



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Deliberazione n. 97 del 30/07/2018

OGGETTO: PIANO DELLE CICLABILI DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO - ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI - APPROVAZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 14 COMMI 1 E 4 DELLA LR 12-2005

L'anno **duemiladiciotto** addì **trenta** del mese di **luglio** alle ore **08:30** nella sala delle adunanze, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge comunale e provinciale, vennero oggi convocati a seduta i componenti la Giunta Comunale.

All'appello risultano:

SALVARANI MASSIMO	Sindaco	Presente
GHIZZI PIER CLAUDIO	Vice Sindaco	Presente
BOCCANERA STEFANO	Assessore	Presente
ALBERTONI NADIA	Assessore	Presente
PREVIDI LARA	Assessore	Assente

Presenti n. 4

Assenti n. 1

Partecipa all'adunanza il **Segretario Generale MELI BIANCA** che provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il sig. **SALVARANI MASSIMO** nella sua qualità di **Sindaco** assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la seguente proposta di deliberazione:

PREMESSO

- che dal 31/08/2011 il Comune di Porto Mantovano è dotato di Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n°3 del 31/01/2011, approvato definitivamente con deliberazione di Consiglio Comunale n°56 del 18/07/2011 ed efficace dal 31/08/2011 quale data di pubblicazione dell'avviso di deposito sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (B.U.R.L.) avvenuta sul bollettino n°35 - Serie Avvisi e Concorsi del 31/08/2011;
- l'Amministrazione comunale ha ritenuto di dotarsi di un piano delle ciclabili al fine di approfondire il tema della mobilità ciclabile e pedonale all'interno del territorio comunale con particolare attenzione ai centri urbani dove migliorare la rete ciclabile rendendola più funzionale, fruibile e sicura;
- che con Determinazione n. 765 del 31/12/2015 è stato affidato all'ing. Marco Passigato di Verona, professionista esperto nella materia, l'incarico della redazione del "PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO";
- che il professionista ha consegnato ancora in dicembre 2016 una bozza del Bici Plan esaminato dagli uffici comunali, tecnico e polizia locale, e su cui c'è stato ampio confronto con l'Amministrazione per addivenire alla versione definitiva del piano stesso;
- che in data 16/11/2017 prot. 22759 l'ing. Passigato ha consegnato la versione definitiva del piano delle Ciclabili di Porto Mantovano successivamente adeguato e integrato in data 11/4/2018 prot. 8324;

Tutto quanto premesso e,

- Vista la Legge Regionale n. 7 del 30/4/2009 "*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*" che all'art. 3 recita che "*I comuni redigono piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del piano regionale della mobilità ciclistica e del piano provinciale, ove vigenti. I piani comunali programmano gli interventi a livello locale e sono approvati tenuto conto delle disposizioni della normativa statale e della LR 12/2005 e successivi provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili*";
- Vista la legge n. 2 del 11/1/2018 "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*" che persegue come obiettivo quanto previsto al comma 1, ovvero "*... promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, ...*";
- Visto che la suddetta legge 2/2018 all'art. 6 fornisce le indicazioni sui contenuti del piano ciclabile prevedendo che i comuni adottino il bici-plan come piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS);
- Dato Atto che il comune di Porto Mantovano, seppur non tenuto alla redazione del PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile) in quanto comune con popolazione inferiore ai 100.000 abitanti, si è dotato di un Bici-plan per le motivazioni esposte ai punti precedenti;
- Visto che con Deliberazione di Giunta Comunale n. 49 del 27/4/2018 è stato adottato il Piano delle Ciclabili Bici-Plan del comune di Porto Mantovano redatto dall'ing. Marco Passigato di

Verona composto da: *Relazione illustrativa, Tav. 01 A Planimetria dell'intero territorio comunale e Tav. 02 B Planimetria generale ambito urbano* e consegnato al protocollo comunale in data 16/11/2017 prot. 22759, successivamente adeguato e integrato in data 11/4/2018 prot. 8324;

- Valutato che tale biciplan è conforme alla Legge 2/2018 in quanto ne contempla in linea di massima tutti i contenuti di cui all'art. 6 così come confermato anche dal progettista del Biciplan ing. Marco Passigato con nota del 31.03.2018 trasmessa per e-mail all'ufficio tecnico;
- Verificato che il bici-plan è conforme al Piano di Governo del Territorio comunale, in particolare alla tavola DP_17 La mobilità a scala comunale del Documento di Piano e al Piano dei Servizi;

DATO ATTO che la deliberazione di adozione n. 49/2018 del Piano delle Ciclabili - Biciplan del comune di Porto Mantovano è stata depositata nella Segreteria comunale insieme con gli elaborati prescritti per 15 giorni consecutivi dal 2/5/2018 al 17/5/2018 e che del relativo deposito è stata data comunicazione al pubblico mediante avviso pubblicato all'albo web e sul sito istituzionale del Comune per lo stesso periodo;

ACCERTATO che è stato richiesto il parere al Servizio di POLIZIA LOCALE del Comune per quanto attiene al rispetto delle norme sulla viabilità e sicurezza;

DATO ATTO che il parere della Polizia Locale è favorevole con alcune indicazioni tecniche;

ACCERTATO che durante il periodo di deposito e nei 15 gg successivi sono pervenute n° 1 osservazione e precisamente:

-osservazione presentata dalle liste civiche: Vivere Porto, Voi per Porto e Porto Partecipazione, prot. n. 12197 del 31/5/2018;

PRECISATO che l'esame delle osservazioni presentate e del parere della Polizia Locale è stato effettuato dal Responsabile dell'area Gestione Territorio insieme all'Amministrazione Comunale nell'esercizio delle proprie funzioni, provvedendo così a formulare le relative controdeduzioni nell'allegato fascicolo "*Risposte alle osservazioni e ai pareri pervenuti*", a cui si rimanda ed in cui si è controdedotto all'osservazione ed al suddetto parere;

DATO ATTO che le osservazioni e le relative controdeduzioni proposte devono essere esaminate nel merito approvando, approvando parzialmente o respingendo le stesse e le relative motivazioni possono essere espresse per le singole osservazioni o per gruppi omogenei e il tutto deve avvenire nei termini di cui all'art. 14 comma 4 della L.R. 12/2005, ovvero entro 60 giorni dal 1/6/2018, termine ultimo per la presentazione delle osservazioni;

VISTO l'allegato fascicolo *Risposte alle osservazioni e ai pareri pervenuti* nel quale sono riportate le osservazioni, il contenuto in sintesi delle osservazioni e/o pareri, con le relative considerazioni e/o controdeduzioni e la proposta finale di approvazione, approvazione parziale o rigetto delle osservazioni;

RITENUTO di passare all'esame ed alla votazione delle singole osservazioni, precisando che verrà seguito l'ordine di esposizione di cui all'elaborato "*Risposte alle osservazioni e ai pareri pervenuti*", cui si rimanda sia per quanto concerne l'oggetto della richiesta, sia le controdeduzioni;

Osservazione n° 1 – Liste civiche: Vivere Porto, Voi per Porto e Porto Partecipazione

Oggetto della richiesta vedi allegato

Controdeduzioni vedi allegato

Si propone di **non accogliere l'osservazione** per le motivazioni specificate nell'elaborato “*Risposte alle osservazioni e ai pareri pervenuti*”

Ritenuto di aderirvi;

Con voti favorevoli e all'unanimità;

delibera

di **non accogliere** l'osservazione n° 1 come in proposta;

Osservazione n° 2 – Servizio Polizia Locale di Porto Mantovano

Oggetto della richiesta vedi allegato

Controdeduzioni vedi allegato

Si propone di **accogliere l'osservazione** per le motivazioni specificate nell'elaborato “*Risposte alle osservazioni e ai pareri pervenuti*”;

Ritenuto di aderirvi;

Con voti favorevoli e all'unanimità;

delibera

di **accogliere** l'osservazione n° 2 come in proposta;

RITENUTO di sintetizzare i contenuti del biciplan come segue:

la Relazione Illustrativa del bici-plan si articola in 2 parti

Prima parte: relativa ai contenuti e funzioni del bici-plan e agli aspetti metodologici. Il professionista espone i criteri generali per il miglioramento e la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti ciclo pedonali, esamina esempi di soluzioni ciclabili e pedonali e di moderazione del traffico. In particolare viene evidenziato come le reti ciclabili moderne sono costituite da tre tipologie di soluzioni ciclabili: la separazione, l'integrazione e la moderazione del traffico. Per separazione si intende realizzare sedi proprie per le biciclette, per integrazione si intende la promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli cercando comunque condizioni di sicurezza e per moderazione del traffico si intendono interventi all'assetto stradale tramite interventi puntuali come cambio della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente o tramite interventi estesi come zone 30 o strade residenziali.

*Seconda parte: analisi e approfondimenti per Porto Mantovano. Il professionista espone le criticità e i pregi dei percorsi ciclabili esistenti ed introduce i principali temi di progetto, ovvero **gli interventi sul territorio** descritti nelle varie schede e suddivisi in 4 livelli a seconda del costo e delle difficoltà di attuazione e che sono:*

A. Interventi puntuali, manutenzione eseguibile con poche spese

B. Interventi di riordino funzionale di una strada o di un sistema di strade

C. Interventi che richiedono una spesa importante e/o una progettazione

D. Interventi che richiedono una spesa importante e accordi con altri enti

Le schede puntuali delle singole situazioni esaminate sono:

- A1 - Imbocco via Giovanni XXIII da rotatoria via Dosso, continuità in rotatoria
- A2 – via Gramsci passaggio a livello provenendo da villa Schiarino
- B1 – via Ottona con via Federico II Gonzaga, percorso nei giardini
- B2 – asse via Roma, strada Martorelli e Bancole, interventi di moderazione del traffico con pedane rialzate
- C1 – via Kennedy su strada CISA, continuità presso Municipio
- C2 – via Kennedy con via Federico Gonzaga, continuità presso latteria
- C3 – strada CISA – attraversamento ciclabile di fronte a Martinelli e Boscaini
- C4 – via Giovanni XXIII e via Dugoni verso sottopasso per Bancole, prolungamento ciclabile
- C5 – Soave via Roma, riordino del contesto
- C6 - Via della Libertà a Soave – realizzazione di pista ciclabile lato nord
- C7 – via Ottona con via De Chirico, nuovi percorsi
- D1 – via Tezze, zona industriale – realizzazione di nuova pista ciclabile
- D2 – Soave corte Casazze, nuovo percorso e passerella sul Mincio

Le tavole 1A e 2A riportano i contenuti della relazione sull'intero territorio comunale e nell'ambito urbano.

RITENUTA competenza della Giunta Comunale l'approvazione del presente atto deliberativo in ragione dei disposti citati dal comma 1 dell'art. 14 della L.R. 12/2005 così come modificato dall'art. 16, co. 1, lett. b) della L.R. 13 marzo 2012 n°4;

DATO ATTO che, a seguito dell'approvazione, il Piano Ciclabile - Biciplan in oggetto, conforme agli atti di P.G.T., avrà efficacia a decorrere dalla data di esecutività della presente Deliberazione;

VISTI:

- la Legge Regionale 11 marzo 2005 n°12
- Il D.Lgs 18/08/2000, n°267;
- la Legge Regionale n. 7 del 30/4/2009
- la legge n. 2 del 11/1/2018

VISTO il parere reso ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs 18/08/2000 n° 267 dal Responsabile del Settore Gestione Territorio;

SENTITO il parere del Segretario Comunale nell'ambito delle funzioni di assistenza giuridico-amministrativa;

DELIBERA

1 DI APPROVARE e fare proprie tutte le premesse e considerazioni contenute nel presente atto e le indicazioni e scelte contenute negli elaborati che, allegati al presente atto, ne costituiscono parte integrante e sostanziale;

2 DI APPROVARE, come in effetti si approva con il presente atto, il piano ciclabile – Biciplan del comune di Porto Mantovano conforme agli atti di P.G.T. così come risulta dall'allegata documentazione che si compone dei seguenti elaborati tecnici di progetto che non risultano

modificati a seguito dell'accoglimento delle osservazioni e/o pareri pervenuti: *Relazione illustrativa, Tav. 01 A Planimetria dell'intero territorio comunale e Tav. 02 B Planimetria generale ambito urbano;*

- 3 DI DARE ATTO che la presente deliberazione con i relativi elaborati viene pubblicata all'albo pretorio on line e l'efficacia del piano decorre dalla data di esecutività della presente Deliberazione di approvazione definitiva;

Visti i seguenti pareri richiesti ed espressi sulla suindicata proposta di deliberazione, ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D.Lgs. 267/2000 :

- 1. Responsabile del servizio interessato;*
 - 2. Responsabile del servizio finanziario ;*
- Con voti unanimi*

DELIBERA

Di approvare la suindicata deliberazione.

Di dichiarare, con separata unanime votazione, immediatamente eseguibile il presente atto, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

Letto, approvato e sottoscritto

IL Sindaco
SALVARANI MASSIMO
(sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21
D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

IL Segretario Generale
MELI BIANCA
(sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21
D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



COMUNE DI PORTO MANTOVANO
Provincia di Mantova

OSSERVAZIONI AL PIANO DELLE CICLABILI

ADOTTATO CON DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 49 DEL 27/4/2018
ai sensi dell'art 14 commi da 1 a 4 della LR 12/2005

RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI E AI PARERI PERVENUTI
DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. DEL

IL SINDACO
DOTTOR MASSIMO SALVARANI

IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTTORESSA BIANCA MELI

IL RESPONSABILE GESTIONE TERRITORIO
ARCHITETTO ROSANNA MOFFA

IL TECNICO PROGETTISTA
INGEGNERE MARCO PASSIGATO

COMUNE DI
PORTO MANTOVANO

31 MAG. 2018

Prot. N. 12197

Cat. 06 Clas. 07 Fasc.



Spett.le Comune di Porto Mantovano

46047 PORTO MANTOVANO

Porto Mantovano, 31 Maggio 2018

Oggetto:

Osservazioni al Bici Plan

Allegiamo osservazioni al Biciplan di Porto Mantovano, per complessive 6 pagine, redatte dalle Liste Civiche Vivere Porto, Voi per Porto e Porto Partecipazione.

Ringraziando per l'attenzione si porgono distinti saluti

Lucia Pasotti

Claudio Freddi

Franco Masenelli



OSSERVAZIONI AL BICIAN PLAN DI PORTO MANTOVANO

Le osservazioni seguono l'organizzazione della redazione del Bici Plan depositato nell'ottobre 2017 presso il Comune di Porto Mantovano.

1

PREMESSA

Lo scopo della costruzione di piste ciclopedonali e ciclabili è di garantire in sicurezza gli spostamenti in bicicletta. Tali spostamenti sono legati a filo doppio alla moderazione del traffico, alla continuità delle piste e alla loro rettilineità.

Risulta significativo che tra il 2008 e il 2015 sono state creati in Italia 1500 Km di nuove piste ciclabili ma non si è verificata nessuna diminuzione dell'uso dell'auto. (Dato della Regione Lombardia all'incontro organizzato il 12 aprile 2018 da Life prepAIR sul tema della qualità dell'aria). La causa principale dello scarso utilizzo delle piste ciclopedonali è "lo spezzatino" delle piste ciclabili che non assicura quella sicurezza che altrove in Europa, nelle città grandi come in quelle piccole e nei piccoli paesi è la prima condizione di mobilità sostenibile. Anche a Porto Mantovano, dove le piste ciclabili già disponibili raggiungono complessivamente la lunghezza di dieci chilometri, occorre incentivarne l'uso puntando sul loro collegamento (continuità), sulla loro rettilineità (velocità negli spostamenti) e sulla moderazione della velocità dei mezzi motorizzati ove le piste non siano possibili per la larghezza della carreggiata.

A.1 – Imbocco via Giovanni XXIII da rotatoria via Dosso, continuità in rotatoria.

La soluzione di tracciato mette in sicurezza e dà continuità alla ciclabile ora bruscamente interrotta sulla rotatoria. Tuttavia, mantenendo le attuali corsie di canalizzazione e un rondò/isola centrale che risulta eccessivamente dimensionato, si ritiene la sua costruzione di difficile attuazione proprio per lo spazio occupato dall'isola centrale. In ogni caso per lo stato attuale si presenta come l'unica soluzione utilizzando l'area di proprietà pubblica.

Certamente l'arretramento della recinzione privata con atto di esproprio per pubblica utilità sarebbe la soluzione migliore, mantenendo il tracciato previsto.

B.2 – ASSE VIA Roma, strada Martorelli a Bancole, interventi di moderazione del traffico con pedane rialzate.

L'asse è interno all'abitato di Bancole ed è molto trafficato per la presenza di diversi attrattori di traffico: la scuola e la farmacia comunale di piazza della Pace, le sedi delle associazioni, la Sala Civica, la Chiesa di Bancole, molto attiva in termini di aggregazione giovanile, attività di culto e parrocchiali, nonché centri sportivi molto frequentati raggiungibili da via Martorelli. L'ipotesi della Relazione illustrativa del Bici Plan con almeno due pedane rialzate in aggiunta a quella presente all'altezza della chiesa va combinata con il limite di 30 km/h su tutto l'asse viario di via Roma a partire dall'incrocio semaforico. Per risultare efficace in termini di moderazione della velocità l'intera percorrenza va sottoposta al limite dei 30 km/h, così come tutte le vie laterali di via Roma e le strade che da via Roma sfociano su via Martiri della Libertà ("quartiere storico"). D'altra parte non si concepisce come si possano produrre attraversamenti pedonali rialzati come previsto nella redazione illustrativa del Bici Plan, che di per sé richiedono la riduzione della velocità a 30 km/h, se si consente l'accelerazione a 50 km/h tra un attraversamento e l'altro. Ogni accelerazione dei mezzi veicolari si traduce in un incremento dell'inquinamento e ad una minore sicurezza per i ciclisti, che su questo asse viario non hanno protezione alcuna e viaggiano accanto ai mezzi a motore (moto, auto e autobus).

La continuazione a Sud su via Martorelli, con carreggiata ridotta, è anche in diversi tratti sprovvista di marciapiedi adeguati: un ulteriore motivo di moderazione costante della velocità su tutta la percorrenza stradale che giunge ai centri sportivi di via Gramsci e al collegamento tramite passaggio a livello con il cimitero e il quartiere di Mantovanella. Inoltre, da via Martorelli s'incrociano due strade che portano al "quartierino", collegate alla statale ex-Cisa e gli abitati a ridosso della ferrovia. La limitata larghezza della carreggiata impone anche in queste vie la limitazione della velocità a 30 km/h.

La segnaletica di area 30, come ben esposto nella parte generale del Bici Plan, va posta sia in verticale che in orizzontale su più punti dell'asfalto. Detti interventi dovranno essere recepiti anche nella pianificazione generale della risoluzione di interferenze e criticità viarie nel territorio del Comune di Porto Mantovano.

C.1 – Via Kennedy su strada Cisa, continuità presso Municipio

S'impone l'arretramento della recinzione della scuola elementare oltre gli alberi per dare continuità alla ciclabile proveniente da strada Cisa sia con quelle esistenti di via Kennedy sugli attuali attraversamenti pedonali che con quella proveniente dal capoluogo attraverso via Don Sturzo. Si considera azzardato lo stallo per scolabus disegnato nel Bici Plan in quanto la posizione appare critica e troppo vicina all'incrocio su cui gravita molto traffico proveniente da Est, la parte più abitata del Comune.

Da valutare anche la **costruzione di una piattaforma rialzata/pedana di rallentamento dall'incrocio di via Don Sturzo sino davanti all'entrata della scuola** capace di indurre la moderazione della velocità, mentre oggi si assiste a pericolose accelerazioni sia di chi svolta all'incrocio semaforico dall'ex statale Cisa per via Kennedy sia di chi, proveniente da via Kennedy, attraversa l'incrocio in velocità eccessiva per "prendere il verde" talvolta incrociando pericolosamente i veicoli che escono da via Don Sturzo.

C.2 – Via Kennedy con via Francesco II Gonzaga, continuità presso Latteria Sociale

Non si comprende nel Bici Plan 2017 la scelta del triplo attraversamento ciclopedonale imposto ai ciclisti che li espone a pericoli maggiori di quanto ipotizzato nella versione preliminare del Bici Plan (ex punto A.2 nella relazione illustrativa dicembre 2016). Sulle modalità dell'intervento vi è stato un unanime consenso fin dal 2010 con la proposta pubblicata su Informaporto Inverno 2010 p. 8-9) sottoscritta dalla passata

amministrazione, in particolare dall'ex-assessore alla partita. Negli attraversamenti, infatti, *“la sicurezza reale percepita di un percorso ciclabile è data da numerosi elementi, il più importante è il rispetto della visuale reciproca tra ciclista e automobilista o pedone”*. (p. 11 della Relazione illustrativa del Bici Plan).

La buona visibilità dei ciclisti per i veicoli provenienti da tutte le direzioni, nella prima ipotesi formulata nel dicembre 2016 (intervento A.2) è inspiegabilmente ridotta nella seconda versione del Bici Plan ottobre 2017. Infatti, la visibilità per i conduttori di auto e moto che provengono da via Kennedy (Centro Armonia) e svoltano a destra in fase di accelerazione non è buona come sarebbe sul tratto rettilineo della prima ipotesi. Tutti i ciclisti che utilizzeranno l'arteria si troveranno ad incrociare anche chi esce da via Brodolini diretti verso strada ex-Cisa.

I ciclisti provenienti da via Kennedy (Centro Armonia) e diretti all'abitato di Montata Carra e ai suoi servizi (scuola primaria, biblioteca, bar e negozi) dovranno allungare il percorso attraversando ben tre volte al posto di una volta soltanto strade ad alta densità di traffico.

Inoltre, riteniamo minore il costo dell'opera di collegamento tra le due arterie ciclopedonali fondamentali alla mobilità sostenibile se riferito alla prima ipotesi formulata nel 2010 e ribadita nella prima bozza del Bici Plan del dicembre 2016.

Agli attraversamenti su tre strade ad alto contenuto di traffico (compresa la trafficatissima via Brodolini), oltremodo aumentato con il Centro Medico (per il quale non esiste un comodo passaggio pedonale in via Kennedy), si aggiungono nell'ipotesi progettuale dell'attuale Bici Plan depositato ad ottobre 2017 - di cui questa osservazione - diversi passi carrai, abitazioni private e l'intersezione con via Pio X.

L'ipotesi che dà più sicurezza a ciclisti e pedoni è quella della continuità della pista ciclopedonale proveniente da via Kennedy con utilizzo di una piccola parte del parcheggio, da circondare in pista con l'allargamento dell'attuale marciapiedi fino a raggiungere i 2 metri/2 metri e 50 e con attraversamento a raso delle entrate e uscite dal piazzale della Latteria. Questa soluzione è già percorsa dalle consuetudini dei ciclisti in mobilità su questo incrocio da Est a Nord e viceversa. Le attuali dinamiche di attraversamento presumibilmente non si modificheranno con il percorso proposto, proprio per l'insicurezza a cui espone i ciclisti nel triplo attraversamento. Da tenere presente che la zona abitata a Est è quella a più alta diffusione antropica e a più alto sviluppo urbanistico, da ciò deriva un'attenzione particolare a questo incrocio per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica.

C.3 – Strada Cisa – attraversamento ciclabile di fronte a Martinelli e Boscaini

L'attraversamento ciclopedonale (infatti riguarda anche i pedoni) è troppo avanzato a Nord perché sia utilizzato da coloro che attraversano la ex-statale Cisa e con tutta probabilità provengono da zone di residenza poste a Sud. Mobilità sostenibile significa anche facilitare, accorciare e rendere sicuri i percorsi e gli attraversamenti per coloro che scelgono o sono nella necessità di raggiungere i supermercati con il mezzo più ecologico.

Imporre ai ciclisti e pedoni di avanzare a Nord sulla ciclabile esistente sino all'altezza di *Area In* per attraversare solo successivamente la ex Cisa potrebbe risultare un deterrente all'attraversamento sicuro su pista ed espone ancora una volta i ciclisti (e i pedoni) ad attraversamenti insicuri. Come si ritiene possibile

che un pedone, ad esempio, raggiunga l'attraversamento proposto quando deve raggiungere il negozio di Boscaini?

Precedentemente a Boscaini, come proposto nell'ipotesi 1 della versione del Bici Plan del dicembre 2016, sempre con isola centrale di attraversamento, si può entrare con maggior sicurezza nella zona dei supermercati, come già ottenuto dalla proprietà – anche in termini di coinvolgimento della stessa alla spesa già pronosticata da tempo.

Inoltre, l'uscita degli veicoli dai due supermercati in direzione Nord ha una corsia di immissione sull'ex Cisa tale per cui i veicoli si troverebbero, nell'ipotesi di pag. 74 del Bici Plan di cui questa osservazione, ad incrociare i ciclisti e i pedoni proprio dopo lo stop e in fase di ripartenza/accelerazione. I conduttori di veicoli (anche commerciali) potrebbero premurarsi di guardare solo a sinistra non immaginando un attraversamento proprio sulla corsia di immissione dell'ex Cisa.

Infine, l'accorciamento della corsia di accumulo sull'ex-Cisa per i veicoli provenienti da Nord e diretti ai supermercati non è una buona soluzione: in certi orari questa corsia è già oggi ad alta densità di auto in attesa di svoltare a sinistra per i supermercati.

La modifica apportata dal Bici Plan rispetto all'originaria proposta sintetizzata nell'allegato risulta quindi peggiorativa. Il progetto redatto e condiviso con la proprietà - che ne assumerebbe la maggior parte del carico economico - è una scelta da rivedere completamente.

C.4 - Via Giovanni XXIII e via Dugoni verso sottopassaggio per Bancole, prolungamento ciclabile.

L'incrocio tra via Manzoni e via Giovanni XXIII, molto pericoloso per i ciclisti, e la continuità della ciclabile di via Papa Giovanni XXIII per raggiungere la parte abitata ad Ovest dell'ex-Cisa impongono scelte di sicurezza.

Innanzitutto va ridotta la velocità dei veicoli su via Papa Giovanni XXIII e via Manzoni prima dell'incrocio con attraversamenti pedonali rialzati (Piscina/Drasso Park) e all'altezza del bar L'angolino.

Nella relazione illustrativa del Bici Plan si prevede la continuità della ciclabile con avanzamento dell'edicola di tre metri che ne permette il suo passaggio sul retro e l'attraversamento di via Aldo Moro a raso dell'incrocio. Ciò consente di collegare ciclabilmente via Giovanni XXIII sia con l'area del Drasso Park attraverso via Venezia e via Ca' Rossa, dei mercati delle piazze e, attraverso il sottopassaggio, piazza della Pace con i numerosi servizi presenti. L'attraversamento prima e dopo il negozio di tabacchi, consente di collegare via Papa Giovanni XXIII (le ciclabili provenienti da Est) con via Dugoni, e quindi tramite il sottopassaggio le scuole di Bancole, la Farmacia, Il Centro delle Associazioni e la Sala Civica. Un intervento strategico purché sia corredato di passaggi ciclopedonali adeguati.

La densità degli attraversamenti ciclopedonali impongono la zona 30 Km/h dal semaforo dell'incrocio di Bancole sino alle piazze dei mercati, compresa via Dugoni in utilizzo promiscuo auto/bici, sino all'incrocio molto esposto a rischio d'incidenti con via Manzoni. Con la creazione di questa ciclabile si colma la discontinuità tra l'area della farmacia e delle scuole di Bancole con il parco di Ca' Rossa e con l'area del Drasso che diventerà sempre più importante per la fruizione del tempo libero.

Da rilevare che questo percorso potrebbe rinvigorire la linea del Bicibus per i bambini provenienti dall'area del Drasso e dal quartiere giovane di Ca' Rossa e metterebbe finalmente in sicurezza il servizio di Bicibus proveniente dal quartiere Ca' Rossa.

INTERVENTI INTEGRATIVI DELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA

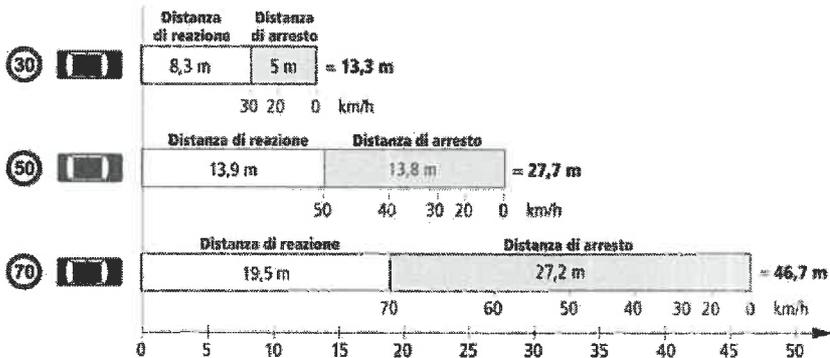
- a • Sorprende la completa assenza nel Bici Plan di interventi di ciclabilità su Strada Mantovanella. Il collegamento con la ciclabile che giunge da via Gramsci sino al Cimitero dovrebbe proseguire per il quartiere Spadolini/Mitterand, le nuove case di residenzialità poste sempre sulla destra in direzione Sud e offrire così una continuità almeno sino al Canale Diversivo. Ciò porterebbe sicurezza anche nella pedonalità di tutto il tracciato. Si ricorda, infatti, che il quartiere "Spadolini-Mitterand" e tutta l'area di Mantovanella non risulta collegata con marciapiedi sicuri né con Bancole né con S. Antonio, le maggiori aree antropizzate e fornite di servizi.
La ciclabile verso Mantovanella e canale Diversivo può inoltre collegare la ciclabile verso Sud con il capoluogo per poi collegarsi con la direttrice per Bosco Fontana e Mantova/Peschiera del Garda, che scorre adiacente all'abitato della frazione di Soave.
- b • In attesa di un intervento di sottopasso carrabile all'altezza del P/L della stazione ferroviaria di Sant'Antonio Mantovano per la mobilità dei residenti e per la loro sicurezza si deve quantomeno prevedere un sottopasso ciclopedonale.
- c • Asse di collegamento via Ottona con via De Chirico, nuovo percorso su gasdotto (NELLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA PRECEDENTE dicembre 2016 INTERVENTO D.1 ora C.7 nella Relazione definitiva di ottobre 2017). L'intervento era già previsto e concordato: non si comprende il motivo per cui è stato abbandonato. Presumiamo che si debbano prevedere nuovi percorsi ciclabili in parte a carico dei lottizzanti ed in parte a carico del Comune. Un Bici Plan deve indicarli con precisione per indurre i lottizzanti ad una realizzazione efficace per la mobilità sostenibile complessiva, evitando "lo spezzatino" delle ciclabili di cui è pieno Porto Mantovano.
- d • Per Soave, oltre a dare continuità alla ciclabile, parallela a via Libertà come strada principale di scorrimento, sino a proseguire, come previsto dal Bici Plan paralleli in via Giovanni da Padova per raggiungere in sicurezza il cimitero, si evidenzia che la frazione, inserita nel Parco del Mincio, è attraversata da migliaia di ciclisti ogni settimana, soprattutto nelle stagioni favorevoli. Si dovrebbe quindi prevedere la creazione di un Bicigrill, punto di sosta, ristoro e riparazione di biciclette come punto di attrazione per i numerosi ciclisti di passaggio.
- e • Altra assenza rilevata è quella del collegamento con il quartiere Rabin del Comune di Mantova, Comune dove si sta elaborando il Piano della Mobilità Sostenibile. Siamo sorpresi dall'assenza di comunicazione tra i due Piani e dell'assenza di contatto tra i due comuni sulla questione della mobilità ciclabile. Considerato che gli abitanti residenti in questo quartiere convergono prevalentemente sui servizi di Porto Mantovano (Scuola, Farmacia, Biblioteca, Bar, Edicola...) è più che mai opportuno in un "Bici Plan dialogante" verificare la possibilità di un collegamento ciclabile per strade interne che favorisca l'uso della bicicletta per raggiungere i servizi di Porto Mantovano.
- f • **Mantenimento e controllo della velocità a 50km/h negli assi perimetrali dotati di arterie trafficate (via Monteverdi, via Martiri della Libertà, Strada Mantovanella e sua prosecuzione in strada S. Maddalena, via Gramsci, Via Belgiardino, Via Kennedy e via Francesco II Gonzaga, via Brodolini, via Manzoni, via Magellano, via Bersaglieri...) e seria valutazione, in un quadro di**

sistema, della risoluzione di criticità sulle strade interne agli assi viari con l'istituzione di zone 30 nei quartieri interni come ad esempio il quartiere Sgarzari; le traverse di via Torino e via Venezia; il quartiere "storico" di via Mazzini, Garibaldi, Cavour, Calvi e loro traverse comprese tra via Roma e via Martiri della Libertà, il "quartierino" con via Ferri, via F.lli Rosselli; il quartiere di Mantovanella con le traverse di via Belgiardino e di via D'Este; il quartiere "artistico-musicale" di via Puccini, Vivaldi, Donizetti, via Massaja... (sono alcuni esempi a cui aggiungere ulteriori vie a carreggiata ridotta o da rendere a senso unico).

La campagna di attivazione, coordinata, dovrà essere accompagnata da iniziative di sensibilizzazione nei confronti della cittadinanza.

E' chiaro che una maggiore definizione delle zone 30 scaturirà dall'analisi di un Piano complessivo del traffico e dalla precisa categorizzazione delle strade; tuttavia un Bici Plan di sicurezza per i ciclisti deve già dare indicazioni di rallentamento della velocità su quelle strade di percorrenza che per la loro caratteristiche e dimensioni non potranno essere oggetto di ciclopdonali dedicate.

Diminuire la velocità massima da 50 km/h a 30 km/h ha un'influenza minima sulla velocità media di spostamento dei veicoli, allungando i tragitti di pochissimo tempo in quanto una guida più regolare è meglio di continue frenate e accelerazioni. Una guida prudente a 30 km/h salva molte vite, rendendo più sicure, meno rumorose e meno pericolose le strade urbane. **Inoltre molte persone non avrebbero paura ad andare in bici in presenza di auto guidate in modo meno aggressivo.** Mentre in caso di impatto a 30 km/h con pedoni e ciclisti la probabilità di sopravvivenza è del 95%, a 50 km/h scende al 53%. Un impatto a 30 km/h equivale a cadere dal 1° piano, a 50 km/h dal 3° piano. La seguente tabella esplicita le distanze di reazione e di arresto dei veicoli di fronte ad un ostacolo:



- Gli interventi sulla mobilità in generale devono tener conto di premiare il ciclista, i pedoni e il trasporto pubblico locale perseguendo l'obiettivo primario di voler far crescere queste componenti modali riducendo il numero delle auto per ragioni energetiche e di qualità ambientale. Le soluzioni devono poter intervenire sugli stili di vita, uscendo dalla logica dell'emergenza e proponendo con forza le alternative creando consenso su di esse. **Lo scopo non è più ciclisti con lo stesso numero di auto... ma più ciclisti con meno auto in circolazione.**

Lista Civica Vivere Porto - Lucia Pasotti *Lucia Pasotti*
 Lista Civica Voi per Porto - Claudio Freddi *Freddi*
 Lista Civica Porto Partecipazione - Franco Masenelli *Masenelli*



Presentata da:	Liste civiche: Vivere Porto, Voi per Porto e Porto Partecipazione
Contenuto:	Osservazioni in merito al piano delle ciclabili ed in particolare alle schede degli interventi elaborate dal progettista del piano (schede: A1, B2, C1, C2, C3, C4) ed alla relazione illustrativa.

Le liste civiche espongono alcune osservazioni sul piano delle ciclabili in esame in parte condividendo le scelte e le proposte del piano stesso ed in parte esprimendo suggerimenti, pareri e soluzioni alternative e differenti.

SCHEDA A1 – Imbocco via Giovanni XXIII da rotatoria via Dosso, continuità in rotatoria

Si condivide la proposta del piano di recuperare il percorso ciclabile all'interno della proprietà pubblica pur evidenziando come l'arretramento della recinzione privata, previo atto di esproprio, rappresenterebbe la soluzione migliore.

SCHEDA B2 – ASSE via Roma, strada Martorelli a Bancole, interventi di moderazione del traffico con pedane rialzate.

Anche in tal caso si condivide la previsione del piano delle ciclabili di realizzare le pedane rialzate. Si chiede l'inserimento delle zone 30 su tutto l'asse viario di via Roma, su tutte le vie laterali di via Roma e sulle strade che da via Roma sfociano su via Martiri della Libertà al fine di proteggere i ciclisti che in queste strade viaggiano accanto ai mezzi.

SCHEDA C1 – via Kennedy, su strada Cisa, continuità presso Municipio

In tal caso si considera azzardato lo stallo per scuolabus disegnato nel bici plan in quanto poco sicuro per la vicinanza all'incrocio. Inoltre si suggerisce la realizzazione di una piattaforma rialzata o pedana di rallentamento dall'incrocio di via Don Sturzo sino all'entrata della scuola al fine di ridurre la velocità di chi transita in tale tratto di strada.

SCHEDA C2 – via Kennedy con via Francesco Gonzaga, continuità presso Latteria sociale

Si osserva che la soluzione proposta nel biciplan impone tre attraversamenti ai ciclisti esponendoli in tal modo a maggiori pericoli. Si esprime preferenza alla soluzione esposta nelle prime bozze del piano con la ciclabile posta sul lato della latteria sociale, utilizzando una piccola parte del parcheggio e attraversando a raso le entrate ed uscite dal piazzale della latteria. Soluzione questa già adottata dai ciclisti in mobilità su questo incrocio.

SCHEDA C3 – Strada Cisa –attraversamento di fronte a Martinelli e Boscaini.

Si osserva che l'attraversamento come previsto è troppo avanzato a nord e come tale poco utile. Si esprime condivisione con la soluzione contenuta nella precedente bozza del piano dove l'attraversamento era posizionato di fronte al negozio di Boscaini. Si segnala come l'uscita dei veicoli dai supermercati in direzione nord andrebbe ad incontrare in fase di accelerazione l'attraversamento pedonale ed inoltre la riduzione della corsia di accumulo per i veicoli provenienti da nord e diretti ai supermercati non è una buona soluzione visto il traffico presente in determinati orari.

SCHEDA C4 – via Giovanni XXIII e via Dugoni verso sottopassaggio per Bancole, prolungamento ciclabile

Si condivide il contenuto della scheda con le soluzioni proposte nel tratto di interesse. Si suggerisce però di inserire una zona 30 dal semaforo dell'incrocio di Bancole sino alle piazze dei mercati, compresa via Dugoni e sino all'incrocio con via Manzoni. Si evidenzia come questo percorso ciclabile metterebbe in sicurezza e darebbe nuovo vigore al servizio di bicibus.

Interventi integrativi della relazione illustrativa

- Viene segnalata la mancanza di interventi di ciclabilità su strada Mantovanella, facendo proseguire la ciclabile che arriva al cimitero fino al quartiere di via Spadolini – via Mitterand e fino alle case più a sud verso il Canale Diversivo. Anche nell'ottica di collegarsi con la direttrice per Bosco Fontana e Mantova-Peschiera.
- Richiesta di un sottopasso ciclopedonale in corrispondenza della stazione ferroviaria in attesa di quello carrabile.

- c. Si segnala che l'Asse di collegamento via Ottona – via De Chirico, nuovo percorso su gasdotto, presente nella prima bozza del piano è stato stralciato nella versione adottata. Si chiede di inserire i percorsi per indurre i lottizzanti ad una realizzazione efficace evitando lo spezzatino delle ciclabili.
- d. A Soave si suggerisce di proseguire la ciclabile di via Libertà in via Giovanni da Padova e fino al cimitero ed inserire nel territorio un bicigrill, punto di sosta, ristoro e riparazione di biciclette a favore dei tanti ciclisti che attraversano il territorio di Soave.
- e. Si segnala la mancanza di un collegamento con il quartiere Rabin di Mantova, i cui cittadini gravitano su Porto per tanti servizi e si segnala una mancata comunicazione tra i due comuni in materia di mobilità sostenibile e ciclabile.
- f. Si chiede il mantenimento e controllo della velocità a 50 Km/h negli assi perimetrali dotati di arterie trafficate (via Monteverdi, via martiri della Libertà, strada mantovanella e sua prosecuzione in strada S. Maddalena, via Gramsci, via Belgiardino, via Kennedy e via Francesco II Gonzaga, via Brodolini, via Manzoni, via magellano, via Bersaglieri ...) e di valutare la risoluzione di alcune criticità sulle strade interne agli assi viari con l'istituzione di zone 30 nei quartieri interni come ad esempio il quartiere Sgarzari, le traverse di via Torino e via Venezia, il quartiere storico di via Mazzini, Garibaldi, Cavour, Calvi e loro traverse comprese tra via Roma e via Martiri della Libertà, il quartierino con via Ferri, via f.lli Rosselli, il quartiere di Mantovanella con le traverse di via Belgiardino e via I. d'Este, il quartiere di via Puccini, via Vivaldi, via Donizetti, via Massaja ... (a cui aggiungere ulteriori vie a carreggiata ridotta da rendere a senso unico). La maggiore definizione delle zone 30 dovrà scaturire da una piano complessivo del traffico. La diminuzione della velocità da 50 Km/h a 30 Km/h porterebbe notevoli vantaggi alla sicurezza di veicoli, pedoni e ciclisti.
- g. Si esprimono osservazioni sulla mobilità in generale e sulla necessità di premiare ciclisti, pedoni e trasporto pubblico locale al fine di far crescere queste componenti e ridurre il numero delle auto in circolazione per ragioni energetiche e di qualità ambientali.

CONTRODEDUZIONI:

L'osservazione appare pertinente in quanto ripercorre i contenuti del piano ciclabile adottato esprimendo su alcune tematiche soluzioni o misure di intervento in parte differenti.

Pare opportuno precisare che il piano ciclabile è suddiviso in due parti con i seguenti contenuti:

- *la prima parte espone i criteri generali per il miglioramento e la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti ciclo pedonali, esamina esempi di soluzioni ciclabili e pedonali e di moderazione del traffico. In particolare viene evidenziato come le reti ciclabili moderne sono costituite da tre tipologie di soluzioni ciclabili: **la separazione, l'integrazione e la moderazione del traffico**. Per separazione si intende realizzare sedi proprie per le biciclette, per integrazione si intende la promiscuità tra le biciclette e gli altri veicoli cercando comunque condizioni di sicurezza e per moderazione del traffico si intendono interventi all'assetto stradale tramite interventi puntuali come cambio della pavimentazione, piattaforme rialzate, isole salvagente o tramite interventi estesi come zone 30 o strade residenziali.*
- *La seconda parte contiene invece un'analisi e approfondimento su Porto Mantovano. Il professionista espone le criticità e i pregi dei percorsi ciclabili esistenti ed introduce i **principali temi di progetto**, ovvero **gli interventi sul territorio** descritti nelle varie schede e suddivisi in 4 livelli a seconda del costo e delle difficoltà di attuazione. Questi interventi sono relativi agli ambiti ritenuti di maggiore criticità sul territorio per la mobilità ciclabile. Al di fuori di tali ambiti valgono comunque i principi generali, ovvero **l'integrazione e la moderazione del traffico** al fine di consentire come detto al punto precedente la promiscuità tra biciclette e altri veicoli sempre in condizioni di sicurezza.*

Si esprimono di seguito le opportune riflessioni ai vari punti dell'osservazione:

- **Scheda B2** - *L'inserimento delle zone 30 è uno degli strumenti di cui il piano ciclabile si avvale per favorire la promiscuità tra mezzi a motore e biciclette e che verrà di volta in volta attuato nei tratti di strada individuati con la Polizia Locale previa valutazione approfondita;*

- **Scheda C1** - La proposta su via Kennedy, davanti alla scuola elementare è condivisa anche dal parere della Polizia Locale; l'ipotesi di una piattaforma potrà essere valutata soltanto in fase di redazione di un progetto esecutivo esaminando la fattibilità di tale scelta.
- **Scheda C2** - La soluzione sull'incrocio di via Kennedy con via Francesco Gonzaga proposta dal piano ciclabile è sicuramente la soluzione possibile, infatti quella suggerita nell'osservazione non è attuabile come già verificato anche con la Polizia Locale in sede di esecuzione delle opere compensative del PL Ippocrate, che riguardavano proprio il raccordo delle ciclabili su tale incrocio, e poi sostituite con altre opere per le difficoltà operative di occupare l'area del parcheggio della latteria con una ciclabile e attraversare a raso i passi carrai del parcheggio della latteria interessati da un traffico pesante di mezzi produttivi (vedi Delibera di C.C. n. 74 del 25/10/2016 variante n. 1 al piano attuativo).
- **Scheda C3** - L'attraversamento ciclabile sulla strada CISA in corrispondenza del supermercato Martinelli come proposto nel piano ciclabile è di gran lunga più sicuro e fattibile di quello suggerito nell'osservazione. L'ipotesi progettuale presentata nel piano conduce direttamente al supermercato Martinelli e in fase progettuale sarà possibile, tramite idonea segnaletica, garantire la necessaria sicurezza agli utenti o valutare, in base alle disponibilità finanziarie, di recepire i suggerimenti espressi dalla Polizia Locale nel parere rilasciato sul presente piano ciclabile. Va tenuto conto infatti che la cifra messa a disposizione da Martinelli è pari ad € 11.000,00 e pertanto l'Amministrazione deve farsi carico della restante spesa.
- **Punti a) b) d)** - Come già detto gli interventi del piano riguardano alcune criticità presenti sul territorio. Nel resto del territorio va comunque attuato il principio di integrazione e di moderazione del traffico, oltre alla possibilità in futuro per l'Amministrazione Comunale di realizzare opere pubbliche di nuovi percorsi ciclabili come quelli previsti nel Piano di Governo del Territorio (ciclabile su strada Mantovanella, sottopasso ciclabile stazione ferroviaria ecc.) o di nuova previsione compatibilmente con la programmazione finanziaria dell'ente.
- **Punto c)** - All'interno del PL Ottona AT_004 sono già previsti due percorsi ciclabili, nel primo stralcio è previsto un percorso ciclopedonale sul tracciato del gasdotto, e nel secondo stralcio un percorso ciclopedonale in fregio alla strada di margine e che verranno realizzati, ai sensi delle rispettive Convenzioni Urbanistiche già approvate e stipulate con atto pubblico dalle ditte lottizzanti, in quanto compresi tra le opere di urbanizzazione dei comparti A e B.
- **Punto f)** - Per quanto riguarda il controllo della velocità di 50 Km/h si fa presente che si tratta di un'attività che viene quotidianamente svolta dal servizio di Polizia Locale in base al personale disponibile. Per le zone 30 come già detto si procederà a valutare nei singoli interventi i tratti di strada in cui poter inserire tale riduzione di velocità e previa analisi specifica con la Polizia Locale.
- **Punto g)** - Il presente piano ciclabile rappresenta un indirizzo preciso di questa Amministrazione Comunale sul tema della mobilità sostenibile e ciclabile.

Pertanto, si prende atto delle parti condivise del Piano Ciclabile ma in merito alle osservazioni di modifica e integrazioni, alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene l'osservazione presentata non accoglibile.

Si propone pertanto di non accogliere l'osservazione.

CONCLUSIONI:

VOTAZIONI:



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

Servizio Polizia Locale

Prot. 16349

Porto Mantovano, 24.07.2018

Al Responsabile
del Settore Gestione del Territorio

OGGETTO: richiesta parere adozione PIANO DELLE CICLABILI del Comune di Porto Mantovano.

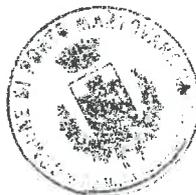
Con riferimento alla richiesta di parere di cui all'oggetto, esaminata la documentazione allegata, si comunica quanto segue:

- in relazione agli interventi **A.1** - Imbocco strada Papa Giovanni XXIII da rotatoria strada Dosso, continuità in rotatoria e A.2 – via Gramsci passaggio a livello provenendo da villa Schiarino, si esprime parere di massima favorevole;
- per quanto concerne l'intervento **B.1** - strada Ottona con via Francesco II Gonzaga, percorso nei giardini, trattandosi di un tratto in curva, per motivi di visibilità reciproca tra pedone/ciclista e veicoli a motore, si ritiene più congrua la soluzione di realizzare il collegamento con strada Ottona nell'area verde ad ovest;
- relativamente all'intervento **B.2** – asse via Roma, strada Martorelli a Bancole, interventi di moderazione del traffico con pedane rialzate, si esprime parere di massima favorevole. Dovranno essere verificate puntualmente la tipologia di intervento esecutivo e l'esatta localizzazione;
- per quanto riguarda l'intervento **C.1** – strada f.lli Kennedy su strada Cisa, continuità presso Municipio, la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale in piazzale Togliatti appare pericolosa, poiché in prossimità di intersezione. E' preferibile, pertanto, la soluzione A in quanto, oltre al collegamento con l'esistente pista ciclopedonale, prevede la realizzazione di uno stallo scuolabus, adiacente la scuola, ed ora mancante. Rimane inteso che dovranno essere verificate le effettive misure e distanze dall'intersezione;

- in relazione all'intervento C.2 – strada f.lli Kennedy con via Francesco II Gonzaga, continuità presso latteria, si esprime parere di massima favorevole. Si rappresenta che dovranno essere verificate puntualmente le misure in fase di progettazione esecutiva;
- relativamente all'intervento C.3 – strada Cisa attraversamento ciclabile di fronte a Martinelli e Boscaini, si ritiene necessario, per motivi di sicurezza, allungare le isole salva-pedone. Si propone, inoltre, di realizzare un collegamento ciclopedonale diverso, rispetto a quello rappresentato e che si immette all'interno dell'area di parcheggio del supermercato. La proposta è quella di realizzare una pista ciclabile a ridosso della recinzione esterna che delimita la proprietà Martinelli, fino all'ingresso del supermercato e, in prossimità di quest'ultimo, realizzare un attraversamento pedonale che conduca all'esercizio commerciale Boscaini;
- per quanto concerne l'intervento C.4 – strada Papa Giovanni XXIII e via Dugoni verso sottopasso per Bancole, prolungamento ciclabile, come indicato nella relazione illustrativa, dovrà essere verificata in maniera puntuale la larghezza disponibile per la realizzazione di quanto previsto al punto C.
Riguardo la situazione rappresentata al punto D, si propone la realizzazione solamente di attraversamenti pedonali, in quanto non vi è continuità di pista ciclopedonale su via Dugoni;
- relativamente all'intervento C.5 – Soave piazza Roma, riordino del contesto, si esprime parere di massima favorevole;
- in relazione all'intervento C.6 – via della Libertà a Soave – realizzazione di pista ciclabile lato nord, in corrispondenza dell'attraversamento ciclopedonale previsto, si propone l'installazione di segnaletica luminosa sovrappassante e di illuminazione dedicata o, in alternativa, di un semaforo a chiamata pedonale.

Il Responsabile del Servizio

Dott.ssa Cristina Masioli



Presentata da: **SERVIZIO POLIZIA LOCALE - Responsabile del Servizio** del comune di Porto Mantovano

Contenuto: parere tecnico di competenza sul piano ciclabile

- Il Servizio di Polizia Locale esprime un parere di massima favorevole sui principali temi di progetto, ovvero sugli interventi sul territorio descritti nelle varie schede, esprimendo anche alcune osservazioni e proposte e la necessità di verifiche e approfondimenti in fase di progettazione esecutiva dei singoli interventi.

CONTRODEDUZIONI:

L'osservazione appare pertinente in quanto finalizzata al miglioramento della sicurezza dei percorsi ciclabili. Si terrà conto di tutte le indicazioni fornite dalla Polizia Locale in fase di progettazione esecutiva dei singoli interventi sia nel verificare le misure dei tracciati viari sia nel migliorare le soluzioni progettuali in tema di sicurezza e fruibilità. E comunque sui singoli progetti verrà acquisito il necessario parere della Polizia Locale.

Si propone pertanto di accogliere l'osservazione.

Non si procede alla modifica di alcun elaborato progettuale.

CONCLUSIONI:

VOTAZIONI:



Strada Cisa nord



Strada Mantovanella/Via Gramsci



Strada Cisa sud



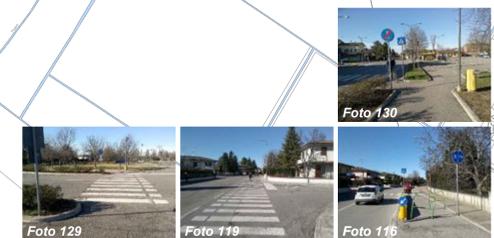
Via Marco Biagi



Via Dosso/Bersaglieri



Via Papa Giovanni XXIII/Via Manzoni



Via Kennedy



Via Kennedy



Strada Ottona



Via Kennedy/Via Francesco Gonzaga



Via Kennedy/Via Francesco Gonzaga



Via Kennedy/Via Francesco Gonzaga

LEGENDA

POI/ATTRATTORI

	Municipio		Stazione dei treni / linea ferroviaria
	Vila		Centro sociale / centro ricreativo
	Ufficio postale		Scuola materna
	Carabinieri		Scuola elementare
	Vigili del Fuoco		Scuola media
	Polizia Municipale		Biblioteca
	Polizia di Stato		Parcheggio
	Guardia di Finanza		Parco / giardino pubblico
	Struttura sanitaria		Centro commerciale
	Edificio / struttura religiosa		Impianto sportivo
	Cimitero		Piscina
	Servizi		Farmacia
	Principali centralità urbane		

PERCORSI CICLABILI

	Sottopasso
	Percorsi ciclopedonali esistenti
	Percorsi ciclabili esistenti
	Percorsi ciclopedonali di progetto già in P.G.T.
	Sottopasso pedonale
	Intersezione semaforizzata
	Attraversamento su pedana realizzata esistente
	Attraversamento su pedana realizzata di progetto

TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI:

	Interventi puntuali, manutenzione eseguibile con poca spesa
	Interventi di riordino funzionale di una strada o di un sistema di strade
	Interventi che richiedono una spesa importante e/o una progettazione
	Interventi che richiedono una spesa importante e/o una progettazione

A - Interventi puntuali di manutenzione eseguibile con poca spesa
 A.1 - incrocio via Giovanni XXIII / via Pasquale via Cosco, continuità in marcia
 A.2 - via Gramsci passaggio a livello proveniente da villa Schiarino

B - Interventi di riordino funzionale di una strada o di un sistema di strade
 B.1 - via Ottona con via Federico II Gonzaga, percorso nei giardini
 B.2 - asse via Roma, strada Martorelli a Bancole, interventi di moderazione del traffico con pedana rialzate

C - Interventi che richiedono una spesa significativa e/o una progettazione
 C.1 - via Kennedy su strada Cisa, continuità presso Municipio
 C.2 - via Kennedy con via Federico II Gonzaga, continuità presso salotto
 C.3 - Strada Cisa: attraversamento ciclabile di fronte a Martorelli e Botzani
 C.4 - via Giovanni XXIII e via Dugoni verso sottopasso per Bancole, prolungamento ciclabile
 C.5 - Soave via Roma, riordino del contesto
 C.6 - via della Libertà a Soave - realizzazione di pista ciclabile lato nord
 C.7 - via Ottona con via De Chirico, nuovo percorso

D - Interventi che richiedono finanziamenti importanti e condivisione con altri enti per gli itinerari extraurbani anche asfittici
 D.1 - via Tizze, zona industriale - realizzazione di nuova pista ciclabile
 D.2 - Soave corte Casazze, nuovo percorso e passerella sul Mirco

Comune di Porto Mantovano
 Provincia di Mantova

BICIANI COMUNALE

Planimetria Generale Ambito Urbano

ELABORATO
01B

scala di rappresentazione	1:5.000	data	15/10/2017
autore della cartografia	progettato	collaboratori	consulenti
dot. Ing. Marco Pasigatto 37133 Verona - Via Carlo Farini 10 tel. 045 832071 - fax 045 8323281 fax 045 8323281 e-mail: mar.pasigatto@gmail.com www.marco.pasigatto.it		37133 Verona - Via Torreggi, 24 tel. 045 832071 e-mail: www.01b.it Presto 1 s.r.l. - Via C. Gallo 10/14-40138	





COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

SETTORE TECNICO

LAVORI PUBBLICI - ECOLOGIA - ATTIVITA' SPORTIVE

**OGGETTO: PIANO DELLE CICLABILI DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO -
ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI - APPROVAZIONE DEFINITIVA AI
SENSI DELL'ART. 14 COMMI 1 E 4 DELLA LR 12-2005**

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Per i fini previsti dall'art. 49 del D. Lgs 18.08.2000 n° 267, si esprime sulla proposta di deliberazione in oggetto parere **FAVOREVOLE** in merito alla regolarità tecnica.

Note:

Lì, 28/07/2018

LA RESPONSABILE DI SETTORE

MOFFA ROSANNA

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.Lgs n 82/2005 e s.m.i.)



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

Area Servizi Finanziari Settore Ragioneria – Finanze – Bilancio

**OGGETTO: PIANO DELLE CICLABILI DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO -
ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI - APPROVAZIONE DEFINITIVA AI
SENSI DELL'ART. 14 COMMI 1 E 4 DELLA LR 12-2005**

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

Per i fini previsti dall'art. 49 del D. Lgs 18.08.2000 n° 267, si esprime sulla proposta di deliberazione in oggetto parere **NON APPOSTO** in merito alla regolarità contabile.

Note:

Li, 30/07/2018

LA RESPONSABILE DI SETTORE

MARASTONI NADIA

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.Lgs n 82/2005 e s.m.i.)



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

Attestazione di Pubblicazione

Deliberazione di Giunta Comunale

N. 97 del 30/07/2018

Oggetto: PIANO DELLE CICLABILI DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO - ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI - APPROVAZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 14 COMMI 1 E 4 DELLA LR 12-2005.

Si dichiara la regolare pubblicazione della presente deliberazione all'Albo Pretorio on line di questo Comune a partire dal **17/08/2018** e sino al **01/09/2018** per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267

Porto Mantovano li, 17/08/2018

IL SEGRETARIO GENERALE
(MELI BIANCA)

(sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 del D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)



COMUNE DI PORTO MANTOVANO

PROVINCIA DI MANTOVA

Certificato di Esecutività

Deliberazione di Giunta Comunale

N. 97 del 30/07/2018

Oggetto: PIANO DELLE CICLABILI DEL COMUNE DI PORTO MANTOVANO - ESAME OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI - APPROVAZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 14 COMMI 1 E 4 DELLA LR 12-2005.

Visto l'art. 134 – III comma del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267 la presente deliberazione pubblicata all'Albo Pretorio on-line in data **17/08/2018** é divenuta esecutiva per decorrenza dei termini il **28/08/2018**

Porto Mantovano li, 03/09/2018

IL SEGRETARIO COMUNALE
(MELI BIANCA)

(sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 del D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)