



PROVINCIA DI MANTOVA

Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali

marzo 2006

PROVINCIA DI MANTOVA

Area Gestione del Territorio e Infrastrutture

direzione generale del piano

arch. G. Leoni

responsabile e coordinamento

arch. G. Redolfi

gruppo tecnico per la progettazione

Manuela Fornari, Elena Molinari,
Gabriele Negrini, Annarosa Rizzo

collaboratori

Sara Bellelli, Marisa Calvano, Anna Cerini,
Debora De Benedetto, Giovanna Michelin,
Pierangelo Monici, Paolo Zampolli

gruppo di lavoro intersettoriale

Dante Maestri, Lucio Andreoli, Giulio Biroli,
Anna Gorrieri, Paolo Micheli, Romoaldo Gasparini



Indirizzi Normativi

INDIRIZZI NORMATIVI

Art. 1	Caratteri e contenuti	2
Art. 2	Elaborati	4
Art. 3	Obiettivi generali e strategici	5
Art. 4	Strumenti di attuazione.....	7
Art. 5	Riferimenti alle normative e disposizioni vigenti	8
Art. 6	Lo schema strutturale.....	11
Art. 7	I percorsi e le ciclovie	13
Art. 8	Le criticità e le potenzialità	15
Art. 9	Prima individuazione di programmi e progetti	16
Art. 10	Criteri costruttivi e abaco della segnaletica	20
Art. 11	Indirizzi per la verifica delle scelte provinciali	21
Art. 12	Indirizzi per la verifica delle scelte locali.....	22
Art. 13	Indirizzi per il coordinamento delle azioni.....	23

Art. 1 Caratteri e contenuti

Il Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali della Provincia di Mantova:

- Si configura quale piano di settore del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Mantova (PTCP), rispetto al quale costituisce strumento attuativo, di approfondimento e di specificazione ai sensi dell'art. 11 degli Indirizzi Normativi del PTCP stesso.
- Costituisce strumento di coordinamento delle azioni di pianificazione, programmazione, progettazione e realizzazione degli interventi di livello sovralocale e locale, per la definizione, costruzione, valorizzazione e promozione della rete ciclabile provinciale.
- E' strumento flessibile, aggiornabile e integrabile in continuo, in modo da cogliere i mutamenti e le opportunità che emergono dal territorio, in particolare nel confronto con gli altri strumenti di pianificazione, quali il Piano Territoriale della Regione e i Piani di Governo del Territorio dei Comuni.
- Assume la partecipazione, il confronto e la concertazione con gli altri enti e con gli altri soggetti interessati (associazioni economiche e sociali) quale fondamentale criterio per la formazione, la gestione e l'attuazione dei contenuti, delle scelte e degli indirizzi del piano.
- Ha carattere prevalentemente di indirizzo delle scelte da verificare nel tempo, definisce indicazioni a carattere orientativo, prestazionale e prescrittivo, su percorsi e piste ciclabili e su alcuni temi ad essi connessi (servizi, intermodalità, promozione, ecc). Gli indirizzi, i programmi e i progetti dovranno essere verificati nel momento della definizione delle scelte della programmazione e progettazione provinciale nonché della pianificazione comunale.
- Propone il sistema di obiettivi generali e strategici per la individuazione, lo sviluppo e la promozione della rete ciclabile provinciale e della mobilità ciclistica e pedonale, d'ambito urbano ed extraurbano, a fini turistico - ricreativi e per gli spostamenti quotidiani.
- Definisce lo scenario della rete ciclabile e di fruizione del territorio provinciale attraverso il modello dello *Schema Strutturale*, con i corridoi e i nodi strategici di I° (sovraprovinciale), II° (provinciale) e III° livello (intercomunale), in funzione del loro ruolo e rilevanza.

- Individua, descrive, qualifica il sistema ciclabile provinciale, articolato in itinerari (ciclovie), percorsi, piste e tratti esistenti e previsti, ai quali vengono attribuiti i livelli di rilevanza dei corridoi che sviluppano, da riqualificare, realizzare, infrastrutturare, per completare la rete ciclabile provinciale.
- Definisce il quadro dei programmi strategici e dei progetti d'intervento promossi dalla Provincia e di riferimento per le iniziative dei Comuni e degli altri Enti locali, proponendo anche una prima attribuzione di priorità per la programmazione degli interventi
- Il presente Piano, in quanto piano di settore del PTCP, sarà oggetto di revisione nell'ambito delle attività e delle procedure di adeguamento del PTCP alla Legge Regionale 12/05.

Art. 2 Elaborati

Il piano di compone dei seguenti elaborati:

1. *Relazione Illustrativa;*
2. *Indirizzi Normativi;*
3. *Tavole di Piano:*
 - Tav. 1. Schema strutturale della rete - 1:100.000 (n. 1 tavola);
 - Tav. 2. Identificazione e classificazione della rete - 1:50.000 (n. 3 tavole);
 - Tav. 3. Potenzialità e criticità della rete - 1:50.000 (n. 3 tavole);
 - Tav. 4. Programmi strategici e progetti di intervento - 1:50.000 (n. 3 tavole);
4. *Allegato A: Quadro ricognitivo;*
 - Tav. A1 Quadro della Progettualità a scala provinciale – 1:50.000 (n. 3 tavole);
 - Tav. A2 Quadro della Progettualità a scala comunale – 1:50.000 (n. 3 tavole).

Art. 3 Obiettivi generali e strategici

Le fonti e i riferimenti per la definizione del sistema degli obiettivi del piano sono:

- le normative di settore individuate al successivo Art. 5,
- il sistema degli obiettivi del PTCP,
- le diverse esperienze analizzate e il confronto sviluppato con gli enti locali e le associazioni come riportato nell'allegato A *Quadro ricognitivo*.

Costituiscono obiettivi generali del piano per la costruzione della rete ciclabile provinciale: la continuità, sicurezza, riconoscibilità e attrattività degli itinerari e dei percorsi in cui si sviluppa, da assumere quali riferimenti per sviluppare e promuovere la mobilità ciclistica e pedonale, d'ambito urbano ed extraurbano, a fini turistico - ricreativi e per gli spostamenti quotidiani, a livello provinciale e locale.

Gli obiettivi generali si declinano nei seguenti obiettivi strategici:

- Garantire la continuità dei percorsi a livello extra-provinciale, provinciale e intercomunale, attraverso la costruzione di un modello a rete identificato da tratti e nodi connessi e la messa a sistema di singole tratte ciclabili non collegate tra loro;
- Garantire la sicurezza dei percorsi, in particolare per i tratti in promiscuità con il traffico veicolare, per le intersezione con strade ad alto traffico, per l'utenza debole e organizzata (bambini, anziani, portatori di handicap, gruppi numerosi), attraverso la realizzazione di piste in sede propria, la dotazione di adeguata segnaletica di pericolo sia rivolta ai ciclisti che agli automobilisti, l'apposizione di divieti e regolamentazioni del traffico veicolare;
- Rendere riconoscibili gli itinerari, i nodi e i territori percorsi da parte di tutte le tipologie di utenti attraverso una adeguata, esaustiva ed omogenea segnaletica e la produzione di materiali informativi e turistici efficaci;
- Sviluppare l'attrattività della rete e dei territori, attraverso la dotazione ed integrazione di attrezzature, servizi e strutture ricettive per il cicloturismo, nonché la valorizzazione e la riqualificazione degli ambiti a maggior valenza ambientale e storico - culturale;

Inoltre sono da perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- Sviluppare la mobilità sostenibile, l'uso della bicicletta come forma alternativa di mobilità, mettendo in sicurezza il traffico ciclistico, crea un modello di organizzazione della mobilità nelle aree urbane e nei collegamenti intercomunali, che privilegia percorsi sicuri e diretti;
- Promuovere l'intermodalità di trasporto in tutte le sue formule (bici + treno, bici + bus, bici + barca); l'interconnessione del sistema ciclabile con quello dei trasporti ferroviari e fluviali garantisce la continuità e l'interazione tra i vari sistemi della mobilità;
- Valorizzare e la riqualificare gli ambiti territoriali caratterizzati dalla presenza di elementi antropici e naturali a forte valenza ambientale e storico culturale, creando una rete di connettivo che recuperi anche i percorsi viabilistici minori (strade vicinali, interpoderali, strade arginali), le linee ferroviarie, le stazioni e gli altri manufatti dismessi;
- Potenziare la fruizione del sistema delle aree protette; la connessione della rete con i parchi e le aree protette, rende queste aree più facilmente accessibili e fruibili;
- Sviluppare il turismo sostenibile ed eco – compatibile basato sulla messa in valore di un insieme ampio e diversificato di risorse ambientali, culturali, enogastronomiche e tradizionali; la domanda di questo tipo di turismo ha conosciuto negli ultimi anni un notevole impulso che ha comportato un coinvolgimento sempre maggiore di utenti (intesi sia come turisti - praticanti che come addetti ai lavori) e una proliferazione di iniziative, che necessitano di integrazione e di confronto;
- Sviluppare economie su piccola scala, l'ospitalità, il ristoro, l'accompagnamento di gruppi, l'assistenza tecnica, un certo tipo di editoria specializzata (mappe e guide) traggono beneficio dall'essere inseriti in un sistema di percorsi ciclopedonali reticolari;

Art. 4 Strumenti di attuazione

Il piano si attua attraverso:

1. gli studi di fattibilità, i regolamenti tematici, i piani d'area e di sistema, di sviluppo e approfondimento degli obiettivi, dei programmi e dei progetti individuati dal piano;
2. il Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Provincia quale strumento per la verifica della attuabilità delle opere di diretta competenza provinciale.
3. i piani di governo del territorio dei comuni, nei quali assumere le indicazioni di valenza sovralocale e definire le scelte di valenza locale;
4. gli strumenti di coordinamento sovracomunali quali i protocolli di intesa, gli accordi di programma, le convenzioni tra enti per il perseguimento di obiettivi comuni;
5. le diverse forme e strumenti di finanziamento della UE, dello Stato e della Regione finalizzati alla promozione della mobilità ciclabile turistica e quotidiana, alla realizzazione di opere per la sicurezza stradale, alla riqualificazione del territorio;

Art. 5 Riferimenti alle normative e disposizioni vigenti

Costituiscono riferimenti normativi e dispositivi del piano:

1. D. Lgs. 360/93 - Nuovo Codice della Strada

Il Piano assume le Definizioni stradali e di traffico individuate all'Art. 3 del Titolo I - Disposizioni Generali - del Codice. Si assumono inoltre le Disposizioni relative alla segnaletica individuate al Titolo II – Costruzione e tutela delle strade - del Codice Artt. 37/39 e del Regolamento Artt. 74/155. Non esistono attualmente definizioni, nel Nuovo Codice della Strada, di strade per ciclisti diverse dalla pista ciclabile o dalla corsia ciclabile. Altre diciture come "itinerario ciclabile" "strada a basso traffico" "percorso adatto alla bici" "ciclostrada" sono prive di definizione e di standard normativi.

2. Legge 366/98 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica

Il Piano assume le norme della L. 366/98 finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica. In particolare l'art. 1 il quale indica che "le regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni. I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche." Viene inoltre specificato nell'art. 6 che "gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

- *realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;*
- *costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;*
- *redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;*
- *realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;*

- progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;
- realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato SpA al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;

3. Decreto 30/11/1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

Il Piano assume le Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili definite nel Regolamento (capo I), Artt. 1/5, previsto dall'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità, obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi, attraverso opportuni strumenti di pianificazione. A tal fine la legge individua il Piano della rete degli itinerari ciclabili quale strumento di pianificazione e di progettazione di cui si devono dotare gli enti locali. In particolare si fa riferimento all'Art. 3 in quanto stabilisce che "al fine di predisporre interventi coerenti con le finalita' ed i criteri di progettazione gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorit  e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessita' del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. [...]

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti

devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.). “

Si fa riferimento inoltre all'Art. 4 dove si precisa che “gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica: a) piste ciclabili in sede propria; b) piste ciclabili su corsia riservata; c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili; d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.”

4. L.R. 27/11/1989, 65: Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico

Il Piano assume in particolare quanto definito nell' Art. 4 ossia che nella progettazione delle nuove strade comunali e di quelle provinciali e vicinali aventi particolare valore ambientale e paesaggistico o di collegamento con la rete di pubblico trasporto, devono essere previste piste ciclabili distinte dalla carreggiata conformi alla normativa tecnica vigente per le strade extraurbane.

5. D.G.R. n. 6/47207 del 22/12/1999 - Manuale per la realizzazione della Rete Ciclabile Regionale

Il Piano assume il Manuale quale iniziativa atta a contribuire al conseguimento dell'obiettivo di uno sviluppo sostenibile del territorio lombardo, ribadito nel Piano Territoriale Paesistico Regionale, nella concezione che la mobilità ciclistica significa anche una diffusa e corretta fruizione dei paesaggi lombardi e del territorio stesso.

Viene recepito il principio di attuazione della rete ciclabile regionale da parte degli Enti e della Amministrazioni locali sulla base del piano complessivo gestito dalla Regione Lombardia.

6. D.G.R. n.6/48929 del 1/03/2000 - Piano Regionale dei percorsi escursionistici

Il Piano assume il Piano Regionale dei percorsi escursionistici di interesse naturalistico e storico integrati con il Sistema delle Aree Protette, in quanto strumento utile alla costruzione di un sistema di itinerari che collegano tutti quegli ambiti territoriali regionali di particolare pregio paesistico ambientale.

Art. 6 Lo schema strutturale

La rete ciclabile provinciale, in coerenza con la rete ecologica del PTCP, si struttura nei tre livelli dello Schema Strutturale, in funzione del ruolo, della rilevanza e della cogenza attribuiti ai corridoi e ai nodi che la compongono, secondo la seguente articolazione, illustrata al *par. 3.3. della Relazione illustrativa* e rappresentata nella *Tav. 1 - Schema Strutturale*:

3.3. della Relazione illustrativa e rappresentata nella Tav. 1 - Schema Strutturale:

Corridoi e Nodi di connessione di I° livello: Livello di cogenza 4

rappresentano i collegamenti strategici per le connessioni di livello europeo, nazionale e regionale e gli ambiti per la confluenza/smistamento della rete di I° livello.

I corridoi individuati si snodano:

- in direzione nord – sud, lungo gli argini ed alcuni ambiti del fiume Mincio e lungo gli argini del Secchia e definiscono l'itinerario n. 7 di EuroVelo (Capo Nord – Malta);
- in direzione est – ovest, lungo gli argini dei fiume Po e definiscono l'itinerario n.8 di Eurovelo (Cadice – Atene).
- lungo gli argini del fiume Oglio, direttrice individuata dal progetto di Rete ciclabile Regionale
- nel sistema delle colline moreniche, ambito individuato dal progetto di Rete Escursionistica Regionale

I nodi di connessione individuati sono costituiti da:

- Ambito Castellaro Lagusello - Monzambano;
- Nodo di Pozzolo;
- Ambito di Mantova;
- Ambito di confluenza / smistamento Foce Mincio – Po – Foce Secchia;
- Ambito di confluenza smistamento Foce Oglio – Po;

Corridoi e Nodi di connessione di secondo livello: Livello di cogenza 3

rappresentano i collegamenti strategici per le connessioni interprovinciali e provinciali e gli ambiti di particolare interesse e attenzione per la confluenza/smistamento della rete di secondo e terzo livello. I corridoi più significativi si snodano:

- lungo il canale Virgilio (itinerario del Progetto Vi.A.Ter Alto Mantovano);
- lungo gli argini del fiume Chiese;
- nell'ambito delle colline moreniche da Ponti sul Mincio a Lonato passando da Castellaro Lagusello;
- dal nodo di Pozzolo a Villafranca di Verona;
- lungo il canale Molinella dal nodo di Pozzolo alle Paludi del Busatello;

- nell'ambito che connette il fiume Mincio ai fiumi Tione e Tartaro passando per il Bosco della Carpaneta;
- nell'ambito compreso tra i due Parchi regionali del Mincio e dell'Oglio;
- lungo l'antico paleoalveo del fiume Mincio e Po Vecchio;
- lungo gli argini del canale navigabile Canal Bianco-Fissero Tartaro;
- lungo l'antica Via Augusta;
- lungo i canali di bonifica del Basso Mantovano da Sabbioneta a Quatrelle.

I nodi di connessione individuati sono costituiti da:

- Nodo di Volta Mantovana;
- Nodo di Goito;
- Nodo di Grazie;
- Nodo in prossimità della Foresta della Carpaneta;
- Nodo in prossimità della Palude del Busatello;
- Nodo di Marcaria;
- Ambito di confluenza / smistamento Foce Chiese – Oglio;
- Nodo di Commessaggio;
- Nodo di Casalmaggiore;
- Ambito di confluenza smistamento Borgoforte - Motteggiana - Pegognaga;
- Ambito di confluenza smistamento Ostiglia - Revere ;
- Nodo di Quatrelle.

Corridoi e nodi di III° livello:

Livello di coerenza 2

rappresentano i collegamenti strategici per le connessioni locali e hanno la funzione di raccordare i corridoi di primo e secondo livello.

I corridoi e i nodi di III° livello individuati nello Schema Strutturale sono proposti dalla Provincia ma devono essere oggetto di verifica e approfondimento da parte dei comuni nell'ambito della predisposizione dei propri strumenti di pianificazione.

Art. 7 I percorsi e le ciclovie

I corridoi dello Schema Strutturale si sviluppano nei tratti e nei percorsi individuati nella Tav. 2 - *Identificazione e classificazione dei percorsi*. Ad ogni percorso è stato assegnato il livello di rilevanza del corridoio a cui appartengono.

I percorsi che individuano i corridoi della rete di I° e II° livello sono stati organizzati e qualificati in itinerari (denominati *ciclovie*) sui quali concentrare i programmi e i progetti di intervento per lo sviluppo della rete e promuovere le azioni di tutela e di valorizzazione del territorio.

Le ciclovie individuate dal piano assumono il livello di coerenza attribuito ai corridoi che sviluppano e sono:

Rete di I° Livello - Ciclovie Principali			Livello di coerenza 4
N.	Nome della CICLOVIA	Descrizione	
1	Mantova – Peschiera EV7	Mantova – Soave – Marengo – Pozzolo – Borghetto - Peschiera	
1d	Destra Mincio EV7	Pozzolo - Goito - Grazie - Mantova - Pietole Vecchia - Governolo	
1s	Sinistra Mincio EV7	Formigosa - Governolo	
2d	Destra Po EV8	Riva di Suzzara – S. Benedetto Po - Revere - Quatrelle	
2s	Sinistra Po EV8	Viadana – Borgoforte – Ostiglia	
3d	Destra Secchia EV7	Ponte sul Secchia (presso S. Siro) – Quistello – confine provinciale	
3s	Sinistra Secchia EV7	Ponte sul Secchia (S. Siro) – Bondanello - confine provinciale	
4d	Destra Oglio	Le Bine – Gazzuolo - S. Matteo delle Chiaviche	
4s	Sinistra Oglio	Canneto s/Oglio – Marcaria - Torre d'Oglio	
5	Corridoio Morenico basso	Castiglione – Solferino – Cavriana – Volta Mantovana - Pozzolo	
6	Corridoio Morenico alto	Cavriana – Castellaro – Monzambano – Ponti s/Mincio	

Rete di I° Livello - Alternative e/o diramazioni delle ciclovie principali		Livello di coerenza 4
N.	Descrizione	
1.a	Bosco Fontana - Marmirolo EV7	
1.b	Soave – Maglio - Parco Bertone EV7	
1s.a	Circuito Parco Periurbano di Mantova EV7	
1d.a	Pietole Vecchia – Forcello – Bagnolo S.Vito EV7	
1d.b	Mantova - Cerese - Pietole Vecchia EV7	
2s.a	S. Matteo delle Chiaviche - Cavallara EV8	
2d.a	Arginotto - Salletto EV8	
2d.b	Mirasole - Ponte s/Secchia EV8	
7	Sacca di Goito – Maglio - Goito	
8	Circuito Canale di Bonifica Agro Mantovano Reggiano	
9	Circuito Palude del Busatello	
10	Bondanello - Moglia	
11	Le Bine - Calvatone	
12	Circuito delle Runate	
13	Canale Bogina - Commessaggio	

Rete di II° Livello - Ciclovie secondarie		Livello di cogenza 3
N.	Descrizione	
14	Volta Mantovana – Bezzetti - Monzambano	
15	Volta Mantovana - Borghetto	
16	Grazie - Serraglio	
17	Serraglio - Cesole	
18	Serraglio - Borgoforte	
19	Castellaro – Pozzolengo - Ponti s/Mincio	
20	Casatico - Rodigo	
21	Rodigo - Rivalta	
22	Rodigo – Sacca di Goito	
23	Commessaggio - Sabbioneta	
24	Arginelli gonzagheschi di Sabbioneta	
25	Sabbioneta - Casalmaggiore	
26	Pozzolo -Guidizzolo - Volta M.na - Castiglione delle Stiviere	
27	Bizzolano - Asola - Casalmoro - Confine provinciale	
28	Circuito Torbiere Belforte	
29	Goito – Marsiletti - Parco Bertone	
30	Mantova - Foresta la Carpaneta	
31	Formigosa - Paludi Busatello	
32	Villa Saviola - S.Benedetto Po - Ponte sul Secchia - Circuito Canale di Bonifica Agro Mantovano Reggiano - Quatrele	
33	Marengo - Castiglione M.no - Canedole - Castelbelforte - Casteldario - Villimpenta - Paludi Busatello	

Rete di II° Livello - Alternative e/o diramazioni delle ciclovie secondarie		Livello di cogenza 4
N.	Descrizione	
34	Sabbioneta - Viadana	
35	Mantova - Eremo - Levata	
36	Goito- Massimbona	
37	Foresta la Carpaneta - Gazzo - Bigarello	

Art. 8 Le criticità e le potenzialità

Le criticità e le potenzialità individuate, da assumere nella definizione delle politiche di intervento finalizzate allo sviluppo e alla promozione della rete sono quelle illustrate al *par. 3.5. della Relazione illustrativa* e rappresentate nella *Tav. 3 - Criticità e Potenzialità*, in particolare:

- mancanza di continuità tra le varie progettualità sovralocali e locali, con la sola possibilità di garanzia di continuità lungo strade ordinarie anche ad alto traffico;
- nodi critici in corrispondenza di incroci e attraversamenti con strade ad alto traffico;
- nodi che compromettono la continuità della rete in corrispondenza di sbarramenti o interruzioni vere e proprie;
- percorsi e piste su strade arginali in cui il traffico veicolare non risulta sufficientemente regolamentato e vigilato;
- tratti in cui è compromessa la riconoscibilità della rete in quanto la segnaletica informativa è assente o si interrompe;
- mancanza di opportuna segnaletica orizzontale e verticale per la sicurezza;
- tratti con fondo stradale non percorribile o a scarsa manutenzione;
- mancanza di spazi di sosta attrezzati anche per l'assistenza delle biciclette e dei ciclisti o l'interscambio auto/biciclette;
- mancanza di una offerta adeguata e di servizi dedicati per il cicloturismo sia in termini di assistenza che di strutture ricettive.
- degrado del contesto paesaggistico in cui si inserisce il percorso.

Art. 9 Prima individuazione di programmi e progetti

I programmi e i progetti da portare a compimento per la realizzazione degli obiettivi di Piano, indicati all'Art. 4, sono quelli illustrati *Cap. 4. della Relazione illustrativa* e rappresentati nella *Tav. 4 - "Programmi e progetti strategici.*, in particolare:

- progetti atti a dare continuità, a mettere in sicurezza e a rendere percorribili gli argini dei fiumi Mincio, Secchia, Po, Oglio e Chiese, d'intesa con province contermini;
- progetti atti a rendere fruibili i percorsi ciclopedonali presenti nell'area delle colline moreniche;
- progetti atti a rendere fruibili gli argini del Canal Bianco Fissero Tartaro e a risolvere le connessione con gli itinerari lungo il Po ed il Mincio;
- progetti atti a dare continuità, a mettere in sicurezza i collegamenti strategici tra Mantova e il suo hinterland;
- progetti atti a strutturare la rete di livello locale perseguendo le strategie individuate per ciascun ambito di fruizione turistico – ambientale.
- progetti atti a connettere e valorizzare gli elementi dei sistemi paesistico ambientale, naturale e storico insediativo;
- progetti atti ad uniformare dal punto di vista amministrativo e gestionale le sommità arginali
- progetti atti a rendere riconoscibili gli itinerari attraverso la realizzazione di una segnaletica informativa e direzionale omogenea;
- progetti atti a connettere i luoghi di intermodalità con gli itinerari principali.
- attività di promozione del Piano.

I progetti d'intervento, individuati in relazione ai programmi, vengono differenziati in base a tre gradi di priorità di esecuzione come di seguito elencato:

Ciclovie del Mincio: Basso Mincio
Priorità 1
<ul style="list-style-type: none"> a. riqualificazione del fondo stradale degli argini destra e sinistra Mincio da Mantova a Governolo; b. manutenzione e messa in sicurezza del ponte di attraversamento sul Canale

<p>Paiolo presso il Forte Pietole;</p> <p>c. riqualificazione dell'area demaniale preclusa al pubblico presso la Paratoia di Valdaro;</p> <p>d. completamento del progetto di segnaletica direzionale e informativa nei tratti mancanti;</p>
Priorità 2
<p>e. riqualificazione e accessibilità del manufatto storico Forte Pietole;</p> <p>f. realizzazione ex novo di una pista ciclabile in sede propria che colleghi le due piste ciclabili Mantova - Cerese e Cerese (cimitero) - Pietole;</p> <p>g. riqualificazione della Strada del Corriere di connessione tra la pista ciclabile Mantova - Cerese e l'itinerario Destra Mincio;</p>
Ciclovie del Mincio: Alto Mincio
Priorità 1
<p>a. realizzazione ex novo di una pista ciclabile in sede propria, da Sacca a Goito;</p> <p>b. messa in sicurezza del nodo di Marengo dove la pista ciclabile incrocia la SP 17;</p>
Priorità 2
<p>c. riqualificazione del percorso esistente tra Rivalta – Sacca dotandolo di segnaletica direzionale verticale e aree di sosta attrezzate;</p> <p>d. riqualificazione del fondo stradale del percorso esistente tra Goito – Pozzolo dotandolo anche di segnaletica direzionale e verticale;</p> <p>e. messa in sicurezza dell'attraversamento sulla SP 22 del percorso Goito – Pozzolo;</p>
Priorità 3
<p>f. realizzazione ex novo di piste ciclabili atti a dare continuità e a mettere in sicurezza i collegamenti strategici tra Mantova e il suo hinterland;</p>
Ciclovie del Po
Priorità 1
<p>a. riqualificazione del fondo stradale degli argini del destra Po da Riva di Suzzara a Quattrelle;</p> <p>b. riqualificazione del fondo stradale degli argini del sinistra Po da Cogozzo di Viadana ad Ostiglia;</p> <p>c. completamento del progetto di segnaletica direzionale e informativa nei tratti mancanti;</p>
Priorità 2
<p>d. messa in sicurezza del tratto da Torre d'Oglio a S. Matteo d. Chiaviche lungo SP 57</p>

e. messa in sicurezza del tratto tra Villa Saviola a S. Benedetto Po lungo SP 53 e 42;
Priorità 3
f. messa in sicurezza del nodo di Borgoforte dove il percorso incrocia la SS 62 e del tratto in direzione di Governolo lungo la SP 54;
g. messa in sicurezza del nodo di Motteggiana dove il percorso incrocia la SS 62;
Ciclovie del Secchia
Priorità 1
a. riqualificazione del fondo stradale degli argini del Secchia, in particolare i tratti di strada arginale sterrati da Bondanello verso il confine provinciale;
Priorità 2
b. messa in sicurezza dell'attraversamento dell'itinerario in prossimità dell'abitato di Quistello;
Ciclovie dell'Oglio
Priorità 1
a. riqualificazione del tratto di strada arginale tra Marcaria e Mosio e messa in sicurezza del nodo di Marcaria dove il percorso incrocia la SS 10 e la ferrovia;
b. riqualificazione del fondo stradale degli argini dell'Oglio;
Priorità 2
c. messa in sicurezza dell'attraversamento dell'itinerario in prossimità dell'abitato di Gazzuolo;
d. riqualificazione del tratto di strada arginale tra Marcaria e Mosio attualmente e messa in sicurezza del nodo di Marcaria dove il percorso incrocia la SS 10 e la ferrovia;
Priorità 3
e. integrazione della segnaletica direzionale e informativa nei tratti già tabellati.
Ciclovie delle Colline Moreniche
Priorità 1
a. posizionamento della segnaletica direzionale e informativa nei percorsi individuati;
Priorità 2
b. riqualificazione del fondo stradale dei percorsi e dei sentieri che si sviluppano nell'ambito delle colline moreniche;

Priorità 3
<ul style="list-style-type: none">c. messa in sicurezza del nodo di Castellaro Lagusello dove i diversi percorsi confluenti nel Borgo incrociano le SP 18 e 19;d. connessione degli itinerari principali con il percorso lungo le strade alzaie dei canali Arnò e il Virgilio.
Ciclovie del Chiese
Priorità 2
<ul style="list-style-type: none">a. realizzazione ex novo di una pista ciclabile in sede propria lungo gli argini del Chiese, per la continuità dell'itinerario da Acquanegra sul Chiese ad Asola;b. riqualificazione del fondo stradale degli argini del Chiese;;c. posizionamento della segnaletica direzionale e informativa;.
Priorità 3
<ul style="list-style-type: none">d. messa in sicurezza dell'attraversamento dell'itinerario in prossimità di SP 67;e. messa in sicurezza dell'attraversamento dell'itinerario in prossimità degli abitati di Asola e Casalmoro.

Art. 10 Criteri costruttivi e abaco della segnaletica

1. Le tipologie d'intervento e le caratteristiche tecniche dei singoli progetti dovranno tenere conto delle indicazioni contenute nei *par. 4.2 e 4.3 della Relazione Illustrativa* e fare riferimento al DECRETO 30 novembre 1999, n. 557 - *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*
2. In particolare per i progetti che prevedono il posizionamento di segnaletica direzionale e informativa, al fine di garantire la coerenza, la completezza e l'omogeneità lungo i percorsi e favorire la riconoscibilità degli itinerari, dovrà essere assunto l'abaco della segnaletica illustrato nel *par. 4.2.2. e nella tabella 4.1 della Relazione Illustrativa*

Art. 11 Indirizzi per la verifica delle scelte provinciali

1. Nella predisposizione di piani, programmi e progetti di settore inerenti la viabilità, i trasporti, la sicurezza stradale, la valorizzazione ambientale e turistica del territorio, dovrà essere verificata la coerenza e la compatibilità con le indicazioni del Piano dei Percorsi e delle Piste ciclopedonali della Provincia, ed in particolare con:

- il sistema degli obiettivi di cui all'Art. 3
- il sistema dei corridoi di I° II° livello dello schema strutturale di cui all'Art. 6.
- il sistema dei percorsi e delle ciclovie di cui all'Art. 7.
- il sistema dei programmi, dei progetti e delle priorità di cui all'Art. 9.

2. Nella progettazione di nuovi tratti stradali o di riqualificazione di tratti esistenti dovrà essere sempre valutata l'opportunità di realizzare corsie riservate ai ciclisti, in particolare se tali tratti possono concorrere a completare la rete ciclabile provinciale.

3. Il piano, quale piano di settore del PTCP, viene assunto nelle verifiche di compatibilità per l'espressione dei pareri sugli strumenti urbanistici comunali e in tutti i procedimenti istruttori relativi ad altri piani e progetti.

4. Il Piano trova un riferimento operativo nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche della Provincia che diviene strumento per la verifica della attuabilità e della coerenza degli interventi di diretta competenza provinciale. Con la finalità di contribuire in modo efficace alla costruzione della rete ciclabile provinciale, una quota percentuale dell'importo complessivo per opere di viabilità verrà destinato alla realizzazione/manutenzione di piste e/o percorsi ciclopedonali con riferimento al sistema dei progetti e delle priorità di cui all'Art. 9.

Art. 12 Indirizzi per la verifica delle scelte locali

1. Nella predisposizione dei propri strumenti di pianificazione generali i Comuni assumono le indicazioni del Piano dei Percorsi e delle Piste ciclopedonali della Provincia e ne definiscono il grado di recepimento all'interno dell'apparato conoscitivo e normativo. In particolare i Comuni verificano, proponendo anche modifiche e integrazione:

- il sistema degli obiettivi di cui all'Art. 3
- il sistema dei corridoi di III° livello dello schema strutturale di cui all'Art. 6.
- il sistema dei percorsi e delle ciclovie di cui all'Art. 7.
- il sistema dei programmi, dei progetti e delle priorità di cui all'Art. 9.

Inoltre i Comuni: aggiornano i dati sulle condizioni, le caratteristiche e gli interventi previsti sui percorsi individuati nelle tavole di piano.

2. Per le nuove previsioni insediative e infrastrutturali individuate negli strumenti urbanistici deve essere verificata la compatibilità con i percorsi appartenenti alla rete di I° e II° livello, proponendo anche eventuali alternative di tracciato che permettano di garantire la continuità della rete, da sottoporre al parere della provincia.

3. Per le piste ciclabili in sede propria o in corsia riservata, previste nel piano, sulle quali esiste un avanzato livello di condivisione, fattibilità e progettazione, oltre al recepimento dei tratti negli strumenti di piano strategici (Documento di Piano), dovrà essere assunto il vincolo di salvaguardia negli strumenti di piano conformativi (Piano dei Servizi e Piano delle Regole);

4. Il recepimento delle indicazioni normative di cui ai precedenti commi 1, 2 e 3 integrano le verifiche di compatibilità per l'espressione di compatibilità al PTCP.

Art. 13 Indirizzi per il coordinamento delle azioni

La definizione degli obiettivi, della rete e dei criteri di intervento del Piano comporta una intensa attività di confronto sia di carattere tecnico sia di carattere politico e istituzionale. Questi confronti devono garantire sia un coordinamento interno, da realizzare tra i differenti settori della Provincia, che un coordinamento esterno da realizzare tra gli enti e gli altri soggetti che presiedono e/o partecipano alla definizione dei progetti di intervento.

Il coordinamento interno alla provincia è regolamentato dal gruppo di lavoro Intersettoriale per le piste ciclabili coordinato dall'Area Gestione del Territorio e Infrastrutture istituito con DGP n. 34 del 14/02/2002.

Il coordinamento esterno con gli altri enti territoriali e gli altri soggetti interessati (quali le associazioni economiche e sociali) si sviluppa attraverso le forme proprie istituite per il PTCP (la conferenza dei comuni e i tavoli di consultazione). Per approfondimenti tematici, d'area e di sistema si farà riferimento a specifici atti di concertazione quali i protocolli di intesa.