



VARIANTE AL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE

ai sensi dell'art. 13 della L.R. n. 12/2005 e s.m.i.

RELAZIONE TECNICA

Dirigente:
Arch. Giovanna Michielin
Progettisti:
Pianificatore Territoriale Francesca Painsi
Arch. Annalisa Zanellini
Collaboratori:
Geom. Massimiliano Guernieri
Dr.ssa Giulia Guerri
Arch. Alessandra Varini

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE
Servizio Territorio
Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338256 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.it



Il Comune di Mantova è Registrato EMAS
e certificato ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015

Sommario

Sommario	2
Premessa	3
Proposta di variante.....	4
1. Aggiornamento del Piano Mobilità Ciclistica (Biciplan)	4
<i>Le indicazioni strategiche del PUMS.....</i>	<i>5</i>
<i>Revisione delle Diretrici</i>	<i>7</i>
<i>Progettualità strategiche in corso a cura di soggetti esterni</i>	<i>12</i>
<i>Ambiti complessi di intervento ed approfondimento</i>	<i>13</i>
<i>Ulteriori novità normative e metodologiche</i>	<i>14</i>
<i>Priorità.....</i>	<i>15</i>
<i>Elaborati.....</i>	<i>16</i>
2. Vincoli preordinati all'esproprio	17
<i>Via Amadei – bando Rigenerazione Urbana di Regione Lombardia.....</i>	<i>17</i>
<i>Strada Chiesanuova – bando PINQUA.....</i>	<i>19</i>
3. Variazione della destinazione d'uso.....	24
<i>Percorso ciclabile – Villa Lagarina</i>	<i>24</i>
<i>Campo sportivo Borgochiesanuova</i>	<i>26</i>
<i>Impianto trattamento inerti via Ascanio De Mori.....</i>	<i>28</i>
<i>Centro Sociale Lunetta</i>	<i>29</i>
<i>Ciclabile Strada Dosso del Corso</i>	<i>30</i>
<i>Via Villafranca</i>	<i>32</i>
4. Modifica della classificazione dei servizi	34
<i>Nuova scuola in quartiere Borgochiesanuova.....</i>	<i>34</i>
<i>Nuovo asilo in Via Platina</i>	<i>35</i>
5. Semplificazione normativa	36
<i>Soppressione PL e modifica art. D33.....</i>	<i>36</i>
<i>Integrazione art. C10</i>	<i>36</i>
6. Carta di Consumo di suolo al 2.12.2014.....	38

Premessa

Il Comune di Mantova è dotato di PGT articolato in Documento di Piano, Piano dei Servizi e Piano delle Regole e approvato con D.C.C. n. 60 del 21 novembre 2012 e vigente dal 02 gennaio 2013 poi aggiornato con atti successivi.

Il Piano dei Servizi è finalizzato "ad assicurare una dotazione globale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale, le eventuali aree per l'edilizia residenziale pubblica e la dotazione a verde, i corridoi ecologici e il sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, nonché tra le opere viabilistiche e le aree urbanizzate ed una loro razionale distribuzione sul territorio comunale, a supporto delle funzioni insediate e previste" e ad esso è demandata, ai sensi del D.P.R. n. 327 del 2001 nonché della LR. n. 3 del 2009, la coerenza con la programmazione delle opere pubbliche nonché l'apposizione di eventuali vincoli preordinati all'esproprio. Il Piano delle Regole definisce invece gli ambiti del territorio comunale che costituiscono il tessuto urbano consolidato, sulle quali pertanto è già avvenuta l'edificazione o la trasformazione dei suoli (comprendendo in essi le aree libere intercluse o di completamento) e che sono utilizzate o destinate a funzioni non a servizio, nonché le aree agricole. Il Documento di Piano, che è stato prorogato ai sensi della L.R. 31/2014 e smi con D.C.C. n. 3 del 2018, individua infine gli obiettivi di sviluppo, miglioramento e conservazione e in linea generale le azioni strategiche per la politica territoriale compresi gli ambiti di trasformazione.

La presente proposta di variante riguarda esclusivamente aree incluse nel tessuto urbano consolidato e disciplinate nel Piano dei Servizi e nel Piano delle Regole, ridefinendone alcune classificazioni in un'ottica di miglioramento e manutenzione dei due piani.

Con D.G.C. n. 265 del 10 novembre 2021 è stato infatti avviato il procedimento finalizzato a verificare il Piano dei Servizi in ragione della programmazione delle opere pubbliche, anche in ragione del fatto che il Comune di Mantova è risultato vincitore di numerosi bandi volti a supportare positive e innovative azioni di trasformazione del suo territorio in sinergia con gli altri settori e gli operatori attivi nella città e si predispose a ricevere ulteriori risorse in virtù del nuovo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvato il 13 luglio 2021. La variante propone l'apposizione di alcuni vincoli preordinati all'esproprio, l'aggiornamento del Piano della mobilità ciclistica (Biciplan) approvato il 29.07.2014, oltre all'introduzione di modifiche tipologiche e cambi di destinazione d'uso di specifiche aree. Essa recepisce inoltre due specifiche richieste di modifica di destinazione urbanistica riconducibili alle tematiche trattate.

Nella presente variante è, infine, proposta la carta di consumo di suolo alla data del 2.12.2014 anticipando l'individuazione del suolo urbanizzato, urbanizzabile e agricolo o naturale alla data di entrata in vigore della LR 31/2014, ai fini delle verifiche connesse da una parte all'applicazione dei disposti della LR 18/2019 e dell'altra alla conferma di non presenza di consumo di suolo delle trasformazioni del territorio in atto.

È previsto lo svolgimento della verifica di VAS poiché la variante non rientra nei casi di esclusione di cui alla DGR 3836 del 25 luglio 2012 e smi-

Si precisa, in ultimo, che le modifiche apportate alle tavole PR1, PS1 e PS2 (che conformano ai sensi di legge l'uso dei suoli) vengono recepite in tutti gli altri elaborati del PGT.

Proposta di variante

La proposta di variante ha l'obiettivo di aggiornare gli strumenti di pianificazione urbanistica in seno alle esigenze pervenute e alle progettualità in corso e, nello specifico, di:

- aggiornare il Piano dei Servizi in relazione al sistema della “*mobilità dolce*” con particolare riferimento alla rete ciclabile e ciclopedonale, aggiornando nel dettaglio lo stato di fatto e quindi lo stato di attuazione, adeguando alla normativa vigente la classificazione del sistema dei percorsi ciclopedonali, andando ad aggiornare in particolare il Piano della Mobilità Ciclistica approvato con D.C.C. n.42 del 29.07.2014;
- coordinare il Piano della Mobilità Ciclistica con le strategie definite nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato con D.C.C. n. 47 del 19.11.2019;
- apporre vincoli preordinati all'esproprio necessari per la realizzazione di opere pubbliche presenti nella programmazione comunale relativamente alla realizzazione di percorsi ciclopedonali;
- modificare, coerentemente con le progettazioni in corso, sia la destinazione d'uso di alcuni immobili che concorrono alla composizione del sistema dei servizi e sia la tipologia delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale (come da L.R. 12/2005, art. 9, comma 15);
- semplificare la normativa con particolare riferimento all'art. 33 del Piano delle Regole relativamente al “*verde di mitigazione ambientale*” al fine di consentire l'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati ed agevolare l'applicazione futura delle norme
- verificare lo stato del consumo di suolo alla data di efficacia della LR 31/2014, ovvero al 2.12.2014.

1. Aggiornamento del Piano Mobilità Ciclistica (Biciplan)

Il Biciplan approvato con DCC n. 42 del 29.07.2014 è stato il primo strumento di pianificazione per il comune di Mantova in materia di mobilità ciclabile. Il suo obiettivo è stato quello di:

- programmare gli interventi a livello locale, tenuto conto delle disposizioni della normativa vigente e privilegiando la messa in rete e la messa in sicurezza della rete ciclabile esistente;
- individuare la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico di livello locale, quali il sistema scolastico, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica;
- programmare la connessione della rete con il sistema della mobilità collettiva.

Il Biciplan ha disegnato quindi la visione complessiva del sistema ciclabile ed ha articolato la tempistica degli interventi in ragione della complessità e priorità degli stessi.

La presente variante si propone di aggiornare lo stato di attuazione del sistema della rete ciclabile già prevista dal Biciplan 2014, prevedendo un aggiornamento in particolare in relazione alle priorità degli interventi anche in ragione dell'approvazione da parte del Consiglio Comunale del PUMS, nonché delle linee di mandato amministrativo 2020-2025 approvate con delibera n. 57 del 29/12/2020, delle novità introdotte dalle più recenti normative in ambito di mobilità sostenibile e delle progettualità strategiche programmate.

Ciò permetterà anche al Comune di finalizzare meglio l'utilizzo delle risorse e di lavorare con obiettivi chiari per il reperimento di ulteriori risorse per la realizzazione di ciclabili (bandi nazionali e regionali, bandi Cariplo, ecc).

Molti sono stati gli interventi che, dal 2014 in poi, hanno trasformato l'assetto urbano di interi assi o aree cittadine particolarmente problematiche avendo avuto un impatto considerevole sul sistema ciclabile mantovano. Tra queste si riportano gli interventi di riqualificazione di Fiera Catena con la costruzione del nuovo ponte ciclopedonale, l'infrastrutturazione ciclabile di Corso Vittorio Emanuele II e la trasformazione di Porta Pradella, oltre che la realizzazione del nuovo percorso ciclabile del cavalcavia di Via Cremona.

L'estensione totale della rete prevista dal piano approvato nel 2014 era pari ad una lunghezza di 146,6 km lineari. Al 2021, la verifica dello stato di attuazione preliminare alla presente variante registra un incremento della rete ciclabile complessiva, risultante pari a 148,3 km dovuta alle modifiche progettuali avvenute in sede di approfondimenti e adeguamento dei progetti allo stato dei luoghi.

Di seguito si riporta qualche dato utile al monitoraggio del biciplan stesso e alla verifica dello stato di attuazione:

percorsi	Percentuale al 2015	Lunghezza al 2015	Percentuale al 2021	Lunghezza Km al 2021
esistenti	53,8 %	78,9 Km	63 %	91,9 Km
da riqualificare	16,2 %	23,7 Km	12 %	18,2 Km
in attuazione	1,3 %	1,9 Km	2 %	2,8 Km

programmati	5,8 %	8,14 Km	4 %	6,6 Km
in previsione	23,0 %	33,7 Km	19 %	28,8 Km
Totale	100%	146,6 Km	100 %	148,3 Km

L'ampiezza complessiva della rete prevista dalla versione aggiornata del Piano oggetto di questa variante è pari a 141 km lineari. La variazione negativa dell'estensione totale dei percorsi è riconducibile sia all'eliminazione dal totale delle tratte ricadenti nel tessuto urbano storico (circa 15 km), in quanto ambito ad oggi completamente caratterizzato dalla presenza di una zona 30 km/h, e sia dal ridisegno di alcuni percorsi in un'ottica di maggiore efficienza ed ottimizzazione (circa 4 km). A fronte di questa riduzione, hanno invece concorso all'ampliamento della rete ciclabile nuovi percorsi (11,7 km) assunti sia dalle indicazioni del PUMS che dalle nuove progettazioni finanziate dai bandi regionali e nazionali o nell'ambito di interventi di tipo strategico. Nella relazione specifica del Biciplan proposto, sono mantenute le schede relative alle singole direttrici principali e alla percorrenza ciclabile dei vari quartieri riportano, oltre alla descrizione della direttrice e ai principali attrattori urbani serviti, i punti di particolare criticità e gli interventi ipotizzati lungo i percorsi. L'analisi di dettaglio dello schema della rete evidenzia che:

- il 56% dei percorsi presenti nello schema, per un'estensione complessiva di circa 78,9 km, sono esistenti;
- il 17%, per un'estensione complessiva di circa 23,8 km, sono su tracciati da riqualificare, di questi:
 - l'1 % (0,3 km) sono in fase di attuazione;
 - il 13 % (20,5 km) sono percorsi programmati o programmati in PL
 - l'86 % (3 km) sono in previsione o proposti.
- l'27%, per un'estensione complessiva di circa 38,3 km, sono da realizzare, di questi:
 - l'10 % (3,7 km) sono in fase di attuazione;
 - il 17 % (6,7 km) sono percorsi programmati o programmati in PL
 - il 73 % (27,9 km) sono in previsione o proposti.

Le indicazioni strategiche del PUMS

I PUMS, promossi dall'Unione Europea all'interno di una revisione delle politiche comunitarie nell'ambito dei trasporti, hanno come obiettivi generali il "garantire a tutti un'adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi; migliorare la sicurezza; ridurre inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia; aumentare efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci; aumentare l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano."

Con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato con D.C.C. n. 47 del 19.11.2019, la città di Mantova ha costruito un quadro strategico di medio lungo termine per la mobilità urbana: l'Amministrazione si è posta obiettivi ambiziosi di riduzione del traffico e dell'inquinamento, attraverso il potenziamento dell'accessibilità alternativa al centro ed agli attrattori, la maggiore sicurezza stradale, il miglioramento della viabilità nei punti critici e la definizione di regole chiare e coerenti. Questo, senza rinunciare agli importanti sviluppi urbani pianificati, che genereranno un aumento complessivo della domanda di mobilità, ed alla ricerca di soluzioni a basso impatto ambientale ed economico.

Nel PUMS, il quadro conoscitivo della mobilità ciclistica ha assunto come fonti l'European Cycling Challenge (2016), i volumi del traffico ciclistico rilevati da FIAB a partire dal 2012 e soprattutto il Piano della Mobilità Ciclistica di Mantova (2014). Sulla scorta di tali strumenti, il PUMS ha razionalizzato e ri-prioritizzato i progetti dei percorsi ciclabili e ciclopedonali in corso di realizzazione e programmati, al fine di completare una rete portante chiara ed intuitiva capace di garantire al ciclista una flessibilità di movimento superiore a quella dell'automobilista ed una maggiore sicurezza dei percorsi. Da tale pianificazione sono emerse le necessità di:

- superare la logica per la quale in centro storico fossero preferiti i percorsi ciclopedonali monodirezionali, sdoppiati per necessità su strade parallele e pertanto più dispendiosi e meno efficienti per leggibilità e chiarezza;
- riconoscere due differenze tipologie di utenti: i "ciclisti lepre", ovvero gli esperti, ed i "ciclisti tartaruga", ovvero bambini, soli o accompagnati, anziani e tutti gli utenti che usano la bici solo occasionalmente, che prediligono i percorsi dotati di qualche forma di protezione dalle altre componenti di traffico;
- dare priorità, su sezioni ridotte, allo spazio pedonale piuttosto che a quello ciclabile;
- distinguere tra le possibilità progettuali del centro storico, delle strade urbane e di quelle extraurbane:
 - o mirare nel centro ad una ciclabilità diffusa e promiscua al traffico veicolare, contenuto e rallentato, da perseguire mediante interventi di redistribuzione dello spazio e moderazione della velocità, ricorrendo alla realizzazione di percorsi protetti solo in caso di particolari necessità;
 - o ricorrere a soluzioni di compromesso sulle strade urbane, come per esempio il percorso ciclopedonale o le cycle strips per conciliare le necessità di tutti gli utenti negli spazi disponibili;

- realizzare, anche in contesto extraurbano qualora il potenziale di ciclabilità lo giustifichi, l'utilizzo di cycle strips o percorsi in sede propria dalla valenza anche paesaggistica e turistica.

Le priorità di intervento sono state infine riviste e programmate, per armonizzarle agli scenari di piano.



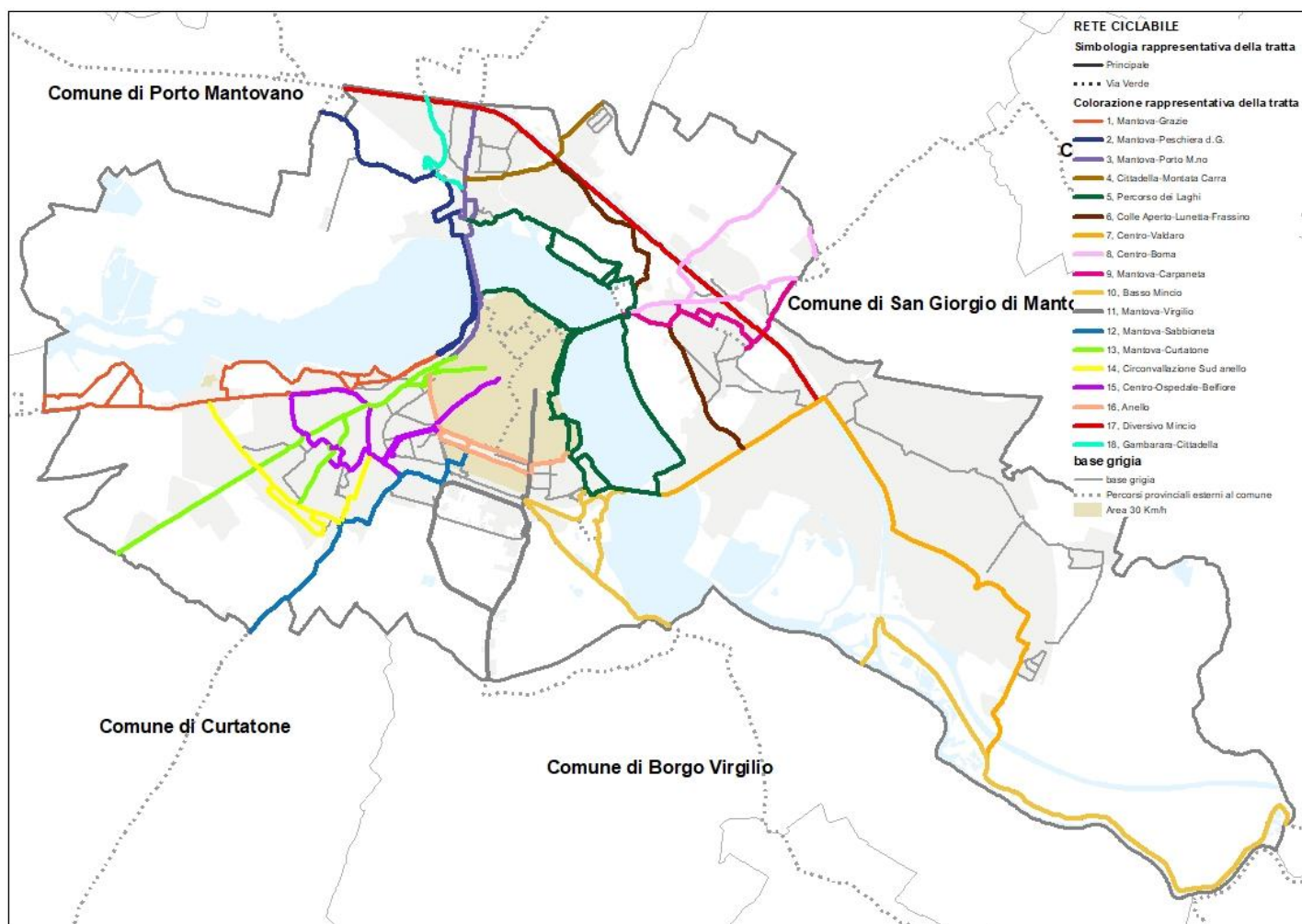
Figura 48: Itinerari ciclabili esistenti (in verde) e prioritari (in rosso); in giallo, l'anello delle bici.

Il piano individua le tratte necessarie per assicurare continuità alla percorrenza ciclabile e i nodi critici puntuali, costituiti prevalentemente da condizioni di particolare conflittualità tra mobilità motorizzata e ciclabile e punti d'interconnessione determinati dalle intersezioni tra una maglia e l'altra. A criticità strutturali, che riguardano intere aste ciclabili come ad esempio via Chiassi, si accompagnano infatti diverse criticità puntuali diffuse, relative alle intersezioni, agli attraversamenti ed alla presenza di archetti o altri dissuasori che ostacolano la viabilità ciclistica, ne accrescono la pericolosità e rischiano di disincentivare l'utilizzo della rete ciclabile di cui invece si auspica un aumento dell'utenza. Le soluzioni alle criticità e alle frammentazioni individuate sono volte prioritariamente alla messa in sicurezza dei fruitori della rete ciclabile e sono state catalogate secondo diverse tipologie al fine di valutarne la priorità, anche in funzione dell'economicità dell'intervento. Vengono infine definiti gli interventi per la riconoscibilità delle ciclabili e prospettate, mutuando gli indirizzi del piano regionale, regole per il loro disegno. Il piano, che ha valenza strategica, demanda la soluzione tecnico economica alle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva che individueranno, alla luce degli opportuni approfondimenti, le soluzioni tecniche più idonee.

Le azioni previste dal PUMS pongono l'attenzione su:

- ciclabilità in zona stazione
- ciclopedonale via Piave
- strada Circonvallazione sud
- corso Garibaldi
- attraversamento via Portazzolo – via Pitentino
- collegamento ciclabile viale Italia – via Segna
- attraversamento ciclopedonale via Cremona – via Rezzaghi
- attraversamento ciclopedonale viale Mincio
- via Dugoni e via Chiassi
- strada Poggio Reale
- strada Dosso del Corso

Alcuni dei progetti sopra elencati sono stati realizzati (attraversamento ciclopedonale viale Mincio) mentre altri sono attualmente in fase di sviluppo sia da parte del Comune di Mantova che da parte di altri soggetti (come RFI e Parco del Mincio).



Schema delle direttrici

Le 18 direttrici previste al 2015, nella presente proposta vedono un aggiornamento in relazione alle indicazioni del PUMS, allo stato di avanzamento delle progettualità attive sul territorio, alle integrazioni derivanti dalla progettazione e realizzazione di nuovi tratti ciclabili ed alle nuove opportunità offerte all'aggiornata normativa di riferimento (Nuovo Codice della Strada), in particolare per quanto riguarda la percorrenza del centro storico. Di seguito le modifiche apportate allo schema della rete ciclabile:

n. 1	Mantova - Grazie	n. 10	Basso Mincio
n. 2	Mantova - Peschiera del Garda	n. 11	Mantova – Virgilio
n. 3	Mantova - Porto Mantovano	n. 12	Mantova – Sabbioneta
n. 4	Cittadella - Montata Carra	n. 13	Mantova – Curtatone
n. 5	Percorso dei Laghi	n. 14	Circonvallazione Sud
n. 6	Colle Aperto – Lunetta - Frassino	n. 15	Centro – Ospedale – Belfiore
n. 7	Centro - Valdaro	n. 16	Anello urbano
n. 8	Centro - Boma	n. 17	Diversivo Mincio
n. 9	Mantova – San Giorgio - Carpaneta	n. 18	Gambarara - Cittadella

Fra queste, alcune hanno un valore strategico maggiore per tre differenti ragioni:

- per il ruolo di collegamento con i comuni limitrofi che assegna alla direttrice rilevanza sovra locale: sono le n. 1, 3, 8, 11, 12 e 13;
- per il ruolo di connessione fra le diverse parti del tessuto urbano consolidato e il cuore storico, culturale e di servizio della città: sono le n. 15 e 16;
- per la fruizione turistica e l'interesse culturale e paesaggistico del capoluogo: sono le n. 2, 5 e 10.

La maggior parte delle direttrici hanno visto un aggiornamento relativamente allo stato di attuazione ma non sono state interessate da modifiche sostanziali nel percorso (1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12) mentre altre sono state oggetto di più rilevante revisione in virtù delle nuove necessità, delle occasioni di finanziamento emerse e delle nuove progettualità. Queste sono:

— *Direttrice n. 7 Centro – Valdaro*

La nuova direttrice Centro – Valdaro si dipana dal ponte di via Brennero fiancheggiando la strada Ostigliese fino al quartiere di Formigosa per deviare da qui su strade comunali con scarso traffico fino alla strada alzaia sul Mincio. Il percorso individuato risulta strategico per il collegamento ciclabile della città con i quartieri est del Comune nonché con il futuro polo produttivo di Omlungo e con il complesso portuale di Valdaro.

La scelta di modificare il tracciato della direttrice n.7 focalizzando il percorso sull'asse di collegamento tra il centro e la zona Est della città è legato alla volontà di caratterizzare e valorizzare questo tragitto di rilevanza strategica per il presente ed il futuro dell'assetto urbano, sottolineando la necessità di garantire un collegamento infrastrutturale con il porto di Valdaro, il futuro polo logistico ed i quartieri più orientali.



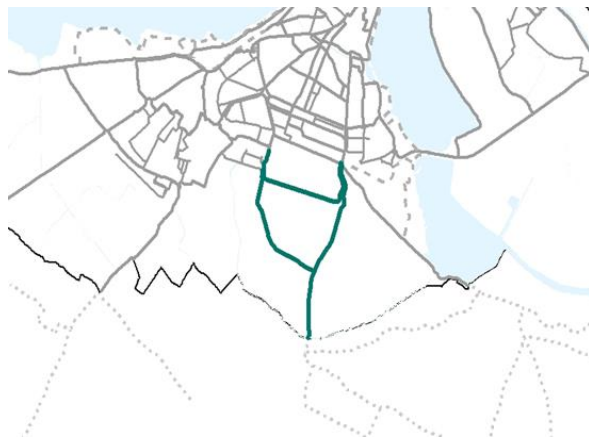
Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— *Direttrice n. 11 Mantova – Virgilio*

Questo itinerario ciclabile, che collega il centro di Mantova al vicino comune di Virgilio e alla rete ciclabile che si snoda verso la campagna a sud del Mincio, vede come fattore di novità l'aggiunta di due tratte rilevanti, ovvero la tratta trasversale di via Amadei (programmato) e l'asse centrale di collegamento con il centro storico di via Garibaldi il cui percorso è in fase di pianificazione. Queste modifiche permettono la costruzione di un percorso ad anello affiancato all'asse laterale di via Parma – via Garibaldi che permette il collegamento di ampia porzione della parte sud della città ed i maggiori poli attrattori.



Direttrice come da Biciplan 2014

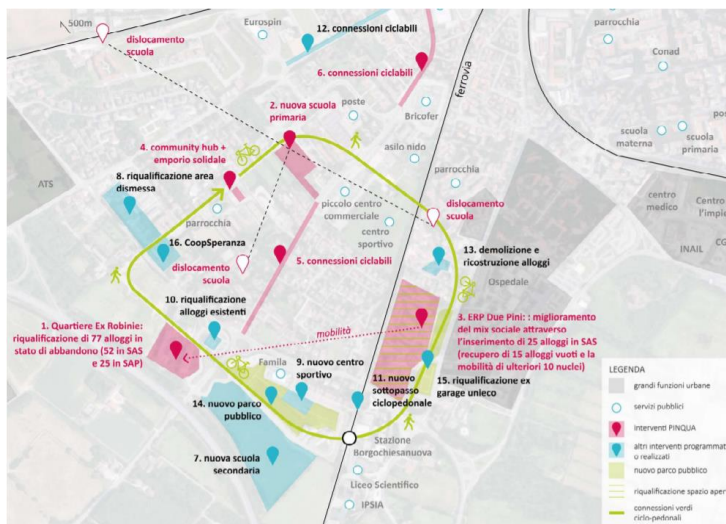


Direttrice variante Biciplan

— *Direttrice n. 13 Mantova – Curtatone*

VARIANTE AL VIGENTE PGT PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE RELAZIONE TECNICA

Nell'ambito del "Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare", programma che promuove e cofinanzia processi di rigenerazione di ambiti urbani ed al quale il Comune di Mantova, con DGC n. 299 del 23.12.2020 ha espresso la volontà di aderire, è stata candidata l'area periferica a sud del centro cittadino, espressione di degrado strutturale e disagio abitativo e socioeconomico da riqualificare in chiave di mixité sociale e diversificazione dell'offerta abitativa e dei relativi servizi. Il progetto vuole contribuire a definire una modalità di intervento di rigenerazione urbana dei quartieri di edilizia residenziale pubblica potenziando l'accessibilità ai servizi di quartiere e urbani ed attivando servizi di welfare urbano finalizzati a migliorare la qualità dell'abitare.



Tra gli obiettivi specifici vi è il rafforzamento della permeabilità ciclabile e pedonale dei quartieri e negli interventi candidati al Bando vi sono le connessioni ciclabili con il potenziamento della permeabilità verde in generale e della mobilità ciclabile in particolare, proponendo il completamento di tratti di percorsi urbani finalizzati al collegamento degli assi, in parte esistenti e in parte di nuova realizzazione lungo la direttrice Strada Chiesanuova - Strada Dosso del Corso - Belfiore - Pompilio - Ospedale - Centro Città. Il percorso ciclopedonale si collegherà con quello in fase di cantierizzazione in strada Dosso del Corso che recapiterà nella ciclabile di recente costruzione in via Cremona. Con i due interventi individuati su Strada Chiesanuova (di lunghezza rispettivamente di 580 ml e 400 ml) verrà così incrementato il sistema delle ciclabili, migliorando la viabilità e la sicurezza dei ciclisti in un tratto di strada molto trafficato in entrambe le direzioni di marcia.

A fronte di questa progettualità in corso ed a ulteriori riflessioni sul più esteso sistema di mobilità ciclabile le modifiche sostanziali nel percorso della direttrice si riscontrano in:

- estensione della tratta lungo Corso Vittorio Emanuele II in quanto elemento di collegamento con il centro storico di recente realizzazione che ben si armonizza, all'altezza di Largo di Porta Pradella, con il percorso identificato dalla direttrice;
- addizione di un secondo braccio lungo strada Chiesanuova con innesto all'incrocio con strada Dosso del Corso fino a strada Circonvallazione Sud;
- aggiunta della tratta che, sempre da Porta Pradella, si dirama fino al fronte della stazione ferroviaria e che sarà realizzata nell'ambito del progetto di riqualificazione degli spazi esterni della stazione a carico di RFI.



Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— Direttrice n. 14 Circonvallazione Sud

L'itinerario ha la funzione di connettere i quartieri periferici ovest della città servendo in particolare il distretto sanitario ASL, nonché di collegare la città agli istituti scolastici superiori Enrico Fermi e Leonardo da Vinci. Il tragitto presenta numerose criticità visto che strada Circonvallazione Sud, seppur sgravata dal traffico a seguito della realizzazione della Tangenziale Sud, non è ancora adeguata ad accogliere in sicurezza i ciclisti. La percorribilità ciclabile dell'intero percorso sarà influenzata dalla realizzazione della corsia ciclabile lungo Via

Indipendenza (nuovo codice della strada) e dall'intervento di costruzione del sottopasso ciclabile che verrà realizzato da RFI nell'ambito del progetto del raddoppio ferroviario della tratta Mantova – Cremona e che vedrà la rimozione del passaggio a livello e l'interruzione del percorso carrabile. Ad interessare la tratta vi è poi il nuovo assetto dell'ambito Borgochiesanuova con gli interventi relativi al sottopasso ciclopedonale della linea ferroviaria Mantova - Modena su strada Circonvallazione sud e in prossimità della stazione ferroviaria locale. Il progetto definitivo è stato predisposto dal Comune di Mantova ed inserito nel Piano triennale opere pubbliche per l'annualità 2023 in quanto nuova realizzazione di infrastrutture di trasporto stradale.



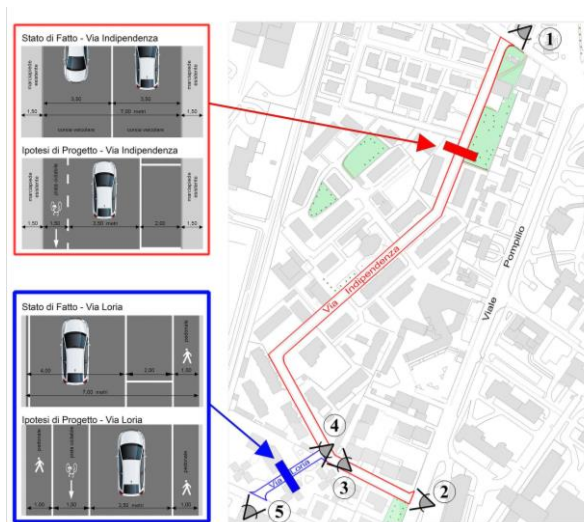
Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— **Direttrice n. 15 Centro – Ospedale – Belfiore**

L'itinerario collega il centro storico, attraverso via Chiassi, e piazzale Gramsci con il polo di attrazione dell'ospedale di Mantova e con i quartieri di Valletta Paiolo, Pompilio, Due Pini, Borgochiesanuova e Dosso del Corso. Elemento di novità è la realizzazione lungo Via Indipendenza di un nuovo percorso ciclabile sotto forma di Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile (12-ter, art.3 L. 121/2021) in ottemperanza al Nuovo Codice. Questo permette infatti la possibilità di destinare una parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.



Il percorso della direttrice ha visto poi un'estensione fino al cuore del centro storico tramite l'inclusione all'interno della tratta principale dell'asse di via Chiassi in quanto elemento di congiunzione fondamentale con il centro cittadino.



Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— **Direttrice n. 16 Anello**

Uno dei temi centrali dell'aggiornamento del Biciplan riguarda la rimozione delle tratte del centro storico e del così definito Percorso Mantova Me Genuit, un itinerario il cui fine era quello di connettere e rendere accessibile le principali porzioni del tessuto urbano storico diffuso ed i suoi spazi verdi a valenza urbana. La definizione di percorsi specifici o preferenziali è risultata non più efficace in seguito alla misura di ampliamento nel centro storico della perimetrazione delle aree con limite di velocità a 30 km/h con ordinanza n. 783 del 12/09/2014 ed all'introduzione nella classificazione stradale della Strada urbana ciclabile (E-bis). Questa ha riconosciuto alla strada urbana a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h e definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, la legittimità da parte del cittadino di uso ciclabile. È stato pertanto scelto di non definire un unico percorso "preferito" per la scoperta del centro cittadino quanto piuttosto dare spazio all'idea di una Mantova storica vivibile ed esplorabile in maniera unica e personalizzabile. A caratterizzare la direttrice n. 16 oggi presentata è invece la sua natura "tangenziale" e di collegamento tra le sue parti, o sponde, principali della città: il percorso si poggia dunque lungo gli assi principali di viale Piave, viale Risorgimento e viale Allende descrivendo un itinerario capace di mettere a sistema alcuni tra i poli attrattori principali della città (la stazione ferroviaria, piazzale Gramsci, Palazzo Te, lo Stadio e Mantova Hub) ed intercettando tutte le direttrici dirette verso il centro storico (3, 11, 13, 15) e gli altri quartieri (5, 15).



Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— *Direttrice n. 17 Diversivo Mincio*

La direttrice Diversivo Mincio mette in collegamento il quartiere Gambarara con Borgo Virgiliana e via Brennero. In ragione della sua natura oggi informale, il sentiero esistente si sviluppa in condizioni molto differenti per cui i tratti a nord di Gambarara, a nord di Colle Aperto e da via Poggio Reale a via Legnago, sono percorribili in modo abbastanza agevole pur necessitando di adeguata manutenzione mentre il tratto da via Legnago a via San Geminiano (a nord di Lunetta) e da via San Geminiano a strada Virgiliana è a tratti di difficile percorrenza o non è accessibile in quanto bloccato da sbarre in ingresso e uscita.

L'itinerario identificato come direttrice n. 17 è dunque costituito principalmente da un sentiero tracciato dall'uso che corre accanto al canale Diversivo ed ha pertanto valenza, oltre che di servizio, naturalistica.



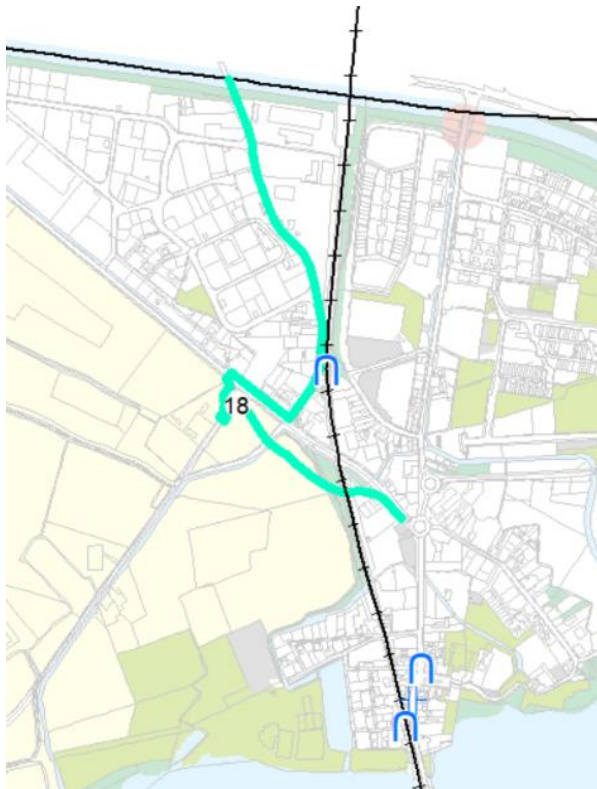
Direttrice come da Biciplan 2014



Direttrice variante Biciplan

— *Direttrice n. 18 Gambara - Cittadella*

A questa direttrice, ancora interamente da realizzare, viene assegnato il compito di collegare a Nord della città il quartiere Cittadella con il quartiere Gambarà facendo da asse di collegamento con la vicina frazione di Sant'Antonio del comune di Porto Mantovano. Questo percorso risulta anche strategico per il collegamento dell'area con la stazione di Sant'Antonio posta appena oltre il confine comunale di Mantova. Questo percorso di valenza principale è stato introdotto entro questo aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclistica in quanto è risultato impellente dare riconoscimento ad un percorso di notevole valenza strategica, anche in virtù del nuovo assetto ciclabile e viabilistico che verrà realizzato nell'ambito del progetto sostenuto da RFI di eliminazione del passaggio a livello su via Brescia e conseguenze ristrutturazione stradale dell'area.



Direttrice introdotta con la variante Biciplan

Progettualità strategiche in corso a cura di soggetti esterni

La città di Mantova è interessata da numerosi interventi di carattere strategico e sovralocale che, di concerto con altri soggetti attuatori, mirano a risolvere nodi viabilistici ed infrastrutturali complessi e notoriamente problematici. Queste azioni, volte a modificare profondamente l'assetto viabilistico esistente, sono riconducibili ai seguenti programmi di interventi:

- *Riordino funzionale e riqualificazione delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova*
Gli obiettivi dell'intervento sono volti a rafforzare e rendere protetto e accessibile il nodo trasportistico di mobilità integrata della stazione ferroviaria come polo di servizi connessi al viaggio e di utilità per la città. Il progetto, promosso da RFI con l'appoggio del Comune, si articola su tre livelli: migliorare l'accessibilità alla stazione e la qualità degli ambiti pedonali, riorganizzando la viabilità antistante il Piazzale di Stazione; realizzare connessioni pedonali sicure; favorire la mobilità dolce tramite il potenziamento dei percorsi ciclopedonali e la realizzazione di aree di sosta e stallo dedicati. L'intervento è attualmente in fase di appalto.
- *Soppressione del passaggio a livello al km 92+775 - via Parma in località Porta Cerese*
L'intervento, supportato da RFI, consiste nella realizzazione di una variante di tracciato della S.S. n° 62 "Via Parma" in località Porta Cerese. L'infrastruttura viaria interseca prima Via Visi e successivamente il rilevato ferroviario a singolo binario della linea Mantova-Monselice mediante un sottopasso consentendo la soppressione del P.L. Il tracciato dell'asse principale si innesterà sulla S.S. n° 62 mediante una rotatoria di progetto che risolverà l'attuale incrocio tra la S.P. n° 28 (Via Brennero), Viale Te e Via Luzio in corrispondenza del piazzale Porta Cerese e l'accesso ai frontisti del lato est di via Parma verrà garantito realizzando una nuova viabilità collegata al suo tratto attuale. La sede stradale dell'asse principale sarà affiancata su ambo i lati da marciapiedi ad uso servizio mentre solo dal lato est nel tratto della rampa di uscita. La completa permeabilità

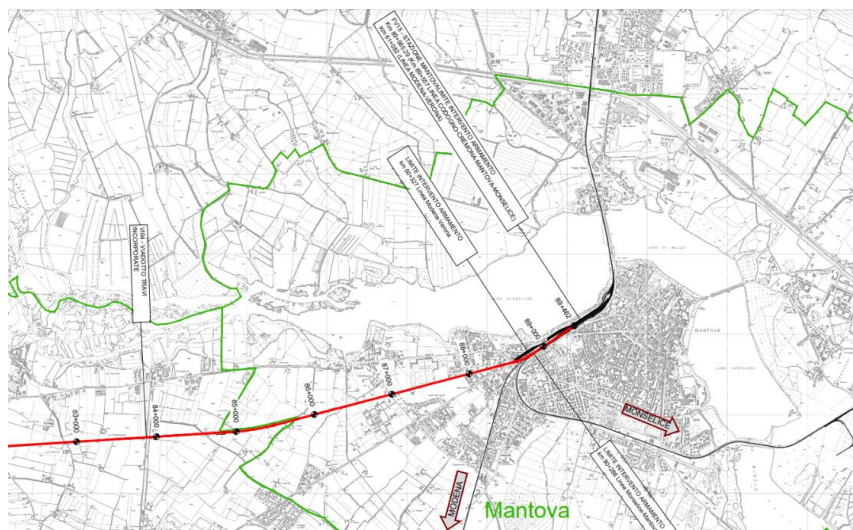
pedonale tra via Visi e Bosco Fontana continuerà ad essere garantita in superficie tramite la copertura calpestabile della tratta coperta di viabilità. Completano l'intervento il ripristino del percorso ciclo-pedonale esistente interrotto dalla nuova viabilità, affiancato al piede del rilevato dell'asse principale lato ovest e riconnesso alla pista attuale in corrispondenza di Via Visi, e la nuova pista ciclo-pedonale nell'area compresa tra Via Visi e Piazzale Montelungo volta a dare continuità ai percorsi ciclabili tra lato nord e sud della ferrovia.

– *Soppressione del passaggio a livello al km 63+350 - Via Brescia*

Via Brescia presenta una discreta importanza viabilistica essendo direttamente connessa alla S.R. 62, direttrice viaria principale della porzione Nord di Mantova, e soddisfacendo inoltre la domanda di spostamenti locali interni al comune. Il progetto in oggetto, relativo all'eliminazione del PL a raso insistente su Via Brescia e di cui RFI è soggetto promotore, prevede le seguenti opere principali: realizzazione di un sottopasso carrabile sotto la linea ferroviaria esistente spostato leggermente a Sud rispetto alla sede stradale esistente; realizzazione di un impalcato stradale al di sopra della rampa Est del sottopasso; una nuova viabilità parallela all'esistente e spostata indicativamente 40 m a Sud Ovest da quella esistente e controstrade; una rotonda per la connessione con la viabilità esistente; il ripristino della ciclovia Mantova – Peschiera.

– *Raddoppio della linea ferroviaria Piadena – Mantova*

Il progetto sviluppato da RFI riguarda la realizzazione del raddoppio ferroviario della linea Codogno-Cremona-Mantova per la tratta compresa tra la stazione di Piadena e la stazione di Mantova, insieme ai relativi interventi di armamento, opere civili e sistemi tecnologici necessari per la sua gestione e la soppressione di tutti i passaggi a livello e risoluzione delle viabilità. Per il Comune di Mantova è prevista la soppressione del PL in Str. Circonvallazione sud e la realizzazione di nuova viabilità tra Strada Dosso del Corso e via Cremona con l'inserimento di nuovo cavalcavia e la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale denominato su Strada Circonvallazione Sud incrocio via Riccardo Zandonai. È prevista inoltre la soppressione del PL in strada Eremo con conseguente chiusura della strada ed interruzione della viabilità per quanto interessa nello specifico il Comune di Mantova.



Progetto dell'infrastruttura ferroviaria

Ambiti complessi di intervento ed approfondimento

Oltre a queste progettualità complesse già avviate, sussistono specifici ambiti di approfondimento su cui le energie territoriali si concentreranno al fine di sviluppare soluzioni strategiche ed efficaci volte a garantire una maggior sicurezza, fruizione e connettività tra aree diverse della città. Le aree in oggetto sono, in particolare:

– *Via Verona*

Via Verona si caratterizza per essere l'asse di collegamento tra il centro città ed il vicino comune di Porto Mantovano, nonché luogo di numerosi servizi e corpi commerciali. All'altezza di Cittadella risulta ancora da risolvere il nodo con Piazza Porta Giulia, in quanto al momento risulta di difficile realizzazione, per indisponibilità di spazio sufficiente, la tratta su via Verona dalla piazza a via San Giovanni Bono.

– *Via Legnago*

L'asse di via Legnago, strategica per il collegamento tra il centro città, Campo Canoa fino all'Autostrada del Brennero, necessita di una specifica ed attenta pianificazione per quanto riguarda la sua infrastrutturazione ciclabile. Sarà pertanto prossimamente oggetto di approfondimento e pianificazione.

— *Il contesto storico del centro cittadino*

Caratterizzata da forti limiti dovuti al suo impianto storico e densamente definito, la città storica si caratterizza per un nucleo antico di grande pregio paesaggistico e architettonico, che comprende gli insediamenti gonzagheschi e le espansioni compatte realizzate fino alla prima metà del 1900. Il nucleo storico, caratterizzato da una forma urbana e da un insieme di spazi pubblici che facilitano l'incontro e la socializzazione, costituisce un centro commerciale naturale e ospita numerosi esercizi commerciali che si distinguono per tradizione e qualità dell'offerta. È quindi importante dare risposta ai bisogni differenziati di mobilità, garantendo l'accesso veloce e sicuro alla città storica e preservandone i caratteri distintivi.

— *Valdaro – Olmolungo*

L'ambito, ancora in fase di infrastrutturazione, di Valdaro – Olmolungo situato ad Est del territorio comunale in una zona pianeggiante tra l'uscita dell'autostrada A22 "Modena - Brennero" ed il porto di Valdaro, un importante scalo merci per la provincia di Mantova, si caratterizza come polo attrattore di rilevanza sovracomunale per il suo ruolo economico e produttivo. L'area ha subito negli ultimi decenni una rapida e grossa trasformazione ancora in corso in seguito all'insediamento di fabbriche e imprese operanti nei settori dei trasporti e della logistica e rappresenta un'importante opportunità per lo sviluppo e la rifunzionalizzazione del polo produttivo di Mantova in una logica di lungo periodo. Risulta pertanto fondamentale sviluppare un progetto di infrastrutturazione ciclabile per permettere ed incentivare la scelta dell'uso di mobilità sostenibile, sicura ed efficiente.

Ulteriori novità normative e metodologiche

A seguito dell'aggiornamento normativo di riferimento, vengono adeguate le definizioni già presenti nel Biciplan 2014 alla nuova nomenclatura in vigore.

Come indicato dall'art. 2 comma 1 della Legge 11 gennaio 2018 n. 2, si intende per ciclovia un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura. Secondo il comma 2 sono qualificati come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- a) le piste o corsie ciclabili;
- b) gli itinerari ciclopedonali;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali,
- h) le zone a traffico limitato,
- i) le zone residenziali,

Il nuovo Codice della Strada, aggiornato alle modifiche introdotte dal decreto legge 10/09/2021 n. 121 e convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, assume e riporta inoltre le definizioni esplicitate dall'art. 49 del Decreto Semplificazioni (DL 76/2020 del 16/07/2020). In particolare introduce nella classificazione stradale la classe E-bis (art. 2), **Strada urbana ciclabile** definendola come strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti. Nella stessa modifica normativa sono stati inseriti inoltre i concetti di **Corsia ciclabile** (12-bis, art. 3), **Corsia ciclabile a doppio senso di marcia** (12-ter, art.3) e **Casa avanzata** (7-bis, art.3) intesa come linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.

Le definizioni che seguono, in parte mutuata dalla normativa vigente e in parte introdotte dal piano stesso, esplicitano le terminologie utilizzate definendo i percorsi secondo la loro tipologia e geometria, ossia:

- **Pista o corsia ciclabile (C)**, entro cui sono comprese le piste *in sede propria* (SP), *su corsia riservata* (CR), *corsia ciclabile* (CS) e *Corsia ciclabile per doppio senso* ciclabile;
- **Itinerario ciclopedonale (CP)**;
- **Sentiero ciclabile o percorso natura (S)**;
- **Percorso promiscuo ciclabile e veicolare**, tra cui le *Strade "Trenta"* (P30), *strada senza traffico e a basso traffico, calma o residenziale* (PC) e le *aree pedonali* (P)

VARIANTE AL VIGENTE PGT PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE

RELAZIONE TECNICA

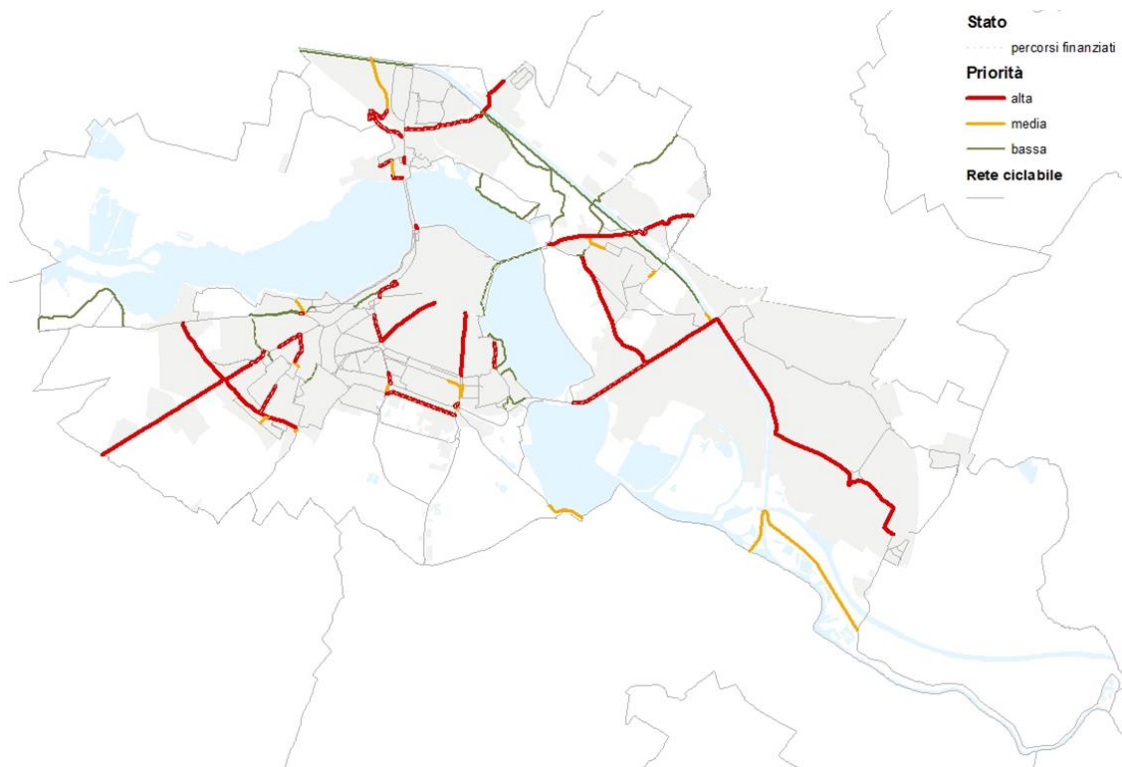
La classificazione, approvata con DCC n. n.42 del 29.07.2014 e che si articolava secondo lo stato di attuazione in *percorsi esistenti - da riqualificare - in attuazione - programmate nei piani di lottizzazione o in altri strumenti negoziali - programmate - in progetto o proposte*, è stata qui riarticolata per semplificare la rilettura dello schema della rete distinguendo prioritariamente le direttrici in:

- Esistenti, poi ulteriormente classificate in:
 - a. **esistenti**, ovvero già fruibili con le caratteristiche indicate;
 - b. **da riqualificare**, ovvero di fatto esistenti ma sulle quali sono previsti minimi interventi per migliorarne la fruibilità e/o messa in sicurezza. Per tali tratte è poi indicato lo stato di attuazione:
 - *in attuazione*, ovvero con realizzazione in corso;
 - *programmate nei piani di lottizzazione* o in altri strumenti negoziali e pertanto poste in carico a soggetti privati con i tempi e le modalità definite nelle relative convenzioni;
 - *programmate*, ovvero già oggetto di progettazione e con finanziamenti certi;
 - *in progetto o proposte*, non già oggetto di finanziamento ma necessarie per l'attuazione della rete ciclabile.
- Da realizzare, ovvero la cui tratta non esiste e non è percorribile in sicurezza, ulteriormente classificate in:
 - *in attuazione*, ovvero con realizzazione in corso;
 - *programmate nei piani di lottizzazione* o in altri strumenti negoziali e pertanto poste in carico a soggetti privati con i tempi e le modalità definite nelle relative convenzioni;
 - *programmate*, ovvero già oggetto di progettazione e con finanziamenti certi;
 - *in progetto o proposte*, non già oggetto di finanziamento ma necessarie per l'attuazione della rete ciclabile.

Per quanto riguarda infine la gerarchia della rete, la classificazione presentata conferma la classificazione del Biciplan 2014 introducendo in più la nozione di "rete delle vie verdi ciclabili", con riferimento alle definizioni introdotte dall'art. 2 della L. 2/2018. La suddivisione degli itinerari è pertanto la seguente:

- rete degli itinerari ciclabili prioritari (che comprendono le ex direttrici), quando connettono ampie parti di città o permettono la fruizione del territorio a scala sovra locale; destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure e che in relazione alle indicazioni del PUMS potrebbero servire gli utenti indicati dal PUMS come "ciclisti lepre", ovvero gli esperti. Tra queste sono individuate anche le sostitutive: tratte di progetto che, qualora realizzate, andranno a sostituire il percorso ora indicato come principale. (Nel testo possono essere nominati come: Direttrici Biciplan 2014, percorsi prioritari L.2/2018, percorsi primari PUMS 2019);
- rete secondaria dei percorsi ciclabili (ex di servizio o di quartiere), ovvero di connessione interna ai singoli quartieri e di servizio;
- reti con specifiche funzioni quali la Rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti (ex alternative alle direttrici intese come tratte che raggiungono lo stesso punto delle principali seguendo un tracciato in genere più lungo ma con maggiore valenza naturalistica o paesaggistica).

Priorità



Le tratte delle direttrici con priorità alta che sono in fase di programmazione e risultano ancora da finanziare sono le seguenti:

Direttrice	Da	Tipologia	Metri lineari	Stima costo
3	Via dei Mulini (rotonda)	Ciclopedonale	52,00	50.000 €
3	Porta Giulia - Via Verona	Ciclopedonale	87,00	80.000 €
4	Colle Aperto - Strada Montata	Corsia propria	514,00	450.000 €
6	Strada Cipata	Ciclopedonale	1.694,00	1.500.000 €
7	Via Brennero - Via Ostiglia	Corsia propria	4.802,00	4.000.000 €
7	Via Gatti	Corsia riservata	424,00	350.000 €
8	Via Legnago	Ciclopedonale	1.691,00	2.500.000 €
11	Corso Garibaldi	Ciclopedonale	986,00	1.000.000 €
14	Strada Circonvallazione Sud	Corsia riservata	2.005,00	2.000.000 €
15	Via Chiassi	Corsia riservata	868,00	1.000.000 €

Elaborati

Con l'approvazione della presente variante viene aggiornata la tavola PS3 del Piano dei Servizi e vengono conseguentemente aggiornati e sostituiti i seguenti elaborati del Piano della Mobilità Ciclistica:

- 1) Relazione di piano
- 2) 0.a- Rilievo dello stato di fatto
- 3) 1 - Schema della rete
- 4) 2 - Stato di attuazione
- 5) 3 - Tipologia dei percorsi
- 6) 4 - Caratteristiche tecniche
- 7) 5 - Interventi previsti
- 8) 6 - Priorità di intervento

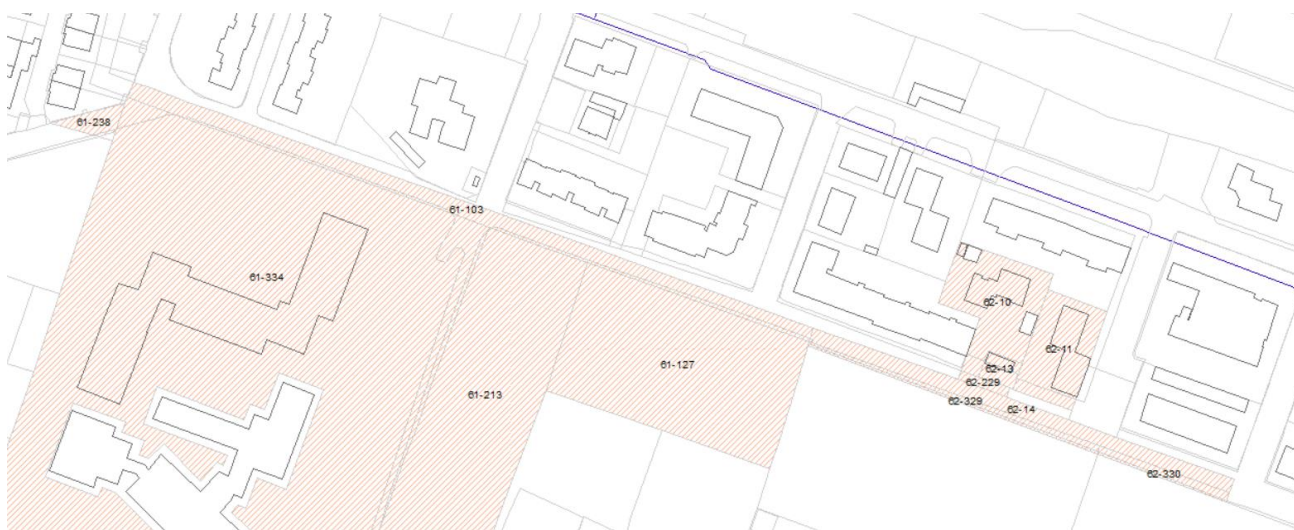
2. Vincoli preordinati all'esproprio

La variante esplicita con apposito simbolo grafico i vincoli preordinati all'esproprio integrando i vincoli già presenti con l'apposizione dei vincoli necessari per la realizzazione di opere pubbliche, con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi ciclabili, presenti nella programmazione comunale o di altri enti pubblici. Questi sono:

- via Amadei;
- Strada Chiesanuova (Pinqua)

Via Amadei – bando Rigenerazione Urbana di Regione Lombardia

L'opera di realizzazione del percorso ciclabile su via Amadei (quartiere Te Brunetti) è oggetto del bando Rigenerazione Urbana promosso da Regione Lombardia, finanziamento volto a supportare interventi di rigenerazione urbana su quartieri di edilizia popolare e di collegamento con gli spazi verdi ed i poli culturali della città. Il progetto è inserito nel piano triennale dei lavori pubblici previsto per l'annualità 2023 approvato con D.C.C. n. 77 del 22.12.2022.



La superficie di intervento interessa le aree che sono identificate al Catasto terreni del Comune di Mantova al Fg. 61 mapp. 238, 334 (circa 126 mq.), 213, 127, 103 e Fg. 62 mapp. 10, 11, 13, 14, 229, 329 e 330.

Per l'area identificata al Fg. 61 mapp. 334, esclusivamente per la parte non recintata di circa 126 mq. di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di Mantova, si propone la modifica di destinazione da aree a "Servizi di interesse pubblico o generale" di cui all'art. C8 delle norme del Piano dei Servizi con tipologia "Scuole superiori di secondo grado" a tipologia "Aree destinate alla mobilità e alla viabilità" ai sensi dell'art. C6 delle norme del Piano dei Servizi.

Per le seguenti aree, necessarie per la realizzazione dell'intervento, al fine di regolarne la proprietà viene proposta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio oltre che, laddove necessario, la modifica delle loro destinazioni d'uso:

- Per i mappali:
 - Fg. 61 mapp. 213 (87 mq)
 - Fg. 61 mapp. 127 (186 mq)è proposta la modifica di destinazione di PGT da "aree agricole soggette a trasformazione" ai sensi dell'art. D32 del Piano Regole (inseriti nell'Ambito di Trasformazione ATR1 "Te Brunetti"), ad "Aree destinate alla mobilità e alla viabilità" ai sensi dell'art. C6 delle norme del Piano dei Servizi;
- Per i mappali:
 - Fg. 62 mapp. 10 (34 mq)
 - Fg. 62 mapp. 11 (111 mq)
 - Fg. 62 mapp. 13 (66 mq)

VARIANTE AL VIGENTE PGT PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE

RELAZIONE TECNICA

è proposta la modifica di destinazione di PGT da “aree residenziali” ai sensi dell’art. D19 del Piano Regole, ad “Aree destinate alla mobilità e alla viabilità” ai sensi dell’art. C6 delle norme del Piano dei Servizi;

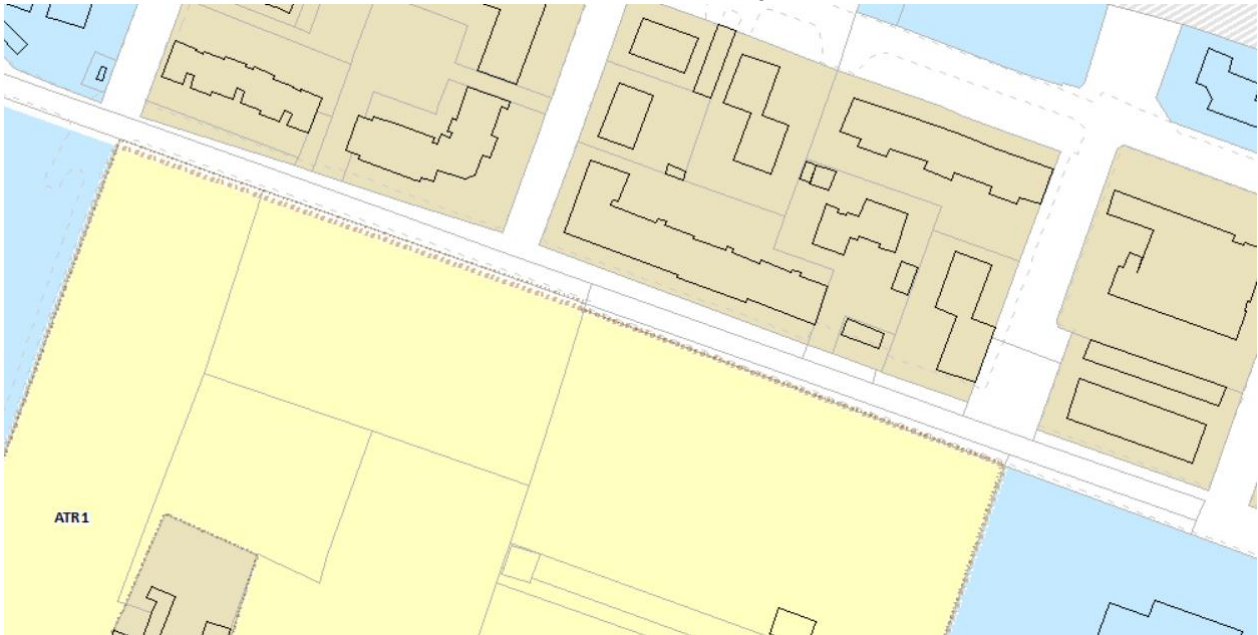
— Per i mappali:

- Fg. 62 mapp. 229 (50 mq)

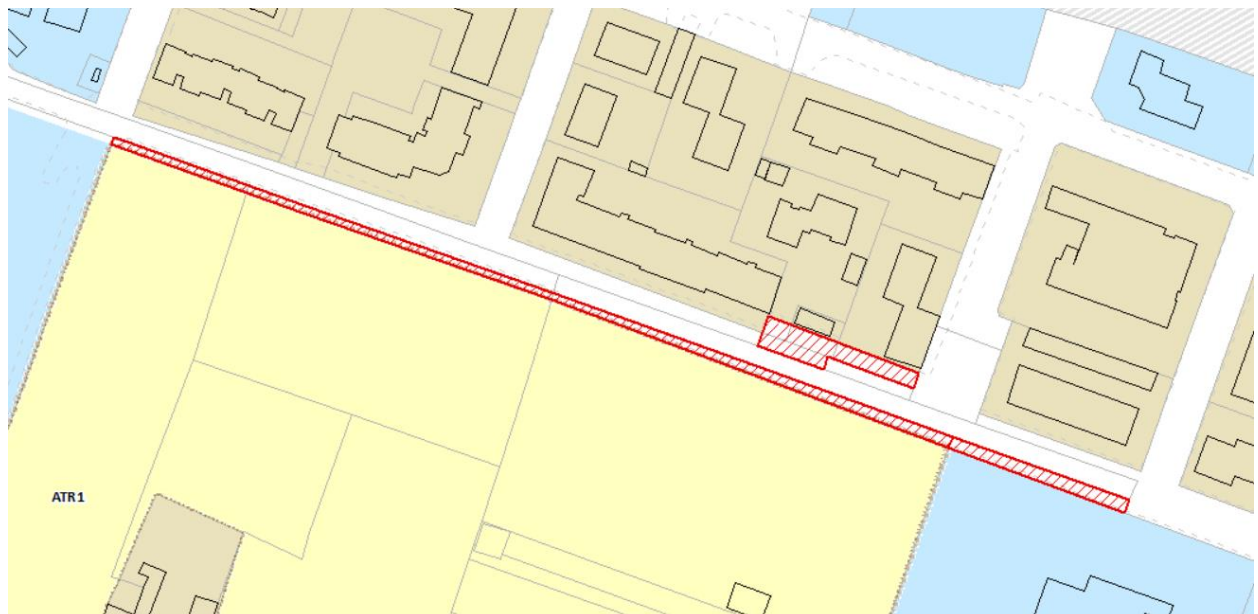
- Fg. 62 mapp. 329 (275 mq) e mapp. 330 (148 mq)

è confermata la destinazione vigente “Aree destinate alla mobilità e alla viabilità” ai sensi dell’art. C6 delle norme del Piano dei Servizi.

Estratti della Tavola PR1 – vigente



Estratti della Tavola PR1 – variante



Estratti della Tavola PS1 – vigente



Estratti della Tavola PS1 – variante



Strada Chiesanuova – bando PINQUA

Nell'ottica di un aumento della mobilità sostenibile in aree urbane, è stato candidato al bando nazionale (ex DM n. 395 del 16 settembre 2020) "Programma innovativo nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA)" il completamento del percorso ciclabile lungo Strada Chiesanuova attraverso la realizzazione di due interventi di lunghezza rispettivamente di 580 ml e 400 ml. Il progetto, nominato "Completamento ciclabile in Strada Chiesanuova", è stato approvato da parte della Giunta del Comune di Mantova con D.G.C. n. 62 del 12.03.2021.

Per la realizzazione di tale infrastruttura risulta necessario disporre di parte di aree private ricadenti sui seguenti mappali identificate catastalmente come segue:

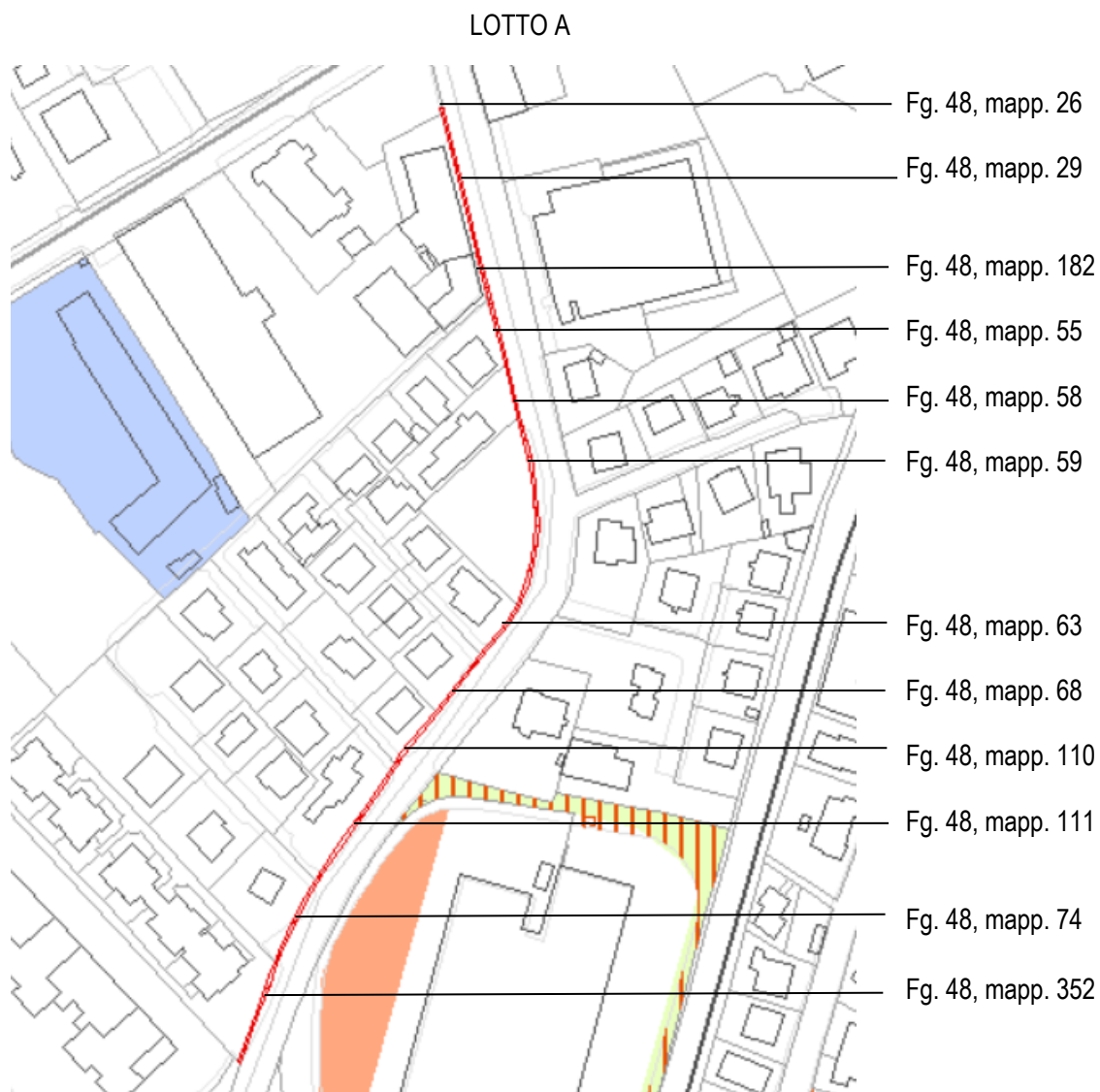
Lotto A: Fg. 48, mapp. 26 – 29 - 182 – 55 – 58 – 59 – 63 – 68 – 110 – 111 – 74 - 352

Lotto C: Fg. 56, mapp. 289 – 431 – 432 – 430 – 14 – 74 - 15 - 92 - 99 - 19 - 20 – 21 – 23,

Fg. 79, mapp. 274 – 273 - 272 – 271 – 21 – 94 – 26 – 25 – 28 – 32 – 134 – 135 – 136 – 35 – 38 – 37 – 43 – 48 – 50 – 200 – 277.

VARIANTE AL VIGENTE PGT PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE
RELAZIONE TECNICA

Su tali aree è pertanto proposta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la conseguente modifica della destinazione di tali aree, da "aree residenziali" ai sensi dell'art. D19 del Piano Regole del PGT ad "Aree destinate alla mobilità e alla viabilità" ai sensi dell'art. C6 delle norme del Piano dei Servizi.



Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS1 – vigente e variante



LOTTO C



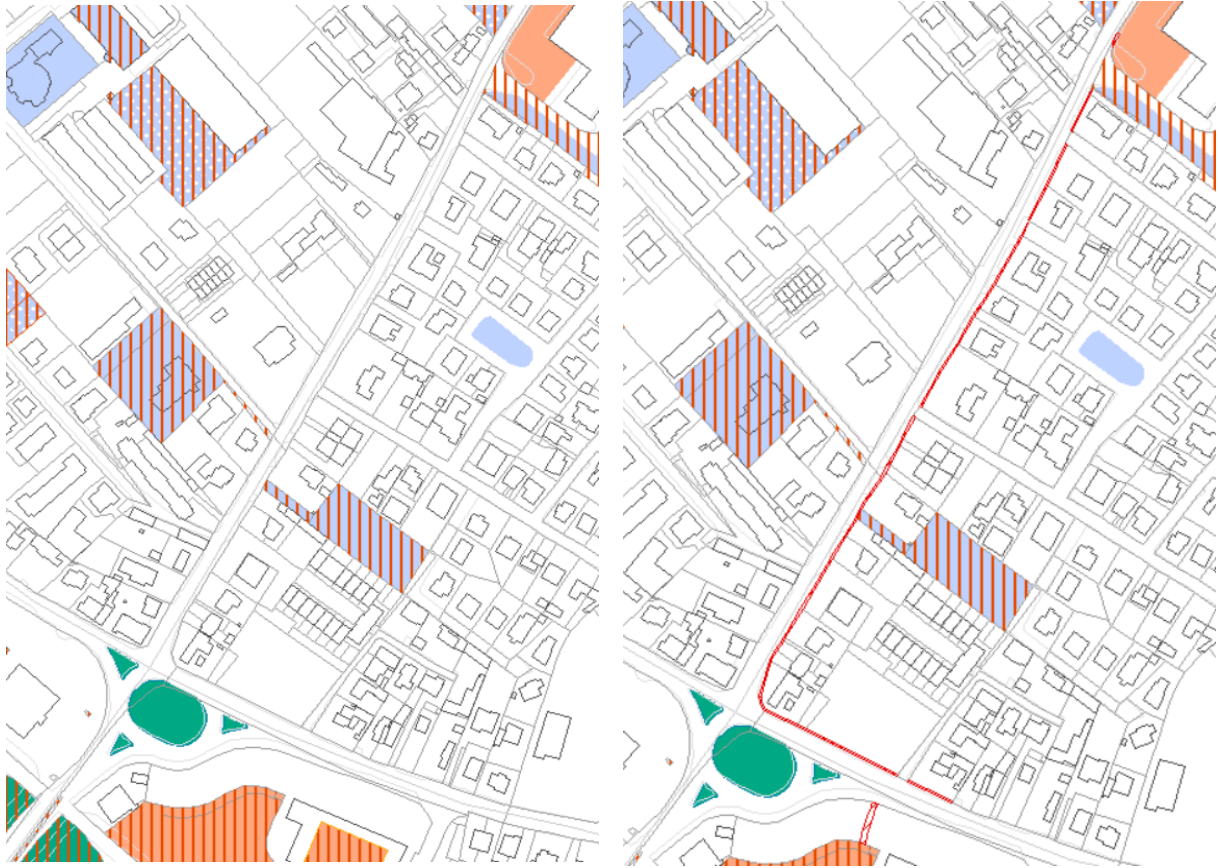


- Fg. 79, mapp. 274
- Fg. 79, mapp. 273
- Fg. 79, mapp. 272
- Fg. 79, mapp. 271
- Fg. 79, mapp. 21
- Fg. 79, mapp. 94
- Fg. 79, mapp. 26
- Fg. 79, mapp. 25
- Fg. 79, mapp. 28
- Fg. 79, mapp. 32
- Fg. 79, mapp. 134
- Fg. 79, mapp. 135
- Fg. 79, mapp. 136
- Fg. 79, mapp. 35
- Fg. 79, mapp. 38
- Fg. 79, mapp. 37
- Fg. 79, mapp. 43
- Fg. 79, mapp. 48
- Fg. 79, mapp. 50

Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS1 – vigente e variante



3. Variazione della destinazione d'uso

Obiettivo ulteriore della presente variante è la modifica, coerentemente con le progettazioni in corso, della destinazione d'uso di alcuni immobili che concorrono alla composizione del sistema dei servizi. Gli ambiti in oggetto sono:

- Percorso ciclabile – Villa Lagarina;
- Campo sportivo Borgochiesanuova;
- Impianto trattamento inerti via Ascanio De Mori
- Centro Sociale Lunetta;
- Ciclabile Strada Dosso del Corso;
- Via Villafranca.

Percorso ciclabile – Villa Lagarina

Con Atto Dirigenziale n. PD/506 del 28/05/2020 la Provincia di Mantova ha rilasciato il provvedimento autorizzatorio unico per la realizzazione del progetto di modifica dello stabilimento Pro-Gest Mantova, gestito dalla Società Cartiere Villa Lagarina. Tale provvedimento prevede “Opere di mitigazione e compensazione”, in particolare sono previste:

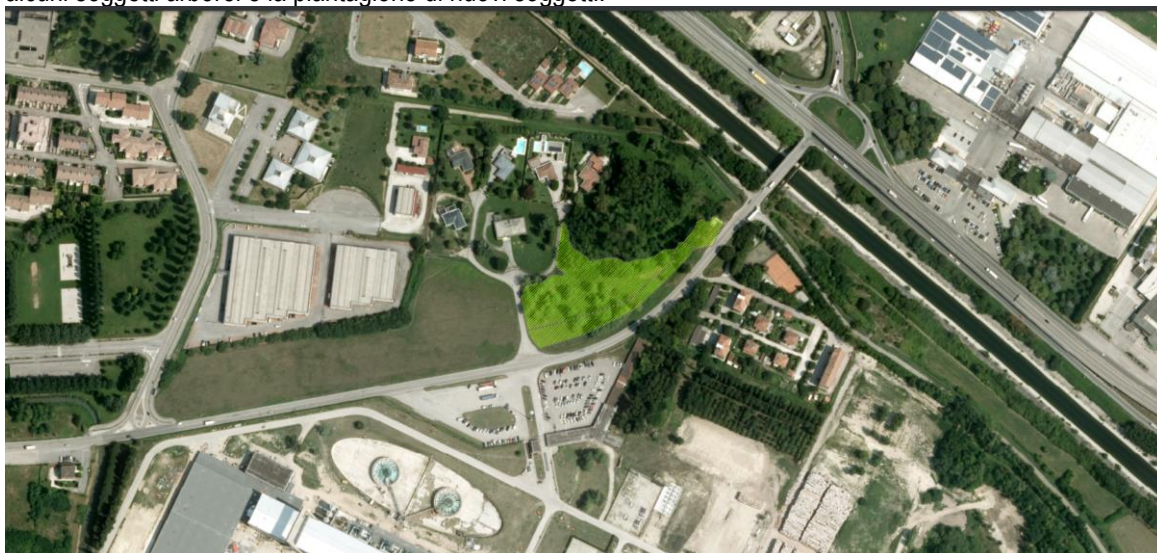
- tra le opere di mitigazione la realizzazione di nuove piste ciclabili nell'immediato intorno dello stabilimento ed afferenti allo stesso. Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclabile con larghezza netta di 2.50 m e dotato di idonea segnaletica verticale ed orizzontale che si sviluppa a nord di viale Poggio Reale innestandosi sulla rotonda di Ponte Rosso e proseguendo fino ai pressi di Strada Diversivo.

Per tale intervento sono stati rilasciati i seguenti titoli abilitativi:

- PDC n.91/2021 del 20/11/2021 per la realizzazione del primo stralcio A previo parere di conformità urbanistica
- PDC n. 36/2022 del 4/5/2022 per la realizzazione dello stralcio B previo parere di conformità urbanistica, (PG 32052/2022-pge 43992-22)

Per tali interventi è pervenuta comunicazione di inizio dei lavori rispettivamente in data 1/2/2022 e in data 23/5/2022, tuttora in corso.

La realizzazione del tratto ciclabile sulle aree identificate al Fg. 8 mappali 30 e 571 comporta l'abbattimento di alcuni soggetti arborei e la piantagione di nuovi soggetti.



Per tale intervento è stato pertanto rilasciato il permesso di costruire n. 30/2022 del 21/04/2022, con inizio lavori in data 12/05/2022.

- Tra le opere di compensazione inoltre è confermata la realizzazione di un Bosco planiziale a nord di Viale di Poggio Reale per una superficie di circa ha 2,00., tale intervento è localizzato sull'area identificata al Fg. 8, mapp. 569 (23.330 mq) del Catasto Terreni.



La proposta qui presentata, pertanto in coerenza con lo stato dei luoghi e con la realizzazione delle opere previste riguarda la modifica della destinazione dei mappali di proprietà di Cartiere Villa Lagarina S.P.A ora destinati dal PGT ad "aree agricole di interazione" ai sensi dell'art. D31 e modificati in "Verde di mitigazione ambientale" di cui all'art. D33 delle norme del Piano delle Regole. La modifica interessa l'area identificata al Fig. 8, mappali 569, 30 e 571.

Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante



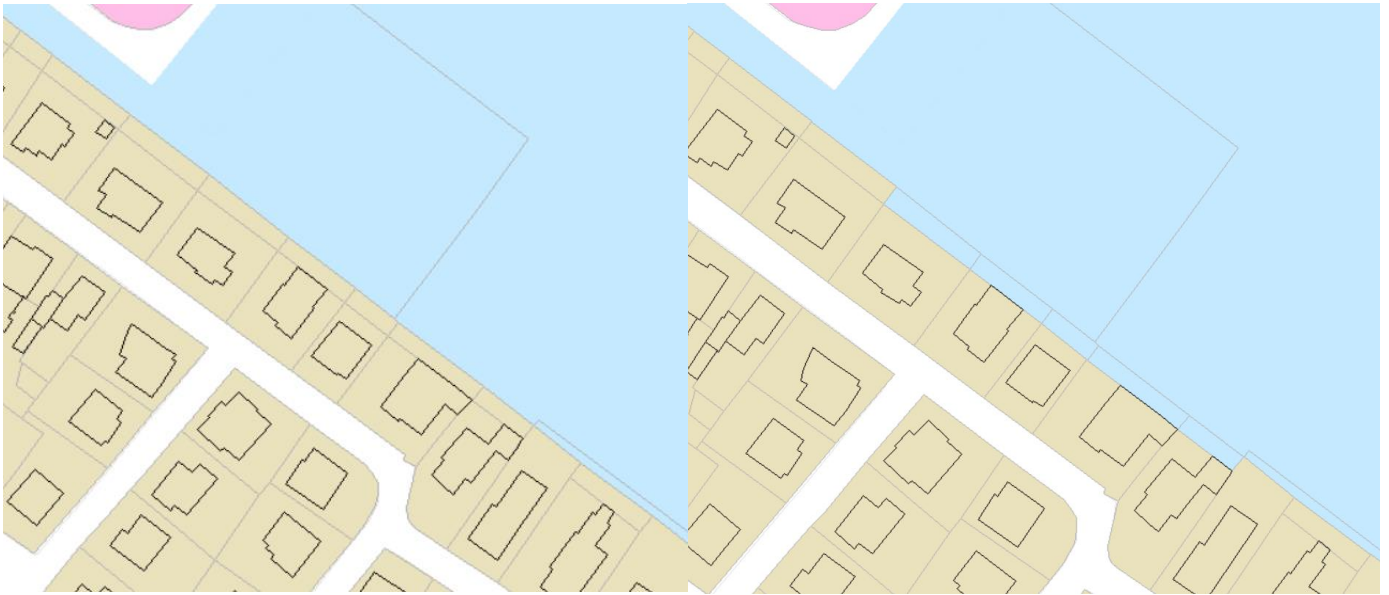
Campo sportivo Borgochiesanuova



Nell'ambito del Centro Sportivo Mantovanello situato su Via Vivenza, viene ricompresa nell'area destinata al detto servizio la fascia esterna a sud in quanto già parte del perimetro cintato del campo sportivo in oggetto. Quest'area è composta da mappali di proprietà del Comune di Mantova e precedentemente inseriti nel piano alienazioni. Viene pertanto proposta la modifica della destinazione del PGT da "aree residenziali" a norma dell'art. D19 a "Servizi di interesse pubblico o generale" a norma del art. C8 del Piano dei servizi con tipologia "Attrezzature sportive". La modifica interessa i seguenti mappali:

- Fg. 56, mapp. 437 (122 mq);
- Fg. 56, mapp. 438 (99 mq);
- Fg. 56, mapp. 439 (70 mq);
- Fg. 56, mapp. 442 (124 mq);
- Fg. 56, mapp. 444 (77 mq).

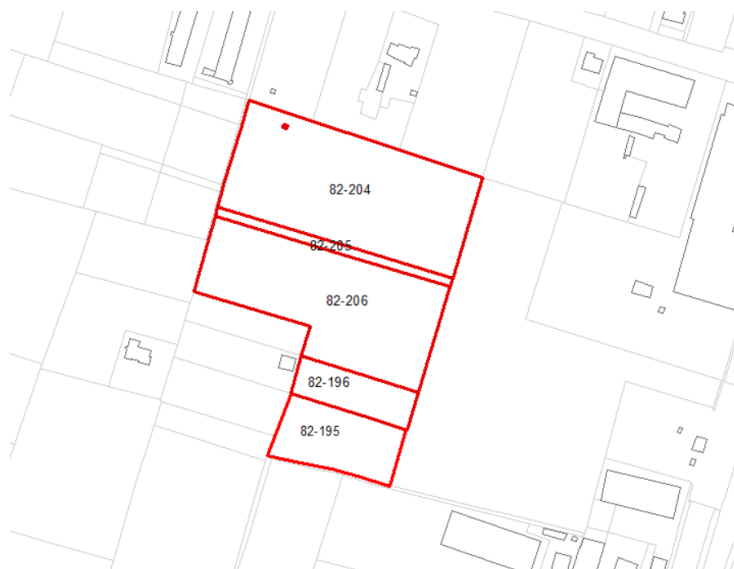
Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante



Impianto trattamento inerti via Ascanio De Mori



In data 21.12.2022 (prot. 130083/2022) è pervenuta richiesta dalla ditta Reggiani s.r.l. di modifica della classificazione del Piano di Governo del Territorio relativamente all'impianto esistente di trattamento degli inerti posto in via Ascanio De Mori.

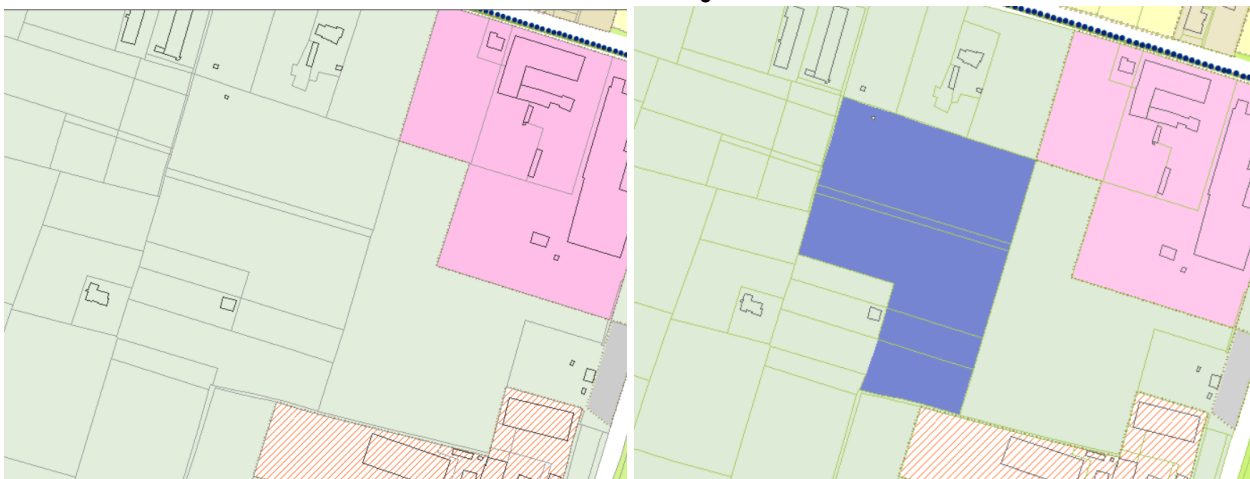
Nello specifico è richiesta la variante del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi modificando l'azzonamento dall'attuale "Area agricola di valenza paesaggistica" normato dall'art. D29 delle norme del Piano delle Regole a "Infrastrutture di interesse comune" riconducendo all'art. C10 delle norme del Piano dei Servizi l'impianto oggi esistente e autorizzato all'esercizio con D.G.R. Lombardia n. V/38303 del 23 giugno 1993. Tale autorizzazione ai sensi dell'art. 3-bis, comma 2 della legge 441/1987 ha costituito variante allo strumento urbanistico e comportato la dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. L'area è così individuata al catasto terreni:

autorizzato così individuato al catasto terreni:

- Fg. 82, mapp. 195 parte (2.000 mq);
- Fg. 82, mapp. 196 (2.000 mq);
- Fg. 82, mapp. 204 (11.410 mq);
- Fg. 82, mapp. 205 (960 mq);
- Fg. 82, mapp. 206 (9.410 mq);

La richiesta si ritiene accoglibile anche in considerazione del fatto che già l'art. C10 consente la localizzazione di impianti di gestione ciclo dei rifiuti, ma che tuttavia per scelta strategica del PGT 2012 era stato azzonato ad area agricola con l'obiettivo condiviso dal richiedente di spostamento dell'impianto in area ritenuta all'epoca più consona, tanto è che lo stesso PGT all'art. D27 comma 2 consente la localizzazione in area agricola "impianti transitori per l'estrazione e il trattamento di inerti". Tale richiesta pare pertanto accoglibile in relazione anche alle procedure avviate e non conclusesi relative allo spostamento dell'impianto stesso, come esplicitato nella specifica richiesta (in atti).

Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante



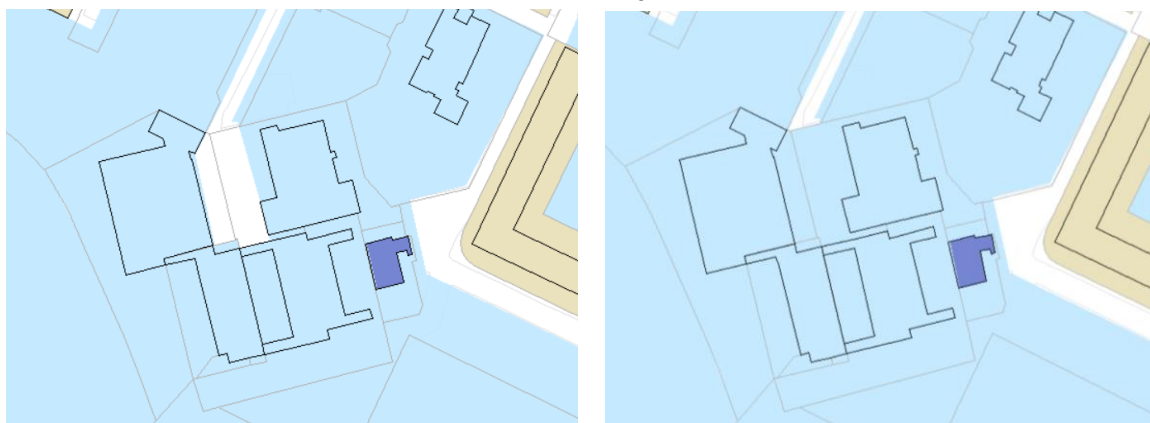
Centro Sociale Lunetta

Con D.G.C. n.133 del 18/05/2022 è stato approvato il progetto di fattibilità denominato “Abbattimento e ricostruzione Centro Sociale Lunetta” già inserito nella programmazione triennale 2022-2024 ed oggetto del Bando Rigenerazione Urbana.

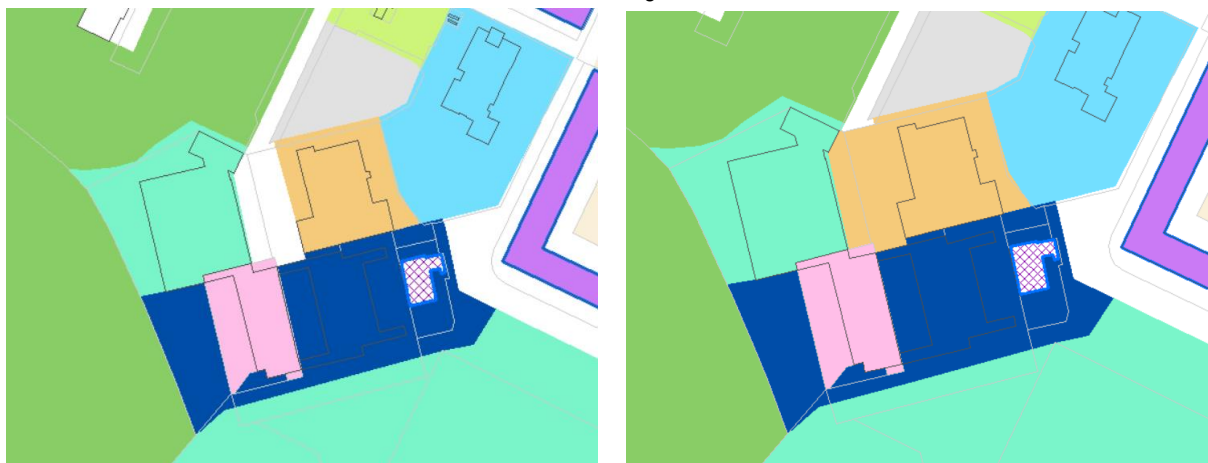
Al fine di incentivare un uso attivo e partecipe dell’area da parte degli utenti del nuovo centro sociale e di rendere più coerenti la modalità consolidata di uso dello spazio e la sua classificazione urbanistica viene proposta, per la parte dei mappali 247 (567 mq) e 187 (295 mq) del Fg. 39 ora a destinazione “aree per la viabilità” ai sensi dell’art. C6, la modifica a “Servizi di interesse pubblico o generale” con tipologia “Servizio per il tempo libero e il turismo” ai sensi dell’art. C8.



Estratti della Tavola PR1 – vigente e variante



Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante



Ciclabile Strada Dosso del Corso

Via Dosso del Corso è una diramazione fondamentale della strada di livello regionale Verona-Mantova-Cremona che collega la città di Parma e area a destinazione residenziale e terziario. L'assenza di una sede stradale propria per i ciclopedoni e l'assenza di percorsi ben definiti per gli automobilisti, espone gli utenti ciclisti-pedoni a scegliere percorsi non sempre in sicurezza, aggravato dalle numerose intersezioni con le corsie occupate dagli veicoli.

VARIANTE AL VIGENTE PGT PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI E OPERE PUBBLICHE

RELAZIONE TECNICA

Interconnettendo porzioni di percorsi ciclopedonali urbani esistenti e dando continuità con percorsi sovracomunali, l'opera ha lo scopo di ampliare il percorso esistente in via Cremona adiacente a via del Dosso del Corso, integrando così il sistema delle ciclabili e migliorando la viabilità e la sicurezza dei ciclisti in un tratto di strada molto trafficato soprattutto in uscita del centro di Mantova. Il progetto esecutivo dell'opera è stato approvato con D.G.C. n. 238 del 18/11/2020 e risulta attualmente in fase di completamento.



L'area interessata dall'intervento è identificata catastalmente con i seguenti mappali:

- Fg. 48 mapp. 107 (34 mq)
- Fg. 48 mapp. 149 (36 mq)
- Fg. 48 mapp. 11 (42 mq)
- Fg. 48 mapp. 13 (49 mq)
- Fg. 48 mapp. 14 (34 mq)
- Fg. 48 mapp. 16 (48 mq)
- Fg. 48 mapp. 177 (53 mq)
- Fg. 48 mapp. 179 (27 mq)
- Fg. 48 mapp. 18 (23 + 20 mq)
- Fg. 48 mapp. 22 (11 mq)
- Fg. 48 mapp. 24 (4 mq)

Per la sola parte dei mappali sopra elencati su cui è stata realizzata la pista ciclabile, viene proposta la modifica di destinazione di PGT da "aree residenziali", ai sensi dell'art. D19 del Piano Regole, ad "Aree destinate alla mobilità e alla viabilità" ai sensi dell'art. C6 delle norme del Piano dei Servizi.

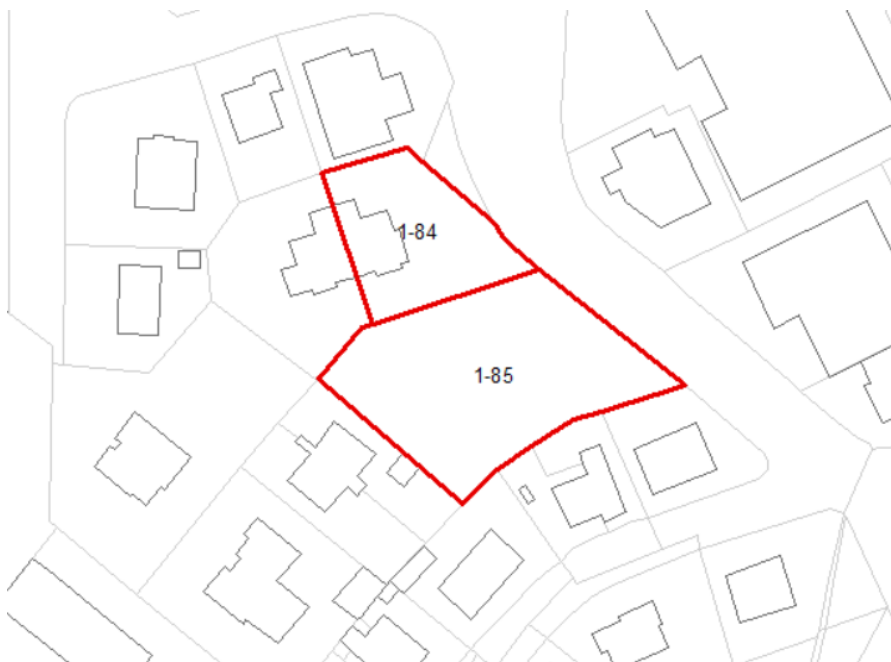
Estratti della Tavola PR1 – vigente



Estratti della Tavola PR1 – variante



Via Villafranca



In data 21/11/2022 (prot. 117069) è giunta richiesta da parte dei soggetti proprietari, di correzione della cartografia del PGT vigente in relazione alla destinazione attuale della porzione di Via Villafranca, insistente sull'area individuata al Foglio 1 mappali 84 (118 mq) e 85 (100 mq), che ora risulta destina a viabilità seppur la strada non sia di fatto mai stata realizzata. Pertanto per la porzione in oggetto, che risulta allo stato di fatto area privata utilizzata con altre funzioni, si ritiene accoglibile la richiesta non essendo l'area necessaria quale collegamento tra le strade via Marmirolo e via Maestri del Lavoro già garantito da via Peschiera. Viene tuttavia mantenuta l'area stradale sul resto della via al fine di garantire l'accesso ai frontisti.

Si propone pertanto che per la sola parte dei mappali sopra indicati venga modificata la destinazione di PGT da "Aree destinate alla mobilità e alla viabilità" ai sensi dell'art. C6 delle norme del Piano dei Servizi ad "aree residenziali", ai sensi dell'art. D19 del Piano Regole, coerentemente con la classificazione delle aree adiacenti

Estratti della Tavola PR1 – vigente



Estratti della Tavola PR1 – variante



4. Modifica della classificazione dei servizi

Rispetto alla classificazione a servizi del Piano dei Servizi vigente si sono rilevate alcune discrepanze che vogliono essere risolte e rese coerenti allo stato di fatto ed alle progettualità in corso su immobili pubblici oggetto di rifunzionalizzazione e riqualificazione. Le aree interessate sono:

- Nuova scuola in quartiere Borgochiesanuova;
- Nuovo asilo in Via Platina.

Nuova scuola in quartiere Borgochiesanuova

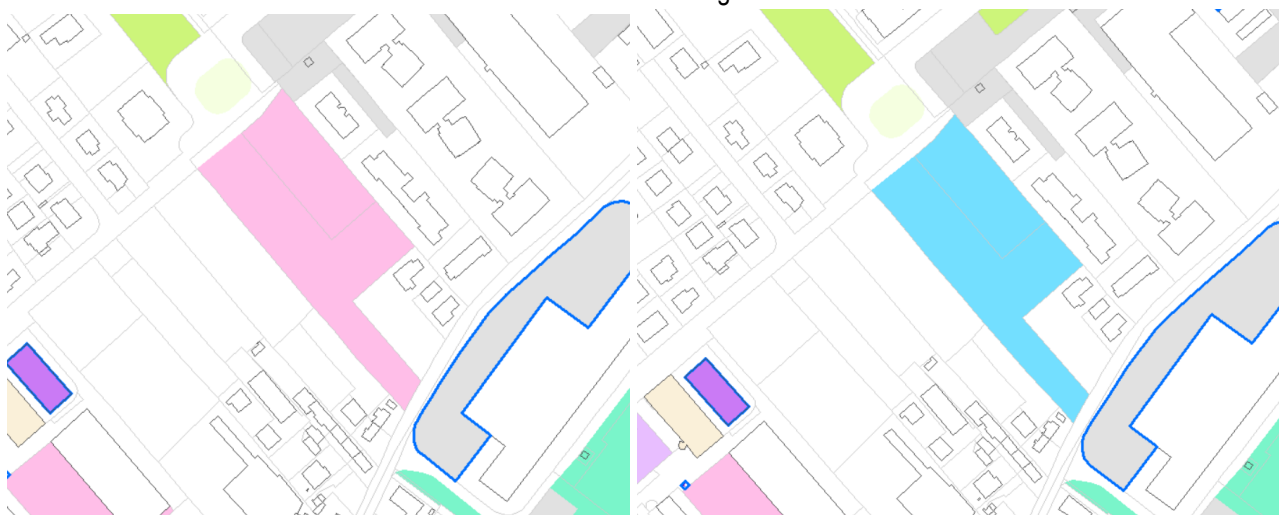


La costruzione di una nuova scuola primaria, su un lotto di proprietà comunale tra via Europa e via Rinaldo Mantovano, è stata candidata dal Comune al bando PINQUA del Ministero alle infrastrutture dedicato alla rigenerazione urbana, assieme ad altre opere per i quartieri di Borgochiesanuova, Due Pini e Borgonuovo. Questo progetto si inserisce all'interno di un sistema di interventi promossi dal Comune di Mantova, con particolare riferimento alle periferie, volti alla densificazione dei servizi ed alla creazione di spazi necessari al rinforzo del tessuto sociale per ridurre il disagio abitativo e insediativo ed incrementare al contempo la qualità ambientale (volontà espressa dal Comune di Mantova con D.G.C. n. 299 del 23/12/2020).

Il progetto definitivo dell'intervento è stato approvato con D.G.C. n. 213 del 10/08/2022 e prevede la realizzazione di due piani fuori terra, per una superficie complessiva di 4.303 mq, con aule didattiche ampie e riconfigurabili, un'agorà/teatro, un corpo mensa con cucina dedicata, spazi esterni flessibili per la didattica all'aperto ed una copertura utilizzabile.

In previsione di questa realizzazione viene proposta la modifica della classificazione dell'area, identificata dai Fg. 49 map. 606 e 607, destinata dal PGT a "Servizi di interesse pubblico o generale" dalla tipologia "Altri servizi sanitari e sociali" a "Scuole primarie".

Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante

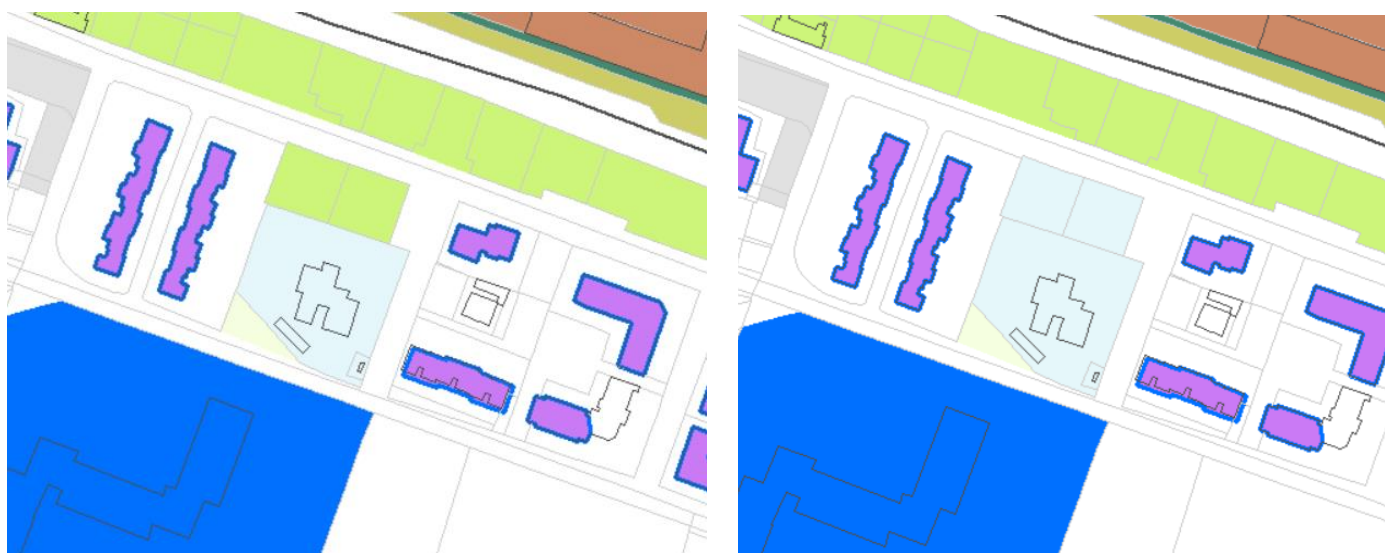




L'area di proprietà del Comune di Mantova, situata nel quartiere Te Brunetti ed individuata catastalmente al Fg. 61 mappali 49 e 51, sarà interessata dalla realizzazione del nuovo asilo nido collocato nelle immediate vicinanze della scuola dell'infanzia Gianni Rodari. L'obiettivo dell'intervento riguarda l'attivazione di un polo dell'infanzia capace di accogliere in edifici vicini più strutture di educazione e di istruzione per bambine e bambini fino a sei anni di età nel quadro di uno stesso percorso educativo ed in considerazione dell'età e nel rispetto dei tempi e degli stili di apprendimento di ciascuno (D.Lgs 65/2017). Questo nuovo asilo, dimensionato per poter accogliere fino a 60 bambini disposti in due aule, sarà caratterizzato da una superficie lorda di circa 570 mq disposti su un unico piano per un'altezza media di 4 metri.

Il progetto è stato inserito nella programmazione triennale regionale 2022_2024 ed il suo Documento Preliminare alla Progettazione, redatto sulla base delle schede allegate all'avviso di "Manifestazione di interesse per la raccolta dei fabbisogni relativi al patrimonio di edilizia scolastica degli enti locali in Lombardia", è stato approvato con D.G.C. n. 8 del 14/01/2022. Per supportare lo sviluppo di questo nuovo polo educativo viene proposta la modifica nella classificazione dell'area destinata dal PGT a "Servizi di interesse pubblico o generale" dall'attuale tipologia "Verde di quartiere" alla tipologia "Scuole per l'infanzia".

Estratti della Tavola PS2 – vigente e variante



5. Semplificazione normativa

Con la presente variante si propone infine l'introduzione di una modifica normativa in relazione all'art. 33 del Piano delle Regole "Laghi, habitat naturali e seminaturali, verde di mitigazione ambientale" al fine di consentire l'attuazione degli interventi programmati ed agevolare l'applicazione futura delle norme.

Soppressione PL e modifica art. D33

Gli ambiti di Porta Cerese e di Via Brescia, rispettivamente della linea ferroviaria Mantova – Monselice e Mantova-Verona, saranno interessati dal progetto di eliminazione del P.L. sviluppato da RFI di concerto con il Comune di Mantova, come da Convenzione tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS), il Comune di Mantova e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) approvata con D.G.C. n. 322 del 15/12/2021.

Saranno in capo ad RFI tutte le fasi progettuali successive, la realizzazione delle opere sostitutive dei passaggi a livello, la direzione dei lavori ed il collaudo dell'opera in argomento, compreso il procedimento espropriativo comprensivo altresì dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree di proprietà privata che saranno occupate definitivamente per la realizzazione delle opere di progetto.

Il progetto di fattibilità tecnico ed economica dell'intervento in località Porta Cerese prevede la realizzazione di una variante di tracciato della S.S. n° 62 "Via Parma" con la costruzione di un sottopasso e di una rotatoria che risolverà l'attuale incrocio tra la S.P. n° 28 (Via Brennero), Viale Te e Via Luzio in corrispondenza del piazzale Porta Cerese. Oggetto del progetto sarà anche il ripristino del percorso ciclo-pedonale interrotto dalla nuova viabilità sulla tratta Sud di Via Parma e la realizzazione di una nuova pista ciclo-pedonale nell'area compresa tra Via Visi e Piazzale Montelungo volta a dare continuità ai percorsi ciclabili tra lato nord e sud della ferrovia.

Per quanto riguarda invece la soppressione del passaggio a livello al km 63+350 su Via Brescia, il progetto di fattibilità tecnico ed economica prevede come opere principali la realizzazione di: un sottopasso carrabile sotto la linea ferroviaria esistente, spostato leggermente a Sud rispetto alla sede stradale esistente; un impalcato stradale al di sopra della rampa Est del sottopasso; una nuova viabilità, parallela all'esistente e spostata indicativamente 40 m a Sud Ovest da quella esistente; una rotatoria per la connessione con la viabilità esistente; il ripristino della ciclovia Mantova – Peschiera.

In ambo i casi emerge, quale fattore di criticità, la ricaduta di parte dell'intervento di progetto all'interno di aree destinate da PGT a "verde di mitigazione ambientale" a norma dell'art. D33 "Laghi, habitat naturali e seminaturali, verde di mitigazione ambientale" del Piano delle Regole sulle quali vige il vincolo di non trasformabilità, fermo restando eventuali interventi di mitigazione, compensazione, recupero ambientale e paesaggistico, oltre che la realizzazione di percorsi ciclopedonali. Al fine di risolvere questo problema di non compatibilità urbanistica con l'attuale azionamento del PGT e di semplificare l'eventuale riproposizione di un'analogha situazione, viene introdotta la possibilità di risagomare il sedime delle infrastrutture esistenti sulle aree destinate a verde di mitigazione. Ciò potrà avvenire sempre a condizione che l'intervento non comporti consumo di suolo e ricada dunque in uno dei casi in cui non è soggetto alla verifica del bilancio ecologico del suolo, come specificato al paragrafo 4.1 del documento "Criteri per l'attuazione delle politiche di riduzione del consumo di suolo" – aggiornamento 2021.

Viene pertanto proposta la seguente modifica all'art. D33 comma 5 del PdR:

Vigente:

"33.5 Nelle aree destinate a verde di mitigazione ambientale è ammessa la realizzazione di percorsi ciclopedonali"

Proposta di modifica:

"33.5 Nelle aree destinate a verde di mitigazione ambientale è ammessa la realizzazione di percorsi ciclopedonali e sono sempre ammesse da parte dell'Amministrazione Comunale e altri Enti pubblici a ciò competenti le opere di riqualificazione e risagomatura delle viabilità esistenti."

Integrazione art. C10

In relazione agli impianti tecnologici normati dall'art. C10 "Infrastrutture tecnologiche di interesse comune" del Piano dei Servizi, vista la conferma della classificazione all'articolo di cui all'oggetto dell'impianto esistente di trattamento inerti di via Ascanio De Mori, si propone di inserire nella normativa vigente, specifico comma relativo alle necessità di adeguamento degli impianti esistenti relativamente all'infrastrutturazione, nonché alla mitigazione dell'impianto stesso.

Viene pertanto proposta la seguente integrazione all'art. C10 del PdS:

Vigente:

“10.1 - Il Piano dei Servizi individua alla Tavola PS1 e PS2 le infrastrutture tecnologiche, ovvero tutti gli impianti necessari per la gestione delle reti gas, energia elettrica, telefonia, trattamento e distribuzione dell'acqua potabile, fognature, reti di telecomunicazione, nonché servizi igiene urbana e gestione ciclo dei rifiuti. A titolo esemplificativo si indicano: cabine di trasformazione dell'energia elettrica, le cabine di decompressione del gas, le centraline telefoniche, gli impianti di sollevamento, il trattamento e la distribuzione dell'acqua potabile, le camerette della rete fognaria, i depuratori, impianti di trattamento delle acque, vasche di laminazione e simili.

10.2 - Tali infrastrutture possono essere localizzate, oltre che nelle specifiche aree individuate nelle tavole del Piano dei Servizi, anche in tutte le zone del territorio comunale in base a necessità espresse dagli enti gestori dei servizi, nel rispetto delle norme igienico sanitarie e di sicurezza.

10.3 - La realizzazione delle infrastrutture tecnologiche non dà luogo ad alcuna verifica di indici e parametri; le relative costruzioni devono possedere caratteristiche tali da consentirne l'armonico inserimento nell'ambiente naturale o nel paesaggio urbano.”

Proposta di integrazione:

Art. C10 – Infrastrutture tecnologiche di interesse comune

“ ...

10.4 In riferimento agli impianti di gestione ciclo dei rifiuti, nella progettazione, esecuzione e mantenimento degli impianti dovrà sempre essere assicurato il ricorso a soluzioni che garantiscano un corretto inserimento nel contesto in cui è inserito, prevedendo l'adeguamento a concrete esigenze di infrastrutture di supporto quali la viabilità, la gestione degli accessi agli impianti, la mitigazione e la compensazione rispetto all'impatto generato dal funzionamento dell'impianto stesso, nonché le opportune dotazioni urbanizzative.”

6. Carta di Consumo di suolo al 2.12.2014

In attuazione della L.R.31/2014 Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato (efficace dalla pubblicazione sul B.U.R.L. n. 49 dell'1 dicembre 2014), i Comuni sono tenuti all'adeguamento dei relativi strumenti di pianificazione. Nello specifico, è previsto l'adeguamento degli strumenti di pianificazione sovraordinati a cui devono poi adeguarsi i Comuni (entro i 24 mesi dall'adeguamento dei PTCP al PTR). Vista l'approvazione del PTCP della Provincia di Mantova con DPP n. 10 del 28 marzo 2022, nonché la sua efficacia a partire dalla pubblicazione della stessa sul Burl, pertanto, a far data dal 18 maggio 2022 i comuni Mantovani hanno l'obbligo di adeguamento entro il 17 maggio 2024. Il Comune di Mantova ha già avviato la specifica variante di adeguamento alla L.R. 31/2014 con DGC n. 226 del 29 settembre 2021 e nell'ambito di tale procedimento il Comune dovrà verificare l'eventuale riduzione di consumo di suolo in relazione alle nuove scelte strategiche di pianificazione. Al fine tuttavia di dare supporto alle attività connesse, nonché a procedure amministrative che fanno riferimento alla verifica di consumo di suolo (si veda a titolo esemplificativo e non esaustivo l'applicazione dei "Criteri per il rilascio delle autorizzazioni per le Medie Strutture di vendita"), con la presente variante si propone l'approvazione della carta di consumo di suolo al 2.12.2014, quale prima soglia rispetto a cui verificare poi nella variante di adeguamento al PTCP l'indice di riduzione.

Si riportano di seguito, pertanto, con riferimento al PTR e in particolare ai "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo" (aggiornamento del 2021), nonché la declinazione data dal PTC vigente, i criteri utilizzati nella redazione della specifica carta allegata alla presente relazione. A partire dalla valutazione di merito relativa alla qualità dei suoli consumati o su cui insiste la previsione di consumo, l'elaborazione fotografa lo stato di fatto e di diritto al 2.12.2014, indicando le seguenti classificazioni:

- 1) superficie urbanizzata, ovvero le aree non più naturali e non più idonee all'uso agricolo a causa dell'intervento antropico e sulle quali sono già in atto interventi di trasformazione approvati o dotati di titolo edilizio;
- 2) superficie urbanizzabile, categoria sotto cui vengono ricomprese le aree soggette a trasformazione o a previsione di edificazione;
- 3) superficie agricola o naturale, la superficie non classificabile come superficie urbanizzata, né come superficie urbanizzabile, indipendentemente dall'uso che la caratterizza;
- 4) aree della rigenerazione

Sono ricondotte alle suddette categorie le seguenti aree:

1. Superficie urbanizzata:
 - tutti le aree classificate dal Piano delle Regole all'interno del tessuto urbano consolidato quali art. D18, D19, D20, D21, D21bis, D22 e C8 ad esclusione dei lotti liberi oltre 5.000 mq;
 - le aree assoggettate a piano attuativo approvato o con permesso di costruire convenzionato, nonché le aree per i quali il vigente PGT prevede l'assoggettamento a Piano attuativo con recupero PA1, PA2, PA3, PA5, PA7 e PA8;
 - le superfici occupate da strade così come indicate dal livello informativo "area stradale" del DBT
 - le aree destinate alle infrastrutture di mobilità di livello sovracomunale compresi gli svincoli, le aree di sosta e gli spazi accessori ad esse connesse, oltre che le fasce di rispetto di 30 m per le ferrovie, le autostrade, le tangenziali ed i relativi svincoli, oltre che le porzioni di aree destinate a verde di mitigazione ricadenti nelle aree di salvaguardia o di rispetto delle infrastrutture stesse;
 - le aree corrispondenti alle fasce di rispetto delle attrezzature cimiteriali e dei depuratori;
 - le aree, anche ricadenti al di fuori del tessuto urbano consolidato, edificate in forza dell'ammissibilità derivante dalla classificazione da precedenti strumenti urbanistici quali fasce di rispetto stradale o altre destinazioni che ne consentivano l'edificazione, ad eccezione degli edifici realizzati ai fini agricoli;
 - Gli insediamenti agricoli recuperati a fini residenziali, terziari, ricettivi o comunque con finalità non connesse con l'attività agricola.
2. Superficie urbanizzabile:
 - Le aree non edificate interessate dagli Ambiti di trasformazione come da Documento di Piano,
 - Le aree per i quali il PGT prevede l'assoggettamento a Piano attuativo di completamento in ambito urbano PA9, PA10, PA11 e PA12;

- I lotti liberi edificabili di superficie superiore a 5.000 mq situati all'interno del tessuto urbano consolidato disciplinati dal Piano delle Regole;
 - Le aree per nuovi servizi prevista dal Piano dei Servizi e le aree interessate da previsioni infrastrutturali di livello comunale e sovracomunale.
3. Superficie agricola o naturale:
- i terreni qualificati dagli strumenti di governo del territorio come agro-silvo-pastorali, qualora non compromessi da interventi edilizi o infrastrutturali estranei alla natura agricola del contesto in cui sono inseriti;
 - Aree rurali e naturali di valenza paesaggistica ed ecologica;
 - i fiumi ed i corsi d'acqua;
 - le aree verdi situate all'interno del tessuto urbano consolidato laddove di superficie maggiore di 5.000 mq;
 - le aree interessate da verde di mitigazione adiacenti a superfici naturali o agricole che svolgono ruolo di tutela ambientale e paesaggistica.

Secondo quanto emerge dall'analisi cartografica restituita nella Carta del Consumo di Suolo al 2 dicembre 2014 in allegato, a fronte di un'area totale del Comune di Mantova pari a 63.972.000 mq, la superficie urbanizzata risulta essere pari a 24.587.798 mq, la superficie urbanizzabile conta 627.720 mq mentre la superficie agricola o naturale risulta essere di 38.756.482 mq.

La superficie totale degli Ambiti di Trasformazione 1 e 2, entrambi a destinazione residenziale, corrisponde a 296.564 mq e, salvo verifiche dell'effettivo stato di naturalità delle aree e della superficie totale non edificata o urbanizzata come indicato da PTCP, questa superficie concorrerà a definire l'area totale prevista da ridurre al fine della diminuzione del consumo di suolo. Alla suddetta riduzione concorreranno, in maniera integrata, possibili ridefinizioni del perimetro degli ATR con conseguente diminuzione della loro area, oppure la rimozione o la riduzione dei piani attuativi approvati (qual è il caso del piano attuativo denominato "Mensa IES" di 15.317 mq ricondotto a tessuto agricolo con DCC n.4/2018).

Ai fini rappresentativi sono riportati anche gli ambiti di rigenerazione urbana e territoriali approvati successivamente con DCC 30/2020.

