



prot. 58717/15

## COMUNE DI MANTOVA

### VERBALE DELLA CONFERENZA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) E DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) – 30/07/2019

#### VISTI:

- la legge n. 241 del 7 agosto 1990 e s.m.i. in materia di procedimento amministrativo;
- l'art. 4 della legge regionale n. 12 dell'11 marzo 2005;
- la direttiva 2001/42/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27/06/2001;
- la D.G.R. n.761/2010 e s.m.i.;
- la D.C.R. 13 marzo 2007, n. 351 e s.m.i.

#### PREMESSO CHE:

- con delibera di Giunta Comunale n. 5 del 19/01/2016 è stato avviato il processo di formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed il Piano Urbano del Traffico del Comune di Mantova e la contestuale VAS;
- con determinazione dirigenziale n. 999 del 16/05/2016 sono stati individuati le Autorità ed i soggetti competenti per la VAS e le modalità di informazione del procedimento stesso;
- in data 21/05/2019 è stata messa a disposizione la proposta di Piano e il Rapporto Ambientale con Sintesi non tecnica e sono stati invitati cittadinanza, associazioni e portatori di interesse a partecipare alla conferenza di Valutazione fissata in data 30/07/2019;
- sono stati invitati a partecipare alla conferenza di valutazione, gli Enti istituzionali coinvolti, le associazioni presenti sul territorio ed i portatori di interesse;

#### DATO ATTO CHE:

il giorno 30.07.2019 alle ore 10:00 presso la Sala Consigliare del Comune di Mantova, via Roma, 39 ha avuto luogo la seduta della Conferenza Conclusiva di VAS - Valutazione Ambientale Strategica del PUMS e del PUT, a cui hanno presenziato:

- per il Comune di Mantova:

Arch. Giulia Moraschi – Autorità Competente,

Dott.ssa Roberta Marchioro – Settore Ambiente

Arch. Giovanna Michielin – Settore Territorio e Lavori Pubblici – per l'Autorità Procedente (delega prot. 51350/2019 in atti),

Assessore Jacopo Rebecchi – Legalità, polizia locale, agenda digitale, smart city, protezione civile

Assessore Paola Nobis -

Commissario Capo Fabio Arvati

Ing. Alessandro Gatti . Settore Territorio e Lavori Pubblici

Ing. Valentina Giacomelli – senior consultant, MIC Mobility in Chain srl

Ing. Luca Del Furia – DiEffe Ambiente srl



## COMUNE DI MANTOVA

- in rappresentanza degli Enti nominati e dei Soggetti convocati sono presenti:  
si veda tabella delle presenze ("Registro presenze"), allegata quale parte integrante al presente verbale (allegato 1 del presente verbale).

### **TUTTO CIÒ PREMESSO, SI DÀ ATTO A QUANTO SEGUE:**

L'anno duemiladiciannove (2019), il giorno trenta (30) del mese di luglio presso la Sala Consigliare del Comune di Mantova, via Roma, 39 si è tenuta la conferenza di VAS conclusiva per la presentazione delle osservazioni pervenute al Piano e degli esiti del Rapporto ambientale nell'ambito del procedimento di VAS del PUMS e del PUT.

L'autorità Competente, Arch. Moraschi, apre la seduta ricordando che l'odierna conferenza, nell'ambito della procedura complessiva di VAS che accompagna la costruzione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile e del Piano Urbano del traffico, è la terza conferenza di valutazione finale per la fase antecedente l'adozione del Piano. Le precedenti sedute si sono tenute in data 08/06/2017 e 13/06/2019

La riunione odierna prevede in primis la lettura delle osservazioni pervenute e una loro sintetica controdeduzione. Le prime osservazioni sono quelle legate alla sostenibilità ambientale complessiva del Piano.

Si procede con la lettura delle seguenti osservazioni pervenute (ALLEGATE):

- ARPA. Pervenuta in data 19/07/2019 prot. 49367
- Provincia di Mantova, Pervenuta in data 29/07/2019 prot 51320
- FIAB. Pervenuta in data 18/07/2019 prot. 49001

Tali osservazioni saranno prese in esame per valutare la complessiva sostenibilità ambientale della proposta di Piano, che si ricorda avere carattere strategico per l'intero territorio comunale.

Inoltre la Conferenza, nell'ottica di favorire la più ampia partecipazione possibile di Enti e portatori di interesse, da lettura di ulteriori istanze di modifica e/o integrazione del Piano che presentano carattere puntuale e/o progettuale o che richiedono modifiche che andranno valutate nell'ambito della fase procedurale successiva all'adozione. Tali istanze, previa istruttoria tecnica degli estensori del Piano, laddove modificheranno il Piano, saranno anch'esse valutate ai fini della Sostenibilità ambientale.

Le eventuali modifiche apportate in seguito all'accoglimento delle osservazioni pervenute saranno quindi valutate dall'autorità competente nell'ambito della costruzione del Parere Motivato.

FIAB chiede chiarimenti in merito alle precedenti osservazioni pervenute.

L'Autorità Competente ribadisce che si procederà alla lettura delle osservazioni pervenute.

A seguito della lettura dell'osservazione di ARPA (Allegata) l'Autorità Competente comunica che il comune di Mantova (sia nell'ambito della certificazione Emas che del PGT) effettua il monitoraggio delle componenti ambientali con cadenza annuale.

L'Autorità Competente procede quindi con la lettura della nota trasmessa dalla Provincia di Mantova.

Rispetto al primo punto segnalato dalla Provincia, l'Autorità Competente specifica che l'obiettivo indicato sottende per definizione le logiche di un Piano urbano della Mobilità sostenibile e viene articolato nel PUMS di Mantova negli obiettivi generali e specifici che lo dettagliano nelle sue differenti sfaccettature. Si riportano ad esempio emblematico gli obiettivi generali: 1. Una città accessibile e semplice da girare, 3. Luoghi di qualità per residenti e visitatori, 4. Una mobilità più sicura per tutti, 7. Il centro come grande area per la mobilità attiva, 8. Accessibilità multimodale a servizi e poli attrattori. Si rimanda alla coerenza interna già





## COMUNE DI MANTOVA

effettuata per la verifica sottesa all'obiettivo provinciale. Rispetto al tema del Centro Servizi Boma è previsto il collegamento nell'ambito dell'attuazione del Piano Ghisiole EST.

La Provincia specifica che non sempre è chiaro il legame tra elementi e piani già previsti e PUMS e forse è il caso di evidenziarlo. Arch Michielin, per l'autorità procedente, chiarisce che il tema delle progettualità in atto (infrastrutturali ma anche ambientali) è molto complesso quindi anche nella costruzione del PUMS è stato difficile restituire un sistema di interventi in costante divenire. Il PUMS si pone come strumento di regia al fine di garantire la coerenza complessiva delle trasformazioni. Ricorda che in Comune di Mantova è vigente un Piano della Mobilità Ciclistica. Questo andrà aggiornato sulla scorta dei principi e delle priorità indicate nel PUMS, pur continuando anche ad includere gli interventi minori con richiamati nel PUMS.

La Provincia concorda e rimanda alla revisione del Piano della Mobilità Ciclistica.

Rispetto al secondo punto dell'osservazione l'Autorità competente specifica che, per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali e sulla viabilità, le azioni previste si articolano in due insiemi:

- gli interventi localizzati volti a migliorare in modo puntuale la viabilità,
- gli interventi strategici capaci di risolvere condizioni critiche di congestione.

Tutti gli interventi, a parte il completamento della tangenziale sud, sono interventi puntuali, di modesta entità, di natura strutturale (rotonde) e gestionale (sensi di marcia) che hanno, tra gli altri, anche la conseguenza di diminuire il traffico sul Lungolago. In questo caso gli interventi previsti dal PUMS, non comportano modifiche ai fattori di disturbo e di pressione antropica che costituiscono potenziali impatti sui siti e non comportano sottrazione diretta di territorio (habitat), frammentazione e isolamento, disturbo ed inquinamento (atmosferico, idrico ed acustico), perdita di funzionalità ecologica. Per quanto riguarda il completamento della tangenziale sud (valutato come prioritario nell'incertezza circa il destino dell'autostrada Mantova Cremona), l'analisi è svolta sulla previsione di:

- realizzare un nuovo tratto di tangenziale fino al casello A22 di Mantova sud;
- spostare il casello A22-Mantova Sud per la connessione diretta tra l'autostrada e la tangenziale.

A tal proposito l'Arch. Michielin richiama la competenza sovracomunale sull'opera, e in particolare il ruolo regionale per la realizzazione della Mantova Cremona e specifica che il tratto alleggerito proposto nel PUMS è in discussione anche al tavolo regionale ma è ancora stato approfondito, e verrà messo in valutazione ambientale in relazione alla Autostrada Cremona Mantova.

Rispetto alla richiesta di rendere maggiormente evidenti le interazioni tra le azioni previste nel PUMS e gli accorgimenti assunti a mitigazione di singoli effetti ambientali, l'Autorità Competente specifica che, poiché il piano propone azioni strategiche da attuarsi nel breve, medio e lungo periodo, si è ritenuto di demandare le soluzioni di dettaglio rivolte a incrementare la resilienza del territorio alle singole progettualità, tenuto conto delle indicazioni delle Linee Guida per l'adattamento climatico del Comune di Mantova, approvate a fine 2018. Quest'ultimo studio fornisce indicazioni puntuali e d'area declinate per ambiti specifici del territorio in funzione delle potenziali vulnerabilità. Inoltre la complessità della pianificazione comunale di settore è esplicitata nel Rapporto ambientale al capitolo 3.5 ed assunta pertanto quale elemento di partenza e coerenza del PUMS. È evidente peraltro che le azioni previste nel piano per il risanamento e il contenimento del rumore hanno un livello di dettaglio (sostituzione asfalti ecc) spesso maggiore rispetto a quello del PUMS che è, per definizione un piano strategico, di inquadramento e ridefinizione del sistema complessivo.

Rispetto al tema attinente il modello di simulazione trasportistica si specifica che i modelli di simulazione del traffico sono strumenti specialistici il cui aggiornamento comporta risorse e competenze non sempre di facile reperimento per un comune. Le risorse disponibili sono infatti già destinate a mantenere efficiente il complesso e articolato sistema di monitoraggio in continuo dei flussi presenti sui principali nodi cittadini attivo in Comune, che già costituisce elemento di verifica dei risultati del PUMS. Eventuali ulteriori studi trasportistici, soprattutto alla scala sovralocale e con l'aggiornamento anche delle matrici O/D, potrebbero certamente essere di ulteriore supporto per meglio valutare l'effetti ed eventuali correttivi alle politiche locali.



## COMUNE DI MANTOVA

Ing. Giacomelli puntualizza inoltre che sono comunque disponibili i dati di traffico raccolti in modo automatizzato in diverse postazioni che, in relazione ad interventi puntuali, possono essere utilizzati. Alcuni indicatori sono comunque monitorati con cadenze più ravvicinate.

Negli ultimi punti della nota pervenuta vengono ribadite le competenze sovraordinate di alcune delle opere citate dalla Provincia. Arch Michelin specifica che relativamente a Porta Cerese il progetto dovrà tener conto dell'aspetto ciclopedonale.

Provincia: relativamente al tema delle competenze e collaborazione specifica che molti aspetti sono da ritenersi suggerimenti propositivi per la collaborazione.

L'Autorità Competente procede quindi con la lettura del parere pervenuto da FIAB del quale, su richiesta del referente Mattioli viene letto solo la sezione relativa alle indicazioni puntuali formulate nel parere.

In relazione ai singoli punti dell'osservazione Ing Giacomelli specifica che:

- Viale Piave e Viale Fiume: il PUMS propone solo uno schema funzionale dell'intersezione, verrà comunque esplicitata una richiesta di attenzione al tema della mobilità lenta come da altra osservazione;
- Ciclopedonale MN San Giorgio – Ponte Rio: l'osservazione sembra far parte di una visione d'insieme del Lungolago, che nell'orizzonte temporale di piano è di difficile attuazione ed eccessivamente rigida sotto il profilo viabilistico. I vincoli geometrici non rendono possibile l'introduzione di percorsi ciclabili in via Trieste, è invece prevista una progettazione integrata di Corso Garibaldi in connessione con Via Trieste;
- Ciclopedonale MN S Giorgio/ Lunetta: Ing Giacomelli richiama il previsto collegamento con Boma nell'ambito del Piano Ghisolo Est. L'Arch. Michelin richiama la progettualità ciclabile in essere finanziata da Regione Lombardia e portata avanti dal Parco del Mincio. Il collegamento ciclabile diretto lungo via Legnaghese dovrà attingere a nuovi finanziamenti. La previsione di zona 30 è Lunetta è coerente e prevista dal Piano;
- Via Trieste, via Fondamenta e lungolaghi: la proposta di anello a senso unico è eccessivamente rigida per la viabilità cittadina. Il PUMS prevede azioni per il potenziamento del trasporto pubblico locale attraverso le navette in coerenza con la revisione della ztl e sistema sosta;
- Piazza Don Leoni, sottopasso e Via Pitentino: a seguito di richiesta chiarimento FIAB specifica che la propria proposta prevede un tunnel per auto di fronte alla stazione ferroviaria. L'assessore Rebecchi chiede se è stata fatta una valutazione economica, ritenendo presumibile che i costi economici rendano l'opera ad oggi irrealizzabile. Nel PUMS sono state inserite previsioni realistiche per la cui concretizzazione l'amministrazione sta lavorando tenacemente. Per quanto attiene la ciclabilità di connessione a servizio della stazione ferroviaria verranno meglio esplicitate le raccordate le operazioni già previste.

MATTIOLI ritiene che nel PUMS non sia stata prestata sufficiente attenzione tema della sicurezza degli attraversamenti ciclopedonali. Commissario Capo Arvati ribadisce che è necessario conoscere le dinamiche dei tre incidenti mortali richiamati da FIAB per esprimere valutazioni circostanziate sull'incremento o meno dell'insicurezza per i ciclisti.

- Corso Garibaldi, Via Trieste, strada Circonvallazione Sud: fermo restando quanto precedentemente indicato, c'è la previsione di ciclabilità su Corso Garibaldi e strada circonvallazione sud. Verrà inserito un richiamo fra i capitoli per facilitare la lettura.

Commissario Capo Arvati a seguito di richiamo di FIAB specifica che la posa di archetti nei sottopassi per il rallentamento dei ciclisti è stata richiesta dai residenti.

- Rotatoria Sparafucile e intersezione Viale Mincio Via S. Giorgio: l'ing. Giacomelli precisa che la rotatoria serve a migliorare l'accessibilità al parcheggio di campo canoa per i veicoli, le navette e le





## COMUNE DI MANTOVA

linee di trasporto pubblico che insistono sull'itinerario. Una rotatoria all'intersezione con via Lunetta non risolverebbe questa criticità. A livello di impatto ambientale e paesistico, il progetto sarà sottoposto alla Soprintendenza che si esprimerà in merito;

- Viale Michelangelo Viale Fiume richiesta stralcio da PUMS (in altri punti dell'osservazione FIAB chiede lo stralcio di altri: l'Arch. Michielin specifica che i tempi di stesura del PUMS hanno visto in contemporanea la realizzazione e/o la progettazione di interventi previsti nell'ambito del PUT. Non si ritiene di stralciare dal PUMS quelle opere che sono ancora in fase di progettazione, realizzazione o che costituiscono (come le navette e i parcheggi scambiatori) politiche continuative per la mobilità cittadina. Verrà effettuato un lavoro di riordino per quelli già realizzati;
- Strada Cipata: l'Arch. Michielin specifica che la previsione è presente nel Piano della Mobilità Ciclistica;
- Te Brunetti Polo Scolastico Via Amadei: l'Ing. Giacomelli specifica che durante la redazione del PUMS sono state valutate soluzioni migliorare la sicurezza dell'area. Verranno meglio esplicitate nel documento;
- Dispositivi per il rallentamento della velocità sulle ciclabili: già discusso in precedenza;
- Itinerari ciclabili prioritari e anello bici: Verrà integrato lo schema con il tratto esistente indicato. Compatibilmente con i vincoli spaziali e geometrici e a condizione che vi siano spazi adeguati anche per i pedoni, si privilegerà la realizzazione di ciclabili dedicate
- Via Dugoni e Via Chiassi: Ing. Giacomelli esplicita la proposta chiedendo conferma della corretta lettura di questa. A seguito della conferma della corretta lettura si ritiene preferibile la soluzione proposta nel PUMS, sia perché più rispondente alle esigenze di protezione dal traffico veicolare dei ciclisti bambini e deboli, sia perché consente una maggiore conversione di spazio da veicolare a pedonale e ciclabile.
- Via Nazario Sauro: I principi per la progettazione delle ciclabili delineati nel PUMS si basano sulla differenza tra "ciclisti lepre" e "ciclisti tartaruga", sottolineando per i primi la compatibilità con il traffico veicolare (specialmente se moderato in velocità ed intensità) mentre per i secondi si privilegia la separazione dal traffico, anche a costo di prevedere in caso di spazi ristretti la promiscuità con la componente pedonale. Questo principio si applica soprattutto nella progettazione dell'accessibilità agli istituti scolastici, proprio come nel caso di via Nazario Sauro, dove si è scelto di proteggere i bambini che arrivano a scuola in bicicletta. La misura adottata ha permesso senza la riqualificazione totale della via di mettere in sicurezza i bambini e i ragazzi che vanno ai poli scolastici, di eliminare definitivamente il cronico fenomeno dei parcheggi delle auto sui marciapiedi e ha determinato un deciso alleggerimento del traffico sulla strada. Nell'ambito di una riqualificazione totale della via si valuterà di sostituire il percorso protetto con un marciapiedi più largo. L'Arch. Michielin indica come l'intervento realizzato discenda da un'analisi specifica dei flussi generati dall'accompagnamento scolastico e come la risposta messa in atto costituisca la risposta ad un'esigenza di tutela di utenza debole. L'Assessore Rebecchi illustra nel dettaglio l'intervento già attuato per rispondere all'esigenza di maggiore sicurezza per studenti e bambini, e chiarisce che l'amministrazione è consapevole come l'intervento sia suscettibile di un miglioramento nell'ambito di un progetto di riqualificazione complessiva della strada.
- Via Risorgimento: il PUMS individua fra gli ambiti prioritari di intervento per la ciclabilità le aree non dotate di infrastrutture. Dal punto di vista viabilistico invece non si ritiene di limitare la capacità delle viabilità citate.

A seguito di richiesta di FIAB l'Autorità competente specifica che 7 delle osservazioni presentate sono ritenute coerenti con il PUMS.



## COMUNE DI MANTOVA

Autorità competente quindi con la sintesi delle osservazioni legate a problematiche puntuali formulate: In caso tra i presenti fossero presenti i soggetti osservanti si chiede di dare lettura.

L'Arch. Michielin, per l'Autorità Procedente, procede con la lettura sintetica delle osservazioni pervenute e relativa sintetica controdeduzione. (TABELLA ALLEGATO 1 parte integrante del presente verbale)

Mattioli richiama la proposta di FIAB di istituzione di un ufficio dei pedoni e della ciclabilità – consulta della mobilità. Segnala inoltre:

- tempi troppo stretti per i passaggi ciclopedonali in corrispondenza degli impianti semaforici in viale Piave, piazzale Gramsci, via repubblica, cimitero: 8/10 secondi sono troppo pochi per il passaggio delle persone e anche del pedibus;
- La pericolosità per i ciclisti di Viale Piave;
- la scarsa sicurezza dei passaggi a pellicano, anche per garantire il passaggio in emergenza delle ambulanze;
- la presenza in molti luoghi (tipo Borgochiesanuova) di attraversamenti solo pedonali che costringono il ciclista a scendere dalla bicicletta;
- la chiamata semaforica sempre a sinistra e scomoda per ciclisti negli impianti di attraversamento;

Nicola Testi: Chiesta tempistica inizio lavori Porta Cerese.

Arch. Michielin specifica che le tempistiche sono di medio/ lungo periodo ed è necessaria la progettazione e la contestuale programmazione economica anche con ricerca di fondi.

Provincia: Auspica che uno dei temi di cui si occuperà il mobility manager comunale sia quello della mobilità elettrica.

Ing. Gatti illustra lo stato del bando per affidare il mobility management comunale. Precisa che sono stati acquisiti programmi e questionari per relazionarsi con aziende e scuole per redigere i primi piani spostamento casa scuola casa lavoro entro 2019. Specifica inoltre che il Comune è già impegnato sul tema delle auto elettriche.

Arch. Moraschi specifica che anche TEA utilizza per raccolta rifiuti una flotta elettrica

Considerati i pareri pervenuti l'Autorità competente per la Verifica di VAS d'intesa con l'Autorità procedente dichiarano conclusa la seduta alle ore 12:45.

**L'Autorità Competente**

Arch. Giulia Moraschi

**per l'Autorità Procedente**

Arch. Giovanna Michielin



Direzione

AOO Comune di Mantova c\_e897

Prot: **0049367 - 19/07/2019**

Class: **6.1**

Orig: **E**

UO: **UR**



MN20190049367

Protocollo n° (n° PEC)

Mantova, (data PEC)

Class. **6.3** Fascicolo Proc. 2017.3.43.49  
(da citare nella risposta)

Spettabile

COMUNE DI MANTOVA - Settore  
Territorio e Lavori Pubblici  
VIA ROMA, 39  
46100 MANTOVA (MN)  
Email: [territorio@pec.comune.mantova.it](mailto:territorio@pec.comune.mantova.it)

**Oggetto : Messa a disposizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano Urbano del Traffico del Comune di Mantova e relativa Valutazione Ambientale Strategica – Conferenza di Valutazione intermedia e conclusiva.**

A seguito della comunicazione in oggetto indicata si è valutata la documentazione reperita sul sito SIVAS di Regione Lombardia con particolare riferimento, ma non solo, alla Proposta di Rapporto Ambientale ed al Quadro Strategico relativo ai piani in oggetto.

Relativamente alla documentazione messa a disposizione questa Agenzia ritiene di non esprimere particolari osservazioni.

Si suggerisce comunque di prendere in considerazione la possibilità di effettuare la valutazione degli indicatori del monitoraggio con cadenza inferiore ai due anni indicati; questo al fine di porre in essere eventuali azioni correttive nel caso che vengano rilevati scostamenti significativi rispetto agli obiettivi dei piani ed in modo tale da cercare di aumentare le misure di limitazione del traffico nei punti di maggiore criticità e, di conseguenza, migliorare anche la qualità dell'aria e la rumorosità dovute alla circolazione dei veicoli.

Responsabile del procedimento: Gianpietro Cannerozzi      tel.: 0376 4690230      mail: [g.cannerozzi@arpalombardia.it](mailto:g.cannerozzi@arpalombardia.it)  
Responsabile dell'istruttoria: Paolo Bulbarelli      tel.: 0376 4690269      mail: [p.bulbarelli@arpalombardia.it](mailto:p.bulbarelli@arpalombardia.it)









Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Dipartimento di Brescia e Mantova

Si ricorda infine che, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., i Piani devono individuare *“le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio”*.

Nel rimanere a disposizione per ogni chiarimento, si porgono distinti saluti.

*Il Direttore dei Dipartimenti  
di Brescia e Mantova*  
GIANPIETRO CANNEROZZI







Provincia di Mantova  
Via Principe Amedeo, 32  
46100 Mantova  
tel. 0376 204 467-468-469-470  
fax 0376 204 462

**AREA 3 TERRITORIO - APPALTI - PATRIMONIO**  
Servizio Pianificazione Territoriale  
Attività Estrattive, Vigilanza Ittico Venatoria  
**UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**



Mantova, 25/07/2019

TRASMESSO VIA PEC CON FIRMA DIGITALE

Dirigente responsabile: Gloria Vanz  
Responsabile procedimento: Elena Molinari  
Responsabile istruttoria: Manuela Fornari

All'Autorità procedente - VAS del Piano Urbano  
della Mobilità Sostenibile del Comune di Mantova

Pec: [territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it](mailto:territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it)

**AOO Comune di Mantova c\_e897**

**Prot: 0051320 - 29/07/2019**

**Class: 6.1**

**Orig: E**

**UO: UR**



MN20190051320

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano Urbano del Traffico del Comune di Mantova – osservazioni.**

Con la presente si trasmettono le osservazioni formulate dai Servizi interessati della Provincia di Mantova, nell'ambito della VAS del Piano in oggetto al fine di fornire contributi come previsto dall'art. 14 comma 3 del D. lgs 152/2006 e s.m.i.

I contributi forniti sono articolati in osservazioni relative ai contenuti ambientali del Piano ed in considerazioni sugli interventi previsti di rilievo sovralocale.

Eventuali ulteriori osservazioni potranno essere presentate nella fase successiva all'adozione del Piano.

Distinti Saluti,

Il Dirigente  
(Gloria Vanz)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs n. 82/2005 e s.m.i.

Per informazioni e chiarimenti: Manuela Fornari 0376/204468 [manuela.fornari@provincia.mantova.it](mailto:manuela.fornari@provincia.mantova.it)









## Ufficio PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

### VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI MANTOVA – OSSERVAZIONI.

Il Comune di Mantova ha avviato nel 2016 il processo di formazione del PUMS e del PUT e la contestuale VAS la quale si avvia alla fase conclusiva. Il PUMS individua alcuni obiettivi e una serie di strategie a loro volta declinate in azioni di piano per la realizzazione degli obiettivi enunciati.

Il Piano si articola in scenari temporali di breve, medio e lungo termine:

- lo scenario di breve termine include la maggior parte degli interventi già programmati (scenario di riferimento) e il PUT – 2018-2020
- lo scenario di medio termine – 2021-2023
- lo scenario di lungo termine – 2024-2028

Le azioni di piano previste sono di livello locale e sovralocale.

Ritenuti condivisibili gli obiettivi e le conseguenti azioni del PUMS che, in accordo con le linee guida UE e nazionali, sono rivolti alla sostenibilità della mobilità urbana, si esprimono le seguenti osservazioni in merito ai contenuti ambientali del Piano ed alcune considerazioni sugli interventi di livello sovralocale.

#### VAS

Il Rapporto Ambientale illustra il processo ed i contenuti di VAS elaborati durante la redazione del Piano.

Nell'ambito dell'individuazione degli obiettivi di sostenibilità desunti dal quadro sovralocale ed adattati al contesto - cap. 4.5 - si potrebbe aggiungere il "miglioramento dell'accessibilità a persone, beni e servizi" (obiettivo del PTCP) da declinare in una o più azioni: alcuni servizi infatti quale, ad esempio, il centro servizi Boma sono localizzati esternamente al centro abitato e non collegati da percorsi dedicati alla mobilità lenta.

Nel quadro sinottico degli effetti attesi - cap. 6.2 - tutte le azioni relative alla viabilità ed interventi infrastrutturali hanno una valutazione incerta degli effetti sulla componente "Aria", tranne la tangenziale sud che è valutata negativamente. Quest'ultima dovrebbe essere considerata alla stregua delle altre in quanto come enunciato, l'effetto negativo dovuto ai conseguenti nuovi traffici potrebbe essere bilanciato dalla riduzione dei flussi in altri contesti, anche di attraversamento della città (vedi quadro conoscitivo).

Al fine di rendere coerenti effetti ed azioni si potrebbero evidenziare le indicazioni del cap. 6.3 relative agli effetti delle azioni di piano attesi sulle componenti ambientali in modo che vengano recepite nell'ambito della futura progettazione delle singole azioni (es. utilizzo di soluzioni impermeabili, adozione di misure mitigative, ecc).

Si suggerisce di rendere maggiormente evidenti le interazioni tra le azioni previste nel PUMS e nei piani di settore che presentano attinenza e rivolte a mitigare effetti ambientali evidenziati, eventualmente richiamandole nel cap. 6.6 (quali ad esempio gli interventi previsti nel piano di zonizzazione acustica per il risanamento ed il contenimento del rumore).

Il modello di simulazione trasportistica elaborato nell'ambito del piano è uno strumento di particolare interesse ed utilità, sia per orientare le scelte, che per valutare l'efficacia delle politiche di piano che, come enunciato, viene utilizzato quale indicatore per il Piano di monitoraggio - cap. 8 - ed aggiornato in occasione dell'aggiornamento del PUMS (min. 10 anni). Il modello rappresenta quattro scenari (*base, breve, medio e lungo termine*) e mette







in evidenza che alcuni indicatori tendono a migliorare (ad es: aumenta la quota modale dello spostamento pubblico) mentre altri tendono a peggiorare (ad es: aumentano i tempi medi di spostamento e la lunghezza della rete congestionata). In merito si osserva che una verifica più frequente di questi indicatori consentirebbe una valutazione e l'eventuale rettifica delle scelte effettuate più immediata.

### **Interventi sovralocali**

Il PUMS dovrebbe puntare ad una visione di area vasta.

Come enunciato nel piano, la città di Mantova costituisce polo attrattore degli spostamenti da parte dei residenti nei Comuni limitrofi per la presenza di centri di servizio di rilievo sovralocale e di poli produttivi e commerciali. In questi termini risulta indispensabile verificare la situazione dei flussi e delle infrastrutture di trasporto ed adottare scelte che interessino non solo la zona centrale, ma anche la sua periferia e le aree più esterne in connessione con i Comuni della prima cintura. Da tale enunciazione discendono le seguenti considerazioni:

- in ordine alla viabilità, per quanto riguarda l'azione completamento della tangenziale sud prevista dal PUMS si segnala che la Provincia considera prioritario il completamento del sistema tangenziale di Mantova, fondamentale per dare continuità ad un sistema tangenziale che risulta incompleto e per deviare i traffici di attraversamento che in varia misura insistono sull'area urbana di Mantova.

L'intervento ha una rilevanza regionale, essendo previsto negli strumenti di programmazione e pianificazione regionale (PRMT e PTR), qui in relazione al progetto dell'autostrada Cremona-Mantova e di conseguenza è recepito nel PTCP. In particolare la realizzazione del tracciato autostradale CR-MN è soggetta a valutazioni da parte dell'Ente sovraordinato (Regione Lombardia); qualora detta infrastruttura dovesse concretizzarsi, sarà necessario coordinare l'ipotesi progettuale di prolungamento della Tangenziale Sud evidenziata nel P.U.M.S. con quella del tracciato autostradale.

Il tratto terminale di quest'ultimo, dal collegamento con la SP ex SS 413 "Romana" in località Pietole al casello di MN Sud della A22, nell'ultima versione allo studio (la c.d. "*alternativa mantovana*") è infatti comune al fine di limitare al massimo il consumo di suolo. Nel progetto autostradale inoltre il prolungamento del raccordo tangenziale, dalla intersezione a rotatoria sulla SP ex SS 62 "della Cisa" al nodo di Pietole, ha un andamento planimetrico differente rispetto a quello ipotizzato dal P.U.M.S.; anche di ciò si dovrà tenere conto nell'ipotesi di cui sopra.

Qualora il completamento della Tangenziale sud dovesse prescindere dalla realizzazione della nuova autostrada, dovrà essere studiato nel dettaglio il tracciato ipotizzato dal P.U.M.S. al fine di limitare l'impatto con i fondi attraversati, le preesistenze ed i vincoli ambientali, nonché concordando con la Soc. Autobrennero l'effettiva possibilità di spostare il casello di MN SUD nell'ubicazione prescelta;

- per quanto riguarda l'azione strada Circonvallazione Sud e cavalcavia di Belfiore, il PUMS prevede l'interruzione della strada Circonvallazione Sud in conseguenza dell'accordo stipulato con RFI per il raddoppio della ferrovia Mantova Milano e la realizzazione del sovrappasso in zona cimitero. In merito si rileva che la presenza del polo attrattore Green Park può generare traffici futuri a cui dovrà essere garantite l'adeguata accessibilità (*vedi scenario di riferimento – evoluzione della domanda di mobilità*). Si suggerisce pertanto di effettuare adeguati approfondimenti in ordine alle ripercussioni sul traffico conseguenti a tale azione;

- rispetto all'azione riqualificazione intersezione via Ostiglia-via di Capi si segnala che la SP ex SS 482 "Alto Polesana" è di competenza della Provincia di MN; in merito sarà da valutare se il tipo di intervento proposto dal P.U.M.S., ovvero la modifica della segnaletica







e delle isole direzionali, sia sufficiente affinché le precedenze rispettino la regolamentazione a rotatoria oppure sia necessario un intervento di tipo strutturale sulla rotatoria;

- relativamente all'azione Porta Cerese si segnala che la SP ex SS 62 "Della Cisa", nel tratto rotatoria di via Donati – intersezione SP 28 "Circonvallazione Est Mantova" è di competenza della Provincia di MN; nell'ambito della riqualificazione di via Parma, con la creazione della seconda corsia in direzione di via Brennero, si valuti la possibilità di una riorganizzazione complessiva di tutta l'intersezione, finalizzata alla risoluzione dell'incrocio con via Guerra, eliminando l'impianto semaforico, fonte di incolonnamenti sulla SP ex SS 62 provenendo da Borgo Virgilio ben oltre la rotatoria ad intersezione con via Donati;

- rispetto all'azione mirata alla realizzazione della piattaforma logistica trimodale in corrispondenza al porto di Valdaro si ribadisce l'interesse strategico attribuito all'intervento dalla Provincia, nell'ambito dello sviluppo del porto e dell'area di retro-porto. A tale proposito si richiama il Protocollo d'intesa (art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i), approvato con delibera CP n. 41/2018 e siglato in data 11/09/2018 tra Provincia di Mantova – Comune di Mantova – Comune di San Giorgio di Mantova per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell'area sovracomunale "Valdaro e Olmo Lungo" e delle relative infrastrutture in cui gli Enti si impegnano a dar corso alle iniziative rivolte alla realizzazione dell'infrastruttura;

- per quanto riguarda il tema dei parcheggi scambiatori, nell'ambito della revisione del sistema della sosta previsto nel PUMS, si condivide l'iniziativa di implementare quelli esistenti (campo canoa, particolarmente efficiente, e Montelungo, da sviluppare) e di prevederne di nuovi, supportandoli con navette dirette al centro città al fine di contenere in parte i flussi provenienti dalle aree esterne. Si evidenzia che tali luoghi diventano strategici se localizzati all'esterno dei cosiddetti "colli di bottiglia", non troppo distanti e nemmeno troppo vicini al centro per vanificarne l'utilizzo ed agevolare anche l'interscambio (con navetta o con bici o a piedi). La localizzazione dei parcheggi scambiatori dovrà pertanto essere oggetto di specifici studi ed approfondimenti; in questa fase preventiva si condividono le ipotesi previste per il lungo termine e si suggerisce di prevederne l'attestamento nelle seguenti zone: Cittadella (via dei Mulini) o al massimo Gambarara, cimitero (via Cremona), ospedale (strada lago Paiolo/Circonvallazione Sud) e a sud di Porta Cerese (via Parma/via Donati/Te Brunetti);

- rispetto all'azione "mobilità attiva" il PUMS prevede la realizzazione/ottimizzazione del sistema ciclopedonale concentrandosi essenzialmente nelle zone centrali. Poiché si rileva l'incompletezza di alcune connessioni tra le zone centrali e quelle periferiche e con i Comuni limitrofi si suggerisce di approfondire la conoscenza del sistema dei percorsi dedicati esistenti e mancanti per collegare Mantova e le aree esterne generatrici di traffico ciclabile (Comuni limitrofi, aree residenziali/di servizi periferiche). A tale scopo si propone di avviare un confronto fattivo nell'ambito della revisione del Piano della Mobilità Ciclistica comunale che il PUMS prevede di aggiornare.

Poiché l'obiettivo generale di sviluppare ed incrementare la mobilità ciclabile si attua garantendo la realizzazione di una rete che sia continua, sicura e il più diretta possibile, si richiama l'attenzione sulle seguenti direttrici:

- collegamento tra la stazione ferroviaria, la ciclabile di via Pradella e la ciclabile di via Cremona (rispetto all'attraversamento dei giardini Tazio Nuvolari si suggerisce di valutare una soluzione alternativa più sicura nell'arco dell'intera giornata);

- prosecuzione della ciclabile lato SP 28 via Brennero dopo lo stabilimento IES;

- si condivide l'intenzione di garantire una connessione diretta tra campo canoa e il Boma lungo la via Legnaghese, ma nel breve periodo è necessario mettere in sicurezza, per tutti gli utenti, il nodo della rotatoria SP exSS 10 e SP exSS 482 prevedendo il collegamento tra il centro servizi e la nuova area Mc Donald e supermercato Aldi più l'eventuale attraversamento della SP exSS 482 a sud della rotatoria, creando in tal modo







l'anello Lunetta-Boma-Area Mc Donald-Lunetta. Successivamente sarà necessario prevedere il collegamento tra l'area Mc Donald e via Mazzini (comune di San Giorgio di Mantova) e quindi con l'attraversamento della SP exSS 482 in fase di ultimazione;

- ulteriori nodi da approfondire sono via Trieste, dove per le ridotte dimensioni della strada non è prevista nessuna pista ciclabile, e il nodo di Porta Giulia a Cittadella, dove la rete ciclabile si presenta frammentata.

Mantova 25/07/2019

Servizio Pianificazione Territoriale, Attività Estrattive. Vigilanza Ittico-venatoria: Arch. Manuela Fornari – Responsabile istruttoria

Servizio progettazione stradale, Ponti e Strutture Complesse: Arch. Paolo Agosti

Servizio Programmazione Opere Pubbliche, Ciclabili, Sicurezza stradale: Arch. Annarosa Rizzo

Servizio Servizi e opere del Sistema Portuale mantovano, Navigazione: Arch. Gabriele Negrini









AOO Comune di Mantova c\_e897  
Prot: 0049001 - 18/07/2019  
Class: 6.1  
Orig: E UO: UR



Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

Mantova, li 18/07/2019

Al Sindaco del Comune di Mantova

Si invia in allegato i seguenti documenti:

- a) documento presentato in sede di VAS, giovedì 13 giugno 2019;
- b) osservazioni al PUMS-PUT;
- c) proposte per il PUMS -PUT.

Si ringrazia per l'attenzione e si porgono cordiali saluti.

F.I.A.B. Mantova

(Daniele Mattioli)





Sezione di Mantova, viale Pompilio 33; cell.3490954382

**Dal "MANIFESTO DELLA MOBILITA' A MANTOVA" leggiamo che , "Un aspetto chiave di questo PUMS è la ricerca di soluzioni che lavorino in sinergia fra loro alimentando un cambiamento sistemico. Nel 2028, come risultato combinato di questo piano integrato della mobilità urbana, avremo assistito ad una riduzione del numero di viaggi effettuati con il mezzo auto del 7% a favore di modalità di trasporto più sostenibili, e a beneficio della qualità dell'aria, della vita e della salute della popolazione."**

Questo obiettivo fondamentale per PUMS della nostra città, ci sembra poco sfidante, scarsamente ambizioso a confronto con i Piani di altre città come Cremona dove si prevedono in 10 anni la riduzione del traffico da auto del 18.70%, un aumento della mobilità ciclabile del 8,13%, di quella pedonale del 6.30% e del trasporto pubblico del 4,06%, o di Ferrara riduzione del traffico automobilistico del 20%, riduzione del gas serra del 40%, riduzione dell'incidentalità del 50%, aumento delle isole pedonali al 20% del centro Storico, realizzazione di ZTL del 100% del centro storico, incremento degli spostamenti in bicicletta del 20%, al 2030 costruzione di piste ciclabili di m./ per abitante 1,5; Bologna al 2030 ridurrà il traffico auto del 18%, aumenterà la mobilità ciclabile del 13% e il trasporto pubblico del 7%.

Come ben si vede gli obiettivi di altre città vicine gli obiettivi sono molto ambiziosi, ma soprattutto non si limitano ad un unico parametro di valutazione ma inseriscono altri parametri di semplice misurazione come, la superficie delle Isole Pedonali delle Zone a Traffico limitato e la lunghezza per abitante di piste ciclabili, o garantiscono importanza agli aspetti della pedonalità, della mobilità ciclabile e del trasporto pubblico proponendoli come parametri significativi di rilevazione.

Altro aspetto del PUMS che vogliamo sottolineare che le azioni che riguardano interventi strutturali sono 53 di cui 14 sono già stati progettati e in fase di realizzazione prima dell'approvazione del PUMS e non sottoposti alla VAS all'approvazione del Consiglio Comunale e alle osservazioni dei cittadini; di queste 52 infrastrutture 25 riguardano la viabilità automobilistica(di cui 7 già progettati), solo 12 riguardano la mobilità ciclabile(di cui 4 già progettati) e 6 la mobilità pedonale(di cui 3 già progettati).

Chiediamo che gli interventi infrastrutturali già realizzati o progettati siano stralciati dal PUMS, ed in particolare:

- 1) Riorganizzazione di piazza Don Leoni;
- 2) Piazzale Michelangelo e viale Fiume;
- 3) Intersezione viale Oslavia, viale Fiume, viale Montello, viale Parilla, ingresso vecchio ospedale;
- 4) Ciclabile di Corso Vittorio EmanueleII°;
- 5) Ciclopedonale viale Pompilio, via Cremona;

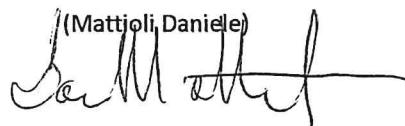


- 6) attraversamento di viale Mincio;
- 7) Ciclopedonale Mottella-S.Giorgio-Lunetta- Mantova-Ponte a porto Catena;
- 8) Raddoppio parcheggio di Sparafucile;
- 9) Parcheggio di viale Gonzaga;
- 10) Sistema di Bus navetta da Parcheggio Sparafucile e piazzale Montelungo;
- 11) Parcheggio Mondadori;
- 12) Polo scolastico Martiri di Belfiore;
- 13) Polo scolastico Nievo-D'Arco-Pitentino-Isabella d'Este;
- 14) ZTL via Calvi e via Bertani.

La F.I.A.B. di Mantova si riserva di presentare ulteriori osservazioni al PUMS su aspetti puntuali del Piano nei tempi previsti dalla normativa.

Mantova, lì 12 giugno 2019

Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

(Mattioli, Daniele)  






Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

### OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL PUMS/PUT

Riferimento Pagina del Piano Strategico del Pums	Argomento	Osservazione/ Proposta FIAB Mantova
Pag. 33	Rotatoria Viale Piave/Fiume	Non è sviluppata la mobilità ciclabile
Pag. 34	Ciclopedonale Mantova- S.Giorgio Ponte sul Rio	Si richiama la proposta fatta da FIAB all'inizio del procedimento di spostare il tracciato ciclabile su via Trieste . Si ritiene di riproporre tale soluzione anche dopo la realizzazione del Ponte sul Rio perché vantaggiosa per la mobilità sostenibile e idonea a ridurre l'impatto ambientale del traffico automobilistico nel Centro Storico.
Pag. 35	Ciclopedonale Mantova- S.Giorgio Tracciato attraverso il quartiere Lunetta	Il tracciato è contorto e non diretto. Si propone quello su via Legnago peraltro indicato fra gli interventi prioritari a pag. 67del Piano Strategico.Per quanto attiene alla mobilità ciclistica all'interno del quartiere Lunetta si propone di adottare il limite dei 30 Km/h senza individuare ulteriori tracciati ciclabili o ciclopedonali spesso incompatibili con l'ampiezza delle vie.
Pag. 37	Punti Critici	Oltre a P.ta Cerese e V.le Pitentino si propone di inserire anche Via Trieste. Per valorizzare e riorganizzare il trasporto pubblico si propone di precludere /limitare l'accesso delle auto (esclusi i residenti) ad alcune aree della Città fra quelle più congestionate o comunque soggette ad un forte impatto ambientale. Si propone di prevedere sensi unici intorno al perimetro del Centro Storico quali i lungolaghi e Via Trieste/ Via Fondamenta. In assenza di interventi che premiano il Trasporto Pubblico la Sua sostenibilità economica diverrà incompatibile per il bilancio della Pubblica Amministrazione.
Pag. 43	Riorganizzazione Piazza Don Leoni	Manca lo sviluppo della mobilità ciclabile e in particolare: il collegamento delle piste ciclabili esistenti in Via Cremona e Via Pitentino, l'accessibilità ciclabile alla stazione e relativi accessori (parcheggio bici)





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

### OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL PUMS/PUT

Pag. 45	Sottopasso Piazza Don Leoni	<p>Se, come sembra, resta l'attraversamento pedonale (ciclabile?) in superficie è facile prevedere che sarà il preferito perché più immediato. Per evitare il conflitto fra i due flussi e migliorare la vivibilità urbana si propone di realizzare un sottopasso per le auto dopo la prima rotonda ai piedi del cavalcavia e via Pitentino.</p> <p>Con idonei accordi con RFI acquisire parte delle superfici (in gran parte occupate da binari morti) per ampliare via Pitentino e individuare una stazione di scambio adeguata per gli autobus extraurbani.</p> <p>FIAB è comunque contraria alla realizzazione di un sottopasso per pedoni e ciclisti, viste anche le precedenti esperienze a Mantova e in tante altre città, e propone di trovare altre soluzioni più proiettate nel futuro.</p>
Pag. 47	Via Pitentino Seconda corsia Sud/Ovest	<p>Manca la ciclabilità (anche nello stato attuale?). Si propone di mantenere la ciclabile su corsia riservata a lato Ferrovia e il marciapiede pedonale sul lato edificato.</p>
Pag.48	Schema interventi Fiera Catena Rete ciclabile	<p>Non assolve alla promozione della mobilità attiva. E' evidente la priorità dell'asse di transito motorizzato C.so Garibaldi /Via Trieste. La riduzione del traffico automobilistico in questo comparto necessita almeno della accettazione del senso unico in via Trieste per ridurre inquinamento acustico e ambientale nonché avvantaggiare la percorribilità e la sicurezza della mobilità attiva.</p>
Pag. 49	Strada Circonvallazione Sud. Interruzione al passaggio a livello della linea FS Mantova-Milano	<p>Manca previsione di mantenimento del collegamento per mobilità attiva (vedi richiamo a pag.69 del Piano Strategico).</p> <p>Si propone un sovrappasso ciclopedonale.</p> <p>La Circonvallazione Sud merita almeno la previsione di ciclabilità in sede propria (vedi pag. 67del Piano Strategico)</p>
Pag. 52	Rotatoria Sparafucile	<p>Idea non condivisibile per la collocazione ad elevato impatto anche ambientale.</p> <p>Si propone di realizzarla all'incrocio con Via Lunetta.</p>





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

### OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL PUMS/PUT

Pag. 54	Intersezione V.le Mincio/Via S.Giorgio	Non é sviluppata la mobilità ciclabile. Considerato l'elevato interesse turistico ricreativo della ciclopedonale a lago occorre pensare a una ciclabilità in sede propria su V.le Mincio e Lungolago Gonzaga con accessi al Centro Storico. Se si considera anche l'elevato impatto del traffico automobilistico su questo affaccio del Centro Storico converrebbe cominciare a pensare alla trasformazione a senso unico dei lungolaghi e Ponte S. Giorgio.
Pag. 55	Intersezione P.le Michelangelo/ V.le Fiume	FIAB propone che gli interventi già realizzati o progettati siano stralciati dal PUMS
Pag. 57	Rotatoria Strada Cipata/ Via Verdi	Manca previsione di ciclabilità su Strada Cipata che dovrebbe rappresentare la circonvallazione della Città.
Pag. 62	Quartiere Te Brunetti- Polo scolastico di Via Amadei	Per migliorare la sicurezza e l'accessibilità del polo scolastico su Via Amadei si propone di razionalizzare le aree di proprietà pubblica che fiancheggiano la strada e oggi in grave disordine e abbandono. Ciò consentirebbe di realizzare idonei percorsi per gli studenti, i necessari parcheggi per utenti e personale della Scuola e di eliminare il parcheggio selvaggio nei cortili interni.
Pag. 63	Dispositivi per rallentamento della velocità	Si richiede la eliminazione di tutte le cavallette o colonne poste al centro delle piste ciclabili o ciclopedonali perché pericolose e non previste dal vigente codice della Strada.
Pag. 67	Itinerari Ciclabili prioritari e anello bici	Fra le ciclabili esistenti si rileva la mancanza della ciclabile su Strada Paiolo di fronte all'ingresso nuovo dell'Ospedale Poma. Si propone che l'anello ciclabile venga realizzato su piste dedicate alle sole biciclette





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL PUMS/PUT

Pag. 71/72	Via Dugoni e via Chiassi Proposta Progettuale	<p>Stante l'intensità del traffico e la potenziale pericolosità la ciclopedonale bidirezionale proposta appare in contrasto con i principi esposti a pag. 66 del Piano Strategico.</p> <p>Si propongono i seguenti accorgimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ordine della circolazione in destra potrebbe essere ristabilito togliendo la corsia ciclabile e istituendo il doppio senso di marcia però con il divieto di accesso alle auto in direzione di P.le Gramsci;</li> <li>- l'ampiezza della carreggiata riservata ai veicoli in entrambe le direzioni max. m. 5,00, con restringimenti fino a m. 3,00 per parcheggi e per ospitare attività sul plateatico. In tal caso verrà realizzata a protezione di tale area una aiuola rialzata con segnaletica verticale di senso unico alternato con priorità di precedenza per i provenienti dal centro;</li> <li>- all'inizio di entrambe le vie , procedendo da P.le Gramsci, verranno realizzate aiuole rialzate per il restringimento della carreggiata con indicazione del limite dei 30 e del diritto di precedenza per la direzione opposta. Si possono altresì prevedere chicanes per ospitare il plateatico delle attività commerciali contribuendo ulteriormente al rallentamento dei mezzi motorizzati;</li> <li>- eventuali superfici non utilizzate o inutilizzabili per il parcheggio auto possono essere destinate al parcheggio in parallelo di bici con apposite colonnine di appoggio ovvero destinate ad ampliare il marciapiede ove se ne riscontri la opportunità;</li> <li>- particolare attenzione dovrà essere dedicata alla edicola collocata nei pressi dello sbocco su C.so della Libertà, sia per il miglioramento estetico della costruzione che per la sua collocazione che oggi ostacola la mobilità pedonale e la visibilità dei luoghi."</li> </ul>
Pag. 75	Via Nazario Sauro Proposta progettuale	La ciclopedonale bidirezionale appare in contrasto con i principi di pag.66 del Piano Strategico ed estremamente pericolosa.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

## OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL PUMS/PUT

Pag. 93	Riconfigurazione stradale di Viale Risorgimento	<p>Si richiama la previsione dell'anello ciclabile. Si ritiene inidoneo l'attuale tracciato sui marciapiedi a ridosso dei negozi e delle abitazioni. Considerata la ridotta capacità della viabilità di grado superiore (una corsia per senso di marcia) pare inopportuna la doppia corsia per senso di marcia su V.le Risorgimento/ Repubblica che induce alla formazione di code sulle strade più strette e ad elevate velocità delle auto. Si propone di ridurre ad una corsia i viali e realizzare la ciclabilità in sede separata.</p>
---------	---	---





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

## PROPOSTE DI FIAB MANTOVA PER IL PUMS

### Premessa

Nelle città Amiche della bicicletta e Mantova ha tutte le caratteristiche per diventarla, i ciclisti si sentono a proprio agio, le strade considerano la loro presenza e sempre più bici circolano in città. Le statistiche dimostrano la validità del principio *safety in number*. **la sicurezza dei ciclisti migliora con l'aumento del loro numero** (cfr. *ECF Road Safety Charter*, 2010).

Gli interventi per facilitare gli spostamenti a piedi e in bicicletta devono diventare parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana (cfr. Libro Bianco UE *Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011).

Per evitare esercizi teorici, sui quali non è difficile trovare accordo, all'Amministrazione Comunale di Mantova, chiediamo di dedicare **un'attenzione specifica, concreta, continuativa ed urgente alla mobilità ciclistica e pedonale.**

### ***La prima domanda: la ciclabilità è risorsa o mero accessorio?***

La bici è un **paradigma della mobilità sostenibile**, che abbraccia molti temi rilevanti per la desiderabilità della vita in città: mobilità, ambiente, salute, urbanistica, tutela del paesaggio, efficienza energetica, qualità dello spazio pubblico. Se si *vuole* una **città per le persone**, e non per le auto, la bicicletta e le "gambe" *devono* essere considerati una risorsa e sono parte della soluzione, non del problema.

### ***Condividere una visione***

L'obiettivo da perseguire è quello di una **permeabilità diffusa alla bici e ai pedoni, in sicurezza**: la bicicletta ed i pedoni devono poter andare ovunque, salvo dove è espressamente vietato (autostrade, strade urbane a 70 chilometri all'ora, e pochi altri casi); nelle aree urbane devono essere sostenuti e privilegiata la circolazione delle bici e dei mezzi pubblici. La raggiungibilità di questo traguardo di accessibilità e continuità di rete non richiede anni e decenni, né investimenti impossibili e risorse infinite. ***Questa priorità deve essere esplicitamente assunta dall'Amministrazione Comunale, ad ogni livello, e condivisa con la struttura tecnico-amministrativa del Comune.***

### ***Offerta di ciclabilità***

E' sbagliato ostinarsi ad affermare che, per far circolare le bici, occorre costruire piste ciclabili. Tutte le migliori esperienze insegnano invece che **una buona ciclabilità deriva da un insieme di interventi**, dove nessuno prevale nettamente sugli altri per importanza.

Così, è necessario occuparsi:

a) della **mobilità** (moderazione del traffico; corsie e piste ciclabili, essendo le prime interventi di sola segnaletica, le seconde invece caratterizzate da una infrastrutturazione fisicamente separata;





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

uso dei marciapiedi; doppio senso per le bici in sensi unici per i mezzi motorizzati; uso delle corsie riservate ai mezzi pubblici; linee d'arresto avanzate; segnaletica direzionale);

b) della **sosta** (parcheggi e attrezzature);

c) della **intermodalità** con il trasporto pubblico (possibilità di *utilizzo combinato* della bici con i mezzi di trasporto collettivo, e di *interscambio* tra bici e mezzi pubblici);

d) della **sicurezza** (*security* e *safety*; manutenzione costante; campagne info-formative; educazione stradale e cultura della sicurezza, anche con il coinvolgimento della polizia locale; contrasto al furto di bici; interventi su binari dismessi, strade dissestate, incroci pericolosi, rotoie; verifica del corretto ripristino in tutte le aree destinate al transito ciclistico interessate da esecuzione di lavori, quali: scavi per interramenti o posa di canalizzazioni, riporti, aree di cantiere);

e) dei **servizi** (bike sharing efficiente, bicistazione, parcheggi custoditi, centri di noleggio, velotaxi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, mobility management, ufficio delle biciclette e dei pedoni).

Rispetto a tutti i punti sopra elencati, è necessario poter disporre da subito di una "fotografia" fedele della situazione esistente (es. la quota di mobilità ciclistica attuale, una mappa aggiornata della ciclabilità, dati sull'incidentalità) per decidere le azioni prioritarie, monitorandone gli effetti nel tempo.

## MODERAZIONE E RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO PRIVATO

La moderazione del traffico favorisce i ciclisti ed estende la rete ciclabile urbana nelle sue conferenze in Italia Gilbert Lieutier riporta sempre dei messaggi estremamente sintetici ma centrati e profondi che sono la sintesi della sua lunga esperienza professionale di progettista e pianificatore della mobilità urbana. Ne citiamo alcuni che ci aiuteranno a "vedere la promozione della bicicletta in città e la moderazione del traffico con occhi diversi" e animati da maggiore determinazione.

1. La ciclabilità perché? .... Per riequilibrare la mobilità tra i diversi modi di spostamento in città e per dare la libertà di scegliere il modo per muoversi (La libertà è cosa importante!).

2. L'obiettivo non è la realizzazione di centinaia di km di piste o corsie ciclabili .... il vero scopo è la «produzione» di ciclisti, soprattutto di ciclisti felici!

3. Lo scopo non è: più ciclisti con lo stesso numero di auto .... ma più ciclisti con meno auto.

4. Attenzione a non sbagliarsi: non è l'aumento dell'uso della bici che riduce l'uso dell'auto .... è la riduzione dell'uso dell'auto che produce l'aumento dell'uso della bici!

5. La bicicletta non è la ciliegia sulla torta ... o la soluzione per alcuni militanti dell'ambiente ..... la bicicletta è un modo vero, importante, per spostarsi in città, è più veloce negli spostamenti brevi.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

6. La ciclabilità non è il fattore principale per la «produzione» di ciclisti ... il fattore principale per la «produzione» di ciclisti è la diminuzione dell'uso dell'auto!

7. Ciclabilità: per la sicurezza, serve protezione riguardo al rischio auto, importante diminuire questo rischio; problema della visibilità fisica e della visibilità sociale dei ciclisti.

8. A proposito del rischio auto, assegnato 1 al rischio a cui ci si espone con l'uso dell'auto (in città) il rischio in bicicletta è doppio, il rischio in motorino è 15 volte, il rischio in moto è da 25 a 50 volte.

9. È legittimo che ci siano questi rischi in città? Con la velocità 30 estesa a molte strade il rischio si riduce 10. È noto che la velocità è veramente l'elemento che rende l'incidente più grave.

11. Non è vero che maggiore è la velocità e maggiore è la capacità della strada.

12. Allora perché in città si desidera andare a più di 30 km/h? Per quale ragione?.

13. A proposito della visibilità fisica dei ciclisti che percorrono in modo promiscuo le strade il problema è che il ciclista crede di essere visto come lui vede gli altri (invece non è vero!!!).

14. A proposito della visibilità sociale, ci vogliono più ciclisti, e i ciclisti devono essere una categoria aperta (una scelta quotidiana possibile per tutti!).

15. È necessario che la «ciclabilità» non releghi i ciclisti fuori delle sedi stradali.

16. Andare in bici deve essere piacevole, sia nella circolazione, sia per l'orientamento nello spazio della città, che per l'uso delle attrezzature e servizi: sosta, manutenzione, custodia.

17. Per quanto riguarda la circolazione, l'uso della bici deve essere possibile in tutta la città «da porta a porta».

18. La rete ciclabile è la parola fondamentale.

19. La rete ciclabile deve consentire ai ciclisti di percorrere tutte le vie (come per i pedoni!) e deve essere indipendente dai pedoni! Solo su alcune tratte specifiche deve essere fatta transitare assieme con i pedoni, per ridurre la lunghezza di un percorso utilizzando un ponte o un sottopassaggio (di fiume o ferrovia, in un parco).

20. La rete ciclabile si compone di vie in uso promiscuo e di vie sistemate con corsie o piste ciclabili (se veramente necessario). La ciclabilità estesa a tutte le vie impone di esaminare il caso dei sensi unici.

21. I sensi unici in città sono una soluzione del secolo scorso quando lo scopo era di favorire la circolazione delle auto (semplificazione degli incroci). Oggi si deve studiare la soppressione di alcuni (molti) sensi unici, e questo farà bene non solo ai ciclisti! Se non è possibile, nelle strade a senso unico per le auto si deve organizzare e sistemare la circolazione a doppio senso per le biciclette.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

22. Nelle città dobbiamo innanzi tutto annullare i rischi generati dalla velocità e poi se necessario fare le sistemazioni. In Francia ci sono tre livelli di velocità: 50 km/h «normale», 70 km/h e 30 km/h o meno. La nostra regola è che sulle strade a 50 km/h si realizzano le corsie ciclabili; sulle strade da 50 a 70 km/h le piste ciclabili; sulle strade 30 km/h niente !!! (zero euro)...però attenti alle velocità effettive!

23. Dobbiamo prendere in esame le diverse categorie di utenti : più bassa è la velocità dei motorizzati e più economica è la soluzione!

24. La soluzione più economica è la migliore per i ciclisti, garantisce la sicurezza con velocità < 30 km/h e la piacevolezza con spostamenti «per tutti», «da porta a porta», ed è la migliore per tutti pedoni, residenti, per la città e l'ambiente!.

25. Non dimenticare! La moderazione della velocità è il fondamento della sicurezza dei ciclisti e perciò della politica della ciclabilità!

26. Ma con velocità > 30 km/h corsia o pista ciclabile? La pista è più sicura tra due incroci, ma bisogna uscirne! Negli incroci con la pista il rischio è molto più forte.

27. Quando automobilisti e ciclisti sono ciascuno nel proprio spazio, non si «conoscono», (i ciclisti non sono «visibili») e pertanto sono entrambi «sorpresi» di incontrarsi.

28. A proposito di incroci, la rotatoria non è un oggetto urbano, eccetto quelle piccole dove c'è una moderazione della velocità. Per trovare la buona soluzione si deve confrontare diverse soluzioni.

29. A proposito di incroci, un incrocio buono per i ciclisti va bene anche per i pedoni e gli altri: ci vuole velocità bassa e spazio ridotto!.

30. Ci vogliono soluzioni «miscelate»; zona 30, zona d'incontro, corsie riservate bus e bici, area pedonale, via verde.

31. Le piste ciclabili devono essere riservate ai cicli ma non obbligatorie! Le corsie ciclabili sono esse stesse un elemento per la moderazione della velocità.

32. In Francia al doppio senso di marcia per le auto possono essere riservati m. 4,70. Per esempio, il resto è a disposizione per corsie ciclabili, marciapiedi e sosta auto .

33. Non dimenticare i bisogni veri dei ciclisti! Alcune categorie di ciclisti non andranno sulle piste (ciclisti sportivi o stradali), in particolare sul marciapiede, quindi si deve fare qualcosa per loro. Per questo è molto importante moderare la velocità!.

34. Non dimenticare : è meglio prendere lo spazio alle auto che ai pedoni! Ed è sempre necessario confrontare le diverse soluzioni.

35. Per concludere : eccetto sulle vie della rete primaria le corsie e le piste ciclabili non dovrebbero essere necessarie. Nel cuore della città corsie e piste sono la testimonianza del fallimento della





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

moderazione della velocità. Anche se le bici non esistessero la moderazione della velocità è necessaria in città: occorre capire che la velocità in città è un errore storico !.

## **PROPOSTE GENERALI SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE**

### **PROPOSTA N° 1**

#### **CONSULTA SULLA MOBILITA'**

Proponiamo di istituire la Consulta Comunale della Mobilità, formata da cittadini, Comitati e Associazioni che vogliono affrontare e confrontarsi sui temi della Mobilità.

### **PROPOSTA N°2**

#### **UFFICIO PEDONI E CICLISTI**

Proponiamo di istituire un ufficio che favorendo la partecipazione attiva, raccolga le proposte e le osservazioni dei cittadini mantovani e pubblicizzi i progetti relativi alla mobilità di pedoni e ciclisti. Quest'ufficio potrebbe attivare un "Osservatorio sull'incidentalità stradale" che raccolga e analizzi tutti gli incidenti nel territorio del Comune di Mantova, unendo e analizzando i dati raccolti dalla Polizia Municipale, dai Carabinieri e dalla Polizia Stradale.

### **PROPOSTA n° 3**

#### **STRADE SCOLASTICHE**

È una strada in prossimità di una scuola in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli autoveicoli in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza. Si tratta di una chiusura totale ma per pochi minuti.

L'iniziativa, a carattere sperimentale, rientra nell'ambito delle azioni messe in campo dal Comune in materia di sicurezza stradale e si affianca a interventi quali la costruzione di percorsi protetti casa-scuola, la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali in prossimità delle scuole, la promozione del Pedibus.

#### **INGRESSI DAVANTI ALLE SCUOLE**

-- via Rippa, via Tasso, togliere la sosta all'incrocio tra via Rippa e via Tasso, realizzando una piazza d'accesso agli Istituti scolastici, spazio pedonale a verde che prosegua in via Tasso riducendo il parcheggio per le biciclette ed eliminando quello per le moto (che possono essere parcheggiate all'interno del cortile scolastico degli istituti Superiori), realizzando un luogo di incontro nel verde.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

--via Nazario Sauro, sistemare la via in modo da creare marciapiedi a norma "difesi" da fioriere, eliminando la sosta abusiva dall'incrocio con via SS. Martiri sino all'incrocio con via Giulio Romano.

-- via Frattini, via Gandolfo, proponiamo di vietare il transito automobilistico in via Frattini e via Gandolfo tra le 7.45 e le 8.10 e tra le 12.40 e le 13.15, vietando inoltre la sosta in via Frattini (su entrambi i lati della strada) in corrispondenza dei due ingressi (pedonale e carraio)

--via Grossi, vietare il passaggio del traffico motorizzato nel tratto di via Grossi in corrispondenza con la sede dell'Istituto Comprensivo Mantova 2, deviando il traffico su via Campi negli orari di ingresso e uscita degli scolari.

-- via Dugoni e via Conciliazione, vietare la sosta davanti alla sede del Comprensivo 2, creando agli ingressi dell'Istituto due aree verdi.

-- ingresso Istituto Comprensivo Mantova 1, togliere il parcheggio da piazza Seminario e trasformarlo in un'area verde, dove, ragazzi, genitori e utenti dell'Istituto possano trovare momenti di incontro.

## PROPOSTA N° 4

### PERCORSI E ITINERARI CICLABILI

#### *Collegamento della Città con l' hinterland e relazioni tra gli abitati periferici (percorsi verde)*

Per raggiungere Mantova, la conformazione del territorio (presenza dei laghi) e lo sviluppo storico delle vie di comunicazione a "raggiera", rende ineludibile la necessità di utilizzare gli stessi assi percorsi dai veicoli motorizzati mediante piste riservate esclusivamente alla bicicletta (piste ciclabili) preferibilmente sviluppate su entrambi i lati. Trattasi infatti di collegamenti che per lunghezza e fluidità devono competere con quelli riservati alle auto e guadagnarsi la preferenza per coloro che, per lavoro o studio, si spostano ogni giorno dai comuni limitrofi o dalla periferia verso il centro urbano.

Alcuni di questi percorsi risultano già realizzati, in tutto o in parte, ma necessitano (oltre all'eventuale completamento) anche di una riqualificazione che vada a premiare il tracciato più diretto e la netta separazione con i percorsi pedonali per evitare pericoli di incidenti o comunque inevitabili rallentamenti.

Piste di analoga tipologia meritano anche le relazioni tra i quartieri di periferia.

Per queste esistono già tracciati facili da riqualificare quali: a Nord le strade di servizio sulle sponde del Canale Diversivo, a Sud il tracciato della Circonvallazione Sud/ Strada Paiolo/Via Donati.

#### *La tangenziale ciclabile (percorso rosso)*

Per favorire la fluidità e la velocità degli spostamenti sulla suddetta viabilità ciclabile di avvicinamento si propone come approccio al centro storico la realizzazione di una tangenziale ciclabile a doppio senso su piste riservate.

Si auspica che tali piste, ove non ancora realizzate, vengano ricavate con la riduzione delle corsie riservate agli autoveicoli ovvero con l'istituzione per gli stessi di sensi unici che presenterebbero





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

anche una opportunità per spostare progressivamente il traffico degli autoveicoli in attraversamento sui sistemi tangenziali esterni.

Tale ipotesi trova ancora oggi un ostacolo importante nel nodo di Porta Cerese che andrà comunque affiancato dalla intersezione a raso con la linea ferroviaria e dalla contiguità con il quartiere di Valletta Valsecchi. Si tratta di un'opera sicuramente molto onerosa ma comunque prioritaria e indifferibile per razionalizzare la mobilità motorizzata che porterebbe immediatamente la possibilità di attenuare in modo consistente il passaggio di automezzi su C.so Garibaldi/Via Trieste, lungolaghi Gonzaga e Mincio, Ponte di S. Giorgio.

#### *L'accessibilità ciclabile al Centro Storico e ai quartieri densamente abitati (percorsi blu)*

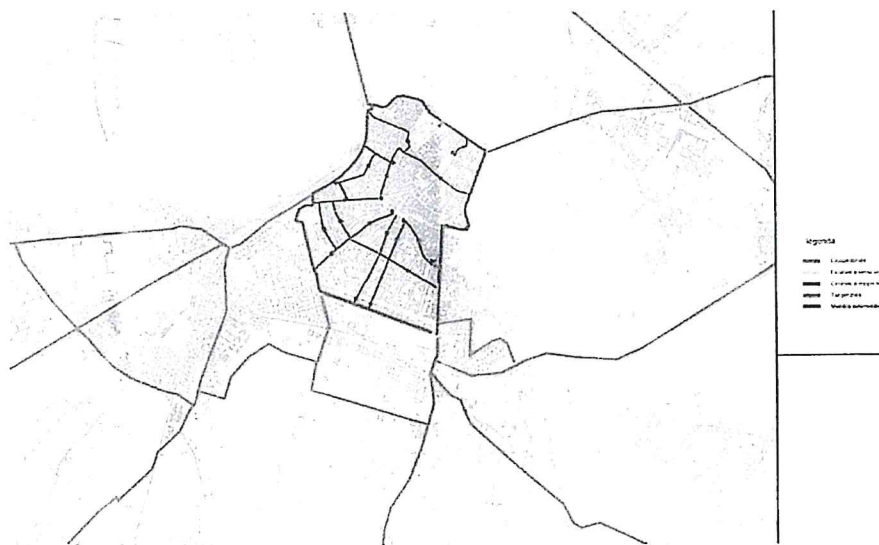
In questi contesti si ritiene vada favorita una mobilità ciclabile diffusa adottando provvedimenti per ridurre i pericoli indotti dalla velocità degli autoveicoli.

Oltre ai necessari provvedimenti amministrativi occorre, a nostro parere, la riduzione ai valori minimi delle ampiezze delle corsie stradali e la realizzazione di restringimenti artificiali tali da ridurre la velocità delle auto e rendere inattuabile la sosta estemporanea in doppia corsia.

Ciò nonostante si ritengono necessari alcuni percorsi riservati alle sole biciclette per :

convogliare e razionalizzare la maggior parte del traffico ciclistico, favorire gli spostamenti interni al centro storico con particolare attenzione a quelli destinati al raggiungimento delle scuole e degli uffici pubblici, ridurre il pericolo di incidenti sui percorsi ad elevato traffico ciclistico.

Anche se l'uso della bicicletta si presta ad una sosta diffusa, proponiamo che nel Centro Storico in prossimità dello sbocco delle piste ciclabili vengano individuati dei parcheggi riservati alle sole biciclette; ciò per ridurre il deposito disordinato e la disseminazione di ostacoli sui percorsi pedonali.



1) dare priorità alla realizzazione di collegamenti ciclabili con i territori della cosiddetta "Grande Mantova"; in particolare realizzare la ciclabile su strada Dosso del Corso sino al Comune di Curtatone e Montanara.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

2) dare continuità alle piste ciclabili che arrivano dalle periferie per raggiungere direttamente e in sicurezza il centro della Città, prolungando la ciclopedonale da Virgilio, via Visi sino a Corso Garibaldi; prolungando la ciclopedonale da Porto Mantovano a Cittadella al ponte dei Mulini attraverso un percorso diretto su via Verona sino a via Trento e via Arrivabene;

3) realizzare dei parcheggi per biciclette nelle zone sensibili del Centro Storico e nei pressi dei servizi pubblici prevedendone l'inserimento anche negli strumenti pianificatori suddetti. Particolare attenzione andrebbe posta nelle stazioni passanti del trasporto suburbano e urbano della stazione Trenitalia. Nella stazione di Trenitalia andrebbe realizzato un parcheggio coperto e altri servizi per l'intermodalità;

4) incentivare gli spostamenti casa-scuola a piedi ed in bici attuando in tutte le scuole il "Pedibus", avviando il "Bicibus"

5) revisione del Bike-Sharing, sia del funzionamento che delle postazioni; mettendolo a sistema con le prime periferie e con i comuni limitrofi;

6) realizzare una segnaletica che indirizzi i ciclisti al raggiungimento delle piste ciclabili turistiche.

## **PROPOSTA N° 5**

### **MANUTENZIONE CICLOPEDONALI**

Proponiamo di inserire nel bilancio comunale una voce specifica per la manutenzione delle piste ciclabili e ciclopedonali.

## **PROPOSTE SPECIFICHE E PARTICOLAREGGIATE**

### **PROPOSTA N° 6**

#### **SEGNALETICA**

Proponiamo di realizzare la seguente segnaletica:

- 1) attraversamenti ciclabili: lungolago Gonzaga-piazza Arche, lungolago Mincio-piazza Virgiliana, via Bellonci-via Pellegriffi, viale Fiume;
- 2) segnaletica orizzontale sulle piste ciclopedonali e piste ciclabili del simbolo del ciclista e del pedone;





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

- 3) ciclopedonali di viale Risorgimento-Repubblica, esistendo le due corsie ciclopedonali su entrambi i lati della via è possibile collegarle con i quadrotti;
- 4) ciclopedonale di via Visi è possibile disegnare i quadrotti per attraversamento di viale delle Aquile (curva Cisa dello stadio) per arrivare in bicicletta al semaforo a chiamata e poi procedere in strada;
- 5) ciclopedonali di via Bellonci, segnare a terra i quadrotti a terra per consentire ai ciclisti di attraversare in sicurezza;
- 6) realizzare una segnaletica che indirizzi i ciclisti al raggiungimento delle piste ciclabili turistiche; dando continuità alla segnaletica dell'itinerario Eurovelo 7 da Peschiera al Po;
- 7) modificare la segnaletica dell'itinerario dell'UNESCO da Mantova a Sabbioneta, attualmente da palazzo Te viene indicato il percorso sotto "il voltino" che porta a te Brunetti con diversi scalini, non utilizzabile da persone diversamente abili;
- 8) Ciclopedonale Mantova-Virgilio: in corrispondenza dei passi carrai privati i ciclisti devono dare la precedenza alle auto, è indispensabile cambiare questa situazione e segnalare lo stop per le auto private;
- 9) segnaletica orizzontale dei 30 km/h negli accessi alla zona 30;
- 10) segnaletica orizzontale dei 30 km/h in diversi punti del centro Storico per richiamare il divieto di procedere a velocità superiore ai 30 km/h, ad esempio in via Principe Amedeo, corso Vittorio Emanuele II°, via Giulio Romano, via XX Settembre, via Arrivabene, via Cavour.

## PROPOSTA N° 7

### ARCHETTI E PASSAGGI A PELLICANO SULLE CICLOPEDONALI

Proponiamo di togliere tutti gli archetti ed i paletti posizionati sulle seguenti piste ciclopedonali:

- via Cremona a Borgo Angeli,
- Cavalcavia di Belfiore,
- via Alpi, via Pellegriffi,
- ciclopedonale Mantova-Cerese,
- ciclopedonale di Peschiera in via S.Maria Nuova-via Darsena,
- ciclopedonale Mantova-Grazie,
- via S. Giovanni Bono,
- ciclopedonale ponte dei Mulini
- ciclopedonale del ponte di S.Giorgio-campo canoa.

Proponiamo inoltre di modificare gli attraversamenti a "pellicano" sul Cavalcavia di Belfiore e in via Rea, rialzando i passaggi ciclopedonali rendendoli rettilinei.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

## **PROPOSTA N° 8**

### **RERNDERE SICURI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E CICLABILI**

Proponiamo di rendere sicuri gli attraversamenti pedonali e ciclabili eliminando tutti i parcheggi in prossimità delle strisce pedonali che impediscono la vista dei pedoni che intendono attraversare. Inoltre proponiamo di creare dove è possibile le penisole che consentano a ciclisti e pedoni di ridurre lo spazio ed i tempi di attraversamento.

Proponiamo agli incroci di apporre la segnaletica orizzontale di stop prima delle strisce pedonali e ciclabili.

Proponiamo di rivedere i tempi di molti semafori per pedoni sono più brevi di quelli degli automobilisti, è possibile avere tempi uguali.

- in via Cremona davanti al cimitero comunale, il verde per i pedoni è troppo breve, come pure quello a Borgo Angeli all'incrocio con via Circonvallazione Sud e via Certosa;
- in viale Gorizia, incrocio viale Sabotino;
- in viale Piave incrocio con via Dugoni e piazzale Gramsci;
- in viale Montello incrocio con piazzale Gramsci;
- in via della Repubblica incrocio con piazzale Gramsci.

La situazione per i pedoni è particolarmente pericolosa in via Parma per la mancanza di marciapiedi su entrambi i lati della carreggiata, soprattutto sul lato sinistro (verso Cerese): E' indispensabile realizzare un collegamento ciclopedonale che passando davanti ai condomini vicini al bosco Virgiliano consenta di portarsi al semaforo posto prima del passaggio a livello per poter attraversare la carreggiata in sicurezza.

## **PROPOSTA N° 9**

### **REVISIONE SISTEMI PASS**

Dal Quadro Conoscitivo leggiamo "I pass d'accesso alle ZTL possono essere distinti in due macro-categorie: pass di solo transito e sosta. Il totale dei pass attivi nel 2016 sono 24.200.

Proponiamo l'eliminazione dei pass di transito in zona rossa ( costo € 10) che sono il 52% pari a 12736, che consentendo il transito di tutti residenti nel Comune di Mantova in alcune ZTL creano un traffico indotto inutile e inquinante.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

## **PROPOSTA N° 10**

### **RALLENTAMENTO DEL TRAFFICO MOTORIZZATO**

Proponiamo di avviare la realizzazione delle zone a 30 km/h in tutti i quartieri del Comune di Mantova dal Centro Storico ai quartieri periferici di Valletta Paiolo, Valletta Valsecchi, Fiera Catena, Te Brunetti, Borgo Pompilio-Due Pini, alle frazioni di Cittadella, Borgo Angeli, Lunetta Frassini, Virgiliana, Castelletto Borgo, Formigosa, Dosso del Corso, Borgochiesanuova.

## **PROPOSTA N° 11**

### **AZIONI DI DISSUAZIONE DELL'USO DELL'AUTO PRIVATA**

Campagne pubblicitarie per incentivare l'uso di mezzi sostenibili negli spostamenti quotidiani casa-lavoro, casa-scuola.

## **PROPOSTA N° 12**

### **MODERAZIONE DEL TRAFFICO**

Per camminare e pedalare ci vogliono spazi urbani organizzati e sicuri.

Progetti per allargare i marciapiedi in alcune vie dove sono localizzate:

--- scuole; via Nazario Sauro tra via SS.Martiri e via Giulio Romano mancano i marciapiedi;

--- uffici comunali, anagrafe, in via Frattini e via XX Settembre i marciapiedi sono troppo stretti, sede Municipale via Roma marciapiede troppo stretto;

--- marciapiedi di via XX Settembre, incrocio con via Pescherie, in questo tratto manca completamente il marciapiede, i pedoni sono costretti a camminare sulla carreggiata a causa del parcheggio improprio, proponiamo di care continuità al marciapiede;

---via Giulio Romano, nel tratto della via compreso tra via Vittorio da Feltre e via Mori, i marciapiedi sono estremamente stretti e pericolosi, proponiamo di allargarne almeno un lato;

--- via Isabella D'Este, proponiamo di controllare il parcheggio e la sosta, la via particolarmente stretta e dove è presente una scuola per l'infanzia, la sosta e il parcheggio è particolarmente





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

indisciplinato, le auto percorrendo la via salgono sul marciapiede di sinistra, proponiamo di togliere alcuni posti auto allargando uno dei marciapiedi.

### **PROPOSTA N° 13**

#### **REVISIONE DELLE ZONE PEDONALI**

Dal Quadro Conoscitivo a pagina 28 leggiamo: " Le aree pedonali sono sparse nel centro e non vi è un nucleo pedonale forte e ben definito, ad eccezione delle piazze Sordello-Broletto-Erbe-Marconi interrotto da strade dove il traffico è consentito (via Accademia, via Bertani). Altre piazze che sono state rese pedonali sono piazza Alberti, piazza Canossa, vicolo Albergo (chiamato vicolo Alberto), vicolo Madonna, via Oberdan, via Cesare Battisti, via Orefici, vicolo Rastelli e via Tasso."

Quindi anche nel Quadro Conoscitivo si riconosce la necessità di dare una continuità alle zone pedonali per renderle sicure e percorribili e creare un nucleo ben definito e non interrotto e frammentario.

Proponiamo di creare un'ampia area pedonale che vada da via Roma a via corso Umberto I°, piazza Mantegna, via Broletto, piazza S. Giovanni, via Fernelli, via Verdi, piazza Canossa, via Broletto, piazza Sordello, via Cairoli, via S. Giorgio.

### **PROPOSTA N° 14**

#### **REVISIONE DELLE ZTL**

Estensione all'intera giornata, per 24 ore, della ZTL di corso della Libertà.

Eliminare la ZTL in via Fondamenta, in via Trieste e corso Garibaldi, sostituendola con un senso unico da nord, via Pomponazzo/via Fondamenta a sud via Trieste/corso Garibaldi. Il traffico proveniente da sud andrebbe così deviato su via Brennero-Diga Masetti, riducendo il grave inquinamento della zona.

Modificare il senso di marcia che diventerà senso unico di marcia da via Pomponazzo verso via Trieste e corso Garibaldi.

Creare la ZTL nella zona ad est compresa tra via Calvi, via Bertani, piazza Viterbi e via Pomponazzo.

Allargamento della ZTL B al tratto di via Chiassi tra piazza Bazzani e piazza Martiri di Belfiore.

Creare la ZTL in via Diga Masetti riservandola ai residenti di valletta Valsecchi, eliminando il traffico di attraversamento del quartiere che proviene dalla zona industriale e percorre il quartiere nelle vie Diga Masetti e via Torelli e Allende.





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

Realizzare ZTL in via Montanara e Curtatone e via Carducci.

## **PROPOSTA N° 15**

### **LA REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE AD EST.**

Proponiamo di scollegare il progetto della tangenziale ad Est da quello dell'Autostrada Mantova-Cremona e di proporre un progetto che prolunghi l'asse interurbano dal rondò sulla ss62 sino a Valdaro sp 482.

## **PROPOSTA N° 16**

### **PARCHEGGI SCAMBIATORI**

Proponiamo di realizzare Parcheggi esterni collegati con Bus Navetta, a Cittadella da Ponte Rosso; al Cimitero di Borgo Angeli; a Borgo Pompilio/Two Pini demolendo il garage abbandonato al quartiere Due Pini e dal parcheggio Eurospin di Dosso del Corso.

## **PROPOSTE RELATIVE AL TRASPORTO PUBBLICO**

### **PROPOSTA N° 17**

#### **SERVIZI PER LA MOBILITÀ PASSEGGERI**

E' indispensabile spostare una quota di mobilità urbana dall'auto privata al trasporto pubblico, soprattutto negli spostamenti dai Comuni della "Grande Mantova" verso il capoluogo provinciale.

Questo è possibile riducendo i costi ed i tempi di percorrenza e favorendo l'intermodalità tra i mezzi di trasporto.

Migliorare l'intermodalità tra i mezzi di trasporto, favorendo il Treno+Bici e il Bus+Bici.

Il Treno+bici va migliorato aumentando i posti bici sulle carrozze ferroviarie e attrezzando alla stazione ferroviaria di Mantova un parcheggio bici sicuro, coperto e organizzato e raggiungendo la Stazione trenitalia con una rete di ciclabili in sede propria. occorre inoltre attrezzare la stazione di Trenitalia in modo da facilitare l'accesso ai binari con la bicicletta riducendo le barriere architettoniche.

Il Bus+Bici va facilitato consentendo a tutti i bus extraurbani il trasporto delle biciclette attrezzando gli autobus con un portabici con carico a raso e attrezzando le stazioni con parcheggi coperti per le biciclette.



Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

Trasporto urbano.

Ridurre i tempi mediante la variazione dei tracciati delle linee urbane, collegando Bancole-Porto mantovano con S.Giorgio-Tripoli-Mottella e Cappelletta-Cerese con Montanara-Grazie, queste linee si devono attestare ai bordi del Centro Storico dove poi i capolinea verranno collegati con autobus elettrici ad alta frequenza che portino al centro della città.

Ridurre le dimensioni dei bus urbani e passare a combustibili ecologici come l'elettrico.

Ridurre il numero di fermate aumentando le distanze tra le stesse.

Trasporto extraurbano.

Mettere in sicurezza le fermate degli Istituti superiori come quello di strada Spolverina ITIS-Leonardo da Vinci, via Nenni Istituto "Bonomi-Mazzolari, viale Risorgimento, viale Montello.

## **PROPOSTA N° 18**

### **PROMOZIONE DELLA CICLABILITA'**

Le campagne per promuovere la ciclabilità devono essere attive e non solo comunicative, dovrebbero rivolgersi alle scuole e ai luoghi di lavoro e l'Ente Locale dovrebbe lavorare in prima persona.

In primo luogo andrebbero comunicati i motivi per usare la bicicletta:

1. Economicità,
2. Tempi rapidi della mobilità in bicicletta,
3. Riduzione dell'inquinamento dell'aria,
4. Riduzione dell'inquinamento acustico,
5. Non produzione della CO2,
6. Miglioramento della salute,
7. Riduzione dell'incidentalità e dei costi sociali,
8. Miglioramento delle relazioni sociali,

## **PROPOSTA N° 19**

### **CONTROLLO DEL TERRITORIO COMUNALE**

- 1) Vigili in bicicletta, chiediamo l'istituzione di un gruppo di vigili in bicicletta;
- 2) Presenza maggiormente assidua di vigili nel Centro Storico che proceda a scoraggiare comportamenti scorretti, quali abbandono dei veicoli in doppia o tripla fila, invasione di auto nella corsia ciclabile di via Chiassi, parcheggio in strettoie della carreggiata particolarmente pericolose (via Frattini, via XX settembre, via Poma, via Chiassi, via Acerbi, via Giulio





Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta di Mantova

- Romano, viale Risorgimento, via Bonomi, rondò di piazza Martiri, piazza Cavallotti, Corso Vittorio Emanuele, via Arrivabene, via Accademia, via Cavour, corso Garibaldi, via Dugoni; parcheggio sui marciapiedi o sui passaggi pedonali o sugli spazi per disabili;
- 3) Azioni continuate e ripetute per dissuadere i ciclisti all'uso dei marciapiedi sia per la marcia che per la sosta, sino a multe nei casi maggiormente pericolosi e reiterati;
  - 4) Azioni per dissuadere i ciclisti a procedere in contromano nelle vie a senso vietato.

