QUADRO STRATEGICO – ALLEGATO 2

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E PIANO URBANO DEL TRAFFICO CITTÀ DI MANTOVA

Risultati del percorso partecipativo | 20 novembre 2019 | V. 3.0

Documento approvato con D.C.C 47 del 19/11/2019

MIC mobility in chain

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
MANTOVA

Comune di Mantova

Sindaco Mattia Palazzi

Assessori

Paola Nobis – Mobilità Sostenibile, Sport, Biblioteche e Archivio, Ufficio Unesco, Personale

Andrea Murari – Ambiente, Pianificazione Territoriale, Beni Comuni, Risanamento e Valorizzazione dei Laghi, Grande Mantova

Iacopo Rebecchi – Legalità, Polizia Locale, Agenda Digitale, Smart City, Protezione Civile

Nicola Martinelli - Lavori Pubblici e Diritto alla Casa

Comune di Mantova

Gruppo di lavoro: Fabio Arvati, Davide Bernini, Alessandro Gatti, Roberta Marchioro, Giovanna Michielin

Dirigenti: Carmine Mastromarino, Giulia Moraschi, Paolo Perantoni

Mobility In Chain

Pianificazione della mobilità: Sabine Garrone, Valentina Giacomelli, Federico Parolotto, Nicola Perri, Anna Vnukovskaya

V.A.S. (Dieffe Ambiente): Luca Del Furia, Maria Teresa Pisani

I RISULTATI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

Durante tutto il processo pianificatorio sono stati organizzati degli incontri con cittadini e *stakeholders* che sono stati fondamentali per comprendere le problematiche sollevate dalla cittadinanza e dagli operatori dei vari settori, nonché per raccogliere le loro prime impressioni rispetto agli scenari di piano che si stavano gradualmente andando a costituire.

Nei paragrafi seguenti sono sintetizzati i contenuti discussi nelle varie occasioni:

- incontri con i cittadini (inizio giugno)
- tavoli tematici con gli *stakeholders* (fine giugno e fine ottobre)
- istanze pervenute durante il procedimento
- osservazioni e controdeduzioni relative alla VAS

INCONTRI CON I CITTADINI

Nell'ambito del processo partecipativo del PUMS di Mantova sono stati organizzati quattro incontri con i cittadini per condividere con la città la metodologia di lavoro, i risultati delle analisi svolte e gli Orientamenti Iniziali di Piano. Lo scopo principale di questi incontri, effettuati appositamente all'inizio della fase di definizione delle azioni di piano e delle strategie, è stato quello di raccogliere gli input della cittadinanza in merito alle criticità, alle politiche e agli interventi che essi ritengono importanti per la città.

Gli incontri si sono svolti nelle seguenti date e località:

- 8 giugno 2017, scuola Martiri di Belfiore – ore 18.30
- 8 giugno 2017, Sala degli Stemmi – ore 21.00
- 9 giugno 2017, sede Consorzio del Parco del Mincio – ore 18.30
- 9 giugno 2017, scuola Don Minzoni – ore 21.00

SCUOLA MARTIRI DI BELFIORE, 8 GIUGNO ORE 18.30

I temi dominanti di questo incontro sono stati i Viali, il trasporto pubblico e i parcheggi di attestamento, la rete ciclabile e l'educazione alla mobilità.

Diversi cittadini hanno sollevato la questione dell'alta velocità sui viali che formano la parte sud del primo anello urbano: l'elevato traffico genera inquinamento acustico ed atmosferico, e limita la permeabilità ciclo- pedonale degli assi viari, con conseguenze sull'accessibilità del centro dalle periferie. Un altro aspetto di criticità rilevato su Viale Montello e Viale Risorgimento riguarda la circolazione pedonale alle fermate del trasporto pubblico e nelle loro vicinanze: in particolare nei momenti che precedono e seguono gli orari scolastici, vi sono molti studenti che si riversano dai marciapiedi sulle strade. Le proposte dei cittadini riguardano quindi:

- Sanzionamento delle auto che non rispettano i limiti di velocità
- Potenziamento degli interventi di moderazione del traffico e della velocità (p.es. restringimento corsie; i dossi sono realizzabili solo su strade locali, ma si possono implementare altri dispositivi di moderazione della velocità, come per esempio gli attraversamenti rialzati)
- Aggiustamento dei cicli semaforici
- Reintroduzione del doppio senso di marcia sui Viali

Per quanto riguarda il trasporto pubblico i cittadini evidenziano l'assenza di corsie riservate, la poca chiarezza delle informazioni sui mezzi e alle fermate e la difficoltà di parcheggio nei pressi della stazione: propongono quindi la realizzazione di un parcheggio gratuito a servizio della ferrovia.

Un altro tema riguarda l'assenza di collegamenti efficienti con l'aeroporto, che costringe all'utilizzo del mezzo privato.

Per quanto riguarda i parcheggi di attestamento e l'attivazione di navette per l'ultimo miglio, i cittadini propongono la location del Cimitero Monumentale e sollevano dubbi sulla sostenibilità economica dei servizi navetta gratuiti.

Diversi cittadini lamentano discontinuità nella rete ciclabile cittadina e scarsa manutenzione dei percorsi ciclabili e pedonali, inclusa quella invernale.

Si solleva la questione della mobilità dei turisti, che spesso si muovono in grandi gruppi. Infine viene ribadita dai partecipanti l'importanza dell'educazione alla mobilità sostenibile, che introduca un cambiamento di paradigma da consolidare negli anni attraverso le abitudini dei più giovani e attraverso la modifica dei comportamenti di tutti i cittadini.

SALA DEGLI STEMMI, 8 GIUGNO ORE 21.00

In questo incontro si è parlato molto del traffico su Via Pomponazzo, Via Trieste e zone limitrofe, in particolare Fiera Catena. Altri temi trattati: il traffico di attraversamento e il sistema di tangenziali, l'accessibilità al centro e alla ZTL, il traffico su Via Cairoli e Piazza Sordello, il problema dell'accompagnamento dei figli a scuola in auto, le caratteristiche dei mezzi del trasporto pubblico, e le carenze dei percorsi ciclabili a servizio dei quartieri e degli attrattori a nord dei laghi.

I residenti nella parte Est del centro (Via Pomponazzo, Via Trieste e Fiera Catena) lamentano il traffico che insiste su quell'asse stradale, in particolare nei tratti più stretti e racchiusi da edifici che amplificano le emissioni sonore dei veicoli ed impediscono lo smaltimento degli inquinanti atmosferici. Le caratteristiche di adduzione al centro di quell'asse, racchiuso fra ZTL, fanno sì inoltre che quelle vie e le limitrofe non ZTL siano prese d'assalto da auto in cerca di parcheggio. I cittadini chiedono di realizzare percorsi ciclabili su Via Trieste e di metterla in sicurezza per tutelare gli utenti deboli. Per risolvere questi problemi, i cittadini sollevano due macro-categorie di interventi:

- L'estensione della ZTL e la conversione del Lungolago Gonzaga e Via Fondamenta in strade a doppio senso di marcia
- la realizzazione di un ponte veicolare su Porto Catena che colleghi il Lungolago a Vicolo Maestro, come già ipotizzato in passato.

Molti residenti sono sorpresi dal fatto che solo il 20% del traffico che transita in città è traffico di attraversamento, ed auspicano comunque il completamento della tangenziale sud, combinato con maggiori restrizioni sul transito in centro (p.es. ZTL e divieti per mezzi pesanti). In riferimento all'accessibilità al centro i residenti in ZTL lamentano scarsità di parcheggi e chiedono il potenziamento dei parcheggi di attestamento e relative soluzioni per l'ultimo miglio. Inoltre è stata sollevata la possibilità di riservare ai residenti i parcheggi racchiusi entro il perimetro della ZTL. Al fine di favorire la ciclabilità nel centro, si propone di valutare uno scenario in cui i sensi unici vengono aboliti, in una rivisitazione del "senso unico eccetto bici" che prevede la conversione di tutte le strade in strade a doppio senso con la formalizzazione di un divieto di accesso su uno dei due accessi per i veicoli.

È percepito come un forte problema da parte dei residenti del centro il gravitare dei comuni circostanti sul capoluogo: auspicano una migliore integrazione fra le politiche di governo del territorio (in particolare evitare lo spopolamento del centro e l'ulteriore espansione delle periferie) e per quanto riguarda la pianificazione delle reti, occorre potenziare in particolare le reti ciclabili.

Un altro tema che emerge, in relazione ai casi specifici del Liceo Classico Virgilio e ai già noti casi dei poli scolastici Nievo e Sacchi, il traffico è generato dai genitori che accompagnano i figli a scuola in auto. Per quanto riguarda i più giovani, è importante migliorare le condizioni di sicurezza affinché possano sviluppare la necessaria autonomia in condizioni adeguate, mentre per gli studenti degli istituti superiori si pone una questione legata al limitare lo sviluppo di abitudini di mobilità incentrate sull'automobile.

Per quanto riguarda la messa in sicurezza degli accessi alle scuole e delle strade limitrofe, viene menzionata Via Giulio Romano e la sosta in doppia fila su Via Chiassi.

Rispetto agli autobus, i cittadini auspicano il rinnovamento della flotta con mezzi più silenziosi e meno inquinanti, come previsto dal recente piano di acquisto sottoscritto da APAM. Un altro aspetto, finalizzato a potenziare l'intermodalità, riguarda l'installazione di porta-bici sui mezzi pubblici e il potenziamento del bike sharing.

Infine, diversi o di sicurezza e la mancanza di linearità dei percorsi che collegano il centro ai quartieri di Cittadella e al centro commerciale La Favorita. La prima si interrompe nel quartiere di Cittadella, riversando i ciclisti in strada in un tratto trafficato, con condizioni di scarsa sicurezza soprattutto per le fasce deboli dell'utenza; la seconda devia nel quartiere di Lunetta – Frassino e manca di servire un importante polo attrattore urbano quale il centro commerciale. Altre critiche sono state mosse ai criteri di progettazione delle ciclabili, ritenuti sotto diversi aspetti insufficienti ed incoraggiando l'avvicinamento a modelli di riferimento più attenti alle esigenze del ciclista.

Alcuni suggerimenti di dettaglio riguardano i seguenti punti, dove è stato proposto di:

- rivedere l'accessibilità a Piazza Virgiliana, al fine di gestirne i flussi in accesso e uscita dalle sole Via Virgilio e Via Trento per ridurre il traffico su Via Cairoli e in Piazza Sordello;
- introdurre l'obbligo di svolta in destra in Piazzale di Porta Cerese per i veicoli provenienti da via Parma per ridurre il traffico;
- riconfigurazione degli attraversamenti a pellicano realizzati su Via Cremona;

SEDE CONSORZIO PARCO DEL MINCIO, 9 GIUGNO ORE 18.30

I temi dominanti nel quartiere di Cittadella sono stati parcheggi di attestamento, il traffico sull'asse Cittadella – Belfiore, le problematiche legate alla ferrovia e il trasporto pubblico. A livello più strategico, sono state proposte soluzioni volte al rinnovamento del parco veicolare.

È stata proposta una location per un nuovo parcheggio di attestamento in località Ponte Rosso, nei pressi del supermercato LIDL. Il parcheggio si potrebbe collegare anche alla ciclovia Mantova – Peschiera mediante un sottopasso ferroviario. Per contenere il traffico sull'asse Cittadella Belfiore, i cittadini ricordano la chiusura della tangenziale verso ovest e una migliore gestione dei cicli semaforici su Viale Pitentino, oltre che la possibilità di realizzare un sottopasso pedonale in Piazza Don Eugenio Leoni per ridurre le interferenze con il traffico veicolare.

Viene sollevata la questione della scarsa accessibilità alla Società Canottieri del Mincio, con implicazioni legate alla sicurezza degli utenti: il polo attrattore è isolato dal passaggio a livello che rimane chiuso per lunghi periodi, impedendo fra l'altro l'accesso ai mezzi di emergenza.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico i cittadini evidenziano l'assenza di corsie preferenziali e la chiusura del servizio troppo presto: suggeriscono quindi di potenziare il trasporto pubblico attraverso corsie riservate (p.es. su Via Verona) o più ambiziosi progetti di metropolitana di superficie, che colleghino p.es Porto Mantovano con la città e Borgochiesanuova ITIS, e Bancole – Frassine – Ospedale. In particolare, bisogna potenziare l'accessibilità ai poli scolastici, vista la grande quantità di studenti che usano i mezzi. Viene inoltre richiesta l'estensione del servizio di trasporto pubblico oltre le 20, soprattutto nei fine settimana.

La sicurezza e continuità dei percorsi ciclabili, ancora una volta in relazione all'accessibilità ai poli scolastici, al centro e verso le zone industriali – ma anche all'interno degli stessi quartieri. Infatti, per abituare i più piccoli alla mobilità attiva è importante avere percorsi sicuri anche all'interno dei quartieri, nelle immediate vicinanze delle abitazioni di residenza. Un cittadino del quartiere Te-Brunetti incoraggia ulteriori interventi di moderazione della velocità su Via Visi e Via Amadei.

Un cittadino vorrebbe che il comune sovvenzionasse il carpooling nei posti di lavoro per ridurre il traffico. Sono state chieste integrazioni sul quadro conoscitivo in merito alla descrizione del parco veicolare circolante. È stata richiesta l'installazione di barriere antirumore e anti-polveri sui tratti di ferrovia circondati da abitazioni.

SCUOLA DON MINZONI, 9 GIUGNO ORE 21.00

Come nell'incontro precedente, anche in questa sede si è parlato molto del traffico che insiste sull'asse Cittadella – Belfiore, ma anche dell'asse di Viale Trieste e Corso Garibaldi. Il trasporto pubblico, i collegamenti ciclabili e l'accessibilità al centro e ai poli attrattori sono stati altri temi trattati nell'incontro.

Il problema più grave percepito su Via Cremona riguarda l'alta velocità dei veicoli, soprattutto in alcuni punti delicati (in prossimità delle scuole, per esempio) e in prossimità del cavalcavia. Viene richiesta la messa in sicurezza delle intersezioni, al fine di garantire la visibilità di pedoni e ciclisti che percorrono il ciclopedonale da parte dei veicoli che vogliono immettersi su Via Cremona dalle traverse. Una centralina ARPA è richiesta su Via Cremona per monitorare la qualità dell'aria.

Anche in questa sede sono emerse perplessità da parte dei cittadini per quanto riguarda la realizzazione del ponte ciclabile su Porto Catena, ritenuto un'opera onerosa e utile solo al cicloturista: la contro-proposta riguarda la realizzazione di un ponte veicolare, che permetterebbe di realizzare una ZTL o comunque di alleggerire il traffico su Viale Trieste e Corso Garibaldi dove sarebbe a quel punto possibile realizzare un percorso ciclabile di carattere più urbano e baricentrico. Altre vie sulle quali realizzare percorsi ciclabili sono Via Giulio Romano e Via XX Settembre.

Viene richiesta l'introduzione di un divieto per mezzi pesanti su Via Brennero, cosa che sarebbe possibile solo a valle del completamento della tangenziale sud. Si chiede inoltre la revisione dei cicli semaforici su Porta Cerese.

I cittadini propongono l'estensione del nuovo percorso ciclopedonale lungo Largo di Porta Pradella e Corso Vittorio Emanuele II, oltre che la manutenzione e messa in sicurezza delle pavimentazioni stradali e delle banchine nei tratti stradali più periferici e nelle zone produttive, dove potrebbero funzionare come *cycle strips*. Per quanto riguarda la mobilità pedonale i cittadini segnalano situazioni di precaria sicurezza davanti alla Scuola Don Minzoni, dove l'accompagnamento in auto dei bambini provoca molto disordine nonostante la presenza di un parcheggio poco distante. Si raccomanda inoltre la realizzazione di marciapiedi sulla Strada Circonvallazione Sud e migliori collegamenti per la mobilità attiva con il Green Park – Parco della Salute. Anche il centro polisportivo San Lazzaro merita migliori connessioni sostenibili, in quanto attrae persone in un contesto storico e periferico che va tutelato.

Sono emersi spunti anche per quanto riguarda la gestione dei flussi di traffico all'interno del centro. Innanzitutto è stata proposta una misura di limitazione del numero di veicoli che possono entrare nella prima cerchia urbana,

mediante un divieto per tutte le auto che superino una certa dimensione e/o che non corrispondano a determinati requisiti sulle emissioni atmosferiche, e di accompagnare la restrizione con incentivi per il rinnovamento del parco veicolare. Si chiede di chiudere alle auto Piazza Sordello e Piazza delle Erbe e di impedire l'utilizzo dei Pass Zona Rossa i sabati e le domeniche per tutelare i turisti e i visitatori del centro.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, i cittadini auspicano il potenziamento del servizio nei quartieri di Belfiore e Castelnuovo – Angeli; alcuni ricordano e propongono la riattivazione delle linee tramviarie che erano attive fino a metà del secolo scorso e collegavano i quartieri a sud con il centro. Un altro aspetto riguarda l'integrazione dei comuni contermini nella prima fascia di tariffazione del trasporto pubblico.

Inoltre, è stato proposto un servizio navetta per il centro commerciale il Gigante di Curtatone.

CONCLUSIONI

Gli incontri con il pubblico hanno visto una buona partecipazione da parte dei cittadini, alcuni dei quali anche in rappresentanza di associazioni attive sul territorio. Sono stati raccolti spunti interessanti, che saranno tenuti in considerazione e valutati nelle fasi che verranno di definizione delle strategie e delle azioni di piano.

I temi più sentiti riguardano la sicurezza per la mobilità attiva e la qualità dei percorsi ciclabili e il contenimento del traffico in accesso al centro mediante il potenziamento delle alternative (trasporto pubblico e mobilità attiva) e dei parcheggi di attestamento. Diversi cittadini hanno richiesto il completamento delle tangenziali o la realizzazione di altre opere infrastrutturali (p.es. ponte veicolare su Porto Catena e bretella Porta Cerese) finalizzate nelle loro intenzioni a liberare le strade urbane (tipicamente l'asse Pomponazzo – Garibaldi) da una quota parte di traffico. Molti cittadini chiedono interventi di moderazione della velocità su alcuni assi stradali – in particolare i Viali. I casi problematici di accessibilità alle scuole (non solo Nievo e Sacchi, ma anche Don Minzoni) sono stati fatti presenti in diversi incontri, insieme all'importanza di attivare iniziative di educazione alla mobilità per bambini e ragazzi, e attività di comunicazione e sensibilizzazione volte a modificare le abitudini degli adulti.

La presentazione delle analisi e degli orientamenti di piano ha dato origine a scambi nel complesso positivi, attraverso i quali i partecipanti hanno potuto capire meglio le metodologie di analisi e i principi sui quali si baseranno le scelte di piano. Questo primo passo di comunicazione è stato fondamentale per avviare il processo di partecipazione attraverso la costruzione di una base di conoscenza comune.

TAVOLI TEMATICI INTRODUTTIVI

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

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

I tavoli tematici introduttivi sono stati i seguenti:

- Mobilità passeggeri – 20 giugno 2017, ore 10.30
- Mobilità privata e sulla sosta – 20 giugno 2017, ore 14.30
- Logistica urbana – 21 giugno 2017, ore 14.30
- Mobilità attiva – 21 giugno 2017, ore 17.00

TAVOLO TEMATICO SULLA MOBILITÀ PASSEGGERI, 20 GIUGNO ORE 10.30

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

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

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

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

L'Agenzia di Bacino del TPL chiede che eventuali potenziamenti del trasporto pubblico siano quantificati dal punto di vista economico affinché il Piano di Bacino in corso di redazione possa includerli. Per quanto riguarda il potenziamento di Flixbus, lo si può paragonare allo svilupparsi di altri servizi su gomma come per esempio l'integrazione del servizio Frecce FS e Italo: la combinazione di questi recenti sviluppi della mobilità va coordinata e possibilmente concentrata in uno snodo apposito. Il Piano sta prevedendo l'istituzione di un sistema di tariffazione integrato di bacino, che coprirà

trasporto su gomma e su ferro e sarà probabilmente attivato con le prossime gare – 2020. È previsto inoltre il potenziamento della linea ferroviaria Milano – Mantova, con un treno all'ora. L'Agenzia di Bacino suggerisce l'integrazione del servizio taxi agevolato in determinate fasce orarie per chi ha sottoscritto l'abbonamento al TPL, qualora non fosse possibile estendere gli orari del servizio di linea.

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

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

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

TAVOLO SULLA MOBILITÀ PRIVATA E SOSTA, 20 GIUGNO ORE 14.30

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

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

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

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

TAVOLO SULLA LOGISTICA URBANA, 21 GIUGNO ORE 14.30

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

SDA gestisce sul CAP 46100 circa 500 spedizioni al giorno e 300-400 resi/giorno: il servizio include anche la consegna di grossi colli a privati e operatori commerciali, che devono arrivare il più possibile vicino alla destinazione. L'area pilomat, accessibile solo in determinate fasce orarie, poneva un vincolo per i clienti che prenotano la consegna in determinati orari. Vi è una

forte competizione fra le aziende del settore, a causa delle elevate prestazioni richieste dalla clientela (consegne in giornata).

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

Un altro tema sollevato da FIAB riguarda la raccolta della spazzatura, che avviene nelle vie del centro in orari non idonei e con mezzi troppo ingombranti: in particolare, su Via Chiassi si verificano situazioni di pericolo a causa delle auto che sorpassano i mezzi TEA e di mezzi pesanti che approvvigionano alcuni esercizi commerciali.

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

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

TAVOLO SULLA MOBILITÀ ATTIVA, 21 GIUGNO ORE 17.00

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

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

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

Salvaiciclisti Mantova non crede in questa ultima proposta, che moltiplicherebbe gli spostamenti oggi concentrati e combinati (p.es. accompagnamenti). L'associazione propone l'attivazione di strategie di incentivazione all'utilizzo del TPL gratuito, a fronte di un leggero incremento delle tasse comunali, che incentiverebbe le persone a usare il TPL visto che lo pagherebbe a prescindere. Si chiedono inoltre restrizioni al traffico più forti, soprattutto nei periodi in cui i superamenti delle soglie di inquinamento sono frequenti: per esempio, si potrebbe impedire l'accesso alla città a tutte le auto con solo conducente, incoraggiando il carpooling. Salvaiciclisti sottolinea l'importanza della

segnaletica di indirizzamento sui percorsi ciclabili e pedonali, e la connessione dei percorsi discontinui. L'accessibilità alle scuole deve cambiare attraverso la valorizzazione del Pedibus e la messa in sicurezza degli accessi (p.es. ZTL a tempo).

L'associazione Vivere Porto, di Porto Mantovano, segnala la pericolosità della ciclabile che si interrompe a Cittadella, e di quella sul cavalcavia di Belfiore (pendenza in discesa fa prendere velocità alle bici che poi si trovano su una traversa). Auspica la fattiva collaborazione della Grande Mantova al piano e ritiene l'educazione un aspetto fondamentale per il miglioramento delle condizioni di sicurezza: gli automobilisti devono rispettare gli utenti deboli, ma anche gli utenti deboli devono rispettarsi fra loro nelle condizioni di promiscuità (p.es. percorsi ciclopedonali) – e il processo educativo deve iniziare fin dalla tenera età. In linea con questo, Associazione Scarponauti propone l'installazione di cartelli sui percorsi ciclopedonali che invitino i ciclisti al rispetto dei pedoni con i quali condividono lo spazio.

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

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

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

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

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

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

TAVOLI TEMATICI DI DISCUSSIONE

La redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ha visto, alla conclusione delle attività analitico-conoscitive, il coinvolgimento dei cittadini e degli *stakeholders* mediante quattro incontri con i cittadini (8 e 9 giugno), quattro tavoli tematici introduttivi (20 e 21 giugno) e quattro tavoli tematici di discussione, finalizzati a raccogliere i suggerimenti e le osservazioni del pubblico, delle associazioni di cittadini, degli operatori e delle associazioni di categoria.

I tavoli tematici di discussione sono stati i seguenti:

- Mobilità passeggeri – 26 ottobre 2017, ore 14.30
- Mobilità attiva – 26 ottobre 2017, ore 17.00
- Mobilità privata e sulla sosta – 8 novembre 2017, ore 11.00
- Logistica urbana – 8 novembre 2017, ore 14.30

TAVOLO TEMATICO SULLA MOBILITÀ PASSEGGERI, 26 OTTOBRE ORE 14.30

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

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

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

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

La Polizia Locale di Borgo Virgilio annuncia che il comune crede molto nel potenziamento del servizio nei comuni di cintura, e propone di organizzare un incontro dedicato con le amministrazioni – magari nell'ambito delle relazioni attivatesi per il Programma sperimentale mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

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

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

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

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

TAVOLO SULLA MOBILITÀ ATTIVA, 26 OTTOBRE ORE 17.00

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

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

Diversi utenti suggeriscono di realizzare il percorso ciclabile di Corso Garibaldi sul lato ovest della strada, di prevedere un collegamento ciclabile in sottopasso che da Valletta Valsecchi prosegua verso i campi sportivi di Via Learco Guerra. Un altro ciclista suggerisce un approccio alternativo, secondo il quale si incoraggia la mobilità attiva ad usare percorsi diversi da quelli più trafficati: per

esempio, per salire da sud verso il centro si può usare Via Attilio Mori – dove raccomanda di intervenire con la manutenzione del fondo stradale.

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

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

FIAB fa numerose proposte:

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

TAVOLO SULLA MOBILITÀ PRIVATA E SOSTA, 20 GIUGNO ORE 14.30

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

- Introduzione al percorso di redazione e approvazione dei piani P.U.M. e P.U.T.
- Illustrazione degli obiettivi e delle strategie contenute all'interno degli Orientamenti iniziali di piano.
- ZTL e governo della sosta come elementi strategici della pianificazione della mobilità, in grado di incidere sulle scelte di mobilità dei cittadini
- Traffico veicolare in ingresso durante l'ora di punta della mattina dai principali punti di accesso della città, e traffico interno all'area compresa tra i laghi e la ferrovia che, anche come emerso dai questionari, rappresenta una quota importante del traffico veicolare cittadino
- Elementi caratterizzanti il sistema della sosta e della ztl e relative criticità:
    - Bassa rotazione
    - Traffico parassitario indotto dalla ricerca del posto auto
    - Scarsità di posti auto in ZTL
    - Flussi di attraversamento in ZTL
    - Difficoltà nelle operazioni di controllo sulla ZTL
    - Bacini di sosta gratuiti prossimi alle aree centrali
- Introduzione dei principi alla base delle strategie proposte
    - Garanzie per il posto auto dei residenti
    - Politiche rivolte a ridurre il numero degli spostamenti di breve raggio realizzati in auto
    - Potenziamento della rotazione della sosta in corrispondenza dei poli attrattori
    - Riduzione degli accessi in ZTL
    - Protezione degli spazi pedonali
- Strategie per i parcheggi di interscambio, ampliamento di Campo Canoa, potenziamento della navetta da Montelungo, individuazione di ulteriori aree di sosta di interscambio.
- Politiche di mediazione tra il pass PI e le necessità dei residenti
- Confronto con altre realtà simili a quella mantovana
- Differenziazione dell'offerta di sosta su strada, per tipologia di utenti
- Sistema di indirizzamento a messaggio variabile

- Espansione della ZTL
- Descrizione degli scenari infrastrutturali valutati per l'ambito di Porta Cerese

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

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

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

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

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

TAVOLO SULLA LOGISTICA URBANA, 21 GIUGNO ORE 14.30

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

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

- Illustrazione di modelli alternativi di conferimento come i cosiddetti "Locker" e le "Cargobike"

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

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

Priorità alle soluzioni che possono essere implementate nell'immediato futuro.

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

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

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

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

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

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

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

ISTANZE PERVENUTE DURANTE LA REDAZIONE DEL PIANO

da	data	prot.	oggetto	sintesi
Massimo Pantiglioni	08/05/17	22577	sicurezza stradale	Elenca punti di criticità e scarsa sicurezza della viabilità del quartiere di Lunetta
			sicurezza stradale	Elenca punti di attraversamento pedonali da migliorare
			ZTL e centro storico	Elenca criticità delle ZTL
			sicurezza stradale	Elenca incroci pericolosi
Donato Capasso	18/05/17	24987	Manutenzioni	Chiede asfaltatura di via Pilla
Cristiano Ligabò	27/06/16	31514	Conoscenza	Necessità di rilievi approfonditi Individuazione di parcheggi scambiatori e vie da destinare solo mobilità lenta (oltre che residenti) Ampliamento ztl fino ai viali
			infrastrutture	Allargamento con doppia corsia di Porta Cerese
			accesso alle scuole	Stalli di sosta veloce dedicati davanti alle scuole tipo Kiss&fly
Marco Staffoli	29/06/16	31898	mobilità ciclabile	Rileva criticità in: sottopasso viale Montello, sottopasso Palazzo Te, passaggio lato porta Cerese
			moderazione del traffico	riduzione velocità su via Amadei, e in particolare si suggerisce di prevedere una ciclabile, nuove alberature, dossi e il limite di 30 km/h, rivedere il senso di marcia per evitare il traffico di attraversamento (invertendo il senso da via Borsa a via Bellonci e da via Borsa verso il quartiere
Savino Ferri	29/06/16	31972	Disabilità e mobilità	È necessario preservare la possibilità di movimento dei disabili e nel contempo evitare gli abusi

da	data	prot.	oggetto	sintesi
FIAB	04/07/16	32652	mobilità ciclabile	Dare priorità percorsi ciclabili di collegamento della Grande Mantova Realizzare percorsi ciclabili di collegamento centro - periferie Realizzare parcheggi biciclette in centro e in prossimità dei servizi pubblici incentivare spostamenti casa - scuola in mobilità attiva anche con ztl a tempo Revisione bike sharing Migliore segnaletica piste ciclabili Segnala attraversamenti pedonali da modificare in ciclabili Chiede interventi su: ciclabile Mantova - Virgilio, via Chiassi, ciclopedonale Borgo Angeli, ciclopedonale Mantova - Porto Mantovano, ciclopedonale viale Risorgimento Repubblica Parcheggio bici in piazza Don Leoni
			ZTL e centro storico	annullamento delle decisioni che facilitano l'accesso al centro in auto: Pass, riapertura al traffico di vie centrali ampliamento ZTL in tutto il centro storico e limitazione traffico pesante a Lunetta, Virgiliana, Valletta Valsecchi eliminare apertura varchi Corso Libertà e via Trieste vera pedonalizzazione
			TPL	incentivare TPL rendere gratuito il TPL
			Conoscenza	Necessità di rilievi approfonditi della rete ciclabile
			Disabilità e mobilità	Predisposizione Piano abbattimento barriere architettoniche
			Comunicazione	Ufficio biciclette e punto di ascolto per ciclisti e pedoni Campagne di sensibilizzazione sull'uso della bicicletta
			Controllo del territorio	Maggiore controllo del territorio anche verso effrazioni dei ciclisti
			Sicurezza stradale	Creare Osservatorio sull'incidentalità
			manutenzione	migliore manutenzione o realizzazione marciapiedi su cavalcavia ferroviario via Cremona, centro storico e quartieri periferici, via Parma
			traffico	chiudere la città al traffico e applicare le targhe alterne

da	data	prot.	oggetto	sintesi
Comitato valletta valsecchi	07/07/16	33546	infrastrutture	Riqualificazione Porta Cerese cin canalizzazione corsie da via Donati Completamento tangenziale sud
			traffico	Disincentivare l'uso dell'auto entro il perimetro dei laghi e della ferrovia Mantova-Monselice
			mobilità ciclabile	Portare in priorità alta l'intervento previsto nel piano della mobilità ciclabile in via Ariosto Apertura ciclabile via Brennero Realizzazione ponte ciclopedonale a Porto Catena Realizzazione nuove ciclabili in via Diga Masetti e via Luzio Realizzazione ciclabile in via Frattini, via Mori e via Gandolfo
			accesso alle scuole	Realizzazione percorso sicuro verso la scuola Sacchi
			Traffico	Rileva criticità di Corso Garibaldi
Comitato Diritto Aria pulita Mantova	04/04/16	32586	ZTL e centro storico	Estensione aree pedonali
			accesso alle scuole	Isole pedonali attorno alle scuole Percorsi dedicati ai bambini, protetti e visibili
			Sicurezza stradale /moderazione del traffico	Limite velocità 30 km/h Attenzione ai percorsi pedonali Rispetto della distanza di sicurezza fra auto e utenti deboli della strada
			mobilità ciclabile	Percorsi ciclabili lungo le principali direttrici e attenzione all'efficienza dei raccordi alle intersezioni: Via Conciliazione, Via Frattini, Via Trieste, Corso Garibaldi, via Brennero, via Chiassi Sistemazione parcheggio Stazione Realizzazione ponte ciclopedonale a Porto Catena Valorizzazione ciclabili esistenti, miglioramento cartellonistica, potenziamento bike sharing, nuovi parcheggi bici, maggiore controllo da parte dei vigili
			Traffico	Riduzione circolazione mezzi pesanti

da	data	prot.	oggetto	sintesi
			Conoscenza - partecipazione	Somministrazione questionario on line maggiori azioni di sensibilizzazione: con gli studenti, con i datori di lavoro, con i cittadini, con gli amministratori… previsione incentivi per la mobilità sostenibile
			TPL	maggiore efficienza e comunicazione
	09/12/16	62081	moderazione del traffico	allega raccolta firme contro il traffico di via Amadei
Lettera non firmata	n.d.	n.d.	TPL	Chiede di non consentire il traffico di autobus davanti al Duomo e su via Cairoli
Lettera firmata	17/03/17	13463	traffico	richiesta di interventi urgenti per migliorare la qualità dell'aria
FIAB	08/06/17	29031	Conoscenza	chiede maggiore approfondimento dei dati conosciti in relazione a: mobilità ciclabile, durata dei rilievi, incidentalità, TPL, pedonalità.
			obiettivi	chiede maggiore riferimento alla mobilità ciclabile negli obiettivi
Lettera non firmata	19/06/17	30710	traffico	Permettere il raggiungimento di piazza Virgiliana solo da via Trento
			Sosta	Ampliare parcheggio Campo Canoa
			TPL	Non portare gli autobus di linea in centro storico e potenziare linea CC
ARPA	03/07/17	33229	VAS	Definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale Verifica delle eventuali interferenze del Piano con la rete Natura 2000 Indicazioni per l'elaborazione del Rapporto Ambientale
Confesercenti Lombardia Orientale	31/07/17	39215	Sosta ZTL e centro storico	Chiede che prima di modifiche veicolari o limitazioni alla sosta vengano previste soluzioni e collegamenti intermodali alternativi per la città e che si organizzi la sosta in funzione del tipo di frequentazione (sosta breve, media o lunga). Precisa che i parcheggi sono limitati anche per carenza cronica in ztl; che è necessario integrare la segnaletica per individuare le aree a parcheggio e che gli stalli sono stabilmente utilizzati dai residenti a discapito della mobilità generale. In particolare propone: potenziamento di

da	data	prot.	oggetto	sintesi
				Piazzale Montelungo, viali Risorgimento e Isonzo, Campo canoa, viale Mincio a pagamento; nuovi parcheggi in area Tea in vicolo stretto, area museo dei Vigili del Fuoco
			infrastrutture	Indica la necessità di: una visione di insieme anche intercomunale, risolvere il nodo di Porta Cerese, completare il sistema tangenziale
			ZTL e centro storico	auspica vera pedonalizzazione
			logistica urbana	Indica la necessità di affrontare il tema
			TPL - ferrovia	suggerisce di perseguire: fermata Eurocity Monaco/Rimini, corse giornaliere dirette per Verona e Parma
Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	07/09/17	46001	Disabilità e mobilità	Indica una serie di azioni semplici ma fondamentali per semplificare la mobilità dei portatori di disabilità
Giovanni Rodella	20/10/17	55596	moderazione del traffico	Chiede dissuasori in via Bonoris (Te Brunetti)
FIAB	27/10/17	57443	mobilità ciclabile	Contributo al tavolo mobilità attiva e percorsi urbani
FIAB	13/02/18	9665	mobilità ciclabile	Propone percorsi prioritari per la mobilità ciclabile
Confesercenti	09/11/18	70604	Procedimento PUMS	Chiede informazioni circa tempi e contenuti del PUMS

ISTANZE PERVENUTE IN RELAZIONE AL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
FIAB, conferenza preliminare			
CONSIDERAZIONI GENERALI	Vedi osservazione Fiab successiva	Vedi osservazione Fiab successiva	-
Marco Staffoli, conferenza preliminare			
SOTTOPASSO VIA MONTELLO	larghezza ridotta del marciapiede, poco adatto al transito bidirezionale e promiscuo di pedoni e ciclisti, problemi nello smaltimento delle acque	Il piano prevede la riconfigurazione del sottopasso di via montello con percorsi adeguati per tutti gli utenti.	-
PORTA CERESE	assenza di connessioni ciclabili e pedonali nord-sud, propone ciclabile lato stadio fino a corso Garibaldi; inoltre manca marciapiede sul lato dello stadio	Piuttosto che realizzare nuovi sottopassi in posti poco presidiati, dove possibile il PUMS ha privilegiato il miglioramento della connettività ciclabile e pedonale lungo le strade esistenti: per il quartiere di te brunetti, effettivamente molto isolato dalla ferrovia, si prevede l'ampliamento del sottopasso di viale montello e l'adeguamento del nodo di Porta cerese	Nell'azione "V.1.1 Infrastrutturazione leggera di Porta Cerese" è stato rafforzato il tema della continuità e qualità dei percorsi ciclabili e pedonali.
SOTTOPASSO PALAZZO TE	molto stretto e basso, con barriere architettoniche per ciclisti e anziani; scarsamente visibile e quindi percezione di scarsa qualità e sicurezza. propone sottopasso ciclopedonale alla	Con la riqualificazione del nodo di porta cerese si prevede anche la ricostituzione della continuità nord-sud dei percorsi ciclabili e pedonali	I temi in oggetto sono trattati nell'azione "M.2.1 Progetto pilota zona residenziale", che è stata integrata con l'osservazione sull'introduzione di verde urbano.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	ferrovia che colleghi Te Brunetti e i giardini di palazzo te (v. PRG 2004)		
STRADE ALBERATE	propone alberature lungo via amadei per ombreggiare e riqualificare il quartiere (v. via spalti a cittadella)	Nell'ambito del progetto pilota di zona residenziale, sarà presa in considerazione l'introduzione di verde urbano nel quartiere ed in particolare lungo via Amadei	
MANUTENZIONE MARCIAPIEDI	i marciapiedi, soprattutto quelli in cemento, sono in cattivo stato di manutenzione. Richiede interventi di riqualificazione (con autobloccanti) e manutenzione. Anche i pali della luce hanno evidenti segni di degrado (armature esposte)	Nell'ambito del progetto pilota di zona residenziale, saranno adeguati i marciapiedi degradati	
VIA AMADEI	ridurre la velocità dei veicoli lungo la via, introducendo limite dei 30 km/h (anche in tutto il quartiere)	Il PUMS introduce per il quartiere di Te Brunetti la sperimentazione della zona residenziale, un ambito a velocità ridotta (30 km/h) nel quale si privilegiano le esigenze della mobilità attiva e si pone in particolare l'attenzione all'uso della strada da parte dei bambini	
DOSSI	evitare l'impiego di autobloccanti o elementi modulari prefabbricati, che generano rumore quando	Nell'ambito del progetto pilota di zona residenziale, saranno adeguati i dossi esitenti e i nuovi introdotti saranno progettati in modo da ridurre il rumore	
DEGRADO	discarica abusiva nei pressi del centro TEA di via Visi e ramaglie abbandonate in fondo a via Amadei	non pertinente	

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
Antonio Gualtieri, 29/06/19 prot. 44696			
SICUREZZA STRADALE: VIA PARMA	Mancanza di sicurezza per pedoni e ciclisti in via parma per mancanza di pista ciclopedonale, mancanza di accesso sicuro per i residenti alla ciclabile Mantova - Borgo Virgilio: accedono tramite uno stradello non asfaltato e non illuminato. La creazione di una ciclo-pedonale protetta su via Parma dal civico 18 fino a strada Bosco Virgiliano in modo da raggiungere il futuro sottopasso ciclopedonale e le proprie abitazioni in sicurezza. Chiede pertanto la sistemazione dello stradello creato dall'uso (con asfaltatura, illuminazione, guard-rail e relativa manutenzione del verde) che connette il passaggio della ciclabile Mantova – Borgo Virgilio con le abitazioni site in via Parma.	Il PUMS individua il nodo di Porta Cerese come un punto critico della mobilità cittadina e delinea le strategie per la sua sistemazione. In linea con le direttive del PUMS medesimo, che sottolinea sempre la necessità di contemperare le differenti esigenze di mobilità, nonché in coerenza con il Piano della mobilità ciclistica già approvato che individuava l'ambito come vasta area da riqualificare dal punto di vista infrastrutturale anche per i servizi alla mobilità lenta, il progetto di dettaglio terrà in considerazione la necessità di dotare le abitazioni esistenti di un percorso ciclopedonale o pedonale (in relazione alla sezione stradale e alla effettiva fattibilità dell'intervento) di connessione con la rete ciclabile esistente.	Nell'azione "V.1.1 Infrastrutturazione leggera di Porta Cerese" è stato rafforzato il tema della continuità e qualità dei percorsi ciclabili e pedonali.
Natale Antonio Giurdanella, 08/07/19 prot. 46733			
SICUREZZA STRADALE: DOSSO DEL CORSO	Chiede di aggiungere all'elenco di ciclabili da realizzare nel breve-medio termine: - un percorso ciclopedonale che colleghi il quartiere Dosso del Corso alle direttrici che conducono al centro cittadino; - un percorso che possa consentire la mobilità in sicurezza di pedoni e ciclisti lungo la via fino all'intersezione con il cavalcavia di via Cremona da	Le ciclabili indicate sono presenti quali prioritarie nel schema strategico della rete ciclabile prettamente urbana delineato dal PUMS. In linea con ciò è stata recentemente conclusa la realizzazione di un primo tratto di collegamento fra strada Dosso del Corso e il Cavalcavia di Belfiore. La prosecuzione di tale rete, prioritaria nel PUMS e per l'amministrazione, sarà possibile accedendo per esempio a fondi regionali per la ciclabilità o la	L'azione "A.2.3 Strada Circonvallazione Sud e zona Sud-Ovest" è stata adeguata per considerare gli assi ciclabili portanti di tutto il quadrante sud-ovest.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	una parte e attraversando via Giuseppe di Vittorio dall'altra permettendo la connessione con via dei toscani, creando così un collegamento diretto con la ciclabile lungo Via Cremona all'altezza di Castelnuovo Angeli; - degli attraversamenti pedonali lungo Strada dosso del Corso	sicurezza stradale. Si sottolinea a riguardo come, con DGC 145 del 3 luglio 2019, la Giunta abbia approvato ai fini della candidatura al "Bando per l'assegnazione di cofinanziamenti per la realizzazione di interventi per la riduzione dell'incidentalità stradale" dello Studio di Fattibilità tecnico economica relativo all'intervento di: REALIZZAZIONE NUOVA CICLABILE IN STRADA DOSSO DEL CORSO TRATTO CAVALCAVIA - STRADA CHIESANUOVA.	
Pier Luigi Baschieri E Andrea Gorgati, 15/07/19 prot. 48097			
PARCHEGGI: AREA VICOLO STRETTO	Chiede il potenziamento dei posti auto nel centro cittadino per favorire la sosta sia dei residenti sia dei pendolari e dei turisti. L' Area di Vicolo potrebbe essere sfruttata sia come parcheggio a raso o interrato e permetterebbe di raddoppiare i posti auto disponibili presso il cosiddetto parcheggio del Lungolago Gonzaga	L'area di vicolo stretto è stata, compatibilmente con i limiti e le cautele connesse al procedimento di bonifica e/o messa in sicurezza, recuperata come parcheggio a servizio dei residenti in zlt e quindi destinata a dare risposta alla domanda di sosta espressa da questi. Tale scelta è stata dettata, oltre che dalle evidenze del rilievo della sosta, anche dalle caratteristiche della viabilità di accesso al parcheggio che suggeriscono una cerca calmierazione dei flussi. Per quanto attiene la possibilità di connessione al parcheggio di lungolago Gonzaga (dato in concessione dal Comune di Mantova alla società Apcoa per l'ampliamento del medesimo con un ulteriore piano interrato) si rammenta che: - la proprietà dell'area è di TEA spa e non del	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Comune di Mantova, - vi è una significativa differenza di quota fra le due aree, - la muraglia che le separa costituisce il muro storico difensivo della città di Mantova e pertanto è un elemento identitario e di rilevanza monumentale da salvaguardare e valorizzare. Questi elementi di complessità e attenzione, letti anche alla luce delle strategie di differenziazione del sistema della sosta del PUMS che prevede a servizio del quadrante indicato della città l'ampliamento e la riqualificazione del parcheggio di attestamento a sud (montelungo) e a nord (campo canoa) e il raddoppio dei posti auto a pagamento di lungolago gonzaga, oltre al mantenimento del bacino dell'anconetta, spingono a considerare tale area di sosta più strategica per dare riscontro alle esigenze dei residenti in ztl, e a concentrare in altri luoghi della città gli investimenti per nuove dotazioni di sosta a pagamento.	
SICUREZZA STRADALE	Chiede la messa in sicurezza dei passaggi pedonali più pericolosi con strisce luminose a led, già attivate in tanti comuni italiani, si rende l'attraversamento pedonale più sicuro grazie ai	Il PUMS individua alcune operazioni anche minute di messa in sicurezza dei passaggi pedonali e/o ciclabili i cui dettagli tecnici saranno definiti in fase di progettazione ai sensi	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	pannelli luminosi installati direttamente sull'asfalto in corrispondenza delle strisce pedonali	delle disposizioni normative vigenti. Pertanto l'osservazione è, in linea generale, coerente con gli indirizzi di messa in sicurezza degli attraversamenti.	
MEZZI PUBBLICI APAM	Chiede di anticipare la sostituzione dell'intera flotta al 2021 anziché al 2025 dal momento in cui ancora troppi mezzi di Apam Spa risultano essere obsoleti ed inquinanti. Vige il principio stante al quale il buon esempio deve sempre arrivare prima dalle società pubbliche. Si propone, altresì, di introdurre anche mezzi di minor dimensione ed elettrici per i tratti urbani che attraversano la Ztl ed il centro cittadino.	Il PUMS delinea alcune strategie per il miglioramento delle prestazioni del servizio di trasporto pubblico con il dichiarato obiettivo di spostare parte dei flussi in ingresso dalla grande Mantova dal mezzo privato al TPL e in ragione della possibilità di incidere sulla nuova gara di affidamento che verrà bandita, ai sensi di legge, dall'agenzia per il trasporto pubblico di Cremona e Mantova. L'efficientamento della flotta circolante risulta essere tangente rispetto a tali strategie, pur essendo certamente un aspetto importante per la riduzione delle emissioni complessive del TLP. A riguardo è opportuno sottolineare che APAM ha già in essere un programma di sostituzione dei mezzi che appare virtuoso e ambizioso per le risorse disponibili. Un'ulteriore accelerazione, per quanto sempre auspicabile, dipende dalle risorse messe in campo in particolare da Regione Lombardia nell'ambito del contratto di servizio e non può essere decisa dal Comune di Mantova nel PUMS se non, per quanto possibile, nell'ambito della partecipazione del	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		comune medesimo con gli altri enti e i privati coinvolti ad Apam spa (che non è Apam esercizio ovvero il titolare della flotta).	
PARCHEGGI	Chiede di reintrodurre la sosta gratuita nelle giornate festive o domenica.	La politica sulla sosta del PUMS è quella di differenziare l'offerta in ragione delle differenti esigenze dei fruitori della città e pertanto di articolare un sistema che contempli un'ampia offerta gratuita con i servizi di navetta al centro per servire le soste lunghe feriali e festiva, nonchè una buona offerta a pagamento, con articolazione delle tariffe in ragione della vicinanza ai servizi, per le soste brevi in modo da favorire la rotazione dei posti. A questo si aggiunge il servizio di infomobilità per l'orientamento dei flussi sui bacini di sosta liberi. Tale sistema, da integrare e implementare attraverso le azioni indicate nel PUMS stesso, contempla anche il pagamento dei bacini centrali per contenere, anche nei festivi il traffico generato dalla ricerca di sosta.	-
	Chiede incentivi per la sosta auto elettriche tramite eliminazione costo parcheggio e pass	La regolamentazione vigente già prevede per le auto elettriche, oltre che incentivi statali, la riduzione della tariffa del pass di transito in ztl. Per quanto riguarda la sosta, invece, non si ritiene di prevedere riduzioni: le auto elettriche	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		in sosta occupano infatti spazio come quelle non elettriche.	
	Limitare la politica restrittiva per l'accesso al centro storico evitando ulteriori divieti e ZTL – favorire il transito in centro anche solo a fasce orarie.	L'obiettivo primario del PUMS è quello di migliorare l'accessibilità complessiva della città attraverso azioni coordinate per ridurre il traffico offrendo alternative sicure all'automobile privata (per chi può aspirare al cambio modale) e individuando (per chi scegli l'automobile) bacini di sosta adeguati alle molteplici esigenze di cittadini e fruitori della città: ai margini, gratuiti con navetta per le soste lunghe; centrali, a pagamento e ad elevata rotazione per le soste brevi. L'apertura delle ztl al traffico di tutti i mezzi non ha, in questo senso, un effetto positivo sull'accessibilità complessiva del sistema poichè non è finalizzata nè ad alleggerire il traffico su altre viabilità eccessivamente caricate (obiettivo delle aperture già previste nel sistema) nè consente l'accesso ad adeguati bacini di sosta non presenti in ztl, che se mai soffre di un limitatezza di spazi aggravata dal parcheggio dei non residenti. Pertanto, l'apertura indiscriminata delle ztl avrebbe solo la conseguenza di portare nuovo traffico in aree delicate con impatti sull'aria, sul rumore e sulla vivibilità complessiva di tali ambiti.	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
Comitato Fiera Catena- Caleffi Arnaldo, 16/07/19 prot. 48824			
CORSO GARIBALDI/VIA TRIESTE	Lamentano vecchie problematiche relative alla circonvallazione in Corso Garibaldi/Via Trieste che creano disagio ai ciclisti. chiedono che le stesse limitazioni al traffico, adottate in direzione nord-sud, vengano adottate anche all'ingresso di c.so Garibaldi a Porta Cerese in direzione sud-nord.	Il progetto per la riqualificazione di Corso Garibaldi, insieme alla rivista politica di sosta e al potenziamento delle navette e dei parcheggi scambiatori, andranno a ridurre il traffico in via Trieste e corso Garibaldi. Gran parte del traffico che insiste su questo asse è causato da spostamenti diretti o provenienti dal centro, e da automobili in cerca di parcheggio. Visto il quadro a tendere che vede una diminuzione del volume di traffico, non si ritiene assolutamente auspicabile la realizzazione di un nuovo collegamento veicolare. Piuttosto e senza esitazioni, si vuole trasformare la strada, oggi poco invitante per dimensioni e caratteristiche, in una strada urbana di qualità. Per quanto riguarda l'istituzione di limiti alla circolazione da Porta Cerese in direzione nord, tale soluzione non è auspicabile, perché renderebbe inaccessibili anche i Viali. In ogni caso, valutando anche la sola chiusura da viale risorgimento in su, si assisterebbe ad una riduzione del traffico solamente in corso garibaldi, con efficacia diminuita in via trieste ed alle spese delle vie locali del centro (p.es. via attilio mori e via vittorino da feltre) che	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		diventerebbero i percorsi alternativi insieme a via romano.	
FIAB, 18/07/19 prot. 49001			
	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 ben si vede gli obiettivi di altre città vicine gli obiettivi sono molto ambizioni, 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, delle mobilità ciclabile e del trasporto pubblico proponendoli come parametri significativi di rilevazione.	La riduzione del 7% degli spostamenti in auto equivale di fatto ad un +50% degli spostamenti in bicicletta e a piedi. La comunicazione degli obiettivi di piano segue spesso logiche promozionali e motivazionali, mentre si è scelto di prefissarsi obiettivi realistici e raggiungibili sulla base del quadro attuale. I sistemi di monitoraggio attivati nell'ente, in particolare con EMAS, verificano annualmente l'andamento di molti degli indicatori citati, la cui valutazione in termini di riduzione di emissioni di CO2 è stata inserita nel vigente Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) che verrà a breve aggiornato con la costruzione del Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC). In tale Piano saranno valutate, con schede d'azione dedicate, le azioni concrete cui ogni anno l'Amministrazione Comunale darà attuazione, selezionate dal PUMS e/o da altre strategie d'azione promosse per la riduzione delle emissioni di CO2 che al 2030 dovrà raggiugere il 40%.	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
ELIMINAZIONE AZIONI REALIZZATE O IN FASE DI PROGETTAZIONE	Richiede che vengano eliminate le azioni già realizzate o in fase di progettazione	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/PUT 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 gli interventi invece già realizzati.	Vengono spostati nello scenario di riferimento: A.2.1 Ciclabile - Corso vittorio Emanuele A2.5. ciclabile viale pompilio via cremona
CICLABILITA': ROTATORIA VIALE PIAVE / VIALE FIUME	Richiede che nella proposta per la rotatoria viale Piave / viale Fiume sia sviluppata la mobilità ciclabile	Nello schema della rete ciclabile prevista è rappresentato il collegamento lungo questi assi, mentre non fa parte del PUMS definire nel dettaglio le progettualità degli interventi	-
CICLABILITA': STRADA CIRCONVALLAZIONE SUD	prevedere mantenimento connettività ciclabile lungo strada Circonvallazione Sud	In linea con quanto già stabilito a pagina 69, si propone un sovrappasso ciclopedonale e un itinerario ciclabile lungo tutta la via	Si è aggiunto riferimento all'azione "A.2.3_STRADA CIRCONVALLAZIONE SUD E ZONA SUD-OVEST" nell'azione "V.4 Strada Circonvallazione Sud e Cavalcavia di Belfiore"
ZONE 30: LUNETTA	limite 30 km/h in quartiere Lunetta	Il quartiere di Lunetta rientra nelle Zone Residenziali, previste dal PUMS, e vi sarà un limite di 30 km/h	Si è specificato che anche nelle Zone Residenziali vigerà il limite dei 30 km/h
VIABILITA': LUNGOLAGO, TRIESTE E FONDAMENTA	anello a senso unico in via Trieste, via Fondamenta e lungolaghi, con ciclabile in via Trieste	Tale schema di circolazione sarebbe eccessivamente rigido per la viabilità cittadina; ne consegue che a causa di vincoli geometrici non è possibile prevedere ciclabili in via Trieste,	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		ma è comunque prevista una progettazione integrata (e quindi anche ciclabile) in corso Garibaldi	
VIABILITA': ROTATORIA SPARAFUCILE	Spostamento rotatoria Sparafucile all'intersezione con via Lunetta	La rotatoria serve a migliorare l'accessibilità al parcheggio di campo canoa per i veicoli, le navette e le 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	-
CICLABILITA': LUNGOLAGO	sviluppare ciclabilità lungolago gonzaga e viale mincio	La zona del lungolago è ben servita dalla rete ciclabile, che deve essere certamente mantenuta e migliorata - ma non si prevedono ad oggi interventi di riconfigurazione di questo ambito, la cui priorità è inferiore rispetto ad altri	-
ELIMINAZIONE AZIONE V7.7 PIAZZALE MICHELANGELO E VIALE FIUME	eliminare l'azione V.7,7 in quanto già realizzata	Parte dell'intervento citato è in fase di progettazione. Non si ritiene di stralciare dal PUMS/PUT 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 gli interventi già realizzati	Vengono spostati nello scenario di riferimento: A.2.1 Ciclabile - Corso vittorio Emanuele A2.5. ciclabile viale pompilio via cremona

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
CICLABILITA': STRADA CIPATA	previsione di circonvallazione ciclabile in strada cipata	La previsione di ciclabile su strada Cipata è già presente nel piano della mobilità ciclistica vigente	La ciclabile in Strada Cipata è presente nel Piano della mobilità ciclistica ed è stata riportata nello scenario di riferimento
VIA AMADEI	riconfigurazione aree a lato di via Amadei per migliorare i percorsi pedonali e realizzare parcheggi a servizio del polo scolastico	Il piano prevede di intervenire sull'accessibilità e i percorsi di accesso alla scuola di via Amadei. Verrà meglio descritta l'azione anche in riferimento alla riconfigurazione delle stazioni bus e a quanto richiamato da FIAB	Integrazione azione "M.2.1 Progetto pilota zona residenziale"
CICLABILITA': RIMOZIONE DISSUASORI	rimozione di archetti e colonne lungo i percorsi ciclabili e ciclopedonali	Gli archetti e le colonne sono finalizzati a garantire maggiore sicurezza agli utenti delle ciclabili e sono spesso stati posizionati a seguito di precise richieste degli utenti. Il Piano strategico della mobilità ciclistica del Comune già indicava la volontà di razionalizzazione ma la loro indiscriminata eliminazione non è possibile.	-
CICLABILITA': SEGREGAZIONE PERCORSI	anello ciclabile realizzato su piste dedicate alle sole biciclette	Verrà integrato lo schema con il tratto esistente non riportato. 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	Sezioni Piazza Don Leoni e Viale Pitentino adeguate alla previsione.
VIALE RISOGIMENTO	viale risorgimento e viale repubblica ad una sola corsia per senso di marcia, con piste ciclabili segregate e separate dai percorsi pedonali	La trasformazione dei viali in strade ad una sola corsia veicolare è un intervento non prioritario e non compatibile con l'orizzonte temporale e gli indirizzi di questo PUMS.	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Il PUMS infatti individua quali ambiti prioritari di intervento per la ciclabilità le aree non dotate di infrastrutture. Dal punto di vista viabilistico non si ritiene poi di limitare la capacità delle viabilità citate	
VALORIZZAZIONE TRASPORTO PUBBLICO	limitazione dell'accessibilità veicolare per favorire il trasporto pubblico	Il PUMS vede l'applicazione di questo principio nel potenziamento delle navette dei parcheggi scambiatori insieme all'ampliamento delle ZTL e alla revisione prevista ed in parte attuata delle politiche di sosta	-
CICLABILITA': ZONA STAZIONE	introdurre connessioni ciclabili e parcheggi bici nella riqualificazione di Piazza Don Leoni, oltre che ciclabile lungo via Pitentino lato ferrovia	L'accessibilità ciclabile alla stazione ferroviaria è un tema che il PUMS deve affrontare - è già prevista la possibilità di realizzare il bike point, saranno meglio esplicitate le connettività di rete	Nuova azione "A.2.1 Ciclabilità in zona stazione".
SOTTOPASSO STAZIONE	FIAB è contraria alla realizzazione del sottopasso pedonale e ciclabile, propone invece un tunnel veicolare lungo tutta la via per mantenere la mobilità dolce a raso	La progettazione e realizzazione di un tunnel veicolare di questa portata comporta complessità tecniche notevoli, oltre che una grande spesa pubblica e un grandissimo impatto in fase di cantierizzazione. Il PUMS ha stralciato tutte le opere più onerose storicamente discusse proprio per svincolare la risoluzione delle criticità da opere che nei fatti si dimostrano irrealizzabili	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
CICLABILITA': CHIASSI E DUGONI	via dugoni e via chiassi. Rimozione di ciclopedonale e ciclabili, reintroduzione del doppio senso di marcia promiscuo tra auto e bici, secondo una logica di zona 30 (chicane, restringimenti, musoni e aiuole a protezione degli ingressi scolastici) e con parcheggi bici. suggerisce l'introduzione del divieto di accesso alle auto in direzione p.le Gramsci	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.	-
CICLOPEDONALE NAZARIO SAURO	Nazario Sauro. Ciclopedonale promiscua non rispetta principi progettuali	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. Nel caso in cui ci siano spazi adeguati per tutti, si privilegia la separazione della componente pedonale e ciclabile, ma molto spesso la larghezza delle strade del centro di Mantova la rende impraticabile. Inoltre, nell'ambito delle azioni di	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Moderazione del traffico e della velocità, si vuole calmierare il traffico in tutto il centro e nei quartieri, proprio per rendere sempre più sicura la convivenza in strada tra ciclisti adulti / esperti / lepre.	
ARPA Lombardia, 19/07/19 prot. 49367			
MONITORAGGIO	Si suggerisce 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.	Il sistema di monitoraggio è stato proposto al fine dell'integrazione dello stesso con il complesso sistema di monitoraggio, anche ambientale, portato avanti con cadenza annuale dal Comune di Mantova. Sarà comunque cura dell'Amministrazione gestire eventuali criticità che potranno emergere nel corso dell'attuazione delle strategie del PUMS, anche attraverso la valutazione ed il monitoraggio dell'attuazione di singole strategie di azioni in sede di maggior dettaglio progettuale.	-
Alessandro Vezzani, 19/07/19 prot. 49381			
SICUREZZA STRADALE: STRADA CIPATA - VIALE CADUTI	L'intersezione fra Strada Cipata - Viale Caduti risulta essere molto pericolosa soprattutto per cicli e motocicli. Chiede la previsione di una rotatoria incrocio Strada Cipata - Viale Dei Caduti.	La proposta sottolinea un ulteriore nodo critico della rete stradale. Pur con un dettaglio da approfondire in fase progettuale, l'azione viene inglobata fra le strategie del PUMS.	Nuova azione "V.7.12: intersezione Strada Cipata - Viale Dei Caduti"
Confesercenti, 20/07/19 prot. 49618			

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
VIABILITA': PORTA CERESE	Richiesta la valutazione di soluzione alternativa, che metta a frutto le aree del parcheggio Montelungo, piazzale ragazzi del '99 ed ex palazzetto per la riconfigurazione viabilistica del nodo.	la soluzione individuata per porta cerese è stata confrontata con diverse alternative progettuali infrastrutturalmente più visibili, che però non danno risultati trasportistici tanto migliori da giustificarne l'impegno economico. Per quanto riguarda l'impiego delle aree ad ovest, esse sono un tassello fondamentale del sistema di sosta peri-urbano, al quale nell'orizzonte temporale di questo piano non è possibile rinunciare.	-
COMUNICAZIONE E COORDINAMENTO CON ASSOCIAZIONI E IMPRENDITORI	Laddove siano previsti interventi sulla viabilità o altri progetti l'associazione fa notare l'impatto che i cantieri hanno sull'accessibilità alla città e di conseguenza sulle attività commerciali	Il PUMS introduce queste figure proprio perché, anche sulla scorta delle esperienze precedenti, l'Amministrazione è consapevole della complessità strategiche e di implementazione legate agli interventi sulla viabilità urbana.	-
	Per viale Pitentino, vista l'importanza e la complessità del cantiere, ribadiscono l'importanza del coinvolgimento delle associazioni (ruolo della task force mobilità e mobility manager) per definire soluzioni che minimizzino l'impatto sull'accessibilità urbana ed una pianificazione preventiva di ammortizzatori e misure a sostegno delle attività imprenditoriali		
	Richiesta comunicazione e confronto istituzionalizzato per condividere le tempistiche di progettazione e di cantierizzazione e consentire il		

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	coordinamento con la programmazione imprenditoriale.		
	Come già' suggerito per gli interventi sulla viabilità, anche in questo caso raccomanda un ruolo attivo di confronto e coinvolgimento con associazioni ed operatori commerciali legato alla programmazione e coordinamento temporale degli interventi		
	Sottolinea l'importanza di comunicare chiaramente all'utenza ogni variazione al regolamento per il carico e scarico. per quanto riguarda la declinazione urbana della piattaforma logistica, è necessario il confronto con gli stakeholders fin dalle prime fasi per impostare il progetto in modo che sia allineato con le esigenze della città'.		
	Sottolineano l'importanza dei ruoli di interfaccia tra l'amministrazione e la cittadinanza, che abbiano una visione chiara del quadro attuale e programmato per la mobilità' e siano disponibili a rispondere alle istanze del pubblico.		
SOLUZIONI PER L'ULTIMO MIGLIO	Pone l'accento sulla sicurezza (per veicoli e persone) nei parcheggi scambiatori esistenti e programmati, come tassello fondamentale per la loro resa e percezione positiva. chiede di stabilire	il piano prevede già interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei parcheggi esistenti e tali principi progettuali saranno parte integrante per i parcheggi scambiatori futuri	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	standard progettuali che tengano conto del tema della sicurezza (videosorveglianza, illuminazione…), soprattutto nei parcheggi più periferici		
SOSTA URBANA E ZTL	Evidenziano distorsioni nell'attuale sistema della sosta, legate ad una regolamentazione dei pass e delle tariffe che necessita di essere rivista. Sollecita la definizione di un "progetto unitario" per il regolamento pass e tariffazione, che si basi su una chiara associazione tra scopo-esigenze e destinazione del visitatore e che venga comunicato in modo chiaro.	Il PUMS ha individuato delle strategie mirate per la sosta dei vari utenti, in relazione alle loro origini/destinazioni ed esigenze di fruizione della città. Sarà approfondito e messo a sistema un quadro organico di provvedimenti per la sosta, come specificato all'azione S.2.	-
SOSTA URBANA E ZTL	Suggerisce il parcheggio anconetta e l'area ex-tea come bacini di sosta breve a ridosso del centro.	Il potenziamento del parcheggio lungolago gonzaga è volto proprio a migliorare l'accessibilità di breve durata, così come si riconosce nel parcheggio Anconetta una vocazione simile (soprattutto in vista dello sviluppo di Mantova HUB). Per quanto riguarda il parcheggio EX TEA, si rimanda alla risposta dell'ossservazione dei consiglieri Baschieri e Gorgati (prot. 48097)	-
SOSTA URBANA E ZTL	Potenziamento del sistema di indirizzamento ai parcheggi con pannelli elettronici in più punti	La progettazione dei sistemi di indirizzamento elettronico al parcheggio fa parte della progettualità dello spazio di sosta vero e proprio, con l'intenzione di rendere sempre più pervasivo ed aggiornato il sistema di	Integrata l'azione "S.3 Rimodulare l'offerta di sosta in città"

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		indirizzamento già in essere. Viene pertanto integrato il testo dell'azione S.3_Rimodulare l'offerta di sosta in città	
LOGISTICA URBANA	Ribadisce la necessità di prevedere misure per migliorare la sicurezza dei veicoli di artigiani parcheggiati in centro (rischio furti attrezzatura)	Il comune di Mantova è attivamente impegnato ad aumentare la sicurezza di tutti gli utenti della città, attraverso l'istituzione del Vigile di quartiere, la presenza di vigili sul territorio, l'installazione di telecamere.	-
REGOLAMENTO ARREDO URBANO	redazione di un regolamento per l'arredo urbano volto a coordinare e definire una visione d'insieme unitaria	Il coordinamento e la revisione dei differenti regolamenti comunali a riguardo è già azione prevista dall'Amministrazione nel Piano di gestione del sito Unesco. Si concorda pertanto con la proposta che non può però essere, per la differenza di tematica, azione strategica di un piano per la mobilità.	-
Michele Rondelli, 19/07/19 prot 49632			
INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLISTICA	Chiede di prevedere parcheggi coperti per le bici nei plessi scolastici, in particolare Sacchi Ardigò	L'osservazione è in linea con l'azione "A.3.3. i parcheggi per le biciclette" pertanto è accolta in linea generale.	-
Gian Marco Bosio – Alessandro Paccagnini, 22/07/19 prot. 50058			
POLI SCOLASTICI	Contesta il metodo di suddivisione dei poli scolastici, area Via Sauro, Via Tasso, Via Gandolfo, Via Frattini, via a. Mori, via g. Romano. Dovrebbe	Per comprendere entità e natura dei flussi dei due principali plessi scolastici in ambito urbano nel maggio 2017 è stata effettuata una	È stato integrato il Quadro Conoscitivo con un capitolo dedicato alle indagini di traffico ad hoc svolte sui poli scolastici in questione.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	essere considerato un unico polo scolastico visto che la distanza tra i due poli scolastici è inferiore ai 400 metri. Chiede che vengano considerate un unico polo scolastico. Contesta inoltre l'affermazione "flussi di traffico estranei alle dinamiche di accompagnamento scolastico" perché bisognerebbe analizzare i flussi di traffico con parametri diversi, prendendo in esame il flusso durante l'apertura delle scuole e confrontarlo col flusso presente alla stessa ora quando però le scuole sono chiuse (estate).	campagna di rilievo. In 4 differenti postazioni (Via Nazario Sauro e via Rippa, via Frattini e via Mori per un totale di 8 rilevatori), nell'orario di apertura e chiusura delle scuole, sono stati conteggiati i passaggi di pedoni, ciclisti e automobili distinguendo (per tutti i flussi) quelli cdi accompagnamento a scuola e quelli che non effettuavano alcuna consegna di studenti. Ciò ha permesso di verificare oggettivamente i flussi su tali arterie nell'ora di accompagnamento del mattino e del pranzo. Le considerazioni effettuate hanno pertanto alla base un accurato lavoro di indagine.	
SICUREZZA STRADALE	Chiede l'estensione del provvedimento di pedonalizzazione oltre che per via sauro, anche per le altre vie interessate dal traffico veicolare e pedonale del polo scolastico.	Le vie G. Romano, Rippa, XX Settembre, Frattini sono certamente assi importanti nell'ambito della quotidiana mobilità urbana e, per questo, è difficile vietarne il transito nelle ore di punta del mattino. Il compito del PUMS è infatti quello di contemperare tutte le esigenze della mobilità per un miglioramento delle condizioni complessive. A seguito dei rilievi effettuati sono stati proposti e messi in atto gli interventi di breve termine su via Sauro. Nell'ambito del programma sperimentale nazionale mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro sono poi previste e finanziate ulteriori azioni di comunicazione e conoscenza dei flussi verso i	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		plessi scolastici. Tale ulteriore approfondimento di indagine potrà portare ad individuare ulteriori azioni di miglioramento dell'accessibilità scolastica in coerenza con la mobilità complessiva.	
MONITORAGGIO	Chiede un monitoraggio dettagliato dell'aria, così come richiesto nell'esposto presentato nel 2017 e di individuare all'interno del PUMS dei percorsi protetti per la salute degli studenti che prevedano anche restrizioni al traffico veicolare.	Lungo l'asse Via N. Sauro è stata effettuata da ARPA una campagna con mezzo mobile per rilevare il black carbon ritenuto da ARPA adeguato indicatore di altri inquinanti correlati con l'inquinamento da traffico veicolare, come il monossido di carbonio, monossido di azoto, benzene e polveri sottili.	-
Provincia di Mantova, 29/07/19 prot. 51320			
COERENZA	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.	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... Pertanto si rimanda	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		alla coerenza interna già 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 Ghisiolo EST.	
COMPONENTE ARIA	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).	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 fattori di impatto 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 la tangenziale sud, l'analisi svolta fa riferimento al	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		completamento della tangenziale sud, a prescindere dalla realizzazione della nuova autostrada, e che prevede - la realizzazione del tratto di tangenziale sud fino al casello A22 di Mantova sud; - lo spostamento del casello A22-Mantova Sud per una connessione diretta tra l'autostrada e la tangenziale sud.	
BUONE PRATICHE	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).	Tenuto conto che il piano propone azioni strategiche da attuarsi nel breve, medio e lungo periodo si è ritenuto di demandare soluzioni di dettaglio rivolte ad 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.	-
COERENZA CON I PIANI DI SETTORE	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	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 asfalci ecc) spesso maggiore rispetto a quello del PUMS che è, per	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	zonizzazione acustica per il risanamento ed il contenimento del rumore).	definizione un piano strategico, di inquadramento e ridefinizione del sistema complessivo.	
MONITORAGGIO	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.	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'effetto ed eventuali correttivi alle politiche locali. L'adeguamento del PTCP al PTR integrato alla Legge regionale 31/2014, con il conseguente adeguamento anche al Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato da Regione Lombardia con d.c.r. n. 1245 il 20 settembre 2016, potrà essere pertanto occasione di ulteriori approfondimenti.	-
TANGENZIALE SUD	Declina attenzioni per la progettazione	L'azione è dichiarata nel PUMS come un'azione di competenza sovracomunale,	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		pertanto le sollecitazioni progettuali indicate andranno trattate al tavolo di lavoro Regionale cui partecipa anche la Provincia.	
STRADA CIRCONVALLAZIONE SUD	Declina attenzioni per la progettazione	L'azione è dichiarata nel PUMS come un'azione di competenza sovracomunale, pertanto le sollecitazioni progettuali indicate andranno trattate al tavolo di lavoro Regionale cui partecipa anche la Provincia.	-
RIQUALIFICAZIONE INTERSEZIONE VIA OSTIGLIA DI CAPI	Declina attenzioni per la progettazione	Il progetto di riqualificazione verrà studiato con il settore viabilità della Provincia.	-
PORTA CERESE	Declina attenzioni per la progettazione	Il progetto di riqualificazione verrà studiato con il settore viabilità della Provincia, ribadendo l'attenzione anche alle necessità della mobilità lenta.	-
PIATTAFORMA LOGISTICA	Richiama il lavoro di coordinamento già in corso fra Comune e Provincia	-	-
PARCHEGGI SCAMBIATORI	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)	-	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
SISTEMA CICLOPEDONALE	Si propone di avviare un confronto fattivo nell'ambito della revisione del Piano della Mobilità Ciclistica comunale che il PUMS prevede di aggiornare. 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;	Si concorda sulla necessità di coordinamento, tanto più laddole le direttrici citate insistono su strade di competenza provinciale.	-

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	- 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		

ISTANZE PERVENUTE IN SEGUITO ALL'ADOZIONE

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
Comitato Quartiere Rabin (23/10/2019 prot. 71126)			
RETE CICLABILE	Chiede programmazione di ciclopedonale lungo Viale di Poggio Reale per collegare Montata Carra, quartiere Rabin a Cittadella e centro città	La proposta è pertinente e in linea con la visione del PUMS ed è già inserita quale tratta principale in previsione nel Piano della Mobilità Ciclistica vigente. Si introduce inoltre l'azione "A.2.10_ STRADA POGGIO REALE"	Osservazione ACCOLTA. Introduzione azione "A.2.10_ STRADA POGGIO REALE"
Facchini Carlo (23/10/219 prot. 71265)			
PIAZZA DON LEONI E VIA PITENTINO	Fluidificazione del traffico, realizzazione di sovrappasso pedonale prefabbricato e rimozione percorso ciclopedonale.	Fermo restando che il PUMS prevede la realizzazione di un sottopasso pedonale a servizio della stazione ferroviaria e in sostituzione dell'attuale attraversamento a raso, e che per la sua realizzazione è già stata siglata apposita convenzione con RFI (approvata con DGC 155 del 2019) e il comune ha già impegnato la somma di 500.000 euro, si sottolinea quanto segue: - le soluzioni proposte sembrano finalizzate ad un'auspicabile riduzione dell'inquinamento atmosferico, ma promuovono logiche di progettazione fortemente autocentriche che penalizzano la pedonalità, la ciclabilità e	Osservazione NON ACCOLTA

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		l'accessibilità al trasporto ferroviario, andando di fatto verso il risultato opposto; - le soluzioni di sovrappasso pedonale portate a riferimento non sono adeguate al contesto urbano, sia per dimensioni che per qualità architettonica; - il PUMS si propone di potenziare la rete ciclabile, non di rimuoverne i tratti già esistenti.	
PORTA CERESE	Rimozione del semaforo e prioritizzazione della relazione Brennero – Parma con l'istituzione fra l'altro di obbligo svolta a destra da Via Parma su via Brennero e realizzazione di rotatoria all'intersezione Brennero – Taliercio – Cipata	La soluzione proposta differisce da quella inserita nel PUMS, pur condividendone alcuni assunti, ovvero la necessità di modificare l'assetto dell'intersezione al fine di rendere più rapido lo scambio via Parma, via Brennero. Per quanto attiene la proposta in oggetto si osserva che non è possibile rimuovere i semafori alle due intersezioni, ma è possibile (e già previsto) prioritizzare le relazioni di traffico più intenso a discapito di manovre secondarie (p.es uscita in sinistra da via Visi). La chiusura dell'ingresso a Piazzale di Porta Cerese da via Parma impedirebbe l'accesso a Piazzale Montelungo (parcheggio di attestamento e servizio navetta).	Osservazione NON ACCOLTA
Bettonte Sara, Te Brunetti (prot. 71281)			
COLLEGAMENTI CICLABILI	Collegamenti verso Valletta Paiolo, Valletta Valsecchi e Bosco Virgiliano:	Le istanze poste sono in linea con quanto già indicato nel PUMS che nello specifico prevede:	Osservazione ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	- messa in sicurezza del transito pedonale al sottopassaggio verso Viale Montello per il raggiungimento delle scuole di Valletta Paiolo; - allargamento del sottopasso pedonale dietro a Palazzo Te; - creazione di un ponte di passaggio pedonale e ciclabile sopraelevato per il transito pedonale verso Bosco Virgiliano e il Campo Sportivo di Atletica Leggera; - prosecuzione della pista ciclabile che da Te Brunetti si collega alle scuole di Valletta Valsecchi.	- messa in sicurezza del transito pedonale al sottopassaggio verso Viale Montello attraverso l'allargamento del sottopasso stesso; - realizzazione di sottopasso ciclopedonale di attraversamento di via Parma verso Bosco Virgiliano e il Campo Sportivo di Atletica Leggera - sistemazione del nodo di Porta Cerese anche per gli aspetti legati alla mobilità dolce.	
VIA DE' MORI	Via De Mori è utilizzata anche da non aventi diritto come scorciatoia, senza il rispetto dei limiti di velocità e generando situazioni di pericolo. La Sig.ra Bettonte intende attuare interventi di messa in sicurezza. Si propone: - marciapiede/ciclabile di collegamento in Via De Mori; - 2 dossi in Via De Mori per limitare la velocità al transito automobilistico	In linea generale l'osservazione è in linea con la visione del PUMS. Nell'ambito dell'attuazione dell'azione M.2.1_PROGETTO PILOTA DI ZONA RESIDENZIALE dedicata alla viabilità di Te Brunetti verranno valutati nel dettaglio gli interventi più opportuni.	Osservazione ACCOLTA.
Maffezzoni Michele, Porto Mantovano (28/10/2019 prot. 72311)			
TRASPORTO PUBBLICO	Sistema tariffario integrato per servizio urbano e interurbano nell'area di sovrapposizione dei servizi	Il sistema tariffario è regolamentato nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico approvato dall'Agenzia per il trasporto pubblico di	Osservazione ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Cremona e Mantova che, ai sensi di legge, prevede il passaggio al sistema tariffario integrato in fase di attuazione da parte dell'Agenzia stessa.	
	Introduzione di servizi serali il venerdì e il sabato (frequenza oraria o semioraria oppure a chiamata)	L'introduzione di un servizio a chiamata è stata valutata nell'ambito dei tavoli tecnici di confronto con Apam e l'Agenzia per il trasporto pubblico non idonea al contesto. Non si esclude invece l'attivazione di corse serali di linea, nell'ambito degli studi di approfondimento sul trasporto pubblico (T.4.3_POTENZIAMENTO DELLE RELAZIONI PRIORITARIE).	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Criticità sovraffollamento in ore di punta scolastiche sulla linea 7E	Osservazione accolta in quanto già in linea con quanto già previsto dal PUMS. Studi di approfondimento definiranno la strategia per il trasporto pubblico (T.4.3_POTENZIAMENTO DELLE RELAZIONI PRIORITARIE)	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Predilige modello di rete tpl con linee di forza e linee secondarie	Osservazione accolta in quanto in linea con quanto già previsto dal PUMS. Studi di approfondimento definiranno la strategia per il trasporto pubblico (T.4.3_POTENZIAMENTO DELLE RELAZIONI PRIORITARIE)	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Introduzione di corse mattutine nei giorni festivi, o servizio a chiamata	L'introduzione di un servizio a chiamata è stata valutata nell'ambito dei tavoli tecnici di confronto con Apam e l'Agenzia per il trasporto	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		pubblico non idonea al contesto. Non si esclude invece che l'attivazione di corse mattutine nei festivi nell'ambito degli studi di approfondimento sul trasporto pubblico (T.4.3_POTENZIAMENTO DELLE RELAZIONI PRIORITARIE).	
PARCHEGGIO FAVORITA	Propone utilizzo come parcheggio scambiatore e potenziamento linea urbana 12	La funzione di parcheggio scambiatore viene confermata in Campo Canoa in fase di ampliamento. Il parcheggio di Viale Favorita è utilizzato come parcheggio scambiatore in caso di eventi particolarmente rilevanti (concerti, manifestazioni sportive, ecc). Studi di approfondimento definiranno la strategia per il trasporto pubblico (T.4.3_POTENZIAMENTO DELLE RELAZIONI PRIORITARIE)	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
FIAB (28/10/2019 prot. 72326)			
Per le osservazioni già presentate e controdedotte nelle fasi precedenti, si rimanda alle sezioni corrispondenti			
CONSULTA DELLA MOBILITA'	Prevede consulta comunale della mobilità che includa cittadini, associazioni e comitati aperta ai comuni della Grande Mantova	Il PUMS prevede l'istituzione di Mobility Management e Task force mobilità, che valuterà gli strumenti più opportuni posto che già la legge prevede, per esempio per l'approvazione degli atti di pianificazione o nell'ambito del bilancio partecipato idonei percorsi di partecipazione.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
UFFICIO PEDONI E CICLISTI	Ufficio per raccolta e analisi dati incidentalità, promozione delle progettualità legate alla mobilità attiva e che preveda la progettazione attiva	Il PUMS prevede l'istituzione di Mobility Management e Task force mobilità, si ritiene la proposta di Ufficio Pedoni e Ciclisti ridondante rispetto a quanto già previsto.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
SCUOLE	Tutte le scuole dovrebbero avere spazio d'ingresso libero dal traffico	Affermazione condivisibile in linea di principio, viene declinata in diversi modi tenendo conto del contesto, secondo quanto specificato nel capitolo A.4_ACCESSIBILITÀ ALLE SCUOLE del Quadro Strategico.	Osservazione ACCOLTA.
	Via Rippa e via Tasso, riassetto spazi di sosta	Nell'ambito di una generale riconfigurazione dello spazio pubblico delle vie indicate è possibile prevedere una riduzione e riassetto degli spazi di sosta. Allo stato attuale, il polo scolastico già gode della chiusura al traffico di via Tasso.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Via Nazario Sauro	Il PUMS contiene già un'azione di miglioramento per questa via, che è stata attuata in prima istanza con l'installazione di archetti a protezione del marciapiede (v. azione A.4.2_IL POLO SCOLASTICO NIEVO, PITENTINO, D'ARCO E D'ESTE) Come già indicato in precedenza è intenzione dell'Amministrazione proporre ulteriori miglioramenti dell'assetto e dell'arredo urbano relativo.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	ZTL a tempo Via Frattini e via Gandolfo, con divieto di sosta su ambo i lati davanti agli ingressi scolastici in via Frattini	Non è possibile prevedere la chiusura al traffico in ora di punta di via Frattini, è invece prevista la realizzazione di ampi spazi per la mobilità attiva (V. azione A.4.3_IL POLO SCOLASTICO SACCHI E MANTEGNA) mantenendo la sosta. Per quanto attiene via Gandolfo, nel progetto di dettaglio sarà studiata la possibilità di restrizione parziale e a tempo della viabilità.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA. Integrazione azione A.4.2_IL POLO SCOLASTICO SACCHI E MANTEGNA
	Chiusura temporanea di via Grossi tra via Campi e via Volta negli orari di inizio e fine scuola	Osservazione accolta	Osservazione ACCOLTA. Introduzione azione "A.4.4_SCUOLA PRIMARIA DON PRIMO MAZZOLARI"
	Divieto di sosta davanti al Comprensivo 2 (via Dugoni e via Conciliazione), con kiss and ride da Piazzale Gramsci	Le istanze saranno valutate durante l'approfondimento progettuale dell'azione di piano A.2.9_VIA DUGONI E VIA CHIASSI. Il kiss and ride potrà essere eventualmente attuato solo al completamento dell'intervento.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA. Integrazione azione "A.2.9_VIA DUGONI E VIA CHIASSI"
	Rimozione sosta da Piazza Seminario	Come si vede dal rilievo della sosta, gli stalli di Piazza Seminario completano l'offerta di sosta sia per le soste brevi che per quelle lunghe in una zona cittadina centrale e anche abitata. Pertanto si conferma allo stato attuale la presenza del parcheggio.	Osservazione NON ACCOLTA.
RETE CICLABILE	Proposte per la rete ciclabile portante: - collegamenti della grande Mantova e in particolare a quello con Curtatone e Montanara;	Già presenti nella proposta di piano e viste nelle fasi precedenti (v. azioni A.1_ AGGIORNAMENTO DEI PRINCIPI E DEGLI	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA. Introduzione azione A.2.11_ STRADA DOSSO DEL CORSO

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
	- realizzare ciclabile in Porta Cerese e Corso Garibaldi - realizzare ciclabile su via Verona a Cittadella - Connettere la ciclabile del Lago superiore alla stazione	STRUMENTI PIANIFICATORI PER LA MOBILITÀ ATTIVA, A.2_ REALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CICLABILI E CICLOPEDONALI PRIORITARI, V.2.1_LA RIORGANIZZAZIONE DI PIAZZA DON LEONI). Si introduce inoltre l'azione A.2.11_ STRADA DOSSO DEL CORSO (in adozione inserita nell'azione A.2.3_STRADA CIRCONVALLAZIONE SUD E ZONA SUD-OVEST)	Per coerenza della rappresentazione grafica, si richiama nell'azione A.2.1_ CICLABILITÀ IN ZONA STAZIONE dell'azione V.2.1_LA RIORGANIZZAZIONE DI PIAZZA DON LEONI
	Servizi a supporto: parcheggi bici, Pedibus e Bicibus, bike sharing, segnaletica	Già presenti nella proposta di piano e viste nelle fasi precedenti (v. azioni A.3_BIKE SHARING, PARCHEGGI BICI E BIKE POINT). Si precisa che nell'ambito del progetto di *Mantova ciclabile: raggiungere la città tramite Eurovelo 7, Bicitalia 1 e ciclovia delle risaie* verranno posizionati 7 totem informativi sulla rete ciclabile, nonché i relativi segnali di indicazione. È inoltre stata posizionata segnaletica di direzione e pannelli informativi nell'ambito del progetto Unesco recentemente concluso.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Istituire voce di bilancio destinata alla manutenzione di ciclabili e ciclopedonali	Le opere di manutenzione e/o realizzazione hanno nel bilancio apposite voci, che però dipendono anche dal tipo di prestazioni. Per esempio le manutenzioni stradali sono gestite tipicamente mediante contratti di servizio.	Osservazione NON ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Pertanto la proposta, per quanto affascinante dal punto di vista comunicativo, appare di complessa gestione nella pratica.	
SEGNALETICA	Segnala punti e vie in cui realizzare o migliorare la segnaletica (attraversamenti, zone 30, segnaletica di indirizzamento)	In linea generale le proposte sono condivisibili se in linea con il codice della strada. Si precisa inoltre che il PUMS è uno strumento strategico, e che il dettaglio degli interventi verrà valutato nell'ambito dei progetti di riqualificazione.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
ARCHETTI E PASSAGGI A PELLICANO	Rimozione di archetti e colonne lungo i percorsi ciclabili e ciclopedonali	Gli archetti e le colonne sono finalizzati a garantire maggiore sicurezza agli utenti delle ciclabili e sono spesso stati posizionati a seguito di precise richieste degli utenti. Il Piano strategico della mobilità ciclistica del Comune già indicava la volontà di razionalizzazione ma la loro indiscriminata eliminazione non è possibile. Si integra l'azione A.2_REALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CICLABILI E CICLOPEDONALI PRIORITARI per richiamarne la necessità di riduzione. Per quanto attiene i passaggi a pellicano gli stessi sono stati realizzati a tutela dell'utenza debole della strada.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA Integrazione azione A.2_REALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CICLABILI E CICLOPEDONALI PRIORITARI
SEGNALETICA E TEMPI DI ATTRAVERSAMENTO	Interventi massivi per la sicurezza degli attraversamenti pedonali	Il PUMS prevede alcuni interventi per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Le proposte di FIAB vanno conciliate con le sezioni	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		stradali interessate, i flussi di traffico e in generale le esigenze di tutti gli utenti della città.	
ZONE 30	In tutti i quartieri	Osservazione accolta in quanto in linea con quanto già previsto dal PUMS	Osservazione ACCOLTA.
CAMPAGNE PUBBLICITARIE	Per incentivazione della mobilità sostenibile negli spostamenti sistematici	Osservazione accolta in quanto in linea con quanto già previsto dal PUMS. Si ricorda che il Comune ha inoltre attivato l'incentivo all'uso della bicicletta a favore dello spostamento casa-lavoro-casa.	Osservazione ACCOLTA.
ALLARGAMENTO MARCIAPIEDI	Via Nazario Sauro tra via SS Martiri e via Giulio Romano, Via Frattini, via XX Settembre, Via Isabella d'Este	Il PUMS ha individuato linee di indirizzo per queste vie, prevedendo l'allargamento dei marciapiedi di alcune delle vie indicate.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
	Via Roma	L'ambito soggetto a forte limitazione del traffico (ZTL) e si ritiene pertanto accettabile la promiscuità degli utenti ed il mantenimento di marciapiedi di piccole dimensioni	Osservazione NON ACCOLTA.
ZTL	Realizzare ZTL in Via Montanara e Curtatone e via Carducci	Via Carducci è già in area ZTL. Il PUMS prevede interventi per il maggiore controllo della ZTL B esistente. Un eventuale ampliamento verrà valutato nei prossimi anni in base ad analisi dei flussi di traffico e della sosta a seguito degli interventi programmati.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
TANGENZIALE SUD-EST	Propone prolungamento da rotatoria ss62 a Valdaro, indipendentemente da Mantova – Cremona	L'onere economico associato a quest'opera infrastrutturale pesante impedirebbe di investire in molte altre opere di valorizzazione della mobilità attiva e sostenibile. Per questa ragione si rimanda il completamento della tangenziale sud all'attuazione della Mantova – Cremona che Regione Lombardia ha dichiarato di voler attuare.	Osservazione NON ACCOLTA.
PARCHEGGI SCAMBIATORI	Propone realizzazione nuovi parcheggi scambiatori	La strategia di Piano prevede, quale azione fondamentale, il potenziamento dei parcheggi e delle relazioni esistenti. In una fase futura si auspica il potenziamento complessivo del sistema (v. azione U.3_NUOVI PARCHEGGI SCAMBIATORI CON NAVETTA)	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
TRENO+BICI E BUS+BICI	Azioni per il miglioramento dell'intermodalità	Azione già in linea con quanto "A.3_Bike sharing, parcheggi bici e bike point"	Osservazione ACCOLTA. Integrazione dell'azione A.3.
AZIONI GIA' ATTIVE: ROTATORIA VIALE PIAVE / VIALE FIUME, CICLOPEDONALE MANTOVA SAN GIORGIO	Richiede rimozione dal PUMS delle progettualità già attuate e delle azioni già attive	Osservazione già parzialmente accolta. Sono stati spostati nello scenario di riferimento i progetti completati (o quasi) durante l'iter di redazione ed approvazione del piano (p.es ciclabile Corso Vittorio Emanuele, ciclopedonale Viale Pompilio, Viale Cremona, Ciclabile Madonnina, Strada Cipata e Piazza Frassino, ciclopedonale Mantova Lunetta San Giorgio). Vengono invece mantenute nel Quadro Strategico programmatico del PUMS	Osservazione già PARZIALMENTE ACCOLTA in fase di VAS.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		- le azioni di tipo non infrastrutturale (p.es. potenziamento navette e parcheggi scambiatori, azioni di tutela della mobilità attiva in prossimità delle scuole) che sono già attive, ma vengono confermate anche per il futuro e richiedono quindi il mantenimento delle risorse e dell'impegno necessari per il loro funzionamento. - le azioni di tipo infrastrutturale che contribuiscono a definire il quadro complessivo del Piano, per le quali sono già in corso studi di fattibilità e progetti, ma che nondimeno sono state concepite o affinate durante la redazione del PUMS ed hanno contribuito a definirne il quadro strategico complessivo (Piazza Don Leoni, Piazzale Michelangelo e via Fiume, intersezione Oslavia -Fiume-ingresso vecchio ospedale, attraversamento viale Mincio, parcheggio viale Gonzaga, parcheggio Mondadori, ciclopedonale Mantova San Giorgio).	
CICLOPEDONALE MANTOVA SAN GIORGIO, VIA TRIESTE E FIERA CATENA	Stralcio ciclabile dal PUMS e via Trieste a senso unico	Il progetto per la riqualificazione di Corso Garibaldi, insieme alla rivista politica di sosta e al potenziamento delle navette e dei parcheggi scambiatori, andranno a ridurre il traffico in via Trieste e corso Garibaldi. Gran parte del traffico che insiste su questo asse è causato da	Osservazione NON ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		spostamenti diretti o provenienti dal centro, e da automobili in cerca di parcheggio. Visto il quadro a tendere che vede una diminuzione del volume di traffico, non si ritiene assolutamente auspicabile la realizzazione di un nuovo collegamento veicolare. Piuttosto e senza esitazioni, si vuole trasformare la strada, oggi poco invitante per dimensioni e caratteristiche, in una strada urbana di qualità. Per quanto riguarda l'istituzione di limiti alla circolazione da Porta Cerese in direzione nord, tale soluzione non è auspicabile, perché renderebbe inaccessibili anche i Viali. In ogni caso, valutando anche la sola chiusura da viale risorgimento in su, si assisterebbe ad una riduzione del traffico solamente in corso Garibaldi, con efficacia diminuita in via Trieste ed alle spese delle vie locali del centro (p.es. via Attilio Mori e via Vittorino Da Feltre) che diventerebbero i percorsi alternativi insieme a via Giulio Romano.	
CICLOPEDONALE MANTOVA SAN GIORGIO: VIA LEGNAGO	Realizzare la ciclopedonale Mantova San Giorgio attraverso Via Legnago	Già accolta in "A.1_ AGGIORNAMENTO DEI PRINCIPI E DEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI PER LA MOBILITÀ ATTIVA"	Osservazione ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
RIORGANIZZAZIONE PIAZZA DON LEONI	Ridurre il progressivo transito di automezzi su viale Pitentino	Le strategie per ridurre progressivamente il transito di automezzi su viale Pitentino proposte dal PUMS non possono che essere inevitabilmente connesse allo spostamento modale su mezzi di trasporto maggiormente sostenibili, strategie che sottendono le scelte del PUMS	Osservazione ACCOLTA.
ROTATORIA SPARAFUCINE	Spostamento rotatoria Sparafucile all'intersezione con via Lunetta	La rotatoria serve a migliorare l'accessibilità al parcheggio di campo canoa per i veicoli, le navette e le 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	Osservazione NON ACCOLTA.
VIALE MINCIO/VIA SAN GIORGIO	anello a senso unico in via Trieste, via Fondamenta e lungolaghi, con ciclabile in via Trieste	Tale schema di circolazione sarebbe eccessivamente rigido per la viabilità cittadina; ne consegue che a causa di vincoli geometrici non è possibile prevedere ciclabili in via Trieste, ma è comunque prevista una progettazione integrata (e quindi anche ciclabile) in corso Garibaldi	Osservazione NON ACCOLTA.
ROTATORIA STRADA CIPATA/VIA PARIDE SUZZARA	previsione di circonvallazione ciclabile in Strada Cipata	La ciclabile in Strada Cipata è già inserita quale tratta principale in previsione nel Piano della	Osservazione ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		Mobilità Ciclistica vigente, ed è stata riportata nello scenario di riferimento.	
CICLABILITA': CHIASSI E DUGONI	via Dugoni e via Chiassi. Rimozione di ciclopedonale e ciclabili, reintroduzione del doppio senso di marcia promiscuo tra auto e bici, secondo una logica di zona 30 (chicane, restringimenti, musoni e aiuole a protezione degli ingressi scolastici) e con parcheggi bici. suggerisce l'introduzione del divieto di accesso alle auto in direzione piazzale Gramsci	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.	Osservazione NON ACCOLTA.
Arnaldo Caleffi, Comitato Fiera Catena (28/10/2019 prot. 72370)			
CORSO GARIBALDI/VIA TRIESTE	Lamentano vecchie problematiche relative alla circonvallazione in Corso Garibaldi/Via Trieste che creano disagio ai ciclisti. chiedono che le stesse limitazioni al traffico, adottate in direzione nord-sud, vengano adottate anche all'ingresso di c.so Garibaldi a Porta Cerese in direzione sud-nord.	La proposta di riqualificazione per Corso Garibaldi già contenuta nel PUMS è finalizzata a trasformarla in una strada invitante dal punto di vista dell'utente urbano, specialmente se pedone, ciclista e utilizzatore del trasporto pubblico – certamente non ad aumentarne la capacità e quindi l'attrattività per il traffico veicolare. Si esplicita inoltre quanto segue: non è possibile chiudere l'accesso in direzione nord a partire da viale Risorgimento poiché causerebbe solamente una deviazione del traffico da Porta Cerese – viale Risorgimento – via Attilio Mori – via Gandolfo, per poi riportare la maggior parte	Osservazione NON ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		dei veicoli in Via Trieste (di cui il commento sulla ridotta efficacia del provvedimento in quel punto). Si sottolinea che la previsione di un ponte carrabile a Porto Catena renderebbe sicuramente necessario riaprire la procedura di VAS	
Facchini Carlo (28/10/2019 prot. 72432)			
VIA ARGINE	Manutenzione e larghezza non sufficiente	Osservazione accolta in quanto in linea con quanto già previsto nel PUMS (v. azione V.3.1_PIAZZA POLVERIERA E VIA ARGINE)	Osservazione ACCOLTA.
Pasetti Giovanni, capogruppo PD (29/10/2019 prot. 72707)			
OFFERTA DI SOSTA URBANA	Suggerisce la realizzazione/ampliamento di parcheggi in struttura in città, alla luce della volontà di liberare spazio pubblico in strade e piazze per rigenerare spazi urbani di qualità e delle opportunità già presenti sul territorio.	Osservazione accolta in quanto in linea con quanto già previsto nel PUMS	Osservazione ACCOLTA. Integrazione dell'azione di piano "S.3_RIMODULARE L'OFFERTA DI SOSTA IN CITTÀ"
Vullo Luca Giuseppe, Mantova (31/10/2019 prot. 73332)			
SOSTA AUTO ELETTRICHE	Riduzione tariffe sosta per auto 100% elettriche, maggiore dotazione di stalli di ricarica in centro, sia nei parcheggi pubblici sia nei parcheggi privati	La regolamentazione vigente già prevede per le auto elettriche, oltre che incentivi statali, la riduzione della tariffa del pass di transito in ZTL. Per quanto riguarda la sosta, invece, non si ritiene di prevedere riduzioni: le auto elettriche	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.

oggetto	sintesi	Risposta	adeguamento Piano (se l'osservazione è recepita)
		in sosta occupano infatti spazio come quelle non elettriche.	
	Chiede l'incremento delle postazioni di ricarica riservate ad auto elettriche e maggiori controlli sull'occupazione abusiva di stalli e postazioni di ricarica	Il Comune di Mantova ha approvato il progetto È@MANTOVA nel quale si prevede l'incremento delle postazioni di ricarica per veicoli elettrici con ulteriori 5 stalli. Si prende atto della segnalazione relativa all'occupazione abusiva.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.
Veronica Furini, Mantova (08/11/2019 prot. 75236)			
CICLABILE FORMIGOSA MANTOVA	Realizzazione della connessione fra Formigisa e Mantova attraverso le strade arginali esistenti e l'apertura del passaggio oggi chiuso e gestito da AIPO in prossimità della Conca di Valdaro e della confluenza fra diversivo Mincio e Mincio	La proposta è pertinente e in linea con la visione del PUMS ed è già indicata con priorità alta nel Piano della Mobilità Ciclistica vigente. L'apertura di tali sbarramenti non dipende però dal Comune di Mantova che, pur riconoscendone l'opportunità e la priorità, deve confrontarsi con AIPO, soggetto gestore del nodo idraulico.	Osservazione PARZIALMENTE ACCOLTA.