



Piano Urbano della   
Mobilità Sostenibile

**Tavoli collaborativi
per le strategie di Piano**

report questioni emerse

Premessa

Il ciclo di incontri **“Tavoli collaborativi per le strategie di Piano”** si inserisce all’interno di un più ampio processo di coinvolgimento della popolazione attivato dal Comune di Poggibonsi, grazie al sostegno dell’Autorità regionale per la Garanzia e la Promozione della partecipazione, per l’elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, strumento di pianificazione urbanistica attraverso il quale si individuano gli **obiettivi e le linee strategiche da realizzare per la riorganizzazione e lo sviluppo della mobilità sul territorio comunale**. Il Piano è stato affiancato da un **percorso partecipativo** di coinvolgimento della comunità locale, dal titolo **“Poggibonsi For Future”** e gestito dalla Società Aventura Urbana Srl.

Il percorso partecipativo, di cui è possibile avere una informazione completa su obiettivi e fasi al link (partecipa.toscana.it/web/poggibonsi-for-future), ha preso avvio a luglio 2021, con una prima **fase di “Ascolto e diagnostica condivisa”**, finalizzata a **capire verso quali obiettivi prioritari indirizzare il PUMS**. Nella prima fase del percorso è stato predisposto e diffuso un questionario online e cartaceo rivolto a tutta la comunità locale e finalizzato a raccogliere informazioni circa le abitudini di mobilità di chi vive, lavora e/o studia sul territorio. Dopo questa prima fase, orientata dunque a conoscere il territorio, il percorso è proseguito nella **fase di “orientering strategico”** volta a concorrere alla **definizione degli indirizzi del PUMS in termini di strategie e azioni**, attraverso la realizzazione di un ciclo di **3 incontri online** (oggetto del presente report).

Il presente **report costituisce** dunque **una sintesi delle principali questioni emerse** nel corso del ciclo di incontri dal titolo **“Tavoli collaborativi per le strategie di Piano”**. La relazione è strutturata in due sezioni: una prima sezione in cui sono state sintetizzate le informazioni relative alla struttura organizzativa e alle modalità di svolgimento degli eventi; una seconda sezione in cui sono state restituite e sintetizzate le principali riflessioni emerse dai partecipanti durante gli incontri.

INDICE

PREMESSA	2
SEZIONE I. STRUTTURA ORGANIZZATIVA E MODALITÀ DI SVOLGIMENTO	4
SEZIONE II. PRINCIPALI QUESTIONI EMERSE	6
LOGISTICA URBANA E TERRITORIALE	7
MOBILITÀ SCOLASTICA	10
MOBILITÀ E SPAZIO PUBBLICO	13
PARTECIPANTI	17

SEZIONE I

**Struttura organizzativa e
modalità di svolgimento**

Gli incontri sono stati concepiti come un'occasione di coinvolgimento degli stakeholder del territorio comunale e dell'intera cittadinanza, con l'**obiettivo di recepire spunti e suggerimenti utili ad orientare** in modo specifico **le scelte progettuali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**. In particolare gli incontri sono stati concepiti come un'opportunità per costruire, in modo condiviso, una lista di strategie, proposte e azioni da mettere in campo per lo sviluppo del sistema di mobilità del territorio facendo riferimento in particolare a **tre assi tematici** che racchiudono e rappresentano complessivamente i principali aspetti trattati dal Piano. I tre assi tematici intorno ai quali si è svolta la discussione sono:

- **La logistica urbana e territoriale;**
- **La mobilità scolastica;**
- **La mobilità e lo spazio pubblico.**

Gli incontri si sono svolti **giovedì 26**, gli incontri sui temi della logistica urbana e territoriale (14:00-16:00) e della mobilità scolastica (17:00-19:00), e **venerdì 27 maggio 2022**, l'incontro sul tema della mobilità e lo spazio pubblico (17:00-19:00), tutti e tre in modalità online attraverso l'utilizzo della piattaforma Zoom. Ogni incontro si è aperto con una fase introduttiva, durante la quale sono state specificate le modalità di svolgimento, l'obiettivo della giornata di lavoro collettiva e illustrato sia il quadro conoscitivo e una primo scenario di Piano redatto dalla società incaricata per la costruzione dello strumento (Aleph Srl), a cui ha fatto seguito una seconda fase più operativa, dove i partecipanti, guidati da un facilitatore esperto, hanno discusso per circa un'ora sulla tematica oggetto dell'incontro, suggerendo strategie e azioni considerate fondamentali per il futuro della mobilità sul territorio comunale.

Hanno preso parte all'evento complessivamente circa **20 attori** locali molto eterogenei per campo di azione, competenze e responsabilità, così da coprire lo spettro di tematismi affrontati nel costruendo Piano e garantire il principio della massima inclusività dei punti di vista. È importante specificare che alcuni attori invitati hanno preso parte a più di un incontro.

I partecipanti agli incontri si sono dimostrati interessati e proattivi nel promuovere soluzioni a problemi puntuali, progetti con visioni di lungo e breve periodo e traiettorie migliorative a proposte/studi già condotti dall'Amministrazione Comunale con il supporto scientifico e tecnico della Società Aleph Srl.

Si riportano di seguito le **principali questioni emerse** durante gli incontri.

SEZIONE II

Principali questioni emerse

LA LOGISTICA URBANA E TERRITORIALE

NUOVE AREE A PARCHEGGIO E PARCHEGGI SCAMBIATORI

Il tavolo ha concordato all'unanimità le differenti criticità che si riscontrano nel centro e nelle aree prossime ad esso, ovvero: mancanza o inidoneità di aree parcheggio, segnaletica insufficiente, carreggiate di dimensioni strette e congestione stradale.

Il problema della **mancanza di aree parcheggio** ha interessato molto i partecipanti che ritengono di fondamentale importanza la creazione di parcheggi intorno al centro; *"nessuno pretende di arrivare con l'auto direttamente nel centro storico, che non può essere oberato dalle auto, però bisogna dotare le aree intorno di posteggi certi"* al fine di non creare ingorghi e congestioni di traffico, condizioni di intralcio e pericolo anche per gli stessi pedoni, e ridurre le percentuali di inquinamento.

In merito, sono state individuate diverse aree su cui intervenire:

- **parcheggio multipiano della coop:** i partecipanti hanno evidenziato che il supermercato Coop è dotato di un parcheggio sotterraneo autonomo, ma anche di uno multipiano che purtroppo non viene utilizzato dai cittadini per evidenti criticità strutturali quali l'accesso di dimensioni esigue e le rampe con raggi di curvatura molto stretti. A fronte di tali problematiche, i partecipanti hanno richiesto di fare una riflessione critica ed accurata dell'area e indagare se il parcheggio multipiano rispetta ancora le norme odierne, al fine di capire come sfruttare l'area e collegarla in modo efficiente al centro storico;
- **area "ex Sardelli":** alcuni partecipanti hanno ricordato che per tale zona è stato realizzato un progetto di riqualificazione che ha previsto una parte dedicata a parco urbano e un'altra a parcheggio. All'epoca della ristrutturazione, è stato raccontato che molti cittadini hanno presentato un'istanza di aumentare l'area dedicata a posti auto, poiché si presentava come area strategica data la sua vicinanza al centro, e di ridurre di una piccola percentuale l'area del parco, così da realizzare un percorso dove le macchine avevano possibilità di fare manovra senza creare congestioni sulla strada che porta al sottopasso. Viene ricordato che tali richieste non sono state prese in considerazione e che ad oggi l'area presenta solamente 45/50 posti circa. Si domanda quindi se tale proposta potrebbe essere ripresa in considerazione dal PUMS.
- **"ex scalo merci":** area posta sulla destra della stazione, molto vicina al centro, per la quale è stato previsto già un progetto che prevede la realizzazione di 150 posti auto. Alcuni partecipanti sperano nella realizzazione di questi parcheggi, sia per i finanziamenti già stanziati, sia per le sue potenzialità, in quanto si crede che aiuterebbe ad evitare il flusso del traffico nelle direttrici che portano verso il centro e che lo circondano.

Successivamente, è stata posta attenzione sul tema dei **parcheggi scambiatori**. Sebbene alcuni presentino delle perplessità in merito al reale impatto che potrebbero avere su comunità e imprenditori, il tavolo tiene comunque ad indicare due aree che potrebbero essere utilizzate, quali:

- **zona Palagetto**, poiché lo spazio è in disuso;
- **zona Salceto**, in quanto presenta uno spazio soggetto a congestione stradale.

Inoltre si ritiene utile **incrementare la segnaletica per facilitare la viabilità degli automobilisti verso le zone centrali, commerciali e le aree parcheggio esistenti**. Infine si consiglia di apporre un dispositivo indicante il numero di parcheggi liberi nell'area in prossimità della stazione, per ottimizzare la viabilità della zona stessa ed evitare ingorghi.

LA SALVAGUARDIA DELLA MOBILITÀ DEL CENTRO STORICO

Alcuni partecipanti riportano la presenza di autoveicoli dedicati alla raccolta dei rifiuti o legati al commercio dell'e-commerce che, con il loro passaggio frequente, intasano il centro storico e creano un clima insostenibile e disagi per pedoni e attività commerciali di vicinato: *"In Via della Repubblica ad esempio mentre sei seduta a un tavolino per un caffè, ti devi alzare per far passare il corriere"*; perciò i partecipanti propongono:

- la **pedonalizzazione il centro storico**,
- allo stesso tempo, visto che garantire il trasporto di merci a piedi non sempre è possibile, la **promozione della riduzione dell'impatto veicolare, proponendo l'uso di mezzi con dimensioni minori e possibilmente elettrici**.
- la **strutturazione di parcheggi scambiatori per piccoli mezzi e trasporto by bike delle merci**, o l'ideazione di piccoli hub delle merci per una consegna al dettaglio. In merito però si presentano alcune perplessità: *"su chi ricadono i costi di questi progetti? O qual è la logistica? Dove si mette la merce nell'attesa del 'viaggio-corto' per raggiungere il consumatore finale, in questo caso il negoziante?"*. Inoltre, si ricorda che tali tipologie di progetto sono stata già sperimentate nel comune di Siena, ma sono risultate fallimentari; si ritiene dunque necessario strutturare un nuovo ragionamento per l'organizzazione di tali hub, e se necessario, si propone di indagare le richieste e i bisogni non solo dei negozianti, ma anche dei trasportatori.

LA LOGISTICA DELLE AREE INDUSTRIALI

Un partecipante afferma e ricorda che nel Comune di Poggibonsi la logistica delle aree industriali è mancata di un'effettiva programmazione ed è risultata vittima anche di progetti sbagliati come *"la strada 429 che invece di essere fatta a quattro corsie è stata fatta a due, causando ricadute sull'efficacia e sui tempi del trasporto merci in entrata e uscita dal comune di Poggibonsi"*. Nonostante i partecipanti ritengano che non sia un'operazione facile trovare delle soluzioni ex-post che possano sopperire ai disagi di una mancata programmazione per togliere il traffico pesante nelle zone intorno la città, alcuni hanno dato alcuni suggerimenti, quali:

- **incentivare il trasporto della merce su ferro**, così da evitare condizioni di congestioni stradali;
- **ripensare l'infrastrutturazione di alcune zone rendendole più adeguate e sicure**, come quella di Bellavista, ad oggi compromessa dalle interruzioni del ponte, e zona delle Foci;
- **promuovere un monitoraggio dati** per individuare meccanismi che possano aiutare a ripensare la logistica;
- **efficientare la mobilità dei lavoratori**. Per i dipendenti della Val d'Elsa, ad esempio, risulta difficile utilizzare mezzi pubblici poiché l'area non è strutturata per poterli garantire e l'impresa dovrebbe mettere a disposizione mezzi o forme di mobilità per evitare al lavoratore l'uso dell'auto privata. Per i lavoratori di Foci invece si propone di strutturare un servizio navette per il tratto che parte dalla stazione e arriva all'area industriale e pensato in modo da rispettare orari ed esigenze lavorative dei dipendenti stessi;
- evitare di far arrivare i mezzi pesanti nelle zone centrali, ma **creare scali merci nelle aree limitrofe con una logica di progettazione integrata**, capace, contemporaneamente, di garantire facilità di accesso, lavoro e sicurezza.

LA MOBILITÀ SCOLASTICA

INCENTIVARE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER RAGGIUNGERE I COMPLESSI SCOLASTICI

La **promozione della mobilità sostenibile tra studenti ed insegnanti** per raggiungere i complessi scolastici è stata ritenuta da tutti i partecipanti di notevole importanza, soprattutto quando si parla di un istituto delle dimensioni del Roncalli che raccoglie 1300 studenti, con un trend del 30% in crescita, e 160 insegnanti.

I partecipanti ricordano infatti che molti ragazzi che frequentano l'Istituto Roncalli provengono da altri comuni (ad esempio Certaldo e San Gimignano) e sono costretti a viaggiare con un **trasporto pubblico inefficiente, e mal organizzato**.

Al fine di sopperire e risolvere a tale criticità, i partecipanti hanno proposto alcune soluzioni:

- **aumentare la frequenza delle linee autobus intercomunali** attraverso una raccolta dati o la compilazione di form da parte degli stessi studenti al fine di capire le loro abitudini e i loro bisogni, così da procedere ad una riorganizzazione delle corse;
- **studiare le fasce orarie** che registrano il più alto numero di studenti alla stazione, **in modo da incentivare autobus di linea elettrici per il percorso stazione-scuola**;
- **introdurre in prossimità della stazione**, ritenuta uno snodo strategico poiché registra una grande affluenza da parte di studenti ed insegnanti, o in prossimità della scuola stessa, **spazi da dedicare al carsharing, carpooling e bikesharing**;
- **incentivare il trasporto ciclabile anche attraverso l'implementazione del progetto della pista ciclabile stazione-scuola**, ideato dagli studenti del laboratorio di Costruzione ambiente territorio (CAT), dell'Istituto Roncalli, progetto nato dalla necessità di sperimentare e studiare un trasporto alternativo per raggiungere il complesso scolastico, al fine di ridurre i flussi di traffico intenso negli orari di entrata e uscita che causano situazioni di pericolosità per gli studenti che raggiungono la scuola a piedi, e i fattori inquinanti. Inoltre, gli studenti hanno provato a **ripensare la destinazione d'uso del posto auto del complesso scolastico** riservato ai docenti e ai ragazzi, progettando un'area per auto elettriche dotata di colonnine elettriche che, oltre ad essere sfruttata da insegnanti e studenti, potrebbe essere aperta a tutta la comunità e divenire uno spazio fruibile anche fuori le ore scolastiche. Inoltre, il progetto ha previsto la progettazione, in corrispondenza degli stalli delle macchine con le relative colonnine, di pensiline con pannelli solari integrati.

LA SALVAGUARDIA DELLA MOBILITÀ DEL CENTRO STORICO

A seguito dell'affermazione della Società Aleph "*la messa in sicurezza della 'mobilità attiva', ovvero quella riguardante pedoni e ciclisti è ritenuta obiettivo prioritario*", il tavolo ha presentato delle aree in cui si ritiene necessario raggiungere il suddetto obiettivo.

In corrispondenza delle scuole medie in via Aldo Moro, si riporta la **necessità di progettare un percorso pedonale che da Via del Colombaio arriva fino a Largo Campidoglio**, una via molto trafficata e che presenta **condizioni disagiati** a livello di dimensione e percorribilità dei marciapiedi, segnaletica ed illuminazione. Si auspica dunque, un **rifacimento della suddetta strada così da ripristinare anche 'il legamento' tra la strada verde e Largo Campidoglio fino alla scuola media**.

Un altro progetto proposto che riguarda in particolare le scuole medie, consiste nel costruire una **passerella che dalla pista verde ricade nel giardino a fianco la scuola**, così da permettere un più agevole passaggio e accesso alla struttura. Si ritiene che pensare questa tipologia di collegamento potrebbe essere molto funzionale per il futuro, dal momento che si prevede la realizzazione di una nuova scuola primaria, quindi una più alta percentuale di utenza.

LA RIORGANIZZAZIONE E LA PROMOZIONE DEL PEDIBUS

Tra i progetti in corso, si riporta quello del **Pedibus**, considerato un ottimo progetto sperimentale fatto per avvicinare i più piccoli ad andare a scuola a piedi. Degli otto percorsi pensati per le scuole, viene raccontato che ne sono stati realmente attivati due, in particolare per la scuola primaria di Vittorio Veneto e per la Calamandrei.

Si riporta che rispetto a queste due realtà scolastiche il Pedibus funziona in quanto c'è stata una grande adesione da parte dei genitori e perché un'associazione di volontariato ha dato la propria possibilità nell'accompagnare i bambini.

Rispetto ad altre realtà scolastiche, si riporta che il progetto non ha avuto lo stesso successo: sebbene **Pedibus sia ritenuto da molti genitori un'iniziativa utile, gli stessi sono impossibilitati a sostenerlo per impedenze lavorative**. Inoltre, si lamenta che alcuni **tratti siano poco sicuri per i bambini** e non presentino degli spazi sicuri e adatti dedicati ai percorsi pedonali.

Al fine quindi di migliorare il progetto del Pedibus, sono state proposte i seguenti suggerimenti:

- **riorganizzare i percorsi stradali** al fine di realizzare dei percorsi pedonali più sicuri;
- **promuovere delle pratiche artistiche e di urbanistica tattica capaci di trasmettere**

sensazioni di sicurezza e comfort al fine di rendere il Pedibus più sicuro e il più possibile a misura di bambino;

- **reintrodurre i servizi di Prescuola e Doposcuola**, in modo da agevolare il genitore a partecipare al servizio Pedibus e/o a rispettare i propri impegni lavorativi. Inoltre, tali servizi permetterebbero di ridurre il traffico, poiché i ragazzi entrerebbero in orari scaglionati e aiuterebbero a far ripensare la scuola come luogo di socialità e divertimento negli orari extrascolastici.

RAPPORTO TRA MOBILITÀ E SPAZI

Si riporta infine, che per l'istituto Roncalli non è presente uno spazio di sosta per i ragazzi dove poter stare prima dell'inizio delle lezioni o a fine dove attendere l'arrivo dell'autobus o dei genitori. Al contrario, la scuola media presenta nelle vicinanze un giardino pubblico, per cui però si richiede un **riordino e una riqualificazione al fine di dotare l'edificio scolastico di spazi di interscambio e socializzazione**.

LA MOBILITÀ E LO SPAZIO PUBBLICO

CONNESSIONI CON LE AREE PERIFERICHE

Un partecipante evidenzia l'importanza di **porre attenzione anche alle aree più periferiche del comune di Poggibonsi** e di come alcune, con Staggia e Bellavista, registrano diverse difficoltà per raggiungere il centro storico. Si sottolinea infatti che **il trasporto pubblico è carente**, mentre per coloro che decidono di raggiungere il centro in macchina, **non sono presenti aree a parcheggio idonee e sufficienti** per poter lasciare il proprio autoveicolo e raggiungere il centro storico con il trasporto pubblico. Per risolvere tali criticità, si propone di:

- **aumentare la frequenza del trasporto pubblico**, *"invece di essere ogni ora, potrebbe essere ogni mezz'ora"*;
- **progettare parcheggi scambiatori** dove poter sfruttare le biciclette oppure macchine possibilmente elettriche;
- **creare dei parcheggi per i residenti** differenziati dai parcheggi per i pendolari.

PASSAGGI CICLABILI E PEDONALI, POSSIBILI INTERVENTI MIGLIORATIVI

Durante la discussione, si **ricorda che alcuni tratti pedonali e ciclabili presentano alcune complessità e criticità e meritano attenzione e pronto intervento**. A tal riguardo sono stati citati:

- il **sottopasso pedonale**, percorso anche da biciclette, in alcuni tratti diventa impossibile garantire il passaggio poichè sono presenti curve particolarmente strette;
- molte **ciclabili sono a senso unico**, come quella su Viale Marconi o quella in Via Pisana che porta verso le zone artigianali, sono molto pericolose in quanto la strada a scorrimento veloce costringe il ciclista a condividere la stessa corsia di marcia degli autoveicoli in modo non adeguato;
- **via Vallepiatta**, ovvero una delle strate che porta verso il centro storico, presenta una criticità in quanto, nel momento in cui si incrocia con la strada anteriore della stazione, presenta una curva molto stretta e dei visori di cemento. Per tale ragione, le macchine non riescono a passare direttamente e tagliano la strada a chi va in bici. Si auspicano interventi strutturali e una maggior attenzione degli automobilisti.

I PIANI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO E I PIANI SPOSTAMENTO CASA-SCUOLA

Al fine di ridurre i flussi di traffico, si propone di **realizzare dei Piani di Spostamento Casa Lavoro (PSCL) e Casa Scuola** che, sebbene non siano molto supportati al livello nazionale, si ritiene che meriterebbero più attenzione e maggiori riflessioni, in quanto **incentivano forme di mobilità condivisa e promuovono la riduzione dell'uso dell'autovettura privata**. Il piano potrebbe essere rivolto alle aziende presenti nel Comune di Poggibonsi, in particolare a quelle che hanno più di 1000 dipendenti, dal momento che, anche secondo la normativa, sono obbligati ad adottare un PSCL. Si ritiene che promuovere questa tipologia di piano non solo aiuterebbe a ridurre in maniera significativa il numero di autoveicoli in circolazione, ma porterebbe anche un beneficio monetario diretto per i dipendenti.

BICIAN, INTRODURRE NUOVI PERCORSI E MIGLIORARE QUELLI ESISTENTI

Al fine di incentivare e sviluppare al meglio la ciclabilità del territorio, alcuni partecipanti concordano nel costituire una rete di piste ciclabili in grado di mettere in relazione le aree del centro storico di Poggibonsi con il territorio intorno.

Si ricorda che Poggibonsi, dal punto di vista della ciclabilità, è una delle città del Comune di Siena che ha sviluppato al meglio i collegamenti con il resto del territorio, anche se alcuni tratti, secondo alcuni partecipanti, necessitano di interventi migliorativi. Vengono citati i seguenti percorsi:

- **Poggibonsi – Staggia**, percorso Fiab realizzato nel 2012, non continua fino a Siena. Si sottolinea che il punto debole di questa pista ciclabile sono le connessioni di cima e fondo. Si propone, partendo da Staggia, di intervenire sulla Via Romana, in quanto, essendo un tratto a senso unico, si creano problemi di congestione e situazioni di pericolo per i ciclisti. Dal lato di Poggibonsi invece, non c'è un collegamento diretto tra la Strada Verde e il centro storico. In merito a tali problematiche i progettisti di Aleph dichiarano di aver già programmato possibili interventi.
- **Poggibonsi – Colle Val d'Elsa**, ritenuto un percorso molto interessante, in quanto ha visto degli interventi di recupero della ferrovia;
- **Poggibonsi - Francigena** percorso esistente, ma si ritiene necessario ripensarne alcuni punti. Ad esempio il tratto che dalla Francigena arriva in prossimità di via XX Settembre è strutturato su una ciclopedonale in sede separata, mentre proseguendo fino al centro storico non c'è più alcuna connessione per il traffico ciclabile; per tale ragione molti ciclisti, ritrovandosi su una strada a senso unico, sono costretti a ricollegarsi al sottopasso e uscire sulla Strada Verde, evitando di conseguenza il centro storico. Il tavolo propone di garantire la

continuità della ciclopedonale sfruttando via XX Settembre, proprio la sua notevole larghezza, per ricollegarsi direttamente al centro storico.

- **Poggibonsi - Monteriggioni** viene segnalato come percorso da rivalutare. In corrispondenza di Monteriggioni è già presente una pista ciclabile conosciuta come "Fiumara" che potrebbe essere ricollegata al percorso ciclabile di Staggia così da garantire continuità dei percorsi;
- **Poggibonsi - Val d'Elsa** si ritiene un percorso da sviluppare. Fiab insieme al Comitato del Parco dell'Elsa hanno ideato un percorso che prevede una connessione tra Poggibonsi, Certaldo, Castelfiorentino, fino a spingersi ad Empoli così da ricondursi alla ciclabile dell'Arno. Un progetto che potrebbe divenire un incentivo per sviluppare il turismo ciclabile e allo stesso tempo migliorare e garantire percorsi ciclabili e continuativi con i paesi contermini.

In merito a tali proposte progettuali **si consiglia di individuare nel Biciplan percorsi a valenza sovracomunale**, visti come trainanti per lo sviluppo della ciclabilità su tutto il territorio, e quelli **a valenza locale**, passanti nel centro storico e nelle aree di prossimità.

GARANTIRE UNA CORRETTA GESTIONE DELL'ILLUMINAZIONE NEI CENTRI ABITATI

Si ritiene importante **garantire l'illuminazione stradale nei centri storici** poiché sono presenti molti punti bui e pericolosi, come ad esempio il dosso urbano dopo la Coop in cui si sono verificati diversi incidenti, tra cui alcuni mortali. Per contro, si riportano esempio di spreco, come alcuni lampioni nel centro abitato di Staggia, attivi dalle quattro di notte; si consiglia pertanto di pensare a diverse forme di illuminazione più sostenibili e ad una diversa programmazione degli orari di accensione e spegnimento.

PROGETTO DI ARREDO URBANO

Durante la discussione, è emersa la necessità di dare la **possibilità di parcheggiare la bici il più possibile vicino ai luoghi di interesse**, così da incentivare l'uso della bicicletta. Si consiglia infatti di dedicare spazi per le rastrelliere nelle scuole, negli edifici pubblici, nelle aziende e anche nei grandi condomini.

L'INCENTIVO DEL TRASPORTO SU FERRO

Al fine di implementare l'utilizzo dei mezzi pubblici a discapito del mezzo privato, viene proposto

di **incentivare anche il trasporto su ferro**, la cui logica dipende però da una visione di lungo periodo legata al progetto di carattere sovralocale del **raddoppio della linea Empoli-Siena**, reputata **essenziale per il territorio**. A tal riguardo, si propone un'**implementazione dell'uso di treni ibridi** e si ricorda il vantaggio che tale progetto potrebbe apportare al territorio, come la **diminuzione dei tempi di percorrenza e la riduzione delle emissioni di Co2**.

IL PROGETTO DELLE ZONA 30

Per il progetto delle zone 30 sono state evidenziate diverse perplessità, tra cui quella di avere obbligato su strade di notevole affluenza, in quanto corrispondono a direttrici principali verso le aree commerciali, a mantenere una velocità-limite a 30km/h. **I partecipanti**, seppur riconoscendo la validità dell'idea, **richiedono di maturare ulteriori riflessioni**.

Partecipanti

Massimo Becacci – Misericordia Poggibonsi e Ass. sportiva di sicurezza del ciclismo

Fabio Cambi – Confcommercio

Andrea Colecchia – Confesercenti

Alessandro Coppi - Confindustria Toscana Sud

Cesare De Santis - CGIL

Simone Dinetti – Istituto Comprensivo 2 - Insegnante

Antonio Fantozzi – Mobility manager del progetto MOSAICO (Comune di Siena)

Fabio Innocenti - Misericordia Poggibonsi

Nicola Magni – Polizia municipale Comune Colle Val D'Elsa

Giuliana Marraccini – Associazione Commercianti e artigiani di Staggia e dell'Ass. Misericordia di Staggia

Sandra Meniconi – Ass. Via Maestra Centro Commerciale Naturale

Alberto Paggetti – Fiab Siena

Giancarlo Pecciarelli - Istituto Roncalli - Mobility manager

Giovanni Pellicci – Dipartimento Sud di Autolinee Toscane

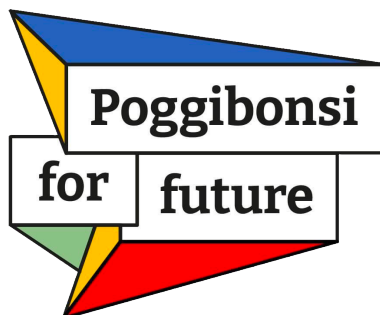
Lemo Politi - Misericordia Staggia Senese

Marco Rossi - Confesercenti

Irene Tosato - Istituto Roncalli - Insegnante

Daniele Verducci - FIAB ADB Siena

Per ulteriori informazioni contattaci al seguente indirizzo email:
poggibonsiforfuture@comune.poggibonsi.si.it



Maggio 2022

