



**Piano Urbano** della **Mobilità Sostenibile**

COMUNE DI POGGIBONSI

Aleph srl

# Cos'È UN PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

«E' un Piano strategico di media lunga durata (10 anni) 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 nelle città.»

Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di **integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.**» - **LINEE GUIDA UNIONE EUROPEA**

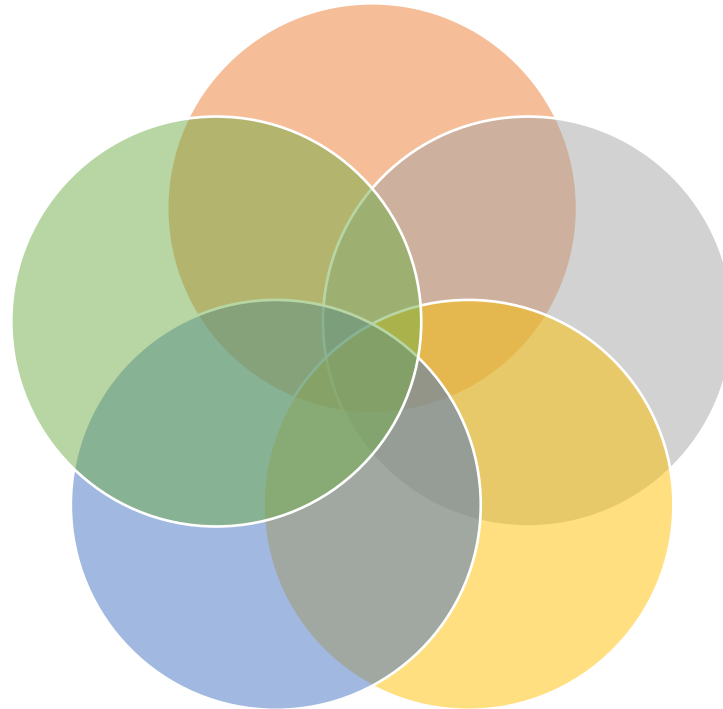


# LA VISION DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Un **approccio partecipativo** che coinvolga i cittadini e gli stakeholder dall'inizio e per tutto il processo di pianificazione

Una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto dei più ampi **costi e benefici sociali**

Una visione chiara = **obiettivi misurabili**



Un impegno concreto per la **sostenibilità** del settore in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale

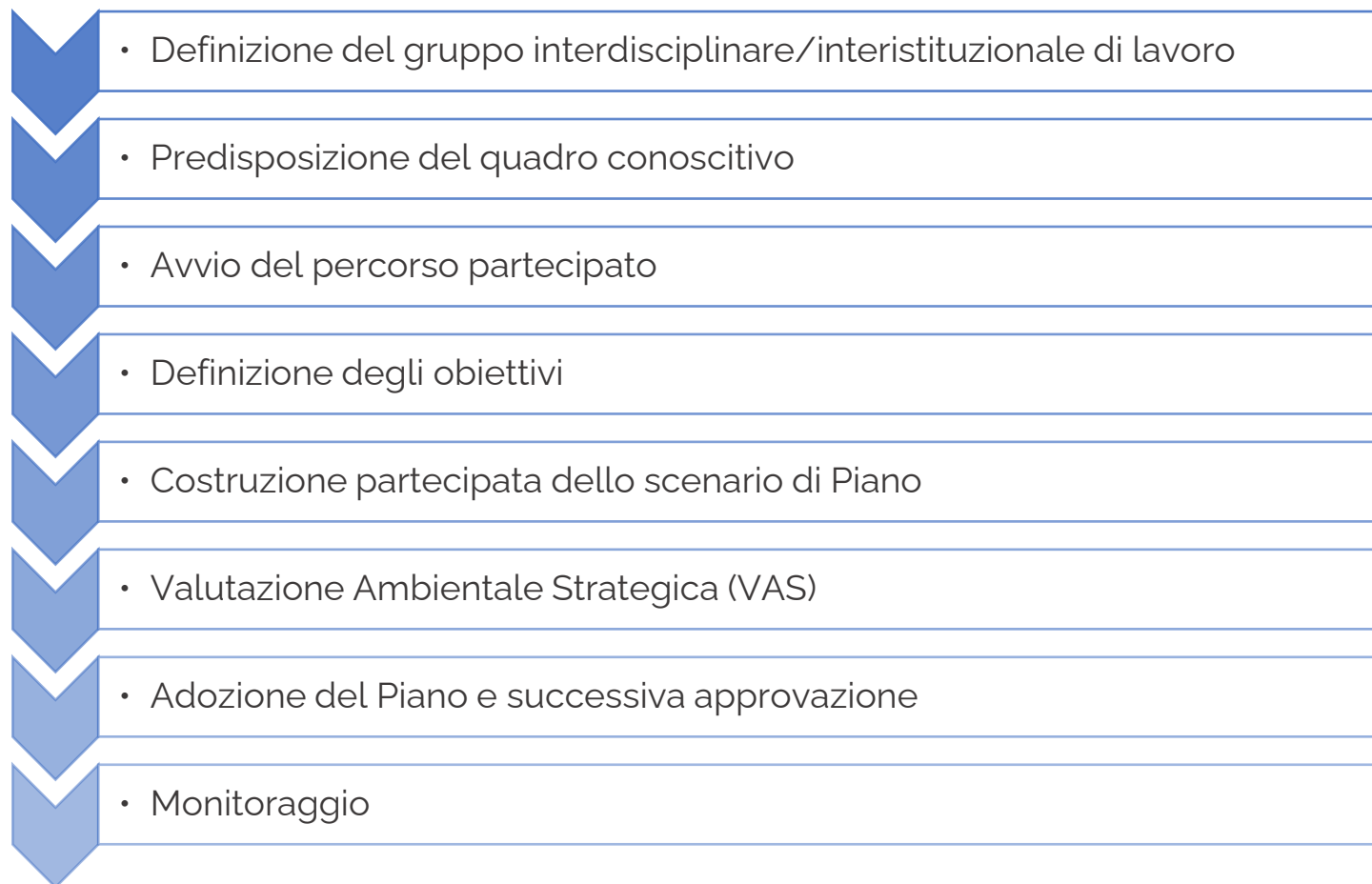
Un **approccio integrato di pianificazione** che tiene conto delle politiche di settori diversi e dei livelli interistituzionali

# OBIETTIVI DEL PUMS

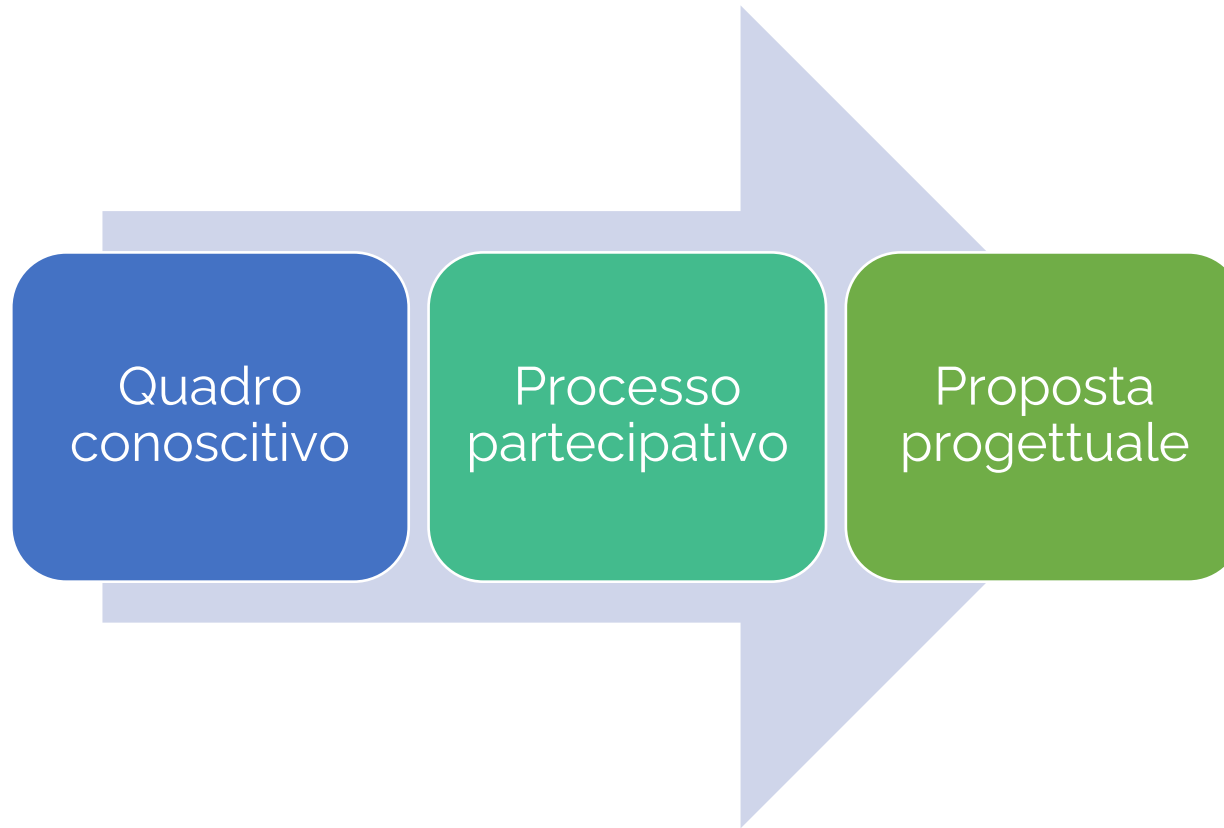
- Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano di **accedere alle destinazioni e ai servizi chiave**
- Migliorare le **condizioni di sicurezza**
- **Ridurre l'inquinamento** atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
- **Migliorare l'efficienza e l'economicità** dei trasporti di persone e merci
- Contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano** e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme



# PASSI PROCEDURALI PER LA REDAZIONE E APPROVAZIONE DEL PUMS



# IL PERCORSO DEL PUMS



# IL QUADRO CONOSCITIVO

- Analisi dell'offerta di mobilità
- Analisi della domanda di mobilità
- Interazione domanda - offerta

## 5.1 La mobilità pedonale

- 5.1.1 Aree pedonali
- 5.1.2 Pedibus
- 5.1.3 Piano di Eliminazione delle B.Arch.

## 5.2 La mobilità ciclabile

- 5.2.1 Itinerari cicloturistici
- 5.2.2 Rete ciclabile extraurbana
- 5.2.3 Rete ciclabile urbana

## 5.3 IL TPL

- 5.3.1 Il trasporto pubblico su gomma urbano
- 5.3.2 Il trasporto pubblico su gomma extraurbano
- 5.3.3 Il trasporto pubblico su ferro

## 5.4 Lo spazio condiviso (ZTL e Aree 30)

## 5.5 Le reti per la mobilità motorizzata

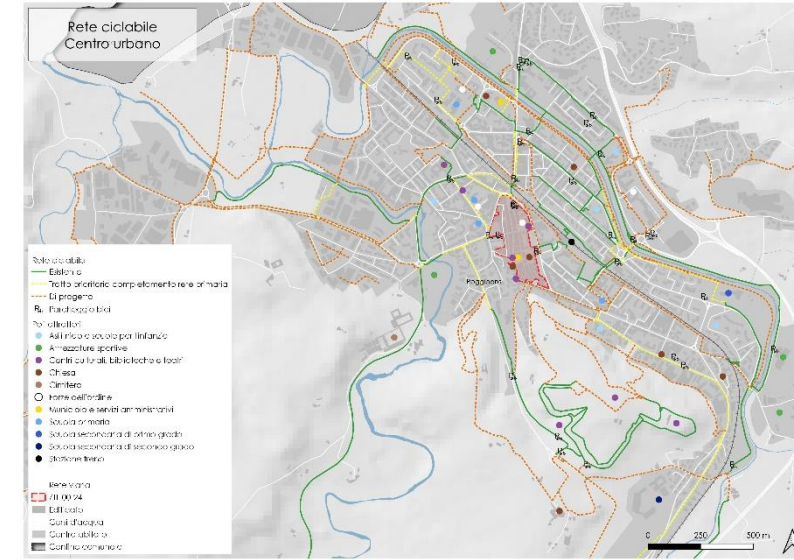
## 5.6 L'offerta di sosta

## 5.7 Smart mobility (sharing-elettrico)

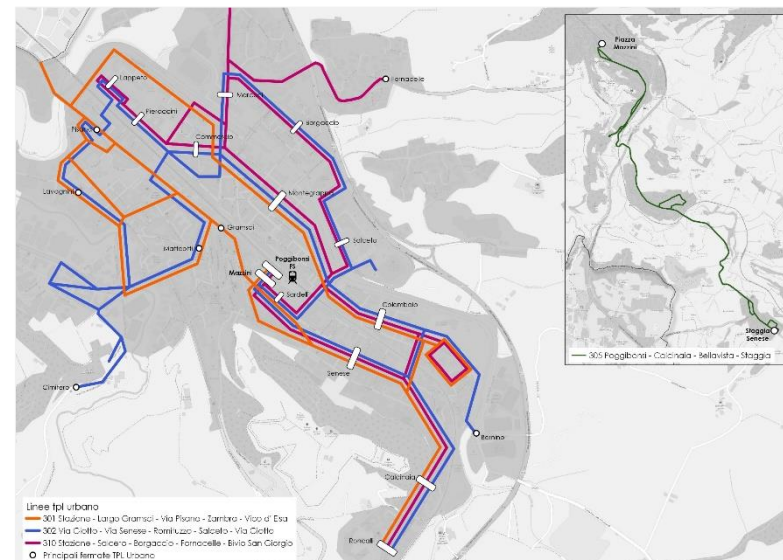
Sistema degli spazi e percorsi pedonali



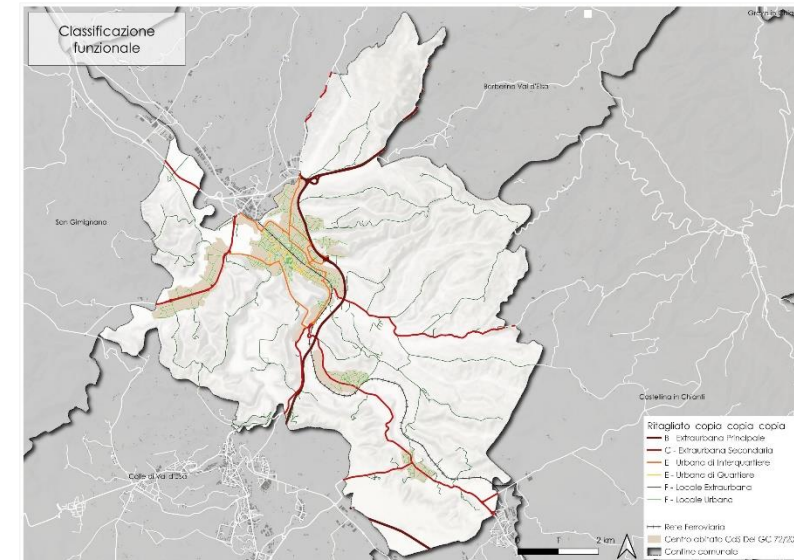
Rete piste ciclabili



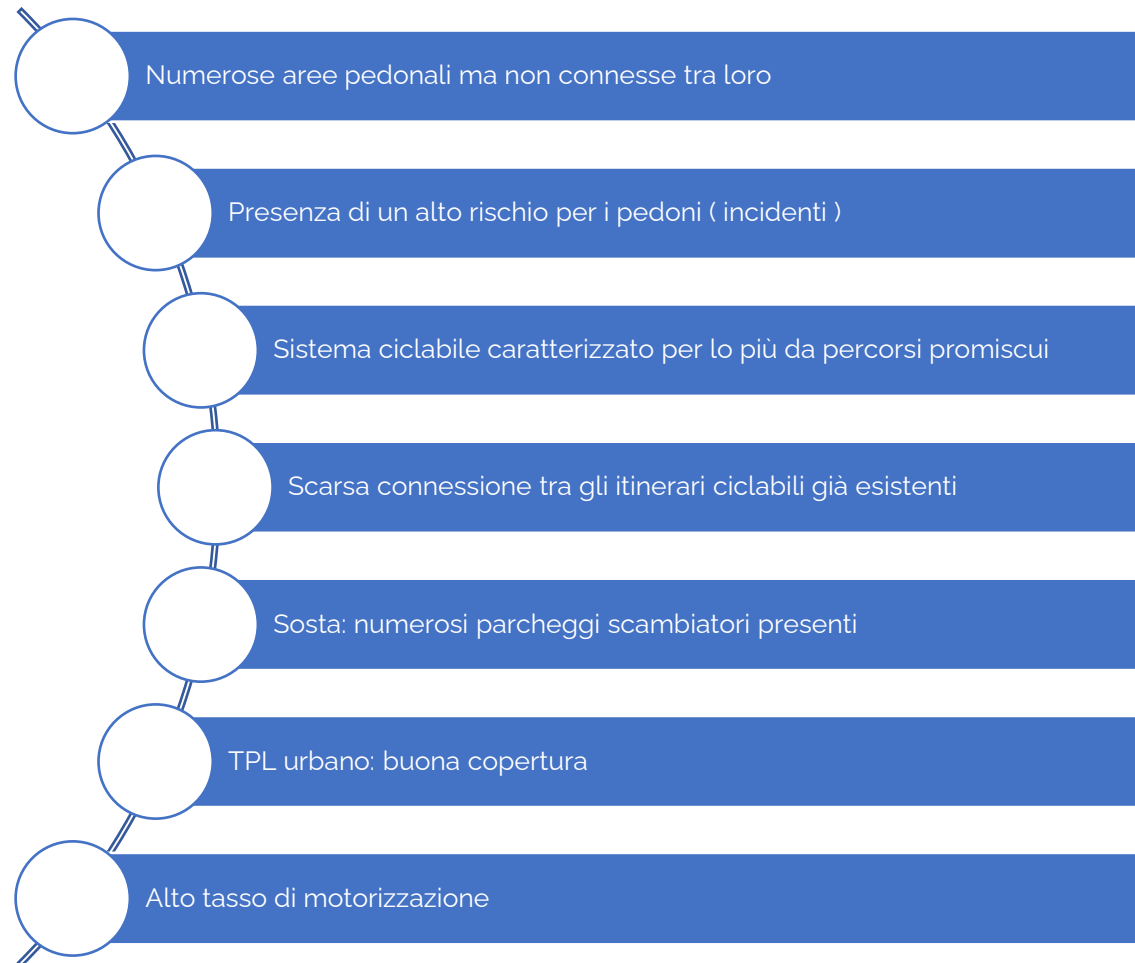
Servizio TPL Urbano



Classificazione funzionale della rete viaria



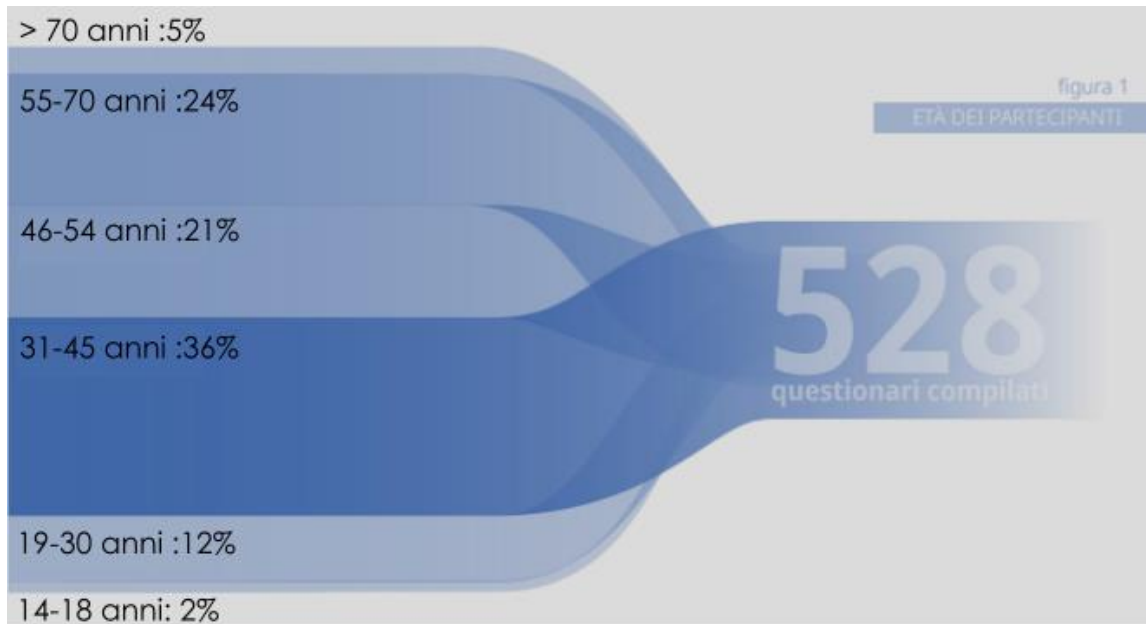
## Punti emersi dal QC





# IL PROCESSO PARTECIPATIVO

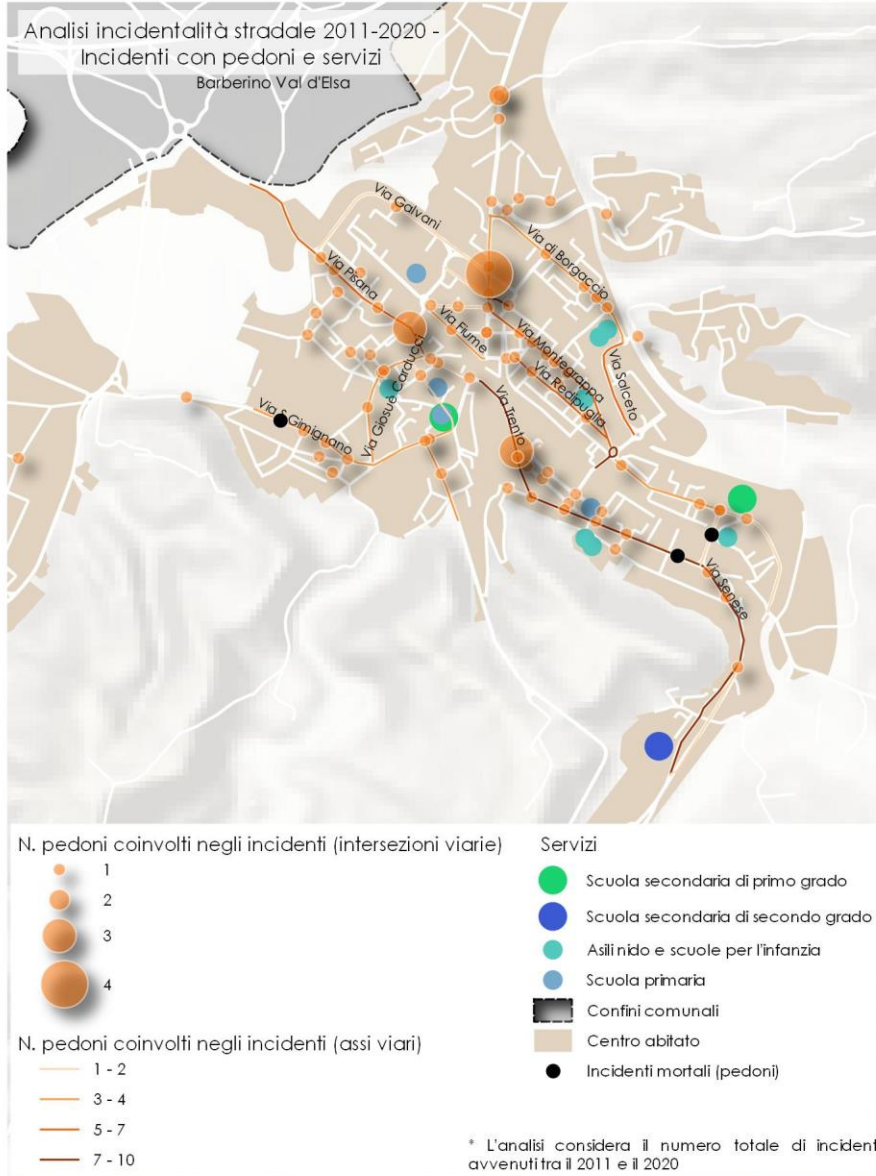
I questionari compilati: 528



3 tavoli collaborativi dedicati ai macro temi:

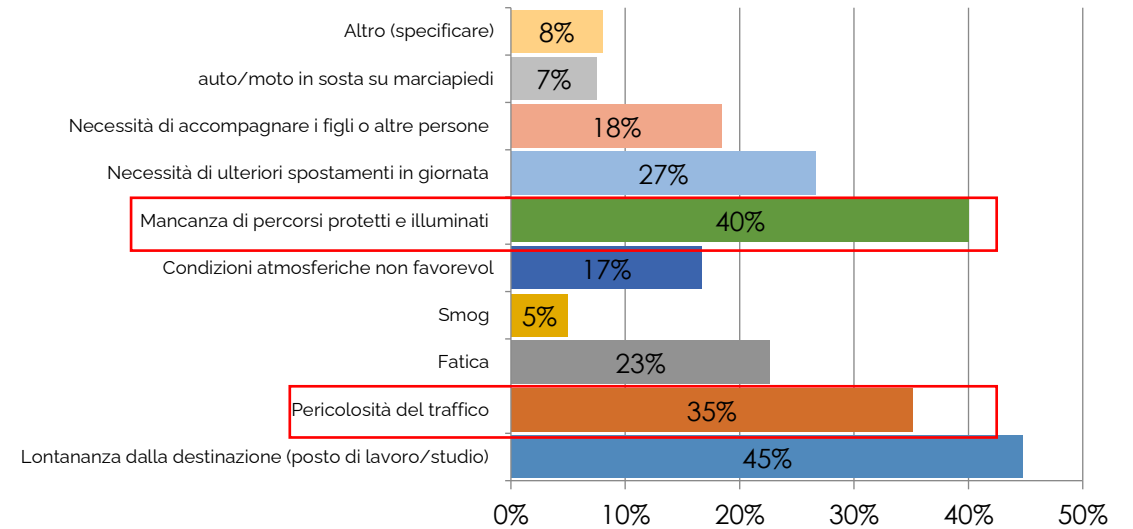
- Logistica urbana e territoriale
- Mobilità scolastica
- Mobilità e spazio pubblico

# IL PROCESSO PARTECIPATIVO



«E' presente un alto rischio per i pedoni ( incidenti )»

Cosa, secondo te, scoraggia maggiormente la mobilità pedonale? (max 3 risposte)

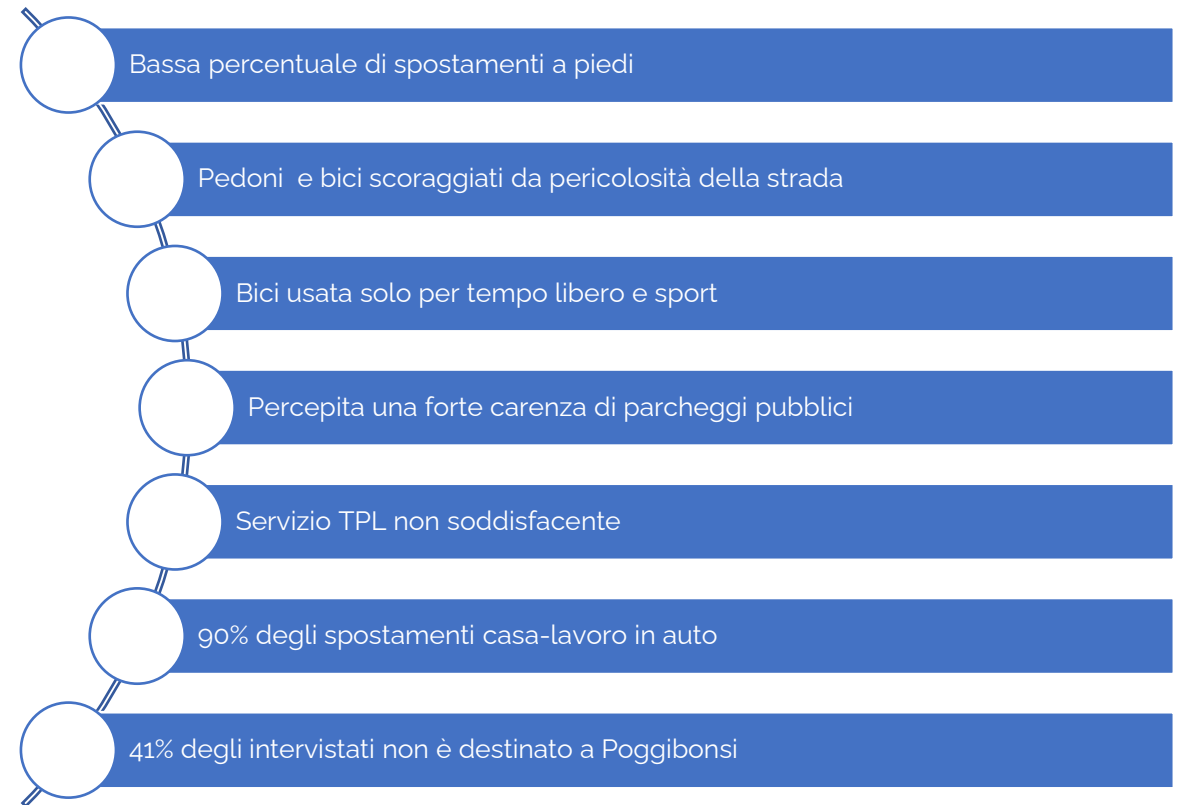


Via Senese



Via San Gimignano

## Punti emersi dal Processo Partecipativo



# LA PROPOSTA PROGETTUALE - GLI OBIETTIVI DEL PUMS



Sicurezza e mobilità sostenibile



- **redistribuzione dello spazio stradale** a favore di pedoni e bici e di chi usa il trasporto pubblico;
- **moderazione della velocità;**
- **deviare** il traffico di attraversamento.



Una città vivace e attrattiva



- **spazi pubblici di qualità;**
- opportunità di **sviluppo territoriale e turistico**



Salute e qualità della vita



- promuovere **stili di vita salutari e sostenibili;**
- forte riduzione **per incidenti stradali** con morti e feriti







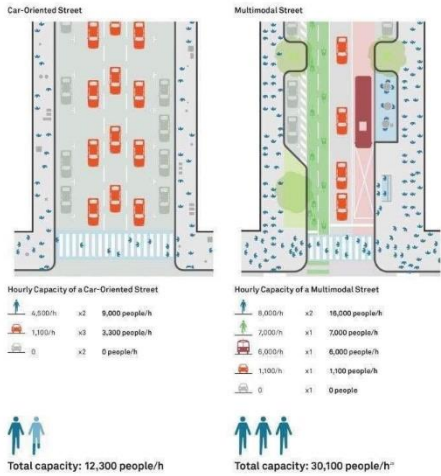
Inclusività ed equità



- più **inclusività** e meno **disuguaglianze;**
- maggiore **efficienza negli spostamenti urbani.**

# LE STRATEGIE DEL PUMS

Strategia	Obiettivo Correlato			
				
Rigenerare e rifunzionalizzare gli spazi urbani per promuovere la mobilità sostenibile e una diversa concezione di vivere la città				
Riorganizzare il sistema di circolazione veicolare e migliorare la conoscenza sul sistema di mobilità				
Migliorare la conoscenza delle aree di sosta esterne e favorirne l'utilizzo				
Favorire l'intermodalità per la logistica				
Migliorare le prestazioni (comfort, sicurezza, efficacia, accessibilità) delle diverse reti e servizi di mobilità				
Favorire la transizione verso la mobilità elettrica				
Favorire sinergie tra i diversi attori del territorio per promuovere ciclovie e cammini/sentieri presenti sul territorio.				

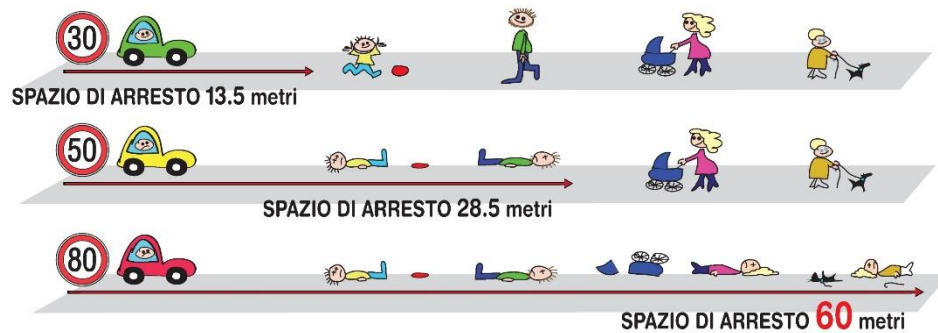


# LE AZIONI DEL PUMS - CITTÀ 30

Una nuova concezione di città in cui **le strade tornano luoghi di vita e socialità** e dove viene consolidato il concetto di una nuova mobilità urbana ecosostenibile.

- **aumento della sicurezza** per tutti gli utenti della strada;
- contenimento dell'**inquinamento atmosferico e acustico**;
- miglioramento della **vivibilità urbana** e della **qualità degli spazi pubblici**;
- **decongestionamento** delle strade.

Questo nuovo modello di città nasce soprattutto dall'**urgenza di ridurre gli incidenti stradali**.



## Strumenti utilizzati



# CITTÀ 30 - INDIVIDUAZIONE ASSI DI BYPASS DEL CENTRO ABITATO

All'interno del **territorio comunale** saranno distinte diverse tipologie di viabilità:

- Diretrici carrabili di bypass;
- Diretrici carrabili di penetrazione urbana;
- Viabilità urbana interna.

Obiettivo: **disincentivare l'utilizzo della viabilità interna** da parte di chi non deve recarsi in città.

## Strategie e strumenti:

- Limite di 30 km/h e interventi di moderazione della velocità;
- Pannelli a Messaggio Variabili per il reindirizzamento;
- Aree sosta all'esterno della città;
- Maggiore utilizzo del RA3 come tangenziale.







# SISTEMA DI PARCHEGGI ALLE PORTE DEL CENTRO CITTÀ

I parcheggi scambiatori rappresentano l'elemento di **accessibilità** del flusso veicolare proveniente dall'esterno per il centro abitato.

I parcheggi individuati nel PUMS sono già esistenti e per lo più collocati lungo tutta la cintura del centro abitato e le **direttrici di bypass**. E' necessario aumentarne l'attrattività e la funzione (*azioni di governance*).

L'utilizzo del nuovo sistema di sosta permetterà di:

- risparmiare tempo per la ricerca del parcheggio;
- maggiore certezza del posto auto sia per gli utenti esterni che per i residenti;
- una sosta gratuita o a tariffazione ridotta;
- meno degrado dello spazio urbano dovuto al grande numero di auto in sosta;
- più spazi per i commercianti, per i cittadini e per l'arredo e il verde urbano;
- più servizi per gli utenti (toilette, punti di ricarica elettrica, presenza di mezzi sharing);
- sicurezza e politiche antidegrado (videosorveglianza o sorveglianza in presenza).

Dal parcheggio Vallone 1 per raggiungere il centro storico si impiega solo **5 minuti a piedi**.

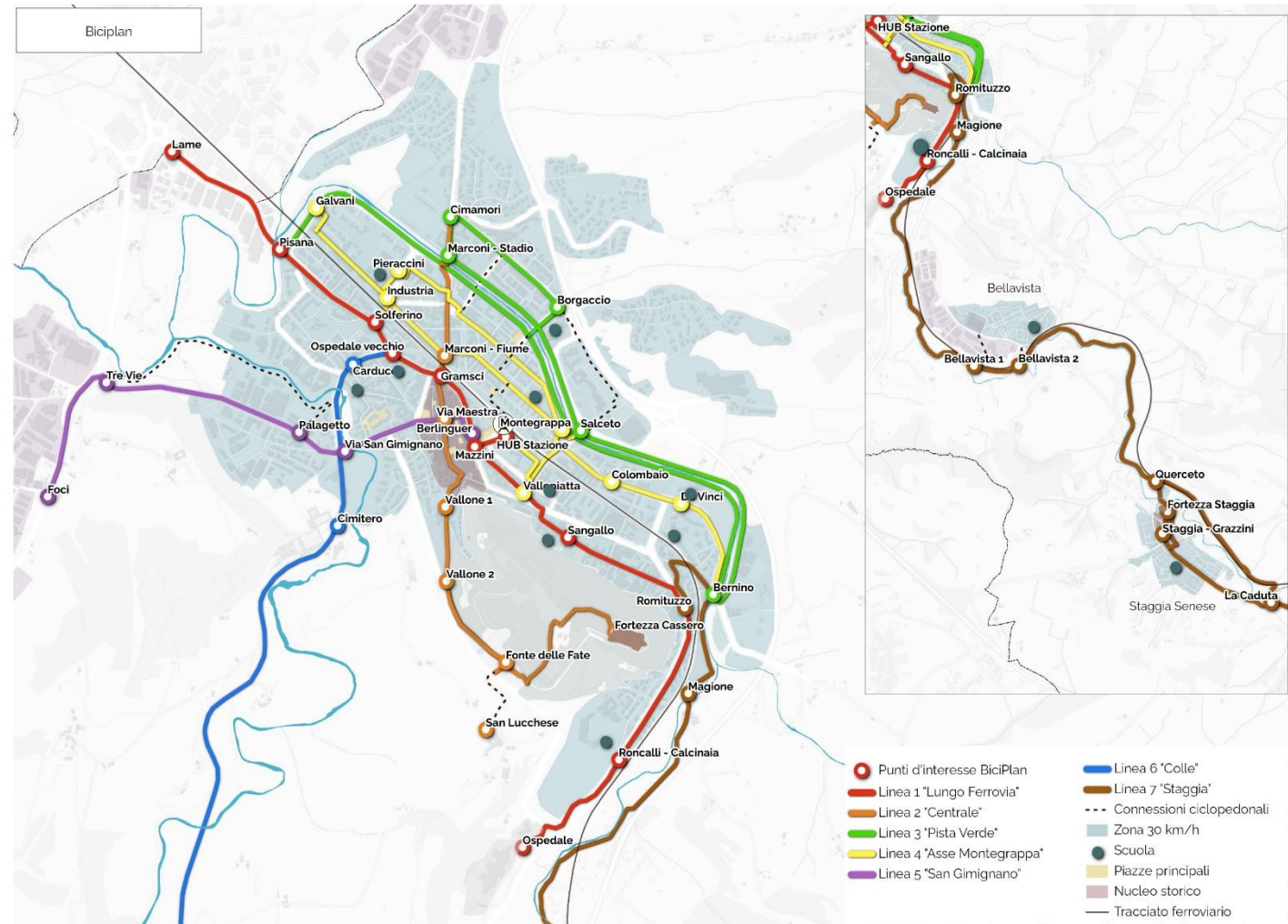
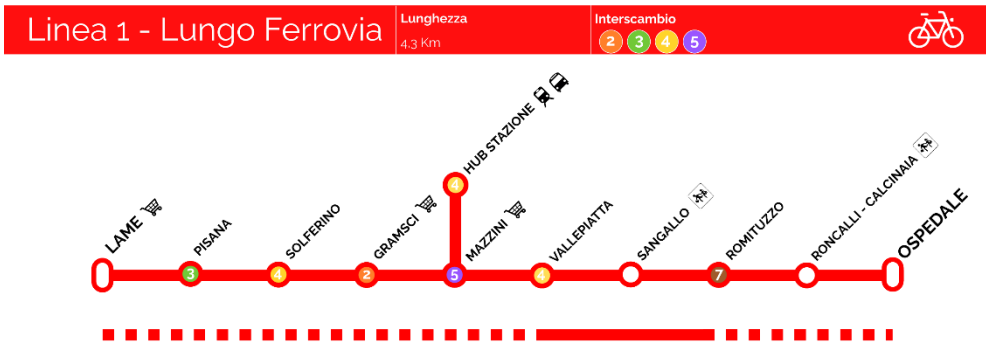
Sarà necessario attuare di strumenti di **infomobilità** e di gestione informatizzata della sosta.



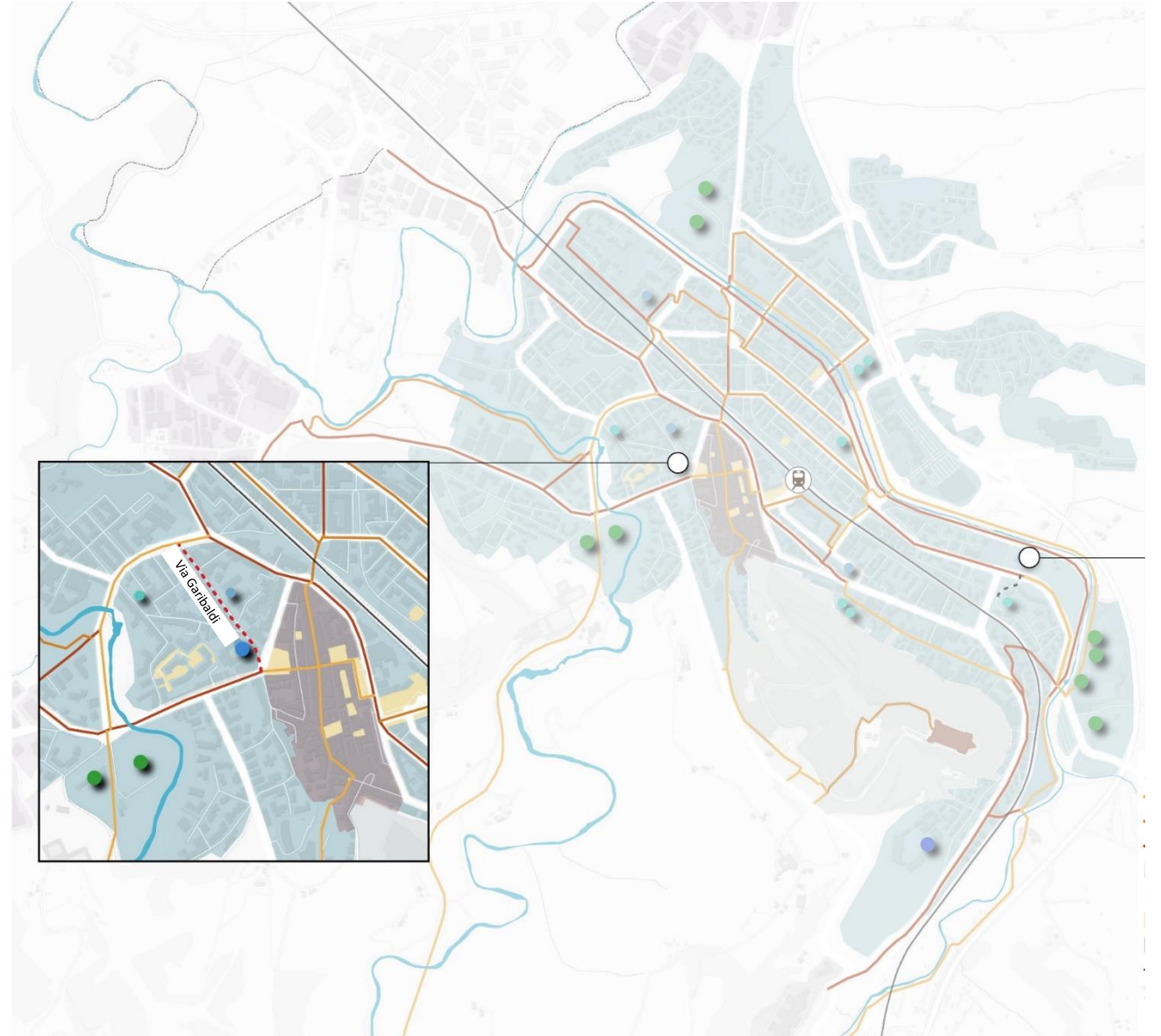
# BICIPOLITANA

Si propone la realizzazione di una sistema di percorsi e infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica in modo che ogni strada sia percorribile in bicicletta (*ciclabilità diffusa*) in condizioni di:

- sicurezza;
- comfort;
- assenza di ostacoli;
- utilizzando il percorso più diretto;
- in presenza di uno spazio che consenta di raggiungere e mantenere buone velocità di crociera.



# STRADA SCOLASTICA



# EMISSIONI DEL TRASPORTO SU STRADA

«Sebbene siano state registrate riduzioni nel trend delle emissioni per alcuni inquinanti atmosferici, il peso del traffico stradale rispetto al totale emesso a livello nazionale è tuttora rilevante.»

«Permangono criticità rispetto agli inquinanti atmosferici anche in relazione alle implicazioni sulla qualità dell'aria nei centri urbani.»

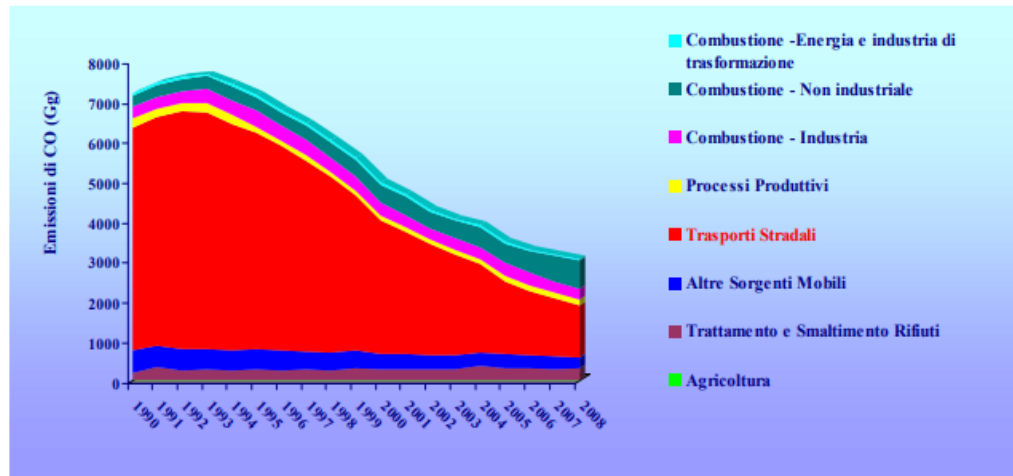


Figura 3 - Serie storica delle emissioni di CO (Gg) per macrosettore di attività dal 1990 al 2008

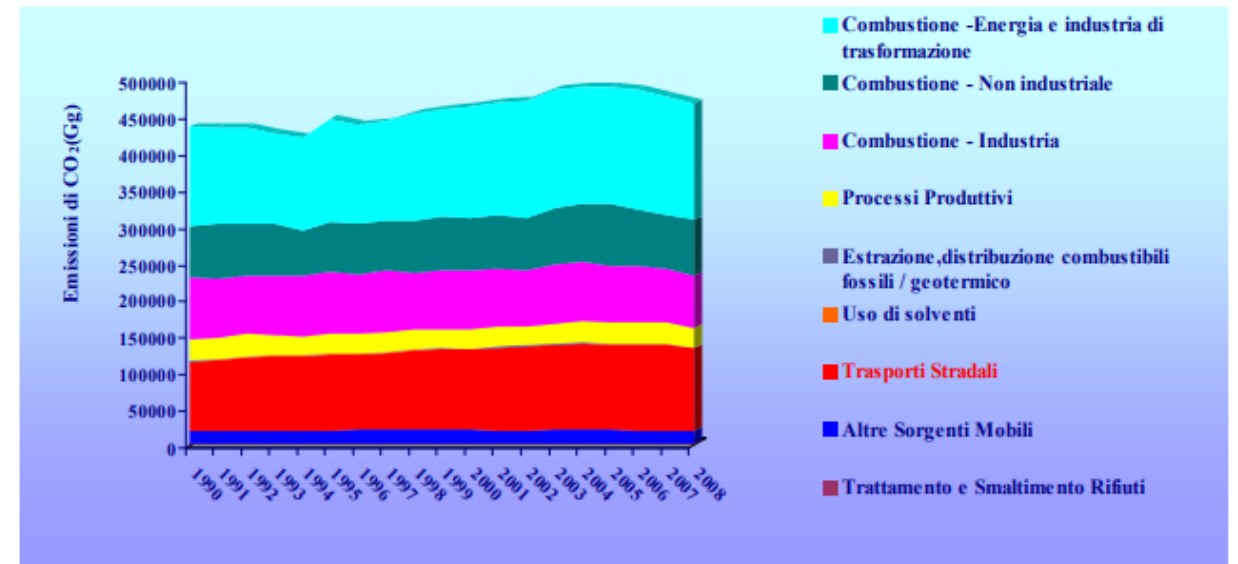
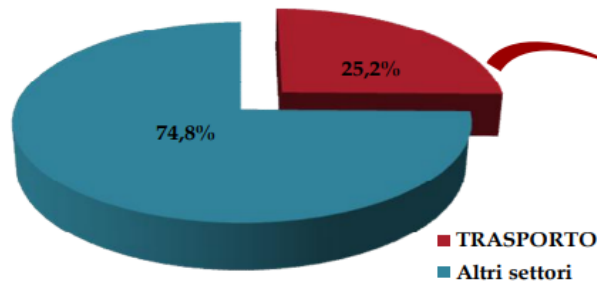


Figura 8 - Serie storica delle emissioni di CO<sub>2</sub> (Gg) per macrosettore di attività dal 1990 al 2008

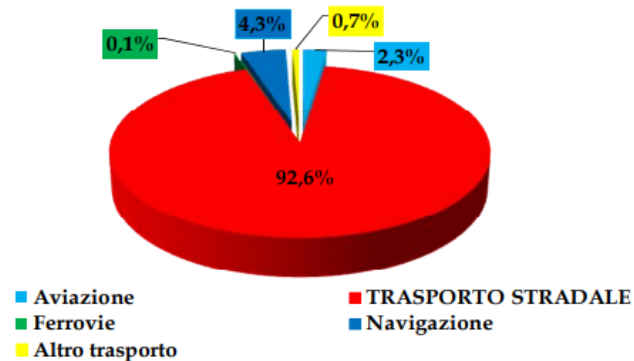
# EMISSIONI DEL TRASPORTO SU STRADA

Emissioni nazionali di Gas Serra  
Anno 2019



Nel 2019 il SETTORE TRASPORTI è responsabile del 25,2% del totale delle emissioni nazionali di Gas Serra, il 92,6% delle emissioni derivano dal **TRASPORTO SU STRADA**


Emissioni di gas serra derivanti dal TRASPORTO  
Anno 2019



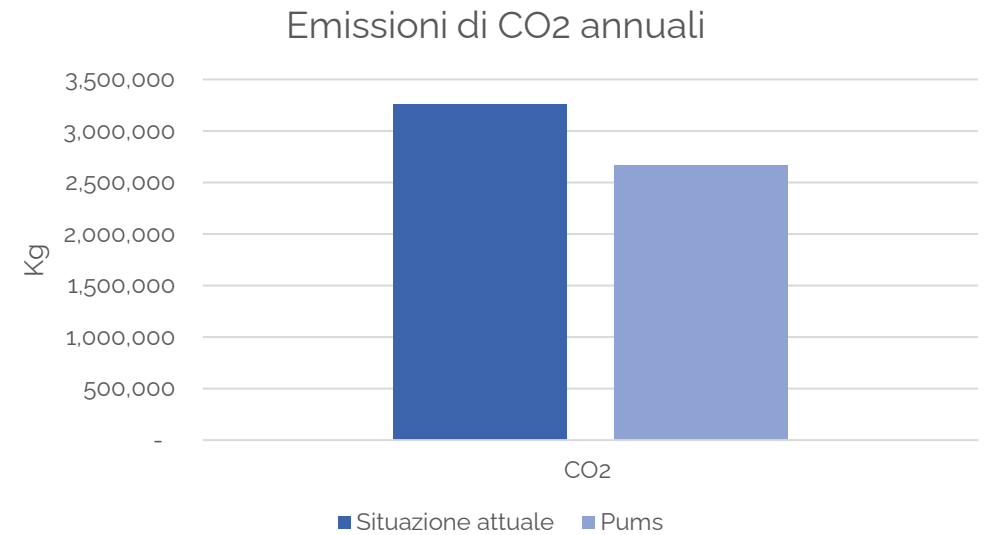
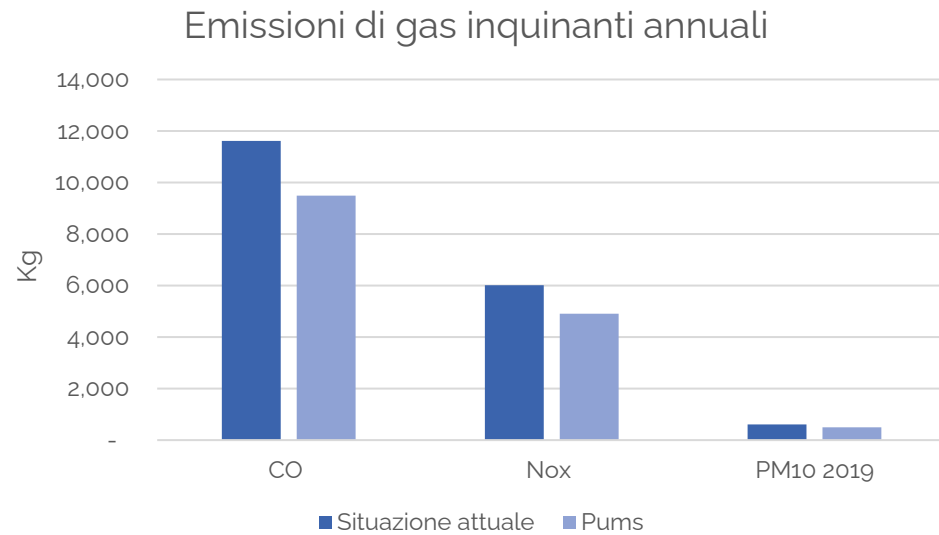
La preponderanza delle emissioni provenienti dal trasporto stradale evidenzia la CRITICITÀ DEL COMPLESSO DEL SISTEMA TRASPORTI

«L'accelerazione della transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente, nella prospettiva del conseguimento della neutralità climatica al 2050, rientra tra gli ambiziosi obiettivi previsti dal Green Deal Europeo (Commissione Europea, 2019).»

«I trasporti emettono, a livello europeo, circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra rispetto al totale emesso e si configurano come settore chiave su cui agire. Ai fini del conseguimento della neutralità climatica è necessaria al 2050 una riduzione delle emissioni dai trasporti del 90% rispetto ai livelli del 1990, tramite il contributo di tutte le modalità: stradale, ferroviaria aerea e per vie navigabili. Risulta fondamentale il potenziamento dell'intermodalità.»

Categoria	CO	Nox	PM10 2019	CO2
veicolo	2019 g/km	2019 g/km	g/km	2019 g/km
	0.595	0.308	0.031	167.038

# EFFETTI DEL PIANO



- **18%** di emissioni inquinanti  
nel centro abitato



**GRAZIE PER L'ATTENZIONE**

Aleph Srl