato. Alcuni pensano che Prato sia una città abbastanza piccola da essere girata più facilmente a piedi o in bici, mentre il sistema di trasporto urbano presuppone lunghi tempi di attesa e rallentamenti a causa del traffico. C'è chi ritiene comunque che il servizio sia adeguato ai costi e alle possibilità economiche dell'amministrazione comunale. Inoltre emerge una preoccupazione rispetto al cambiamento di gestore del TPL.

Molte problematiche e proposte individuate riguardano la capillarità e frequenza del TPL

- ▶ il servizio non è capillare e ci sono poche corse;
- ▶ il servizio termina alle ore 20 e in generale è molto ridotto rispetto agli anni '70; non c'è un servizio notturno e durante il fine settimana le corse si diradano; si propone di effettuare almeno il servizio serale;
- ▶ c'è poco coordinamento tra trasporto pubblico urbano e extraurbano, in particolare tra bus urbani e ferrovia; si propone di predisporre adeguate coincidenze per cambio tra trasporto pubblico su gomma e treno;
- ▶ non ci sono adeguati collegamenti tra frazioni; la struttura della rete obbliga al passaggio nel centro storico anche quando bisogna effettuare spostamenti tra zone periferiche della città; si propone di realizzare una o più linee di collegamento anulare;
- ▶ il TPL è lento e risente fortemente del traffico, non essendoci sufficienti corsie preferenziali;

Altre problematiche riguardano l'**accessibilità** e la **comodità** del servizio

- ▶ gli anziani trovano difficoltà nell'utilizzare il TPL a causa della frammentazione del servizio; la difficoltà aumenta durante gli orari di punta, a causa del sovraffollamento delle corse (ad esempio in orario entrata/uscita scuole);
- ▶ non si possono portare bambini in passeggino a bordo dei bus urbani, obbligando a difficili manovre i genitori che viaggiano soli con bambini; si propone di predisporre spazi adeguati per passeggini sui mezzi;
- ▶ i bus urbani sono poco comodi, vengono effettuate manovre brusche obbligando i passeggeri a comportamenti da "equilibristi". Ciò rappresenta un grande limite in particolare per gli anziani e per le persone con mobilità ridotta;
- ▶ non tutte le banchine del TPL sono accessibili ai disabili, per questo ne viene proposto l'adeguamento



Infine rispetto ai biglietti sono state identificate le seguenti problematiche /proposte:

- ▶ Non si possono fare biglietti a bordo, pertanto si propone di predisporre un servizio di vendita sulle corse;
- ▶ Il sistema di acquisto biglietti per SMS dovrebbe essere sospeso durante le ore di interruzione del servizio.

2. COME IL BUS E IL TRENO POTREBBERO INTEGRARSI CON GLI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO?

Secondo alcuni partecipanti oggi ci sono le condizioni per realizzare un servizio di trasporto pubblico di area metropolitana caratterizzato da una linea forte extraurbana (tranvia).

Al fine di migliorare l'integrazione tra i mezzi di trasporto e l'intermodalità si propone di:

- ▶ predisporre alcuni posti sul bus da dedicare alle biciclette;
- ▶ abbonamenti agevolati integrati per bici/TPL e per Car Sharing/TPL
- ▶ sostituire le attuali rastrelliere con rastrelliere più sicure per i furti;
- ▶ realizzare rastrelliere di parcheggio biciclette anche in periferia.

Rispetto al Bike Sharing, nella città era stato predisposto un servizio che presentava però dei limiti rispetto al costo eccessivo e alla sicurezza dei parcheggi (molte bici sono state rubate). Si propone di effettuare un servizio gestito da associazioni, con parcheggi custoditi.

Si ritiene importante garantire una maggiore informazione sul TPL, partendo ad esempio dalla realizzazione di segnaletori di "orario reale di passaggio" dei bus alle fermate.

3. IL SERVIZIO TAXI È EFFICIENTE ED INTEGRATO CON I SERVIZI E LE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO? LE ALTRE FORME DI MOBILITÀ COME IL CAR SHARING POTREBBERO ESSERE UTILI PER MIGLIORARE GLI SPOSTAMENTI? A QUALI CONDIZIONI? SIETE DISPONIBILI A CONDIVIDERE L'USO DELL'AUTOMOBILE PER VIAGGI IN ORA A BASSA DOMANDA (SERALI E NOTTURNE)

I partecipanti ritengono che i servizi di taxi e radiotaxi siano funzionanti ed adeguati alla città.

Rispetto al Car Sharing, oggi esiste un servizio privato anche se limitato ad un perimetro ristretto della città, mentre è possibile effettuare viaggi verso Firenze. Il servizio è di nuova implementazione e si auspica in una estensione del raggio di azione a tutto il perimetro comunale al fine di essere realmente utile per i cittadini.

La possibilità di effettuare un uso condiviso dell'auto privata viene valutata positivamente dai partecipanti. Un sistema di condivisione dell'auto potrebbe essere realizzato coinvolgendo gruppi e associazioni di anziani e potrebbe essere utile per espletare piccole commissioni quotidiane. Inoltre si potrebbero istituire delle "colonnine autostop" per i più giovani, come punti di stazionamento dotati di una tecnologia di segnalazione e controllo, al fine di condividere l'auto per brevi percorsi verso i comuni limitrofi in sicurezza