



L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS

VISTE

- la L.R. 11 marzo 2005, n. 12 "Legge per il Governo del Territorio" ed i relativi criteri attuativi;
- gli Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale (VAS) approvati con D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351 e in particolare il punto 5.9 - gli "Ulteriori adempimenti di disciplina" approvati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e successive modifiche e integrazioni;
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la DGC n. 66 del 16/03/2022 quale atto di nomina dell'Autorità procedente e Autorità competente per la VAS.

PRESO ATTO che:

- con DGC n. 265 del 11.01.2021 la Giunta Comunale ha avviato il procedimento di "Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche" e relativo procedimento di VAS o Verifica di assoggettabilità a VAS a sensi della DGR 3686/2012 e smi;
- Con DGC n. 378/2022 la Giunta Comunale ha deliberato la "Variante al vigente piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili e opere pubbliche: presa d'atto degli elaborati di variante per la fase di messa a disposizione nell'ambito della Verifica di VAS";
- Con medesima deliberazione sono stati individuati le Autorità ed i soggetti competenti per la Verifica di Assoggettabilità alla VAS della Variante e i portatori di interesse del territorio:
 - o Soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati: Azienda Regionale Protezione Ambiente (ARPA); ATS Valpadana; Ente gestore aree protette (Parco Mincio); Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia; Soprintendenza Archeologia, belle Arti e Paesaggio; Autorità competente in materia di SIC e ZPS (Provincia e Parco Mincio). Regione Lombardia; Provincia di Mantova; Autorità di Bacino del fiume Po; Comuni confinanti: Bagnolo San Vito, Curtatone, Porto Mantovano, Roncoferraro, Unione dei comuni lombarda di San Giorgio e Bigarello, Borgo Virgilio; L'autorità competente in materia di SIC e ZPS: Provincia di Mantova e Parco del Mincio
 - o Le modalità di convocazione della Conferenza di Verifica: attraverso specifica comunicazione e in modalità informatica;
 - o I settori del pubblico interessati all'iter decisionale: Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova (FIAB) - Associazione "Scarponauti" - Associazione "Roundabike" - Italia Nostra - Legambiente - U.T.P. Associazione Utenti Trasporto Pubblico - UNCOM Unione Comunale del Commercio - Consorzio Agrituristico Mantovano - Comitato di "Valletta Valsecchi" - Comitato di quartiere Rabin - Comitato 46100 - Comitato Te Brunetti - MANTOVA FESTIVAL INTERNAZIONALI - Consorzio di Bonifica - TEA Spa
 - o Le modalità di informazione, diffusione e pubblicizzazione delle informazioni rese disponibili su sito web comunale e portale Regionale SIVAS.
- Con DGC n.13/2023 la Giunta Comunale ha deliberato la "Variante al vigente piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili e opere pubbliche: presa d'atto degli elaborati di variante per la fase di messa a disposizione nell'ambito della Verifica di VAS - integrazioni alla relazione tecnica di variante";
- in data 5/01/2023 sono stati messi a disposizione il Rapporto Preliminare e la relazione



tecnica di variante e sono stati invitati cittadinanza, associazioni e portatori di interesse a partecipare alla conferenza di Verifica in modalità on line in data 09/02/2023;

RICHIAMATI:

- i contenuti della proposta di “Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l’integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche” che 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 sostenibilità.
- la finalità della proposta di variante rivolta ad aggiornare il Piano dei Servizi in ragione della programmazione delle opere pubbliche, tenuto conto 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 dell’ente e gli operatori attivi nella città.
- l’implementazione del quadro conoscitivo dello strumento urbanistico con 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.

CONSIDERATO che

- In data 9/02/2023 si è svolta la Conferenza di Verifica, di cui si allega verbale;
- alla data del 9/02/2 sono pervenute le osservazioni seguenti:
 - SEI (ns. prot. n. 7871 del 23/01/2023)
 - Provincia di Mantova (ns. prot. n.9858 del 27/01/2023 e prot. n.14812 del 09/02/2023);
 - Parco del Mincio (ns prot. n.12104 del 01/02/2023);
 - A.R.P.A. Lombardia (ns. prot. n. 11228 del 31/01/2023);
 - Plastisac (ns. prot. n.11234 del 31/01/2023);
 - Fiab Mantova (ns. prot. n.12994 del 06/02/2023);
 - Sigg.ri Capitanello e Rossi (ns. prot. n.12998 del 06/02/2023)
 - Consigliere Comunale Costani Gloria (ns. prot. n.13455 del 06/02/2023)
 - ATS Val Padana (ns. prot. n. 15026 del 9/02/2023)

RICHIAMATO il Parere espresso dalla Provincia di Mantova, sopra citato, recante l’esito positivo di Valutazione di Incidenza (Livello I – Screening), ovvero assenza di effetti negativi diretti e indiretti sull’integrità dei Siti ZPS IT20B009 “Valli del Mincio”, SIC IT20B0017 “Ansa e Valli del Mincio”, che esclude quindi incidenze negative sui siti e la compromissione dell’integrità degli stessi e consente di escludere la necessità di procedere con ulteriore Valutazione nell’ambito del presente procedimento.

CONSIDERATI:

- il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta che si ritiene concorra al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile del Comune di Mantova, con particolare riferimento al tema della mobilità sostenibile;
- i contenuti dei pareri pervenuti, che trovano riscontro nel Verbale della Conferenza di Verifica, fatti salvi alcuni elementi preminente carattere tecnico non rilevanti ai fini della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VAS, che troveranno comunque riscontro nell’ambito dell’istruttoria tecnica della presente proposta di variante.

SETTORE SPORTELLINO UNICO PER LE IMPRESE E I CITTADINI

Segreteria di Settore

Via Gandolfo 11 46100 Mantova
T. +39 0376 3456 F. +39 0376 2738031
sportellounico@comune.mantova.it
PEC: suap@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.it



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



RICHIAMATO il verbale della Conferenza di Verifica, allegato prot. 18673/2023.

VALUTATO che non siano prevedibili impatti derivanti dall'attuazione della Variante proposta, anche con riferimento alle aree naturali protette appartenenti alla rete Natura 2000 di cui ai pareri di Provincia di Mantova e Parco del Mincio.

Per tutto quanto esposto

DECRETA

1. di non assoggettare la Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche" alla procedura di Valutazione Ambientale – VAS;
2. di provvedere alla pubblicazione su web comunale e Sivas oltre a trasmettere ai soggetti individuati informazione della presente decisione.

L'autorità Competente per la VAS
Arch. Stefania Galli

COPIA ANALOGICA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da STEFANIA GALLI il 17/02/2023 12:52:51 e stampato il giorno 20/02/2023.
Riproduzione analogica ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale depositata agli atti dell'ENTE PG N. 0018876/2023.





VERBALE DELLA CONFERENZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

relativa al Rapporto preliminare della "Variante al vigente Piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche" (Rif. P.G.0103408/2021).

VISTI:

- la Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e s.m.i. in materia di procedimento amministrativo;
- l'art. 4 della Legge Regionale n. 12 dell'11 marzo 2005;
- la direttiva 2001/42/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27/06/2001;
- la D.C.R. 13 marzo 2007, n. 351 e s.m.i.;
- la D.G.R. n. 761/2010 e s.m.i.;
- la D.G.R. n. 3836/2012 e s.m.i.;

PREMESSO CHE:

- con DGC n. 265 del 11.01.2021 la Giunta Comunale ha avviato il procedimento di "Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche" e relativo procedimento di VAS o Verifica di assoggettabilità a VAS a sensi della DGR 3686/2012 e smi;
- Con DGC n. 378/2022 la Giunta Comunale ha deliberato la "Variante al vigente piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili e opere pubbliche: presa d'atto degli elaborati di variante per la fase di messa a disposizione nell'ambito della Verifica di VAS";
- Con medesima deliberazione sono stati individuati le Autorità ed i soggetti competenti per la Verifica di Assoggettabilità alla VAS della Variante e i portatori di interesse del territorio;
- Con DGC n.13/2023 la Giunta Comunale ha deliberato la "Variante al vigente piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili e opere pubbliche: presa d'atto degli elaborati di variante per la fase di messa a disposizione nell'ambito della Verifica di VAS - integrazioni alla relazione tecnica di variante";
- in data 5/01/2023 sono stati messi a disposizione il Rapporto Preliminare e la relazione tecnica di variante e sono stati invitati cittadinanza, associazioni e portatori di interesse a partecipare alla conferenza di Verifica in modalità on line in data 09/02/2023;

DATO ATTO CHE:

il giorno 09/02/2023 in modalità informatica (videoconferenza), tramite la piattaforma Microsoft Teams, ha avuto luogo la seduta della Conferenza di Verifica nell'ambito del procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) cui hanno presenziato:

- per il Comune di Mantova:

Arch. Stefania Galli – Autorità Competente
Arch. Giovanna Michielin – Autorità Procedente
Arch. Francesca Painsi – Settore Territorio e Ambiente – Urbanistica
Dott.ssa Roberta Marchioro – Settore Territorio e Ambiente – Ambiente
Arch. Elisa Appendino – Soprintendenza
Arch. Manuela Fornari – Provincia di Mantova
Fiab Mantova – presidente Daniele Mattioli e Ing. Malagutti
Consorzio di Bonifica Territori del Mincio - Ing. Schiavinato
Guerci Giulia – Collaborazione Ente nella relazione della proposta di Variante
Anna Pronesti per quartiere Te Brunetti come cittadino

- in rappresentanza degli Enti nominati, dei portatori di interesse e dei Soggetti convocati sono presenti:

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

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE

Servizio Territorio

Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338425 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.gov.it





L'anno duemilaventitre (2023), il giorno nove (09) del mese di febbraio in modalità informatica (videoconferenza), attraverso l'utilizzo della piattaforma web Microsoft Teams, si è tenuta la Conferenza di Verifica nell'ambito del procedimento di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) della "Variante al vigente Piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche".

L'arch. Michielin, Autorità Procedente per la VAS, apre la seduta alle ore 10:38 illustrando la finalità della stessa e i contenuti della proposta Variante anche a seguito dell'integrazione di cui alla DGC 13/2023 e specificando che i contenuti di tale integrazione non sono oggetto di valutazione ambientale in quanto relativi a rettifica di errore materiale nonché a specificazione normativa e che pertanto non incidono sugli impatti già analizzati nel rapporto preliminare e non comportano il suo conseguente aggiornamento.

L'autorità procedente procede quindi con una sintetica illustrazione dei contenuti della proposta di Variante messa a disposizione ripercorrendo tutti gli elementi contenuti nei documenti messi a disposizioni.

L'Autorità Procedente procede con la lettura dei pareri (allegati) pervenuti da:

- SEI (ns. prot. n. 7871 del 23/01/2023)
- Provincia di Mantova (ns. prot. n.9858 del 27/01/2023 e prot. n.14812 del 09/02/2023);
- Parco del Mincio (ns. prot. n.12104 del 01/02/2023);
- A.R.P.A. Lombardia (ns. prot. n. 11228 del 31/01/2023);
- Plastisac (ns. prot. n.11234 del 31/01/2023);
- Fiab Mantova (ns. prot. n.12994 del 06/02/2023);
- Sigg.ri Capitanello e Rossi (ns. prot. n.12998 del 06/02/2023)
- Consigliere Comunale Costani Gloria (ns. prot. n.13455 del 06/02/2023)

Le Autorità Competente e Procedente in primo luogo danno atto che alcune osservazioni si inquadrano nell'ambito del procedimento di verifica VAS per contenuti ed enti competenti, mentre altre trattano temi puntuali di cui saranno presi in esame solo gli aspetti ritenuti rilevanti per la valutazione della sostenibilità del piano stesso. Le singole valutazioni tecniche di merito vengono demandate alla successiva istruttoria tecnica.

Le Autorità Competente e Procedente Prendono atto del parere espresso dalla Provincia di Mantova e dal Parco del Mincio, in merito alle possibili interferenze con i Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, che esclude incidenze negative sui siti e la compromissione dell'integrità degli stessi e consente di escludere la necessità di procedere con ulteriore Valutazione nell'ambito del presente procedimento.

La provincia di Mantova, Arch. Fornari, concorda con l'esclusione del procedimento dalla procedura di VAS.

Rispetto al parere pervenuto da ARPA, l'Autorità procedente precisa che:

- In relazione alla proposta di modifica della tipologia di servizi che riguarda scuole (Asilo in Via Platina e scuola Borgo Chiesanuova), si specifica che tale previsione è stata inserita nella presente variante per adeguare lo strumento alle progettualità in corso, tuttavia la normativa di riferimento (L.R. 12/2005) prevede che "la realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, diverse da quelle specificamente previste dal piano dei servizi, non comporta l'applicazione della procedura di variante al piano stesso ed è autorizzata previa deliberazione motivata del consiglio comunale." Pertanto, in fase di progettazione saranno effettuate tutte le valutazioni richieste dalla normativa vigente al fine di tutelare i futuri ricettori sensibili.
- in relazione alla proposta di modifica da area "Agricola di valenza paesaggistica" a "Infrastrutture tecnologiche di interesse comune" dell'impianto trattamento inerti esistente di via Ascanio De Mori si evidenzia l'assenza di segnalazioni alla Polizia locale di molestie (aria, odori, rumore o altro) nel periodo tra il 2017 e luglio 2022 così come verificato dal Comune di Mantova nell'ambito dell'Istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA per tale impianto. Si richiama inoltre in questa sede il provvedimento di esclusione dalla VIA ex-post PD / 1415 del 23/11/2022 rilasciato dalla Provincia di Mantova. Per quanto riguarda la perimetrazione dell'area, l'individuazione della stessa così come proposta deriva da specifica istanza pervenuta dalla ditta Reggiani s.r.l. che chiede esplicita modifica delle aree identificate Fg. 82 mappali 195 parte, 196, 204, 205 e 206. Si conferma che la variante propone una previsione di localizzazione definitiva dell'impianto.

L'osservazione formulata da Plastisac riguarda la modifica di destinazione urbanistica del Piano delle Regole, da destinazione "Aree residenziali" a norma dell'art. D.19 delle norme del PGT, ad attività economiche a norma

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE

Servizio Territorio

Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338425 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.gov.it



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



dell'art. D20 "Aree per attività economiche", coerentemente con il limitrofo mappale della stessa proprietà su cui è insediato l'immobile produttivo. Vista l'entità della superficie del mappale pari a circa 2.900 mq. localizzato nel quartiere di Gambarara in cui il tessuto edilizio è fortemente caratterizzato da edifici produttivi ancorché in parte dismessi, visto inoltre che il sistema vincolistico è analogo all'adiacente mappale (ambito di salvaguardia e riqualificazione dei laghi di Mantova PTR art.19 comma 2, aree a potenzialità archeologica, Fascia C del PAI), qualora l'Amministrazione decidesse di accogliere la richiesta, si ritiene che dal punto di vista ambientale non incida sulla sostenibilità del piano nel suo complesso. Eventuali ulteriori approfondimenti relativamente agli impatti dovranno essere verificati in sede di eventuale richiesta di titolo abilitativo come da normativa vigente.

Relativamente alla richiesta formulata da FIAB Mantova, rammentando che lo scopo dell'incontro è la valutazione di assoggettabilità a VAS e pertanto la sostenibilità complessiva della proposta di piano, viste le indicazioni puntuali è possibile dare riscontro sulle questioni di ordine generale oggetto di valutazione della sostenibilità del piano nel suo complesso. Le richieste puntuali di modifica specifiche e di modifica dei tracciati, nonché delle criticità puntuali segnalate sulle diverse direttrici o ciclovie alla scala di quartiere, saranno invece valutate nella successiva fase di verifica tecnica delle proposte.

Ing. Malagutti richiama i passaggi più significativi dell'osservazione formulata:

- ciclabili e ciclopedonali: segnala confusione nelle definizioni nel documento e la necessità di facilità di lettura per tutti i soggetti utilizzatori. Chiede una distinzione di colore ad esempio tra ciclabili e ciclopedonali;
- aggiornamento normativo di cui al DL 121/21 riferito all'aggiornamento zone 30; non è chiara l'applicazione nel piano di tale disposto
- richiamo dei dati sulla mobilità riferiti al 2012: rilevano la necessità di un aggiornamento di tali dati
- biciplan intercomunale: riconoscono il valore dei rapporti con i comuni limitrofi e chiedono se i comuni sono stati coinvolti o se è richiesto solo un parere.
- La città è interessata da ciclabili di valore sovracomunale, sovra provinciale e sovra nazionale. Sarebbe importante che i tracciati di tali percorsi fossero riconosciuti perché portatori di una valenza diversa rispetto alla mobilità dolce
- Continuità delle ciclabili: necessario approfondire interruzioni, attraversamenti pedonali, attraversamenti a pellicano
- Lavoro arch. Montieri: chiedono se sono previsti sviluppi oltre a Via Chiassi
- Archetti/transenne: Curtatone ha avviato una riduzione degli stessi e chiedono che anche il Comune di Mantova si muova in tal senso

Anna Pronesti quartiere Te Brunetti: segnala che, come utilizzatrice di bici cargo, non riesce a passare a causa di archetti e transenne in alcuni tratti di ciclabile.

Arch. Michielin illustra sinteticamente l'approccio al piano proposto che si configura come aggiornamento del Biciplan che prevede l'adeguamento alla normativa vigente in materia, con riferimento anche al Codice della strada come aggiornato con L. 121/2021.

Sulla scorta di tale normativa è stata implementata la classificazione tipologica delle ciclovie così suddivise:

- le piste o corsie ciclabili in cui sono ricomprese anche le piste in sede propria, su corsia riservata, corsia ciclabile, corsia ciclabile a doppio senso di marcia
- gli itinerari ciclopedonali;
- i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- percorso promiscuo ciclabile veicolare che comprende le "strade 30", Strada / area a traffico limitato (PZTL), Strada senza traffico e a basso traffico, calma o residenziale, Aree pedonali (P)

Il monitoraggio del piano della mobilità ciclistica avviene sulla scorta delle tipologie come da Codice della strada ed è sempre stato eseguito con cadenza annuale nell'ambito del monitoraggio annuale del Piano di Governo del Territorio e nell'ambito del sistema di gestione ambientale del Comune di Mantova.

Per quanto riguarda la progettazione della rete nel centro storico, per dare maggiore valore al percorso intrapreso con il PUMS e con gli studi di fattibilità dell'Arch. Montieri si è deciso di demandare ad un secondo momento lo studio di dettaglio sul centro storico.



Le richieste di intervento sulle criticità puntuali che rileva FIAB (e che esulano dalla pianificazione) verranno analizzate nell'ambito del confronto intersettoriale e operativo già avviato da tempo con i settori LLPP e Vigilanza.

Relativamente alla strategicità dei percorsi si sottolinea che così come per il piano vigente, le ciclovie sono state classificate secondo la seguente gerarchia:

- rete degli itinerari ciclabili prioritari o 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.
- rete secondaria dei percorsi ciclabili o di quartiere (compresa frazione di Castelletto Borgo), 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).

Nel piano sia vigente che nell'aggiornamento tutte le direttrici o itinerari ciclabili prioritari hanno carattere strategico, compresa la direttrice 13 di collegamento con il Comune di Curtatone. Nella relazione di variante è evidenziato solo il tratto oggetto di intervento finanziato dal Comune di Mantova per il quale sono necessari i relativi espropri.

Si precisa inoltre che il comune ha istituito con DGC n. 273 del 26 ottobre 2022 il Tavolo intercomunale della Mobilità Dolce (a cui Fiab ha già aderito), nell'ambito del quale:

- potrà essere approfondito l'interesse dei territori dei comuni contermini nello sviluppo di una pianificazione sovracomunale,
- sarà gestita in modo sinergico la raccolta delle osservazioni di cittadini e associazioni,
- sarà attivato un confronto con gli stakeholder che entreranno a far parte del suddetto tavolo,
- è stata invitata la Provincia a partecipare al tavolo in quanto soggetto titolato rispetto a tale tematica,
- con il supporto attivo delle associazioni aderenti al tavolo potrà essere programmato il rilievo dei flussi dei velocipedi e relativa analisi dei percorsi maggiormente utilizzati.

Relativamente alle osservazioni al rapporto preliminare:

1. La proposta di aggiornamento del Biciplan fa riferimento esclusivamente al sistema delle ciclovie, che comprende anche le ciclopedonali. Eventuali approfondimenti relativamente al sistema pedonale saranno oggetto di altro strumento di dettaglio.
2. L'osservazione viene accolta sostituendo la dicitura "Piste Ciclabili" con "Ciclovie"
3. Il PUMS tratta già il tema dell'accessibilità sostenibile alle scuole e sono già attivi servizi specifici per rendere l'accessibilità dei utenti deboli della strada sicura (ZTL scolastiche, pedibus, bicibus, ecc...), anche con la collaborazione di Fiab. Le eventuali ulteriori azioni da attuare nelle "zone scolastiche" (come da codice della strada) saranno oggetto di ulteriori approfondimenti specifici caso per caso anche con la collaborazione dei mobility manager scolastici. Per quanto riguarda le corsie ciclabili a doppio senso di marcia sono già ricomprese nelle corsie ciclabili.
4. Il biciplan (anche il vigente) prevede l'estensione della ciclabile lungo Dosso del Corso fino al Comune di Curtatone (direttrice n. 13). Nello specifico il punto della relazione riguarda la realizzazione della parte già finanziata nell'ambito del PINQUA.

Ing. Malagutti chiede che rispetto ai punti 1 e 2 si possa leggere la tipologia specifica del percorso, con fine utile per il turista che necessita di informazioni chiare sui percorsi da seguire per evitare conflittualità tra pedoni e ciclisti.

Arch. Painsi specifica che nella tavola 3 del Biciplan sono indicate tali diverse tipologie. In linea di massima le direttrici sono su ciclabile e ciclopedonale. Alcuni contesti sono promiscui con sentieri, es lungolago. Si dovrà valutare un lavoro di divulgazione dei percorsi con il coinvolgimento attivo della Provincia.

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE

Servizio Territorio

Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338425 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.gov.it



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



Arch. Michielin specifica che nelle tavole sono indicati anche i percorsi sovracomunali e una tavola riporta tutte le criticità puntuali che potrebbe essere implementata anche con la collaborazione di FIAB, anche se non sarà possibile prevedere da subito la programmazione puntuale di tutti gli interventi.

Anna Pronesti chiede un miglioramento della segnaletica sul territorio con particolare riferimento al percorso EUROVELO.

Arch. Pains segnala che rispetto a ciclovia del Sole è in corso un progetto specifico del Parco del Mincio, rispetto al quale ci si riserva di segnalare l'opportunità di migliorare la segnaletica del percorso anche con uniformità dei segnali. Anche il settore Cultura e Turismo lavora su tale obiettivo.

In generale si sottolinea comunque che il tema della ciclabilità è fortemente presente nella programmazione territoriale nonché degli interventi del Comune di Mantova, a cui è posta particolare attenzione anche per gli interventi non di specifica competenza comunale come nel caso dei sottopassi. Pur in questa logica, le richieste di FIAB relative a

- Eliminazione di tutti gli archetti posizionati sulle ciclopedonali
 - Eliminazione di tutte le barriere architettoniche, quali scalini, pendenze superiori all'8% presenti sulle ciclopedonali,
 - Trasformazione di tutti passaggi pedonali in passaggi ciclopedonali presenti nelle ciclopedonali,
 - Eliminazione dei passaggi a pellicano,
 - Spostamento alla destra del senso di marcia di tutti i semafori a chiamata per i ciclisti,
 - precedenza a tutte le ciclopedonali e ciclabili rispetto ai passi carrai privati,
- vanno valutate in considerazione del valore prevalente della sicurezza stradale degli utenti deboli.

Relativamente alla richiesta dei Sigg. Capitanello e Rossi di mantenimento della destinazione urbanistica vigente nell'area adibita al campo sportivo in loc. Borgochiesanuova, visto l'accordo con il Comune di Mantova che prevede la riduzione del campo sportivo esternamente alle aree oggi destinate a residenza, si ritiene che l'eventuale accoglimento della richiesta da parte dell'Amministrazione non abbia alcun impatto rispetto alla sostenibilità del piano oggetto di valutazione.

Relativamente alla richiesta presentata dal Consigliere Comunale Costani Gloria:

1. In merito al primo punto l'adeguamento del Piano dei Servizi al sistema della mobilità dolce aggiornando stato di fatto e stato di attuazione, è l'oggetto della variante. Si precisa che il monitoraggio dello stato di attuazione è effettuato annualmente in collaborazione con il settore Lavori Pubblici, per quanto riguarda gli interventi in capo al comune.
2. L'analisi dei movimenti di chi si sposta in bicicletta in ambito comunale e ambito Grande Mantova è certamente importante per meglio comprendere le specifiche esigenze, pertanto nell'ambito del tavolo intercomunale della mobilità dolce di cui sopra, verrà chiesto il supporto attivo delle associazioni aderenti per la programmazione delle attività di rilievo.
3. Relativamente alla suggerimento di adottare specifica segnaletica per la condivisione degli spazi tra pedoni e ciclisti in sicurezza, si accoglie il suggerimento che sarà riportato al settore di competenza.
4. Il PUMS tratta già il tema dell'accessibilità sostenibile alle scuole e sono già attivi servizi specifici per rendere l'accessibilità dei utenti deboli della strada sicura (ZTL scolastiche, pedibus, bicibus, ecc...), anche con la collaborazione di Fiab. Le eventuali ulteriori azioni da attuare nelle "zone scolastiche" (come da codice della strada) saranno oggetto di ulteriori approfondimenti specifici caso per caso anche con la collaborazione dei mobility manager scolastici. Per quanto riguarda le corsie ciclabili a doppio senso di marcia sono già ricomprese nelle corsie ciclabili.
5. Prolungamento del tracciato di via Dosso del Corso fino a Curtatone e collegamento con pista esistente ad Eremo. Il biciplan (anche il vigente) prevede l'estensione fino al comune di Curtatone (direttrice n. 13). Nello specifico il punto della relazione riguarda la realizzazione della parte già finanziata nell'ambito del PINQUA.
6. In merito alla richiesta di prevedere ricoveri coperti videosorvegliati o custoditi, si segnala l'attività in corso relativamente alla realizzazione di ricoveri delle biciclette in corrispondenza di alcune scuole interessate dal progetto "La scuola genera futuro".
7. Circa la trasformazione dei principali passaggi pedonali in ciclopedonali, sarà valutata puntualmente la fattibilità dei singoli interventi in relazione alla necessità di garantire la migliore sicurezza possibile.

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE

Servizio Territorio

Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338425 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.gov.it



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



Il Consorzio ha osservazioni legate alla progettazione evidenziando che nelle tavole ci sono 10 punti di contatto con i canali gestiti dal Consorzio. Ing. Schiavinato ha intenzione di preparare delle linee operative da utilizzare nell'ambito della progettazione così da evitare problemi in sede di realizzazione. Seguirà la trasmissione formale di tale documento.

Chiede inoltre chiarimento rispetto al quadro di riferimento programmatico sovracomunale in quanto non è preso in esame il Piano del Consorzio, Piano programmatico decennale che indica la programmazione operativa del consorzio.

Proposta di sopralluoghi congiunti per i tratti in prossimità dei canali consortili, con particolare obiettivo della verifica della stabilità delle sponde, e la verifica della transitabilità dei mezzi per la manutenzione.

Nei 4 metri dal corso d'acqua si deve ricordare che transitano i mezzi pesanti del consorzio, nella progettazione delle ciclabili. Rispetto al verde il consorzio non prevede la messa a dimora di alberi nella fascia dei 4 metri dai canali. Chiedono inoltre una cartellonistica che indica la possibile presenza di mezzi pesanti del consorzio nel caso delle aree di loro competenza.

Michielin: in genere si fa riferimento ai piani di natura urbanistica, ma accogliamo il suggerimento nell'ambito delle future verifiche di Vas. Specifica che i contenuti illustrati con carattere tecnico non sono rilevanti ai fini della Verifica di Vas mentre la proposta di uno schema operativo può essere utile per una integrazione, anche successiva, delle norme.

Anna Pronesti per il quartiere Te Brunetti si scollega alle ore 11:42.

Manuela Fornari con riferimento al richiamo della Provincia nella seduta di Conferenza, conferma che il quadro di riferimento programmatico del Rapporto Ambientale Preliminare è corretto e che nel PTCP è stato effettuato un aggiornamento degli itinerari sovralocali, che sono comunque coerenti con quelli inseriti nel BICIPLAN. Chiede l'inserimento degli estratti tavole del PTCP vigente sul tema ciclabile.

Comunica che è in programma la revisione del Piano Ciclabili da parte della Provincia e in quella sede si riaprirà un tavolo tematico.

Rispetto al tema della segnaletica, nel 2005 era stato proposto un abaco che ad oggi necessita di aggiornamento in un'ottica di uniformità di segnaletica su scala provinciale.

Rispetto agli itinerari intercomunali suggerisce l'inserimento di un percorso ciclabile lungo strada circonvallazione sud che ad oggi su Biciplan si ferma in zona Ospedale.

Michielin specifica che non essendo presente quest'ultimo collegamento nella programmazione sovraordinata è difficile per l'ente inserire questo ulteriore tratto.

Fornari segnala l'opportunità di un ulteriore collegamento con il Comune di Borgo Virgilio e zona S. Silvestro con funzione di collegamento casa-lavoro.

Paini suggerisce che a seguito dell'introduzione di tale percorso nella revisione della pianificazione ciclabile provinciale il comune procederà all'adeguamento del Biciplan in tal senso.

Alle ore 11:50 perviene parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VAS di ATS Val Padana (ns. prot. n. 15026 del 9/02/2023).

Considerati i pareri pervenuti, l'Autorità competente per la Verifica di VAS d'intesa con l'Autorità procedente e i presenti alla Conferenza dichiarano conclusa la seduta alle ore 11:55 e condividono di escludere dalla VAS la proposta di "Variante al vigente Piano di Governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche".

Il presente verbale sarà pubblicato su sito web SIVAS e nella sezione dedicata del sito web comunale.

Mantova, 16/02/2023

l'Autorità Competente

Arch. Stefania Galli

l'Autorità Procedente

Arch. Giovanna Michielin

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE
Servizio Territorio

Via Roma, 39 46100 Mantova
T. +39 0376.338425 F. 0376.2738027
pec: territorio@pec.comune.mantova.it
www.comune.mantova.gov.it



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



Mantova, 19 gennaio 2023

Prot. n. **73**

Pratica n. P00002 del 2023
(riferimento da citare nella risposta)

Istruttore pratica: Massimiliano Fontanesi

Spett. le
Comune di Mantova
Settore Territorio e Ambiente
via Roma, 39
46100 Mantova (MN)

e p.c. **Comune di Mantova**
Ufficio Protocollo
Via Roma, 39
Mantova (MN)

Oggetto: risposta alla vostra richiesta di parere tecnico relativamente alle opere denominate "Variante PGT per integrazione piste ciclabili ed opere pubbliche" nel Comune di Mantova (MN).

PARERE TECNICO

Esaminata la pratica n. **P00002** del **2023**, presentata a Sei srl tramite il Portale Servizi Energetici Integrati in data 11/01/2023;

Visti:

- la tipologia di parere richiesto: **Parere tecnico VAS-PGT**;
- il grado di progettazione eseguito: **Definitivo**;
- gli elaborati planimetrici e le relazioni tecniche allegate alla pratica;
- i singoli pareri espressi dai nostri tecnici per le reti e/o servizi gestiti nel Comune in oggetto;

il Direttore di Sei srl

ESPRIME I SEGUENTI PARERI

Parere	Esito
Parere su Gasdotto	Favorevole: Trattandosi di variante al PGT e non di opera specifica, si esprime parere favorevole all'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche. Si esprimerà parere tecnico per ogni opera che verrà effettivamente progettata.

I lavori dovranno avere inizio entro un anno dal rilascio della presente, pena la decadenza della stessa e la data di inizio lavori dovrà essere comunicata in anticipo tramite mail al seguente indirizzo: pareri@teaspa.it

Si fa presente che, secondo la procedura prevista per la realizzazione delle opere di pertinenza, a fine dei lavori l'esecutore è tenuto a:



Sei
Servizi energetici integrati s.r.l.
con socio unico
Soggetta a direzione
e coordinamento di Tea s.p.a. SB

via Taliercio, 3
46100 Mantova
T 0376 412.220
seisrl.mantova@legalmail.it
seimantova.it

C.S. € 1.000.000,00 i.v.
C.F. P.I. R.I. 02169270200
REA CCIAA MN 230076

- I. predisporre e georeferenziare i rilievi planialtimetrici delle reti posate e fornire i rilievi fotografici delle medesime. In mancanza di tali rilievi, l'esecutore dovrà eseguire a proprie spese saggi sulle tratte più significative della nuova rete costruita e produrre gli as-built delle reti posate;
- II. consegnare i certificati di conformità e di collaudo dei materiali posati forniti dal costruttore;
- III. consegnare una "dichiarazione di ultimazione dei lavori", unitamente alla "dichiarazione di esecuzione a perfetta regola d'arte" dei lavori eseguiti.

Quanto richiesto ai punti di cui sopra dovrà essere consegnato utilizzando il Portale Servizi Tecnici (<http://pst.teaspa.it/pst/> → presa in gestione reti).

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Il delegato
dell'Amministratore delegato
Massimiliano Fontanesi





PARERE NEI RIGUARDI DELLA RETE GAS METANO

Trattandosi di variante al PGT e non di opera specifica, si esprime parere favorevole all'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche. Si esprimerà parere tecnico per ogni opera che verrà effettivamente progettata.

Per qualsiasi informazione o chiarimento potete contattare direttamente il sig. Fontanesi Massimiliano (cell. 348 9491997).

Si ricorda di inviare la documentazione necessaria utilizzando esclusivamente il Portale Servizi Tecnici all'indirizzo <http://pst.teaspa.it/pst/>

via Principe Amedeo, 30
46100 Mantova
tel. 0376 204439-729

provinciadimantova@legalmail.it
www.provincia.mantova.it

Area Tutela e valorizzazione
dell'ambiente
Servizio Energia, Parchi e
Natura, VIA-VAS



TRASMESSA TRAMITE PEC

Mantova, 26/01/2023

Spett.le
Parco del Mincio
Piazza Porta Giulia, 10
46100 Mantova (MN)
parco.mincio@pec.regione.lombardia.it

e, p.c.
Comune di Mantova - Settore Gestione
del Territorio e dell'Ambiente - Servizio
Ambiente
Via Roma, 39
46100 Mantova (MN)
territorio@pec.comune.mantova.it

Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) – VARIANTE AL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI ED OPERE PUBBLICHE – RICHIESTA DI PARERE AGLI ENTI GESTORI DEI SITI RETE NATURA 2000 PER PROCEDURA DI VINCA

Con riferimento alla nota del Comune di Mantova al Prot. Par. 103408/2021 del 05/01/2023 (in atti prov. al prot. n. 689 del 05/01/2023), relativa alla richiesta di trasmissione del parere di nostra competenza inerente alla variante al PGT in oggetto, richiamata la seguente normativa:

1. l'art. 3 ter, comma 3 della L.R. 30 novembre 1983, n. 86 "Piano regionale delle aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale" che cita *"Le Province controllano, in sede di verifica di compatibilità dei piani di governo del territorio (PGT) e delle loro varianti, l'applicazione dei criteri di cui al comma 2 e, tenendo conto della strategicità degli elementi della RER nello specifico contesto in esame, possono introdurre prescrizioni vincolanti"*;
2. l'art. 25 bis, comma 5 della L.R. 30 novembre 1983, n. 86 che cita *"Le province: a) effettuano la valutazione di incidenza di tutti gli atti del piano di governo del territorio e sue varianti, anteriormente all'adozione del piano, verificandola ed eventualmente aggiornandola in sede di parere motivato finale di valutazione ambientale strategica (VAS). In caso di presenza dei siti di cui al comma 3, lettera b) (Siti Natura 2000,*

n.d.r.), *la valutazione ambientale del PGT è estesa al piano delle regole e al piano dei servizi, limitatamente ai profili conseguenti alla valutazione di incidenza*”;

3. il Comunicato regionale n. 25 del 27 febbraio 2012 “Istruzioni per la pianificazione locale della RER”, relativo agli adempimenti procedurali per l’attuazione degli articoli 3 ter, comma 3 e 25 bis, comma 5 della L.R. 30 novembre 1983, n. 86;

Si rileva che la documentazione messa a disposizione sul sito Web www.sivas.serviziirl.it è completa dello Screening di Incidenza (Livello I della VINCA), ai sensi della D.G.R. n. XI/5523 del 19 novembre 2021, ove vengono trattati gli aspetti inerenti alle possibili incidenze della variante in argomento sui Siti di Rete Natura 2000, ubicati *nel territorio del comune di oggetto di pianificazione o nel territorio dei comuni limitrofi*.

Si richiede al Parco del Mincio, che legge per conoscenza, in qualità di ente gestore, di trasmettere il parere di competenza, a seguito della ricezione della documentazione sopra richiesta, affinché lo scrivente Servizio possa portare a termine la procedura di VINCA, relativa ai seguenti siti Rete Natura 2000:

- ZPS IT20B009 “Valli del Mincio”;
- SIC/ZPS IT20B0010 “Vallazza”;
- SIC IT20B0014 “Chiavica del Moro”;
- SIC IT20B0017 “Ansa e Valli del Mincio”;

Infine, si richiede al Parco del Mincio di inviare il parere attraverso la redazione dell’Allegato G, ai sensi della D.G.R. n. XI/5523 del 19 novembre 2021, **entro il termine del 07/02/2023**, per consentire all’Amministrazione Provinciale di esprimere il provvedimento di esclusione alla VINCA in tempi utili, e comunque entro e non oltre il termine della convocazione della Conferenza di Servizi, in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi del comma 3, art. 14bis della L. 241/1990.

Distinti saluti.

La Responsabile del Servizio Energia, Parchi e Natura,
VIA-VAS

(Dott.ssa Francesca Rizzini)

Referente per l’istruttoria: Arch. Francesco Galli, francesco.galli@provincia.mantova.it, tel 0376 204456

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

PROVINCIA DI MANTOVA

ATTO DIRIGENZIALE n° PD / 165 07/02/2023

Area 4 - Tutela e valorizzazione dell'ambiente

Servizio energia parchi e natura VIA-VAS - Vigilanza ittico venatoria

ISTRUTTORE: RIZZINI FRANCESCA

OGGETTO:

PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA (LIVELLO I V.INC.A - SCREENING), SUI SEGUENTI SITI NATURA 2000: ZPS IT20B009 "VALLI DEL MINCIO", SIC/ZPS IT20B0010 "VALLAZZA", SIC IT20B0014 "CHIAVICA DEL MORO", SIC IT20B0017 "ANSA E VALLI DEL MINCIO" PROPOSTA: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) – VARIANTE AL VIGENTE PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO PER L'INTEGRAZIONE DI PISTE CICLABILI ED OPERE PUBBLICHE
PROPONENTE: COMUNE DI MANTOVA

IL DIRIGENTE DELL'AREA TUTELA A VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE DOTT. ING. SANDRO BELLINI

DECISIONE

Con il presente provvedimento viene adottato l'esito positivo della procedura di Valutazione di Incidenza (Livello I della V.Inc.A - Screening), ovvero l'assenza di incidenza significativa per i seguenti siti di Rete Natura 2000: ZPS IT20B009 "Valli del Mincio", SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza", SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro", SIC IT20B0017 "Ansa e Valli del Mincio", di cui la Provincia di Mantova è Autorità Competente alla V.Inc.A., nell'ambito della procedura Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica della variante al Piano del Governo del Territorio del Comune di Mantova.

CONTESTO DI RIFERIMENTO

PREMESSO che

- il Parco del Mincio è Ente Gestore del Siti Natura 2000 ZPS IT20B009 "Valli del Mincio", SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza", SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro", SIC IT20B0017 "Ansa e Valli del Mincio";
- la Provincia di Mantova è Autorità Competente alla V.Inc.A nell'ambito delle procedure inerenti agli atti del Piano di Governo del Territorio e delle sue varianti, per tutti i Comuni della provincia di Mantova, anteriormente all'adozione degli stessi;
- la finalità dei siti è la realizzazione di misure di conservazione della Rete Natura 2000, secondo quanto disposto dalle Direttive "Uccelli" 147/2009 CE e "Habitat" 92/43/CEE;
- con D.G.R. n. XI/4488/2021 dell'aprile 2021, Regione Lombardia ha adottato le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza, già approvate dalla Conferenza Stato Regioni nella seduta del 28/11/2019, le quali a loro volta hanno recepito le indicazioni dell'UE in tema di istruttorie ed autorizzazione Piani, Programmi, Progetti, Interventi ed Attività non direttamente connessi alla gestione del sito/i Natura 2000, la cui attuazione potrebbe generare incidenze significative sul sito/i medesimo/i;
- con D.G.R. n. XI/5523/2021 del novembre 2021, Regione Lombardia ha provveduto all'aggiornamento delle disposizioni di cui alla D.G.R. n. XI/4488/2021.

ISTRUTTORIA

DATO ATTO che l'istruttoria ha seguito i seguenti passaggi:

- con nota del Comune di Mantova al prot. 103408/2021 del 05/01/2023 (in atti provinciali protocollata al n. 389 del 05/01/2023) è stata comunicata la messa a disposizione su portale SIVAS del rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità alla VAS, degli atti costituenti la variante al PGT;
- con PEC prot. n. 6615 del 07/02/2023 il Parco del Mincio ha trasmesso l'allegato G alla D.G.R. 19 novembre 2021 - n. XI/5523 "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore", su richiesta della Provincia di Mantova avvenuta con nota in atti della Provincia al prot. 4398 del 26/01/2023;

RILEVATO che la variante del PGT in argomento, descritta nella documentazione pubblicata nel sistema informativo SIVAS, presenta le seguenti caratteristiche:

- è finalizzata alla variante al PGT per l'integrazione delle modifiche al Piano Mobilità Ciclistica (Biciplan) e al programma comunale delle opere pubbliche;
- è altresì finalizzata all'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica riguardo i seguenti interventi o elementi:
 - aggiornamento del Piano dei Servizi in relazione al sistema della "mobilità dolce"

con particolare riferimento alla rete ciclabile e ciclopedonale, con relativo adeguamento alla normativa vigente della classificazione del sistema dei percorsi ciclopedonali del Piano della Mobilità Ciclistica, approvato con D.C.C. n.42 del 29/07/2014;

- coordinamento del Piano della Mobilità Ciclistica con le strategie definite nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con D.C.C. n. 47 del 19.11.2019;
- l'inserimento di vincoli preordinati all'esproprio necessari per la realizzazione di opere pubbliche presenti nella programmazione comunale;
- la modifica delle destinazioni d'uso di alcuni immobili che concorrono alla composizione del sistema dei servizi, così come la tipologia delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale;
- modifica all'art. 33 del Piano delle Regole "*Laghi, habitat naturali e seminaturali, verde di mitigazione ambientale*", al fine di consentire l'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati, ed agevolare l'applicazione futura delle norme nelle aree di "mitigazione ambientale";

MOTIVAZIONE DELLE SCELTE

VISTI i contenuti dei seguenti documenti:

- Rapporto preliminare ambientale;
- Allegato F alla D.G.R. n. XI/5523/2021 "Modulo per lo Screening di incidenza per il proponente"
- Tavole grafiche;

CONSIDERATO che l'analisi delle informazioni rese dal Proponente attraverso la redazione dello Screening di Incidenza e della documentazione ad esso allegata, ha evidenziato che le stesse sono complete ed esaustive;

VALUTATO il contenuto dell'Allegato G e del parere espresso dal Parco del Mincio in qualità di ente gestore, quale parte integrante e sostanziale del presente atto, circa l'assenza di impatti attesi a seguito dell'attuazione della variante, sui siti ZPS IT20B009 "Valli del Mincio", SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza", SIC IT20B0014 "Chiavica del Moro", SIC IT20B0017 "Ansa e Valli del Mincio"

DATO ATTO infine che:

- non sussistono situazioni, anche potenziali, di conflitto di interesse, in capo al dirigente responsabile del procedimento che adotta il provvedimento finale, all'istruttore e ai titolari degli uffici competenti ad adottare i pareri, le valutazioni tecniche e gli atti endoprocedimentali (art. 6 bis della legge n. 241/1990 come introdotto dall'art. 1 comma 41 della L.190/2012");
- che il presente provvedimento conclude il procedimento in 33 giorni, dall'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS, a fronte dei 60 giorni previsti dalla normativa vigente in materia di V.Inc.A.;

RIFERIMENTI NORMATIVI E ATTI DI ORGANIZZAZIONE INTERNA

RICHIAMATI:

- D. Lgs. n. 267 del 18/08/2000 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";
- L. n. 241/1990 e s.m.i. "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
- D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale";
- Regolamento sul procedimento amministrativo e sull'accesso ai documenti amministrativi adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 20 del 16/04/2019 e modificato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 21 del 29/04/2021, in vigore dal 15/06/2021;

- Direttiva 92/43/CEE “Habitat” del Consiglio del 21 maggio 1992 “Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche”;
- Direttiva 147/2009 CE “Uccelli” del Consiglio del 30 novembre 2009 “Conservazione degli uccelli selvatici”;
- Linee Guida della Commissione Europea 2019/C 33/01 “Guida all’interpretazione dell’articolo 6 della direttiva 92/43/CEE”;
- D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, e della flora e della fauna selvatiche” e s.m.i.;
- D.M. 17 ottobre 2007, n. 184 “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)” e s.m.i.;
- DECRETO 19 giugno 2009 “Elenco delle Zone di protezione speciale (ZPS) classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE (09A07896)”;
- Intesa n. 195/CSR del 28 novembre 2019, ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano per le Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE HABITAT articolo 6, paragrafi 3 e 4;
- D.M. del 15 luglio 2016 “Designazione di 37 zone speciali di conservazione (ZSC) della regione biogeografica alpina e di 101 zone speciali di conservazione (ZSC) della regione biogeografica continentale insistenti nel territorio della Regione Lombardia, ai sensi dell’articolo 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 (G.U. Serie Generale 10 agosto 2016, n. 186)”;
- L.R. 30 novembre 1983, n. 86 “Piano Regionale delle Aree Regionali Protette. Norme per l’istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale”;
- D.G.R. 20 febbraio 2008 n. 8/6648 “Nuova classificazione delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e individuazione di relativi divieti, obblighi e attività in attuazione degli articoli 3,4,5 e 6 del D.M. 17 ottobre 2007 n. 184” e s.m.i.;
- D.G.R. 30 novembre 2015 n.10/4429 “Adozione delle Misure di Conservazione relative a 154 Siti Rete Natura 2000, ai sensi del D.P.R. 357/97 e s.m.i. e del D.M. 184/2007 e s.m.i. e proposta di integrazione della Rete Ecologica Regionale per la connessione ecologica tra i Siti Natura 2000 lombardi”;
- D.G.R. 26 novembre 2008 n. 8/8515 “Approvazione degli elaborati finali relativi alla Rete Ecologica Regionale e del documento Rete Ecologica Regionale e programmazione territoriale degli enti locali”;
- D.G.R. 30 dicembre 2009 n. 10962 “Rete Ecologica Regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del Settore Alpi e Prealpi”;
- Comunicato regionale n. 25 del 27 febbraio 2012 “Istruzioni per la pianificazione locale della RER”;
- D.G.R. 29 marzo 2021 n. XI/4488 “Armonizzazione e semplificazione dei procedimenti relativi all’applicazione della valutazione di incidenza per il recepimento delle linee guida nazionali oggetto dell’intesa sancita il 28 novembre 2019 tra il governo, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano”;
- D.G.R. 16 novembre 2021 n. XI/5523 Aggiornamento delle disposizioni di cui alla D.G.R. 29 marzo 2021 - n. 4488 “Armonizzazione e semplificazione dei procedimenti relativi all’applicazione della valutazione di incidenza per il recepimento delle linee guida nazionali oggetto dell’intesa sancita il 28 novembre 2019 tra il governo, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano”;
- D.G.R. 25 luglio 2012 n. IX/3836 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007) - Approvazione allegato 1u - Modello metodologico procedurale e organizzativo della

valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Variante al piano dei servizi e piano delle regole”;

- Piano di Gestione della ZPS IT20B0009 “Valli del Mincio” approvato con delibera di Assemblea Consortile n. 10 del 16 marzo 2011

- Piano di Gestione del SIC/ZPS IT20B0010 “Vallazza” approvato con delibera n. 12 del 16 marzo 2011;

- Piano di Gestione del SIC IT20B0014 “Chiavica del Moro” approvato con delibera di assemblea consortile n.9 del 16 marzo 2011;

- Piano di Gestione del SIC IT20B0017 “Ansa e Valli del Mincio” approvato con delibera n. 11 del 29.07.2013;

- l'Atto prot. n. 50663 del 01/10/2021, come modificato dal Provvedimento presidenziale n. 69924 del 28/12/2022, di nomina dell'incarico dirigenziale al dott. Ing. Sandro Bellini di Dirigente dell'Area 4 - Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente;

- il provvedimento dirigenziale di individuazione di Posizione Organizzativa del Servizio Energia, Parchi e Natura, VIA-VAS, Vigilanza Ittico Venatoria alla Dott.ssa Francesca Rizzini, n. 53827/2021, come modificato dal provvedimento prot. n. 69227 del 22/12/2022;

PARERI

- acquisito il parere favorevole sulla regolarità istruttoria per la procedura di cui si tratta da parte della Responsabile del procedimento Dott.ssa Francesca Rizzini;

tutto ciò premesso,

DETERMINA

1) di **ESPRIMERE esito positivo di Valutazione di Incidenza (Livello I – Screening)**, ovvero assenza di effetti negativi diretti e indiretti sull'integrità della **Rete Natura 2000**, in particolare dei siti ZPS IT20B009 “Valli del Mincio”, SIC/ZPS IT20B0010 “Vallazza”, SIC IT20B0014 “Chiavica del Moro”, SIC IT20B0017 “Ansa e Valli del Mincio”, e sulla Rete Ecologica Regionale, nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettività alla VAS per la variante al PGT per l'integrazione delle modifiche al Piano Mobilità Ciclistica (Biciplan) e al programma comunale delle opere pubbliche;

2) di **TRASMETTERE** il presente atto al Comune di Mantova;

3) di **DISPORRE** la pubblicazione del presente provvedimento nel sito web <https://www.sivic.servizirl.it> di Regione Lombardia, come previsto dalla DGR n. 836/2018;

4) di **DARE ATTO**, ai sensi dell'art. 3, comma 4, della Legge n. 241/1990 e successive modifiche ed integrazioni, che qualunque soggetto ritenga il presente atto amministrativo illegittimo o venga dallo stesso direttamente leso, può proporre ricorso innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale di Brescia entro e non oltre 60 giorni o in alternativa è possibile presentare ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso, ovvero dall'ultimo giorno di pubblicazione all'Albo pretorio.

Il Dirigente
Dott. Ing. Sandro Bellini

Mantova, 07/02/2023

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n.82/2005 e successive modifiche e integrazioni



Parco del Mincio

AREA TECNICA, AGRICOLTURA E AMBIENTE

Responsabile: geom. Angeli Reami
Piazza Porta Giulia n. 10

46100 MANTOVA

tel: 0376.391550 int.23 - fax: 0376.362657

mail : areami@parcodelmincio.it

Prot. Rif. n. 120 del 10/01/2023

Cat.11 Cl.2

Mantova, 02 febbraio 2023

Spett.le

Comune di Mantova

SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE

Via Roma, 39

46100 MANTOVA

territorio@pec.comune.mantova.it

OGGETTO: Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche. Comunicazione di avvenuta messa a disposizione del Rapporto Preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS e invito alla relativa Conferenza di Verifica.

Screening di incidenza ai sensi della DGR 4488/21 e s.m.i.- Parere

Vista la pratica relativa all'oggetto ed i relativi allegati tecnici;

Visti i contenuti specifici riportati nell'allegato F alla D.G.R. 4488/21 e s.m.i.;

Considerato che 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;

Attestato che relativamente ai nuovi percorsi da realizzare e inseriti nella presente variante, ci si riferisce a interventi: in attuazione, ovvero con realizzazione in corso; programmati 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; programmati, ovvero già oggetto di progettazione e con finanziamenti certi; ed infine, in progetto o proposti, non già oggetto di finanziamento ma necessari per l'attuazione della rete ciclabile;

Valutate la documentazione tecnica, le caratteristiche biologiche, ecologiche e naturalistiche dei siti IT20B0009 "Valli del Mincio", IT20B0010 "Vallazza", IT20B0017 "Ansa e Valli del Mincio" e IT20B0014 "Chiavica del Moro";



PARCO del mincio

Ritenuto opportuno, in fase attuativa, un confronto con l'Ente gestore, al fine di verificare la necessità di sottoporre a Valutazione di incidenza gli interventi puntuali per i quali si ravvisi una potenziale interferenza con i Siti della Rete Natura 2000 e con gli elementi della Rete Ecologica Regionale, funzionali alla conservazione e alla deframmentazione degli Habitat;

Tutto ciò premesso e considerato, per quanto di competenza, si esprime parere positivo alla richiesta formulata, e si esclude la pratica dalla successiva fase di valutazione appropriata.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Area Tecnica
Geom. Angelo Reami

Il Direttore
Dott.ssa Cinzia De Simone

Il Referente dell'istruttoria
Dott.ssa for. Ines Pevere

Prot. in uscita n° (protocollo PEC) del (data PEC)
Prot. in entrata n° 2023.0002479 del 10 gennaio 2023
Pratica n° 2023.9.43.1
Vs. Rif. prot. n° 1468/2023 del 05 gennaio 2023
P.G. 103408/2021
Class. 6.3.6

Spett. Dott.ssa Annamaria Sposito
Autorità Procedente per la VAS
del Comune di Mantova
Via Roma n° 39
46100 MANTOVA (MN)

Oggetto: Variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche. Comunicazione di avvenuta messa a disposizione del Rapporto Preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS e invito alla relativa Conferenza di Verifica.

A seguito del ricevimento della comunicazione sopra indicata si è valutata la documentazione reperita sul sito SIVAS di Regione Lombardia come indicato nella comunicazione stessa.

Da tale valutazione è emerso che le modifiche richieste paiono essere relativa al Piano delle Regole ed a quello dei Servizi; fra i vari documenti rinvenuti si è valutato principalmente, ma non solo, "Il Rapporto Preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS" il quale evidenzia quanto segue.

La variante ha l'obiettivo di aggiornare gli strumenti di pianificazione urbanistica a seguito delle richieste pervenute e dei progetti in corso; in particolare si intende aggiornare il PdS in relazione al sistema della "mobilità dolce" con particolare riferimento alle reti ciclabili/ciclopedonali aggiornandole allo stato di fatto, a quello di attuazione e adeguando alla normativa vigente la loro classificazione; da ultimo sarà aggiornato il precedente piano della mobilità ciclistica coordinandolo col Piano della Mobilità Ciclistica e con le strategie previste all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS); viene peraltro precisato che sarà necessario apporre vincoli preordinati all'esproprio in quanto necessari per la realizzazione di opere pubbliche nonché modificare la destinazione d'uso di alcuni immobili che concorrono alla composizione del sistema dei servizi e la tipologia delle attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale (come da L.R. 12/2005, art. 9, comma 15).

La variante modificherà anche l'art. 33 del Piano delle Regole "Laghi, habitat naturali e seminaturali, verde di mitigazione ambientale" per consentire l'attuazione di interventi programmati ed agevolare l'applicazione futura delle norme nelle aree di "mitigazione ambientale".

La mancanza di tavole cartacee, adeguate legende e l'indicazione di vincoli derivanti dal territorio non ha consentito una puntuale valutazione delle varianti apportate ad aree individuate per la realizzazione di interventi su recettori sensibili quali scuole, asili ma anche per lo sport.

Il Rapporto Preliminare non mette in luce particolari criticità, pertanto, questa Agenzia ritiene di ribadire i suggerimenti e le indicazioni a carattere generale espressi in occasione dei procedimenti di VAS e della successiva approvazione del Vigente PGT. A carattere indicativo e non esaustivo si ricorda che dovranno essere valutate tutte le criticità che possono avere ripercussioni nei confronti dei recettori sensibili quali l'eventuale presenza di attività moleste nelle loro vicinanze, la presenza di fonti di campi elettromagnetici (ad esempio linee elettriche, antenne di telefonia), la presenza di fasce di rispetto da infrastrutture (ferrovie e/o strade), la compatibilità con la zonizzazione acustica, ecc..

Per quanto concerne invece la modifica di un'area da adibire a impianto di trattamento inerti in luogo dell'attuale destinazione come "Area agricola di valenza paesaggistica" trattandosi di attività classificabile come industria insalubre di prima classe, si ritiene che sia da accertare preliminarmente la inesistenza di qualsiasi fonte di disturbo e/o molestie sia per le zone circostanti che nei confronti di aree adibite/annesse a residenze. Da ultimo si vuole evidenziare che da una valutazione della zona, effettuata per mezzo di strumenti informatici parrebbe che l'area oggetto di variazione sia inferiore a quella effettivamente utilizzata per tale attività che, in certi casi, risulta essere molto vicina ad aree/edifici residenziali.

A fronte di quanto sopra, nell'evidenziare che l'insediabilità/compatibilità della ditta dovrà essere valutata e/o autorizzata anche con ulteriori tipologie di procedimenti amministrativi, questa Agenzia ritiene che siano da effettuare approfondimenti in tal senso al fine di verificare la compatibilità della nuova destinazione in quanto, per quanto indicato, l'utilizzo di tale area da parte della ditta avrebbe dovuto essere a carattere provvisorio in attesa della sua delocalizzazione in un altro sito (nonostante siano trascorsi numerosi anni dalla tali previsioni).

Ciò premesso si ritiene di segnalare anche i seguenti aspetti che, comunque, attengono alle fasi esecutive dell'intervento:

- oltre a quanto precedentemente indicato si rammenta che questa Agenzia può esprimere pareri al Comune in materia di acustica a seguito della presentazione di specifica e separata istanza corredata dalla documentazione del caso;
- per quanto riguarda le linee fognarie si fa salvo il rispetto del R.R. 6/2019;
- verifica della corrispondenza alle vigenti normative (D.lgs. n° 152/06 e s.m.i., parte quarta) dei materiali eventualmente riciclati ed utilizzati per realizzare eventuali riempimenti e sottofondi;
- i rifiuti derivanti dalla realizzazione delle varie opere dovranno essere smaltiti nel rispetto della normativa vigente in materia;
- gli eventuali impianti d'illuminazione esterna dovranno essere conformi alla L.R. 17/2000 e s.m.i. in materia di inquinamento luminoso e contenimento del consumo energetico;
- nel caso fosse necessario riutilizzare terre e rocce da scavo si rammenta il rispetto della vigente normativa in materia e si segnala che ulteriori approfondimenti in tal senso sono reperibili sul sito istituzionale di Arpa Lombardia nella sezione "ARPA PER LE IMPRESE", parte relativa ai "Materiali da scavo";
- nel caso che nell'esecuzione delle varie opere emergessero evidenze circa la contaminazione del suolo o delle acque sotterranee si dovranno mettere in atto le procedure prescritte dalla vigente normativa in materia;

- qualora fosse necessario realizzare misure di mitigazione per ridurre gli eventuali impatti che dovessero emergere, si suggerisce di realizzare manufatti od opere in grado di rendere effettive tali mitigazioni; qualora invece fossero ritenute sufficienti fasce a verde (di profondità adeguate e sesti d'impianto caratterizzati da una buona densità di alberi ed arbusti con la finalità di conseguire una migliore mitigazione e/o un corretto inserimento paesaggistico) si precisa che la selezione degli alberi ed arbusti dovrà concentrarsi su specie autoctone ed ecologicamente idonee al sito, in relazione alla specifica localizzazione dell'intervento di mitigazione.

Nel restare a disposizione per eventuali chiarimenti si porgono distinti saluti.

Il Responsabile UO
Dott.ssa Lorenza Galassi

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

COPIA ANALOGICA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da LORENZA GALASSI il 30/01/2023 16:27:08 e stampato il giorno 17/02/2023.
Riproduzione analogica ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale depositata agli atti dell'ENTE PG N. 0011228/2023.

Responsabile del procedimento: Dott.ssa Lorenza Galassi
Pratica istruita da: Paolo Bulbarelli - tel. 0376/4690269 – e-mail p.bulbarelli@arpalombardia.it.

**AL DIRIGENTE DEL SETTORE
TERRITORIO E AMBIENTE
DEL COMUNE DI MANTOVA**

OGGETTO: Osservazioni ed opposizioni alla Variante al P.G.T.

“Variante al vigente piano di governo del territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche”- Deliberazione di Giunta Comunale n. 265 del 10.11.2021.

Il sottoscritto Paolo Bergamaschi nato a Mantova il 16/09/1970 ed ivi residente in Viale Belgioioso n. 19 – C.F. BRGPLA70P16E897G nella sua qualità di Presidente della Ditta Plastisac S.r.l. con sede in Mantova via Brescia n. 11 con proprietà in mappa al Foglio 3 Mappali 43- 290 e 300 con relativi subalterni. (Vedi elaborato grafico allegato con relative planimetrie)

-Visto il vigente P.G.T. e la variante approvata Deliberazione di Giunta Comunale n. 265 del 10.11.2021 per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche”, che individua la proprietà suddetta, della superficie complessiva di oltre 10.000 mq., in due zone omogenee distinte e precisamente:

-Fog.3 Mapp. 43 e Fog. 3 Mapp. 290 di mq. 8114, in zona per aree economiche assoggettate all'art. D20 delle norme di attuazione.

-Fog. 3 mapp.300 di mq. 2190, in zona per aree residenziali assoggettate all'art. D19 delle norme di attuazione.

-Considerato che la Ditta Plastisac Srl, da sessant'anni sul mercato, opera nel settore della produzione di film plastici in polietilene ed occupa attualmente 38 dipendenti (erano 33 alla data del 16/03/2021) con un fatturato acquisito nel 2021 intorno ai 6,5 milioni di Euro (vedi Gazzetta di Mantova del 16/03/2021), attualmente di circa 9 milioni di Euro e pertanto in continua crescita, il che evidenzia lo sviluppo continuo dell'azienda.

-che i settori di riferimento sono l'alimentare, il biomedicale ed il farmaceutico con particolare riguardo ad investimenti continui ed un occhio di riguardo all'aspetto ambientale –Vedi installazione di impianto fotovoltaico su tutta la copertura dell'opificio;

- che l'azienda ha la necessità di futuri ampliamenti rivolti alla salvaguardia dell'attuale forza lavoro ed un incremento della stessa una volta attuati i necessari ampliamenti;

. che l'azienda in tale ottica ha già chiesto ed ottenuto lo spostamento di alcune servitù _acquedotto, gasdotto e fognatura, in essere sulla proprietà a favore di AQUA srl e SEI srl

(vedi Bonifici bancari allegati di complessivi Euro 64377.42)- interventi già in parte eseguiti;

-che, come sopraddeito, parte della superficie aziendale – Fog.3-mapp.300- risulta inserita in zona per aree residenziali assoggettate all'art. D19 delle norme di attuazione e pertanto non dà la possibilità di procedere alla realizzazione di un progetto di ampliamento uniforme, collegato agli edifici esistenti per una futura conformazione aziendale che possa ottimizzare il processo produttivo, lo stoccaggio delle materie prime, dei prodotti finiti ed il loro conferimento alla clientela;

Atteso che tale area risulta essere morfologicamente annessa al rimanente comparto aziendale, già completamente recintato con accesso, già previsto, su Via Maestri Del Lavoro, che tra l'altro, renderebbe più sicuro l'ingresso e l'uscita di tutti i mezzi che attualmente utilizzano l'accesso da via Brescia 11;

-ritenuto pertanto che tale situazione urbanistica penalizzi fortemente lo sviluppo aziendale attraverso i necessari ampliamenti, per rendere l'azienda più competitiva, e con la possibilità di ulteriore incremento della forza lavoro;

-tutto ciò premesso

CHIEDE

Alla S. V. che la parte di proprietà, attualmente indicata, nel vigente PGT, come aree residenziali assoggettate all'art. D19 delle norme di attuazione- Foglio 3 Mappale 300- venga inserita nella variante in corso, analogamente al rimanente parte della proprietà in zona per aree economiche assoggettate all'art. D20 delle norme di attuazione e di conseguenza la modifica del perimetro degli insediamenti produttivi che coinvolga l'intera proprietà.

Confidando in un positivo riscontro alla presente con l'occasione si porgono distinti saluti.

Mantova li, 30/01/2023

Allegati:

1. Ipotesi di modifica PGT
2. Visura catastale Ditta Plastisac srl
3. Copia articolo Gazzetta di Mantova del 16/03/2021
4. Copia bonifici bancari
5. Copia Carta di identità Bergamaschi Paolo
6. Elaborato grafico D.O.A.001.0 con relative planimetrie varie a firma Arch. Gianni Girelli

Federico Plastisac
FABBRICA SACCHETTI POLIETILENE
Sede Legale: Via Brescia, 11 - 46100 MANTOVA
Tel. 0376/391192 - Fax 0376/391195
Cod. Fisc. e Partita IVA 01411830209
Capitale int. vers. € 520.000,00
www.plastisac.it - info@plastisac.it

PREMESSA ALLE OSSERVAZIONI

Tra luglio e settembre 2020, sono state introdotte importanti novità al Codice della Strada tra cui alcune norme interessanti per la gestione della mobilità urbana e per la circolazione in sicurezza delle biciclette.

Le modifiche al CdS introdotte dal D.L. 76/'20 e la loro applicazione sottendono un concetto di sicurezza nuovo, basato sulla convivenza regolata e il rispetto reciproco tra gli utenti della strada, sostanzialmente diverso a quello impostato sulla segregazione o esclusione a cui sono stati costretti biciclette e pedoni da norme pensate prevalentemente per contesti extraurbani, da una cultura tecnica fortemente improntata alla centralità dell'automobile e dalla necessità di conformarsi ad una realtà in cui alcune regole di comportamento sono normalmente disattese a partire dai limiti di velocità.

Il CdS ha come finalità la sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, per questo l'azione legislativa su questo testo è da intendersi sempre funzionale all'imminente beneficio che produce.

L'Amministrazione Comunale nell'aprile '20, ha incaricato l'arch. Montieri di redigere un progetto relativamente alla situazione di via Chiassi, via Principe Amedeo, viale Risorgimento, Corso Garibaldi, via Acerbi e viale Lombardia a Lunetta (il progetto è stato presentato all'Amministrazione nel novembre 2020) e successivamente il progetto è stato approvato dalla Giunta Municipale, ma da oltre 2 anni resta inattuato. Ora che l'Amministrazione sta per approvare una revisione del Biciplan è importante che si mettano in campo in fretta strumenti tecnici interpretativi ponderati, nei limiti del possibile le leggi si devono applicare subito.

Al contrario la non applicazione di una legge nuova comporta certamente un danno maggiore alla collettività di quanto non possa rappresentare l'attesa che siano predisposti e approvati tutti gli strumenti tecnici che ne derivano.

Contribuire ad applicare subito questa nuove norme è quindi indispensabile e non farlo significherebbe procrastinare una condizione di pericolo a cui il parlamento ha inteso porre rimedio.

Le proposte contenute nel progetto dell'Arch. Montieri sono già state attuate a Milano con notevole successo.

In molte città italiane, Bologna, Milano, Genova, Torino i nuovi D.L. sono ampiamente applicati e sono state realizzate corsie ciclabili, strade scolastiche, case avanzate per i ciclisti, doppi sensi ciclabili, che hanno immediatamente contribuito a migliorare la sicurezza di ciclisti e pedoni, contribuendo a ridurre il traffico e l'inquinamento.

Le nuove norme cercano contrastare due distorsioni: il continuo l'allargamento sulla strada dello spazio destinato alla circolazione e sosta delle auto fino al massimo possibile, una sorta di "autostradalizzazione" delle città che ha lasciato ai pedoni marciapiedi ridotti ai limiti minimi prescritti; e lo scarsissimo rispetto del limite di velocità in ambito urbano.

Applicare le nuove norme e inserirle nel nuovo Biciplan è importante per rendere evidente il principio alla base della sicurezza stradale il principio della condivisione dello spazio stradale. La condivisione dello spazio si oppone e si sostituisce al principio della segregazione, rendendo necessaria un'assunzione di responsabilità dell'utente della strada attraverso l'apporto di maggiore attenzione, quindi una maggiore sicurezza e la riduzione degli incidenti stradali. In città la convivenza tra diversi utenti della strada è infatti

la condizione naturale; si tratta quindi di migliorare la sicurezza degli utenti più vulnerabili attraverso l'aumento del livello di attenzione da parte di quelli potenzialmente più pericolosi.

Il problema è che quello spazio da riservare alle biciclette alla fine non è mai stato trovato e la scelta è stata invece quella di spingere i ciclisti sui già striminziti marciapiedi, creando le famigerate ciclopedonali. I ciclisti sulle strade delle città italiane e di Mantova si trovano quindi in una condizione particolarmente critica. In gran parte dei casi non esiste nessuna alternativa tra carreggiata e marciapiede e chi va in bici è costretto a scegliere tra la condivisione obbligata della strada con le automobili, senza lo spazio necessario, senza regole di tutela, con limiti di velocità non rispettati ovvero adattarsi all'uso delle rare ciclopedonali, rivelatesi alla fine più pericolose per i ciclisti e pessime per i pedoni. Insomma la segregazione con i pedoni ai margini della strada non è la soluzione giusta, se non i rarissimi casi extra-urbani. I ciclisti più assidui sanno bene che la sicurezza si deve accompagnare al diritto di circolare sulle strade qualora non vi siano le condizioni per avere una vera ciclabile, sicura ed efficiente. Inoltre la decennale esperienza di altri paesi ha dimostrato con i numeri che la condizione migliore di sicurezza dei ciclisti si ottiene con una condivisione regolata dello spazio stradale. La soluzione è riconquistare la strada e queste nuove regole dei nuovi Decreti del Codice della Strada, seppur perfettibili, vanno in questa direzione rappresentando un'occasione per restituire spazio e sicurezza a pedoni e ciclisti.

Perchè si consente e si tollera il parcheggio sui marciapiedi e in doppia fila in via Chiassi, via Principe Amedeo , via Bonomi, via XX Settembre, via Frattini, in piazza Martiri di Belfiore, in piazza Cavallotti e in molte zone della città?

CHIEDIAMO.

- 1) Venano realizzate le proposte dell'Architetto Montieri approvate in giunta.
- 2) Eliminazione di tutti gli archetti posizionati sulle ciclopedonali del Comune di Mantova
- 3) Eliminazione di tutte le barriere architettoniche, quali scalini, pendenze superiori all'8% presenti sulle ciclopedonali del Comune di Mantova
- 4) Trasformazione di tutti passaggi pedonali in passaggi ciclopedonali presenti nelle ciclopedonali del Comune di Mantova.
- 5) Eliminazione dei passaggi a pellicano presenti sulla Ciclopedonale del Cavalcavia, in via Rea, viale Pompilio, strada Sabbionetana e sostituzione di passaggi ciclopedonali preceduti dai "cucini berlinesi".
- 6) Spostamento alla destra del senso di marcia di tutti i semafori a chiamata per i ciclisti: viale della repubblica, viale Montello, via Cremona viale Albertoni.
- 7) Sia data la precedenza al tutte le ciclopedonali e ciclabili rispetto ai passi carrai privati.

8) Nella redazione dell'Aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclistica vengano applicate le nuove norme del Codice della Strada, realizzando:

- Corsie ciclabili all'interno di strade con corsie riservate; corsie ciclabili;
- Case avanzate, attraversamenti ed attestamenti;
- Strade scolastiche;
- Strade ciclabili (E-bis);
- Strade a prevalente uso pedonale e ciclabile (F-bis);
- Doppio senso ciclabile.





FIABMANTOVA APS
Amici della Bicicletta
pec: mantova.fiab@pec.it
mail: mantova.fiab@gmail.com
cell. 3490954382

OSSERVAZIONI AL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA AGGIORNAMENTO 2022

--- PREMESSA

RELAZIONI:

--- Relazione al rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità alla VAS

--- Relazione di piano

--- Relazione al Biciplan

Mantova, 1 febbraio 2023

FIAB MANTOVA APS
(Arch. Daniele Mattioli)

RAPPORTO PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

IN AZZURRO IL TESTO DELLA RELAZIONE

IN ROSSO LE OSSERVAZIONI FIAB

CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE

Osservazioni n° 1(AL RAPPORTO PRELIMINARE)

La proposta di variante ha l'obiettivo di aggiornare gli strumenti di pianificazione urbanistica in seno alle esigenze pervenute ed 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,

Si parla di aggiornare il piano dei Servizi della mobilità dolce, ma non vi sono provvedimenti che riguardano i pedoni.

Osservazione n° 2(AL RAPPORTO PRELIMINARE)

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.

Si parla di rete ciclabile di estensione di 148, 3 km, quando le vere piste ciclabili sono di alcuni km.

Osservazione n° 3(AL RAPPORTO PRELIMINARE)

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.

Chiediamo che tra i concetti inserite dalla normativa ci siano anche le diciture **Strade Scolastiche** e strada a doppio senso ciclabile.

Osservazione n° 4 (AL RAPPORTO PRELIMINARE)

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 ciclo-pedoni 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. 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.

Chiediamo che il tracciato su via Dosso del Corso sia prolungato fino al confine tra il Comune di Mantova e Curtatone e di concordare con lo stesso un collegamento con la pista ciclopedonale esistente nella frazione di Eremo.



M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG_DECRETI
Prot:
0000433-02/10/2020-REGISTRAZIONE

*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il ricorso gerarchico proposto dal Sig. Samuele Diversi, in proprio e quale rappresentante pro tempore di Fiab Faenza, ed altri, in data 27 giugno 2020, per l'illegittimo posizionamento di barriere parapetonali/dissuasori, sul percorso ciclabile e pedonale di via Modigliana in Faenza e avverso l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020;

VISTA l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020, concernente, fra l'altro, l'interruzione del percorso ciclabile e pedonale in sede promiscua di Viale Marconi nella confluenza su via Stradello Cappuccini, in Faenza;

VISTA la nota datata 11 agosto 2020, con la quale l'Unione della Romagna Faentina ha inviato le proprie controdeduzioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n.1199, recante norme per i provvedimenti in materia di ricorsi amministrativi;

VISTO l'articolo 37 del D.lgs. 30 aprile 1992, n.285, Nuovo Codice della Strada, che disciplina l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale e l'art.74 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 316, in data 5 agosto 2020, concernente la delega di firma al Sottosegretario di Stato On. Roberto Traversi;

CONSIDERATO che l'Unione della Romagna Faentina, pur con l'intento di perseguire in generale la tutela della sicurezza stradale, ha tuttavia travalicato i limiti del proprio potere discrezionale laddove ha inteso interrompere il percorso ciclabile/pedonale con l'installazione di dispositivi che rientrano nel novero della segnaletica complementare di cui all'art.42 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285, senza adottare il dovuto provvedimento esplicito;

CONSIDERATO che l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020, risulta illegittima per eccesso di potere, in quanto il mezzo utilizzato per realizzare l'intervento di rallentamento dei velocipedi consiste nell'installazione di archetti-barriere con modalità non consentite, laddove si sarebbe dovuta installare una segnaletica verticale di fine/inizio pista ciclabile;

RITENUTO illegittimo l'operato dell'Unione della Romagna Faentina che ha esteso l'operatività spaziale delle prescrizioni contenute nell'ordinanza n. 73/2020 del 12 marzo 2020 anche su strade non contemplate nell'ordinanza stessa;

DECRETA

Per i motivi esposti in premessa il ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, proposto dal Sig. Samuele Diversi, in proprio e quale rappresentante pro tempore di Fiab Faenza, ed altri, in data 27 giugno 2020, avverso l'illegittimo posizionamento di barriere parapetonali/dissuasori, sul percorso ciclabile e pedonale di via Modigliana in Faenza e avverso l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020 è **accolto**.

Avverso il presente provvedimento è possibile presentare ricorso al T.A.R. della Emilia Romagna nel termine di 60 giorni, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni, decorrenti dalla data di comunicazione del presente provvedimento.

IL SOTTOSEGRETARIO



RELAZIONE DI PIANO E SCHEDE DELLE DIRETTRICI E DEI QUARTIERI.

Osservazione n° 1(RELAZIONE DI PIANO)

In azzurro il testo della relazione.

In rosso le osservazioni FIAB

Per la verifica, conferma o modifica dello schema generale dei percorsi si sono seguiti in sintesi i seguenti passaggi metodologici:

1. aggiornamento delle tratte realizzate sulle Direttrici principali proposte nel Biciplan 2014;
2. verifica della tipologia, della geometria e delle caratteristiche tecniche dei tratti esistenti;
3. proposta di modifica di tratti previsti in relazione alle nuove progettualità e ai finanziamenti disponibili;
4. aggiornamento dello stato di risoluzione rispetto alle criticità evidenziate nel Biciplan 2014 e integrazione con nuove criticità;
5. aggiornamento delle tipologie di intervento (nuova tratta, riqualificazione, messa in sicurezza, ecc.) e della complessità dell'intervento;
6. revisione della programmazione in ragione delle priorità e del tipo di intervento necessario.

Aggiungeremmo un ulteriore punto relativamente alle nuove normative introdotte al Codice della Strada.

Considerato che a pagina 21 della Relazione di Piano si dice: "i volumi del traffico ciclistico rilevati da FIAB a partire dal 2012.",ci sembra indispensabile in modo preliminare al Biciplan un'analisi dei movimenti in bicicletta all'interno del Comune di Mantova, strutturandolo su 3 livelli:

- a) movimenti all'interno del Comune di Mantova tra i quartieri ed il Centro Storico;
- b) movimenti tra le frazioni ed i quartieri del Comune di Mantova;
- c) movimenti dai Comuni attorno a Mantova (Porto Mantovano, San Giorgio Bigarello, BorgoVirgilio, Curtotone e Montana) e il Centro Città.

Per completare il quadro potrebbe essere necessario rilevare i movimenti tra i Comuni della Grande Mantova: Porto mantovano-San Giorgio-Bigarello e BorgoVirgilio-Curtatone e Montanara.

Questi dati ci sembrano molto significativi alla luce della loro completa mancanza.

Osservazione n° 2(RELAZIONE DI PIANO)

Chiediamo di inserire nel paragrafo "Definizioni" le voci:

--- Strade Scolastiche come introdotto nel Codice della Strada (DL 76/2020

--. Doppio senso ciclabile come introdotto nel Codice della Strada (D.L. 76/2020

Osservazione n° 3(RELAZIONE DI PIANO)

PER INTERVENTO(PAGINA 14)

Le tipologie di intervento sono suddivise sia per oggetto che per complessità. In particolare si sono individuati interventi eseguibili con spese contenute o di più grande rilevanza, interventi di riorganizzazione funzionale di una strada o di un sistema di strade, interventi di particolare complessità che coinvolgono più enti e soggetti (quali per esempio attraversamenti ferroviari).

Per quanto riguarda gli interventi di natura puntuale, questi sono:

- ☐ realizzazione o sistemazione di infrastruttura di attraversamento (ponte o sottopasso);
- ☐ realizzazione di attraversamento a raso, eliminazione o riqualificazione di attraversamenti esistenti;
- ☐ riposizionamento o eliminazione di barriere esistenti lungo il percorso ciclabile (tra cui il distanziamento dei paletti o degli archetti);
- ☐ rifacimento e sostituzione puntuale della pavimentazione esistente con rifacimento del fondo e/o raccordo di differenti livelli;
- ☐ posizionamento o ripristino della segnaletica verticale o orizzontale su ciclabile esistente.

Chiediamo venga tolta la dicitura " riposizionamento o eliminazione di barriere esistenti lungo il percorso ciclabile (tra cui il distanziamento dei paletti o degli archetti).

La risposta del Ministero delle Infrastrutture (che alleghiamo) in merito all'errato posizionamento di archetti e/o paletti è chiara nel ribadire che il Codice della Strada non prevede nel modo più assoluto la presenza di archetti e/o paletti su tutti i percorsi ciclabili o ciclopedonali.

Osservazione n°4(RELAZIONE DI PIANO)

A pagina 35 si dice:

STAZIONE DI ACCOGLIENZA

La stazione ferroviaria della città di Mantova è individuata dal piano della mobilità regionale quale stazione accoglienza. E' in fase di valutazione la possibile implementazione della velostazione esistente presso la Stazione FS con l'integrazione di una ciclo-officina, come centro servizi a disposizione degli utenti per la manutenzione dei mezzi.

Si parla di Velostazione presso la stazione FS, ma la velostazione è situata nel sotterraneo parcheggio di piazzale Mondadori. lo stato del parcheggio biciclette in piazza Don Leoni è da considerarsi indegna per una città d'arte come si considera Mantova. Le biciclette(molte sono relitti abbandonati da tempo) sono abbandonate all'aperto, per lo più legate a paletti o catene per impedirne il furto (che avviene sistematicamente).

Abbiamo già chiesto di realizzare in piazza Don Leoni o in un'area in Stazione FS di un ricovero coperto e sicuro per le biciclette.

A pagina 35 si dice:

"Ad oggi esiste sul territorio comunale la ciclo-officina "Sacchi". Il progetto nasce dalla collaborazione tra la scuola secondaria di primo grado "Maurizio Sacchi", le associazioni di

volontariato Federazione Amici della Bicicletta e Anna Frank e le Amministrazioni Locali di Comune e Amministrazione Provinciale."

Non ci chiamiamo più "Amici della Bicicletta" da 2 anni ma Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Osservazione n° 5(RELAZIONE DI PIANO)

POSTEGGI BICI E RASTRELLIERE

L'analisi della situazione dei posteggi e rastrelliere ci sembra alquanto incompleto e inesatto. Manca completamente un'analisi della tipologia delle rastrelliere e sulla qualità dei posteggi e del posizionamento rispetto ai poli attrattori. Indispensabile ci sembra un'analisi dei bisogni in modo da evidenziare le necessità programmare progetti mirati.

Il parcheggio sistematico sui marciapiedi andrebbe scoraggiato e vietato.

Osservazione n° 6(RELAZIONE DI PIANO)

ARCHETTI

Contestualmente all'aggiornamento del Biciplan è stata avviata dall'Ufficio Territorio un'operazione di rilievo e mappatura dei cosiddetti archetti sul territorio comunale lungo le tratte ciclabili principali identificate come "diretrici". L'obiettivo è quello di ricostruire un quadro dettagliato sulla posizione, tipologia e stato dei dissuasori presenti e facilitare la pianificazione di interventi di implementazione o migioria degli stessi.

Al Luglio 2022 gli archetti totali rilevati sono 87 di cui 10 di tipo ad arco (singolo o doppio), 7 a paletto (singolo, doppio o triplo) e 68 a portale (singolo, doppio o triplo).

Da molto tempo chiediamo di rimuovere completamente gli archetti posizionati su tutto il territorio del Comune di Mantova. il posizionamento di queste barriere architettoniche su marciapiedi-ciclabili rappresentano ostacoli per le persone anziane, persone diversamente abili, ciclisti, carrozzine e passeggini. Il Ministero dell'Infrastrutture si è già espresso in modo chiaro sulla illegalità di questi elementi posizionati casualmente e inopportunamente.

Ricordiamo il caso del sottopasso ciclopedonale alla ferrovia di via Indipendenza-via Borgochiesanuova dove sono stati posizionati ben 12 archetti.

Ci sembra strano che si parli ancora di "implementazione degli stessi".

Osservazione N° 7(RELAZIONE DI PIANO)

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 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.

Dalla presentazione pubblica del progetto da parte di RFI, le infrastrutture di accesso alla stazione Fs da realizzare, comporteranno obbligatoriamente che per accedere ai binarivi siano da superare 4 rampe di scale sia per i pedoni che per i ciclisti o di altrettanti spostamenti con ascensori. La realizzazione di un sottopasso non comporterà una sensazione di sicurezza. Ci sembra pleonastico parlare tra gli obiettivi del progetto". Il progetto 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 ciclopeditoni e la realizzazione di aree di sosta e stallo dedicati."

Inoltre il progetto presentato non prevedeva nessuna zona di sosta per le biciclette coperto o sicuro.

Osservazione n° 8 (RELAZIONE DI PIANO).

Soppressione del passaggio a livello al km 92+775 - via Parma in località Porta Cerese
Soppressione del passaggio a livello al km 63+350 - Via Brescia

Nei progetti di dei due passaggi a livello non si parla di realizzare assieme al sottopasso stradale un sottopasso ciclopeditono.

Ricordiamo anche la necessità collegare il tracciato di Eurovelo 7 proveniente da Valletta Valsecchi alla ciclopeditono di via Visi e con via Learco Guerra che consente di collegarsi con l'argine del Mincio, al Forte di Pietole e alla zona umida della vallazza e alla ciclopeditono che porta al Forcello.

Proponiamo anche un percorso ciclopeditono che colleghi via Visi con i condomini posti sul lato sud-est di via Parma.

Osservazione n° 9 (RELAZIONE DI PIANO)

Modifiche al Piano: identità dei percorsi.

È infatti necessario individuare le vie privilegiate di connessione fra il centro e i comuni limitrofi, e fra il centro e i diversi quartieri della città, per programmare gli interventi in modo coerente ed efficace.

Proponiamo di aggiungere ai punti da individuare anche "la connessione tra i diversi quartieri e le frazioni".

Osservazione n° 10(RELAZIONE DI PIANO)

IDENTITA' DEI PERCORSI.

Per il ruolo di collegamento con i comuni limitrofi che assegna alla direttrice rilevanza sovra locale: sono le n.1, 3, 9, 11, 12 e 13;

Chiediamo di inserire anche la direttrice n° 17 Canale Diversivo nelle direttrici con carattere sovra locale in quanto, questa direttrice permette di collegare tra loro i Comuni di Porto Mantovano e San Giorgio Bigarello ed anche alcuni quartieri del Comune di Mantova come Colle Aperto, Lunetta, Formigosa.

Osservazione n° 11(RELAZIONE DI PIANO)

IDENTITA' DEI PERCORSI.

Le direttrici sono inoltre differenti per stato di attuazione e caratteristiche tecniche. Vi sono direttrici completamente percorribili in sicurezza (n. 1, 2, 5, 11, 12), altre che lo sono solo in parte (n. 3, 4, 6, 7, 8, 9, 15, 16) altre, ad oggi, non percorribili in sicurezza (n. 10, 13, 14, 17).

Non concordiamo con quanto affermato, nessuna direttrice è percorribile in sicurezza, alcune sono più sicure altre molto pericolose. Tutte le Direttrici hanno bisogno di interventi.

Osservazione n° 12(RELAZIONE DI PIANO)

Comunicazione e promozione

La volontà dell'Amministrazione di promuovere la rete ciclopeditone avviene attraverso il coinvolgimento dei cittadini e delle associazioni interessate, già avviato durante la predisposizione del Biciplan nel 2013 e continuato anche attraverso alcune attività mirate quali la pubblicazione del presente piano anche su web, l'avvio di progetti pilota di incentivo all'uso della bici, l'istituzione del Tavolo intercomunale della Mobilità Dolce e progetti di educazione stradale.

Da molti anni chiediamo.

1) BICIPLAN intercomunale che in accordo con gli altri Comuni della Grande Mantova individui i diversi collegamenti ciclopeditoni tra Mantova ed i Comuni vicini: Porto Mantovano, San Giorgio Bigarello, Borgo Virgilio, Curtatone e Montanara.

2) UFFICIO DEL PEDONE E DEL CICLISTA raccolga le osservazioni dei cittadini singoli e delle Associazioni interessate al team della mobilità urbana.

3) CONSULTA DELLA MOBILITA' che partecipi attivamente alla programmazione e alla verifica dell'avanzamento dei vari progetti, PUMS, BICIPLAN.

Nessuna amministrazione, nonostante le nostre numerose sollecitazioni ci ha mai convocato per ascoltare le nostre proposte ed osservazioni. Siamo stati convocati solo in caso di obbligo previsto dalle leggi vigenti. Abbiamo chiesto diversi incontri con gli Assessori ed i tecnici di riferimento e siamo andati portando numerose proposte ed osservazioni che non sono state mai accolte. Abbiamo partecipato a numerose assemblee di quartiere(quando informati), portando documenti con proposte.

Dall'analisi della relazione al Piano ci sembra manchino:

- un censimento aggiornato (vengono citati i dati raccolti da FIAB nel 2012) dei ciclisti e dei percorsi maggiormente utilizzati dagli stessi;
- proposte in merito alla informazione e presentazione del Piano alla cittadinanza;
- una definizione sistematica dei tempi di realizzazione, viene elencata solo un elenco di priorità;
- nella relazione non vengono indicati i metodi di rilevazione dell'avanzamento del Piano;
- mancano le indicazioni di come si intende monitorare l'avanzamento del Piano.

ANALISI DELLE DIRETTRICI

1 MANTOVA GRAZIE.

Nel tratto tra Il Lago Superiore e Belfiore in tracciato si biforca si può percorrere l'argine altro e subito saliti dietro il chiosco della Zanzara il passaggio è da rifare completamente perchè troppo stretto, un pedone ed una bicicletta passano con difficoltà, la salita ha una pendenza superiore all'8% quindi non a norma(anche le altre salite che dalla riva del lago salgono alte hanno pendenze superiori alla norma). L'argine alto viene utilizzato da mezzi di servizio di Trenitalia che sul percorso hanno un carraio che accede al cantiere

ferroviario. manca completamente la segnaletica orizzontale che verticale il tracciato non è identificabile con una ciclopedonale molto frequentata., da chi pratica nordicwolving e cicloturismo. In riva al lago il tracciato è da considerarsi un sentiero di campagna con fondo sterrato. Arrivati al giardino di Belfiore, manca completamente la segnalazione per i due tracciati, la ciclopedonale che prosegue affiancato a via Cremona e quello che scende attraverso via Pascoli , dove la ciclopedonale scompare per riprendere la segnalazione alla fine della via girando a destra e diventando un sentiero sterrato molto suggestivo che dopo aver costeggiato la riva del Mincio risale all'abitato di Borgo Angeli e ricollegarsi in via al tracciato alto. Nel tratto alto tra Belfiore e Borgo Angeli manca completamente la segnaletica verticale per identificarlo come ciclopedonale, la segnaletica orizzontale va completata; vi sono inoltre alcune strettoie, in prossimità del distributore AGIP dove i losangeles in cemento stringono la corsia ed in centro agli Angeli al semaforo, la larghezza del tracciato si restringe, altro restringimento quasi alla fine dell'abitato di Borgo Angeli. Andrebbero tolti gli archetti non a norma.

2 MANTOVA-PESCHIERA-EUROVELO 7

La Direttrice ha rilevanza europea perchè inserita su Eurovelo 7 e Bicalitalia 1. La ciclovia andrebbe collegata con la stazione ferrovia in piazza Don Leoni come nodo di interscambio con visione europea. La direttrice ha ha funzione turistica ma collega i quartieri di Gambara e di Cittadella al centro storico. In piazza Don Leoni, il cartello di inizio della Mantova Peschiera è posto sul marciapiede estremamente stretto della fermata dei Bus di linea extraurbani, l'attuale situazione confligge con l'alto numero di pedoni che passano per raggiungere la stazione ferroviaria, chiediamo di allargare il marciapiede anche per un tratto di viale Pitentino.

Vorremmo inoltre precisare che non si tratta di ciclabile in sede propria (come scritto nella scheda 2), ma di una ciclopedonale frequentata da famiglie e runners che la percorrono fino a Bosco della Fontana.

Vogliamo segnalare alcuni punti pericolosi:

--il passaggio dopo la passerella sul lago e dopo il Vasarone è particolarmente stretto, tortuoso e il fondo particolarmente sconnesso;

-- l'incrocio tra via Darsena e via Santa Maria Nuova(Vicolo Campana), la ciclopedonale incrocia a raso uno degli ingressi della Canottieri Mincio con scarsa visibilità sia per i soci che per gli utilizzatori della ciclopedonale; andrebbe segnalato uno stop per chi esce dal passo carraio privato, tolti gli archetti alla ciclopedonale e regolato l'incrocio tra via Santa Maria Nuova e la ciclopedonale. I ciclisti che provengono da via Darsena, devono passare davanti all'ingresso della Canottieri Mincio;

-- in via San Giovanni Bono la ciclopedonale non esiste, nemmeno esistono i marciapiedi e pedoni e ciclisti devono pericolosamente convivere con i numerosi frequentatori della Canottieri Mincio;

-- l'accesso e l'uscita alla ciclopedonale è particolarmente stretto e pericoloso per la scarsa visibilità, ed i paracarri che sono stati posizionati.

3 MANTOVA PORTO MANTOVANO

Siamo in una delle zone maggiormente pericolose per i ciclisti ed i pedoni (come attestano i dati degli incidenti in via Verona avvengono un numero alto di incidenti), quindi andrebbero ricercati in modo approfondita le motivazioni ed i punti dove avvengono gli incidenti. I ciclisti ed i pedoni non utilizzano il tracciato della ciclopeditonale lungo le mura per passare per porta Giulia, ma preferiscono continuare da via dei Mulini lungo via Verona e successivamente attraversare via Verona e prendere la ciclopeditonale sul lato sinistro di via Verona, anche nel tratto da Porto Mantovano, all'incrocio con via San Giovanni Bono proseguono dritti in via Verona per attraversarla in prossimità del passaggio pedonale dell'ufficio postale e proseguire contromano fino al Vasarone dove imboccano la Ciclopeditonale di via dei Mulini. La proposta di collegare piazza Porta Giulia con via Verona pur sembrandoci una buona proposta, riteniamo che ugualmente non verrà utilizzata dai pedoni e ciclisti che preferiscono continuare a percorrere il tratto più breve e maggiormente veloce anche se pericoloso. Proponiamo di proseguire l'attuale ciclopeditonale allargando il marciapiede dall'incrocio con via San Giovanni Bono fino al passaggio pedonale davanti all'ufficio postale che dovrebbe essere ciclopeditonale e proseguire con una ciclopeditonale sul lato destro della carreggiata che si colleghi con la ciclopeditonale del Ponte dei Mulini. Abbiamo letto la proposta di allargare a ciclopeditonale il marciapiede vicino al cortile della scuola elementare e collegare la ciclopeditonale su via Verona con via Darsena, ci sembra che non risolva tutti i problemi e sia un intervento costoso, proponiamo di realizzare lungo tutta via San Giovanni Bono e via Darsena due strisce ciclabili da 1 metro su entrambi i lati delle vie collegando la ciclopeditonale vicino all'ingresso della Canottieri fino a via Verona. Il collegamento di via Portazzolo con la ciclopeditonale di via Pitentino ci sembra di difficile realizzazione e considerata l'alta velocità con cui viene percorsa via Pitentino e il rallentamento che verrebbe a creare al traffico motorizzato un semaforo a chiamata per pedoni e ciclisti, inoltre il tracciato finirebbe in via Portazzolo e via Fernelli, vie strette e trafficate. Se si vuole collegare il Centro Storico con la Direttrice 3, si potrebbe realizzare una ciclopeditonale lungo via Pitentino sul lato est e da via Portazzolo arrivare al piazzale di porta Mulina e collegandosi al rondò. Proponiamo di rendere maggiormente sicuri gli attraversamenti del rondò del Ponte dei Mulini, rallentando la velocità di immissione delle vie con il posizionamento di cuscinetti berlinesi (che consentono ai mezzi di soccorso di passare velocemente, ma rallentano le automobili), segnalare gli attraversamenti ciclopeditonali e rendere visibile la ciclopeditonale che attraversa il piazzale di Porta Mulina e la corsia preferenziale di via Trento, collegando il centro di piazza cavallotti con una striscia ciclabile e introducendo in via Arrivabene e via Tassoni un doppio senso ciclabile. Segnaliamo inoltre la larghezza non a norma (per una ciclopeditonale in doppio senso di marcia) del ponte sul Diversivo Mincio.

4 CITTADELLA MONTATA CARRA

Condividiamo la problematicità della realizzazione di questa ciclopeditonale, sia per l'attraversamento a raso di viale della Favorita, particolarmente trafficata da un traffico molto veloce, sia per l'attraversamento del Diversivo, sia per il collegamento tra via Poggio Reale e via Verona per raggiungere la ciclopeditonale esistente sul lato opposto di via Verona. Per il tratto tra via Saragat e via Verona, proponiamo di percorrere la capeczagna lungo il canale Parcarello e collegarsi con strada montata e via Spalti per raggiungere piazza Porta Giulia. Importante sarebbe prevedere in fase progettuale anche di collegare il quartier di Montata Carra con il Centro Commerciale Boma e accedere a est al Centro Storico.

5 PERCORSO DEI LAGHI

A nostro parere il percorso dei laghi è estremamente importante per i seguenti motivi:

a-- rappresenta il tracciato di EUROVELO 7 e BICITALIA 1 nel territorio del Comune di Mantova e andrebbe analizzato con una scheda autonoma e particolareggiata per l'importanza Europea di questo tracciato;

b -- il percorso andrebbe collegato direttamente ed in sicurezza con il Centro Storico perchè viene utilizzato da molti pedoni che frequentano le rive dei nostri laghi,

c -- alcuni tratti sono il raccordo con ciclopedonali che provengono dai quartieri a nord- est del Comune di Mantova.

Segnaliamo le seguenti urgenti necessità:

-- collegare la ciclopedonale proveniente da Lunetta-San Giorgio di collegarsi con piazza Sordello prevedendo un attraversamento ciclopedonale che colleghi con via San Giorgio;

-- collegare la ciclopedonale proveniente da Cittadella-Porto Mantovano con piazza Virgiliana con un passaggio ciclopedonale in viale Mincio;

-- collegare la ciclopedonale- EUROVELO 7 proveniente dai laghi con il castello di San Giorgio, piazza Arche con dei passaggi ciclopedonali;

-- collegare la ciclopedonale di via Fondamenta con via Trieste rimodellando l'incrocio tra via Fondamenta, via Trieste e via Pompnazzo, allargando il marciapiede attualmente di larghezza non a norma.

Il Percorso dei laghi(Direttrice n° 5) in molte parti coincide con EUROVELO 7 andrebbe reso maggiormente visibile dando una continuità progettuale e segnaletica.

6 COLLE APERTO- LUNETTA-FRASSINO

Condividiamo l'importanza di questa Direttrice che collega da Nord a Est il territorio del Comune di Mantova, collegando percorsi di interesse Europei e sovra comunali.

7 CENTRO-VALDARO

La Direttrice 7 assieme alla Direttrice 17 Diversivo del Mincio rappresentano un importante itinerario che da Nord ad Est il territorio del Comune di Mantova , che seguendo l'argine sinistro del canale Diversivo Mincio consente di collegare anche i territori dei Comuni di Porto Mantovano e San Giorgio Bigarello ed i quartieri a nord-est della città come ColleAperto, Rabin, Lunetta e le Frazioni di Formigosa e Castelletto Borgo.L'intero tracciato andrebbe progettato e segnalato mediante una progettazione particolarmente attenta.

8 CENTRO - BOMA o VIA DELLE RISAIE

Nella relazione di progetto la Direttrice n° 8 viene denominata CENTRO-BOMA, nelle schede di progetto vie denominata Via delle Risaie, creando una certa confusione. Il percorso lungo via Legnago è particolarmente importante per collegare il Centro storico con il Centro Commerciale ed i diversi Uffici Pubblici presenti nell'area. Data l'importanza della Direttrice in fase progettuale andranno valutate in modo particolarmente attento tutti i nodi e gli attraversamenti di particolare pericolosità. Il tratto su via Ghisiolo si presta alla realizzazione di una ciclopedonale in sede propria, ma importante ci sembra proseguire la ciclopedonale

lungo via Legnago per collegarsi prima al quartiere di Lunetta-Frassine lungo Strada Cipata e via Paolo Pozzo e proseguire fino all'abitato di Mottella nel Comune di San Giorgio Bigarello.

9 MANTOVA-SANGIORGIO BIGARELLO-CARPANETA

Il tracciato della Direttrice 9 Mantova- Carpaneta, collega il quartiere di Lunetta-Frassino con la città ed è abbastanza utilizzato. Occorre riprendere il progetto realizzato dal Parco del Mincio e completare il tratto che attraversa il quartiere di Lunetta tra viale Lombardia, via Canneti, via Piemonte, via Bressanone e Bolzano. Va migliorato l'ingresso a viale Lombardia da strada Cipata e strada Lunetta con un passaggio ciclopeditone; la presenza dei ciclisti su entrambi i lati di viale Lombardia, va segnalata, come il senso contrario da via Bolzano da cui si svolta a destra senza alcun preavviso. In viale Lombardia c'è una discesa improvvisa con una pendenza non a norma (come fanno i pedoni ed i diversamente abili a scendere?). Il tratto di viale Lombardia da strada Lunetta a via Canneti i ciclisti sono improvvisamente sulla strada e arrivati all'incrocio con via Canneti e via Piemonte vengono mandati sul marciapiede di via Piemonte particolarmente stretto per un doppio senso di marcia. Chiediamo di valutare la proposta dell'arch. Montieri.

10 BASSO MINCIO

Il percorso si rivela interessante perchè collega il Centro Storico con la zona principale delle attrazioni sportive, in via Learco Guerra troviamo il campo di atletica, il tennis club, il poligono di tiro, il campo da motocross, il campo da rugby e alcuni campi da calcio di diverse società sportive, poterli raggiungere con una ciclopeditone sarebbe un ottimo servizio. Il tracciato può continuare in riva destra del Mincio scendendo nella Riserva naturale della Vallazza per collegarsi con il tracciato di Eurovelo 7; se venisse aperto il fornice di Formigosa si potrebbe raggiungere la frazione di Formigosa. Il tracciato della ciclopeditone, all'inizio di via Guerra, potrebbe servire da marciapiede per le abitazioni che attualmente ne sono sprovviste. La ciclopeditone potrebbe servire le abitazioni poste ad est di via Parma.

11 MANTOVA BORGOVIRGILIO

Il tracciato è una ciclopeditone alquanto importante perchè consente di collegare il Centro di Mantova con il Comune di Borgo Virgilio ed i quartieri di Te Brunetti e Valletta Valsecchi alla città. Il tratto principale riguarda il tracciato da Te Brunetti a via Frattini, il progetto vien sviluppato nel doppio senso di marcia verso ovest a fianco dello stadio D. Martelli partendo da via Visi con un sottopasso alla linea ferroviaria Mantova-Padova, dovrà attraversare il nuovo rondò nel piazzale di Porta Cerese e correre sul marciapiede di corso Garibaldi molto utilizzato da pedoni per la presenza di bar e negozi, esistono alcune strettoie dovute ai plateatici e alle fermate bus, importante prevedere il collegamento ciclopeditone con il lato est di corso Garibaldi per la presenza di un polo scolastico (Istituti Santa Paola), chiesa di Santa Caterina, della Biblioteca Comunale "Baratta", del futuro Hub in vicolo Maestro con il nuovo polo scolastico "A. Mantegna", della chiesa del Gradaro del Teatro Minimo e di un supermercato Conad. In fase progettuale andrebbe considerata la proposta dell'arch. Montieri e il prolungamento di due strisce ciclabili in carreggiata per arrivare in via Trieste e via Fondamenta, collegarsi con il liceo Artistico "G. Romano" e collegarsi con la ciclopeditone dei laghi in via Fondamenta. A sud proponiamo di non realizzare la ciclopeditone in via Amadei che l'apposizione del limite di velocità nel quartiere di Te Brunetti a 30 km/h potrebbe essere sostituita da una striscia ciclabile. proponiamo al contrario di completare la ciclopeditone già in parte iniziata in via Donati che collegherebbe la zona ospedale con la zona ad est.

12 MANTOVA-SABBIONETA

L'itinerario ciclabile Mantova-Sabbioneta, ha un'importanza di servizio perchè collega il Centro Storico(palazzo Te) con la zona ospedale e il polo scolastico in via Circonvallazione Sud e la nuova fermata ferroviaria di Borgochiesanuova lungo la linea Mantova-Modena; importante è anche il collegamento con le frazioni San Silvestro e di levata del Comune di Curatone che se ben segnalato potrebbe contribuire a spostare pendolari e studenti all'uso della bicicletta. allargando il sottopasso tra viale Montello e via Bellonci si potrebbe inserire una ciclopedonale a fianco della carreggiata che consentirebbe di andare da Te Brunetti nella zona sud della città in sicurezza. E' necessario rifare la segnaletica verticale che attualmente manda i ciclisti e pedoni nel cunicolo che a metà di via Visi passa sotto la linea ferroviaria. Andrebbe ristrutturato il tratto che corre nelle vie Alpi e Altobelli, scarsamente individuabili, realizzando la segnaletica verticale ed orizzontale; in prossimità di via Albertoni manca la segnaletica orizzontale e verticale.

13 MANTOVA MONTANARA

Il tracciato è fondamentale per collegare Mantova a Montanara passando per il polo sanitario ASL e il Polo scolastico dell'Istituto di Agraria, il cantiere APAM del Pioppone e la caserma del IV° missili, passando per i quartieri di Borgochiesanuova e Dosso del Corso. Questo percorso dovrebbe essere fondamentale per spostare all'uso della bicicletta molti abitanti di Curtatone e Montanara. Il percorso collegandosi con il quartiere di Borgochiesanuova dovrebbe portare ad Est al quartiere di Borgonuovo e al polo scolastico di via Circonvallazione Sud e ad Ovest con la frazione Borgo Angeli attraverso della Direttrice Circonvallazione Sud.

14 CIRCONVALLAZIONE SUD

Il percorso ha funzione di servizio per collegare orizzontalmente i quartieri a Sud di Mantova, Borgo Angeli, Dosso del Corso, Borgochiesanuova, BorgoNuovo, Due Pini, Te Brunetti. Numerosi sono i servizi pubblici posizionati lungo questa Direttrice: Centro Sociale di Borgo Angeli, Polo Sanitario ASL, Polo sanitario Green Park, Supermercato Famila, ARCI Provinciale, Stazione Ferroviaria sulla Mantova-Modena, Polo Scolastico ITIS, IPSIA, Ospedale "Carlo Poma" CGIL; Polo Scolastico "Bonomi-Mazzolari" e arrivare a Bosco Virgiliano dove passa il tracciato di Eurovelo 7. Il tracciato favorirebbe anche la realizzazione di un lunghissimo marciapiede attualmente mancante di servizio per le numerose abitazioni lungo la via.

15 PIAZZALE GRAMSCI OSPEDALE BELFIORE

Il tracciato oggetto di numerosi interventi che negli anni si sono accavallati senza una corretta progettazioni, realizzando ciclopedonali(Via AVIS e piazzale di via Albertoni, cavalcavia ferroviario che porta a Belfiore), corsie ciclabili(via Dugoni, piazzale Gramsci, corsie ciclabili a fianco del marciapiede (via Gorizia e viale Oslavia), tutte opere che hanno portato solo confusione e che hanno contribuendo ad indurre ciclisti e pedoni a comportamenti molte volte scorretti irrispettosi del Codice della Strada. E' indispensabile intervenire in modo da uniformare i vari tracciati rifacendo la segnaletica verticale e orizzontale e alcuni attraversamenti a raso di incroci e l'attraversamento del passaggio a livello della linea ferroviaria Mantova - Padova. Partendo da via Dugoni andrebbe modificata la situazione all'incrocio tra via Dugoni e viale Piave e piazzale Gramsci riqualificando l'incrocio, proseguendo va riprogettato il tratto della striscia ciclabile tra piazzale Gramsci e viale Asiago e viale Gorizia, dove i ciclisti diretti in viale Gorizia sono obbligati a svoltare a sinistra immediatamente alla fine del passaggio ciclopedonale, nei viali Gorizia - Oslavia il fondo è completamente da rifare assieme ai marciapiedi. Arrivati all'incrocio tra viale Oslavia - Fiume - Montenero il passaggio a livello andrebbe chiuso e sostituito da un sovra passo stradale e ciclopedonale. In via AVIS le

due ciclopeditali ritornano una in via Albertoni, dove manca completamente la segnaletica verticale ed orizzontale, dove i passaggi ciclopeditali si alternano ad altri solo pedonali ingenerando notevole confusione negli utilizzatori e negli automobilisti. all'incrocio tra via Albertoni e viale Pompilio la ciclopeditale svolta a destra per risalire il Cavalcavia Ferroviario, mentre nel tratto tra di viale Pompilio a fianco dell'Ospedale Civile i ciclisti si ritrovano sulla carreggiata in una dove le auto passano a forte velocità. in viale Pompilio chiediamo di completare la ciclopeditale che scende dal Cavalcavia proseguendola fino alla Circonvallazione Sud al polo scolastico ITIS e IPSIA in modo da dare sicurezza a chi abita e percorre viale Pompilio. Chiediamo di modificare i passaggi pedonali di via Rea di viale Pompilio e di strada Sabbionetana realizzando tre passaggi ciclopeditali eliminando i passaggi a collo di pellicano che rendono pericolosi questi attraversamenti per ciclisti e pedoni, le barriere realizzate sono state abbattute diverse volte, inoltre restringendo la larghezza della carreggiata bloccano il traffico motorizzato impedendo alle auto di soccorso (Vigili del fuoco, automediche e autoambulanze) di passare velocemente. Proponiamo di realizzare prima dei passaggi ciclopeditali dei cuscinetti berlinesi che consentono il passaggio dei mezzi di soccorso, ma rallentano le auto.

16 ANELLO URBANO

L'anello urbano andrebbe realizzato come una circonvallazione ciclopeditale che percorrendo l'intero tracciato urbano in doppio senso di marcia consentirebbe a molti ciclisti di rimanere all'esterno del Centro Storico collegando velocemente diverse zone della città, il tracciato non dovrebbe passare da viale Risorgimento -Repubblica(dove pedoni e ciclisti entrano in grave conflitto) ma da viale Isonzo. Andrebbe riqualificata la ciclopeditale di via Allende che presenta alcune problematiche agli incroci con via Campi, Volta e Torelli. In prossimità del rondò davanti al castello di san Giorgio, andrebbe realizzato il collegamento alto tra viale Mincio e Lungolago Gonzaga, inoltre andrebbero realizzati gli attraversamenti ciclopeditali di via San Giorgio e piazza Virgiliana e migliorati gli attraversamenti ciclopeditali del rondò del piazzale di Porta Mulina.

17 DIVERSIVO MINCIO

La Direttrice DIVERSIVO MINCIO è importante perchè se debitamente realizzata può collegare oltre ai quartieri nord ed est di Mantova anche i Comuni di Porto mantovano e San Giorgio, proseguendo lungo l'argine del Diversivo a Formigosa e sull'argine in riva sinistra del Mincio arrivando fino a Governolo alla ciclovia Eurovelo 8; collegando le due ciclovie Europee presenti nel territorio Mantovano. Il progetto potrebbe essere realizzato dall'Amministrazione Provinciale in accordo con AIPO utilizzando la riva destra del canale Diversivo del Mincio. Il progetto dovrebbe prevedere l'attraversamento a raso degli incroci ai ponti che attraversano il Canale e superato il porto di Valdaro raggiungere Formigosa.

18 GAMBARARA CITTADELLA

Il tratto di ciclopeditale importante è quella che consente il collegamento tra Gambarara e il Comune di Porto Mantovano, perchè consentirebbe un collegamento tra Mantova e Sant'Antonio.

RETE DI QUARTIERE

Esistono nei quartieri alcune strade che definire come "strada calma" in cui è sopportabile la compresenza di auto e velocipedi ci sembra eccessivo, pensiamo alle seguenti vie: Pompilio, Fiume, Garibaldi - Trieste, Diga Masetti, Amadei, Nenni, strada Borgochiesanuova, Strada Sabbionetana - dei Toscani, ponte dei Mulini, Verona, via Cremona, Strada Cipata, Brennero, Mincio, Lungolago Gozaga, Risorgimento - Repubblica,

Isonzo, Guerra. Nei quartieri continua ad essere applicata la scelta di spostare i ciclisti sui marciapiedi in conflitto con i pedoni; chiediamo che sia cambiata questa scelta, realizzando in tutti quartieri zone a velocità 30 km/h riportando i ciclisti sulla carreggiata stradali, lasciando completamente i marciapiedi ai pedoni.

VALLETTA VALSECCHI

Il tracciato della ciclovia EUROVELO 7 attraversa il quartiere dal ponte di Fiera Catena a strada Bosco Virgiliano, a via Parma, il percorso andrebbe particolarmente segnalato con una specifica segnaletica verticale ed orizzontale (che attualmente manca completamente) segnaliamo la pericolosità dell'incrocio con la mobilità motorizzata in uscita da Porto Catena e la ciclovia che passa a fianco per parcheggio automobilistico dell'Anconetta, andrebbe segnalata la presenza di ciclisti e pedoni rallentando le auto, manca completamente la segnalazione del passaggio dei ciclisti su strada Bosco Virgiliano. Particolare attenzione va posta all'attraversamento semaforico di via Parma per portarsi su via Visi. Chiediamo di modificare la ciclopeditonale di via Allende agli incroci con via Campi, Volta e Torelli. Chiediamo il completamento della ciclopeditonale di vicolo Maestro nel tratto da Porto Catena a via Allende. Non concordiamo con la scelta di realizzare delle ciclopeditonali trasformando i marciapiedi, spesso di misure non a norma, in ciclopeditonali. Rallentare la velocità a 30 km/h (facendola rispettare) dei mezzi motorizzati è sicuramente più utile, anche con misure passive, come la realizzazione dei cuscini berlinesi, avanzando i pedoni negli attraversamenti pedonali, rendendoli visibili e riducendo i tempi di attraversamento, migliorando la visibilità agli incroci allontanando a norma gli spazi di sosta.

VALLETTA PAIOLO

Valletta Paiolo è il quartiere, che a nostro avviso, necessita un intervento sostanziale per migliorare la mobilità dolce e attiva. Molti attraversamenti pedonali sono pericolosi in quanto troppo lunghi

Piazzale Gramsci.

La situazione di piazzale Gramsci necessita di un intervento di riordino complessivo per riordinare i sensi di percorrenza, la segnaletica, il fondo alquanto sconnesso, i punti di chiamata semaforica, i tempi semaforici. Partendo dalla striscia ciclabile di via Dugoni, ci sembra indispensabile riprogettare l'incrocio tra viale Piave e via Dugoni, spostando la cabina telefonica, eliminando le barriere architettoniche e rifacendo la segnaletica orizzontale e reimpostando i tempi del semaforo (troppo breve per pedoni e ciclisti); molte auto provenienti da piazzale Gramsci svoltano a sinistra nella carreggiata controviale sud-ovest verso via Pasubio e viale Asiago; nel controviale nonostante la segnaletica verticali indichi il divieto di sosta e di fermata, queste vengono sempre tollerate e le auto che passano invadono liberamente la striscia ciclabile che collega con viale Asiago; occorre riprogettare il collegamento con la striscia ciclopeditonale di viale Asiago e le corsie ciclabili di viale Gorizia. Il nodo di raccordo tra le varie ciclopeditonali tra viale della -viale Risorgimento-Repubblica, viale Montello-Monte Grappa-Isonzo, viale Gorizia, Viale Partigiani, riteniamo vada completamente riprogettato, sia per la mobilità tra pedoni e ciclisti, sia tra mezzi motorizzati e ciclisti. Ad esempio portiamo solo la striscia ciclabile sul lato est di viale Montello costantemente occupato dalla sosta selvaggia e il marciapiede tra viale Montello e viale Partigiani (dietro la farmacia Comunale) costantemente percorso in senso contrario dai ciclisti che devono collegarsi con la corsia ciclabile in viale Partigiani. Chiediamo venga realizzata una ciclopeditonale che colleghi viale Partigiani con viale Montello. Inoltre i nuovi pulsanti di chiamata ciclopeditonale posti all'incrocio con viale della Repubblica sono stati posizionati a sinistra del senso di marcia, in tal modo i ciclisti devono spostarsi sulla sinistra per azionarli; chiediamo vengano spostati a destra del senso di marcia dei pedoni e ciclisti.

Viali Gorizia e Oslavia

Nei viali Gorizia e Oslavia da diversi anni sono state realizzate due corsie ciclabili (uno per ogni senso di marcia) a fianco dei marciapiedi, allontanando i ciclisti dalla carreggiata automobilistica non vengono percepiti dagli stessi automobilisti che improvvisamente agli incroci se li trovano davanti (anche in senso contrario). Molti sono i ciclisti che utilizzano queste infrastrutture, ma in maggior parte in modo scorretto pedalando quasi tutti sul lato ovest dei viali. Il fondo stradale delle ciclopeditali è completamente sconnesso, presentando buche pericolose soprattutto per i pedoni, andrebbe completamente rifatto.

Viale Fiume

Le ciclopeditali di viale Fiume a volte le troviamo su entrambi i lati, poi improvvisamente solo sul lato ovest del viale, manca quasi completamente la segnaletica orizzontale; il tratto delle ciclopeditali dall'incrocio tra viale Fiume e viale Piave va ristrutturato collegandole alla nuova ciclopeditale di viale Piave e con quella proveniente dal Cavalcavia e via Rea.

Chiediamo che il passaggio pedonale di viale Leopardi venga trasformato in ciclopeditale collegando i due tratti di ciclopeditali del Cavalcavia. Il PUMS, prevedeva che realizzato il rondò di viale Piave, venisse chiuso l'accesso al primo rondò del Cavalcavia proveniente da viale Leopardi, estremamente pericoloso. E' stato realizzato il rondò all'incrocio tra viale Fiume e viale Piave, ma la segnaletica orizzontale prevede solo attraversamenti pedonali, chiediamo che vengano previsti attraversamenti ciclopeditali per dare continuità ai percorsi ciclabili.

Chiediamo di eliminare il passaggio pedonale a pellicano posto in via Rea, sostituendolo con un passaggio ciclopeditale e realizzando due cuscinetti berlinesi che rallentano le automobili senza ostacolare i mezzi di soccorso. Scarsamente segnalato è anche l'attraversamento ciclabile che percorre la zona tra Corso Vittorio Emanuele II° e viale Piave, vi sono diversi marciapiedi, ma i ciclisti non sanno dove andare.

Viale Montello-Montegrappa-Isonzo

In viale Montello, manca completamente la segnaletica orizzontale, non si capisce se le strisce ciclabili sono a doppi senso o a senso unico. In viale Monte Grappa-Isonzo vi sono due corsie ciclabili a fianco del marciapiede, ma non è definito se sono a doppio senso o a senso unico.

Viale Montenero

In viale Montenero esiste una larghissima pista ciclopeditale dove manca la segnaletica orizzontale.

VIALE MONTEGRAPPA - VIALE ISONZO

Tra viale Monte Grappa e viale Isonzo, i marciapiedi sono stati trasformati in ciclopeditali, ma manca completamente la segnaletica orizzontale; arrivata in fondo a viale Isonzo la ciclopeditale scompare in prossimità dello stadio ed i ciclisti ed i pedoni devono andare sulla carreggiata mancando a sud anche il marciapiede.

ZONA NORD

COLLE APERTO

Manca le segnaletica orizzontale in via Saragat e manca l'attraversamento ciclabile tra via Saragat e via Benedetto Croce e via Maria Goia. In via Saragat improvvisamente la corsia ciclabile sparisce, per riprendere in via Bentivoglio e finire nei giardini di via Nilde Iotti.

ZONA EST

LUNETTA, VIRGILIANA, FRASSINO

Il quartiere di Lunetta Frassino e Virgiliana è servita lungo gli assi stradali periferici del quartiere, servirebbero alcune strisce ciclabili a senso unico, ma entrambi i lati della carreggiata su viale Lombardia e su via dei Caduti.

CASTELLETO BORGO- FORMIGOSA

CASTELLETO BORGO, FORMIGOSA

Concordiamo con quanto asserito nella scheda che manca il collegamento con le due frazioni.

VIALI - TEBRUNETTI

VIALE RISORGIMENTO-VIALE DELLA REPUBBLICA

Chiediamo che la ciclopeditonale di viale Risorgimento - della Repubblica sia completamente rivista, spostando la ciclabile in sede propria ricavandola dalla carreggiata stradale, riducendo la carreggiata ad una unica corsia di marcia. I viali Risorgimento e viale Isonzo negli ultimi anni sono percorsi ad alta velocità ed i pedoni e ciclisti si trovano in pericolo nonostante la modifica dell'assetto della carreggiata. Si assistono a vere e proprie gare di velocità con sorpassi ed auto che procedono zigzagando. Ciclisti e pedoni nella situazione attuale entrano spesso in conflitto e gli utenti deboli (pedoni) incontrano difficoltà, inoltre gli archetti che sono stati posizionati agli incroci con le vie Giuseppina Rippa, via Mori, via Valsesia, via Nazario Sauro e via Vittorino da Feltre, oltre a non essere a norma sono un pericolo per le persone meno giovani, barriere per le persone disabili e per le mamme con passeggini o carrozzine, quindi chiediamo di toglierli. Sul lato a sud di viale Risorgimento è stata realizzata una ciclopeditonale completamente scollegata con la corsia a nord, chiediamo di collegare le due corsie. Chiediamo di realizzare, come previsto dal Codice della Strada due vie Scolastiche in via Nazario Sauro, via Giuseppina Rippa e via Giulio Romano. In via Nazario Sauro chiediamo di realizzare un marciapiede dall'incrocio con viale Risorgimento all'incrocio con via Giulio Romano, togliendo le transenne, sul lato a est della via e un altro tratto di marciapiede sul lato ovest della via a partire dall'incrocio con via Dell'angelo fino a via Giulio Romano.

ZONA OVEST

BELFIORE, ANGELI, POMPILIO, DUE PINI, BORGHIESANUOVA, DOSSO DEL CORSO.

Lungo tutte le ciclopedonali della zona va fatta la segnaletica orizzontale che manca completamente. Riteniamo inutile la realizzazione di un nuovo percorso in via Loria, via Bolivia e via Finetti, unendo assieme ciclisti e pedoni lungo un tracciato angusto, chiediamo di proseguire la ciclopedonale esistente sul primo tratto di viale Pompilio proseguendolo dall'incrocio con viale Belgioioso fino a via Val D'Ossola. Chiediamo di creare Strade Scolastiche davanti alle scuole dei tre quartieri, attualmente assistiamo all'apertura e chiusura delle scuole alla sosta selvaggia sui marciapiedi.

A Borgo Angeli andrebbe collegata la ciclopedonale Mantova-Grazie con la ciclovia Circonvallazione sud, l'attuale passaggio che attraversa via Cremona è solo pedonale e andrebbe segnalato come ciclopedonale con lanterna semaforica anche per i ciclisti, su via Circonvallazione sud andrebbe realizzato un passaggio ciclopedonale in modo da consentire il passaggio da un lato all'altro della strada collegandosi con largo l'° Maggio.

POMPILIO - DUE PINI

In viale Pompilio andrebbe completata la ciclopedonale che scende dal cavalcavia collegandola con i Due Pini e al Polo scolastico ITIS-IPSIA e stazione ferroviaria di Borgochiesanuova.

BORGOCHIESANUOVA

Manca la segnaletica orizzontale sulle ciclopedonali esistenti in viale Europa, viale Italia, strada Chiesanuova, via Rinaldo mantovano dove la ciclopedonale finisce improvvisamente.

DOSSO DEL CORSO

La ciclopedonale che porta a Montanara, direttrice n° 13 dovrebbe essere collegata con via Divittorio mediante due strisce ciclabili sui lati della via in modo da attraversare il quartiere e collegarlo con la Direttrice n°14 Circonvallazione Sud.

OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE DI VAS al PGT per integrazioni al BICIPLAN

Osservazione n° 1 (RELAZIONE TECNICA)

"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."

A pagina 4 si parla di rete ciclabile complessiva al 2021 di 148,3 km, nel nostro comune non esiste questa estensione di rete ciclabile, ma solo si conteggiano i marciapiedi ciclopedonale, alcuni che non rispondono alle dimensioni di legge di m. 2,50.

Chiediamo di modificare la dicitura rete ciclabile in rete ciclopedonale.

Chiediamo inoltre che nelle tabelle sempre di pagina 4 e 5 vengano suddivisi i dati tra piste ciclopedonali e piste ciclabili.

Osservazione n° 2 (RELAZIONE TECNICA)

Chiediamo che in tutta la relazione tecnica quando si parla di rete ciclabile vengano suddivise le piste ciclabili da quelle ciclopedonali realizzate su marciapiedi esistenti e che vengano tolte dal computo quelle di larghezza inferiore ai m. 2,50.

Osservazione n° 3 (RELAZIONE TECNICA)



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

La mappa contiene diverse imprecisioni,:

- a) la rete indicata non è suddivisa tra piste ciclabili e le piste ciclopedonali realizzate sui marciapiedi;
- b) vengono indicate in verde(come esistenti) alcune ciclopedonali ma non ancora realizzate come:
- la ciclopedonale su via Brennero, dall'incrocio con via Diga Masetti

Osservazione n° 3(RELAZIONE TECNICA).

Le azioni previste dal PUMS pongono l'attenzione su:

- ☐ ciclabilità in zona stazione
- ☐ ciclopedonale viale 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).

In viale Mincio non è statao realizzato un passaggio ciclopedonale, ma solo pedonale, che obbliga i ciclisti a scendere dalla bicicletta e quindi interrompe la continuita della ciclopedonale. Chiediamo che il passaggio pedonale venga modificato in ciclopedonale.

Osservazione n° 4(RELAZIONE TECNICA)

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.

Chiediamo che vengano inserite tra le ciclopedonali di valore strategico, il tratto della n° 12 Mantova-Sabbioneta che collega via Circonvallazione Sud a San Silvestro-Levata e quella n° 16 Anello Urbano e la n° 9 Mantova-San Giorgio.

Chiediamo inoltre che la n° 17 (che non viene classificata) sia inserita nelle ciclopedonali di valore strategico in quanto per mette di collegare a nord alcuni quartieri della città tra loro(nella variante manca quasi completamente il tema del collegamento tra loro dei quartieri esterni al Centro Storico) e consente di collegare tra loro i Comuni di Porto Mantovano e San Giorgio.

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

Osservazione N°5(RELAZIONE TECNICA)

Direttrice n. 11 Mantova – Virgilio

Chiediamo venga mantenuta la ciclopedonale di via Donati (che nella Variante viene cancellata) perchè consente di collegare la Circonvallazione Sud ed i quartieri ad essa collagati (Pompilio, Valletta Paiolo, Borgochiesanuova) direttamente con la Mantova-Virgilio, senza passare da via Amadei o via Visi)

Osservazione n° 6(RELAZIONE TECNICA)

Direttrice n. 14 Circonvallazione Sud

Chiediamo che la Direttrice n° 14 venga integrata con la realizzazione di una ciclopedonale in viale Pompilio nel tratto tra il semaforo posto all'incrocio di viale Albertoni. Viale Pompilio e viale Belgioioso in modo da collegarsi con il polo scolastico ITIS-IPSIA e completare la ciclopedonale esistente nell'altro tratto di viale Pompilio.

Osservazione n° 7(RELAZIONE TECNICA)

Progettualità strategiche in corso a cura di soggetti esterni

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.

Osservazione n° 8 (RELAZIONE TECNICA)

Soppressione del passaggio a livello al km 92+775 - via Parma in località Porta Cerese

Riordino funzionale e riqualificazione delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova

Premesso che, come ampiamente osservato in sede di PUMS, siamo contrari alla realizzazione sia del sottopasso in piazza Don Leoni in quanto penalizza la mobilità dolce relegandola in una situazione secondarietà sia mettendo in difficoltà le persone diversamente abili che i pedoni ed i ciclisti che si vedono costretti all'utilizzo di sottopasso e di ascensori che li penalizzarzo; sia al sottopasso automobilistico al sottopasso di porta Cerse che stravolgerà l'intero traffico cittadino con un intervento molto pesante. Per quanto riguarda il sottopasso di porta Cerese proponiamo la realizzazione di una bretella che colleghi la rotonda di via Donati a via Brennero passando in

prossimità dell'argine del Mincio, realizzando il sottopasso ferroviario in prossimità del ponte della Diga Masetti.

Chiediamo che sia prevista un collegamento ciclopedonale tra il tracciato di Eurovelo7 (proveniente da Valletta Valsecchi) e il tracciato della nuova ciclopedonale che porta a Virgilio. Chiediamo inoltre che nel riordino funzionale delle aree esterne alla stazione ferroviaria venga progettata un parcheggio coperto e sicuro per le biciclette.

Osservazione n° 9 (RELAZIONE TECNICA)

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

Chiediamo venga realizzato un sottopasso ciclopedonale che consenta agli abitanti di Cittadella e ColleAperto di collegarsi direttamente con il quartiere di Gambarara.

Osservazione n° 10 (RELAZIONE TECNICA)

Valdaro – Olmolungo

Risulta pertanto fondamentale sviluppare un progetto di infrastrutturazione ciclabile per permettere ed incentivare la scelta dell'uso di mobilità sostenibile, sicura ed efficiente.

Nella zona di Valdaro, sono state realizzate nuove strade, ma in nessuna, come è previsto per legge, non sono state realizzate le infrastrutture ciclabili e pedonali necessarie.

Spett.le

Comune di Mantova

A mezzo pec:

territorio@pec.comune.mantova.it

OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA DI VARIANTE DEL PGT DEL COMUNE DI MANTOVA (DGC 265/2021, DGC 378/2022) IN RELAZIONE AL CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO DI AREE SITE IN LOCALITÀ BORGOCHIESANUOVA IN ADIACENZA AL CAMPO SPORTIVO

I sottoscritti Sig.ri Capitanello Giuseppe e Chiara Rossi, sono proprietari di immobili sito in Mantova Via Sabbioneta. Le abitazioni confinano con il Centro sportivo Borgochiesanuova di proprietà del Comune, che attualmente il Comune di Mantova ha concesso in uso alla società calcistica Mantova 1911 srl.

La proposta di variante del PGT, a pag. 26 della relazione tecnica, prevede di modificare la destinazione del PGT da "aree residenziali" a norma dell'art. D19 a "Servizi di interesse pubblico o generale" a norma dell'art. C8 del Piano dei servizi con tipologia "Attrezzature sportive" dei 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).

Si tratta, in sostanza, di una striscia di terreno di profondità di circa 5 mt posta tra le abitazioni dei sottoscritti e il Centro Sportivo.

Nella relazione tecnica, si motiva la proposta di cambio di destinazione d'uso in quanto sarebbe area che, di fatto, fa già parte del perimetro del Campo sportivo.

Ciò premesso, si riferisce che, a seguito di accordo sottoscritto in data 1.2.2023 tra i Sig.ri Giuseppe Capitanello, Arrigo Bertolini, Amelia Campostrini, Chiara Rossi e il Comune di Mantova e la società Mantova 1911 srl, di cui si allega copia, la rete di recinzione dell'impianto sportivo di Borgochiesanuova posta sul lato sud verrà arretrata al limite delle aree già classificate nello strumento urbanistico vigente come aree residenziali (Art. D19 delle NTA del piano delle regole), con conseguente riduzione dell'area del Centro sportivo Borgochiesanuova. Perciò ora, per effetto ed a seguito di detto accordo, l'area in questione non è più ricompresa all'interno del Centro

sportivo - come indicato nella relazione tecnica - ed è quindi venuto meno il presupposto su cui si fonda la proposta di variante.

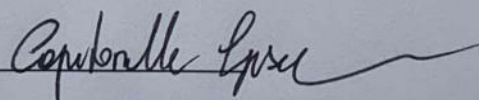
Va aggiunto che la presenza del Campo Sportivo – come è noto all'amministrazione comunale – crea contenziosi e problemi tra i concessionari dell'impianto sportivo e i residenti a causa della emissione di rumori che superano la normale tollerabilità e dei disturbi arrecati dagli utilizzatori dell'impianto sportivo. Perciò una fascia di terreno tra il confine dell'impianto sportivo e le abitazioni avente destinazione residenziale appare opportuna per migliorare la vivibilità del quartiere ed evitare o quantomeno limitare i problemi predetti.

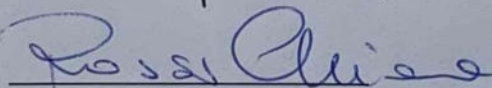
Da ultimo, si rileva che la striscia di terreno in questione era precedentemente già inserita nel piano alienazioni e alcuni mappali limitrofi (fg. 56 mapp 450 e fg. 56 mapp 435) sono stati già alienati a soggetti privati proprietari di immobili residenziali adiacenti. I sottoscritti hanno già manifestato al Comune di Mantova la loro disponibilità ad acquistare i mappali sopra elencati, ora oggetto di variante, al fine di ampliare le loro attuali proprietà e, essendosi ora ridotto il perimetro del Campo Sportivo in modo corrispondente alla striscia di terreno in questione, nulla può ostare alla alienazione dei mappali in questione. Sicchè è da ritenersi che, anche per tale motivo, debba essere mantenuta la destinazione residenziale dell'area.

Per tutto quanto sopra, i sottoscritti chiedono che venga stralciata la proposta di variante limitatamente a quanto in oggetto e, in particolare, che non venga mutata la destinazione dei mappali di seguito riportati, mantenendo la destinazione di "aree residenziali" degli stessi:

- 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).

Distinti Saluti

Giuseppe Capitanello 

Chiara Rossi 

Si allega copia accordo 1.2.2023



OSSERVAZIONI AL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

La proposta di variante in oggetto, che ha l'obiettivo di aggiornare gli strumenti di pianificazione urbanistica coniugando le progettazioni in corso nonché le esigenze a proposito, esplicitate dalle associazioni specifiche nonché dai cittadini stessi, dovrebbe tener conto dei suggerimenti ricevuti per lo più da quella parte di cittadinanza che maggiormente utilizza le piste ciclabili ed è in grado di individuare le criticità, ma anche i punti di forza da incrementare ed ampliare.

Condividendo la gran parte delle posizioni già espresse in passato ed in occasione di questa variante da parte della FIAB di Mantova, mi preme sottolineare alcuni passaggi.

- Necessità di adeguare 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.
- Prevedere pertanto un'analisi dei movimenti di chi si sposta in bicicletta sia nell'ambito del Comune di Mantova (con particolare attenzione agli spostamenti da e per i vari quartieri periferici) ma soprattutto dai comuni limitrofi della cerchia della grande Mantova, per finalmente realizzare una rete efficace nel ridurre l'utilizzo dell'automobile per i piccoli spostamenti.
- Adeguare alla normativa vigente la classificazione del sistema dei percorsi ciclopedonali ed inserire i provvedimenti che riguardano i pedoni e che possano tutelare anche la loro incolumità mentre transitano lungo piste ciclo-pedonabili (ad esempio prevedendo segnaletiche particolari che invitino a comportamenti di condivisione dello spazio utilizzato nello specifico).
- Importante che tra i concetti inseriti dalla normativa ci siano anche le diciture **Strade Scolastiche e strada a doppio senso ciclabile**.
- Chiediamo che il tracciato su via Dosso del Corso sia prolungato fino al confine tra il Comune di Mantova e Curtatone e di concordare con lo stesso un collegamento con la pista ciclopedonale esistente nella frazione di Eremo.
- Prevedere ricoveri coperti e videosorvegliati, se non custoditi, per le biciclette laddove si comprende che vi è un traffico più intenso.
- Trasformare i principali passaggi **pedonali** in **ciclopedonali**

A queste sintetiche osservazioni voglio aggiungere che si rende indispensabile che le regole applicate per i guidatori di automezzi siano diffuse anche ai conduttori di biciclette, per evitare che il mancato rispetto delle regole di circolazione porti ad importanti incidenti stradali, come pure va sanzionata la noncuranza dei diritti dei pedoni i quali spesso devono chiedere permesso alle automobili per poter attraversare in sicurezza.

Gloria Costani consigliere comunale a Mantova per Salute Ambiente Futuro

Mantova 03/02/2023

Sistema Socio Sanitario



Regione
Lombardia

ATS Val Padana

Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria

SC Igiene e Sanità Pubblica Salute - Ambiente

Prot. Gen. n. 10222/23 - 8/2/2023

Prot. Comune n. _____

Fasc.n.85/2023

SPETT.LE COMUNE DI MANTOVA
SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE
VIA ROMA 39
46100 MANTOVA

oggetto: Parere igienico sanitario edilizio

Richiedenti: Comune di Mantova

Ubicazione intervento: Comune di Mantova

Variante al vigente PGT per l'integrazione
di piste ciclabili e opere pubbliche -

Descrizione intervento / destinazione d'uso: Verifica di assoggettabilità alla V.A.S.

In riferimento alla richiesta in oggetto, vista la relazione tecnica e il Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità alla VAS, preso atto dell'obiettivo della variante proposta, che consiste essenzialmente nella revisione del Piano della mobilità ed opere annesse, nello specifico di seguito sintetizzate:

- L'aggiornamento del Piano dei Servizi in relazione al sistema della "mobilità dolce" con particolare riferimento alla rete ciclabile e ciclopedonale.
- La realizzazione di opere pubbliche presenti nella programmazione comunale annesse alla realizzazione dei percorsi ciclopedonali e l'apposizione necessaria dei vincoli preordinati all'esproprio.
- Modifiche della 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.
- Semplificazione della normativa del Piano delle Regole con particolare riferimento all'art.33 "verde di mitigazione ambientale" ai fini dell'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati.

Considerato che gli interventi previsti non comportano ulteriori criticità per quanto attiene gli impatti sull'ambiente e la salute umana, se non quelli già considerati e valutati nella VAS precedente, si esprime, per quanto di competenza **parere favorevole** alla variante proposta.

Cordiali saluti

IL DIRETTORE SC IGIENE SANITA' PUBBLICA SALUTE AMBIENTE
Dott. Enea Antoniazzi

Responsabile procedimento: Dott. Enea Antoniazzi

Responsabile istruttoria: geom. Iso Alberto Reggiani tel. 0376 334432