



DICHIARAZIONE DI SINTESI

ai sensi dell'art.9, Direttiva 2001/42/CE e del punto 5.16, D.C.R. 0351/13 marzo 2007

PREMESSA.....	2
Processo integrato di pianificazione e valutazione	3
Sintesi del piano	7
Integrazione delle considerazioni ambientali	12
Osservazione pervenute	12
Misure per il monitoraggio.....	13



PREMESSA

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi finale del processo di valutazione ambientale strategica del Piano Urbano della Mobilità sostenibile e del Piano Urbano del traffico del Comune di Mantova.

La VAS è una procedura introdotta dalla Direttiva comunitaria n. 42 del 2001 allo scopo di consentire la valutazione degli effetti sull'ambiente generati dall'attuazione di piani e programmi e prefigura un *"processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sulla qualità dell'ambiente delle azioni proposte – piani o iniziative nell'ambito di programmi – ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale"*.

La D.C.R. 0351/2007 "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di Piani e programmi" definisce la dichiarazione di sintesi come *"una dichiarazione in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate"*.

La normativa vigente in materia di VAS prevede che la dichiarazione di sintesi illustri i seguenti punti:

1. processo integrato della proposta di Piano e della valutazione ambientale, ovvero soggetti coinvolti, consultazioni effettuate e partecipazione del pubblico e informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi
2. sintesi del piano, ovvero obiettivi, azioni, scenari di piano e interventi non inclusi
3. modalità di integrazione delle considerazioni ambientali
4. recepimento del parere motivato
5. monitoraggio



PROCESSO INTEGRATO DI PIANIFICAZIONE E VALUTAZIONE

Il processo di valutazione ambientale di PUMS e PUT è stato caratterizzato dai seguenti passaggi:

- avvio del processo di formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano Urbano del Traffico del Comune di Mantova e contestuale VAS con delibera di Giunta Comunale n. 5 del 19/01/2016;
- individuazione di Autorità e soggetti competenti per la VAS e delle modalità di informazione del procedimento con determinazione dirigenziale n. 999 del 16/05/2016;
- approvazione degli orientamenti iniziali di piano con delibera di Giunta Comunale n. 115 del 11/05/2017 e svolgimento della conferenza di Scoping in data 08/06/2017;
- incontri pubblici di discussione svolti nelle date: l'8 giugno, presso la scuola Martiri di Belfiore e presso la Sala degli Stemmi in centro storico, il 9 giugno presso la sede Consorzio del Parco del Mincio e la scuola Don Minzoni;
- tavoli di lavoro "Servizi per la mobilità passeggeri", "Mobilità privata e sistema della sosta", "logistica merci in ambito urbano" e "Mobilità attiva e percorsi urbani" svolti nelle date: 20 e 21 giugno e 26 ottobre e 8 novembre;
- approvazione degli elaborati relativi al PUMS e al PUT per la messa a disposizione nell'ambito della VAS con delibera di Giunta Comunale n. 107 del 15/05/2019;
- in data 21/05/2019 è stata messa a disposizione la proposta di Piano e il Rapporto Ambientale con Sintesi non tecnica e sono stati invitati cittadinanza, associazioni e portatori di interesse a partecipare alla conferenza di Valutazione fissata in data 30/07/2019 con incontro di presentazione in data 13/06/2019;

Al fine di giungere alla condivisione della proposta di piano valutata e del Rapporto Ambientale è stata pertanto attivata la Conferenza di valutazione, articolata in tre sedute per le Autorità ambientali, Enti territorialmente interessati e soggetti interessati.

In particolare, coerentemente con quanto previsto dalla Direttiva comunitaria e dalle linee di indirizzo definite a livello regionale, con DGC n. 5 del 19/01/2016 di avvio e Determina n. 999 del 16/05/2016 il Comune ha individuato i componenti della Conferenza di valutazione per la VAS, autorità ambientali e enti territorialmente competenti in base a quanto indicato dagli Indirizzi regionali:

Soggetti competenti in materia ambientale

ARPA Dipartimento di Mantova

ATS Valpadana – Mantova

Parco del Mincio

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia

Sovrintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici

Sovrintendenza per i Beni Archeologici,

Autorità competente in materia di SIC e ZPS (Provincia di Mantova e Parco del Mincio)

Enti territorialmente interessati

Regione Lombardia,

Provincia di Mantova

Parco del Mincio



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

Consorzio di Bonifica

APAM spa

ASTER srl

TEA spa

Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Cremona e Mantova

A.G.I.R.E. Agenzia Energia

Pubblico interessato

Autostrada del Brennero Spa, Camera di Commercio, Consorzi di Bonifica, Rete Ferroviaria Italiana Spa, TEA (Territorio Energia Ambiente) Spa, TERNA Spa, SNAM Rete Gas, W.W.F. sez. Mantova, Ufficio Scolastico Provinciale; ACLI, ADICONSUM, ANCE Mantova, A.P.I. Associazione Piccole e Medie Industrie MN, Associazione Industriali della Provincia di Mantova, Associazione Proprietà Edilizia, Associazione Piccole e Medie Industrie, Associazione Italiana Consumatori, Camera di Commercio Industria Artigianato, Centro Servizi Volontariato, CGIL Mantova, CISAL Confederazione Italiana Sindacato Autonomo Lavoratori, CISL MN, Collegio Costruttori Edili prov. di Mantova, Coop Consumatori Nordest-Distretto Sociale di Mantova, Confederazione Italiana Agricoltori, CONFESERCENTI-MN, Confindustria Mantova, Confagricoltura, Mantova, C.N.A., Federazione Italiana Pesca Sportiva, Federazione Provinciale Coldiretti Mantova, Federconsumatori, S.U.N.I.A. MN, U.I.L. Unione Italiana del Lavoro, UNCOM Unione Comunale del Commercio, UPA Unione Provinciale Artigiani, U.T.P. Associazione Utenti Trasporto Pubblico, Ordini professionali, Collegio dei Geometri, Collegio dei Periti Industriali, Ordine degli Architetti della Provincia di Mantova, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Mantova, Ordine dei Chimici della Provincia di Mantova, Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Mantova, Sostenibilità ambientale e mobilità ciclabile, ARCI Mantova, Associazione Amici della Bicicletta, Associazione Per il Parco, Consorzio Agrituristico Mantovano, Fondo Ambiente Italiano - Mn, Italia Nostra, LABTER-CREA, LEGAMBIENTE, Parcobaleno, Scarponauti, Servizi, Centro Sportivo Italiano, Centro Internazionale d'Arte e Cultura di Palazzo TE, CONI, Fondazione Università di Mantova, Ospedale Carlo Poma, Comitato Acqua, Ambiente, Territorio Legalità, Confesercenti della Lombardia Orientale, Mantua Mothers, Alleanza per il CLima Mantova, Resilienza Verde, Amici dei Musei Mantovani, Comitato Valletta Valsecchi, Comitato Aria Pulita, Ambiente & Sviluppo, Chiesa Ognissanti,

Le attività attuate nella procedura di VAS sono sintetizzate nella tabella seguente.

FASE	ATTIVITÀ, ATTI E TEMPI	MATERIALI in consultazione
Avvio del procedimento di VAS	DGC n. 5 del 19/01/2016 di avvio Det. n. 999 del 16/05/2016 di individuazione soggetti Avviso di avvio del procedimento prot. 24311 del 15 maggio 2016	Delibera di avvio ed avviso di avvio del procedimento



	<p>Pubblicazione all'albo pretorio, su SIVAS, sul sito comunale</p> <p>Raccolta suggerimenti fino al 30.06.2016</p>	
<p>Conferenza di Valutazione di Scoping</p>	<p>DGC n. 115 del 11/05/2017 di approvazione documenti</p> <p>Messa a disposizione in data 23/05/2017</p> <p>Conferenza di valutazione in data 08 giugno 2017</p>	<p>Quadro conoscitivo con relativi allegati</p> <p>Orientamenti iniziali di piano</p>
<p>Partecipazione pubblica e dei portatori di interesse per la costruzione dello scenario di piano</p>	<p>Incontri pubblici di nelle date 8 e 9 giugno 2017: presentazione quadro conoscitivo con relativi allegati, orientamenti iniziali di piano</p> <p>Tavoli di lavoro "Servizi per la mobilità passeggeri", "Mobilità privata e sistema della sosta", "logistica merci in ambito urbano" e "Mobilità attiva e percorsi urbani" nelle date 20 e 21 giugno: discussione del quadro conoscitivo con relativi allegati, orientamenti iniziali di piano</p> <p>Tavoli di lavoro "Servizi per la mobilità passeggeri", "Mobilità privata e sistema della sosta", "logistica merci in ambito urbano" e "Mobilità attiva e percorsi urbani" nelle date 26 ottobre e 8 novembre: discussione delle prime ipotesi delle necessità /problematiche emergenti dal quadro conoscitivo e raccolta di proposte e suggerimenti</p>	<p>Quadro conoscitivo con relativi allegati</p> <p>Orientamenti iniziali di piano</p> <p>Presentazioni specifiche elaborate per i singoli tavoli</p>
<p>Conferenza di valutazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - presentazione della proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale - conferenza conclusiva 	<p>DGC n. 107 del 15/05/2019</p> <p>Avviso di messa a disposizione e convocazione conferenza (prot. 34835 del 22 maggio 2019)</p> <p>Raccolta osservazioni dal 22 maggio al 21 luglio 2019</p> <p>Conferenza di valutazione di presentazione in data 13 giugno 2019</p> <p>Conferenza di valutazione conclusiva in data 30 luglio 2019</p>	<p>Quadro conoscitivo con relativi allegati</p> <p>Quadro strategico con relativi allegati</p> <p>Rapporto Ambientale comprensivo dei contenuti per la valutazione di possibili effetti sui siti Natura 2000</p> <p>Sintesi Non tecnica</p>
<p>Parere motivato</p>	<p>Prot. 57530 del 29/08/2019</p>	<p>Parere Motivato</p>



Durante i periodi di raccolta delle istanze e di deposito degli elaborati sono pervenuti i seguenti suggerimenti, pareri e osservazioni:

Avvio del procedimento e conferenza di scoping:

ARPA Lombardia, prot. 33229 del 03/07/2017

Federazione Italiana Amici della Bicicletta di Mantova, prot. 29031 del 08/06/2017

Massimo Pantiglioni, prot. 22577 del 08/05/17

Donato Capasso, prot. 24987 del 18/05/17

Cristiano Ligabò, prot. 31514 del 27/06/16

Marco Staffoli, prot. 31898 del 29/06/16

Savino Ferri, prot. 31972 del 29/06/16

FIAB, prot. 32652 del 04/07/16

Comitato valletta valsecchi, prot. 33546 del 07/07/16

Comitato Diritto Aria pulita Mantova prot. 32586 del 04/04/16,
prot. 62081 del 09/12/16

Lettera non firmata, prot. n.d.

Lettera firmata, prot. 13463 del 17/03/17

FIAB, prot. 29031 del 08/06/17

Lettera non firmata, prot. 30710 del 19/06/17

ARPA, prot. 33229 del 03/07/17

Confesercenti Lombardia Orientale, prot. 39215 del 31/07/17

Unione italiana Ciechi e Ipovedenti, prot. 46001 del 07/09/17

Giovanni Rodella, prot. 55596 del 20/10/17

FIAB, prot. 57443 del 27/10/17

FIAB, prot. 9665 del 13/02/18

Confesercenti, prot. 70604 del 09/11/18

Conferenza conclusiva:

Gualtieri Antonio, prot. 44696 del 29/06/2019

Giurdanella Natale Antonio, prot. 46733 del 08/07/2019

Pier Luigi Baschieri, Andrea Gorgati prot.48097 del 15/07/2019

FIAB, prot.49001 del 18/07/2019

Rondelli Michele, prot.49632 del 19/07/2019

Vezzani Alessandro, prot.49381 del 19/07/2019

ARPA, prot.49367 del 19/07/2019

Confesercenti, prot. 49618 del 20/07/2019

Bosio Gian Marco, Paccagnini Alessandro, prot.50058 del 22/07/2019

Provincia di Mantova, prot.51320 del 29/07/2019

ATS, prot. 51845 del 31/07/2019

Viste le osservazioni e i pareri presentati il parere motivato non indica modifiche di natura ambientale da recepire. Tuttavia sono state introdotte alcune specificazioni, modifiche o correzioni alle azioni di piano a seguito delle osservazioni pervenute. Tali modifiche sono prevalentemente riferite ad aspetti tecnici delle azioni medesime.



SINTESI DEL PIANO

A partire dal quadro conoscitivo, nel quale sono state analizzate le principali criticità del sistema di mobilità del territorio comunale, il PUMS declina:

Obiettivi specifici

1. Una città accessibile e semplice da girare

- 1.1. Risolvere, dove possibile con interventi a basso impatto, i nodi critici di congestione
- 1.2. Garantire adeguata accessibilità alla città, ottimizzando l'offerta e sviluppando un sistema di mobilità integrato
- 1.3. Ridurre i tempi medi di spostamento
- 1.4. Ridurre il traffico causato dalla ricerca di parcheggio
- 1.5. Semplificare le regole di accesso alla ZTL e di gestione della sosta
- 1.6. Portare avanti in modo sistematico la rimozione delle barriere architettoniche e di accesso ai servizi di mobilità

2. Un sistema di trasporto più sostenibile

- 2.1. Aumentare la quota di spostamenti che avvengono con mezzi sostenibili
- 2.2. Ridurre la dipendenza dall'auto per gli spostamenti quotidiani
- 2.3. Incentivare la mobilità sostenibile
- 2.4. Ridurre i consumi energetici legati ai trasporti
- 2.5. Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti e climalteranti legate ai trasporti
- 2.6. Tutelare gli ambiti sensibili dall'inquinamento acustico ed atmosferico
- 2.7. Contenere il consumo di suolo dovuto alla realizzazione di nuove infrastrutture
- 2.8. Perseguire la fattibilità e la sostenibilità economica degli investimenti nel settore trasporti e mobilità

3. Luoghi di qualità per residenti e visitatori

- 3.1. Ridistribuire lo spazio urbano, tenendo in considerazione le esigenze di tutti gli utenti delle strade e delle piazze
- 3.2. Sviluppare le competenze progettuali e pianificatorie negli uffici amministrativi
- 3.3. Promuovere l'innovazione e l'efficientamento della logistica urbana e di scala vasta

4. Una mobilità più sicura per tutti

- 4.1. Ridurre l'incidentalità
- 4.2. Migliorare la sicurezza stradale, soprattutto per gli utenti deboli ed in corrispondenza dei luoghi sensibili
- 4.3. Sensibilizzare ed educare tutti gli utenti della strada all'adozione di comportamenti di guida sicuri e rispettosi

5. Una nuova consapevolezza

- 5.1. Educare i ragazzi a sviluppare l'abitudine di muoversi in modo sostenibile
- 5.2. Mantenere la consapevolezza delle abitudini di mobilità dei cittadini, monitorando, aggiornando e osservando criticamente il patrimonio di informazioni disponibili
- 5.3. Sistematizzare la raccolta dati attraverso l'attivazione di sistemi automatizzati o semi-automatizzati
- 5.4. Portare avanti i processi decisionali in ottica data-driven

6. Il centro come grande area per la mobilità attiva

- 6.1. Ridurre il numero di auto in ingresso alle ZTL



6.2. Ridurre la velocità dei veicoli per favorire la mobilità attiva e migliorare la sicurezza

6.3. Garantire spazi adeguati alla mobilità attiva, per dimensione e per stato di manutenzione

7. Avvicinare i quartieri residenziali

7.1. Offrire alternative sostenibili e competitive per spostarsi fra i quartieri e dai quartieri al centro

7.2. Aumentare la consapevolezza e l'informazione sulle opzioni di mobilità più convenienti per spostarsi a Mantova

8. Accessibilità multimodale a servizi e poli attrattori

8.1. Offrire la massima varietà di opzioni per raggiungere i principali attrattori

8.2. Offrire informazioni chiare e complete all'utenza

8.3. Incentivare alla mobilità sostenibile (mobility management)

9. Grande Mantova: collaborare per il potenziamento di un sistema dei trasporti sostenibile

9.1. Rendere sistematica la collaborazione con i comuni della Grande Mantova per quanto riguarda la pianificazione e gestione della mobilità

9.2. Istituire un tavolo intercomunale per la revisione del trasporto pubblico urbano

Scenari di piano

Per la composizione delle azioni e la loro programmazione temporale, sono stati definiti i seguenti scenari temporali

- Scenario di riferimento - raccoglie le variazioni della domanda di mobilità legate a nuovi sviluppi edilizi o al recupero di luoghi abbandonati territorio già pianificate e che saranno realizzate nell'orizzonte temporale di validità del Piano, e gli interventi sulla mobilità, ovvero le variazioni di offerta realizzate dopo i rilievi del quadro conoscitivo e pertanto non già considerate nelle analisi.
- Scenario di breve termine (2019-2020) – include il periodo di redazione ed approvazione del piano, durante il quale si anticipa l'attuazione di alcune misure, e si estende fino al 2020 per comprendere il primo PUT;
- Scenario di medio termine (2021-2023) – durante il quale si programmano le azioni che non è possibile finanziare nel breve periodo ma che si ritengono comunque importanti da implementare il prima possibile;
- Scenario di lungo termine (2024-2029) – in questo scenario si includono quelle azioni o linee di indirizzo che non possono essere implementate prima che il sistema raggiunga un certo livello di maturità.

Azioni di piano

Le azioni previste dal Piano sono articolate secondo categorie tematiche.

Il primo tassello sono gli interventi relativi alla "Viabilità e interventi infrastrutturali", finalizzati principalmente a risolvere i punti critici dal punto di vista della congestione (Porta Cerese, Via Pitentino) ed altri interventi localizzati per migliorare la sicurezza di nodi e assi strategici.

Un potenziale enorme sussiste per la città di Mantova nella "Mobilità attiva e spazio pubblico", che include la ciclabilità e la pedonalità, da sviluppare mediante la realizzazione dei percorsi ciclabili strategici, ma anche attraverso la rimozione di barriere architettoniche, il diffuso miglioramento dei percorsi pedonali, la rigenerazione dello spazio pubblico e la "Moderazione del traffico e della velocità. Anche l'accessibilità alle scuole viene trattata all'interno di questo



pacchetto di strategie, come elemento fondamentale per il miglioramento della sicurezza e lo sviluppo di una mobilità nuova.

Per garantire un'alta accessibilità al centro cittadino si propone anche il potenziamento dei parcheggi scambiatori e delle navette, descritto nel capitolo sulle Soluzioni sostenibili per l'ultimo miglio. La Gestione della sosta urbana e delle ZTL rimane tuttavia un elemento chiave per gestire in modo più efficiente la domanda di mobilità dei residenti e dei visitatori che gravitano sul centro.

Il Piano prevede anche di rivedere l'organizzazione del Trasporto pubblico urbano ed interurbano, secondo un set di azioni (analitiche e propositive) articolate in due fasi per adattarsi ai tempi predeterminati delle gare di aggiudicazione del servizio, e volte a progettare lo sviluppo del servizio nei comuni di cintura. Il Comune capoluogo porta al tavolo della Grande Mantova una volontà di sviluppare e coordinare la pianificazione del futuro sistema di trasporto pubblico. Alcune azioni di piano sono volte ad integrare gli interventi previsti sulla Rete ferroviaria.

La Logistica urbana è stata affrontata nel piano in due declinazioni: da un lato si è rivisto il sistema di regole per l'accesso dei veicoli merci al centro storico, dall'altro si è voluto dare un indirizzo strategico per gli sviluppi del lungo periodo, legati alla realizzazione della piattaforma logistica intermodale.

Oltre ad interventi e politiche volte al territorio, il piano prevede anche l'attivazione di alcune Misure gestionali ed amministrative, volte a sistematizzare e migliorare la pianificazione, i processi decisionali e l'implementazione delle azioni legate alla mobilità.

Comunicazione ed educazione è l'ultimo pacchetto strategico del PUMS, che definisce delle linee di indirizzo per le varie iniziative educative, promozionali e comunicative legate alla mobilità.

Di seguito l'elenco delle azioni suddivise per tempistica di attuazione.

Codice	Intervento	Scenario		
		Breve	Medio	Lungo
Viabilità ed interventi infrastrutturali				
V. 1.1	Infrastrutturazione leggera di Porta Cerese	20%	80%	
V. 1.2	Revisione accessibilità Te Brunetti Ovest		100%	
V. 2.1	La riorganizzazione di Piazza Don Leoni		100%	
V. 2.2	La riqualificazione complessiva di Via Pitentino			100%
V. 3.1	Piazza Polveriera e Via Argine	100%		
V. 3.2	Nuova viabilità Fiera Catena	100%		
V. 4	Strada Circonvallazione Sud e Cavalcavia di Belfiore			100%
V. 5	Corso Garibaldi, progetto integrato		100%	
V. 6	Completamento della Tangenziale Sud			100%
V. 7.1	Rotatoria Sparafucile		100%	
V. 7.2	Riqualificazione rotatoria Via Ostiglia – Via Giordano di Capi	100%		
V. 7.3	Rotatoria Via Cremona – Viale Luigi Martini			100%
V. 7.4	Rotatoria Strada Circonvallazione Sud – Viale Pompilio		100%	
V. 7.5	Intersezione Strada Circonvallazione Sud – Via dei Toscani			100%
V. 7.6	Intersezione Viale Mincio – Via S. Giorgio		100%	



Codice	Intervento	Scenario		
		Breve	Medio	Lungo
V. 7.7	Piazzale Michelangelo e Viale Fiume		100%	
V. 7.8	Rotatoria Viale Gorizia – Viale Oslavia – Viale Parrilla – Viale Ortigara			100%
V. 7.9	Intersezione Viale Oslavia – Viale Fiume – Viale Divisione Acqui – Viale Montenero	100%		
V. 7.10	Rotatoria Strada Cipata – Via Paride Suzzara Verdi		100%	
V. 7.11	Rotatoria Strada Ostigliese – Via Gatti – via Moretti Foggia	100%		
V. 7.12	Rotatoria Strada Cipata - Viale dei Caduti			100%
V. 8	Revisione dei sensi di marcia	80%	20%	
Moderazione del traffico e della velocità				
M. 1	Classificazione della rete stradale	100%		
M. 2.1	Progetto pilota di Zona Residenziale	100%		
M. 2.2	Realizzazione Zone 30 e Zone Residenziali	20%	40%	40%
Mobilità attiva e spazio pubblico				
A. 1	Aggiornamento dei principi e degli strumenti pianificatori per la mobilità attiva	80%		20%
A. 2.1	Ciclabilità stazione	30%	70%	
A. 2.2	Ciclopedonale Viale Piave		100%	
A. 2.3	Strada Circonvallazione Sud e zona sud-ovest		30%	70%
A. 2.4	Corso Garibaldi		100%	
A. 2.5	Attraversamento Via Portazzolo - Via Pitentino		100%	
A. 2.6	Collegamento ciclabile Viale Italia - Via Segna	100%		
A. 2.7	Attraversamento ciclopedonale Via Cremona - Via Rezzaghi		100%	
A. 2.8	Attraversamento ciclopedonale Viale Mincio	100%		
A. 2.9	Via Dugoni e Via Chiassi		100%	
A. 3.1	Rivisitazione del bike sharing	100%		
A. 3.2	Il bike point	100%		
A. 3.3	I parcheggi per le biciclette	30%	30%	40%
A. 4.1	Accessibilità al polo scolastico Martiri di Belfiore	100%		
A. 4.2	Accessibilità al polo scolastico Nievo, Pitentino, D'Arco e D'Este	100%		
A. 4.3	Accessibilità al polo scolastico Sacchi e Mantegna		100%	
A. 5	Il programma "Piazze per tutti"	50%	50%	
A. 6	Piano Rimozione Barriere Architettoniche	100%		
Soluzioni sostenibili per l'ultimo miglio				
U. 1	Ampliamento Campo Canoa e potenziamento navetta	100%		
U. 2	Riqualficazione Montelungo e potenziamento navetta	20%	80%	
U. 3	Nuovi parcheggi scambiatori con navetta			100%
Gestione della sosta urbana e delle ZTL				
S. 1	Revisione delle tariffe di sosta e alta rotazione	80%	20%	
S. 2	Riforma delle aree a parcometro e delle ZTL	20%	60%	20%
S. 3.1	Parcheggio Mondadori	100%		
S. 3.2	Parcheggio Lungolago	50%	50%	
Rete ferroviaria				



Codice	Intervento	Scenario		
		Breve	Medio	Lungo
F. 1	Bretella ferroviaria nord			100%
F. 2	Potenziamento ferrovia Mantova - Codogno			100%
Trasporto pubblico interurbano				
I. 1	Riconfigurazione del sistema delle stazioni passanti e fermate		100%	
I. 2	Adeguamento geometrico funzionale stazioni e fermate TPL		100%	
Trasporto pubblico urbano				
T. 1	Indagini sul potenziamento del trasporto pubblico urbano	100%		
T. 2	Tavolo con la Grande Mantova per il trasporto pubblico	80%	20%	
T. 3.1	Aggiustamento delle linee 5 e 8 del trasporto pubblico urbano	100%		
T. 3.2	Aggiustamento della linea 7e del trasporto pubblico urbano	100%		
T. 4	Revisione del trasporto pubblico urbano		100%	
T. 5	Incentivi all'uso del trasporto pubblico		100%	
Logistica urbana e di scala vasta				
L. 1	Revisione delle modalità di accesso alla ZTL e alle zone pilomat		100%	
L. 2	Riforma dei pass per gli operatori commerciali		100%	
L. 3	Sistemi alternativi per la logistica di ultimo miglio		100%	
L. 4	Centro di consolidamento e distribuzione a Valdarò		20%	80%
L. 5	Studio sulla bretella ferroviaria merci	100%		
L. 6	Tangenziale Sud e i percorsi dei veicoli merci			100%
Misure gestionali ed amministrative				
G. 1	Mobility management	50%	25%	25%
G. 2	Task force mobilità	50%	25%	25%
G. 3	Adeguamento degli strumenti di pianificazione	60%	40%	
Comunicazione ed educazione				
C. 1	Educazione e comunicazione nelle scuole	50%	30%	20%
C. 2	Campagne di comunicazione positiva	50%	30%	20%

Interventi non inclusi

Il piano specifica inoltre gli interventi già presenti nelle pianificazioni comunali o già lungamente discussi in ambiti istituzionali non inseriti nello stesso in ragione della loro sostenibilità e delle valutazioni costi benefici effettuate sugli stessi.

Alternative

La complessa costruzione del Piano ha portato già in fase conoscitiva ad una approfondita analisi che ha consentito di valutare per specifici interventi varie alternative (alcune delle quali descritte negli interventi non inclusi nel Piano), per giungere nella proposta di Piano definitiva alla soluzione condivisa ritenuta più sostenibile ed efficace.



INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI

Il PUMS si pone obiettivi di riduzione del traffico e dell'inquinamento, attraverso il potenziamento dell'accessibilità alternativa al centro e agli attrattori, la ricerca di una maggiore sicurezza stradale, il miglioramento della viabilità nei punti critici e la definizione di regole chiare e coerenti, in risposta alla inevitabilmente crescente domanda di mobilità. In particolare:

- in linea con i risultati analitici delle simulazioni che confermano l'efficienza degli interventi di minima in grado di fornire benefici comparabili a quelli delle grandi opere a un costo e in tempi molto inferiori, le azioni infrastrutturali proposte privilegiano soluzioni a basso impatto ambientale ed economico attraverso azioni puntuali. I grandi interventi sono pertanto limitati a infrastrutture finalizzate alla gestione del traffico pesante e di lungo raggio già presenti nei livelli di pianificazione sovralocale;
- in ragione del tipo di tessuto urbano e delle dimensioni compatte della città, grande rilievo ha il tema del potenziamento della mobilità attiva realizzando percorsi ciclabili e aumentando la sicurezza stradale reale e percepita e la qualità urbana degli spazi, in modo da facilitare il godimento della città da parte dei pedoni;
- affinché siano disponibili un adeguato numero di alternative, il PUMS propone di potenziare il sistema dei parcheggi scambiatori e delle navette per attivare nuove politiche di sosta e di sostenere una riorganizzazione del trasporto pubblico finalizzata a una maggiore competitività del sistema a parità di risorse investite;
- per perseguire in modo strutturato la visione e le politiche di mobilità delineate e attuare azioni sinergiche per alimentare un vero e proprio cambiamento sistemico, sono poi indicate misure gestionali e amministrative da mettere in campo.

La maggior parte delle azioni del PUMS genera pertanto favorevoli ricadute sul comparto aria, proprio perché le azioni proposte dal piano convergono prevalentemente verso una disincentivazione all'utilizzo del mezzo privato, la diminuzione delle percorrenze complessive e, conseguentemente, della riduzione delle emissioni in atmosfera.

OSSERVAZIONE PERVENUTE

Viste le osservazioni e i pareri presentati il parere motivato non indica modifiche di natura ambientale da recepire. Tuttavia sono state introdotte alcune specificazioni, modifiche o correzioni alle azioni di piano a seguito delle osservazioni pervenute. Tali modifiche sono prevalentemente riferite ad aspetti tecnici delle azioni medesime. Nello specifico:

- sono state spostate nello scenario di riferimento le azioni : A.2.1 Ciclabile - Corso Vittorio Emanuele e A2.5. ciclabile viale Pompilio via Cremona;
- sono state rafforzate le azioni:
 - “V.1.1 Infrastrutturazione leggera di Porta Cerese” relativamente al tema della continuità e qualità dei percorsi ciclabili e pedonali;
 - “M.2.1 Progetto pilota zona residenziale” in riferimento al tema del verde urbano;
 - “A.2.3 Strada Circonvallazione Sud e zona Sud-Ovest” in riferimento agli assi ciclabili portanti di tutto il quadrante sud-ovest;
 - “S.3 Rimodulare l'offerta di sosta in città” relativamente al potenziamento del sistema di indirizzamento ai parcheggi con pannelli elettronici in più punti;
- sono state introdotte le nuove azioni:
 - “A.2.1 Ciclabilità in zona stazione”.



- “V.7.12: intersezione Strada Cipata - Viale Dei Caduti”
- è stato specificato il collegamento fra le azioni “A.2.3_strada Circonvallazione Sud e zona Sud-Ovest” e l’azione “V.4 Strada Circonvallazione Sud e Cavalcavia di Belfiore” e che il limite delle Zone Residenziali è dei 30 km/h;
- Sono state effettuate le seguenti correzioni di errori materiali:
 - La ciclabile in Strada Cipata è presente nel Piano della mobilità ciclistica ed è stata riportata nello scenario di riferimento;
 - Sezioni Piazza Don Leoni e Viale Pitentino adeguate alla previsione.

È stato infine integrato il Quadro Conoscitivo con un capitolo dedicato alle indagini di traffico ad hoc svolte sui poli scolastici Sacchi Ardigò e Nievo.

MISURE PER IL MONITORAGGIO

Nella fase di gestione del Piano attraverso il monitoraggio, l’Autorità procedente assicura il controllo degli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione delle azioni di piano e la verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati, così da individuare tempestivamente eventuali misure correttive.

Il Piano propone un monitoraggio coordinato con i sistemi di monitoraggio già attivati dall’amministrazione al fine di ottimizzare l’efficacia dell’azione ai fini della complessiva sostenibilità dell’attuazione del Piano.

Nel dettaglio il sistema di monitoraggio proposto sarà relazionato con il monitoraggio annuale del Piano di Governo del Territorio e con Sistema di Gestione Ambientale – ISO 14001 Emas dell’Ente.

Coordinatrice del gruppo tecnico
per la redazione del PUMS

Arch. Giovanna Michielin

AUTORITÀ PROCEDENTE

Dirigente del Settore Territorio e Lavori pubblici

Arch. Carmine MASTROMARINO

