



COMUNE DI AREZZO
Servizio Pianificazione Urbanistica - Ufficio Mobilità

**AGGIORNAMENTO E STESURA DEFINITIVA DEL
"PIANO URBANO DELLA MOBILITA'
SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI AREZZO"**



Allegato
Report delle attività di partecipazione

Giugno 2019

 **Sintagma**

INDICE

PREMESSA.....	2
1. I TAVOLI TEMATICI DI DISCUSSIONE	3
1.1. Organizzazione della giornata di partecipazione	3
1.1.1. <i>Plenaria introduttiva</i>	3
1.1.2. <i>Lavoro in gruppi</i>	4
1.1.3. <i>Plenaria conclusiva</i>	5
1.2. Elenco dei partecipanti	5
1.3. Tavolo 1: Mobilità dolce e zone 30 (Biciplan)	5
1.4. Tavolo 2: ZTL, Zone pedonali e politiche della sosta	10
1.5. Tavolo 3: Sicurezza stradale	13
1.6. Plenaria conclusiva e presentazione dei risultati	16
1.6.1. <i>Esposizione dei risultati del Tavolo 1: Mobilità dolce e zone 30 (Biciplan)</i>	16
1.6.2. <i>Esposizione dei risultati del Tavolo 2: ZTL, Zone pedonali e politiche della sosta</i>	16
1.6.3. <i>Esposizione dei risultati del Tavolo 3: sicurezza stradale</i>	17
1.6.4. <i>Intervento del cittadino Carlo Francalanci di Legambiente</i>	17
1.7. Contributi ricevuti via mail successivamente alla giornata di partecipazione	18
2. I QUESTIONARI ONLINE	21
2.1. Contenuti del questionario	21
2.2. I risultati del questionario	22

PREMESSA

L'inizio del percorso di formazione del PUMS non è recente, risale infatti al 2015 la delibera G.C. n. 179 con la quale si approvava la Bozza del Piano. Prima di tale atto si era provveduto a promuovere la partecipazione nelle fasi preliminari dei cittadini o di associazione degli stessi, di cui i momenti maggiormente significativi sono stati l'istituzione del "laboratorio per la mobilità sostenibile per l'individuazione degli obiettivi di massima" (G.C. 571/2014) ed il convegno del 30/05/2014 "Arezzo smart mobility – percorsi per una mobilità sostenibile" organizzato dal Comune di Arezzo, Camera di Commercio e ATAM s.p.a. e con la collaborazione di Tiemme s.p.a., FIAB, Ordine degli Architetti, Ordine degli Ingegneri, Collegio dei Geometri.

Al termine della successiva fase di aggiornamento e stesura definitiva del Piano, resasi necessaria dopo l'insediamento della nuova amministrazione, in data 22 maggio 2018 è stato organizzato un incontro aperto a tutta la cittadinanza all'Auditorium Comunale Montetini per pubblicizzare i contenuti dei nuovi documenti dei quali è stata data ampia diffusione anche attraverso le testate giornalistiche ed emittenti televisive locali.

Successivamente, il 2 agosto 2018, il Documento Definitivo di Piano è stato adottato dalla Giunta con delibera n.410 ed è stato pubblicato sul sito web del Comune per un periodo di 30 giorni, in linea con le recenti linee guida PUMS, per permettere a cittadini, ordini professionali e associazioni, di formulare le proprie osservazioni.

Prima di proporre i documenti all'approvazione del Consiglio Comunale il Comune di Arezzo ha manifestato la volontà di aprire nuovamente il dibattito con i cittadini ed ha pertanto organizzato ulteriori momenti di confronto pubblico sui contenuti del PUMS. Gli strumenti scelti dall'Amministrazione e utilizzabili dai cittadini sono due:

- partecipazione ai tavoli di discussione tramite iscrizione al tavolo di interesse;
- compilazione del questionario on-line;

I tavoli tematici di discussione si sono svolti **venerdì 29 marzo 2019** all'interno di una giornata di partecipazione articolata secondo la metodologia codificata del World Cafè.

I prossimi step previsti nella procedura di approvazione del PUMS prevedono:

- pubblicazione del report delle attività di partecipazione;
- rimessione dei documenti del PUMS a seguito dei risultati della partecipazione;
- adozione del PUMS da parte della Giunta Comunale;
- pubblicazione del Piano per 30 giorni per eventuali osservazioni;
- elaborazione delle controdeduzioni alle osservazioni;
- approvazione del PUMS e del documento delle controdeduzioni in Consiglio Comunale;

Nei paragrafi seguenti si illustrano le modalità di partecipazione adottate e i relativi risultati.

1. I TAVOLI TEMATICI DI DISCUSSIONE

1.1. Organizzazione della giornata di partecipazione

La giornata dedicata ai tavoli tematici, si inquadra all'interno del processo di partecipazione promosso dall'Amministrazione comunale.

L'evento partecipativo, organizzato secondo la tecnica del World Cafè, è stata pianificato con la creazione di tavoli tematici con la finalità di costruire visioni tematiche sul futuro della città, di selezionare e condividere criticità e opportunità che possono ostacolare e/o agevolare lo sviluppo delle visioni stesse ed individuare e selezionare i principali luoghi del progetto associati.

I World Cafè sono eventi multifunzionali e aperti ad un pubblico misto. Sono divisi in diverse fasi che prevedono la presentazione dell'argomento da trattare, la generazione di idee e la creazione di interazione tra i gruppi di interesse.

Il World Cafè è strutturato in tre fasi:

1. Plenaria introduttiva per presentazione del tema generale, in questo caso il PUMS, e delle modalità di svolgimento della giornata;
2. Lavoro in gruppo ai tavoli tematici;
3. Plenaria conclusiva per la presentazione dei risultati

La metodologia del World Cafè, caratterizzata dal fatto che ha luogo in un ambiente che ispiri i partecipanti e li inviti ad una discussione libera ed appassionata, come un caffè, ha l'obiettivo di stimolare il confronto spontaneo all'interno di un quadro comune e sotto la guida di facilitatori. Le persone siedono attorno a piccoli tavoli e discutono delle domande lanciate dal facilitatore dell'incontro. I partecipanti possono scrivere e disegnare su fogli di carta e se vogliono possono alzarsi e cambiare tavolo.

La metodologia prevede che, per ogni tavolo, sia inoltre scelto dai partecipanti un rappresentante che riassume i risultati e li espone agli altri partecipanti dei diversi tavoli nella riunione plenaria conclusiva.

Nel caso specifico le tematiche dei tavoli 3 tavoli hanno riguardato:

1. Mobilità ciclistica e Zone 30 (il Biciplan)
2. Zone a Traffico Limitato, Zone Pedonali e politiche della sosta;
3. Sicurezza stradale

1.1.1. Plenaria introduttiva

Il RUP del PUMS, ing. Roberto Bernardini, ha illustrato brevemente le modalità di organizzazione della giornata, dopodiché l'ing. Tito Berti Nulli ha fatto una breve presentazione dei temi di discussione trattati nel PUMS, supportato da una presentazione PowerPoint.



Successivamente si è proceduto con la formazione di tavoli tematici, individuando per ciascun tavolo la lista dei partecipanti sulla base delle preferenze accordate in fase di registrazione sul sito web.

1.1.2. Lavoro in gruppi

I partecipanti hanno iniziato il lavoro in gruppo. Ai partecipanti è stato chiesto di individuare quali potevano essere le criticità della situazione attuale in relazione al tema di discussione e successivamente di formulare delle proposte. In ogni tavolo era presente un facilitatore, a cui è stato assegnato il compito di stimolare la discussione e coadiuvare il gruppo nella costruzione della sintesi dei risultati.

Il personale Sintagma, un tecnico per ogni tavolo con il ruolo di facilitatore, ha indirizzato i partecipanti ad affrontare il tema proposto con domande mirate. Sono state raccolte le criticità attualmente riscontrate e le eventuali proposte per risolverle. Il metodo ha previsto:

- individuazione della criticità e apposizione di un post-it colorato su apposita bacheca;
- possibile proposta su post-it di colore diverso da apporre su apposita colonna dedicata alle proposte per il PUMS.

Questo processo, durato circa un'ora, è stato seguito da una fase di elaborazione da parte del gruppo, per rendere organico quanto discusso.

Alla fine della discussione al tavolo è stato nominato il rappresentante portavoce del gruppo che ha esposto gli esiti della discussione al momento nella plenaria conclusiva.

1.1.3. Plenaria conclusiva

I rappresentanti portavoce dei gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli. Una volta concluse le presentazioni, il RUP, ing. Bernardini ha illustrato gli step successivi necessari per l'approvazione del PUMS.

1.2. Elenco dei partecipanti

1. Alvisi Valeria (Vice presidente Confescenti)
2. Barbagli Massimo (Fiab Arezzo)
3. Brunacci Simone (Ordine Ingegneri - commissione infrastrutture e trasporti),
4. Carta Aleandro (Architetto)
5. Piomboni Angiolino (Consigliere)
6. Valentini Enrico (Legambiente Arezzo)
7. Niccolai Luca (Ordine Ingegneri)
8. Niccolai Nicola (Fiab Arezzo)
9. Giorgeschi Antonella (Ordine degli Architetti)
10. Polpettini Mori Luca (Abitare Gea)
11. Peruzzi Stefano (Confartigianato)
12. Rapini Alberto (Ordine degli Ingegneri)
13. Cecere Antonio/Casagrande Luigi (Atec - Confartigianato)
14. Cappetti Andrea (Taxi Arezzo)
15. Saverio (Taxi Arezzo)
16. Giustarini Filippo (Tiemme),
17. La Ferla Omiccioli Riccardo (Fiab Arezzo)
18. Nicchi Luca (Tiemme)
19. Rapini Claudio (Ordine Ingegneri)
20. Violin Ilaria (Legambiente Arezzo)
21. Mennini Bernardo (Atam-Aci)

1.3. Tavolo 1: Mobilità dolce e zone 30 (Biciplan)

Facilitatore: ing. Clara Draghini (Sintagma)

Partecipanti: Alvisi Valeria (Vice presidente Confescenti), Barbagli Massimo (Fiab Arezzo), Brunacci Simone (Ordine Ingegneri), Carta Aleandro (Architetto), Piomboni Angiolino (Consigliere), Valentini Enrico (Legambiente Arezzo), Niccolai Luca (Ordine Ingegneri)

Rappresentante portavoce: Simone Brunacci (Ordine Ingegneri)





Le criticità emerse dalla discussione e fissate sui post-it risultano le seguenti:

- Difficoltà di raggiungere il centro dalle periferie;
- Ciclabili frammentate che non costituiscono una vera e propria rete;
- Mancanza di raccordi ciclabili a ragnatela;
- Assenza di zone 30 tranne in centro storico;
- Elevata presenza di percorsi in promiscuo con i pedoni con percezione di una minore sicurezza;
- Sosta di superficie elevata nemica della ciclabilità;
- Mancanza di rastrelliere adeguate, del tipo ad U;
- Scarsa sicurezza del ciclista in rotatoria;
- Attraversamenti ciclopedonali poco sentiti dagli automobilisti e quindi poco sicuri;
- Abitudini sbagliate della gente che occorre cambiare.



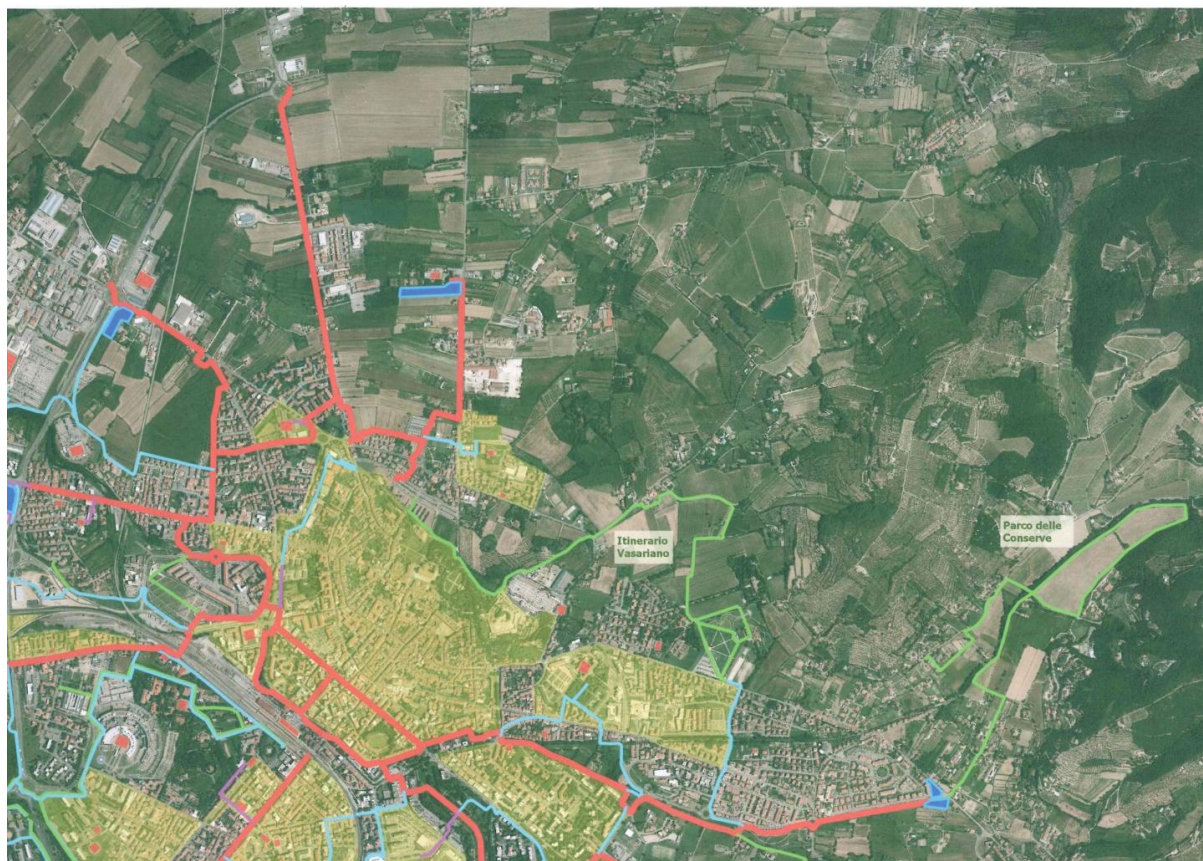
Le proposte sono state molto puntuali e circostanziate. In particolare la FIAB ha presentato la sua **proposta di Biciplan**, già presentata in sede di osservazioni al PUMS a seguito dell'adozione del Piano.

La proposta Fiab prevede piste sulle principali direttrici di traffico; per Arezzo le radiali di ingresso sono: Via Romana/V. Veneto, Via Calamandrei/Via A. Dal Borro; Via Fiorentina/Via M. Perennio; Via Setteponti/Via Mochi/via della Chimera; Viale S. Margherita; Via B. Montefeltro/sp. Catona; Via Anconetana. Viene evidenziato come la "zona Giotto" rimanga la più servita.

Con riferimento alle vie verdi Fiab fa presente come ci siano zone a nord e nord-est da valorizzare nel senso del itinerari verdi di prossimità per la città urbanizzata e quindi facilmente godibili in momenti di relax (es.: parco fluviale Castro con le vasche di laminazione e le Conserve dell'Acquedotto vasariano; itinerari intorno al Vingone tra zona Saione sud e Tortaia, ecc.).

Con riferimento alle zone 30 la proposta Fiab prevede un'estensione di quelle proposte nel PUMS, ad esempio nella zona nord. In linea di principio la proposta Fiab consiste nell'allargare le zone 30 almeno in tutte le aree di influenza scolastica.

Fiab evidenzia inoltre una notevole disparità tra le risorse destinate alle opere pubbliche, con circa 24 Meuro per infrastrutture dedicate alla mobilità motorizzata illustrate nella presentazione del Piano 2020 delle Opere Pubbliche e i 2,5 Meuro degli interventi del Biciplan. A seguire si riporta la tavola illustrata da Fiab.





Legambiente suggerisce di considerare come indicatore l'*indice di ciclabilità urbana* che tiene conto non solo dei km di piste ciclabili ma anche degli aspetti legati alla sicurezza, delle zone 20 e 30, dei doppi sensi ciclabili all'interno delle zone 30. Tale indicatore è contenuto nel Rapporto annuale di Legambiente su 26 indicatori.

Legambiente focalizza l'attenzione sugli attraversamenti ciclopeditoni, evidenziando come le grandi rotonde siano un problema per i ciclisti: è necessario ridisegnarle per consentirne l'attraversamento in sicurezza. In particolare per rotonde a 2 corsie prevedere pista ciclabile separata e attraversamenti separati.

Legambiente suggerisce anche di ragionare in termini di Città 30, che supera l'idea di zona 30.

Un altro suggerimento di Legambiente riguarda la possibilità di fare una distinzione tra "ciclista lumaca" che potrebbe muoversi in promiscuo con il pedone su marciapiede opportunamente allargato e il "ciclista lepre" che potrebbe avere una corsia riservata/protetta. Il passaggio dal marciapiede alla pista andrebbe raccordato con cordolo a 15° "su giù". È stato fatto l'esempio di via Crispi.

Aleandro Carta evidenzia la mancanza di un sistema di comunicazione e suggerisce l'idea di un'app.

Rispetto all'intermodalità con il treno, Simone Brunacci suggerisce di agevolare il trasporto bici su treno.

Alvisi Valeria, rappresentante Confescenti, dimostra un'apertura e vede favorevolmente alcune proposte (ad esempio pista protetta su via Pescaiola) mentre si dimostra più scettica rispetto ad altre (ad esempio pista protetta su via Vittorio Veneto, via Fiorentina, via Marco Perennio).

In generale suggerisce di tenere conto della sostenibilità dei piccoli esercizi commerciali soprattutto nelle periferie e di trovare soluzioni compatibili con le esigenze degli esercizi commerciali.

Fiab sottolinea che tra via Vittorio Veneto e Masaccio potrebbero esserci degli spazi per ricollocare dei parcheggi.

Un'altra proposta emersa ha riguardato la realizzazione di una sperimentazione vera presso almeno una scuola dell'iniziativa bicibus o pedibus.

In sintesi i punti di forza e le proposte emerse e fissate sui post-it sono le seguenti:

- Opportunità del collegamento con il sentiero della bonifica;
- La sosta di superficie va superata;
- Cordoli dei marciapiedi a 15° "su giù";
- Doppio senso bici in zona 30;
- Zona 30: la norma;
- Attraversamenti ciclopedonali sicuri segnalati rialzati;
- In rotonde a 2 corsie con pista ciclabile separata e attraversamenti separati;
- Ingresso scuole bicibus e pedibus sperimentali;
- Stazioni di ricarica bici elettriche e noleggio;
- Accordi con hotel e B&B per dotazioni bici;
- Agevolare il trasporto bici sul treno;
- Dalla periferia al centro in bici attraverso le radiali esistenti;
- Pista ciclabile protetta su via Vittorio Veneto con cordolo;
- Via Fiorentina con sottopasso vicino ai carabinieri;
- Pista su direttrice di via Calamandrei;
- Ciclabile sulla Casentinese e la Catona;
- Piste verdi nell'hinterland, ad esempio itinerario vasariano;
- Logistica merci con bici per l'ultimo miglio o mezzo miglio;
- Zona 30 via A.dal Borro, polo scolastico e collegamento con piste radiali e secondarie;
- Zone 30 intorno alle scuole;
- Sperimentazione di bicibus/pedibus su almeno una scuola per ridurre traffico di accompagnamento;
- "Ciclista lepre" su corsia riservata e "ciclista lumaca" in promiscuo con pedone (ad esempio su via Crispi);
- Sosta bici davanti agli esercizi commerciali con rastrelliere adeguate.



1.4. Tavolo 2: ZTL, Zone pedonali e politiche della sosta

Facilitatore: ing. Lorenza Di Martino (Sintagma)

Partecipanti: Giorgeschi Antonella (Ordine degli Architetti), Polpettini Mori Luca (Abitare Gea), Peruzzi Stefano (Confartigianato), Rapini Alberto (Ordine degli Ingegneri), Cecere Antonio/Casagrande Luigi (Atec - Confartigianato), Cappetti Andrea e Saverio (Taxi Arezzo)



Rappresentante portavoce: sono stati individuati due portavoce ciascuno portatore di esigenze diverse, Antonella Giorgeschi (Ordine degli Architetti) e Stefano Peruzzi (Confartigianato).

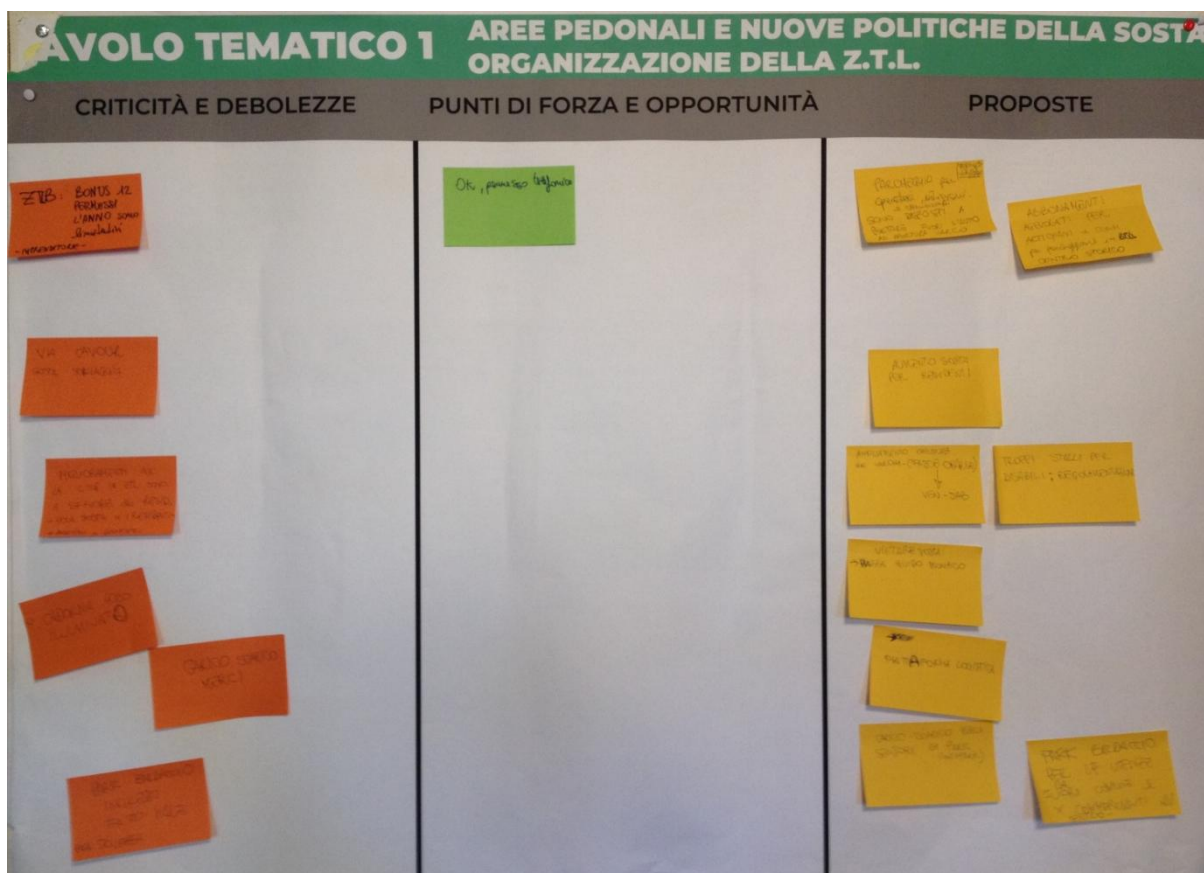


Le criticità emerse dalla discussione e alcune proposte riguardano gli aspetti riportati a seguire.

Sistema farraginoso per il rilascio delle autorizzazioni permessi giornalieri per gli artigiani Decreto 37/2008.

Il contingentamento rischia di creare rigidità. Ribaltare oneri urgenza sul cliente ed attuale sistema telematico.

Oggi è possibile richiedere il permesso telefonicamente ma con le telecamere in uscita dalla ZTL come si fa se l'intervento dura più del previsto? Pensare ad un sistema che permette di prolungare il permesso telematicamente.





Orari di apertura dei negozi (pomeriggio) poco compatibili per consegne merci. Proposta di piattaforma logistica.

Necessità di pochi parcheggi sosta prolungata per operatori Dlgs 37/2008.

Aree per operatori in caso di emergenza, con localizzazione dei posti liberi tramite APP.

In particolare le criticità emerse e fissate sui post-it sono le seguenti:

- ZTL B: i bonus 12 permessi l'anno sono limitativi, incrementare;
- Sosta selvaggia su via Cavour;
- Miglioramenti per la città in ZTL sono a sfavore dei residenti: poca sosta per i residenti;
- Piazza Cadorna poco illuminata;
- Carico/scarico merci;
- Parcheggio Baldaccio fatto male poca, poca sicurezza.



Punti di forza e proposte emerse:

- Parcheggio per operatori, artigiani e commercianti, sono disposti a portare fuori l'auto ad apertura varco;
- Abbonamenti agevolati per artigiani e commercianti per parcheggiare in centro storico;
- Aumento sosta per residenti;
- Ampliamento chiusura dei varchi (fasce orarie ven-sab);
- Vietare sosta su piazza Guido Monaco;

- Piattaforma logistica;
- Carico-scarico merci: sensori di parcheggio (contapark);
- Troppi stalli per disabili: regolamentare;
- Parcheggio Baldaccio per le utenze da fuori comune e per commercianti del centro.

1.5. Tavolo 3: Sicurezza stradale

Facilitatore: ing. Tito Berti Nulli (Sintagma)

Partecipanti: Giustarini Filippo (Tiemme), La Ferla Omiccioli Riccardo (Fiab Arezzo), Nicchi Luca (Tiemme), Niccolai Nicola (Fiab Arezzo), Rapini Claudio (Ordine Ingegneri), Violin Ilaria (Legambiente Arezzo), Mennini Bernardo (Atam-Aci),

Rappresentante portavoce: Riccardo La Ferla Omiccioli (Fiab Arezzo).



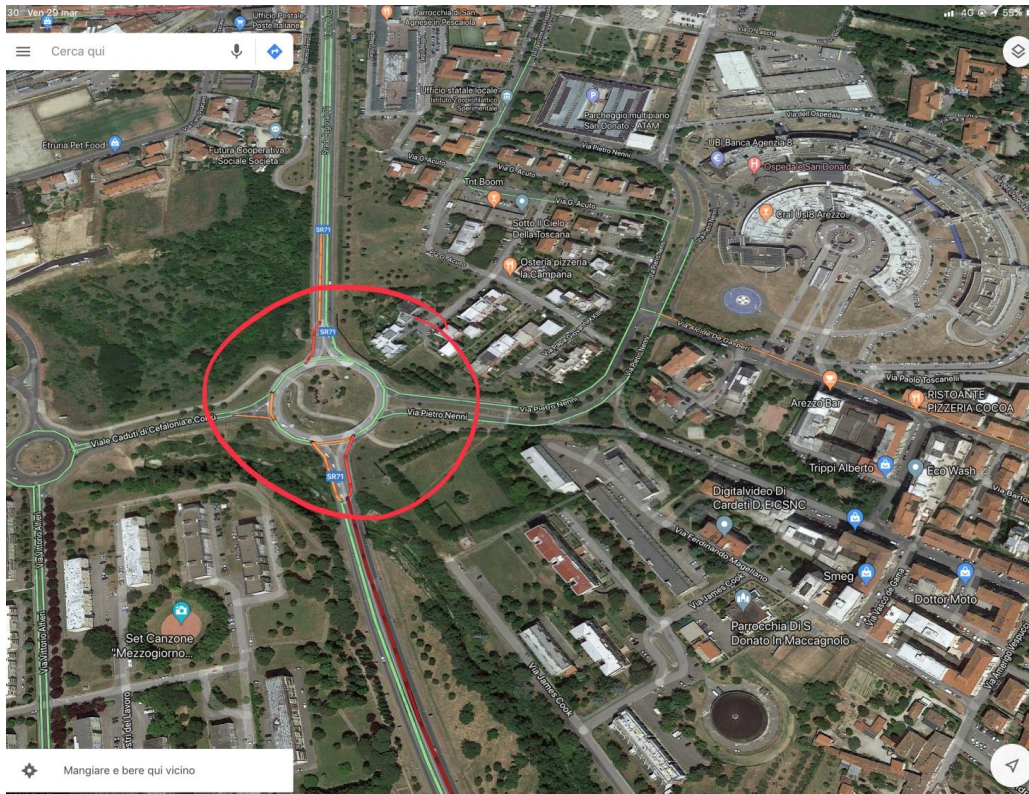
Le criticità e le opportunità emerse in sede di discussione e fissate sui post-it sono le seguenti:

- Sicurezza da intendere come inquinamento e salute (Legambiente);
- Rotonda davanti all'ITIS si fermano davanti alla rotatoria (Legambiente);
- Luoghi fuori dalle scuole devono essere più sicuri (Legambiente);

- Rischi: mancato rispetto della velocità;
- Negli ultimi tratti viari di Crispi e Giotto: razionalizzazione degli impianti di illuminazione specie dove ci sono bici e pedoni;
- Comunicazione: progetti pilota, sperimentare;
- Criticità pedonale in fondo a viale Michelangelo;
- Criticità sul sottopasso ciclopedonale tra pedoni e bici;
- Criticità ciclista automobilista via Guadagnoli-via del Ninfeo;
- 3 passaggi pedonali critici, strisce pedonali pericolose, l'uscita dal Baldaccio;
- Opportunità: la volontà di far cambiare i comportamenti (fatto culturale), esempio e paradigma partire bene con esempi virtuosi (La Ferla Omiccioli);
- Opportunità: dossi che trasformano il rallentamento in energia;
- Priorità per le zone 30: 1 Saione, 2 Giotto
- Opportunità: il percorso ciclopedonale della rotatoria Nenni-Caduti di Cefalonia, replicare (c'è l'infrastruttura) sulla rotatoria del Magnifico - Setteponti;



Strisce pedonali pericolose



Percorso ciclopeditonale della rotatoria Nenni-Caduti di Cefalonia



Le proposte emerse e fissate sui post-it sono le seguenti:

- Mettere meno passaggi pedonali e ben organizzati;
- Zone 30 davanti alle scuole sia centro che in periferia;
- Comunicare bene la zona 30;
- Zone 30 come opportunità per andare a scuola da soli;
- Creare zone pedonali e zone 30 intorno alle scuole;
- Ci sono regole (cartelle, ordinanze): mancato rispetto;
- La zona 30 come zona dove si vive meglio



1.6. Plenaria conclusiva e presentazione dei risultati

A conclusione dei lavori i portavoce dei singoli gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli tematici, illustrando le criticità e le proposte emerse di rilevanza strategica rispetto al tema trattato.

1.6.1. Esposizione dei risultati del Tavolo 1: Mobilità dolce e zone 30 (Biciplan)

I risultati sono esposti dal portavoce ing Brunacci.



Confronto interessante ed acceso da cui è emersa la criticità di avere una **frammentazione della rete ciclabile**, che è prevalentemente in **sede promiscua con scarsa sicurezza**.

Si riscontra **mancanza di interconnessione** con i percorsi sovracomunali.

Si cercano soluzioni compatibili anche con i commercianti con sosta bici vicino i negozi. Sperimentazione del bicibus in una scuola.

Si propongono **interventi su Via Masaccio e Via Veneto**, che sono presenti anche dal **biciplan proposto da FIAB**, illustrato al tavolo.

Proposta di intervento anche per la direttrice via Calamandrei.

Ragionare sulla logistica delle merci, l'ultimo miglio da effettuare con mezzi ecologici.

1.6.2. Esposizione dei risultati del Tavolo 2: ZTL, Zone pedonali e politiche della sosta

I risultati sono esposti dai due portavoce, l'Arch. Giorgeschi e il Sig. Peruzzi. Tra le critiche emerse per i residenti vi è la scarsità di stalli per i residenti, sia in ZTLA che ZTLB, la sosta selvaggia in centro storico, soprattutto la sera dopo le ore 20:00 ed un utilizzo eccessivo e poco controllato degli stalli per i disabili: si richiedono controlli più severi.



Per i residenti ZTL B (Ing. Rapini Alberto) chiede di valutare di ampliare le fasce orarie di accesso almeno nei giorni festivi. La maggior parte dei partecipanti è favorevole all'introduzione dei varchi in uscita e a un'eventuale estensione degli orari di chiusura della ZTLA. Effettuare un maggiore controllo dei permessi. Per quanto riguarda la ZTLB: porre attenzione sul regolamento per il carico/scarico merci, i negozi hanno orari di apertura differenti e i mezzi entrano in tutte le ore, si propone la creazione di una zona di sosta e smistamento ai margini del centro storico. Confartigianato espone criticità generale per i permessi per gli interventi di urgenza; ci si riferisce agli operatori del decreto 37/2008 i quali potrebbero essere

penalizzati dal varco in uscita se l'intervento si dovesse protrarre per più del tempo previsto (difficoltà anche per consegna medicinali alle farmacie in fascia pomeridiana). Prima di attivare le telecamere in uscita, occorre fare azioni correttive del regolamento per migliorare la vita di chi vive in ZTL ma anche per chi ci opera (proposta: onere per l'ottenimento dei permessi temporanei a carico dell'utente).

In sintesi la maggior parte degli intervenuti è favorevole all'estensione degli orari della ZTLA per rendere il centro storico più vivibile, tutti sono concordi a lasciare auto in parcheggi esterni alla ZTL, anche a pagamento con tariffe agevolate.

Si propone sistema app per il prolungamento della sosta.

1.6.3. Esposizione dei risultati del Tavolo 3: sicurezza stradale

I risultati sono esposti dal portavoce Avv. La Ferla Omiccioli Riccardo.



Nel tavolo è stata affrontata la tematica sicurezza con proposte di interventi puntuali. Il tema comune è stato la sicurezza nei pressi degli edifici scolastici negli orari di ingresso/uscita da scuola.

Si riporta l'esempio della rotatoria di Via Petrarca con fenomeno diffuso di sosta irregolare che crea problemi anche al servizio di TPL. Si propongono zone pedonali intorno alle scuole. Si è parlato delle zone30 con ipotesi di istituzione prioritaria in Saione e Giotto, invitando il comune a comunicare bene cosa sono, mostrarle non come imposizione ma come opportunità per i quartieri dal punto di vista del miglioramento della

vita e buon deterrente per il rischio di incidenti, nelle zone 30 si può andare a scuola da soli e si hanno benefici ambientali.

Tra le situazioni critiche emergono i percorsi del multisala, si propone il recupero di un sottopasso esistente (come rotatoria nei pressi dell'ospedale). Altra priorità mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali

1.6.4. Intervento del cittadino Carlo Francalanci di Legambiente



Un ultimo intervento è stato di un privato cittadino, Carlo Francalanci, di Legambiente, non partecipante ai tavoli di lavoro.

Parla di forte inquinamento del centro storico soprattutto in concomitanza dell'ingresso/uscita dalle scuole.

Propone un progetto pilota da attuare nei prefestivi (sabato) con un divieto per le auto vicino ai plessi scolastici (accompagnatori dei ragazzi a scuola): chiudere la ZTLA prima delle 8:00 e dopo le 12:00 così che i genitori/accompagnatori possano lasciare le auto ad esempio al Baldaccio o al Pietri e portare i ragazzi a scuola nell'ultimo tratto a piedi.

1.7. Contributi ricevuti via mail successivamente alla giornata di partecipazione

In data 30 marzo 2019 Nicola Niccolai di Fiab ha inviato una mail con un'integrazione rispetto a quanto emerso il giorno prima durante la discussione ai tavoli.

La richiesta è incentrata sulla modifica al riparto modale di progetto del PUMS e sulla modifica alla rotatoria di Chiani.

A seguire si riporta integralmente il testo della richiesta.

Oggetto: Re: Esempio di dosso "enegetico" Lybra, il dosso rallentatore che trasforma il traffico in energia
Mittente: AdB FIAB Arezzo <adbarezzo@altervista.org>
Data: 30/03/2019, 10:07
A: t.berti@sintagma-ingegneria.it

Buongiorno ingegnere,

ad integrazione di quanto emerso ieri, per l'occasione vorremmo indicare altri due punti che non siamo riusciti a segnalare nel gruppo ma che riteniamo importanti e che vorremmo condividere.

1. L'analisi del modal split Aretino, soprattutto visto il suo respiro a medio (5anni) e lungo (10anni) termine, ci piacerebbe fosse un po' più coraggioso.

Ecco la tabella della precedente proposta PUMS:

RIPARTO MODALE	ATTUALE (ISTAT 2011)	SCENARIO DI BREVE-MEDIO PERIODO (5 ANNI)	SCENARIO DI LUNGO PERIODO (10 ANNI)
AUTOBUS	8,17%	8,17%	10,22%
AUTO	66,93%	64,93%	60,59%
BICI	2,45%	4,45%	6,75%

MODAL SPLIT - COMUNE DI AREZZO: scenari a breve e lungo termine

Noi vorremmo che quel 4,45 e 6,75 fossero diversi, magari puntando ad un 6,75 quinquennale ad esempio. Si dirà che è quasi un raddoppio di riparto modale, ma va anche evidenziato che proprio perché piccoli numeri, la crescita e la fetta da aggredire in questo segmento (bici) può essere considerevolmente più alta, avendo ampi spazi e margini di proposta e di incentivazione.

2. Vorrei segnalare la criticità della rotatoria di Chiani (punto 7.1. Relazione PRO2 Progetto), che andrebbe integrat con la ciclabile che da V Calamndrei si immette sul "sentiero della Bonifica". Questa è considerata a livello europeo una EV (eurovelo) e quindi di massima importanza per cicloturisti e ciclisti anche stranieri che transitano vs la ns città e territorio.

Ecco il particolare che vorrei segnalare: non è stata considerata la possibilità di un innesto più visibile, sicuro e segnalato alla ciclovia "sentiero della bonifica", che purtroppo trova una sua cesura all'altezza del ponte stradale sulla Chiana. Attualmente gli utenti debbono scendere dalla bici e attraversare su marciapiede stretto e immettersi in un ingresso strettissimo e praticamente solo pedonale (cerchio ROSSO); sarebbe utile pensare a un percorso più protetto sicuro e integrsto nella nuova viabilità (linea BLU, ovviamente solo indicativa):



Spero di essere stato utile e di non aver segnalato questi punti "fuori tempo massimo", La ringrazio e le porgo cordiali saluti
Nicola Niccolai

per

FIAB Amici della Bici Arezzo

adbarezzo@altervista.org

<http://adbarezzo.altervista.org>

Il giorno ven 29 mar 2019 alle ore 16:41 AdB FIAB Arezzo <adbarezzo@altervista.org> ha scritto:

Le invio come d'accordo il link di cui abbiamo discusso:

<https://www.lifegate.it/persona/stile-di-vita/dosso-rallentatore-energia>

Buonasera

Nicola Niccolai

2. I QUESTIONARI ONLINE

Una seconda modalità di partecipazione attivata dall'amministrazione comunale consiste nella possibilità di esprimere la propria opinione sul PUMS compilando un questionario online, volontario ed anonimo.

Tale strumento consente la partecipazione e l'acquisizione di importanti informazioni sui temi di maggior interesse per i cittadini, sulle politiche maggiormente condivise e su quelle non condivise.

Permette inoltre di inviare il proprio contributo per migliorare il PUMS di Arezzo.

2.1. Contenuti del questionario

Il questionario è articolato su 4 semplici domande aperte. A seguire si riporta lo schema utilizzato.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

questionario rivolto alla cittadinanza

Qual'è il tema più importante da affrontare per migliorare la mobilità ad Arezzo?

La tua risposta

Cosa ti piace del P.U.M.S. del Comune di Arezzo?

La tua risposta

Cosa non ti piace del P.U.M.S. del Comune di Arezzo?

La tua risposta

Vorrei proporre di...

La tua risposta

INVIA

Non inviare mai le password tramite Moduli Google.

2.2. I risultati del questionario

I questionari inoltrati tramite la piattaforma del comune sono stati 15.

A seguire si riportano le risposte ottenute alle 4 domande

1. Qual è il tema più importante da affrontare per migliorare la mobilità ad Arezzo?	
1	Limitare la circolazione delle auto
2	Ridurre il traffico privato
3	Collegare fra di se le piste ciclabili già esistenti
4	Trasporto pubblico urbano ed extraurbano potenziato.
5	Rendere sicura la mobilità di pedoni e ciclisti sia nelle aree centrali che in quelle periferiche
6	Diminuzione traffico automobilistico privato
7	Non è tanto andare a 30 km o più, secondo me, allargare la zona pedonale è più idonea nel contempo abbassare il costo dei parcheggi limitrofi aumentando quelli centrali. allo stesso tempo, più autobus con tariffa più bassa per la città.
8	Ambiente
9	Valorizzazione dei percorsi ciclabili
10	Chiusura del centro storico, aumento piste ciclabili, incentivazione parcheggi limitrofi
11	Percorsi ciclabili, anche su stradine apposite sterrate, che colleghino i paesi alla città. Implemento del trasporto ferroviario costituendo una sorta di tramvia sugli assi Givi/Arezzo, Rigutino /Arezzo e Indicatore/Arezzo
12	diminuzione del numero di auto private in circolazione

2. Cosa ti piace del P.U.M.S. del Comune di Arezzo?	
1	Le zone 30
2	Gli interventi sulla mobilità sostenibile
3	Poco
4	L' incremento delle piste ciclabili e del trasporto pubblico
5	Non ho trovato elementi innovativi e di cambiamento; direi che non ci sono cose che mi piacciono
6	Interesse per mobilità ciclabile
7	Le zone pedonali e ciclabili da sviluppare
8	La possibilità di avere una mobilità sostenibile, per diminuire il traffico dei veicoli privati
9	Le dichiarazioni che non verrà consumato territorio e che si privilegeranno i restauri dell'esistente
10	La rete ciclabile del centro
11	il progetto in generale ben dettagliato e lo sviluppo di piste ciclabili a ridosso del centro storico

3. Cosa non ti piace del P.U.M.S. del Comune di Arezzo?	
1	La scarsa attenzione alla ciclabilità
2	Il voler per forza promuovere l'uso del mezzo privato , non favorire la mobilità dolce e il TPL
3	Le piste ciclabili partorite male e fatte peggio
4	Niente
5	La mancanza di un piano organico per la mobilità ciclistica (compreso l'accesso alla città dalle varie zone periferiche). Le previsioni sulla mobilità, che anche nel medio termine vedono l'auto pesantemente al centro della scena.
6	Mobilità ciclabile in periferia
7	Non sono stati messi ancora in pratica tanti aspetti
8	Mi piace tutto
9	La mancanza di impegni precisi in merito alle nuove costruzioni, per esempio intorno all'anello a nord, utile certamente ma deleterio se portasse alla distruzione di paesaggio. Purtroppo c'è il precedente della costruzione dell'Esselunga e delle case intorno che distrussero il paesaggio della collina di Santa Maria. L'impressione, spero sbagliata, è che, finché il mercato è fermo, non costa nulla parlare di difesa del territorio
10	Non sono considerati i collegamenti ciclabili paesi/città
11	la mancanza di progetti a breve termine di realizzare piste ciclabili e pedonali di collegamento tra zona nord (Ceciliano, Giovi quindi collegamento alla pista ciclabile in progetto lungo il fiume Arno) con il centro di Arezzo

4. Vorrei proporre di...	
1	Favorire la ciclabilità e proteggere i percorsi verso le scuole
2	Chiudere la città murata (come in altre città), facilitare gli spostamenti a piedi e in bici, permettere in sicurezza di uscire dalla città a chi viaggia in bici usandola come mezzo di trasporto e favorire afflusso di ciclo-turisti che porterebbero benefici all'economia cittadina.
3	Eliminare la pista ciclabile di via Calamandrei e spostarla pochi metri più a sinistra lungo la ferrovia dove adesso ci sono distese di campi. Pista ciclabile o marciapiede che possa collegare Agazzi.
4	Sensibilizzare i cittadini ad un utilizzo minore dei mezzi privati offrendo alternative valide
5	Creare una rete ciclabile organica e potenziare il bike sharing, rendere più restrittivo l'ingresso delle auto al centro. Potenziare il trasporto pubblico, con estensione dell'area coperta e degli orari, impiegando mezzi meno inquinanti. Tolleranza zero col parcheggio selvaggio
6	Percorsi ciclabili che dalla periferia arrivano in centro città
7	Progettare percorso ciclabile in via Trasimeno in entrambe le direzioni.
8	Pedonalizzare il centro e solo navette elettriche per spostamenti dai parcheggi periferici. Aumentare gli spazi ciclabili e delimitarli come vere corsie. Posizionare colonnini in marmo o ferro sui marciapiedi che quotidianamente vengono invasi dalle auto in fermata o sosta
9	Creazione dosso per il rallentamento della velocità in via Trento e Trieste e via anconetana. Realizzazione marciapiede in località la pace
9	Pianificare bene, insieme alla ASL e all'Università, la effettiva sistemazione del Colle del Pionta. Pensare seriamente alla destinazione degli immobili pubblici dismessi che si stanno degradando, anche per evitare il sospetto che, alla fine, vengano svenduti a basso prezzo ad acquirenti italiani anonimi a mezzo fondi esteri. Infine, evitare nuovi obbrobri come il torraccione di Via Romana o il muro cimiteriale dell'Esselunga
10	Realizzare un percorso ciclabile a che colleghi Ceciliano con le piste ciclabili della città. Con poco potrebbe essere realizzato un percorso ciclabile su stradina sterrata che collega Ceciliano con "Il magnifico". E' già infatti presente il sottopasso sulla circonvallazione e dalla parte esterna della città c'è una stradina parallela alla circonvallazione che arriva fino alla ferrovia Arezzo/Stia. Basterebbe realizzare un percorso sterrato da qui fino a Ceciliano. Tra l'altro, continuando con un percorso sterrato lungo la ferrovia, con poco si potrebbe collegare Ceciliano con la strada a poco traffico parallela alla ferrovia che collega Stroppiello con Giovi, creando così un accesso a Nord alla Ciclovia dell'Arno.

4. Vorrei proporre di...

- | | |
|----|---|
| 11 | <p>Vorrei quindi proporre la realizzazione di tale pista ciclabile che colleghi almeno Ceciliano con Arezzo, per esempio collegandola all'anello di ciclabile in progetto che toccherà OBI-IPERCOOP- MULTISALA IL MAGNIFICO, oltretutto il tratto che rimane da Ceciliano al MULTISALA è veramente breve, eventualmente anche lungo la ferrovia "del Casentino". Vorrei far presente che per ciclisti, ma anche per pedoni (dato che in meno di 25 minuti si potrebbe andare nel centro di Arezzo anche a piedi) Ceciliano con l'attuale viabilità è completamente isolata, con la rotonda del raccordo, veramente grave che non ci sia sotto la rotonda almeno un sottopasso in direzione Ceciliano-Arezzo, che diventa di estrema pericolosità per, appunto ciclisti e pedoni e l'altro percorso (lo stradone di Cadicio-Catona) ancora peggio dato che si scambiano a malapena 2 macchine. Qualche mese fa ho presentato allo Sportello Unico come osservazione al PUMS circa 300 firme (raccolte tutte a Ceciliano) per realizzare in qualche modo tale collegamento.</p> |
|----|---|