

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

I TAVOLI TEMATICI DI DISCUSSIONE

26 OTTOBRE E 8 NOVEMBRE 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), quattro tavoli tematici introduttivi (20 e 21 giugno) e quattro tavoli tematici di discussione, finalizzati a raccogliere i suggerimenti e le osservazioni del pubblico, delle associazioni di cittadini, degli operatori e delle associazioni di categoria.

I tavoli tematici di discussione sono stati i seguenti:

- Mobilità passeggeri – 26 ottobre, ore 14.30
- Mobilità attiva – 26 ottobre, ore 17.00
- Mobilità privata e sulla sosta – 8 novembre, ore 11.00
- Logistica urbana – 8 novembre, ore 14.30

TAVOLO TEMATICO SULLA MOBILITÀ PASSEGGERI, 26 OTTOBRE ORE 14.30

Il tavolo si apre con una presentazione da parte dei tecnici che illustra gli elementi chiave della strategia che si intende proporre per la valorizzazione del trasporto pubblico, ovvero:

- La dimensione alla quale si gioca il potenziale del trasporto pubblico è quella della Grande Mantova: il trasporto pubblico è infatti l'unica opzione di mobilità sostenibile per gli spostamenti al di sopra dei 4km, ed è molto più utilizzato nei comuni di cintura che non nel capoluogo, anche a fronte di coperture e frequenze molto più basse.
- L'articolazione temporale delle azioni sul TPL prevede:
 - Breve termine: aggiustamenti e miglioramenti mirati alle linee del servizio urbano
 - Medio termine (in corrispondenza del nuovo contratto di gestione del servizio): riforma strutturata del servizio urbano e interurbano
- Si sono identificati tre possibili modelli da introdurre nello scenario di medio termine:
 - Mantenimento del modello attuale ad alta copertura
 - Gerarchizzazione della rete, linee portanti ad alta frequenza, linee secondarie a media copertura
 - Linee portanti ad alta frequenza, più servizio a chiamata per le aree non direttamente servite.

L'Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Cremona e Mantova aggiorna il tavolo in merito al completamento del Piano di Bacino, che sarà reso operativo nel medio termine e sconsiglia l'introduzione di servizi a chiamata (scarsa soddisfazione dell'utenza, elevati costi di operazione); la gerarchizzazione della rete sarebbe lo scenario ideale, ma probabilmente il mantenimento del modello ad alta copertura è l'unica soluzione fattibile per un contesto come Mantova, dove l'utenza è composta di anziani e studenti.

APAM rammenta che difficilmente i tempi di trasporto con il mezzo pubblico possono essere competitivi visti i livelli di congestione stradale che ci sono sulle aste portanti della viabilità.

La Polizia Locale di Borgo Virgilio annuncia che il comune crede molto nel potenziamento del servizio nei comuni di cintura, e propone di organizzare un incontro dedicato con le amministrazioni – magari

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

nell'ambito delle relazioni attivate per il Programma sperimentale mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

A22 informa il tavolo che è in corso il programma di miglioramento e sostituzione dei sovrappassi autostradali, che in diversi casi consentono di allargare la sede stradale sottostante facendo spazio per marciapiedi e ciclabili. Inoltre sarà realizzato un parcheggio per mezzi pesanti in corrispondenza del polo industriale di Valdaro, e che è in programma la possibilità di dotare i caselli autostradali di parcheggi scambiatori (che si possono eventualmente servire con collegamenti navetta verso i centri abitati).

FIAB Mantova rammenta il ruolo cruciale che la tangenziale sud, associata al progetto della Mantova-Cremona, potrebbe avere nel liberare le strade urbane e lo snodo di Porta Cerese da una quota parte di traffico. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, non solo su gomma ma anche su ferro, si sottolinea l'importanza dell'intermodalità con la bicicletta (sia nella possibilità di parcheggiare alla fermata, sia in quella di garantire il trasporto della bici sul mezzo, mediante per esempio carrelli a traino dei bus interurbani). Oltre alla già menzionata fermata di Viale Risorgimento, ricorda le criticità presenti alla fermata di Via Nenni. Sul tema dei parcheggi di interscambio, raccomanda di individuare luoghi più periferici rispetto a Campo Canoa, Piazzale Montelungo, come per esempio Montanara e Levata. Infine, per quanto riguarda il trasporto pubblico a servizio delle utenze deboli segnala possibili sinergie con ASPEF, che già ha creato "Trasporto Protetto Città di Mantova ONLUS".

Radiotaxi chiede la possibilità di svoltare in sinistra uscendo dalla stazione dei treni fino a quando non si saranno conclusi i lavori su Corso Vittorio Emanuele II; in maniera analoga, ribadisce la richiesta già inoltrata di consentire la svolta in sinistra in uscita dall'ospedale, come avviene per gli autobus.

In conclusione all'incontro, è stato fatto un piccolo sondaggio per alzata di mano alla domanda: "Ritenete che l'utenza attuale del servizio di trasporto pubblico urbano potrebbe apprezzare una revisione del servizio che preveda una maggiore distanza delle fermate ed una maggiore frequenza?". Le 11 risposte sono state: 5 sì, 4 no.

TAVOLO SULLA MOBILITÀ ATTIVA, 26 OTTOBRE ORE 17.00

Il gruppo tecnico presenta il quadro strategico sulla mobilità attiva, in particolare:

- Rilettura dei contenuti del Piano della Mobilità Ciclistica di Mantova:
 - Si preferisce un ciclopedonale bidirezionale a due ciclopedonali monodirezionali, ma ancora di più nel centro vanno privilegiate soluzioni di moderazione del traffico per la ciclabilità diffusa;
 - I ciclisti lepre possono molto spesso condividere la sede stradale con le auto, i ciclisti tartaruga necessitano di più protezione (i ciclopedonali non sono adatti ai ciclisti veloci);
 - Schema di rete portante e relative priorità;
 - Proposta di messa in sicurezza di Via Chiassi e Via Dugoni;
 - Importanza della ciclabile su Corso Garibaldi;
- Ciclostazione, bike point, parcheggi bici di breve e lungo termine
- Valorizzazione di Piazza Cavallotti dal punto di vista della permeabilità e messa in sicurezza dei pedoni
- Programma sperimentale mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro
- Accessibilità ai poli scolastici
 - Esempio di soluzione per le Scuole Nievo: kiss and ride e mini-pedibus

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

- Il mobility management ed i Piani degli Spostamenti Casa-Scuola come soluzione sistemica di governo della domanda di mobilità

Diversi utenti suggeriscono di realizzare il percorso ciclabile di Corso Garibaldi sul lato ovest della strada, di prevedere un collegamento ciclabile in sottopasso che da Valletta Valsecchi prosegua verso i campi sportivi di Via Learco Guerra. Un altro ciclista suggerisce un approccio alternativo, secondo il quale si incoraggia la mobilità attiva ad usare percorsi diversi da quelli più trafficati: per esempio, per salire da sud verso il centro si può usare Via Attilio Mori – dove raccomanda di intervenire con la manutenzione del fondo stradale.

Oltre alle scuole menzionate in presentazione, viene segnalato un problema di accessibilità anche presso le Scuole Bertazzolo di Via Dugoni, soprattutto in merito alla permeabilità e sicurezza di Piazzale Gramsci. Per il quadrante sud-est racchiuso tra Viale Risorgimento, Corso Garibaldi e Via Giulio Romano, è stata fatta un'ambiziosa proposta di ZTL a tempo "complessiva".

UICI chiede maggiore attenzione alle tematiche delle barriere architettoniche, anche in merito a progetti di riqualificazione e manutenzione, e ricordano che l'associazione è disponibile a partecipare alla progettazione per aiutare la PA nell'individuazione di soluzioni funzionali.

FIAB fa numerose proposte:

- Doppio senso di marcia sui Viali Risorgimento e Repubblica, con sole svolte in destra;
- Realizzazione di attraversamento pedonale su Via Portazzolo;
- Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali mediante ampliamento del marciapiede e impedimento fisico della sosta in prossimità degli attraversamenti e degli incroci;
- Revisione attraversamenti a pellicano su Viale Cremona;
- Rimozione degli ostacoli sui marciapiedi e i ciclopedonali;
- Realizzazione di attraversamenti ciclabili, non solo pedonali, lungo i percorsi ciclopedonali;
- Più verde per i pedoni al semaforo di Viale Piave.

TAVOLO SULLA MOBILITÀ PRIVATA E SOSTA, 20 GIUGNO ORE 14.30

Il gruppo tecnico presenta il quadro strategico sulla mobilità privata e sosta, in particolare i punti trattati sono:

- Introduzione al percorso di redazione e approvazione dei piani P.U.M. e P.U.T.
- Illustrazione degli obiettivi e delle strategie contenute all'interno degli Orientamenti iniziali di piano.
- ZTL e governo della sosta come elementi strategici della pianificazione della mobilità, in grado di incidere sulle scelte di mobilità dei cittadini
- Traffico veicolare in ingresso durante l'ora di punta della mattina dai principali punti di accesso della città, e traffico interno all'area compresa tra i laghi e la ferrovia che, anche come emerso dai questionari, rappresenta una quota importante del traffico veicolare cittadino
- Elementi caratterizzanti il sistema della sosta e della ztl e relative criticità:
 - Bassa rotazione
 - Traffico parassitario indotto dalla ricerca del posto auto
 - Scarsità di posti auto in ZTL
 - Flussi di attraversamento in ZTL
 - Difficoltà nelle operazioni di controllo sulla ZTL
 - Bacini di sosta gratuiti prossimi alle aree centrali

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

- Introduzione dei principi alla base delle strategie proposte
 - Garanzie per il posto auto dei residenti
 - Politiche rivolte a ridurre il numero degli spostamenti di breve raggio realizzati in auto
 - Potenziamento della rotazione della sosta in corrispondenza dei poli attrattori
 - Riduzione degli accessi in ZTL
 - Protezione degli spazi pedonali
- Strategie per i parcheggi di interscambio, ampliamento di Campo Canoa, potenziamento della navetta da Montelungo, individuazione di ulteriori aree di sosta di interscambio.
- Politiche di mediazione tra il pass PI e le necessità dei residenti
- Confronto con altre realtà simili a quella mantovana
- Differenziazione dell'offerta di sosta su strada, per tipologia di utenti
- Sistema di indirizzamento a messaggio variabile
- Espansione della ZTL
- Descrizione degli scenari infrastrutturali valutati per l'ambito di Porta Cerese

A valle della presentazione si ha il commento dei partecipanti alla presentazione.

CONFESERCENTI (Cornacchia), sottolinea l'importanza nella scansione temporale degli interventi e della loro successione temporale. Le misure introdotte devono tenere conto delle conseguenze e devono essere anticipate da misure integrative volte a contrastare le possibili conseguenze sulle attività commerciali e in generale sulla città. Si sottolinea inoltre l'importanza di una gestione restrittiva degli spazi pedonali per garantire un uso continuativo dello spazio pubblico ad uso delle attività commerciali (plateatici). Tutte le azioni dovrebbero essere promosse da una attenta comunicazione che informi gli utenti delle attività commerciali di modi alternativi per l'accessibilità (parcheggi scambiatori), con l'obiettivo di intercettare la quota di domanda che gravita sul centro cittadino e da cui le attività commerciali dipendono.

CONFESERCENTI, sottolinea l'importanza del potenziamento dei modi alternativi di accesso al centro di Mantova. In particolare il tema della sicurezza e dei furti di bici, come l'impossibilità di trovare adeguati posteggi di sosta per le biciclette; questi elementi possono porsi come fattori pregiudiziali per l'utilizzo di questa tipologia di veicolo. Anche la sicurezza dei servizi dei parcheggi scambiatori nonché la regolarità del servizio è elemento di cui tener conto. Si evidenziano le difficoltà legate agli artigiani ed in generale a chi offre servizi di manutenzione alle abitazioni nelle aree centrali. Non solo in relazione alla difficile accessibilità, ma anche in relazione al tema della sicurezza per via del considerevole valore delle attrezzature presenti all'interno dei mezzi operativi, che forzano i proprietari alla ricerca di parcheggi il più prossimi possibili al luogo dell'intervento. Si propone l'individuazione di appositi stalli per queste attività, controllati da videosorveglianza.

FIAB (Mattioli), evidenzia un elemento di criticità nel sistema di gestione dei PASS Zona Rossa. Il numero di pass eccessivo, vanifica la restrizione introdotta con ripercussione sul piano dell'inquinamento atmosferico. A valle di un apposito sopralluogo svolto con l'ausilio dei volontari FIAB presso i comparti scolastici di Mantova, tra le 7.40 e le 8.00 il numero delle auto in transito presso i plessi scolastici è composta da un 40% di auto che accompagnano a scuola gli studenti e un 60% di passaggi di puro transito. L'importanza deve essere posta anche nella tempistica degli interventi programmati, che deve essere realizzato e programmato nel rispetto delle reali tempistiche di attuazione.

COMPENSORIO MANTOVA 2, il tema dell'accessibilità deve potersi confrontare con una popolazione come quella di Mantova che vede subire un progressivo invecchiamento dei suoi cittadini che pertanto hanno limitate capacità motorie.

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

TAVOLO SULLA LOGISTICA URBANA, 21 GIUGNO ORE 14.30

Il gruppo tecnico presenta il quadro strategico per la logistica urbana, in particolare i punti trattati sono:

- Introduzione al percorso di redazione e approvazione dei piani P.U.M. e P.U.T.
- Illustrazione degli obiettivi e delle strategie contenute all'interno degli Orientamenti iniziali di piano.
- Descrizione del funzionamento dell'attuale sistema di gestione dei PASS operatori economici nella città di Mantova
- Descrizione del funzionamento dell'attuale sistema a fasce temporali di libero accesso per gli autocarri in ztl
- Proposta di eliminazione dei pass intestati a operatori economici non collegati ad attività con sede all'interno della ZTL
- Proposta di integrazione degli orari di accesso libero con ore aggiuntive al mattino e al pomeriggio
- Illustrazione di modelli alternativi di conferimento ispirati alle altre realtà italiane, con centri di consolidamento esterni alla città.
- Illustrazione di modelli alternativi di conferimento come i cosiddetti "Locker" e le "Cargobike"

A valle della presentazione si ha il commento dei partecipanti alla presentazione.

CONFCOMMERCIO (Gola), sottolinea che l'estensione della fascia oraria pomeridiana dovrebbe riguardare le ore successive alle 15.30, perché queste ore sono quelle utili al conferimento. Le ore che precedono non hanno rilevanza per questo genere di attività. L'ipotesi di estensione delle ore mattutine è confermata come utile. Si suggerisce inoltre l'individuazione di stalli dedicati alla funzione carico scarico che non possano essere occupati dai residenti. L'entità e i volumi delle attività di Mantova non lascia spazio ad ipotesi di consolidamento esterne che diventano perciò modelli di riferimento non replicabili nella realtà mantovana. Priorità alle soluzioni che possono essere implementate nell'immediato futuro.

BRT, la compagnia utilizza due soli mezzi sul centro di Mantova, si ravvisa una criticità nel sistema a fasce temporali che non garantisce l'operatività durante le ore centrali della giornata che sono quelle maggiormente indicate per le consegne a domicilio. Attualmente, in virtù di una particolare concessione, questa limitazione non viene rispettata. Si ravvisa che la problematica si trasforma in un disservizio per gli utenti finali del servizio, e quindi per i cittadini di Mantova. L'esperienza del "Locker" recentemente introdotto a Suzzara è positiva e potrebbe essere introdotta analogamente a Mantova. L'estensione dell'orario di libero accesso fino alle 11.00 è il minimo per garantire una operatività del servizio.

POSTE ITALIANE (Marotti), in genere l'operatività del servizio deve essere garantita fino alle 16.00, ma l'evoluzione del servizio di consegna della merce acquistata online, implica un aumento degli orari di servizio fino alle fasce orarie del tardo pomeriggio. Pertanto in previsione di una progressiva trasformazione si richiede di ampliare la fascia di libero accesso nelle ore del tardo pomeriggio. Esiste anche il tema del ritiro della corrispondenza dalle cassette postali, attività che in genere si sviluppa a tra le 12.00 e le 14.00 e che quindi non può rispettare le limitazioni di accesso in questa fascia temporale. Poste italiane fornisce già un servizio di equivalente a quello del "Locker" nelle proprie sedi. L'introduzione di un limite temporale di permanenza nella ZTL rappresenta un vincolo troppo stringente per la tipologia di servizio operata da Poste Italiane.

GLS, ribadisce l'importanza della continuità degli orari che non possono essere interrotti durante la fascia temporale della pausa pranzo

Sintesi dei tavoli tematici di discussione

API, gli stessi problemi sollevati dai grandi operatori logistici, sono vissuti allo stesso modo dai piccoli operatori.

SDA, propone l'implementazione di piazzole Carico Scarico a ridosso dell'area pedonale che consentano il conferimento a mano dei pacchi per brevi tratte, ma che garantiscano la possibilità di posto nelle piazzole di carico scarico.

FIAB (Mattioli), evidenzia la presenza dei mezzi dei corrieri in punti sensibili della città di Mantova (come particolari monumenti) e suggerisce l'introduzione di particolari forme di limitazione alla sosta in queste aree.

CONFINDUSTRIA (Michelotto), ottiene rassicurazioni sul fatto che la proposta non implica nuove restrizioni e limitazioni per gli operatori edili del centro di Mantova. Ravvisa la necessità dell'implementazione di una strategia comune con i comuni della Grande Mantova, non presenti al tavolo di discussione.