



## VERBALE DELLA 1° CONFERENZA DI VAS – SCOPING DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) E DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

### VISTI:

- la legge n. 241 del 7 agosto 1990 e s.m.i. in materia di procedimento amministrativo;
- 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;
- 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 08.06.2017 alle ore 10:30 presso la Sala Consiliare del Comune di Mantova, via Roma, 39 ha avuto luogo la 1° Conferenza di VAS (Scoping) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano Urbano del Traffico (PUT) cui hanno presenziato:

- per il Comune di Mantova:

Arch. Giulia Moraschi - Autorità Procedente

Dott.ssa Marcella Ghidoni – delegata dall'Autorità Competente

Ass. Paola Nobis – Assessore alla mobilità sostenibile, bici plan, politiche energetiche, sistema bibliotecario, ufficio Unesco, personale

Ass. Jacopo Rebecchi – Ass. alla legalità, polizia locale, agenda digitale, smart city, protezione civile

Ass. Andrea Murari – Ass. all'ambiente, pianificazione territoriale, beni comuni, risanamento e valorizzazione dei laghi, Grande Mantova

Arch. Giovanna Michielin – Ufficio Urbanistica

Dott. ssa Roberta Marchioro - Ufficio Ambiente

MIC – Ing. Valentina Giacomelli, Ing. Nicola Perri,

DIEFFE Ambiente - Ing. Luca Del Furia

- in rappresentanza degli Enti nominati e dei Soggetti e stakeholder convocati sono presenti i soggetti indicati nel "registro presenze" in ATTI.

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

L'anno duemiladiciassette (2017), il giorno otto (08) del mese di giugno presso la Sala Consiliare del Comune di Mantova, via Roma, 39 si è tenuta la 1° Conferenza di VAS, di cui in premessa.

L'Assessore Nobis apre la seduta presentando i contenuti del 1° incontro del percorso di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del PUT.

### SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE Servizio Urbanistica

Via Roma 39 46100 Mantova  
 T. +39 0376 338256/425 F. +39 0376 2738027

[www.comune.mantova.gov.it](http://www.comune.mantova.gov.it) - [territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it](mailto:territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it)





La società consulente, MIC procede quindi alla presentazione del Gruppo di lavoro incaricato dall'Amministrazione per poi illustrare i contenuti degli orientamenti iniziali di Piano e della documentazione conoscitiva messa a disposizione sul sito dedicato del Comune di Mantova e su Sivas.

Del Furia procede di seguito con l'illustrazione del documento di Scoping, anch'esso pubblicato nelle medesime piattaforme informatiche.

A termine del momento di presentazione della documentazione prodotta è aperta la possibilità di presentare osservazioni da parte dei partecipanti alla conferenza.

Davide Cortesi – Collegio geometri, sottolinea l'importanza della funzionalità e dell'appetibilità della città nella costruzione del nuovo Piano della Mobilità per la città.

MIC evidenzia che alcune misure proposte nei Piani per la mobilità sono in genere inizialmente invise, salvo poi, nel medio/lungo periodo dimostrare la propria efficacia. L'idea per Mantova è quella di portare avanti una nuova strategia per la mobilità, anche con alcune azioni concrete.

Ass. Rebecchi richiama in tal senso l'obiettivo di miglioramento della qualità della vita per chi vive e frequenta Mantova.

MIC sottolinea inoltre che Mantova è un grande attrattore, ma per poter superare i limiti legati all'accessibilità è necessario studiare soluzioni alternative, per restituire qualità agli spazi del centro ed accessibilità agli stessi.

Medico ISDE propone una riflessione confrontando i sistemi della mobilità di alcune città del Nord Europa. Condivide la volontà di procedere per piccoli passi, pur evidenziando la mancanza di multe per infrazioni in zone 30/h.

Ass. Murari richiama nuovi criteri di progettazione che portino automaticamente al contenimento della velocità da parte dell'automobilista.

Cornacchia – Confesercenti MN richiama l'importanza di viabilità e parcheggi per le attività degli iscritti in Mantova, mostrando interesse anche per micro-interventi da inserire nel PUT. Chiede inoltre un approfondimento dedicato al consumatore non residente.

Ass. Rebecchi ricorda che sono previsti tavoli di lavoro dedicati ad alcuni gruppi di Stakeholder.

Ass. Murari spiega che l'idea alla base delle indagini svolte è quella di leggere le problematiche del territorio in modo nuovo per trovare soluzioni che possano nel tempo risultare efficaci.

Mattioli – Amici della Bicicletta, viene consegnata un'osservazione puntuale, inserita in atti ed allegata integralmente al presente verbale.

A22 – Ricorda la fascia di rispetto prevista per l'autostrada, di cui tener conto per eventuali previsioni pianificatorie e propone due elementi di interesse per la Soc. A22: in primis favorire servizi di trasporto pubblico locale per i parcheggi autostradali (es anche car pooling), con conseguenti benefici per il territorio; inoltre segnala la necessità di aree servizi e sosta per il trasporto merci su gomma. In tal senso la società prevede la realizzazione di un'area preposta in loc. Valdaro.

Donata Negrini – CGIL MN condivide la necessità di focus mirati su alcune tematiche e l'allargamento dei confini alle periferie ed alla Grande Mantova. Pone in luce inoltre l'utilità del coinvolgimento delle scuole per introdurre nuove abitudini nella mobilità, ponendo attenzione anche a disabili e anziani.

Ass. Murari condivide il tema suggerito dal CGL, comunque previsto negli orientamenti di piano.

Daniele Carnevali – Coalizione mantovana per il clima pone attenzione all'importanza dell'ascolto della città e della cittadinanza per meglio capire le problematiche e le criticità-

Ass. Rebecchi condivide l'osservazione e conferma che il metodo di lavoro prevede tale approccio.

Del Furia richiama il piano di monitoraggio che terrà traccia dell'attuazione delle azioni e del loro esito.

De Togni – Diritto Aria pulita chiede in che momento possono essere presentati suggerimenti ed osservazioni; evidenzia inoltre alcune imprecisioni nei documenti ed in particolare ritiene opportuno un approfondimento rispetto al tema delle scuole e relative criticità, anche legate alla qualità dell'aria.

**SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE**  
**Servizio Urbanistica**

Via Roma 39 46100 Mantova  
T. +39 0376 338256/425 F.+39 0376 2738027

[www.comune.mantova.gov.it](http://www.comune.mantova.gov.it) - [territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it](mailto:territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it)



Il Comune di Mantova è Registrato EMAS  
e certificato ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004



MIC specifica che già da ora possono essere formulate osservazioni. Rispetto al tema delle indagini puntuali relative alla qualità dell'aria, sono stati effettuati conteggi traffico dedicati, non ancora divulgati, ma che saranno oggetto di specifici approfondimenti.

Del Furia sottolinea inoltre che campagne puntuali sulla Qualità dell'Aria potrebbero non essere lo strumento più efficace, ma che attraverso indicatori specifici potrebbe essere restituita un'informazione più significativa. Emilio Benfatti – Sindacato Cittadini: il tema dei nodi scolastici costituisce un elemento significativo per la progettualità in corso.

Davide Cortesi: propone una riflessione sul ruolo dell'Amministrazione nella Progettazione del Futuro della città.

Ass. Murari e Ass. Rebecchi unitamente a MIC chiudono la seduta ricordando gli incontri pubblici previsti per le serate del 8 e 9 giugno aperti alla cittadinanza.

**Per l'autorità competente per la VAS**

Dott. Marcela Ghidoni

**L'autorità procedente per la VAS**

Arch. Giulia Moraschi

**SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE  
Servizio Urbanistica**

Via Roma 39 46100 Mantova

T. +39 0376 338256/425 F.+39 0376 2738027

[www.comune.mantova.gov.it](http://www.comune.mantova.gov.it) - [territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it](mailto:territorio.ambiente@pec.comune.mantova.it)



Il Comune di Mantova è Registrato EMAS  
e certificato ISO 9001:2008 e ISO 14001:2004

PG 58717/2015



Comune di Mantova  
Prot: 0029031 - 08/06/2017  
Class: 6.1  
Orig: E UO: AS\_RU



Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova

viale Pompilio 33

cell. 3490954382

mail: daniele.mattioli@teletu.it

Mantova, li 28 giugno 2016

Al Sindaco del Comune di Mantova

Oggetto: suggerimenti e proposte per la redazione dei due piani PUMS e PUT (D.G.C. n.5 del 19/01/2016).

Si inviano in allegato il documento di suggerimenti e proposte per la redazione dei piani P.U.M.S. e P.U.T. del Comune di Mantova e il documento a cura di FIAB, WWF, Legambiente, FAI, Altroconsumo, Genitoriantismog inviato alla Commissione Europea sul tema della qualità dell'aria e dell'inquinamento atmosferico.

Si chiede anche di inserire agli atti in oggetto le Osservazioni FIAB relative al Piano della Mobilità Ciclistica inviate in occasione dell'adozione del Piano specifico.

Si ringrazia per la cortese attenzione e si porgono cordiali saluti.

Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova

(Mattioli Daniele)



Comune di Mantova  
Prot: 0029031 - 08/06/2017  
Class: 6.1 - \*ALLEGATO\*  
Orig: E UO: AS\_RU  
MN20170029031

Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova

viale Pompilio 33

cell. 3490954382

mail: daniele.mattioli@teletu.it

Mantova, li 06 giugno 2017

Al Sindaco del Comune di Mantova

Oggetto: Osservazioni ai seguenti documenti preparatori al PUMS e al PUT, Quadro Conoscitivo, Documento di Scoping e Orientamenti Iniziali di Piano.

Si inviano in allegato i documenti con le osservazioni e proposte ai seguenti documenti: Documento di Scoping, Orientamenti Iniziali di Piano e Quadro Conoscitivo per la redazione dei piani P.U.M.S. e P.U.T. del Comune di Mantova.

Si chiede anche di inserire agli atti in oggetto le Osservazioni FIAB relative al Piano della Mobilità Ciclistica inviate in occasione dell'adozione del Piano specifico.

Si ringrazia per la cortese attenzione e si porgono cordiali saluti.

Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova

(Mattioli Daniele)



F.I.A.B. Mantova

### OSSERVAZIONI AL QUADRO CONOSCITIVO DEL P.U.M.S

Il Quadro conoscitivo preliminare allo studio del P.U.M.S. di Mantova redatto dalla ditta MOBILITY IN CHAIN in collaborazione con la ditta DIEFFE AMBIENTE a nostro avviso si presenta alquanto carente sia per l'aspetto scientifico del documento che per la incompletezza dei dati di studio.

1) Sinteticamente, nell'elaborato del Quadro Conoscitivo a pagina 14 si legge: "I modi di trasporto considerati sono: l'automobile privata, i mezzi di trasporto pubblico, il trasporto passeggeri su ferrovia, i mezzi commerciali".

**Nell'elaborazione di un PUMS ci sembra indispensabile, come indicato dalla Comunità europea, considerare come mezzi di trasporto il Taxi, la moto, la bicicletta, la bici-cargo e non da ultimo, la mobilità pedonale, chiediamo di implementare i dati raccolti con un ulteriore studio sulla mobilità attiva.**

2) Il periodo di raccolta dati dal 3 al 10 marzo 2017 ci sembra estremamente breve e scarsamente indicativo del periodo dell'anno. Ugualmente potremmo dire per i dati sulla sosta (dal 13/3 al 7/4) unico periodo dell'anno.

**Limitare il periodo di raccolta dati ad una sola settimana all'anno è alquanto limitativo sia per il periodo stagionale sia per una mancanza di confronto, chiediamo una ulteriore raccolta dati in un diverso periodo dell'anno e per una durata più lunga.**

3) I dati sull'incidentalità sono limitati a quelli con lesioni (feriti e decessi), ci sembrano poco completi e scarsamente indicativi per individuare "i punti neri" soprattutto per gli utenti deboli. Inoltre manca completamente un'analisi dettagliata sulle cause degli incidenti.

**Gli incidenti senza lesioni se rilevati potrebbero essere indicativi dei problemi legati alla mobilità attiva. Andrebbero studiate in modo approfondito le cause degli incidenti.**

4) A pagina 17 (figura 3) le frazioni di Castelletto Borgo e Formigosa sembrano escluse dal modello di studio.

**Nella mappa della figura 3 le zone abitative di Castelletto Borgo, Formigosa e Montata Carra andrebbero incluse nella raccolta dati. Così come potrebbero essere importanti i dati riguardanti gli spostamenti da e per i due centri commerciali di Boccabusa e Quattro Venti.**

5) A pagina 19 si parla di Mantova e dei suoi quartieri non vengono citati quelli di Pompilio, Dosso del Corso, Montata Carra e le frazioni di Formigosa e Castelletto Borgo.

6) A pagina 23, Poli della Mobilità non vengono citate le stazioni passanti del trasporto extraurbano di viale Montello, piazzale Mondadori/viale Piave, via Nenni e del trasporto urbano via Vittorio Emanuele e piazza Cavallotti, Corso della Libertà, inoltre per il trasporto ferroviario non è citata la stazione ITIS/IPSIA di Borgochiesanuova.

7) I dati sulla mobilità attiva, ciclabilità vengono assunti i dati raccolti dalla sola FIAB.

**I dati assunti sono molto limitati sia nel periodo che scarsamente indicativi per la sola localizzazione dei rilevamenti alla prima periferia. Mancano inoltre i dati relativi al Bike-sharing e sulla sosta dei ciclisti.**

8) Mancano completamente i dati sulla mobilità pedonale.

**A nostro parere andrebbero raccolti dati sulla mobilità dei pedoni.**

CHIEDIAMO PERTANTO DI IMPLEMENTARE IL QUADRO CONOSCITIVO CON L'APPROFONDIMENTO ED IL COMPLETAMENTO DEI DATI MANCANTI.

### **OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO ORIENTAMENTI INIZIALI DI PIANO**

1) Tra i dati raccolti sull'inquinamento atmosferico ci pare manchino i dati relativi alle polveri ultrasottili P.M. 2,5.

**Chiediamo siano integrati con la raccolta dei dati di questo tipo di polveri.**

2) Tra gli obiettivi per luoghi (pagina 16) si parla di "IL CENTRO COME GRANDE AREA PER LA MOBILITA' ATTIVA", questo obiettivo ci sembra riduttivo in quanto limitato al Centro Storico e ad un'ampiezza di 1 km.

**Proponiamo di ampliare quest'area a tutti i quartieri di Mantova e alle sue Frazioni e di considerare anche la Grande Mantova visto che la distanza è di 5 km quindi percorribile in bicicletta.**

3) Tra gli obiettivi per luoghi (pagina 18) si parla di "AVVICINARE I QUARTIERI RESIDENZIALI" , osserviamo che non viene presa in considerazione la mobilità pedonale ed i collegamenti tra i quartieri.

**Proponiamo che siano studiati percorsi pedonali che colleghino i quartieri con il Centro Storico, sia i collegamenti tra i vari quartieri.**

4) Tra gli obiettivi per luoghi (pagina 19) si parla di "GRANDE MANTOVA: COLLABORARE PER IL POTENZIAMENTO DI UN SISTEMA DI TRASPORTI SOSTENIBILE". Gli obiettivi sia a breve termine, sia a medio e lungo termine ci sembrano estremamente poco specifici.

**Proponiamo di individuare obiettivi dettagliati sia per il trasporto pubblico che per quello ciclabile.**

5) Considerando che il PUMS è un Piano a lungo termine ci sembra indispensabile affrontare in modo dettagliato il problema della tangenziale completamente mancante del tratto a sud sia delle infrastrutture in discussione come l'autostrada Cremona-Mantova che della "bretellina" via Donati via Brennero. La città , attraverso la procedura partecipativa di Agenda 21 si è già ampiamente pronunciata a favore del completamento della tangenziale a sud e contro l'autostrada Cremona-Mantova e la "bretellina".

**Chiediamo che il documento degli Orientamenti iniziali di Piano faccia proprie le indicazioni di Agenda 21.**

6) Tra le Macrostrategie (pagina 21) viene indicata "PIU' QUALITA' PER LA MOBILITAà PEDONALE E CICLISTICA" proponiamo che questa strategia diventi un obiettivo per luoghi, considerato che si parla di PUMS.

Proponiamo che il documento indichi tra gli obiettivi per luoghi "Miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile" e tra gli obiettivi a breve termini indichi "Vengono individuati percorsi pedonali sicuri e a norma che colleghino tra loro i quartieri e questi ultimi con il Centro Storico" e "ZTL a tempo davati a tutti poli scolastici".

7) In tutti i documenti preliminari sia nella raccolta dati (Quadro conoscitivo) che negli Orientamenti di Piano manca:

a) uno studio approfondito della situazione delle Barriere Architettoniche e della loro eliminazione;

b) uno studio della mobilità pedonale;

c) uno studio dettagliato del Trasporto Pubblico Urbano con particolare attenzione alle linee;

d) uno studio sulle infrazioni al Codice della Strada;

e) uno studio sulla Intermodalità e sul Bike-Sharing;

f) uno studio sui parcheggi per la ciclabilità e la segnaletica sia per gòi spostamenti quotidiani che turistici.

#### OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO DI SCOPING

1) Ci sembra (forse sbagliando) che tra i documenti presi in considerazione manchi la perimetrazione del sito UNESCO.

2) Tra le linee di indirizzo (pagina 157) mancano le seguenti:

--incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani che turistici;

-- favorire gli spostamenti pedonali tra i quartieri e tra questi e il centro Storico;

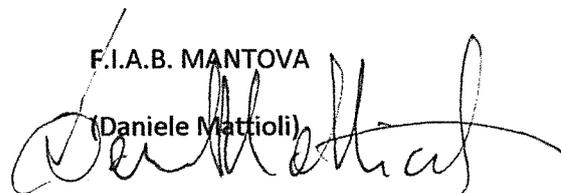
--favorire la mobilità delle persone diversamente abili mediante una puntuale e sistematico abbattimento delle barriere architettoniche.

**Chiediamo che le linee di indirizzo siano integrate con queste voci.**

Mantova 8 giugno 2017

F.I.A.B. MANTOVA

(Daniele Mattioli)





Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova  
viale Pompilio 33  
cell. 3490954382  
mail: daniele.mattioli@teletu.it

Comune di Mantova  
Prot: 0029031 - 08/06/2017  
Class: 6.1 - \*ALLEGATO\*  
Orig: E UO: AS\_RU



## SUGGERIMENTI E PROPOSTE RELATIVE AL P.U.M.S. (D.G.C. n. 5 del 19/1/2016)

### 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; 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, rotatorie; 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.

## **Documento Programmatico**

La F.I.A.B.-MANTOVA con il presente documento intende manifestare la piena disponibilità a collaborare con l'Amministrazione Comunale di Mantova per:

- 1) lo sviluppo di una Mobilità Sostenibile che i cui protagonisti siano gli utenti pedoni e ciclisti;
- 2) segnalare le situazioni di maggior pericolo riscontrate dagli associati;
- 3) incentivare la partecipazione dei cittadini al miglioramento e sviluppo della Mobilità Sostenibile.
- 4) Tale collaborazione riteniamo possa avere importanti progressi nella misura in cui la Stessa Amministrazione riterrà di coinvolgere la F.I.A.B.-Mantova.

## **Le proposte strategiche**

Riteniamo che lo stato attuale di frammentarietà degli interventi realizzati e di criticità di numerosi nodi importanti della viabilità sia esterna che interna al centro storico e su tutto il territorio Comunale, comportino la necessità di una revisione dei piani di programmazione adottati e l'introduzione di nuove visioni in tema di mobilità che sono già state sperimentate positivamente da altre Amministrazioni anche in ambito europeo. In tale contesto si propone:

- 1) la revisione del Piano del Traffico ormai datato;

- 2) la redazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- 3) la revisione/redazione di un Piano del Trasporto Pubblico;
- 4) la revisione del Piano per la Mobilità Ciclistica;
- 5) la revisione del Piano per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche;
- 6) Pensiamo che la efficacia di tale sforzo programmatico ed organizzativo sia commisurato non solo ad una oculata integrazione fra tutti i suddetti studi ma anche ad una attenta partecipazione dei cittadini di cui la F.I.A.B.-MANTOVA, per la sua parte, intende farsi carico.

### ***Le proposte operative***

Alle fondamenta della visione strategica stanno dei bisogni che intendiamo portare sinteticamente alla attenzione della Amministrazione rinviando ad altri documenti dettagliati i suggerimenti operativi per ogni singola situazione:

1) dare prioritaria alla realizzazione di collegamenti ciclabili con i territori della cosiddetta "Grande 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 da Cittadella a via Trento e via Arrivabene; alla realizzazione immediata della ciclopedonale del Cavalcavia predisponendo il progetto per prolungarla sino a corso Vittorio Emanuele; ampliare a doppio senso la corsia ciclabile di via Chiassi-via Dugoni togliendo alcuni posti auto per renderla sicura;

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" e istituendo ZTL a tempo nei pressi dei complessi scolastici significativi. Le Z.T.L. a tempo (7.45-8.15 e altri 30' negli orari di uscita dai vari Istituti) andrebbero istituite nei poli Ardò-Sacchi, Nievo- Isabella D'Este-Redentore-D'Arco-Pitentino-Mantegna, Martiri di Belfiore, Mazzolari-Frank, Liceo Artistico "Giulio Romano", Liceo Classico "Virgilio", Liceo Scientifico "Belfiore", ITIS "E:Fermi"- Istituto professionale "Leonardo da Vinci", Istituto professionale "Bonomi-Mazzolari" e tutte le scuole di quartiere;

5) annullamento di tutte le decisioni assunte in passato in tema di facilitazione all'accesso in automobile al centro storico quali : la istituzione dei Pass per residenti nei quartieri periferici, la riapertura al traffico di vie sensibili come Via Roma, C.so Umberto, Via Trieste, C.so Libertà;

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

7) realizzare una segnaletica che indirizzi i ciclisti al raggiungimento delle piste ciclabili turistiche;

8)rimuovere con ogni urgenza gli ostacoli che oggi impediscono la realizzazione della ciclopedonale del cavalcavia su Strada Cremona e il completamento della ciclabile di Via Brennero;

9)favorire il miglioramento della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico ampliando le ZTL a tutto il centro storico, convogliando all'esterno il traffico pesante che attraversa i quartieri di Lunetta, Virgiliana e Valletta Valsecchi, riducendo progressivamente la circolazione di veicoli a combustibili fossili in particolare quelli ad elevati consumi quali i SUV;

10)incentivare il trasporto pubblico urbano e suburbano anche con politiche tariffarie supportate da altre entrate quali canoni di occupazione del suolo pubblico e ricavi dalla gestione dei parcheggi.

### ***Il miglioramento della sicurezza di ciclisti e pedoni***

Considerato che il 29% degli incidenti avvenuti nel territorio comunale vede coinvolti pedoni e ciclisti riteniamo che il tema della sicurezza degli utenti "deboli" della strada sia nell'interesse di tutti. Per questo proponiamo:

1)analisi dedicata dei dati degli ultimi anni per individuare le cause che hanno favorito il coinvolgimento di ciclisti e pedoni. Tale conoscenza consentirà di adottare provvedimenti appropriati ma anche di individuare le priorità di intervento;

2)riduzione della velocità in tutti i quartieri dei veicoli a motore sia introducendo il limite di 30 km/h sia riducendo opportunamente la larghezza delle corsie di transito. Quest'ultimo provvedimento potrebbe consentire anche il recupero senza costi di spazi in carreggiata per piste ciclabili e parcheggi;

3)adeguamento della segnaletica, in particolare di quella orizzontale anche per evidenziare i suddetti limiti;

4)indagine tecnica dello stato di manutenzione e di fruibilità delle piste ciclabili e dei marciapiedi e relativa segnaletica in modo da individuare le priorità di intervento; la situazione del Cavalcavia ferroviario ci sembra di una gravità enorme e un intervento immediato ci sembra indispensabile; lo stato dei marciapiedi con buche e sconessioni (su entrambi i lati) è talmente pericoloso che riteniamo si debba intervenire immediatamente; anche in considerazione che l'attesa ciclopedonale verrà ulteriormente rinviata a tempi non brevi; moltissimi marciapiedi del Centro Storico e dei quartieri periferici sono completamente impraticabili per lo stato del fondo completamente ammalorato, sia per la larghezza che consente il passaggio di un solo pedone alla volta; 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), è 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;

5)incremento dei controlli dedicati da parte dei vigili urbani anche istituendo di un gruppo di vigili in bicicletta;

6)adozione per tutti i nuovi tracciati ciclabili , e progressivamente per quelli esistenti, di sistemi di controllo elettronico tesi a ridurre l'uso improprio delle sedi delle ciclabili (ora molto diffuso) dedicando l'introito delle sanzioni al potenziamento di tali modalità che non richiedono la presenza continua dei vigili e garantiscono una elevata efficacia.

7) predisposizione di un Piano per l'abbattimento delle barriere architettoniche e di un Piano per la mobilità pedonale rialzando e abbreviando gli attraversamenti pedonali, studiando percorsi sicuri di collegamento tra i quartieri, il centro storico ed i principali servizi pubblici;

8)dissuadere i ciclisti all'uso dei marciapiedi sia per gli spostamenti che per la sosta.

### ***La informazione e partecipazione dei cittadini.***

Riteniamo importante per la conoscenza e l'efficacia di qualsiasi iniziativa trovare modalità di comunicazione ai cittadini per questo proponiamo:

1)individuare all'interno dell'Amministrazione un "Ufficio Biciclette" che sia il riferimento di associazioni e cittadini per la partecipazione all'attuazione del Biciplan o di altri piani dedicati alla Mobilità Sostenibile;

2)aprire un punto di ascolto per pedoni o ciclisti , anche virtuale, da denominare "IL CICLOPE"che ,gestito da associazioni di volontariato, raccolga le proposte di pedoni e ciclisti relative alla mobilità sostenibile, informi i turisti sui percorsi a piedi e in bicicletta, sui punti di noleggio e ciclofficine presenti;

3)promuovere campagne pubblicitarie per sensibilizzare sui vantaggi degli spostamenti a piedi e in bicicletta.

### ***Proposte particolareggiate e dettagliate.***

#### **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 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;

## CAMPAGNE PUBBLICITARIE

- 1) Avviare campagne pubblicitarie per diffondere l'uso della bicicletta e gli spostamenti a piedi per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-tempo libero;

## SEGNALETICA

- 1) attraversamenti ciclabili: lungolago Gonzaga-piazza Arche, lungolago Mincio-piazza Virgiliana, via Bellonci-via Pellegreffi, viale Fiume;
- 2) segnaletica orizzontale sulle piste ciclopedonali e piste ciclabili del simbolo del ciclista e del pedone;
- 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) segnaletica orizzontale dei 30 km/h negli accessi alla zona 30;

## SITUAZIONE CICLOPEDONALI ESISTENTI

- 1) 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;
- 2) Corsia ciclabile di via Chiassi chiediamo di allargare la corsia ciclabile a metri 2,50 e consentire il doppio senso ai ciclisti;
- 3) Ciclopedonale di Borgo Angeli: spostare il palo del distributore AGIP attualmente all'interno della ciclopedonale;
- 4) Ciclopedonale Mantova-Porto Mantovano: si sta creando una grave situazione di pericolo a Cittadella in prossimità dell'ex-vetreria i ciclisti passano in doppio senso sulla sinistra per raggiungere la ciclopedonale sul ponte dei Mulini, chiediamo di studiare il problema;
- 5) Ciclopedonale di viale Risorgimento-Repubblica: è possibile studiare il problema degli archetti;
- 6) Manutenzione dei percorsi ciclopedonali sia del fondo stradale che degli arredi urbani;
- 7) Parcheggio biciclette in piazza Don Leoni;

## SITUAZIONE DEI PERCORSI PEDONALI

- 1) Molti attraversamenti pedonali non sono visibili o mal posizionati o mancanti, chiediamo uno studio generale dei percorsi pedonali sul territorio comunale;
- 2) I tempi di molti semafori per pedoni sono più brevi di quelli degli automobilisti, è possibile avere tempi uguali;

## INCIDENTALITA' STRADALE

- 1) Creare un ufficio o un gruppo di lavoro "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;

## PROPOSTE PARTICOLAREGGIATE:

### SITUAZIONE MARCIAPIEDI

- 1) La situazione del Cavalcavia ferroviario ci sembra di una gravità enorme e un intervento immediato ci sembra indispensabile; lo stato dei marciapiedi con buche e sconessioni (su entrambi i lati) è talmente pericoloso che riteniamo si debba intervenire immediatamente; anche in considerazione che l'attesa ciclopedonale verrà ulteriormente rinviata a tempi non brevi.
- 2) Moltissimi marciapiedi del Centro Storico e dei quartieri periferici sono completamente impraticabili per lo stato del fondo completamente ammalorato, sia per la larghezza che consente il passaggio di un solo pedone alla volta.
- 3) 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.
- 4) Chiediamo venga rilevato su tutto il territorio comunale lo stato dei marciapiedi, riscontrando le situazioni di maggior pericolo e incuria in modo da predisporre un Piano di interventi per la mobilità Pedonale, che consenta anche l'individuazione delle principali Barriere Architettoniche.

### SITUAZIONE DELLE CICLABILI (CICLOPEDONALI)

Ribadiamo l'importantissima diversificazione nella progettazione ciclabile tra  
**PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA E CICLOPEDONALI,**  
**TRA STRISCE CICLABILI E STRISCE CICLOPEDONALI,**  
**TRACCIATI DI COLLEGAMENTO DIRETTO**  
**CASA-LAVORO, CASA-SCUOLA,**  
**TRACCIATI TURISTICI E PER IL TEMPO LIBERO**

- 1) Fondamentale realizzare una rete di ciclabili che consenta percorsi continui, non interrotti o frammentati, migliorando la sicurezza e quindi l'utilizzo da parte dei ciclisti.
- 2) Chiediamo uno studio scientifico e approfondito dello stato di tutti i tratti di Ciclopedonali esistenti nel Comune di Mantova e **nei tratti di collegamento con i comuni della Grande Mantova** che ne rilevi i punti maggiormente pericolosi e lo stato di manutenzione.
- 3) La segnaletica, sia verticale che orizzontale, è completamente mancante, ormai da molti anni non viene più rifatta; manca una segnaletica che colleghi le ciclabili turistiche, Mantova-Peschiera, Mantova-Sabbioneta e Mantova-Basso Mincio.
- 4) Ritorniamo sulla Ciclopedonale del Cavalcavia, vorremmo sapere a che punto siamo? Quando inizieranno i lavori? Considerato che probabilmente la ditta non rispetterà i tempi previsti di metà ottobre, vista l'importanza dell'opera e la situazione di estrema pericolosità chiediamo che l'Amministrazione si dia una

immediata strategia di intervento. Proponiamo che in attesa di iniziare i lavori siano sistemati i marciapiedi rendendoli sicuri e siano effettuati controlli sulla velocità dei mezzi a motore e sia approntato un passaggio pedonale temporaneo a chiamata che consenta l'attraversamento della carreggiata principale e due passaggi pedonali, arretrati rispetto agli incroci in viale Pompilio e strada Sabbionetana. **(da aggiornare)**

- 5) Striscia ciclabile di via Dugoni-Chiassi è intollerabile continuare a mantenere una situazione di pericolo per tutti gli utenti della strada; chiediamo che sia allargata a due corsie rendendola percorribile nei due sensi, sarebbe quasi indispensabile trasformare via Curtatone e Montanarai in ZTL in modo da impedire l'utilizzo di mini tangenziale a questa via (attualmente via Curtatone e Montanara viene usata per bypassare i rondò del cavalcavia).
- 6) Ciclopedonale di via Brennero, quando verrà aperta? Ci sembra che nel tratto stradale che affianca le ex-Raffineria non esista lo spazio per proseguire con la ciclopedonale?
- 7) Ciclopedonale Mantova-Porto. Il tracciato progettato e realizzato, **ancorché necessario per la mobilità in bicicletta** si sta rilevando pericoloso per pedoni e ciclisti negli attraversamenti con le strade trafficate. **Il non completamento dell'opera impedisce di fatto il collegamento in sicurezza tra i due principali comuni della Grande Mantova.** E' indispensabile prendere qualche provvedimento per rimediare alla situazione di pericolo a Cittadella (in prossimità dell'ex-vetreria) ad esempio imponendo i 50 km/h sul ponte dei Mulini ed i 30 km/h in via Verona. **La costruzione del percorso ad Ovest di via Verona ha comportato la difficoltà (messa bene in evidenza nelle nostre osservazioni al Biciplan) dell'attraversamento ad Est per il collegamento con la ciclopedonale sul ponte dei Mulini.** Proponiamo inoltre di rivedere il progetto attuale che prevede un tracciato dietro Porta Giulia, giardini Hoffer, dietro la chiesa di Cittadella e l'ennesimo attraversamento semaforico di via Verona. **Il tracciato proposto è nascosto e poco utilizzabile e allunga talmente il percorso da rischiare di non essere utilizzato. Non possiamo permetterci il fallimento della mobilità sostenibile con una ciclabile di collegamento intercomunale disattesa dagli stessi ciclisti.**

## SITUAZIONE CICLOPEDONALI ESISTENTI

- 1) 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;
- 2) Corsia ciclabile di via Chiassi chiediamo di allargare la corsia ciclabile a metri 2,50 e consentire il doppio senso ai ciclisti;
- 3) Ciclopedonale di Borgo Angeli: spostare il palo del distributore AGIP attualmente all'interno della ciclopedonale;

4) Ciclopedonale Mantova-Porto Mantovano: si sta creando una grave situazione di pericolo a Cittadella in prossimità dell'ex-vetreria i ciclisti passano in doppio senso sulla sinistra per raggiungere la ciclopedonale sul ponte dei Mulini: chiediamo di studiare il problema;

5) Ciclopedonale di viale Risorgimento-Repubblica: è possibile studiare il problema degli archetti;

6) Manutenzione dei percorsi ciclopedonali sia del fondo stradale che degli arredi urbani;

7) Parcheggio biciclette in piazza Don Leoni;

## SITUAZIONE DEI PERCORSI PEDONALI

1) Molti attraversamenti pedonali non sono visibili o mal posizionati o mancanti, chiediamo uno studio generale dei percorsi pedonali sul territorio comunale;

2) I tempi di molti semafori per pedoni sono più brevi di quelli degli automobilisti, è possibile avere tempi uguali;

## PROPOSTE PER MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA

1) avviare campagne pubblicitarie per sollecitare i cittadini ad usare la bicicletta e le gambe negli spostamenti quotidiani; incentivo economico per i dipendenti comunali e di altri enti pubblici che vanno al lavoro in bicicletta;

2) istituire da subito le ZTL davanti a tutte le scuole pubbliche e private nidi, materne, primarie, secondarie di I° grado, secondarie di II° grado;

3) chiudere al traffico corso della Libertà e riportare via Trieste a senso unico;

4) allargare le ZTL a tutto il centro storico, a sud chiusura ai viali Risorgimento, Repubblica, Piave, a nord a viale della Favorita, tangenziale nord, ad est strada Cipata, via Brennero, ad ovest via Verona, via Pitentino, Cavalcavia ferroviario;

5) eliminare i pass per residenti nel comune di Mantova e non residenti nel Comune di Mantova per accedere alle ZTL;

6) rendere reali le ZTL ora completamente riaperte e trasformate in parcheggi a raso; via Roma, via Verdi, via Fernelli, corso Umberto I°, via Calvi, via Bertani, piazza Marconi, via Broletto, piazza Mantegna, sono continuamente attraversate e occupate da auto in sosta. Vietare l'ingresso al centro storico ai SUV e alle auto oltre una certa cilindrata;

7) chiudere la città al traffico e applicare la circolazione a targhe alterne;

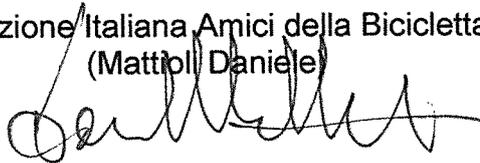
8) *chiudere completamente la città e il territorio comunale al traffico a motore a combustibili fossili;*

9) convogliare il traffico pesante che attraversa i quartieri di Lunetta, Virgiliana, Valletta Valsecchi sull'autostrada del Brennero, eventualmente pagando il pedaggio;

10) rendere gratuito il trasporto pubblico urbano e suburbano.

Mantova, li 28 giugno 2016

Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova  
(Mattioli Daniele)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniele Mattioli', written over the printed name in the block above.