

LINEE DI INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEL PUMS

L'Amministrazione Comunale di Mantova intende avviare la redazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) con le caratteristiche e le finalità indicate nella legge n. 340 del 24/11/2000 e con l'approccio partecipativo, integrato e volto alla sostenibilità dettato dagli indirizzi europei. L'art. 22 della norma prevede che: *“Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.”*

Numerosi sono i motivi che spingono a rilevare tale esigenza: il tempo trascorso dall'ultima programmazione, la presenza di nuove infrastrutture (viabilistiche, per la sosta, per il trasporto pubblico locale) e quindi di flussi di traffico da indagare, la mancata attuazione di alcune previsioni infrastrutturali, nonché una nuova sensibilità ambientale.

L'insieme di tutti questi elementi impone infatti di potenziare le azioni di mobilità sostenibile finalizzate alla contrazione di emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, alla riduzione dei fenomeni di congestione e all'aumento della sicurezza stradale per adeguare la città agli standard europei. Governare organicamente il sistema della mobilità, integrando nella programmazione politiche e azioni di mobilità sostenibile ha il duplice obiettivo di migliorare la qualità di vita di residenti e fruitori, tutelando la salute e la sicurezza stradale, riducendo inquinamento e incidentalità, e di riqualificare e rigenerare il territorio cittadino recuperando spazi urbani. È necessario offrire risposte differenziate che siano in grado di garantire e accrescere l'accessibilità e di ridurre uno sviluppo squilibrato dei sistemi di trasporto e un eccessivo utilizzo dello spazio pubblico dell'automobile.

Tali traguardi si concretizzano in una sostanziale revisione delle modalità di accesso e sosta al centro storico, nonché nell'individuazione di strategie di trasporto innovative, sostenibili ed efficaci in un'area ben più vasta di questo.

È evidente che per rendere ciò possibile andranno costruite condizioni di collaborazione, istituzionale e civica, volte a offrire alternative valide all'uso dell'auto privata.

Il sistema infrastrutturale di Mantova - città capoluogo, polo attrattore di servizi ma anche nodi di smistamento di traffico - è infatti da inquadrarsi in un'ottica di scala vasta e le politiche di governo della mobilità e di potenziamento delle infrastrutture e del trasporto pubblico vanno condivise e supportate a molteplici livelli e con diversi attori. In particolare è necessario attivare un insieme coordinato e condiviso di interventi per aumentare la

competitività dei mezzi di trasporto alternativi all'auto, come il trasporto pubblico e la rete di ciclabili di collegamento tra quartieri e centro. Allo stesso modo, va rivista l'organizzazione del sistema della sosta per meglio rispondere a differenti esigenze e sensibilità: quelle dei residenti degli operatori economici e dei turisti.

Vanno pertanto perseguite politiche di regolamentazione della sosta attraverso la revisione delle strisce blu e l'integrazione dei parcheggi differenziando regolamenti d'uso e tariffe in ragione della vicinanza ai luoghi di attrazione, privilegiando l'obiettivo della rotazione, e individuando parcheggi di interscambio da connettere efficacemente alla città. A ciò si aggiunge l'obiettivo della realizzazione di un nuovo parcheggio a servizio del centro storico. Ciò anche al fine di liberare suolo pubblico per consentire lo sviluppo di spazi urbani di qualità, di spazi pedonali e ciclabili fruibili, nonché di migliorare e velocizzare il trasporto pubblico locale.

Nello specifico, il PUMS dovrà:

- analizzare lo schema infrastrutturale che caratterizza la viabilità cittadina attraverso la comprensione dei flussi di traffico e della loro ripartizione modale al fine di governare i processi di spostamento e di attraversamento;
- individuare, di conseguenza, le soluzioni più adatte per risolvere le criticità delle viabilità e dei nodi esistenti (revisione della gestione di incroci e semaforizzazioni, ecc), indirizzando gli investimenti destinati alle strade verso l'incremento della sicurezza, la riduzione della pressione del traffico, la riqualificazione delle aste stradali a indirizzo ciclabile e pedonale;
- verificare tempistiche, esiti e alternative dei progetti infrastrutturali di scala sovracomunale che non hanno ancora trovato concreta attuazione (in particolare Ti.Bre, Mantova Cremona, completamento Tangenziale Est) e farsi parte attiva in tavoli di confronto per individuare le soluzioni più idonee;
- individuare le azioni necessarie per promuovere l'integrazione (della programmazione, delle tariffe e dell'informazione) tra mezzi di trasporto privati e sistemi del trasporto pubblico,
- promuovere il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano nel suo complesso riducendo la congestione viabilistica, recuperando spazi pubblici urbani, riqualificando e attrezzando per la mobilità alternativa nuove aree anche esterne al centro (bike sharing);
- rivedere localizzazione, tariffazione, modalità di accesso e di connessione dei parcheggi esistenti e di progetto, differenziandoli anche per utenza (parcheggi di interscambio, parcheggi ad elevata tariffazione e rotazione, parcheggi per residenti, ecc). L'offerta della sosta dovrà essere monitorata e indirizzata grazie all'utilizzo di sistemi informativi smart e pannelli a messaggio variabile;
- verificare efficacia e criticità dell'attuale estensione e regolamentazione delle ztl proponendo i necessari correttivi;
- ampliare anche nei quartieri residenziali semicentrali e periferici il limite dei 30 km/h in prossimità delle scuole, garantendo maggiori condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti e riducendo il tasso di incidentalità della città;

- approfondire il tema mobilità delle merci, della ridefinizione dei raccordi ferroviari, della valorizzazione della trimodalità acqua-gomma-ferro presente nel polo di Valdarò con l'obiettivo di ridurre la circolazione dei mezzi pesanti nelle aree abitate;
- Affrontare i principali nodi di criticità per il traffico, quali Porta Cerese, Piazza Don Leoni e l'asse Cittadella-Belfiore;
- Ridefinire le regole di distribuzione delle merci a scala urbana in accordo con le associazioni di categoria, privilegiando i sistemi a basso impatto ambientale e le sinergie;
- individuare e superare le barriere architettoniche per una città accessibile a tutti i suoi fruitori;
- prevedere una forte azione di comunicazione e di coinvolgimento della cittadinanza e ai portatori di interesse al fine di giungere all'attuazione di uno strumento il più possibile condiviso.

Nota: migliorare i collegamenti quartieri centro storico, sia tramite la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, sia con una rinnovata rete ciclabile.

All'interno del quadro complessivo andranno individuati gli interventi puntuali più adeguati e incisivi da inserire nell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico (PUT). Il Comune di Mantova è dotato di PUT approvato nel 1994 e aggiornato nel 2003 ed è pertanto necessario predisporre un ulteriore aggiornamento che verifichi, oltre ai risultati ottenuti dalle azioni già attuate, i motivi della mancata attuazione di alcuni interventi e la loro attualità e necessità entro la rinnovata visione programmatica.

Dovranno inoltre essere sottoposte a verifica le politiche infrastrutturali delineate nel PGT al fine di verificare rispetto al quadro definito nel PUMS l'attualità e l'efficacia dei progetti strategici contenuti nel Documento di Piano e le eventuali necessità di integrazione delle scelte del Piano strategico della mobilità ciclabile.

Comunicazione e Partecipazione

La previsione di azioni di comunicazione e partecipazione può essere intesa come finalizzata a:

- comunicare gli esiti degli studi di analisi dei flussi di traffico;
- accrescere il livello di consapevolezza diffusa sugli orientamenti del PUMS nella comunità;
- Acquisire proposte e suggerimenti degli stakeholder, anche al fine di far crescere una responsabilità sociale che si rapporta a quella istituzionale;
- verificare con puntualità i potenziali elementi di criticità connessi alle previsioni del PUMS al fine di conoscere le dinamiche esistenti e prevenire problematiche future;
- conoscere le esigenze di determinate tipologie di utenza (anziani, studenti, lavoratori, ecc.);