

I TAVOLI TEMATICI INTRODUTTIVI

20 E 21 GIUGNO 2017

La redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ha visto, alla conclusione delle attività analitico-conoscitive, il coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders mediante quattro incontri con i cittadini (8 e 9 giugno) e quattro tavoli tematici introduttivi, finalizzati a raccogliere i suggerimenti e le osservazioni del pubblico, delle associazioni di cittadini, degli operatori e delle associazioni di categoria.

Nei prossimi mesi sono previsti altri tavoli tematici, durante i quali si discuteranno con gli stakeholders le strategie di piano. Si era previsto di tenere questo secondo set di incontri (Tavoli tematici di discussione) a fine luglio, ma si ritiene opportuno posticiparli. Seguiranno pertanto comunicazioni più dettagliate.

I tavoli tematici introduttivi sono stati i seguenti:

- Mobilità passeggeri – 20 giugno, ore 10.30
- Mobilità privata e sulla sosta – 20 giugno, ore 14.30
- Logistica urbana – 21 giugno, ore 14.30
- Mobilità attiva – 21 giugno, ore 17.00

TAVOLO TEMATICO SULLA MOBILITÀ PASSEGGERI, 20 GIUGNO ORE 10.30

In questo tavolo si è parlato non solo di trasporto pubblico di linea, ma anche di taxi, progetti sovrapubblici, intermodalità e modelli di funzionamento. Grazie alla partecipazione dei rappresentanti di categoria, è stato possibile raccogliere informazioni sul ruolo dei taxi nella città. È emerso che essi non servono solo il turista, ma integrano anche il servizio di linea su due fronti: da un lato, coprono in buona parte le fasce orarie in cui il servizio di linea non è attivo (fra le 20.00 e l'1:00, e fra le 5:00 e le 6:30), dall'altro servono le categorie di cittadini che non riescono ad usufruire del trasporto pubblico a causa di barriere architettoniche di tipo sia fisico (gradini ecc.) sia funzionale (p.es. carenza dei sistemi di sintesi vocale sui mezzi) o chi si trova in aree non coperte dal servizio di linea (p.es. Grazie di Curtatone). I taxisti portano all'attenzione del tavolo alcuni suggerimenti per ottimizzare, dal loro punto di vista, la viabilità ed accorciando i percorsi:

- Introdurre pilomat per attraversare Piazza Sordello
- Introdurre pilomat su Viale Primaticcio per entrare a Palazzo Te da Viale Montello
- Consentire anche ai taxi la svolta del TPL all'uscita dell'ospedale

È stato sollevato il caso dell'Ospedale, dove seppur a fronte di una buona copertura del trasporto pubblico, gli utenti sono pochi – sia fra i 2000 dipendenti dell'Azienda Ospedaliera, sia fra pazienti (ricoverati, ma soprattutto chi fa visite mediche o altre prestazioni) e visitatori. È stato richiesto di migliorare l'accesso pubblico su Viale Albertoni in particolare per la sicurezza degli utenti tpl, bici e pedoni, includendo bike sharing ed incoraggiando l'uso della bici per chi proviene dalla stazione. Viene ribadito il noto problema dei parcheggi all'ospedale, che affligge soprattutto i lavoratori turnisti i quali a causa degli orari di lavoro non possono usare il mezzo pubblico. APAM ricorda la proposta del gestore TPL di incentivare i dipendenti con un abbonamento agevolato. Il tema dell'incentivazione e sensibilizzazione all'uso del TPL è stato proposto anche da altri partecipanti, non solo in relazione all'ospedale.

Sintesi dei tavoli tematici introduttivi

Il rappresentante Flixbus invita a tenere in considerazione che l'azienda, nata nel luglio 2015, ha visto e sta vedendo uno sviluppo rapido, che nell'orizzonte temporale del PUMS potrebbe raggiungere un livello tale da richiedere migliore interconnettività con il centro e spazi differenti (oggi i bus fermano a Campo Canoa).

L'Agenzia di Bacino del TPL chiede che eventuali potenziamenti del trasporto pubblico siano quantificati dal punto di vista economico affinché il Piano di Bacino in corso di redazione possa includerli. Per quanto riguarda il potenziamento di Flixbus, lo si può paragonare allo svilupparsi di altri servizi su gomma come per esempio l'integrazione del servizio Frece FS e Italo: la combinazione di questi recenti sviluppi della mobilità va coordinata e possibilmente concentrata in uno snodo apposito. Il Piano sta prevedendo l'istituzione di un sistema di tariffazione integrato di bacino, che coprirà trasporto su gomma e su ferro e sarà probabilmente attivato con le prossime gare – 2020. È previsto inoltre il potenziamento della linea ferroviaria Milano – Mantova, con un treno all'ora. L'Agenzia di Bacino suggerisce l'integrazione del servizio taxi agevolato in determinate fasce orarie per chi ha sottoscritto l'abbonamento al TPL, qualora non fosse possibile estendere gli orari del servizio di linea.

FIAB ritiene che lo schema di funzionamento del trasporto pubblico urbano e interurbano, con le linee che entrano nel centro storico, non sia né ottimale per il servizio, né compatibile con le caratteristiche dello spazio urbano: i mezzi sono grandi rispetto alle strade del centro, e creando situazioni di pericolo per la mobilità attiva; allo stesso tempo, gli autobus sono costretti a rallentare notevolmente, perdendo in competitività. Propone quindi un differente schema, che vede le linee di più lunga percorrenza rimanere sulle strade principali esterne (Viali, Lungolago), e il centro servito da minibus elettrici, operanti su due percorsi circolari, uno più a nord (Lungolago, Pomponazzo, Calvi, Umberto I, Cavallotti, Marangoni, Pitentino) e uno più a sud (Viale Risorgimento, viale Piave, Corso Vittorio Emanuele II, Cavallotti, Libertà, Via Principe Amedeo, Via Giulio Romano, corso Garibaldi). È stato suggerito inoltre di ridurre il numero di fermate in città, che oggi sono molto frequenti e in diversi casi poco o per nulla utilizzate, e di offrire invece più copertura in periferia. È stato ancora sollevato il tema del prolungamento delle corse nelle ore serali del venerdì e del sabato. Dal punto di vista dell'accessibilità ai poli, si chiede migliore copertura del servizio urbano alla stazione FS (oltre che più intermodalità ciclabile). In un'ottica di cambiamento sistemico, si suggerisce di realizzare collegamenti ferroviari con i quartieri periferici, e di integrare il trasporto pubblico con collegamenti via acqua (Campo Canoa, Cittadella, zona industriale).

APAM conferma il piano di rinnovo del parco veicolare, con 60 nuovi mezzi a metano in arrivo (l'elettrico non è ancora competitivo, a causa della scarsa autonomia delle batterie e della ridotta capacità dei mezzi). Facendo riferimento alla precedente configurazione del trasporto pubblico interurbano (una sola stazione in Piazzale Mondadori), il gestore evidenzia che l'attuale sistema ha portato ad un incremento delle percorrenze pari a 300mila km. Chiede di studiare e valutare la fattibilità di una configurazione analoga a quella precedente. L'impiego di mezzi grandi è dovuto alla necessità di soddisfare i momenti di picco della domanda e al non poter raddoppiare la flotta per far circolare mezzi piccoli nelle altre fasce orarie.

In conclusione, APAM comunica alcuni dati sul numero di utenti della navetta da Parcheggio Te: nel 2017 ci sono stati finora 31mila utenti, con valori medi di 300 utenti il giovedì e 500-600 utenti la domenica.

TAVOLO SULLA MOBILITÀ PRIVATA E SOSTA, 20 GIUGNO ORE 14.30

I temi di questo tavolo sono stati le nuove tecnologie legate all'automobile (principalmente sharing, driverless ed elettrico), la gestione della sosta in centro (turnover per commercio e servizi vs. stazionamento a lungo termine per residenti e lavoratori), i parcheggi di attestamento e l'occupazione di spazio pubblico.

Sintesi dei tavoli tematici introduttivi

ACI Mantova invita a considerare negli scenari di medio e lungo termine l'impiego di soluzioni sharing elettrico e *driverless*: i benefici sono la minore occupazione di spazio pubblico (i veicoli non stazionano mai, ma sono continuamente usati da diversi utenti), le minori emissioni e la potenziale riduzione del tasso di motorizzazione. Di fatto il sistema diventa equiparabile ad un servizio di trasporto pubblico. Rimangono le incognite sullo sviluppo della tecnologia e soprattutto sull'evoluzione del contesto legale e normativo per le auto senza conducente; non è possibile ad oggi contare su questa tecnologia se non come spunto per lo scenario di lungo termine. Un'altra declinazione dello sharing proposta da ACI prevede la messa a disposizione di veicoli ecologici nei parcheggi di interscambio per l'ultimo miglio, oppure di biciclette a pedalata assistita.

Confesercenti parte dal dato del rilievo sulla bassa rotazione delle auto su strisce blu per incoraggiare la ricerca di una soluzione che favorisca l'accessibilità ai servizi e agli esercizi commerciali. La scarsità di posti auto effettivamente disponibili (non bloccati da auto che sostano per molto tempo) fa sì che gran parte del traffico in città sia in realtà costituito dal ricircolo di auto alla ricerca di un parcheggio. Propongono quindi di impedire la sosta con pass e abbonamenti in alcune aree ad "alta rotazione", come per esempio Corso Vittorio Emanuele II. Al contempo, suggerisce di definire delle aree destinate alla sola sosta di residenti, e/o la realizzazione di parcheggi in struttura che accolgano la sosta di lungo periodo. Un altro tema emerso riguarda il segnalamento mediante pannelli a messaggio variabile del numero di posti auto disponibili, per evitare il ricircolo delle auto.

FIAB chiede misure più forti di contenimento del traffico per ridurre l'inquinamento, specialmente nei periodi in cui il numero di superamenti delle soglie si avvicina al limite massimo. Solleva inoltre problemi di sicurezza legati alle auto parcheggiate in prossimità degli incroci (ostacolano visibilità), in doppia fila (p.es. Via Chiassi) o sui percorsi pedonali e ciclo-pedonali, alla possibilità per le auto di attraversare i Viali. Per preservare la città bisogna potenziare i parcheggi di attestamento. Chiede sanzioni più severe per i comportamenti pericolosi e irrispettosi.

TAVOLO SULLA LOGISTICA URBANA, 21 GIUGNO ORE 14.30

Confcommercio richiede l'inserimento di una fascia oraria nel tardo pomeriggio (entro le 19) di accesso alla ZTL, che agevoli le operazioni di ritiro campionario per gli operatori commerciali di tipo tradizionale. Per quanto riguarda le modalità di approvvigionamento, l'associazione di categoria segnala che l'autoapprovvigionamento è molto più utilizzato dal settore alimentare e Ho.Re.Ca, piuttosto che dall'abbigliamento; inoltre sottolinea le esigenze particolari della filiera dei freschi e surgelati.

SDA gestisce sul CAP 46100 circa 500 spedizioni al giorno e 300-400 resi/giorno: il servizio include anche la consegna di grossi colli a privati e operatori commerciali, che devono arrivare il più possibile vicino alla destinazione. L'area pilomat, accessibile solo in determinate fasce orarie, poneva un vincolo per i clienti che prenotano la consegna in determinati orari. Vi è una forte competizione fra le aziende del settore, a causa delle elevate prestazioni richieste dalla clientela (consegne in giornata).

FIAB dice che la possibilità di sostare indifferenziatamente ovunque non tutela alcuni luoghi e punti di vista preziosi della città (p.es. Piazza Mantegna), per cui emerge la proposta di individuare degli stalli, prenotabili per una sosta di max 30 minuti via APP da chi deve fare carico/scarico e monitorati per sanzionare le occupazioni abusive. Ciascuno di questi stalli può servire un'area del raggio di 100m, gestibile anche per consegne abbastanza pesanti.

Un altro tema sollevato da FIAB riguarda la raccolta della spazzatura, che avviene nelle vie del centro in orari non idonei e con mezzi troppo ingombranti: in particolare, su Via Chiassi si verificano situazioni di pericolo a

Sintesi dei tavoli tematici introduttivi

causa delle auto che sorpassano i mezzi TEA e di mezzi pesanti che approvvigionano alcuni esercizi commerciali.

Altre proposte riguardano la possibilità di istituire package stations per il deposito di pacchi che i destinatari possono poi ritirare quando lo desiderano mediante un codice che consente di aprire l'armadietto assegnato. Questa misura aiuterebbe anche a sensibilizzare il cittadino rispetto al tema delle consegne a domicilio: molti sottovalutano gli impatti ambientali di questa pratica, soprattutto legati alle lunghissime percorrenze di queste merci. Infine, una possibile soluzione di ultimo miglio, differente dalla vera e propria piattaforma logistica urbana, potrebbe riguardare il passaggio, sul bordo del centro cittadino, del pacco dal mezzo standard ad un mezzo elettrico operato per esempio dal Comune, o a una cargo bike, che possa distribuire i pacchi in città con impatto minimo sullo spazio e sull'ambiente.

Confesercenti sottolinea che per il successo di qualunque iniziativa e nuova regolamentazione è fondamentale l'importanza di una chiara e continuativa comunicazione e assistenza all'utente.

TAVOLO SULLA MOBILITÀ ATTIVA, 21 GIUGNO ORE 17.00

Al tavolo sulla mobilità attiva si è discusso di educazione alla mobilità, della qualità della progettazione dei percorsi ciclabili, di ultimo miglio, sicurezza, barriere architettoniche, segnaletica, moderazione del traffico e ciclabilità diffusa.

Aipd Associazione Italiana Persone Down e Unione Italiana dei Ciechi e Ipovedenti chiedono l'estensione serale del servizio di trasporto pubblico urbano e interurbano, soprattutto nel weekend. Entrambe le associazioni segnalano episodi di scarsa educazione da parte degli automobilisti e la difficoltà per le persone disabili di spostarsi a piedi su alcuni marciapiedi molto stretti oppure occupati da tavolini.

L'Associazione Scarponauti apprezza i nuovi totem pedonali installati in centro e auspica che ne vengano posizionati ulteriori ai "punti di arrivo" del turista (parcheggi, stazioni TPL); per quanto riguarda i parcheggi, lamenta l'assenza di segnaletica di indirizzamento verso il parcheggio di Borgochiesanuova e propone la realizzazione di una mappa dei parcheggi di interscambio e servizi navetta. Propone inoltre di mantenere in funzione anche quegli autobus più datati che consentano il trasporto bici e carrozzine. Per evitare eccessiva congestione nelle ore di punta del mattino, suggerisce di diversificare gli orari di inizio delle varie attività (scuole e uffici pubblici in particolare).

Salvaiciclisti Mantova non crede in questa ultima proposta, che moltiplicherebbe gli spostamenti oggi concentrati e combinati (p.es. accompagnamenti). L'associazione propone l'attivazione di strategie di incentivazione all'utilizzo del TPL gratuito, a fronte di un leggero incremento delle tasse comunali, che incentiverebbe le persone a usare il TPL visto che lo pagherebbe a prescindere. Si chiedono inoltre restrizioni al traffico più forti, soprattutto nei periodi in cui i superamenti delle soglie di inquinamento sono frequenti: per esempio, si potrebbe impedire l'accesso alla città a tutte le auto con solo conducente, incoraggiando il carpooling. Salvaiciclisti sottolinea l'importanza della segnaletica di indirizzamento sui percorsi ciclabili e pedonali, e la connessione dei percorsi discontinui. L'accessibilità alle scuole deve cambiare attraverso la valorizzazione del Pedibus e la messa in sicurezza degli accessi (p.es. ZTL a tempo).

L'associazione Vivere Porto, di Porto Mantovano, segnala la pericolosità della ciclabile che si interrompe a Cittadella, e di quella sul cavalcavia di Belfiore (pendenza in discesa fa prendere velocità alle bici che poi si trovano su una traversa). Auspica la fattiva collaborazione della Grande Mantova al piano e ritiene l'educazione un aspetto fondamentale per il miglioramento delle condizioni di sicurezza: gli automobilisti devono rispettare gli utenti deboli, ma anche gli utenti deboli devono rispettarsi fra loro nelle condizioni di

Sintesi dei tavoli tematici introduttivi

promiscuità (p.es. percorsi ciclopedonali) – e il processo educativo deve iniziare fin dalla tenera età. In linea con questo, Associazione Scarponauti propone l'installazione di cartelli sui percorsi ciclopedonali che invitino i ciclisti al rispetto dei pedoni con i quali condividono lo spazio.

Un tema comune agli interventi di tutti i partecipanti è la percezione che non vengano sanzionati a sufficienza i comportamenti irrispettosi e pericolosi, soprattutto degli automobilisti ma anche di altri utenti della strada.

Il Comitato Aria Pulita si rende disponibile ad integrare le osservazioni già prodotte con una mappa delle discontinuità e criticità nei percorsi della mobilità attiva (ciclabile principalmente), e suggerisce l'istituzione di incentivi per chi si sposta con mezzi alternativi.

FIAB Lombardia sottolinea l'importanza di considerare tutto l'hinterland mantovano come bacino di utenza, e non la sola città, anche perché con la sempre maggiore diffusione delle e-bike i tempi di percorrenza in bici si ridurranno. In tal senso è fondamentale mettere in sicurezza i punti di accesso alla città e gli assi portanti della viabilità, che sono le vere criticità: sulle strade urbane e locali invece bisogna puntare sulla ciclabilità diffusa, e in tal senso limitare il traffico. Il cicloturismo è una risorsa per la città che va considerata anche se non è spostamento sistematico.

Associazione Per il Parco segnala la discontinuità sul percorso ciclopedonale del lungolago, in corrispondenza della rotatoria del Ponte di San Giorgio, che rende scomodo andare da sud verso Cittadella e viceversa. Il trasporto pubblico a Valletta Valsecchi è segnalato insufficiente.

UIC Mantova ha già avviato un'interlocuzione con APAM per il miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico da parte delle persone con disabilità, in particolare attraverso il migliore funzionamento della sintesi vocale sui mezzi e possibilmente anche alle fermate servite da più linee, attraverso la rimozione di barriere architettoniche e ostacoli alla visibilità alle fermate, p.es. di Viale Piave, Viale Risorgimento 3. Per quanto riguarda la pedonalità, chiedono che i nuovi semafori abbiano il segnale sonoro per non vedenti, e che i marciapiedi siano realizzati secondo la normativa (altezza massima di 2.5cm, così da poter essere percepiti ma anche superati) e mantenuti sgombri da ostacoli. Diversi partecipanti confermano la segnalazione di scarsa sicurezza all'Ipersimply di Via Verona (siepe limita visibilità, manca il cicalino per al semaforo).

FIAB Mantova fa notare che alcune strade di Mantova, come per esempio Via Brennero, essendo categorizzate come strade provinciali, non sono soggette a mappatura acustica – sebbene il rumore sia un problema per le abitazioni nei paraggi. Propone di rendere Viale Trieste a senso unico a salire, così da poter ricavare un percorso ciclabile sull'altra corsia ed evitare la costruzione del ponte su Porto Catena.