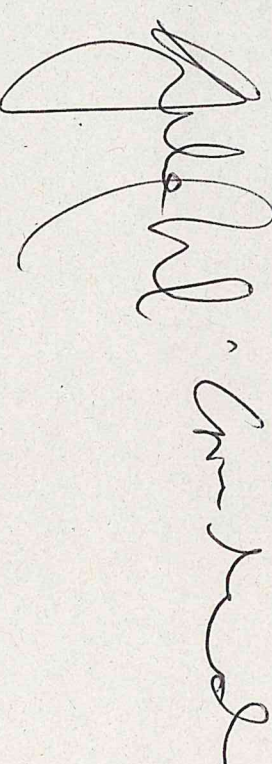
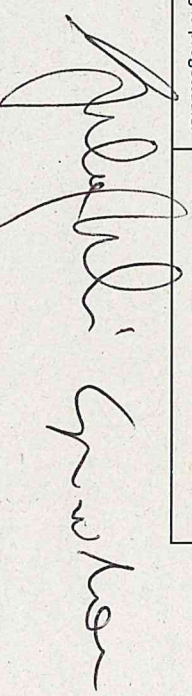


da	data	oggetto	RISPOSTA	Azione da integrare
Marco Staffoli	conferenza preliminare	SOTTOPASSO VIA MONTELLO	Il piano prevede la riconfigurazione del sottopasso di via montello con percorsi adeguati per tutti gli utenti.	M.2.1 Progetto pilota zona residenziale
		SOTTOPASSO PALAZZO TE	Piuttosto che realizzare nuovi sottopassi in posti poco presidiati, dove possibile il PUMS ha privilegiato il miglioramento della connettività ciclabile e pedonale lungo le strade esistenti: per il quartiere di Te Brunetti, effettivamente molto isolato dalla ferrovia, si prevede l'ampliamento del sottopasso di viale montello e l'adeguamento del nodo di Porta cerese	
		PORTA CERESE	Con la riqualificazione del nodo di porta cerese si prevede anche la ricostituzione della continuità nord-sud dei percorsi ciclabili e pedonali	
		STRADE ALBERATE MANUTENZIONE MARCIAPIEDI	Nell'ambito del progetto pilota di zona residenziale, sarà presa in considerazione l'introduzione di verde urbano nel quartiere ed in particolare lungo via Amadei	
		VIA AMADEI	Il PUMS introduce per il quartiere di Te Brunetti la sperimentazione della zona residenziale, un ambito a velocità ridotta (30 km/h) nel quale si privilegiano le esigenze della mobilità attiva e si pone in particolare l'attenzione all'uso della strada da parte dei bambini	
		DOSSI	Nell'ambito del progetto pilota di zona residenziale, saranno adeguati i dossi esistenti e i nuovi introdotti saranno progettati in modo da ridurre il rumore	
GUALTIERI ANTONIO	29/06/19	SICUREZZA STRADALE: VIA PARMA	Il PUMS individua i nodi di Porta Cerese come un punto critico della mobilità cittadina e delinea le strategie per la sua sistemazione. In linea con le direttive del PUMS medesimo, che sottolinea sempre la necessità di contemperare le differenti esigenze di mobilità, nonché in coerenza con il Piano della mobilità ciclistica già approvato che individuava l'ambito come vasta area da riqualificare dal punto di vista infrastrutturale anche per i servizi alla mobilità lenta, il progetto di dettaglio terrà in considerazione la necessità di dotare le abitazioni esistenti di un percorso ciclopedonale o pedonale (in relazione alla sezione stradale e alla effettiva fattibilità dell'intervento) di connessione con la rete ciclabile esistente.	V.1.1 Infrastrutturazione leggera Porta cerese
GIURDANELLA NATALE ANTONIO	08/07/19	SICUREZZA STRADALE: DOSSO DEL CORSO	Le ciclabili indicate sono presentate quali prioritarie nel schema strategico della rete ciclabile prettamente urbana delineato dal PUMS. In linea con ciò è stata recentemente conclusa la realizzazione di un primo tratto di collegamento fra strada Dosso del Corso e il Cavalcavia di Belfiore. La prosecuzione di tale rete, prioritaria nel PUMS e per l'amministrazione, sarà possibile accedendo per esempio a Fondi regionali per la ciclabilità o la sicurezza stradale. Si sottolinea a riguardo come, con DGC 145 del 3 luglio 2019, la Giunta abbia approvato ai fini della candidatura al "Bando per l'assegnazione di cofinanziamenti per la realizzazione di interventi per la riduzione dell'incidentalità stradale" dello Studio di Fattibilità tecnico economica relativo all'intervento di: REALIZZAZIONE NUOVA CICLABILE IN STRADA DOSSO DEL CORSO TRATTO CAVALCAVIA - STRADA CHIESANUOVA.	nuova azione A2.5: ciclabile via cremona strada dosso del corso medio/lungo periodo in sostituzione A2.5: ciclabile viale pompilio via cremona : spostata nello scenario di riferimento

Handwritten signature and initials, likely belonging to the official responsible for the document.

da	data	oggetto	RISPOSTA	Azione da integrare
PIER LUIGI BASCHIERI E ANDREA GORGATI	15/07/19	<p>PARCHEGGI AREA VICOLO STRETTO</p> <p>SICUREZZA STRADALE</p> <p>MEZZI PUBBLICI APAM</p>	<p>L'area di vicolo stretto è stata, compatibilmente con i limiti e le cautele connesse al procedimento di bonifica e/o messa in sicurezza, recuperata come parcheggio a servizio dei residenti in zlt e quindi destinata a dare risposta alla domanda di sosta espressa da questi. Tale scelta è stata dettata, oltre che dalle evidenze del rilievo della sosta, anche dalle caratteristiche della viabilità di accesso al parcheggio che suggeriscono una certa calmerizzazione dei flussi. Per quanto attiene la possibilità di connessione al parcheggio di lungolago Gonzaga (dato in concessione dal Comune di Mantova alla società Apcoa per l'ampliamento del medesimo con un ulteriore piano interrato) si rammenta che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la proprietà dell'area è di TEA spa e non del Comune di Mantova, - vi è una significativa differenza di quota fra le due aree, - la muraglia che le separa costituisce il muro storico difensivo della città di Mantova e pertanto è un elemento identitario e di rilevanza monumentale da salvaguardare e valorizzare. <p>Questi elementi di complessità e attenzione, letti anche alla luce delle strategie di differenziazione del sistema della sosta del PUMS che prevede a servizio del quadrante indicato della città l'ampliamento e la riqualificazione del parcheggio di attestamento a sud (montelungo) e a nord (campo canoa) e il raddoppio dei posti auto a pagamento di lungolago gonzaga, oltre al mantenimento del bacino dell'anconetra, spingono a considerare tale area di sosta più strategica per dare riscontro alle esigenze dei residenti in zlt, e a concentrare in altri luoghi della città gli investimenti per nuove dotazioni di sosta a pagamento.</p> <p>Il PUMS individua alcune operazioni anche minuite di messa in sicurezza dei passaggi pedonali e/o ciclabili i cui dettagli tecnici saranno definiti in fase di progettazione ai sensi delle disposizioni normative vigenti. Pertanto l'osservazione è, in linea generale, coerente con gli indirizzi di messa in sicurezza degli attraversamenti.</p> <p>Il PUMS delinea alcune strategie per il miglioramento delle prestazioni del servizio di trasporto pubblico con il dichiarato obiettivo di spostare parte dei flussi in ingresso dalla grande Mantova dal mezzo privato al TPL e in ragione della possibilità di incidere sulla nuova gara di affidamento che verrà bandita, ai sensi di legge, dall'agenzia per il trasporto pubblico di Cremona e Mantova. L'efficientamento della flotta circolante risulta essere tangente rispetto a tali strategie, pur essendo certamente un aspetto importante per la riduzione delle emissioni complessive del TLP. A riguardo è opportuno sottolineare che APAM ha già in essere un programma di sostituzione dei mezzi che appare virtuoso e ambizioso per le risorse disponibili. Un'ulteriore accelerazione, per quanto sempre auspicabile, dipende dalle risorse messe in campo in particolare da Regione Lombardia nell'ambito del contratto di servizio e non può essere decisa dal Comune di Mantova nel PUMS se non, per quanto possibile, nell'ambito della partecipazione del comune medesimo con gli altri enti e i privati coinvolti ad Apam spa (che non è Apam esercizio ovvero il titolare della flotta).</p>	

da	data	oggetto	RISPOSTA	Azione da integrare
		PARCHEGGI	<p>La politica sulla sosta del PUMS è quella di differenziare l'offerta in ragione delle differenti esigenze dei fruitori della città e pertanto di articolare un sistema che contempra un'ampia offerta gratuita con i servizi di navetta al centro per servire le soste lunghe feriali e festiva, nonché una buona offerta a pagamento, con articolazione delle tariffe in ragione della vicinanza ai servizi, per le soste brevi in modo da favorire la rotazione dei posti. A questo si aggiunge il servizio di infomobilità per l'orientamento dei flussi sui bacini di sosta liberi.</p> <p>Tale sistema, da integrare e implementare attraverso le azioni indicate nel PUMS stesso, contempla anche il pagamento dei bacini centrali per contenere, anche nei festivi il traffico generato dalla ricerca di sosta.</p> <p>La regolamentazione vigente già prevede per le auto elettriche, oltre che incentivi statali, la riduzione della tariffa del pass di transito in ztl. Per quanto riguarda la sosta, invece, non si ritiene di prevedere riduzioni: le auto elettriche in sosta occupano infatti spazio come quelle non elettriche.</p> <p>L'obiettivo primario del PUMS è quello di migliorare l'accessibilità complessiva della città attraverso azioni coordinate per ridurre il traffico offrendo alternative sicure all'automobile privata (per chi può aspirare al cambio modale) e individuando (per chi sceglie l'automobile) bacini di sosta adeguati alle molteplici esigenze di cittadini e fruitori della città: ai margini, gratuiti con navetta per le soste lunghe; centrali, a pagamento e ad elevata rotazione per le soste brevi. L'apertura delle ztl al traffico di tutti i mezzi non ha, in questo senso, un effetto positivo sull'accessibilità complessiva del sistema poiché non è finalizzata né ad alleggerire il traffico su altre viabilità eccessivamente caricate (obiettivo delle aperture già previste nel sistema) né consente l'accesso ad adeguati bacini di sosta non presenti in ztl, che se mai soffre di un'limitatezza di spazi aggravata dal parcheggio dei non residenti. Pertanto, l'apertura indiscriminata delle ztl avrebbe solo la conseguenza di portare nuovo traffico in aree delicate con impatti sull'aria, sul rumore e sulla vivibilità complessiva di tali ambiti.</p>	
COMITATO FIERA CATENA- CALEFFI ARNALDO	16/07/19	CORSO GARIBOLDI/VIA TRIESTE	<p>Il progetto per la riqualificazione di Corso Garibaldi, insieme alla rivista politica di sosta e al potenziamento delle navette e dei parcheggi scambiatori, andranno a ridurre il traffico in via Trieste e corso Garibaldi. Gran parte del traffico che insiste su questo asse è causato da spostamenti diretti o provenienti dal centro, e da automobili in cerca di parcheggio. Visto il quadro a tendere che vede una diminuzione del volume di traffico, non si ritiene assolutamente auspicabile la realizzazione di un nuovo collegamento veicolare. Piuttosto e senza esitazioni, si vuole trasformare la strada, oggi poco invitante per dimensioni e caratteristiche, in una strada urbana di qualità. Per quanto riguarda l'istituzione di limiti alla circolazione da Porta Ceresse in direzione nord, tale soluzione non è auspicabile, perché renderebbe inaccessibili anche i Viali. In ogni caso, valutando anche la sola chiusura da viale risorgimento in su, si assisterebbe ad una riduzione del traffico solamente in corso garibaldi, con efficacia diminuita in via trieste ed alle spese delle vie locali del centro (p.es. via attilio mori e via vittorino da feltre) che diventerebbero i percorsi alternativi insieme a via romano.</p>	
ARPA Lombardia	19/07/19	MONITORAGGIO	<p>Il sistema di monitoraggio è stato proposto al fine dell'integrazione dello stesso con il complesso sistema di monitoraggio, anche ambientale, portato avanti con cadenza annuale dal Comune di Mantova. Sarà comunque cura dell'Amministrazione gestire eventuali criticità che potranno emergere nel corso dell'attuazione delle strategie del PUMS, anche attraverso la valutazione ed il monitoraggio dell'attuazione di singole strategie di azioni in sede di maggior dettaglio progettuale.</p>	



da	data	oggetto	RISPOSTA	Azione da integrare
VEZZANI ALESSANDRO	19/07/19	SICUREZZA STRADALE: STRADA CIPATA - VIALE CADUTI	La proposta sottolinea un ulteriore nodo critico della rete stradale. Pur con un dettaglio da approfondire in fase progettuale, l'azione viene inglobata fra le strategie del PUMS. la soluzione individuata per porta cerese è stata confrontata con diverse alternative progettuali infrastrutturalmente più visibili, che però non danno risultati trasportistici tanto migliori da giustificare l'impegno economico. Per quanto riguarda l'impiego delle aree ad ovest, esse sono un tassello fondamentale del sistema di sosta peri-urbano, al quale nell'orizzonte temporale di questo piano non è possibile rinunciare.	Nuova azione V.7.12: intersezione Strada Cipata - Viale Dei Caduti
CONFESERCENTI	20/07/19	VIABILITA': PORTA CERESE	Il PUMS introduce queste figure proprio perché, anche sulla scorta delle esperienze precedenti, l'Amministrazione è consapevole della complessità strategiche e di implementazione legate agli interventi sulla viabilità urbana.	G.2 task force mobilità
		COMUNICAZIONE E COORDINAMENTO CON ASSOCIAZIONI E IMPRENDITORI		
		SOLUZIONI PER L'ULTIMO MIGLIO	Il piano prevede già interventi di riqualificazione e messa in sicurezza dei parcheggi esistenti e tali principi progettuali saranno parte integrante per i parcheggi scambiatori futuri	
		SOSTA URBANA E ZTL	Il PUMS ha individuato delle strategie mirate per la sosta dei vari utenti, in relazione alle loro origini/destinazioni ed esigenze di fruizione della città. Sarà approfondito e messo a sistema un quadro organico di provvedimenti per la sosta, come specificato all'azione S.2.	Già presente azione S.2. Riforma delle aree a parcometro e delle ztl
		SOSTA URBANA E ZTL	Il potenziamento del parcheggio lungolago gonzaga è volto proprio a migliorare l'accessibilità di breve durata, così come si riconosce nel parcheggio Anconetta una vocazione simile (soprattutto in vista dello sviluppo di Mantova HUB). Per quanto riguarda il parcheggio EX TEA, si rimanda alla risposta dell'osservazione dei consiglieri Baschieri e Gorgati (prot. 48097)	
		LOGISTICA URBANA	La progettazione dei sistemi di indirizzamento elettronico al parcheggio fa parte della progettualità dello spazio di sosta vero e proprio, con l'intenzione di rendere sempre più pervasivo ed aggiornato il sistema di indirizzamento già in essere. Viene pertanto integrato il testo dell'azione S.3. Rimodulare l'offerta di sosta in città	S.3 Rimodulare l'offerta di sosta in città
		REGOLAMENTO ARREDO URBANO	Il comune di Mantova è attivamente impegnato ad aumentare la sicurezza di tutti gli utenti della città, attraverso l'istituzione del Vigile di quartiere, la presenza di vigili sul territorio, l'installazione di telecamere.	
		INCENTIVARE la mobilità CICLISTICA	Il coordinamento e la revisione dei differenti regolamenti comunali a riguardo è già azione prevista dall'Amministrazione nel Piano di gestione del sito Unesco. Si concorda pertanto con la proposta che non può però essere, per la differenza di tematica, azione strategica di un piano per la mobilità. L'osservazione è in linea con l'azione A.3.3. I parcheggi per le biciclette pertanto è accolta in linea generale.	
RONDELLI MICHELE	19/07/19	POU SCOLASTICI	Per comprendere entità e natura dei flussi dei due principali plessi scolastici in ambito urbano nel maggio 2017 è stata effettuata una campagna di rilievo. In 4 differenti postazioni (Via Nazario Sauro e Via Ripa, via Fratini e via Mori per un totale di 8 rilevatori), nell'orario di apertura e chiusura delle scuole, sono stati conteggiati i passaggi di pedoni, ciclisti e automobili distinguendo (per tutti i flussi) quelli cd accompagnamento a scuola e quelli che non effettuavano alcuna consegna di studenti. Ciò ha permesso di verificare oggettivamente i flussi su tali arterie nell'ora di accompagnamento del mattino e del pranzo. Le considerazioni effettuate hanno pertanto alla base un accurato lavoro di indagine.	Quadro conoscitivo

Handwritten signature and initials at the bottom left of the page.

da	data	oggetto	RISPOSTA	Azione da integrare
BOSIO GIAN MARCO - PACCAGNINI ALESSANDRO	22/07/19	SICUREZZA STRADALE	<p>Le vie G. Romano, Rippa, XX Settembre, Frattini sono certamente assi importanti nell'ambito della quotidiana mobilità urbana e, per questo, è difficile vietarne il transito nelle ore di punta del mattino. Il compito del PUMS è infatti quello di contemperare tutte le esigenze della mobilità per un miglioramento delle condizioni complessive. A seguito dei rilievi effettuati sono stati proposti e messi in atto gli interventi di breve termine su Via Sauro. Nell'ambito del programma sperimentale nazionale mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro sono poi previste e finanziate ulteriori azioni di comunicazione e conoscenza dei flussi verso i plessi scolastici. Tale ulteriore approfondimento di indagine potrà portare ad individuare ulteriori azioni di miglioramento dell'accessibilità scolastica in coerenza con la mobilità complessiva.</p>	
		MONITORAGGIO	<p>Lungo l'asse Via N. Sauro è stata effettuata da ARPA una campagna con mezzo mobile per rilevare il black carbon ritenuto da ARPA adeguato indicatore di altri inquinanti correlati con l'inquinamento da traffico veicolare, come il monossido di carbonio, monossido di azoto, benzene e polveri sottili. Al termine del monitoraggio effettuato tra marzo e aprile 2018, stata redatta una relazione trasmessa ai rappresentanti del comitato dei genitori. La relazione, visti i dati registrati non ha rilevato una specifica criticità locale, ma una situazione di inquinamento diffuso.</p>	

