

Regione Toscana  
Consiglio Regionale



# AGENDA 21 LOCALE Forum Intercomunale Valdarno 21



BUCINE CAVRIGLIA MONTEVARCHI **S. GIOVANNI VALDARNO** TERRANUOVA BRACCIOLINI

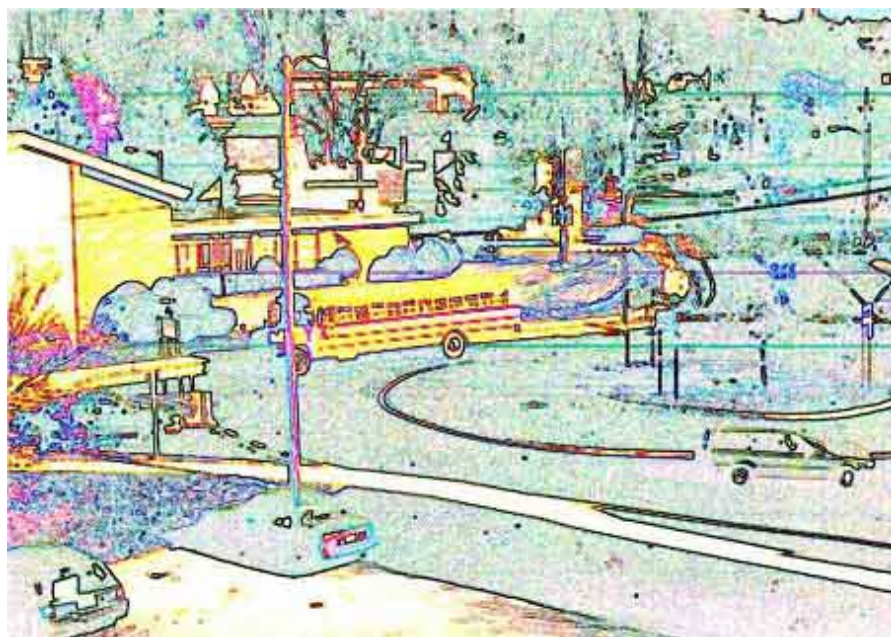
Laboratorio di partecipazione EASW®



## FORUM TEMATICO

### “QUALITÀ URBANA E MOBILITÀ SOSTENIBILE”

S. Giovanni Valdarno



16 Febbraio 2006

## INDICE

1. IL FORUM
  2. IL PROGRAMMA DEI LAVORI
  3. LO STAFF ED I PARTECIPANTI
  4. LA PRESENTAZIONE DEI LAVORI
  5. IL TEMA MOBILITA'
  6. IL LAVORO NEI GRUPPI
  7. SCENARIO COMUNE
  8. CONCLUSIONE DEI LAVORI
- 

### REGIONE TOSCANA

COMUNE DI BUCINE  
COMUNE DI CAVRIGLIA  
COMUNE DI MONTEVARCHI  
COMUNE DI S. GIOVANNI VALDARNO  
COMUNE DI TERRANUOVA BRACCIOLINI

### Coordinamento Scientifico e Tecnico



**ECOAZIONI – Gubbio** ([www.ecoazioni.it](http://www.ecoazioni.it))

#### **arch. Massimo Bastiani**

arch. Virna Venerucci.  
dott. Michele Bettarelli  
dott.ssa Simonetta Parziale  
Costanza Saccomani

#### **arch. Francesco Papa**

#### **arch. Alessandro Melis**

## 1. IL FORUM



Nel corso del 2004 i Comuni di Bucine, Cavriglia, Montevarchi, San Giovanni Valdarno e Terranuova Bracciolini, hanno deciso di portare avanti un processo condiviso di A21 costituendosi come Forum Valdarno all'interno delle iniziative supportate dalla Regione Toscana nell'ambito dell'Agenda 21 Regionale. L'importanza di tale iniziativa è strategica per le politiche territoriali ed ambientali, poiché la gestione associata della agenda 21 locale tra i Comuni di Bucine, Cavriglia, Montevarchi, San Giovanni Valdarno, Terranuova Bracciolini che ha dato vita al progetto 'Valdarno 21' comprende 67.379 abitanti su un territorio di 353,47 kmq.

I cinque comuni appartengono ad un contesto ambientale e paesaggistico omogeneo, tutti infatti risultano esser caratterizzati da due grandi sistemi sia per quanto riguarda le dinamiche di trasformazione, sia per quanto riguarda la loro percezione: la vasta pianura alluvionale, interessata da intensi fenomeni di urbanizzazione e il sistema collinare che conserva i caratteri di naturalità e i segni dell'antropizzazione storica.

### **Obiettivi del Forum**

Obiettivo primario del Forum è di costituire una rete tra le città per la ricerca di approcci e soluzioni innovative nel settore delle politiche ambientali che un singolo Comune potrebbe isolatamente avere difficoltà ad attuare. La metodologia utilizzata per il Forum, vede nel "lavorare insieme" uno strumento prezioso attraverso il quale giungere all'innalzamento della consapevolezza, all'individuazione delle criticità del territorio ed infine alla proposizione di idee, progetti ed azioni condivise da attivare concretamente.

I principali obiettivi del Forum possono essere così sintetizzati:

- ⇒ perseguire gli obiettivi di Agenda 21 per il Valdarno nella prospettiva di uno sviluppo locale sostenibile
- ⇒ avviare un rapporto di copianificazione d'area vasta tra i Comuni
- ⇒ promuovere partenariati locali, facilitando strategie condivise ed azioni rivolte ai singoli Comuni
- ⇒ promuovere una economia ed una competitività basata sull'identità locale e sulla qualità ambientale.

### **Gli attori del Forum**

Il Forum è coordinato a livello istituzionale da una "cabina di regia" di cui fanno parte 1 rappresentante politico e 1 rappresentante tecnico per ogni Comune e si avvale della consulenza tecnico scientifica della società Ecoazioni di Gubbio e degli architetti Melis e Papa.

La Cabina di Regia del Forum ha il compito di assicurare il raccordo tra le attività svolte nei diversi Comuni e prendere decisioni di interesse generale sullo svolgimento del processo.

Fanno Parte del Forum rappresentanti di settori sociali, economici, istituzionali, ambientali provenienti da tutte le comunità locali, quali, per citarne alcune, Enti Pubblici, Associazioni Imprenditoriali di

Categoria, Ambientaliste, Sindacati, Università, Media Locali, Scuole e singoli cittadini, che trovano nel Forum un'occasione unica di poter comunicare tra di loro.

### La struttura del processo

Il Processo di Agenda 21 d'Area è strutturato su quattro livelli:

- Conoscenza
- Informazione/consapevolezza
- Pianificazione partecipata
- Attuazione

### Il metodo di lavoro – La partecipazione

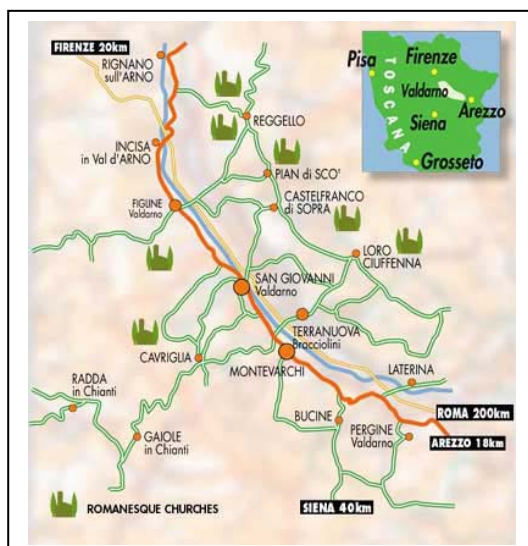
Le decisioni del Forum di Agenda 21 si basano essenzialmente sulla partecipazione, attraverso i laboratori partecipati. La metodologia utilizzata nell'ambito dei Forum tematici è l'European Awareness Scenario Workshop (EASW) che l'Unione Europea, con la Direzione Generale XIII-D, ha creato e patrocina fin da 1994, per fornire il suo appoggio ad azioni locali a livello europeo sul tema della sostenibilità, mirando a rafforzare il legame tra lo sviluppo delle tecnologie, da una parte, ed i bisogni della società, dall'altra.

I partecipanti di un EASW, tutti nel loro ruolo di esperti locali, si confrontano per sviluppare visioni sul futuro della propria comunità e proporre come superare gli ostacoli che frenano il passaggio a modelli di sviluppo sostenibile. La metodologia mette in relazione i diversi interessi e bisogni che entrano in gioco per definire un progetto o un programma, fino alla proposizione di azioni in cui sono indicati chiaramente il come ed il chi dovrà realizzarli.

### AG21 Regionale Forum Valdarno - I territori coinvolti

I Comuni interessati sono:

- Bucine
- Cavriglia
- Montevarchi
- S.Giovanni Valdarno
- Terranova Bracciolini

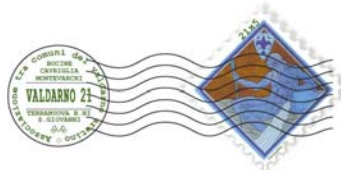


## 2. IL PROGRAMMA DEI LAVORI

---

Il Forum tematico su “Qualità urbana e mobilità sostenibile” si è svolto sotto forma di laboratorio partecipato ed ha rappresentato un momento concreto di confronto con gli attori sociali ed istituzionali. La finalità del Laboratorio è stata quella di promuovere la partecipazione sulle scelte per il futuro costruendo un “dialogo decisorio” tra le varie realtà locali all’interno del processo di Valdarno21.

- Ore 15.00 Registrazione dei Partecipanti
- Ore 15.10 APERTURA DEL LABORATORIO TEMATICO DI Agenda 21  
Introduzione ai lavori  
*Stefano Brogi - Assessore del Comune di Montevarchi*  
*Mauro Tarchi - Sindaco di San Giovanni Valdarno.*
- Ore 15.15 Presentazione di Agenda 21 e introduzione alla metodologia EASW  
*Massimo Bastiani - National Monitor (Ecoazioni).*
- Ore 15.30 Divisione dei partecipanti in gruppi di lavoro per la definizione della loro visione di sviluppo locale relativamente al tema mobilità e reti e delle principali idee progettuali da sviluppare.
- Ore 17.00 Presentazione in sessione plenaria di quanto emerso nei gruppi di lavoro
- Ore 17.30 Considerazioni finali e chiusura dei lavori.



### 3. LO STAFF ED I PARTECIPANTI

#### **Staff**

Massimo Bastiani (National Monitor – Facilitatore)  
Virna Venerucci (Facilitatore)  
Michele Bettarelli (Facilitatore)

#### *Hanno collaborato*

Francesco Papa  
Alessandro Melis  
Simonetta Parziale  
Costanza Saccomani

#### **Partecipanti**

1.	BADII LAURA	ARCHITETTO
2.	BANDINI MARCO	COMUNE DI S. GIOVANNI VALDARNO – CONSIGLIERE COMUNALE
3.	BARBAGALLO MAURIZIO	ASSOCIAZIONE IL VIOTTOLO – GUIDA AMBIENTALE
4.	BARTOLI ENNIO	COMUNE DI CAVRIGLIA - CONSIGLIERE COMUNALE
5.	BECATTILI LIONELLO	LAZZI – TRASPORTI PUBBLICI
6.	BENOCCI ANDREA	LEGAMBIENTE
7.	BIGAZZI MARCO	ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DI AREZZO
8.	BOSCUCCI MAURO	ARCHITETTO – S.GIOVANNI VALDARNO
9.	BROGI STEFANO	COMUNE DI MONTEVARCHI - ASSESSORE – DELEGA AGENDA 21
10.	BUFFONI RICCARDO	PROVINCIA DI AREZZO – AREA MOBILITÀ
11.	CAPPELLETTI ELEONORA	COMUNE DI S.GIOVANNI VALDARNO – URBANISTICA-PIANO
12.	CARDINALI LEONARDO	COMUNE DI S. GIOVANNI VALDARNO - ASSESSORE
13.	CASELLI LORENZO	VICE COMANDANTE DELLA POLIZIA MUNICIPALE
14.	CHIENNI SERGIO	COMUNE DI TERRANUOVA BRACCIOLINI – CONSIGLIERE COMUNALE AGENDA 21
15.	CIABATTI PASQUALE	COMUNE DI CAVRIGLIA- CONSIGLIERE COMUNALE
16.	CIGOLINI GIORGIO	FUNZIONARIO CONFARTIGIANATO
17.	CIPRIANI ANDREA	COMUNE DI MONTEVARCHI – UFFICIO TECNICO
18.	CONTI PAOLA	ISTITUTO SUPERIORE MAGIOTTI MONTEVARCHI – DIR. SCOLASTICO
19.	DE MARINIS LUCIA	VALDARNO SOCIAL FORUM
20.	DEL VITA ANNA	COMUNE DI BUCINE - ASSESSORE ATTIV. PRODUTTIVE - TURISMO - AMBIENTE
21.	DISABATO VITO	COMUNE DI S.GIOVANNI VALDARNO – URBANISTICA-AMBIENTE
22.	DORI SERGIO	COMUNE DI S.GIOVANNI VALDARNO – CONSIGLIERE COMUNALE
23.	ESEMPLARI PATRIZIO	ARPAT – DIRIGENTE
24.	FINESCHI M. CRISTINA	SOCIAL FORUM
25.	FORTE FAUSTO	“OSSERVATORIO VALDARNO SVILUPPO SOSTENIBILE” - RAPPRESENTANTE
26.	GENNARI MASSIMO	ARCHITETTO
27.	GUIDA ANGELICA	COMUNE DI S.GIOVANNI VALDARNO – URBANISTICA

28.	MARTELLINI MAURIZIO	COMUNE DI BUCINE – CONSIGLIERE COMUNALE
29.	MICHELOTTI ROSSELLA	AGRONOMA
30.	NARDI STEFANO	CNA VALDARNO
31.	NERI FRANCA	CROCE ROSSA ITALIANA
32.	NICCOLAI LUCA	COMUNE DI BUCINE - INGEGNERE
33.	ORLANDI CLAUDIO	ARCHITETTO – PRESIDENTE DEI VERDI
34.	RAVEGGI LUCIA	COMUNE DI S.GIOVANNI VALDARNO – UFFICIO DI PIANO REGOLATORE
35.	RENZINI STEFANIA	AUTORITÀ DI BACINO DELL'ARNO
36.	SANI PASQUALE	ASSOCIAZIONE "AMICI DELLA TERRA"
37.	SICHEI LORENZO	CISL
38.	SORDI ALBERTO	PRESIDENTE GRUPPO SPORTIVO AVIS MONTEVARCHI
39.	TARCHI MAURO	COMUNE DI S. GIOVANNI VALDARNO - SINDACO

#### 4. LA PRESENTAZIONE DEI LAVORI

La giornata del Forum tematico dedicato alla "*Qualità urbana e mobilità sostenibile*" si è aperta con il benvenuto ai partecipanti da parte dell'Assessore del Comune di Montevarchi con delega al Programma "Agenda 21", **Stefano Brogi**; l'Assessore, ha brevemente ricordato il calendario degli appuntamenti del Forum ed ha evidenziato come il fine di questi incontri sia quello di definire quali sono i temi rilevanti per lo sviluppo del territorio al fine di focalizzare soluzioni comuni.



Auspica infine che le indicazioni che emergeranno si concretizzino con la creazione di gruppi di lavoro che continuino a lavorare e a contribuire ai temi del Forum. A tali gruppi verrà garantito il supporto dell'Amministrazione e la visibilità del lavoro che svolgeranno.

L'intervento del Sindaco di San Giovanni Valdarno, **Mauro Tarchi**, focalizza alcune questioni centrali rispetto al tema affrontato dal laboratorio; evidenzia come la Qualità urbana sia un aspetto fondamentale per il miglioramento della qualità della vita e come sia da mettere in rilievo il fatto che i cinque Comuni del



Valdarno collaborino per trovare una soluzione unica ai problemi. In tale contesto il Sindaco ha indicato quelli che ritiene essere i principali obiettivi da porsi relativamente alla mobilità sul territorio:

1. REVISIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – Questo servizio risulta al momento insufficiente rispetto alle esigenze del territorio, soprattutto a causa della sua dimensione. Riflette sulla possibilità di ripensare i servizi di trasporto pubblico al fine di assicurare oltre che una maggiore fruibilità degli stessi anche una riduzione dei livelli di inquinamento.
2. AMPLIAMENTO DELLE ZTL – La tutela dei Centri Storici è ormai datata agli anni Ottanta. Per San Giovanni si pensa ad un ampliamento delle ZTL, che non può prescindere da un miglioramento della qualità dei trasporti pubblici e della viabilità nelle zone urbane.
3. VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO DELL'ARNO, visto come cornice ambientale del territorio. Al riguardo occorre pensare a delle forme di fruibilità e vivibilità del fiume che si vadano a sommare ad un ampliamento e rivisitazione delle forme di mobilità già presenti che non soddisfano le esigenze attuali. A tale proposito vanno favorite iniziative politiche volte a realizzare forme di mobilità alternativa.
4. REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA DI PISTE CICLABILI E PEDONALI; si tratta di un obiettivo strettamente collegato alla valorizzazione dell'Arno. Esiste attualmente una forte disomogeneità della rete ciclabile. L'idea è quella di mettere in collegamento le piste ciclabili in modo tale da poter pensare alla bicicletta come reale alternativa alla mobilità su auto.
5. ATTIVAZIONE DELLA S.S 69 che deve esser vista non solo come collegamento tra i due caselli ma deve concorrere a liberare situazioni di mobilità interna, per rendere più vivibili i lungarni. Si deve pensare a una revisione della mobilità e delle strutture esistenti. La realizzazione di piste ciclabili e una maggiore fruibilità e riqualificazione dell'Arno in tale contesto vuol dire rivolgere la vecchia circonvallazione ad un uso alternativo al traffico veicolare.

La presentazione dei lavori è proseguita con l'intervento dell'arch. **Massimo Bastiani** di Ecoazioni ha introdotto all'importanza che il processo di Agenda 21 riveste per un territorio sensibile come quello del Valdarno.

Si tratta di un processo di medio e lungo termine centrato sulla sostenibilità per il 21° secolo attraverso l'impegno dei governi locali per promuovere un'ampia

partecipazione delle comunità, al fine di redigere un piano d'azione per il miglioramento della qualità della vita e per lo sviluppo sociale ed economico, in armonia con l'ambiente.

Obiettivo del Forum è individuare contributi, suggerimenti e idee utili a definire una strategia di area vasta per la gestione sostenibile del Valdarno e per l'elaborazione del Piano d'Azione Locale (PAL) in cui siano definite azioni concrete e attuabili per lo sviluppo sostenibile del territorio che si traducano in indirizzi ed atti di governo delle Amministrazioni.



Queste azioni devono essere condivise, trovando il maggiore consenso possibile e non essere realizzabili solo attraverso l'imposizione e il controllo dall'alto, e attuabili, individuando sempre le risorse necessarie per realizzarle.



La metodologia utilizzata per il laboratorio è un adattamento dell' European Awareness Scenario Workshop (**EASW®**) ed è patrocinata dalla Commissione Europea ed utilizzata fin da 1994 in centinaia di laboratori. Alla base di un EASW vi è la costruzione di scenari condivisi. Uno scenario permette di confrontarsi su ciò che potrebbe avvenire nel futuro ipotizzando condizioni tecnologiche, politiche, umane, economiche possibili e quindi potenzialmente disponibili all'interno di una visione di cooperazione e concertazione tra i diversi attori della vita urbana. Lo scenario di simulazione alla base di un EASW consente di navigare nel futuro, immaginando cosa potrebbe accadere se un determinato programma o progetto venisse attuato.

**Siamo nel 2015 il territorio del Valdarno ha migliorato la sua qualità urbana sviluppandosi in maniera sostenibile. Importanti risultati sono stati raggiunti relativamente ai seguenti**

**Temi:**

- Mobilità alternativa all'auto privata nelle città: uso della bicicletta, percorsi pedonali, percorsi casa scuola dei bambini, accessibilità dei centri storici
- Modalità di spostamento sostenibile tra i comuni del Valdarno
- Fruibilità ed accessibilità dell'Arno

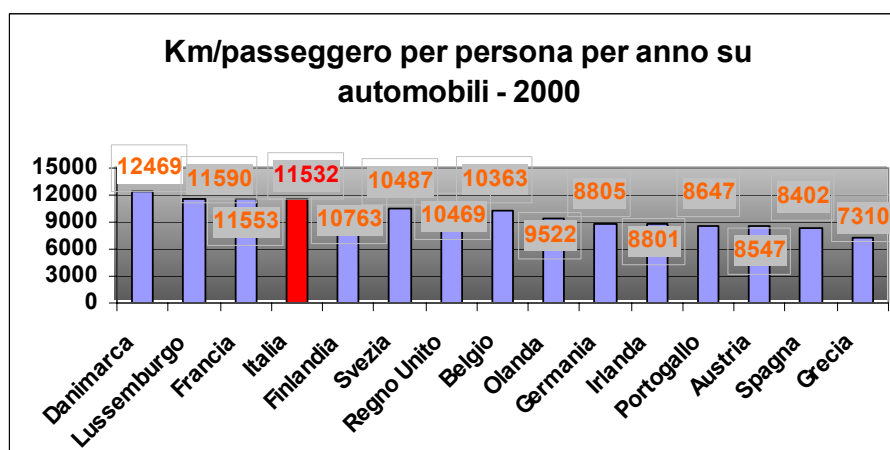
## 5. IL TEMA MOBILITA'

La mobilità è un fattore chiave dello sviluppo economico e uno degli elementi con maggiore incidenza ambientale. Dal 1985 la crescita dei consumi energetici dei trasporti è stata del 47% a fronte della crescita del 4,2% degli altri settori. Più del 30% dell'energia per consumi finali è attribuibile al settore dei trasporti. Tra il 1990 e il 1998 le emissioni di CO<sub>2</sub> da trasporti sono cresciute del 15%.

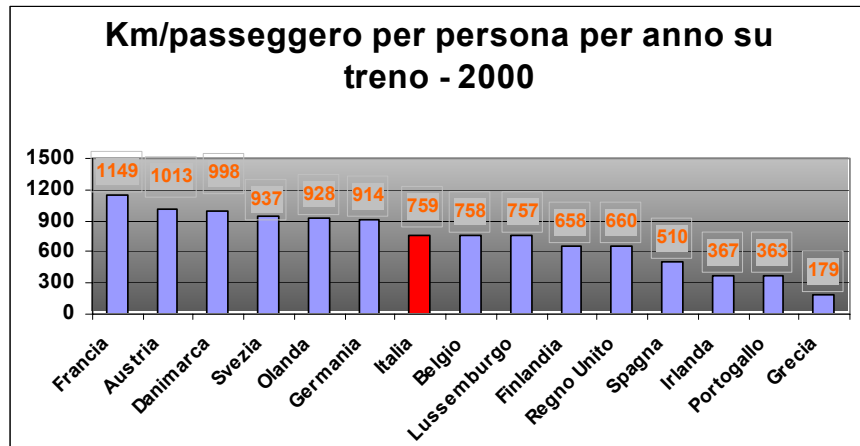
A livello europeo il progresso tecnologico nel settore dei trasporti ha ridotto le emissioni di sostanze acidificanti del 20% e i precursori dell'ozono troposferico del 25% tra il 1990 e il 1998. Ma occorre un forte impegno aggiuntivo per conseguire gli obiettivi di riduzione dei NMVOC (composti organici volatili non metanici) e di NO<sub>x</sub> stabiliti per il 2010. Il punto dolente del sistema sono le aree urbane nelle quali, nonostante alcune tendenze al miglioramento, la quota di persone esposte a concentrazioni di inquinanti superiori alle soglie ammissibili resta altissima. E' prevedibile al 2010 una riduzione sostanziale della popolazione esposta per quanto riguarda Benzene, NO<sub>x</sub> e CO; resta altissima la popolazione esposta per il PM<sub>10</sub>. E resta elevata la quota di popolazione esposta a livelli di rumore elevati (12 milioni di persone esposte a livelli compresi tra 65 e 75 dB(A); oltre 6 milioni a livelli superiori a 75 dB(A).

Nell'Unione europea, il settore dei trasporti ha un giro d'affari annuo di circa 1.000 miliardi di euro, pari ad oltre il 10% del prodotto interno lordo, e dà lavoro a più di dieci milioni di persone. Dal 1970 al 2000, il trasporto passeggeri, in termini di passeggeri/km, è cresciuto del 126%, quello delle merci, in termini di tonnellate-km, è cresciuto del 120%. Si prevede che, nei prossimi decenni, la mobilità di persone e merci sia destinata ad un'ulteriore crescita. Questo aumento della mobilità, concentrandosi soprattutto nell'ambito del traffico stradale, crea gravi problemi di congestione, generando diseconomie ed elevati costi per la società. Si tratta di problemi particolarmente rilevanti per l'Italia poiché nel nostro paese il trasporto delle merci avviene in gran parte su strada. La percentuale delle merci trasportate su gomma è, stando ai dati forniti dalla DG TREN, dell'88%.

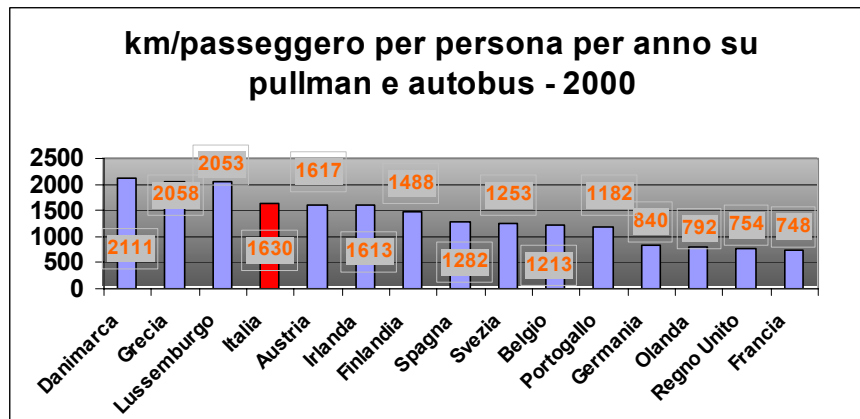
Molto utilizzata in Italia come modalità di trasporto l'automobile:



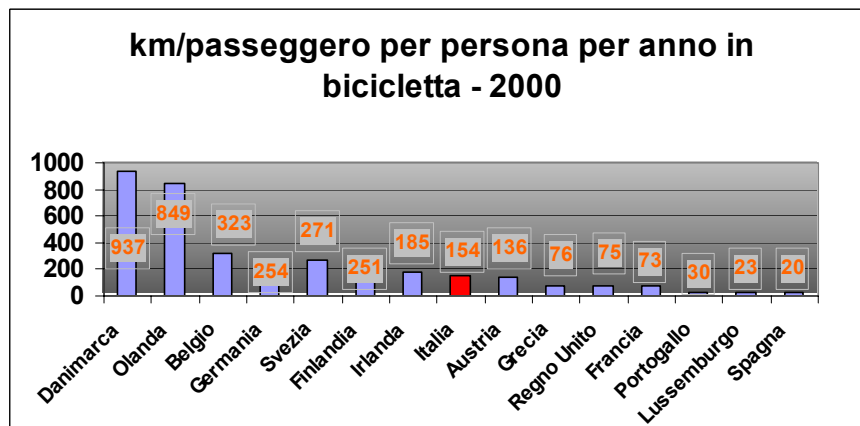
In Italia risulta, quasi trascurabile la percentuale degli spostamenti su rotaia. Stando ai dati del 2000 si hanno 11.532 Km/passeggero per persona per anno su automobile contro 759 su treno.



Se confrontato con quello degli altri paesi europei risulta invece abbastanza diffuso l'utilizzo di pullman ed autobus.



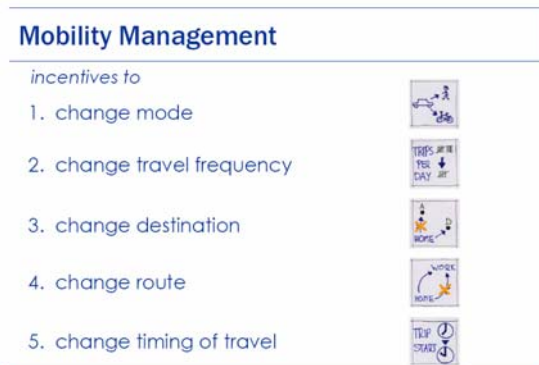
Non molto alto, se rapportato a quello degli altri paesi europei, il livello di utilizzo della bicicletta.



Tra le principali strategie per il miglioramento della mobilità vengono individuate:

- il miglioramento dell'efficienza del sistema di trasporto delle merci
- una riduzione del consumo di combustibili fossili a fronte di un maggiore impiego delle rinnovabili
- l'aumento della competitività della mobilità collettiva
- lo sviluppo della mobilità non motorizzata
- una maggiore sicurezza stradale.

Alcune tra le **buone pratiche** atte a favorire il raggiungimento di tali traguardi quali: Trasporti pubblici a chiamata, Taxi Collettivi, Car pooling, Car sharing, Veicoli Elettrici, Assistenza domiciliare, Parcheggi scambiatori, Bicicletta, Traffic calming, Tariffazione e delimitazione della sosta, Zone 30 Km/h.



Casi reali di eccellenza relativamente alla mobilità sostenibile sono stati attuati in Belgio (istituzione di Covenants: contratti pubblico privato per la realizzazione di misure di mobilità sostenibile) e in Germania, a Friburgo in particolare dove le cinque colonne su cui far poggiare la politica del traffico sono state così individuate: Sviluppo del traffico pubblico, Completamento delle Piste Ciclabili, Diminuzione del Traffico Automobilistico Individuale, Concentramento del traffico su poche Strade Principali, Gestione dei parcheggi.



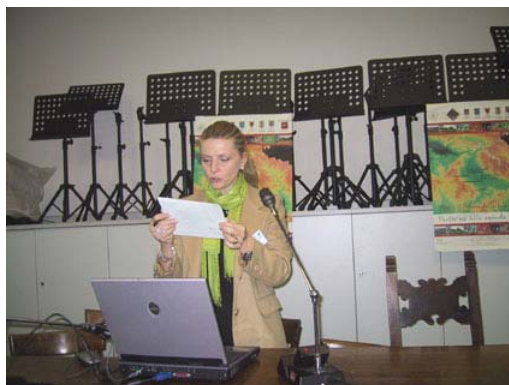
## 6. IL LAVORO NEI GRUPPI

Dopo la prima parte introduttiva che si è svolta in plenaria, i partecipanti sono stati divisi in tre gruppi ognuno coordinato da un facilitatore.

Nella composizione dei gruppi si è avuta particolare attenzione alla distribuzione dei partecipanti in relazione al loro ruolo, al fine di avere tre gruppi eterogenei in cui potessero emergere i punti di vista delle varie rappresentanze.

Nei gruppi la sessione di lavoro si è avviata con una breve auto-presentazione dei partecipanti.

Successivamente su richiesta del facilitatore i componenti del gruppo sono stati invitati a immaginare di essere nel 2015 per descrivere come si è evoluta la situazione locale della mobilità con particolare riferimento a 3 temi dominanti:



- MOBILITÀ ALTERNATIVA ALL'AUTO PRIVATA NELLE CITTÀ
- MODALITÀ DI SPOSTAMENTO SOSTENIBILE TRA I COMUNI DEL VALDARNO
- FRUIBILITÀ ED ACCESSIBILITÀ DELL'ARNO

Dopo aver individuato gli scenari è stato chiesto ai gruppi di collocarli all'interno di un diagramma, al fine di evidenziare i principali soggetti attuatori (CHI: pubblico – privato) e le modalità di realizzazione (COME: organizzazione - innovazione); in conclusione è stato definito uno slogan per ciascun gruppo che riassume il significato dello scenario identificato.

Per quanto riguarda le visioni scaturite dai partecipanti, nel presente rapporto vengono riportati per ogni gruppo, prima lo scenario per temi (in pillole), al fine di evidenziare le tematiche affrontate nella discussione di ogni singolo gruppo ed infine lo scenario comune individuato sulla base della visione "finale" che emerge dalla lettura globale degli scenari dei gruppi.



## GRUPPO A

**Facilitatore:** Massimo Bastiani

**Assistenti:** Alessandro Melis  
Francesco Papa

**Partecipanti**

Bartoli Ennio  
Becattili Lionello  
Bigazzi Marco  
Cardinali Leonardo  
Ciabatti Pasquale  
Cipriani Andrea  
Disabato Vito  
Esemplari Patrizio  
Martellini Maurizio  
Michelotti Rossella  
Sichei Lorenzo  
Sordi Alberto



*Si riportano di seguito alcuni interventi ed osservazioni emerse durante i lavori del gruppo*

### **2015 – SCENARIO IN “PILLOLE”**

#### **MOBILITÀ ALTERNATIVA ALL’AUTO PRIVATA NELLE CITTÀ**

- **Definizione di una pianificazione di area vasta** (come per la sanità) Realizzazione di una coopianificazione attraverso accordi di programma tra comuni; si è lavorato sulle scelte di pianificazione delle città nella distribuzione delle funzioni urbane (industrie, ospedali, ecc.); definita una pianificazione delle attività produttive e attuato un protocollo per contenere l’espansione urbana)
- **Vie di scorrimento** che funzionino come tali (ss 69 senza edificato lineare)
- **Mantenimento dell’identità dei centri abitati** del Valdarno (no alla città diffusa)
- **Realizzazione della metropolitana di superficie** sulla linea FF.SS. (in alternativa al TPL), con la creazione di più stazioni
- **Metropolitana sotterranea** tra i Comuni
- Affermazione di **una cultura diffusa della bicicletta** Nelle grandi aziende si incentiva l’uso della bicicletta, anche con compensi in busta paga
- **Implementazione e completamento delle zone ciclabili**
- Linea **circolare di fondovalle**
- Linee **di collegamento dedicate a collina e fondovalle**
- **Strade urbane**, non utilizzate più come parcheggio (**- auto = + bici e + bus**)
- Utilizzazione di **bus a combustibile meno impattanti** (metano ed elettricità) e di dimensione minore, a costi sostenibili. Tali mezzi andrebbero utilizzati non solo nel centro storico ma anche rivolgendo l’attenzione a connessioni verso centri commerciali, aree industriali...
- Comunicazione **logistica tra scuole e aree industriali**

- Progettazione **percorsi per TPL** , con annesso piano degli orari della vallata
- Piano degli **orari delle zone pedonali**
- Controllo dei **permessi auto per ingresso alle ZTL**
- Costituzione di **Zone 30**
- Realizzazione di **aree pedonali su percorsi sicuri**
- Realizzazione **percorsi protetti verso le scuole**
- **Posti auto assegnati** ai residenti
- **Educazione stradale** obbligatoria nelle scuole

### MODALITÀ DI SPOSTAMENTO SOSTENIBILE TRA I COMUNI DEL VALDARNO

- **Linee di trasporto specializzate.** Trasporto merci su ferrovia, mobilità veloce
- Visione **d’insieme Valdarno, Aretino, Fiorentino** (senza confini)
- **Visione globale del TPL** e selettiva su scuole e industria. Si prevede la creazione di nuove fermate e/o di nuove stazioni della metropolitana leggera per collegare i comuni abitati in particolare le scuole e le industrie
- **TPL di collegamento tra i Centri Storici** di fondovalle con mezzi ecologici (basta poco: 4 bus e 4 autisti)
- Creazione di una **linea circolare di fondovalle**
- **Miglioramento dell’efficienza** da un punto di vista della frequenza (max ogni 20’) e dell’interscambio tra modalità, con utilizzo di mezzi più piccoli
- **Sistema di parcheggi scambiatori** intercomunali, con navette verso il centro dei centri abitati
- Parcheggi scambiatori, su metropolitana di superficie e su linea FF.SS
- **Parcheggi limitrofi alle zone ZTL** e lungo le stazioni della metropolitana
- **Tariffe differenziate nei parcheggi** in base alla distanza dal Centro Storico
- **Servizi di bike sharing** da parcheggi scambiatori, alle stazioni e alle fermate bus
- **Politiche dissuasorie all’uso dell’auto.** Un uso sempre minore delle auto consentirebbe una maggiore qualità della vita con strade urbane non più adibite a parcheggio, un maggior uso della bicicletta e una maggiore pedonalità.
- Sistema **di monitoraggio qualità dell’aria** a rete. Per verificare i miglioramenti nel corso del tempo a seguito delle scelte fatte sulla mobilità a tal fine vengono utilizzate anche postazioni mobili
- **Realizzazione dell’interporto merci – viabilità** - ferrovia



### FRUIBILITÀ ED ACCESSIBILITÀ DELL’ARNO

- **Arno come ecosistema complesso** e non solo come “problema”. Valutazione e valorizzazione della qualità ambientale, della flora e della fauna del territorio
- **Realizzazione del Parco fluviale dell’Arno** sviluppato in senso lineare, in modo da poter essere fruito da tutti i comuni
- **Piste ciclabili** allineate all’asse fluviale (Incisa e Levanella)
- **Controllo ecologico, monitoraggio** e manutenzione selettiva degli affluenti dell’Arno
- **Vitalità, balneabilità ed uso continuativo delle rive.** Realizzazione di attrezzature sportive, percorsi pedonali, piste ciclabili, stabilimenti balneari]

## 2015 – SCENARIO DEL GRUPPO **A** PRESENTATO IN PLENARIA

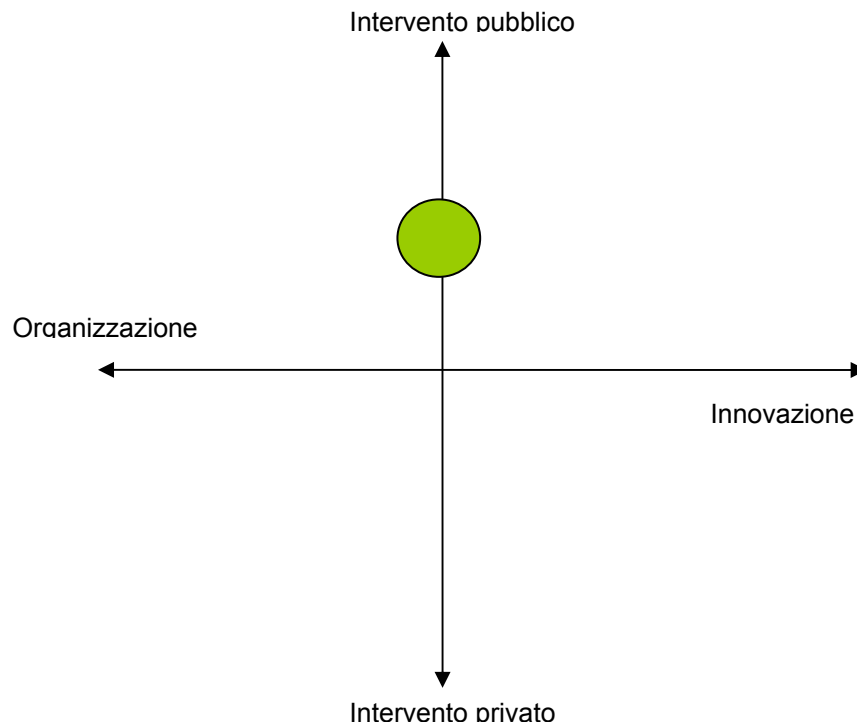
Definizione di una pianificazione di area vasta  
Vie di scorrimento che funzionino come tali  
Mantenimento dell'identità dei centri abitati del Valdarno  
Realizzazione della metropolitana di superficie sulla linea FF.SS  
Implementazione delle zone ciclabili e cultura diffusa della bicicletta  
Linee di collegamento dedicate a collina e fondovalle  
Strade urbane, non utilizzate più come parcheggio  
Utilizzazione di bus a combustibile meno impattanti  
Piano degli orari del TPL della vallata e delle zone pedonali  
Controllo dei permessi auto per ingresso alle ZTL  
Costituzione di Zone 30 ed aree pedonali  
Realizzazione percorsi protetti verso le scuole  
Posti auto assegnati ai residenti  
Educazione stradale obbligatoria nelle scuole

Linee di trasporto specializzate  
Visione d'insieme Valdarno Aretino e Fiorentino  
Cultura politica e visione globale del TPL e selettiva su scuole e industria  
TPL di collegamento tra i Centri Storici di fondovalle con mezzi ecologici  
Sistema di parcheggi scambiatori intercomunali, con navette verso il centro dei centri abitati  
Parcheggi scambiatori, per metropolitana di superficie e per linea FF.SS  
Parcheggi limitrofi alle zone ZTL e lungo le stazioni della metropolitana  
Tariffe differenziate nei parcheggi in base alla distanza dal Centro Storico  
Servizi di bike sharing da parcheggi scambiatori, alle stazioni e alle fermate bus  
Politiche fortemente dissuasorie all'uso dell'auto  
Realizzazione dell'interporto merci – viabilità - ferrovia

Arno come ecosistema complesso e non solo come "problema"  
Realizzazione del Parco fluviale dell'Arno sviluppato in senso lineare, in modo da poter essere fruito da tutti i comuni  
Piste ciclabili allineate all'asse fluviale  
Controllo ecologico, monitoraggio e manutenzione selettiva degli affluenti dell'Arno  
Qualità delle acque e trasparenza nelle informazioni su usi e prelievi delle acque  
Vitalità, balneabilità ed uso continuativo delle rive

**SLOGAN:** *Valdarno rete dei paesi*

**DIAGRAMMA**



*Al termine del lavoro nei gruppi, i partecipanti si sono riuniti in plenaria ed un rappresentante per gruppo ha illustrato il lavoro prodotto e la sintesi dello scenario del gruppo.*



*Alberto Sordi*

Portavoce del gruppo in plenaria

## GRUPPO B

**Facilitatore:** Michele Bettarelli

**Assistente:** Costanza Saccomani

### Partecipanti

Badii Laura  
Bandini Marco  
Barbagallo Maurizio  
Brogi Stefano  
Conti Paola  
Del Vita Anna  
Dori Sergio  
Fineschi M. Cristina  
Guida Angelica  
Neri Franca  
Orlandi Claudio  
Renzini Stefania  
Sani Pasquale



## 2015 – SCENARIO IN “PILLOLE”

### MOBILITÀ ALTERNATIVA ALL’AUTO PRIVATA NELLE CITTÀ

- **Sistema di piste ciclabili** sicure e ben collegate: la mobilità ciclabile costituisce un sistema di trasporto alternativo all’auto; lungo le piste ciclabili ci sono tabelle che indicano i tempi di percorrenza e sono stati individuati attentamente e realizzati punti in cui si possono prendere in prestito gratuito le bici
- **Ci sono mezzi a idrogeno ed energia elettrica** – non più con carburanti tradizionali: questa variazione ha comportato un miglioramento della qualità dell’aria
- **E’ cambiata la mentalità** delle persone anche grazie a campagne mirate nelle scuole: si effettuano campagne di informazione per incentivare l’uso della bicicletta da parte dei più giovani presso le scuole e comunque si sviluppano una serie di progetti legati alla sostenibilità (pannelli solari, compostiere ...)
- **Parcheggi scambiatori fuori le città** con possibilità di andare in Centro con piccoli mezzi elettrici: sono realizzate apposite aree nelle estreme periferie ove parcheggiare la macchina e prendere biciclette, tricicli (per anziani) e piccoli mezzi elettrici o a idrogeno per spostarsi verso il centro
- **I Centri storici sono chiusi** e i cittadini si sono ripresi la Città: anche se può risultare impopolare, i politici si prendono le loro responsabilità ed effettuano scelte coraggiose, come ad esempio la chiusura al traffico dei centri storici
- **Percorsi sicuri casa scuola** per i bambini ma anche per anziani e diversamente abili: la segnaletica (orizzontale e verticale) delle piste è curata come si fa nelle città del nord Europa utilizzando una serie di simboli che le rendano facilmente riconoscibili (piedini ...)

- **Maggiore consapevolezza dei cittadini** sul loro stile di vita: incontri formativi per informare e responsabilizzare i cittadini sulle tematiche legate alla sostenibilità

#### **MODALITÀ DI SPOSTAMENTO SOSTENIBILE TRA I COMUNI DEL VALDARNO**

- **Il sistema di trasporto pubblico tra i vari Comuni** e le frazioni è potenziato e consente di lasciare la macchina a casa: ci sono più mezzi e quindi più corse
- **E' stato realizzato un sistema di trasporto pubblico urbano** con orari flessibili e mezzi che utilizzano carburanti compatibili: i mezzi sono di piccole dimensioni, elettrici o con carburanti non tradizionali ed effettuano corse frequenti
- **Piano degli orari unitario tra i cinque Comuni:** sono stati armonizzati gli orari di ingresso/ uscita di scuole, negozi, fabbriche ... a livello intercomunale
- **Si lavora da casa: incremento del tele-lavoro;** sono stati fatti studi per localizzare le imprese in prossimità di aree in cui c'è richiesta di lavoro.
- **Servizi a chiamata:** introduzione di questo tipo di servizio
- **Gli scuolabus sono utilizzati** anche nel pomeriggio **per la mobilità pubblica**
- **E' stato ottimizzato** e limitato, il **trasporto delle merci** su gomma



#### **FRUIBILITÀ ED ACCESSIBILITÀ DELL'ARNO**

- **Collegamento ciclopedonale dalla fonte alla foce dell'Arno** con opportune strutture (turismo e lavoro lungo il percorso): avvicinarsi a quanto di buono fatto dai paesi del Nord Europa per dare nuova linfa al fiume Arno non solo a livello ambientale e di mobilità ma anche in termini di attività sportive e punti di attrazione che possono anche dare nuova occupazione
- **Riqualificazione ambientale dell'Arno e dei suoi affluenti:** questo potrebbe fare dell'Arno il "secondo salotto" della città e renderlo maggiormente vissuto
- **I fiumi sono puliti come un tempo:** si effettuano controlli sugli scarichi nei fiumi anche durante le festività, quando le industrie sanno che questi controlli sono carenti
- **Al fiume Arno si legano attività sportive,** come ad esempio canoa: sono incentivate tutte le attività sportive ambientalmente compatibili legate al fiume Arno e ai percorsi ciclo – pedonali adiacenti.

## 2015 – SCENARIO DEL GRUPPO **B** PRESENTATO IN PLENARIA

Sistema di piste ciclabili sicure e ben collegate

Ci sono mezzi a idrogeno ed energia elettrica – non più con carburanti tradizionali

E' cambiata la mentalità delle persone anche grazie a campagne mirate nelle scuole

Parcheggi scambiatori fuori le città con possibilità di andare in Centro con piccoli mezzi elettrici

I Centri storici sono chiusi e i cittadini si sono ripresi la Città

Percorsi sicuri casa scuola per i bambini ma anche per anziani e diversamente abili

Maggiore consapevolezza dei cittadini sul loro stile di vita

Il sistema di trasporto pubblico tra i vari Comuni e le frazioni è potenziato e consente di lasciare la macchina a casa

E' stato realizzato un sistema di trasporto pubblico urbano con orari flessibili e mezzi che utilizzano carburanti compatibili

Piano degli orari unitario tra i cinque Comuni

Si lavora da casa

Servizi a chiamata

Gli scuolabus sono utilizzati anche nel pomeriggio per la mobilità pubblica

Collegamento ciclopedonale dalla fonte alla foce dell'Arno con opportune strutture (turismo e lavoro lungo il percorso)

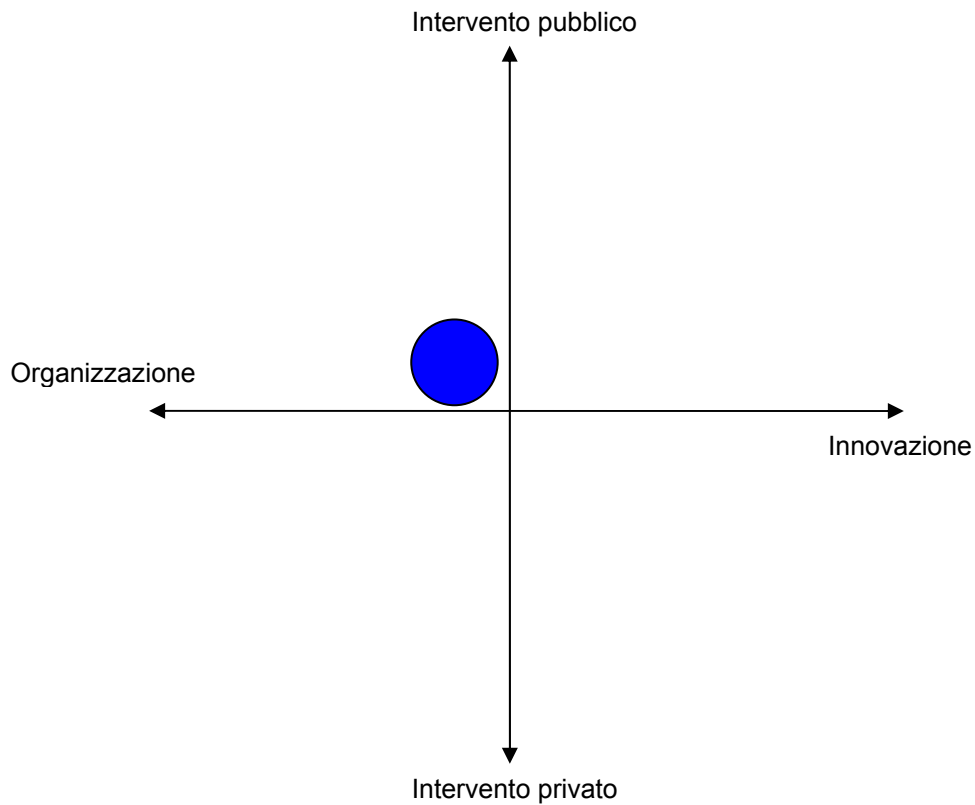
Riqualficazione ambientale dell'Arno e dei suoi affluenti

I fiumi sono puliti come un tempo

Al fiume Arno si legano attività sportive, come ad esempio canoa.

**SLOGAN:** *Valdarno: cento strade sostenibili*

**DIAGRAMMA**



*Al termine del lavoro nei gruppi, i partecipanti si sono riuniti in plenaria ed un rappresentante per gruppo ha illustrato il lavoro prodotto e la sintesi dello scenario del gruppo.*



*Stefano Brogi*

Portavoce del gruppo in plenaria

## GRUPPO C

**Facilitatore:** Virna Venerucci  
**Assistente:** Simonetta Parziale

### Partecipanti

Benocci Andrea  
Boscucci Mauro  
Buffoni Riccardo  
Cappelletti Eleonora  
Caselli Lorenzo  
Chienni Sergio  
Cigolini Giorgio  
De Marinis Lucia  
Forte Fausto  
Gennari Massimo  
Nardi Stefano  
Nicolai Luca  
Raveggi Lucia



*Si riportano di seguito alcuni interventi ed osservazioni emerse durante i lavori*

## **2015 - SCENARIO IN "PILLOLE"**

### **MOBILITÀ ALTERNATIVA ALL'AUTO PRIVATA NELLE CITTÀ**

- **Educazione dei cittadini** alla gestione sostenibile della mobilità. Occorre lavorare sulla consapevolezza dei cittadini al fine di potenziare l'uso di mezzi sostenibili e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile
- **Formazione ed informazioni** tra tutti i comuni, Considerando il Valdarno, come un sistema complesso ed unitario, occorre creare delle mappe per informare sui possibili percorsi presenti in tutti i comuni
- **Informazione in città**, in ogni città inoltre dei sistemi (Totem) specifici devono dare informazioni su una mobilità consapevole: percorsi bici, pedonali, parcheggi, linee autobus, ecc..
- **Creazione di strade, affiancate sempre da piste ciclabili**, da considerare nella normativa propria dei Comuni
- **Taxi collettivo**, per aumentare i servizi ed abbassare i costi
- **Ampliare zone ZTL** supportate da parcheggi a corona
- **Bambini a piedi a scuola**, per incentivare questa politica a cominciare dai più piccoli
- **Trasporto pubblico elettrico**. Esiste in generale una stretta interconnessione tra le problematiche del territorio che si riflettono da uno all'altro comune.  
Per i TPL si potrebbe pensare ad una circolare di servizio pubblico con mezzi elettrici e biciclette e percorsi pedonali. Sarebbe necessario anche pensare ad un servizio notturno.

La disponibilità dei parcheggi esiste, esiste però una distribuzione non uniforme degli stessi nei diversi comuni, manca comunque l'informazione circa la loro esistenza e la cultura di una mobilità alternativa (quando sono stati predisposti autobus navetta gratuiti sono stati poco sfruttati dai cittadini).Le ZTL nei diversi comuni sono ferme al 1978. Sono piccole e hanno subito negli anni solo

delle piccole modifiche ma non sono mai state affiancate da politiche tese ad una mobilità sostenibile, volte a disincentivare l'uso della macchina.

E' necessario attuare una informazione diffusa sul trasporto pubblico locale e sulle diverse possibilità di sosta e di servizi di mobilità alternativa offerti dal territorio.]

***Tutto questo potrà essere realizzato attraverso un lavoro di concertazione ed integrazione tra: il Progetto Mobility Management e Agenda 21***

## MODALITÀ DI SPOSTAMENTO SOSTENIBILE TRA I COMUNI DEL VALDARNO

- E' stato acquisito che **il Valdarno è una città diffusa**, e questo prevede una politica – gestione unitaria
- **Polizia municipale associata** nei territori per gestire in modo integrato la sicurezza
- Per le aree più periferiche possibilità di un **servizio pubblico a chiamata**, per la riduzione dei costi ed un potenziamento del servizio
- **Piste ciclabili affiancate** a strade a percorrenza su gomma
- **Il progetto Valdarno Mobility Management** ha ottenuto i vantaggi sperati:



Orari, gestione linee, tempi di spostamento, parcheggi di scambio, infrastrutture più sicure. Nella zona si prevede per i prossimi anni la fine di alcuni lavori, come la SS.69, che renderebbero ancora più difficile la situazione della mobilità in Valdarno. C'è un accordo tra i Comuni del Valdarno, tra cui S.Giovanni - Montevarchi e Terranova Bracciolini, già dal 2000. Rimarrà comunque la mobilità su gomma ma si guarderà ad una maggiore sicurezza e alla creazione di infrastrutture per la mobilità sostenibile. Per il trasporto pubblico si è già cercato di eliminare la frammentazione precedentemente esistente affidandolo dal 2005 ad un unico gestore (consorzio). Tale progetto prevede inoltre un Mobility Manager per far fronte ai problemi organizzativi della mobilità locale e servizi di Bike sharing

Per quanto riguarda il TPL comunque si fa notare che nonostante i finanziamenti della Provincia si presenta come scarsamente efficace e poco efficiente.

- **Effettuati monitoraggi sistematici della qualità aria** e dell'inquinamento acustico
- **Parcheggi per chi viene dalla collina**, collegati con la navetta. Risulta necessario creare parcheggi che consentissero attraverso un sistema di autobus, navette o bike sharing di poter lasciare l'auto e muoversi poi con tranquillità nel territorio
- Recupero della linea Firenze - Roma per **linea metropolitana leggera**

## FRUIBILITÀ ED ACCESSIBILITÀ DELL'ARNO

- Realizzazione **del Parco fluviale sull'Arno**. L'Arno è l'elemento legante del fondovalle. A S. Giovanni V. si fece un concorso nazionale in cui si realizzarono 35 possibili disegni per la creazione di un parco fluviale per i diversi comuni. Furono segnalati 4 progetti ma non è stato assegnato nessun premio a causa di problemi di realizzazione. Oggi l'amministrazione vorrebbe dar seguito a tale concorso e si è pensato di realizzare degli incontri per approfondire e realizzare parte di tali progetti. Attualmente la situazione si presenta frammentata, con piccoli parchi realizzati su piccole parti di

territorio nei diversi comuni. E' sempre mancata una vera programmazione intercomunale e la volontà di ragionare insieme su tali temi.

- **Sviluppo di percorsi alternativi e sostenibili** anche **verso i paesi della collina**. Realizzazione di una rete di piste ciclabili che raccordino tutti i Comuni, da collegare anche al progetto di fruibilità dell'Arno. La zona pianeggiante è la più favorita per cui doveva esser naturale creare tale pista, ma la zona collinare (7 fonti) viene già utilizzata come via ciclabile a fini sportivi. Bisognerebbe pensare ad un raccordo tra biciclette e pedoni. Il parco dell'Arno andrebbe potenziato rendendo utilizzabili anche le strade a fini di mobilità alternativa, inquadrando in tale ottica anche le piste ciclabili. Non si può parlare di accessibilità e di fruibilità del Parco fluviale senza pensare ad una viabilità buona e sicura. E' importante quindi creare tali percorsi e piste ciclabili che consentano anche un collegamento tra le diverse zone del territorio. Il problema è che fino ad oggi si sono sempre pensate strade finalizzate a una mobilità su gomma mai rivolte a possibilità di mobilità differenti.
- **Realizzazione di un progetto integrato**, non solo singoli progetti per i singoli Comuni.
- **Coinvolgimento anche di altri ambiti fluviali – Affluenti Arno** (Ambra, Ciuffenna, S. Cipriano)
- **Conservazione dell'ecosistema fluviale**

## 2015 – SCENARIO DEL GRUPPO C PRESENTATO IN PLENARIA

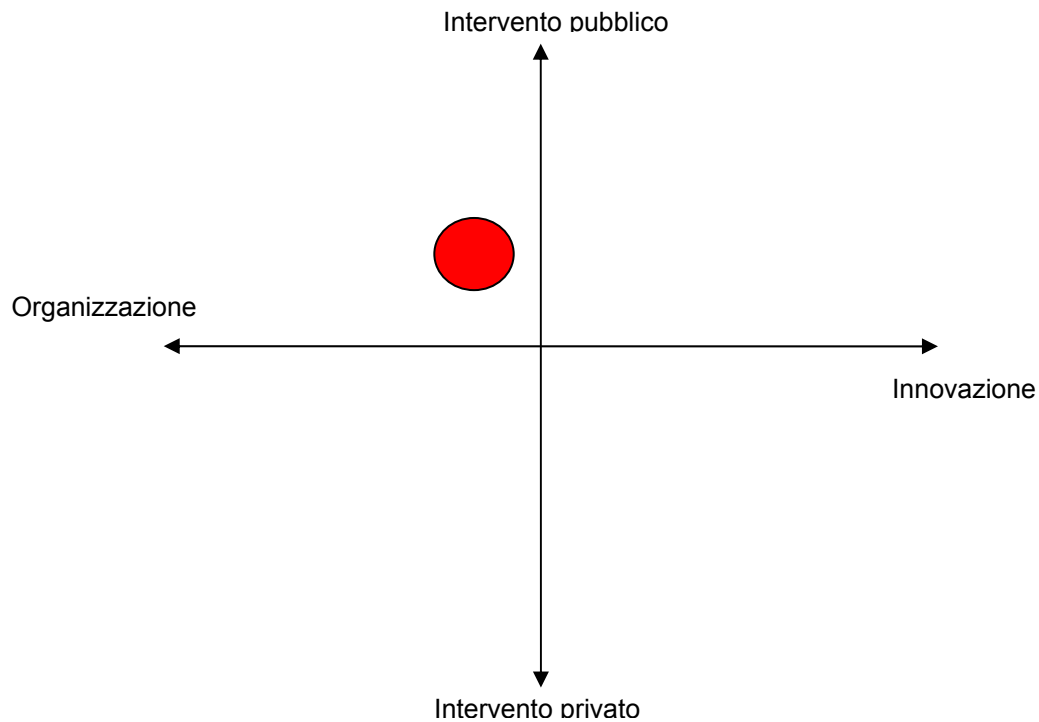
Educazione dei cittadini alla gestione sostenibile della mobilità –  
 Formazione ed informazioni (tra tutti i comuni)  
 Informazione in città dei principali parcheggi, punti di sosta e di accesso  
 Creazione di strade, affiancate sempre da piste ciclabili  
 Taxi collettivo  
 Ampliare zone ZTL supportate da parcheggi a corona  
 Bambini a piedi a scuola  
 Trasporto pubblico elettrico  
 Collaborazione tra il Progetto Mobility Management e Agenda 21

E' stato acquisito che il Valdarno è una città diffusa, e questo prevede una politica gestione unitaria  
 Polizia municipale associata nei territori per gestire in modo integrato la sicurezza  
 Per le aree più periferiche possibilità di un servizio pubblico a chiamata  
 Piste ciclabili affiancate a strade a percorrenza su gomma  
 Il progetto Valdarno Mobility Management ha ottenuto i vantaggi sperati:  
 orari, gestione linee, tempi di spostamento, parcheggi di scambio, infrastrutture più sicure.  
 Effettuati monitoraggi sistematici della qualità aria e dell'inquinamento acustico  
 Parcheggi per chi viene dalla collina, collegati con la navetta  
 Recupero della linea Firenze - Roma per linea metropolitana leggera

Realizzazione del Parco fluviale sull'Arno. L'Arno è l'elemento legante del fondovalle.  
 Sviluppo di percorsi alternativi e sostenibili anche verso i paesi della collina.  
 Realizzazione di un progetto integrato, non solo singoli progetti per i singoli Comuni.  
 Coinvolgimento anche di altri ambiti fluviali – Affluenti Arno (Ambra, Ciuffenna, S. Cipriano)  
 Conservazione dell'ecosistema fluviale

**SLOGAN:** *Vivere meglio insieme*

**DIAGRAMMA**



*Al termine del lavoro nei gruppi, i partecipanti si sono riuniti in plenaria ed un rappresentante per gruppo ha illustrato il lavoro prodotto e la sintesi dello scenario del gruppo.*



*Raveggi Lucia*  
Portavoce del gruppo in plenaria

## 7. SCENARIO COMUNE

*Sulla base di quanto emerso dal dibattito che si è sviluppato nei tre gruppi di lavoro e dall'esame degli "SCENARI COMUNI" di ogni gruppo di lavoro, si è provveduto a costruire uno scenario comune per "Valdarno 2015: Qualità urbana e mobilità sostenibile", attraverso cui individuare le principali indicazioni degli esperti locali che hanno partecipato al laboratorio.*

Siamo nel 2015, nel Valdarno si è avviato un sistema di co-pianificazione strategica, ambientalmente consapevole, che coinvolge tutti i Comuni. Da un punto di vista politico-amministrativo, si è sviluppato un sistema decisionale compatto ed integrato, che pur mantenendo l'identità locale dei singoli centri, opera attraverso una gestione unitaria e condivisa. E' stata inoltre incrementata la sinergia con gli altri Enti del territorio, come ad esempio la Provincia di Arezzo, collegando e partecipando i progetti e le iniziative in corso. Tutto ciò ha consentito un maggior controllo delle nuove espansioni urbane, la realizzazione di servizi d'area, ma anche la realizzazione di un sistema di comunicazione e informazioni ente/ente e ente/cittadino estremamente efficiente.

### **Mobilità alternativa all'auto privata nelle città**

E' stato attivato un sistema di educazione, formazione e informazione capillare, a partire dalle scuole, che ha sviluppato negli abitanti un atteggiamento più sostenibile verso la mobilità e il rispetto del codice della strada. Nel trasporto urbano si è puntato molto sull'intermodalità, per gli spostamenti all'interno delle singole città si usano molto i mezzi di trasporto pubblico che vanno a fonti energetiche alternative, sono elettrici o ad idrogeno, hanno dimensioni ridotte e passano con alta frequenza

I parcheggi principali sono stati realizzati fuori dalle città che forniscono servizi navetta o di bike sharing. La rete ciclabile è affidabile e sicura e collega tra loro i diversi Comuni del fondovalle con la zona collinare consentendo di muoversi bene all'interno dei singoli Centri abitati. I centri storici hanno drasticamente ridotto la presenza di auto ("i cittadini si sono rimpossessati del centro") senza creare disagi a nessuno, si sono realizzate zone 30 ed ampliate le ZTL supportate da parcheggi a corona si è attivato un controllo più accurato nel rilascio e possesso dei permessi. I residenti hanno posti auto assegnati, nei parcheggi e si applicano tariffe differenziate in base alla distanza dal Centro Storico. Sono stati creati percorsi sicuri casa-scuola per i bambini, ma anche per anziani e diversamente abili.

### **Modalità di spostamento sostenibile tra i comuni del Valdarno**

Attraverso una riorganizzazione dei servizi, la realizzazione di parcheggi scambiatori con servizi navetta ma anche con la diffusione del telelavoro e di una maggior consapevolezza ambientale dei cittadini si è raggiunta una mobilità più responsabile e ridotto l'uso di auto

private anche sulle medie distanze. Tra i cinque Comuni è stato studiato un Piano degli orari unitario, armonizzando l'ingresso/ uscita da scuole, negozi, fabbriche. Il sistema di trasporto pubblico tra i vari Comuni e le frazioni è stato potenziato utilizzando mezzi ecologici e non è più frammentato.

I parcheggi scambiatori, anche intercomunali, sono stati realizzati nei punti strategici (stazione ferroviaria, centri storici, ecc...). Sono stati introdotti sistemi di trasporto pubblico a chiamata e taxi collettivi. E' stata realizzata una metropolitana di superficie sulla linea FF.SS Firenze – Roma.

Il trasporto merci, limitato per quanto possibile, avviene su linee specializzate.

Si può contare su un sistema di monitoraggio periodico ed efficiente sulla qualità dell'aria e sull'inquinamento acustico per verificare i miglioramenti nel corso del tempo a seguito delle scelte fatte sulla mobilità, a tal fine vengono utilizzate anche postazioni di rilevamento mobili. Il progetto Valdarno Mobility Management ha ottenuto i vantaggi sperati: Orari, gestione linee, tempi di spostamento, parcheggi di scambio, infrastrutture più sicure.

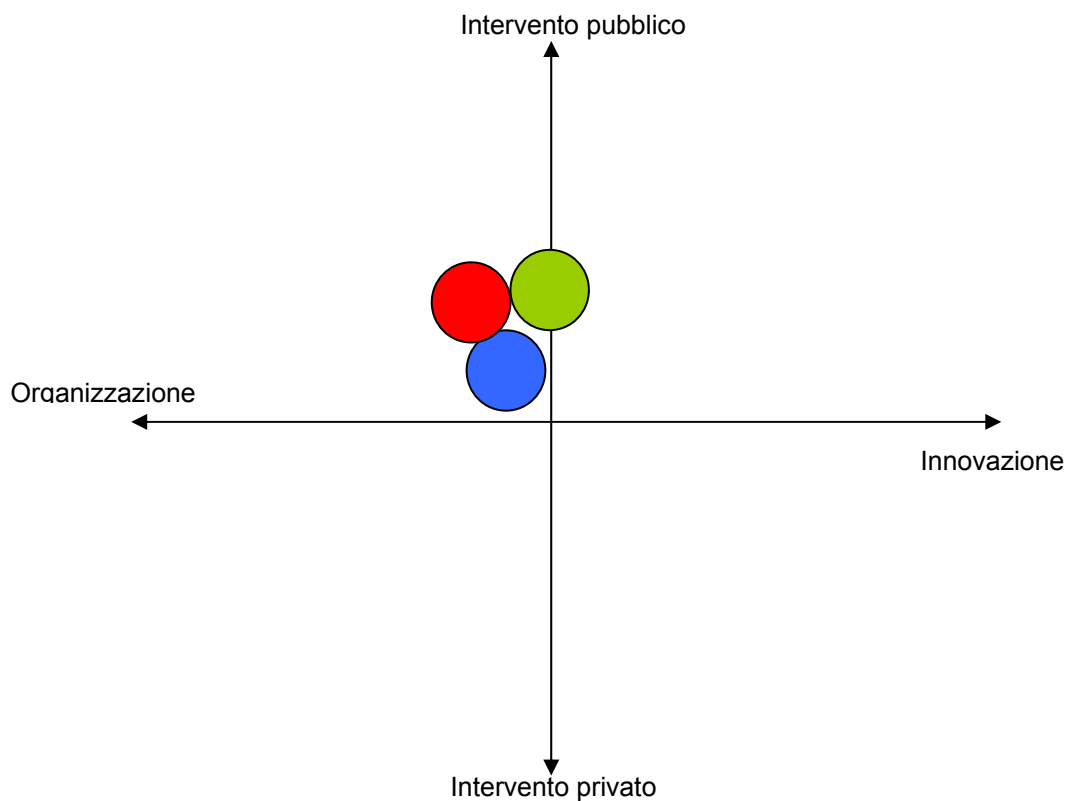
#### **Fruibilità ed accessibilità dell'Arno**

L'Arno e i suoi affluenti sono riqualficati da un punto di vista ambientale, l'ecosistema fluviale è in buono stato di conservazione e la qualità delle acque è buona.

Il piano di riqualficazione integrato dell'Arno e dei suoi affluenti è stato implementato attraverso la realizzazione del Parco fluviale, fruibile e facilmente accessibile da parte di tutti i Comuni del Valdarno. In questo ambito, grazie alla ritrovata qualità delle acque ed alla manutenzione delle rive, è stata possibile la realizzazione di stabilimenti balneari e attrezzature sportive accessibili da percorsi pedonali e piste ciclabili, si è ritrovata la vitalità di un tempo.

Il collegamento ciclo pedonale va dalla fonte alla foce dell'Arno e costituisce un vero sistema di mobilità alternativa.



**DIAGRAMMA di SINTESI**

Lo scenario Comune di tutti i gruppi vede nella coordinazione politica e gestione integrata del territorio l'elemento fondamentale per il funzionamento dell'intero sistema.

La posizione tendenzialmente "baricentrica" tra pubblico e privato, sintetizza la necessità di un impegno congiunto per l'avvio e la gestione di azioni e progetti in grado di migliorare la viabilità del territorio attraverso la partecipazione e condivisione, sebbene si riconosca comunque al soggetto pubblico un maggiore impegno nell'attività di realizzazione della stessa.

Risulta inoltre evidente che nell'attivazione della visione di fondo ci sia un accordo comune sulla prevalenza del fattore organizzativo per la riorganizzazione e realizzazione di un progetto di viabilità efficace ed integrata tra i diversi Comuni. In ogni caso nel corso delle discussioni l'aspetto dell'innovazione tecnologica è sempre risultato essere un elemento complementare all'aspetto organizzativo che rimaneva prevalente.

## 8. CONCLUSIONE DEI LAVORI

In conclusione del laboratorio l'Assessore Brogi rinnova la volontà e disponibilità dell'amministrazione a proseguire i lavori sul tema della mobilità esprimendo l'auspicio che vengano realizzati nuovi incontri, tra i partecipanti ai gruppi di lavoro, magari in orari non lavorativi (tardo pomeriggio: 17:30 – 20:00). Il fine di questi incontri è di favorire, a partire dagli scenari individuati nel corso del laboratorio (ma anche nei prossimi che si svolgeranno), la proposizione di idee e progetti da inserire nel Piano d'Azione Locale (PAL).

Sottolinea inoltre come il progetto sulla mobilità già avviato dalla Provincia di Arezzo, può sicuramente essere lo spunto per l'approfondimento, l'incontro e il confronto sul tema, di qui l'invito ai rappresentanti della Provincia a continuare a seguire i lavori di A21L.

Chiude il Forum Massimo Bastiani di Ecoazioni, sottolineando come l'importanza di incontri successivi agli EASW che si stanno realizzando, risieda proprio nel fatto che questi consentono lo scambio di idee e il confronto continuativo, tra le diverse realtà territoriali per arrivare alla definizione di piani comuni.

Viene infine indicato che il supporto ai gruppi che intenderanno rincontrarsi e continuare a lavorare, sarà di ordine logistico (sede di lavoro), metodologico, (modalità di lavoro suggerite) e di comunicazione (messa a disposizione del sito per la diffusione di quanto deciso negli incontri).

Ogni gruppo dovrà avere un responsabile (promotore) ed un segretario che sostituirà in caso di assenza il responsabile e provvederà a verbalizzare e trasmettere alla segreteria di A21 (Valdarno21) il contenuto degli incontri che si svolgeranno.



Un ringraziamento a tutti coloro che hanno partecipato attivamente a questo workshop e che con il loro lavoro hanno contribuito ad indicare quale modello di sviluppo per un futuro sostenibile del Valdarno.