

Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige

Maria Theresia Pernter
Christian Passeri

PIANO DELL'INTERMODALITÀ SOSTENIBILE NEL SISTEMA PARCHI DELL'OLTREPÒ MANTOVANO



Ökoinstitut
Südtirol /
Alto Adige

PIA DELL'OLTREPÒ MANTOVANO

Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale del Sistema Parchi dell'Oltrepò mantovano in attuazione del Piano di azione della Carta Europea del Turismo Sostenibile.
Piano di interpretazione ambientale e studi intermodalità "Anello Oltrepò mantovano"

PIANO DELL'INTERMODALITÀ SOSTENIBILE DEI PARCHI DELL'OLTREPÒ MANTOVANO... 5

B.1 DEFINIZIONE DI UN MODELLO GENERALE DI INTERMODALITÀ SOSTENIBILE NEL TERRITORIO DEL SIPOM..... 6

1. SITUAZIONE ESISTENTE	6
1.1 <i>Aspetti urbanistici</i>	7
1.1.1 Tipologia, distribuzione e raggiungibilità degli attrattori e delle strutture ricettive esistenti sul territorio.....	7
1.1.2 L'organizzazione territoriale al fine di definire l'autorità referente del sistema	11
1.2 <i>L'accesso verso il territorio</i>	12
1.2.1 Gli aeroporti	12
1.2.2 Le strade	12
1.2.3 La ferrovia	13
1.2.4 Il trasporto pubblico su gomma.....	13
1.2.5 I servizi navali	13
1.2.6 I percorsi ciclabili nazionali / transnazionali	13
1.3 <i>La mobilità nel territorio</i>	14
1.3.1 La rete stradale interna al territorio	14
1.3.2 Il trasporto pubblico su rotaia	14
1.3.3 Il trasporto pubblico su gomma.....	17
1.3.4 I servizi navali	20
1.3.5 La rete ciclabile, servizi connessi e l'informazione	21
2. ANALISI E CONCLUSIONI	27
2.1 <i>Analisi</i>	27
2.1.1 I target group presenti sul territorio	27
2.1.2 Aspetti urbanistici	28
2.1.3 L'accesso verso il territorio	30
2.1.4 Sovrapposizione rete stradale >< rete ciclabile.....	31
2.1.5 Trasporto pubblico su rotaia >< rete ciclabile	33
2.1.6 Trasporto pubblico su gomma >< rete ciclabile	33
2.1.7 Servizi navali >< rete ciclabile	34
2.1.8 La rete ciclabile	35
2.2 <i>Le opportunità e i punti di debolezza</i>	39
2.3 <i>Le conclusioni</i>	39
2.3.1 I temi emergenti.....	39
2.3.2 Spunti strategici	40
3. MODELLO GENERALE DI INTERMODALITÀ	42
3.1 <i>I percorsi ciclabili proposti del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano</i>	42
3.1.1 I criteri di scelta	42
3.1.2 I percorsi, le loro categorie e tipologie.....	42
3.2 <i>Le soglie e i passaggi</i>	47
3.2.1 I "portali" verso il territorio	47
3.2.2 Le tipologie di "portali" verso il territorio dell'Oltrepò Mantovano	48
3.2.3 I punti intermodali e i punti di accesso alla rete ciclabile all'interno del territorio.....	50
3.2.4 Dotazione dei "portali" e dei punti intermodali	53
3.3 <i>Indicazioni generali per il miglioramento della mobilità sostenibile</i>	61
3.3.1 La mobilità ciclabile.....	61
3.3.2 Il servizio ferroviario	75
3.3.3 Il trasporto pubblico su gomma.....	76
3.3.4 I servizi navali	77
3.3.5 La mobilità pedonale.....	78

B.2 DEFINIZIONE DEL RETICOLO DEGLI SNODI E SEGNALETICA DIREZIONALE 80

1. L'INFORMAZIONE NEL TERRITORIO	80
--	----

1.1 Il ruolo dell'informazione	80
1.1.1 L'informazione dal territorio verso la rete ciclabile	80
1.1.2 L'informazione dalla rete ciclabile verso il territorio circostante	80
1.2 Gli elementi informativi	81
1.2.1 La segnaletica direzionale-orientativa secondo il Codice della strada e la D.G.R. 17173/2004	83
1.2.2 La cartellonistica direzionale per il raggiungimento delle aree protette	86
1.2.3 La segnaletica direzionale della rete ciclabile	107
1.2.3 La segnaletica direzionale della rete ciclabile	107
1.2.4 La segnaletica di informazione della rete ciclabile	110
2. IL SISTEMA CICLABILE DELL'OLTREPÒ MANTOVANO	113
2.1 Gli elementi del sistema ciclabile	113
2.1.1 Punti bici	113
2.1.2 Infopoint	115
2.1.3 Pit stop (meccanici)	117
2.1.4 Punti sosta	118
2.1.5 La flotta di biciclette	123
B.3 DEFINIZIONE DI UN MODELLO ORGANIZZATIVO PER IL SISTEMA CICLABILE DELL'OLTREPÒ MANTOVANO	125
1. GESTIONE DELLA FLOTTA DI BICICLETTE	126
1.1 Il kit per la riparazione di piccoli guasti	128
1.2 Costituzione di un modello organizzativo per il Sistema ciclabile del SIPOM	129
1.3 Modello organizzativo – l'intermodalità	130
B.4 DEFINIZIONE DI UN MODELLO DI GESTIONE DELLA FLOTTA DI BICICLETTE DEL SIPOM NELL'AMBITO DEL SISTEMA CICLABILE	131
B.5 DEFINIZIONE DEI CONTENUTI DELLA CARTA DEI SERVIZI AL CICLISTA	134
B.6 PREDISPOSIZIONE DI UN MODELLO DI CONVENZIONE PER L'ADESIONE VOLONTARIA AL SISTEMA CICLABILE DELL'OLTREPÒ MANTOVANO	137
1. CONVENZIONE RIGUARDANTE I PUNTI BICI	137
2. CONVENZIONE RIGUARDANTE GLI INFOPOINT	140
3. MODELLO DI ADESIONE PER I MECCANICI (PIT STOP)	143

Piano dell'intermodalità sostenibile dei Parchi dell'Oltrepò mantovano

L'obiettivo del progetto coordinato Piano di Interpretazione ambientale e Piano di intermodalità sostenibile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano è di riqualificare l'intero territorio in chiave turistica, con particolare attenzione a un turismo di tipo sostenibile. Infatti non si intende unicamente richiamare un maggior numero di visitatori, ma si vuole fare in modo che essi scelgano di spostarsi all'interno del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano con il minor impatto possibile sull'ambiente. Ciò può essere fatto utilizzando, per gli spostamenti interni, la bicicletta e i mezzi pubblici, limitando il più possibile l'uso di un veicolo privato.

Nell'ambito dello svolgimento del progetto parte del lavoro riguarda la creazione di un dettagliato Piano di Interpretazione Ambientale (PIA) e di un modello di intermodalità capace di coinvolgere i principali mezzi di trasporto pubblico (treno, autobus, nave e punti noleggio biciclette) e privato (auto) in chiave sostenibile. Il progetto prevede tutta una serie di proposte per l'implementazione di un servizio di noleggio biciclette unito allo studio dell'offerta esistente da parte del sistema ferroviario e del trasporto pubblico locale (tpl).

L'elaborazione di un Piano di intermodalità sostenibile rientra nelle azioni previste a seguito dell'ottenimento da parte del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano (SIPOM) della "Carta Europea del Turismo Sostenibile in Aree Protette".

Struttura del progetto

Il Piano di intermodalità sostenibile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano è composto dalle seguenti parti:

- B1 – Definizione modello generale di intermodalità
 - Rete itinerari e sistema intermodale anello Oltrepò
- B2 – Definizione del reticolo snodi e segnaletica direzionale
 - L'informazione nel territorio
 - Il sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò mantovano
- B3 – Modello organizzativo sistema ciclabile
- B4 - ABC flotta
- B5 – Carta servizi ciclista
- B6 – Modello di convenzione

La metodologia del lavoro è stata la seguente:

- determinazione della situazione esistente sulla base di dati e sopralluoghi
- analisi dell'esistente
- individuazione delle criticità
- definizione degli obiettivi e strategie
- elaborazione di un piano strategico

B.1 Definizione di un modello generale di intermodalità sostenibile nel territorio del SIPOM

Il modello generale dell'intermodalità da un lato fungerà come base per l'impostazione del Sistema ciclabile dell'Oltrepò mantovano e dall'altro offre prospettive strategiche di medio - lungo termine di rafforzamento e valorizzazione delle forme di mobilità sostenibile presenti nel territorio, compresa l'interconnessione tra di esse. Nell'ambito di questa parte del lavoro è stata rilevata l'offerta di mobilità esistente nel territorio, sono state sovrapposte le infrastrutture e le reti (stradale, ciclabile, ferroviaria) esistenti, sono stati individuati i punti di debolezza generali e delle singole reti, e sono state definite delle misure migliorative realizzabili soprattutto a breve ma anche a medio – lungo termine. L'obiettivo è la messa in opera, passo dopo passo, di un sistema intermodale a 360 gradi, coerente, sicuro e facilmente identificabile che comprenda tutto il territorio e i suoi punti di accesso.

1. Situazione esistente

L'area dell'Oltrepò Mantovano è delimitata a lati nord, est e ovest dal fiume Po. A sud quest'area è confina con la Provincia di Modena. Un confine che al contempo divide la Lombardia dall'Emilia Romagna. A est il fiume Po rappresenta, oltre a una barriera fisica, anche il confine che divide l'amministrazione regionale lombarda da quella veneta.

Il territorio così delimitato è fortemente influenzato dalla presenza del Grande fiume, e non solo da un punto di vista meramente geografico. L'influenza del Po è visibile nelle opere di ingegneria idraulica, dalla presenza di argini e impianti idrovori, dalla vita degli abitanti, strettamente e intimamente legata al fiume, e dalla fertilità del suolo. E' infatti l'agricoltura a farla da padrona in quest'area, completamente pianeggiante se non fosse per la presenza dei suddetti argini. Anche il rischio di esondazioni ha condizionato, e tutt'ora subdolamente lo fa, la vita degli abitanti.

L'Oltrepò mantovano è diviso in due dalla presenza, al centro di esso, del sistema acquifero del fiume Secchia, affluente del Po. In questo senso si parla di Sinistra Secchia per il territorio rivolto a occidente, Destra Secchia per il territorio rivolto a Oriente.

Da un punto di vista economico-produttivo, il Sinistra Secchia pare essere più industrializzato grazie alla presenza di due centri importanti come Suzzara (dove si trova uno stabilimento Iveco) e Pegognaga (sede di un'uscita autostradale). Il Destra Secchia invece è caratterizzato da un ambiente più prettamente ed esclusivamente rurale.

Da un punto di vista storico-architettonico, l'intero territorio è contraddistinto dalle vicende di Matilde di Canossa, nobildonna medievale che ha lasciato dietro di sé numerose testimonianze, tra cui l'abbazia di San Benedetto Po. In generale sono presenti numerose pievi (circoscrizione territoriale riconducibile a una chiesa) e corti (residenze signorili di un tempo).

Il SIPOM va a individuare solo una parte dell'Oltrepò mantovano. In particolare esso si riferisce a 7 aree protette, che sono, da ovest a est:

- Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) "San Colombano"
- PLIS "San Lorenzo"
- PLIS "Golene Foce Secchia"
- Riserva naturale regionale "Paludi di Ostiglia"
- Riserva naturale regionale "Isola Boschina"
- Riserva naturale regionale "Isola Boscone"
- PLIS "Golenale del Gruccione"
- ZPS "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia"

I comuni interessati dal SIPOM invece sono 14:

- Suzzara

- Motteggiana
- Pegognaga
- San Benedetto Po
- Moglia
- Quistello
- Quingentole
- Pieve di Coriano
- Revere
- Ostiglia
- Serravalle a Po
- Borgofranco sul Po
- Carbonara di Po
- Sermide

Nel presente progetto si andranno ad analizzare e valutare unicamente i dati riguardanti l'offerta di mobilità, sia per quanto riguarda gli accessi al territorio, sia per quanto riguarda le modalità di spostamento al suo interno come strade, percorsi ciclabili, tragitti ferroviari e stazioni, fermate e linee degli autobus, servizi di trasporto sulla rete fluviale. Non si farà invece ricorso a temi riguardanti la domanda di utilizzo degli stessi da parte di popolazione residente o turisti per mancanza di dati rappresentativi.

L'offerta per la mobilità può essere suddivisa in diversi temi che comprendono elementi come attrattori turistici, infrastrutture, servizi, gestione del territorio, informazione:

- un aspetto riguarda l'individuazione dei punti di attrazione nel territorio, siano essi di tipo naturalistico, culturale o storico-museale; questo tema è approfondito nel Piano di Interpretazione Ambientale e viene qui pertanto trattato solo marginalmente e solo per quanto riguarda gli aspetti di mobilità
- il tema centrale che verrà affrontato in questo progetto è invece quello relativo alle infrastrutture e ai servizi: la rete stradale e la relativa regolamentazione, il trasporto pubblico (su rotaia, su gomma, servizi navali), la rete ciclabile e i servizi per la mobilità ciclabile
- verranno inoltre trattati brevemente la segnaletica e il sistema di informazione presenti all'interno del SIPOM, per capire se e dove intervenire per apportare eventuali miglioramenti.

1.1 Aspetti urbanistici

Nell'ambito del Piano dell'intermodalità sostenibile verrà data grande importanza al collegamento tra i diversi punti di attrazione turistici individuati dal PIA. In primo luogo si farà riferimento alle località che offrono servizi, negozi, punti di ristoro, monumenti, cultura e che fungono in gran parte come punti di intermodalità; altri elementi di attrazione nell'ambiente extraurbano sono rappresentati dal paesaggio rurale tipico, dalle aree protette, ecc.

1.1.1 Tipologia, distribuzione e raggiungibilità degli attrattori e delle strutture ricettive esistenti sul territorio

Le località

Prima di entrare nel merito delle località principali del territorio un cenno va fatto alla classificazione dei Comuni interessati dal SIPOM sulla base della loro popolosità. I Comuni più grandi e importanti con oltre 6.000 abitanti sono Suzzara, San Benedetto Po, Ostiglia, Pegognaga e Sermide. Il Comune di Suzzara

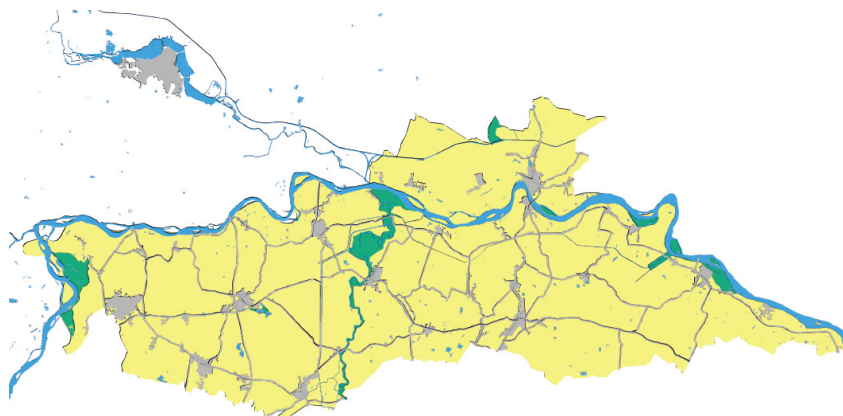
risulta essere di gran lunga il centro abitato più popoloso nell'intero territorio dell'Oltrepò mantovano. Questo in parte grazie alla sua maggiore vocazione industriale, testimoniata dalla presenza di un importante stabilimento dell'Iveco.

Altri centri interessanti sono, in ordine di numero di abitanti, San Benedetto Po, sede dell'importante abbazia di epoca matildica, Ostiglia, importante porta di accesso alla sponda sinistra del Po nonché unico comune che in realtà non si trova a sud del fiume stesso (insieme al più piccolo comune di Serravalle), Pegognaga, dove si trova il casello autostradale dell'A22 Modena-Brennero, e Sermide, il comune più orientale di quelli rientranti nel SIPOM.

	Comune	Abitanti
1	Suzzara	20.246 ab.
2	San Benedetto Po	7.476 ab.
3	Ostiglia	7.224 ab.
4	Pegognaga	6.969 ab.
5	Sermide	6.533 ab.
6	Moglia	5.998 ab.
7	Quistello	5.927 ab.
8	Motteggiana	2.529 ab.
9	Revere	2.463 ab.
10	Serravalle a Po	1.705 ab.
11	Carbonara di Po	1.335 ab.
12	Quingentole	1.228 ab.
13	Pieve di Coriano	1.025 ab.
14	Borgofranco sul Po	887 ab.

Se invece si esamina la struttura urbanizzata del territorio saltano all'occhio gli addensamenti dei centri più grandi e la dispersione di singole case, di corti e piccoli villaggi in tutto il territorio. Gli addensamenti urbani del SIPOM da ovest a est sono: Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Moglia, Quistello, Ostiglia, Sermide. La distanza tra queste località che offrono strutture e servizi come negozi, bar, ristoranti, ecc. è in media tra 8 e 10 Km, distanza ravvicinata e perciò ideale per la mobilità ciclabile.

Schema senza scala delle aree urbanizzate nell'Oltrepò Mantovano



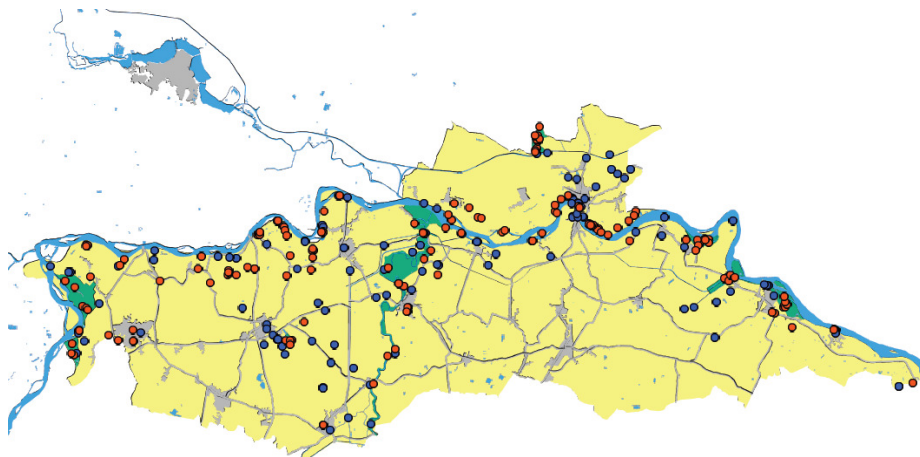
I punti di attrazione naturalistici, culturali, turistici nell'area extraurbana

Molteplici sono i punti di attrazione naturalistici, ma non solo. L'elemento di attrazione più importante della zona è il fiume Po. Poi vanno menzionate le aree protette già elencate in precedenza, molte delle quali rientrano tra le Zone a protezione speciale (Zps) o tra i Siti di importanza comunitaria (Sic) definiti dalla Direttiva Habitat. Le aree protette si concentrano lungo i fiumi Po e Secchia con un'unica eccezione: il PLIS "San Lorenzo", che si trova vicino a Pegognaga.

Importanti sono anche le testimonianze architettoniche, storiche e culturali di epoca passata, come corti e pievi. La storia dell'Oltrepò è strettamente legata a quella di Matilde di Canossa, che in epoca medievale regnò su questo territorio. Questi punti di attrazione sono distribuiti nel territorio come i centri abitati: si concentrano di più nelle località sopra elencate e il resto è diffuso sul territorio Sinistra Secchia, mentre nel territorio Destra Secchia la densità di punti di interesse culturale non è altrettanto alta.

Di epoca più recente sono i sistemi di canalizzazione e i consorzi di bonifica, la cui costituzione è testimoniata dai numerosi impianti idrovori che sono dislocati in svariate parti dell'Oltrepò. Risalenti ai primi decenni del XX secolo, questi impianti, tutt'ora funzionanti, si caratterizzano per la loro imponenza e per la loro ottima manutenzione. Su prenotazione è possibile visitarli. Queste strutture si trovano soprattutto lungo il Canale della Bonifica Reggiana Mantovana e il Canale della Bonifica Parmigiana Moglia.

Schema senza scala della localizzazione dei punti di attrazione dell'Oltrepò Mantovano





Il fiume Po a Sermide



Idrovora nel Parco Golene Foce Secchia



L'area lungo il Po a San Colombano



L'isola Boscone



Il centro di San Benedetto Po



Paesaggio verso Faccalina

Il sistema di ricettività

Come indicato nel "Rapporto di diagnosi territoriale – Il turismo sostenibile nel sistema parchi dell'Oltrepò mantovano", in tutto il territorio interessato sono riscontrabili 48 strutture per il pernottamento, tra cui 22 alberghi e 26 tra B&B e agriturismi. Il totale dei posti letto è pari a 849.

Le strutture sono diffuse nel territorio, e in parte distanti sia dai centri abitati, sia da nodi intermodali o servizi di trasporto alternativo. Solo una minoranza è accessibile direttamente o situata a breve distanza dalle ciclovie esistenti.



*L'agriturismo Corte Bertoa nelle vicinanze della ciclovia
2d*



*L'agriturismo Medaglie d'Oro accessibile dalla ciclovia
3d*

1.1.2 L'organizzazione territoriale al fine di definire l'autorità referente del sistema

Uno degli obiettivi del presente progetto è di individuare tra le organizzazioni territoriali un potenziale referente del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Gli Enti pubblici rilevanti del territorio sono i Comuni, il Consorzio Oltrepò Mantovano e al suo interno l'Ufficio del SIPOM, e infine la Provincia di Mantova. L'ente pubblico potenzialmente più idoneo alla gestione di un sistema di mobilità ciclabile nella zona è senza dubbio il Consorzio, all'interno del quale sono rappresentati i Comuni. Nei capitoli successivi verrà descritto in maniera più approfondita il ruolo potenziale del Consorzio come autorità di gestione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

1.2 L'accesso verso il territorio

L'accesso verso il territorio del SIPOM può avvenire in auto sulla rete stradale, con la ferrovia, con autobus extraurbani, con la nave e infine con la bicicletta. Il Po forma una barriera di confine molto forte per tutte le forme di mobilità provenienti da nord, ovest e in parte da est verso il territorio. Da sud l'area è meno delimitata, ma si tratta di una zona più distante dai punti principali di afflusso turistico.

1.2.1 Gli aeroporti

Un fattore importante, soprattutto per quanto riguarda i visitatori stranieri, è la vicinanza dell'Oltrepò a numerosi aeroporti. I più vicini sono senza dubbio quelli di Verona, Parma, Bologna e Brescia Montichiari. Altri scali che vanno elencati, soprattutto per la loro valenza internazionale sono quelli di Milano (Linate, Malpensa, Orio al Serio) e Venezia. Tutti questi aeroporti si trovano al di fuori dall'area SIPOM. Per raggiungere il territorio il visitatore sarà poi costretto a scegliere altre forme di trasporto.

1.2.2 Le strade

L'automobile risulta, nello stato di fatto, essere il mezzo più comodo e più utilizzato con cui raggiungere l'Oltrepò mantovano.

L'autostrada

L'autostrada A22 Modena-Brennero attraversa il territorio nel bel mezzo del Sinistra Secchia, all'altezza di Pegognaga, secondo un asse perpendicolare nord-sud. L'autostrada attraversa inoltre il fiume Po nei pressi di Portiolo, sede di un attracco turistico. I caselli autostradali di accesso al territorio dell'Oltrepò mantovano sono quelli di Reggiolo-Rolo, Pegognaga (l'unico ubicato all'interno del SIPOM), Mantova sud e Mantova nord.

Le strade statali

Come già descritto in precedenza, il fiume Po risulta essere una barriera di fondamentale importanza per l'accesso al territorio in questione. Le strade che attraversano il corso d'acqua, esclusa l'autostrada, sono 4:

- SS 62 da Mantova, nei pressi dell'abitato di Motteggiana, nell'omonimo Comune
- SS 413 da Mantova, pochi chilometri a nord di San Benedetto Po
- SS 12 da Verona, che collega il Comune di Ostiglia al territorio dell'Oltrepò
- il quarto accesso, di minore importanza vista anche la sua posizione decentrata rispetto a Mantova, è rappresentato dalla SP 91 che collega Sermide con il territorio del Veneto

Da sud l'accesso verso avviene sulla SS 62 da Parma e sulla SS 413 da Modena.



Il ponte sul Po Revere / Ostiglia



Il ponte sul Po di Borgoforte

1.2.3 La ferrovia

Oltre che con l'automobile, l'Oltrepò è raggiungibile anche con servizi di trasporto pubblico su rotaia e su gomma. Col treno è possibile accedere al territorio su 4 linee ferroviarie, che sono:

- Verona-Mantova-Modena
- Parma-Suzzara
- Suzzara-Ferrara
- Verona-Bologna

Nell'insieme queste linee attraversano il territorio sia in senso longitudinale che in senso latitudinale, permettendo, nella teoria, un buon collegamento tra le varie zone dell'Oltrepò e del territorio verso l'esterno.

1.2.4 Il trasporto pubblico su gomma

Numerose sono anche le linee di autobus che portano verso l'Oltrepò Mantovano. La maggior parte di esse parte dal capoluogo di provincia, Mantova; solo una piccola parte di queste linee offre un orario fitto e idoneo per utenti non pendolari. Le linee sono:

- P25 Mantova-Schivenoglia;
- P26 Mantova Pegognaga;
- P27 S.Benedetto Po-Quistello;
- P28 Mantova-S.BenedettoPo-Moglia;
- P29 Mantova-Suzzara-Gonzaga-Moglia;
- P30 Mantova-Pegognaga-Moglia;
- P31 Mantova-Quistello-Ostiglia;
- P33 Ostiglia-Magnacavallo-Sermide;
- P34 Poggio Rusco-Malcantone (marginalmente);
- P35 Mantova-Poggio Rusco-Mirandola (marginalmente);
- P39 Governolo-Suzzara (marginalmente);
- P60 Ostiglia-Sermide-Felonica Po.

L'Oltrepò è raggiungibile anche da altre Province, come quella di Rovigo. Esistono infatti alcune linee che interessano il territorio, come:

- Rovigo-Ostiglia (società SITA);
- Castelmassa-Sermide F.S. (Autoservizi Brenzan).

Provincia di Modena:

- Linea 510 Moglia-Novì-Carpi.

1.2.5 I servizi navali

Attualmente la zona non viene raggiunta da servizi navali con servizi di trasporto pubblico. Esistono tuttavia delle compagnie turistiche che offrono viaggi organizzati lungo il Po, in cui è anche possibile il trasporto della bicicletta. In particolare nell'ambito di questi viaggi organizzati si può raggiungere San Benedetto Po da Mantova in nave.

1.2.6 I percorsi ciclabili nazionali / transnazionali

L'Oltrepò mantovano è un punto di passaggio per due itinerari ciclabili internazionali, entrambi facenti parte del progetto EuroVelo. I due itinerari in questione, che fungono anche come percorsi di accesso al territorio, sono:

- EV7: Middle Europe route, da Capo Nord a Malta

- EV8: Mediterranean route, da Cadice ad Atene

Gli unici punti di collegamento verso il territorio sono i ponti sul Po: ponte di Borgofranco, di San Benedetto Po, di Ostiglia/Revere e di Sermide.

1.3 La mobilità nel territorio

La mobilità all'interno del territorio è garantita da una fitta rete stradale, dalla rete ferroviaria, da diverse linee di trasporto bus e dalla rete ciclabile. Alle diverse forme di mobilità si accostano servizi, tra i quali sono di interesse per il presente progetto i servizi di trasporto pubblico locale e i servizi accessori alla mobilità ciclabile.

1.3.1 La rete stradale interna al territorio

La rete stradale all'interno della zona dell'Oltrepò Mantovano è composta da tre assi principali nord-sud: la SS 62 Mantova-Parma, la SS 413 Mantova – Modena, e la SS 12 Verona – Poggio Rusco; meno importanti (per quanto riguarda la mobilità da e per il territorio) e trafficate sono le strade che percorrono la zona in direzione est-ovest.

Le strade statali e provinciali

La rete di strade statali e provinciali collega tutti i comuni tra loro e con alcune delle loro frazioni e abitati. Come già descritto in precedenza alcune di queste strade garantiscono la comunicazione con la sponda sinistra del fiume Po, a nord dello stesso.

Rete strade comunale

La rete stradale dell'Oltrepò Mantovano è completata dalle strade di responsabilità dei comuni. Esse permettono di collegare anche gli abitati più piccoli e meno popolosi. Queste stradine in parte sono strette e poco trafficate, perciò idonee al passaggio di ciclisti. In alcuni casi i loro percorsi si snodano lungo gli argini dei corsi d'acqua. I loro tracciati spesso coincidono con quelli dei percorsi ciclabili, come nel caso delle ciclovie 2s e 2d, 3s e 3d, 8, 9 e 10 (quest'ultima in progetto).

1.3.2 Il trasporto pubblico su rotaia

Le linee ferroviarie del territorio

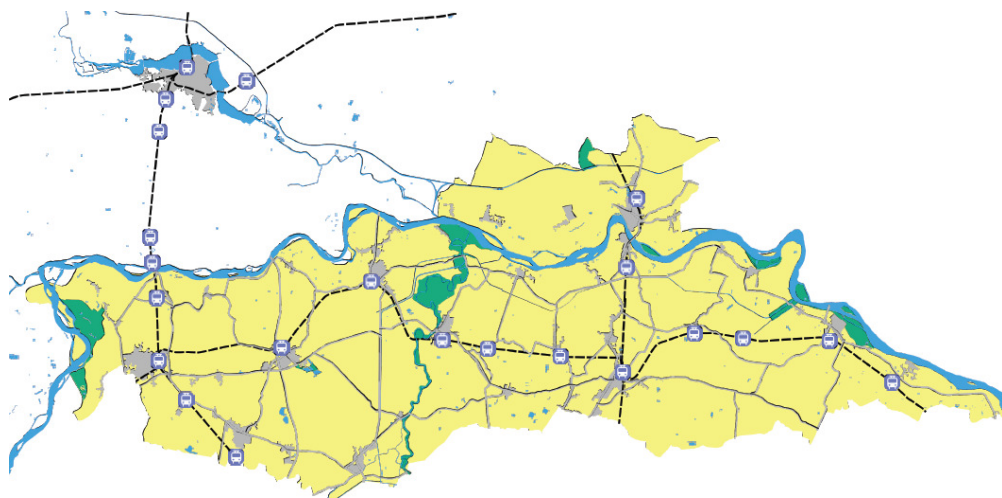
A grandi linee si può rappresentare il territorio dell'Oltrepò Mantovano con la forma di un rettangolo lungo e stretto. Delle quattro linee ferroviarie presenti nel territorio tre lo attraversano in direzione nord-sud mediante 2-3 fermate. Le tre linee Verona-Mantova-Modena, Parma-Suzzara, Verona-Bologna sono perciò più idonee all'accesso al territorio piuttosto che per muoversi all'interno di esso. Di maggior interesse per la mobilità all'interno del territorio è la quarta linea ferroviaria, la linea Suzzara – Ferrara della FER che attraversa l'Oltrepò Mantovano in direzione ovest – est.

Le stazioni

Lungo ciascuna linea vengono attraversate le seguenti stazioni ferroviarie:

- Verona-Mantova-Modena: Suzzara (sempre), Palidano, Gonzaga-Reggiolo (a seconda del treno)
- Parma-Suzzara: Suzzara
- Verona-Bologna: Ostiglia, Poggio Rusco (treni regionali)
- Suzzara-Ferrara: Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Quistello, Schivenoglia (alcuni treni), Poggio Rusco, Magnacavallo, Sermide, Felonica Po

Schema senza scala della rete ferroviaria e delle stazioni nel territorio



Gli orari

Nella descrizione che segue è elencato in modo sintetico il servizio (sulla base dell'orario 2010/2011). Le stazioni dove fermano pochi treni o stazioni sospese o chiuse sono elencate tra parentesi:

Linea Verona-Mantova-Modena

due stazioni attive nel territorio: Gonzaga, (Palidano), Suzzara, (Motteggiana), (Borgoforte); orario non cadenzato, meno di 1 x ora; interessante come possibilità di accesso verso il territorio e possibilità per attraversare il Po

Linea Parma-Guastalla-Suzzara

solo Suzzara nel territorio SIPOM; collegamento cadenzato con treni e autobus; 1 x ora

Linea Brennero-Verona-Bologna

due (tre) stazioni nel territorio: Poggio Rusco, (Revere) e Ostiglia; orario cadenzato per i treni regionali; collegamenti ca. 1 x ora; interessante come possibilità di accesso verso il territorio e possibilità per superare il Po

Linea Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara

8 stazioni attive nel territorio: Suzzara, Pegognaga, S.Benedetto Po, Quistello, (S.Rocco Mantovano), (Schivenoglia), Poggio Rusco, Magnacavallo, (Vallazza-Carbonara Po), Sermide, Felonica; orario non cadenzato e non molto fitto con moltissime eccezioni e annotazioni speciali

Il servizio di trasporto biciclette

Il servizio di trasporto biciclette è limitato a poche biciclette che possono essere trasportate in uno dei vagoni.



Stazione ferroviaria di Suzzara



Stazione ferroviaria di Ostiglia



Stazione di Sermide



Stazione di Quistello

1.3.3 Il trasporto pubblico su gomma

Al contrario della rete ferroviaria il trasporto pubblico su gomma risulta essere più flessibile, rendendo al contempo accessibile il territorio in modo più diffuso. Nell'Oltrepò Mantovano il servizio è garantito da più aziende, la principale delle quali è l'APAM.

Il servizio extraurbano APAM

Le linee

Le linee extraurbane APAM che interessano il territorio dell'Oltrepò Mantovano, di cui una parte è in funzione solo durante il periodo scolastico, sono le seguenti:

P25 Mantova-Schivenoglia: orario molto difficile andata da Schivenoglia alle 6:10, ritorno nel primo pomeriggio; scolabus

P26 Mantova-Pegognaga: solo 1 corsa al giorno; partenza la mattina da Pegognaga e ritorno nel primo pomeriggio; scolabus

P27 S.Benedetto Po-Quistello; scuolabus

P28 Mantova-S.BenedettoPo-Moglia: solo 2 corse al giorno, scuolabus

P29 Mantova-Suzzara-Gonzaga-Moglia: orario fitto

P30 Mantova-Pegognaga-Moglia: pochissime corse al giorno; scuolabus

P31 Mantova-Quistello-Ostiglia: orario fitto

P33 Ostiglia-Magnacavallo-Sermide; scuolabus

P34 Poggio Rusco-Malcantone (marginalmente); scuolabus

P35 Mantova-Poggio Rusco-Mirandola (marginalmente); orario fitto

P39 Governolo-Suzzara (marginalmente); orario con pochissime corse scuolabus

P60 Ostiglia-Sermide-Felonica Po; orario con alcune corse al giorno

Gli orari

Delle 12 linee più significative per il territorio SIPOM solo 4 offrono un servizio idoneo per quanto riguarda il numero delle corse per giorno e l'orario dei percorsi: P29, P31, P35 e P60. Le linee P31 e P60 corrono parallele alla ciclovia Po Destra (possibile un eventuale interscambio). Le linee P29, P35 e P60 collegano i due lati del Po attraversando i ponti. Gli orari non sono cadenzati.

Queste sono perciò le linee di interesse per un'offerta riguardante la mobilità sostenibile. Le linee collegano prima di tutto i centri abitati dell'Oltrepò Mantovano. Non tutti i punti di interesse principali sono però accessibili: es. non passano autobus nelle vicinanze del Parco San Colombano e della Palude di Ostiglia. Le altre zone protette sono accessibili facendo il percorso fermata autobus – zona protetta a piedi (o in bici).

Esempio di orario della linea extraurbana P25 Mantova-Schivenoglia

mantova-schivenoglia • invernale ferialle

tutte le fermate

- bigattara - via dei toscani, fronte bigattara
- mantova p.leve 1 - v.le piave, 4a
- mantova risorg. - stazione passante
- mantova borgoch - ipia
- nenni - via nenni, pt (ospedale)
- montale - viale montale, 23
- repubblica 2 - via repubblica, 6/8
- mantova risorgimento 2 - v.le risorgimento, 45
- stadio - via parma, stadio
- stadio - via parma, stadio
- carese - strada romana, 23 (ferramenta)
- carese - strada romana, 45
- parenza bivio - strada romana
- pietole - strada romana, 103
- matarella bivio - str. romana zuccona
- forcello - strada romana zuccona
- palazzina - str. romana zuccona, 140
- palazzina - str. romana zuccona, rist. "acquario"
- s.biagio - str. romana zuccona, 37/39
- s.biagio - str. romana zuccona, 36
- corte zalla - strada romana zalla
- ponterivoli - str. romana conventino, 2/10
- il pennello - str. romana conventino, bivio pennello conventino - str. romana conventino, 18
- loggino zangara - str. romana nuova, 2
- corte pascolone - str. romana nuova, 7
- ponterivoli - "lombarda prefabbricati"
- ponterivoli - str. romana nord, 24
- gorgo bivio - strada romana nord
- gorgo bivio - strada romana nord, 14
- s.benedetto po - strada romana nord, 63
- s.benedetto po - p.za canossa
- s.benedetto po - via gramsci, 6
- borgoglio - statale virgiliana
- bugno martino - trattoria "martinella"
- bugno martino - statale virgiliana
- loggino parasio - statale virgiliana
- quistello - via martiri libertà, municipio
- quistello - via martiri libertà, rist. "ambasciata"
- quistello - via sordello, 1
- quistello - via sordello, 6
- bevedese - via cantone, 19/a
- s.rocce bivio - via matilde di canossa, 1
- s.rocce - p.za stazione, trattoria
- livelli bivio - via cantone, 10
- corte commendata - via cantone, km 10
- corte bugnoli nuovo - statale virgiliana, 14
- s.giacomo di segnate - via cantone, 54
- s.giacomo di segnate - via roncadà, 38
- s.giacomo di segnate - via aragona, 8/10
- s.giacomo di segnate - via aragona, pesa
- cappelletta - via s.giovanni, chiesetta
- cappelletta - via s.giovanni
- ca banca - via s.giovanni, 95
- dosso - via s.giovanni, "tatarzi vela"
- s.giovanni di dosso - via s.giovanni, b/tramuschio
- s.giovanni di dosso - via roma, 14/16 (bar)
- s.giovanni di dosso - via roma, 122
- s.giovanni di dosso - via roma, 199 (pesa)
- bottegino - via aragona, 34
- brazzuolo - via brazzuolo, 11
- bolle - via brazzuolo, 41
- schivenoglia - p.za matteotti, scuole

note

s. solo gg di scuola

14.12	14.17	14.22	14.24	14.26	14.30	14.37	14.40	14.43	14.45	14.51	14.52	14.56	15.01	15.05	15.14	15.18	15.22	15.24	15.27	15.28	15.32	15.33	15.35
13.32	13.35	13.37	-	-	13.42	13.45	13.48	13.50	13.56	13.57	14.01	14.06	14.10	14.13	14.17	14.18	14.20	14.21	14.22	14.23	14.24	14.25	14.26
13.12	13.17	13.22	13.24	13.26	13.30	13.37	13.40	13.43	13.45	13.51	13.52	13.56	14.01	14.05	14.10	14.14	14.17	14.18	14.20	14.21	14.22	14.23	14.24
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano
urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano	urbano
interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurbano	interurb																

Il trasporto biciclette

Il trasporto biciclette in autobus attualmente è possibile solo su una linea verso Peschiera.

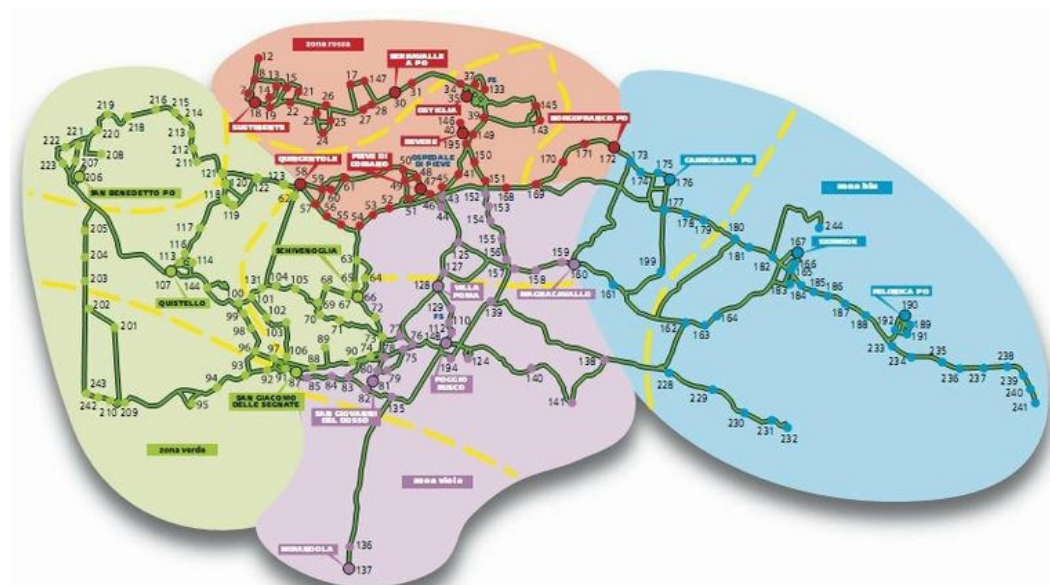
Il servizio a chiamata Taxi-Bus

Il TaxiBus è un servizio di trasporto che comprende i comuni del Consorzio del destra Secchia, un servizio taxi sostitutivo del servizio di linea, fornito ad un costo adeguato.

Percorsi e veicoli

Il servizio è attivo nei soli giorni feriali, da lunedì a sabato compreso, copre l'arco di tempo dalle ore 07.00 alle ore 19.00 e si estende nell'ambito territoriale dei comuni di Ostiglia, Sustinente, Serravalle Po, Pieve di Coriano, Quingentole, Schivenoglia, San Giovanni Dosso, San Giacomo Segnate, Poggio Rusco, Quistello, Revere, Villa Poma, Borgofranco Po, Carbonara Po, Felonica Po, Magnacavallo, Sermide e San Benedetto Po. Possono inoltre essere raggiunte località decentrate vicine ai centri maggiori, compreso Castelmassa, in territorio rodigino. Esistono fermate solo per il TaxiBus, altre in comune col normale tpl. Il servizio TaxiBus nel maggio 2010 ha registrato 1.395 passeggeri, nello stesso anno a giugno 988 passeggeri, a luglio 777 passeggeri, ad agosto 501 passeggeri. I passeggeri durante il periodo scolastico sono molti di più durante i restanti mesi dell'anno, anche perché il servizio TaxiBus effettua il trasporto studenti fino a Ostiglia (accordo con il Comune Ostiglia). Il servizio ha a disposizione 4 furgoncini e delle auto che vengono utilizzate a seconda delle necessità. Un tempo il servizio aveva a disposizione dei pulmini, ora non più utilizzabili per mancanza di utenza e fine accordi.

La rete TaxiBus dal sito internet del servizio



I pallini colorati rappresentano le fermate delle zone tariffarie, delimitate dalle linee tratteggiate e dalle zone colorate.

Accesso e tariffe

Il servizio è attivabile tramite prenotazione presso una segreteria telefonica (numero indicato sulle fermate non più attivo) entro le ore 12.00 del giorno feriale precedente. La segreteria telefonica risponde senza limiti orari e fornisce tutte le istruzioni utili all'attivazione del servizio. La tariffa è leggermente più alta del trasporto pubblico locale, ma è garantita, ovviamente, una certa flessibilità nel servizio.

Il trasporto biciclette

Non è possibile il trasporto delle biciclette con i veicoli a disposizione del servizio.

Le fermate degli autobus

Le fermate degli autobus sono distribuite nel territorio con distanze comprese tra i 500 e gli 800 m. Nei centri urbani le distanze sono inferiori. Le fermate presenti nel territorio extraurbano sono dotate di palina con bacheca orari. La maggior parte di loro non dispone di uno spazio riservato per aspettare l'autobus o di una pensilina.



Fermata autobus davanti alla stazione ferroviaria di Vallazza / Carbonara Po



Fermata della linea autobus n. 26 e 30 nel centro di Pegognaga; passaggi ore 13, 14, 15 e 19 / 14:30 e 15:30; nessuna corsa in mattinata

1.3.4 I servizi navali

Le linee

I percorsi fattibili all'interno del territorio sui fiumi sono chiaramente tutti riconducibili al fiume Po. Per raggiungerlo, è possibile navigare da Mantova lungo uno dei suoi principali affluenti, il fiume Mincio, o attraverso il Canale Fissero-Tartero (Canale Bianco), subito a nord. Entrambi sono caratterizzati da un sistema di conche di navigazione (o chiuse). Il punto di confluenza dei due corsi d'acqua si trova non distante da San Benedetto Po. Lungo il Po da San Colombano fino a Sermide esiste la linea navigabile principale e molte varianti di questa nell'ambito delle isole del Po.

I servizi

Attualmente non vengono offerti dei servizi navali con caratteristica di trasporto pubblico.

Gli attracchi

Il fiume Po, essendo navigabile lungo tutto il percorso adiacente al territorio dell'Oltrepò mantovano, presenta alcuni attracchi e porti, sia turistici che commerciali, che potrebbero risultare interessanti nell'ottica di un sistema di trasporto passeggeri fluviale. Solo una parte degli attracchi è attiva.

Seguendo il corso del Po, da ovest verso est, gli attracchi sono:

- Presso il Parco San Colombano (al confine sud dello stesso), vi sono due attracchi TURISTICI, uno pubblico e uno privato
- A Borgoforte, sulla sponda opposta rispetto a Motteggiana, si trova un attracco TURISTICO privato
- Un paio chilometri a nord di San Benedetto Po, vi sono due attracchi, uno TURISTICO, l'altro COMMERCIALE, entrambi pubblici
- A Sustinente, poco oltre la confluenza del Mincio, ci è, sulla sponda settentrionale del Po, un porto TURISTICO pubblico
- A Quingentole si trova un porto TURISTICO pubblico
- A Pieve di Coriano si trova un porto TURISTICO pubblico
- A Ostiglia si trovano due attracchi: entrambi privati, sulla sponda settentrionale, uno TURISTICO, uno COMMERCIALE
- A Revere, sulla sponda meridionale invece vi è un attracco TURISTICO privato
- Di fronte all'Isola Boschina si trova un approdo COMMERCIALE pubblico
- Nei pressi di Moglia di Sermide si trova un attracco privato COMMERCIALE
- A Sermide, un approdo pubblico TURISTICO
- A Felonica, un approdo pubblico TURISTICO



L'attracco turistico di Pieve di Coriano



L'attracco di San Benedetto Po e il ponte sul Po

1.3.5 La rete ciclabile, servizi connessi e l'informazione

La rete ciclabile

I percorsi della rete ciclabile esistente del SIPOM si snodano soprattutto lungo i due fiumi del territorio: il Po e il Secchia. Oltre a questi percorsi principali sono presenti alcuni percorsi di interesse locale nell'area di Moglia, Ostiglia e di Sermide.

I percorsi

Nel territorio considerato sono presenti alcune ciclovie, sia locali che appartenenti ai circuiti europei (EuroVelo):

- Ciclovía 2d: Destra Po (EV8)
- Ciclovía 2s: Sinistra Po (EV8)
- Ciclovía 3d: Destra Secchia (EV7)
- Ciclovía 3s: Sinistra Secchia (EV7)
- Ciclovía 8: Circuito Canale di Bonifica Agro Mantovano Reggiano
- Ciclovía 9: Circuito Paludi del Busatello.

In totale, queste ciclovie costituiscono un percorso ciclabile di 136 km, anche se solo 8,7 di questi sono in sede propria (di cui 3,7 km su fondo asfaltato e 5 km su fondo sterrato), mentre la restante parte (127,3 km, di cui 99,2 su fondo asfaltato e 28,1 su fondo sterrato) è costituita da percorsi in sede promiscua (su strade provinciali e/o secondarie) che non garantiscono le stesse condizioni di fruibilità e sicurezza di una pista ciclabile dedicata. La rete delle ciclovie raggiunge e mette in comunicazione quasi tutte le aree protette, anche se i percorsi, nella maggior parte delle aree, si snodano lungo i confini, senza attraversarle. L'unica area protetta non raggiunta da alcuna ciclovía è il PLIS San Lorenzo, che rappresenta un caso particolare in quanto si trova ai margini dell'area urbana del comune di Pegognaga e presenta caratteristiche simili a quelle di un parco urbano. Attraverso la rete di percorsi ciclabili esistenti è possibile raggiungere anche quasi tutti i centri urbani dei dieci comuni interessati dal sistema delle aree protette, ad eccezione di Pegognaga e Suzzara.

Breve descrizione delle ciclovie principali:

- **Ciclovía 2d:** Destra Po: Riva di Suzzara-S. Benedetto Po-Revere-Quatrelle (89,5km):
l'itinerario si snoda sulla riva destra del fiume Po lungo le strade arginali scarsamente e mediamente trafficate. Il fondo è prevalentemente asfaltato, tranne alcuni tratti sterrati; ombreggiatura scarsa. Alcuni tratti pericolosi per la presenza di traffico motorizzato; alcuni incroci pericolosi
- **Ciclovía 3s e 3d:** Sinistra e destra Secchia: Ponte sul Secchia (presso S. Siro) – Bondanello – Quistello – Ponte dx Secchia (presso Santa Lucia) (30,6km):
l'itinerario si snoda sulla riva destra e sinistra del fiume Secchia lungo le strade arginali scarsamente trafficate con eccezione di alcuni brevi tratti. Il fondo è prevalentemente sterrato ma in buone condizioni; ombreggiatura scarsa; alcuni tratti pericolosi per la presenza di traffico motorizzato; alcuni incroci molto pericolosi



Ciclovía 2 d Destra Po lungo il tratto confinante con il Parco S.Colombano



Ciclovía ciclovía 3 s Sinistra Secchia nei pressi di S.Siro



Pista ciclopedonale che collega l'abitato di Pegognaga e il Parco S.Lorenzo



Parcheggio Parco di S.Colombano

I parcheggi di accesso

allo stato attuale il mezzo più comodo per accedere verso la rete ciclabile è quasi sempre la propria macchina. Solo i residenti dei centri abitati confinanti alle ciclovie accedono direttamente con la bicicletta. Per chi utilizza l'auto scarseggiano i parcheggi in prossimità degli accessi alle ciclovie. Nell'area SIPOM ci sono pochissimi esempi di parcheggi dedicati; uno dei pochi esempi è il parcheggio degli impianti idrovori a Moglia di Sermide con accesso verso le ciclovie 2d e 8. Alcuni parcheggi sono riservati ai visitatori delle aree protette ma sono utilizzabili anche da chi accede alle ciclovie; un esempio è dato dal parcheggio a Carbonara Po, da dove si parte per visitare l'area protetta Isola Boschina e che è situato proprio vicino ad uno degli accessi alla ciclovía 2d.



Parcheggio pubblico all'accesso verso la Riserva naturale Isola Boschina, ideale anche come parcheggio di accesso verso la ciclovia 2d



Parcheggio "dedicato" vicino agli impianti idrovori di Moglia di Sermide; ideale anche come parcheggio di accesso verso le ciclovie 2d e 8

Le aree sosta

Lungo le ciclovie del territorio si trovano frequentemente aree sosta più o meno grandi e attrezzate. La maggior parte di esse sono attrezzate con panchina e cestino dei rifiuti. L'ombreggiatura manca in tutte le aree sosta lungo gli argini.



Area di sosta lungo la ciclovia 3 s Sinistra Secchia, nei pressi di S.Siro



Area di sosta lungo la ciclovia 3 s Sinistra Secchia

I servizi

Sul territorio sono presenti alcuni servizi di noleggio biciclette, come ad esempio "GiocArchi" a San Benedetto Po. Negli abitati principali si possono trovare numerosi esercizi dedicati alla vendita e riparazione di biciclette.



Noleggio bici GiocArci a S.Benedetto

L'informazione

La segnaletica (mobilità ciclabile, intermodalità bici + trasporto pubblico)

In questo progetto non verrà trattata tutta la segnaletica stradale e quella riguardante la mobilità trattandosi di una tematica molto vasta. La segnaletica presa in considerazione nel progetto è quella specifica per l'orientamento e l'informazione dei ciclisti e le interconnessioni tra mobilità ciclabile / trasporto pubblico (rotaia, gomma, acqua) e mobilità ciclabile / mobilità motorizzata.

La segnaletica di orientamento e informazione esistente lungo la rete delle ciclovie è molto varia e differenziata. Oltre alla segnaletica delle ciclovie 2 e 3, che per i visitatori è riconoscibile come standard, sono presenti altri cartelli che danno informazioni su percorsi tematici che in parte coincidono con le ciclovie.

Lungo le strade di accesso in alcune zone dell'Oltrepò si trovano chiare indicazioni di orientamento verso la rete ciclabile.



Segnaletica di orientamento sulla ciclovía 2 d Destra Po

Segnaletica orientativa della ciclovía Claudia Augusta e segnaletica dei percorsi nel Parco Paludi di Ostiglia



Segnaletica di orientamento nella zona di Moglia lungo la ciclovía 2d Destra Po

Segnaletica di orientamento della Via Claudia Augusta



Segnaletica percorsi all'interno del Parco S.Colombano

Segnaletica di percorso ciclabile tematico nell'Oasi Digagnola



Cartello di orientamento e informazione sulla ciclovía 2d Destra Po

Cartellone ciclopista "Sulle strade el Po" lungo la 2d Destra Po a S.Benedetto



Cartellone percorso tematico storico lungo la ciclovia 2 d Destra Po



Tabelloni di informazione e orientamento della ciclovia 2d Destra Po

Materiale informativo

Relativamente al tema della mobilità sostenibile l'informazione su carta stampata appare piuttosto frammentata.

Il partner italiano della rete Eurovelo a cui fare riferimento è FIAB (FIAB Mantova – tel. 0376/233130 oppure 0376/362420, dandy50@libero.it, www.fiab-onlus.it).

Negli ultimi anni il Sistema Turistico Po di Lombardia, al quale appartiene anche la Provincia di Mantova, con il progetto "Un Po di bicicletta" si è occupato della fitta rete dei percorsi ciclabili della provincia. Ha individuato quindi 3 ciclovie, 2 delle quali appartenenti all'Oltrepò: la ciclovia del Po e la ciclovia del Secchia. Nell'ambito del progetto è stata realizzata anche una pratica guida della rete degli itinerari ciclabili mantovani.

"Lombardia in bici" è la guida proposta agli appassionati delle due ruote dalla Regione Lombardia per scoprire lo straordinario patrimonio ambientale, urbanistico, paesaggistico e architettonico che si dipana lungo vallate, fiumi, navigli e laghi di invidiabile bellezza costeggiando mura di città antichissime, binari di storiche linee ferroviarie, filari di vigneti di secolare coltura. La guida propone anche ben 5 itinerari nella provincia di Mantova: Il Po nelle terre matildiche, La ciclovia sinistra Po, La Golena del Po, Tra Mincio e Po e Verso la confluenza tra Oglio e Po. Scarica la brochure per scegliere uno o più percorsi e attraversare in bicicletta l'Oltrepò Mantovano!

Per concludere, va segnalata innanzitutto un interessante itinerario dedicato ai cicloturisti dell'Oltrepò Mantovano e non solo, "Bicicletta: Bassa mantovana fra Po e Mincio". Qui è possibile scaricare il Road Book del percorso. Su due comode guide tascabili sono stati tracciati, inoltre, due itinerari ciclabili che attraversano aree più circoscritte dell'Oltrepò Mantovano: "Percorsi ciclabili di Zara e Po Vecchio" e "Pedalate e passeggiate a Pegognaga".

Altra interessante brochure è "Lombardia che pedala", redatta dal gruppo ciclistico Turbolento in collaborazione con la Regione Lombardia. Tra gli itinerari, un percorso da S. Benedetto Po a Quattrelle.

La pubblicazione del Comune di Moglia "Museo lineare Bonifiche Moglia" descrive invece 14 km di percorsi ciclopedonabili sugli argini, 4 aree di sosta e orientamento, pannelli didattici e informativi, un'area attrezzata per la sosta di camper nel piazzale del Centro sportivo comunale.

2. Analisi e conclusioni

Questo capitolo prevede lo studio delle sovrapposizioni tra i punti di riferimento urbanistici e di attrazione, e le reti di mobilità. Attraverso la sovrapposizione delle reti di mobilità (strade, ferrovie, trasporto pubblico su gomma, nave) sono individuabili i punti di forza e di debolezza del sistema e delle singole reti. Infine le conclusioni fungeranno da base per le strategie e misure realizzabili a breve e medio-lungo termine e descritte nel "Modello generale della mobilità".

2.1 Analisi

Prima di entrare nel merito dei temi connessi direttamente alla mobilità e alle diverse forme di intermodalità nel territorio dell'Oltrepò Mantovano in questo capitolo è stato integrato un breve cenno ai gruppi di visitatori già presenti nel territorio.

2.1.1 I target group presenti sul territorio

Un aspetto importante come base per la fase di progettazione è la caratterizzazione a grandi linee dei principali gruppi di visitatori che attualmente visitano l'area dell'Oltrepò Mantovano come turisti. Per l'individuazione e descrizione dei due gruppi ritenuti più importanti ai fini del progetto, e delle loro necessità in termini di mobilità, non sono disponibili dati statistici; la caratterizzazione si è dunque basata su colloqui con residenti e visitatori.

<i>Il visitatore permanenza breve "weekend tranquillo"</i>	
Tipologia	visitatore che vuole fare / si interessa un po' di tutto, ma senza stressarsi
Attività	giro in bici, giro in barca, vedere qualche attrazione locale; frequentazione ristoranti
Permanenza	un paio di giorni – alcuni giorni
Necessità	- essere guidato (pacchetti); pre-definizione dei percorsi da fare - collegamento dal luogo di pernottamento fino all'inizio dei percorsi proposti - se mobilità sostenibile: invitare, invogliare, ma anche fornire offerte che funzionano - passeggiate panoramiche per tutte le stagioni
Punti deboli / da risolvere	questo tipo di visitatore è ancora poco presente e dev'essere ancora definito; nodo da risolvere: come muoversi nella zona anche senza auto o con utilizzo ridotto dell'auto costruzione di pacchetti turistici che includono giro bici con visita a 1-2 punti di attrazione + treno (+ pranzo)

<i>Il visitatore di passaggio "vacanza in bici"</i>	
Tipologia	visitatore che attraversa la zona; l'obiettivo è il percorso, non la permanenza; tipologia di visitatore difficile da trattenere > un aspetto centrale è forse la cucina tipica

Attività	(arriva in bici), si muove in bici a tappe; eventualmente interessato a vedere qualche attrazione locale meglio se situata lungo i suoi percorsi; visita delle località per rifornimento, ristorazione o pernottamento
Permanenza	alcune ore - un paio di giorni
Necessità	- collegamenti ciclabili dalle ciclovie alle località (soprattutto) - segnaletica informativa lungo le ciclovie (invogliare a lasciare la ciclovia e addentrarsi nel territorio) - inserimento dell'Oltrepò Mantovano in guide del settore
Punti deboli / da risolvere	Una buona parte dei ciclisti predilige la sponda sinistra del fiume, da Mantova fino a Ostiglia: collegamenti tra le due sponde (ponti, traghetti), offerta di percorsi circolari tra destra e sinistra Po

2.1.2 Aspetti urbanistici

Le località

Le località più importanti del territorio sono allineate lungo gli assi dei due fiumi Po e Secchia. Le distanze tra i centri abitati di Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Moglia, Quistello, Quingentole, Ostiglia, Carbonara Po e Sermide sono in media tra gli 8 e i 10 Km, distanza percorribile in pochi minuti con la bicicletta.

I centri abitati offrono strutture e servizi come negozi, bar, ristoranti, ecc. e sono anche aree di concentrazione degli attrattori territoriali.

I centri abitati elencati sopra sono generalmente confinanti o molto vicini alle ciclovie esistenti più importanti. Le località meno "collegate" sono Pegognaga (ca. 5 Km di distanza dalla ciclovia 2d) e Suzzara (ca. 3,5 Km di distanza dalla ciclovia 2d).

I centri abitati, con eccezione di Moglia e Quingentole sono attraversati da linee ferroviarie e dispongono di stazioni. Carbonara di Po possiede una propria stazione piuttosto lontana dal centro abitato,. Tutti i paesi ad eccezione di Quingentole sono inoltre serviti da un servizio di trasporto pubblico su gomma con discreta frequenza di corse.



Il centro di San Benedetto Po



Il centro di Pegognaga



Il centro di Moglia



Il centro di Suzzara

I punti di attrazione naturalistici, culturali, turistici nell'area extraurbana

Oltre alle aree di concentrazione dei punti di attrazione soprattutto culturali e turistici coincidenti con i centri abitati, il territorio offre numerosi attrattori soprattutto naturalistici, ma anche culturali e turistici, nelle aree extraurbane.

Mentre le aree di interesse naturalistico, le aree protette, si concentrano soprattutto lungo i fiumi Po e Secchia e sono facilmente accessibili dai vicini centri abitati e dalle ciclovie esistenti, molti punti di attrazione culturali e turistici sono diffusi in tutto il territorio e dunque talvolta difficilmente raggiungibili e collegabili con le forme di mobilità sostenibile.

Il sistema di ricettività

Come sottolineato dall'analisi SWOT del "Rapporto di diagnosi territoriale – Il turismo sostenibile nel sistema parchi dell'Oltrepò mantovano" i punti di forza del sistema di ricettività sono i seguenti:

- capillarità territoriale (in ogni comune è presente almeno un alloggio)
- dimensione delle strutture adatte al tipo di turismo rurale che si intende promuovere (piccola dimensione, molti alloggi agrituristici)
- esistenza di molti servizi accessori collegati al mero servizio di alloggio
- presenza di alloggi anche molto vicini ai parchi oggetto del progetto

I punti di debolezza emersi sono invece due:

- totale dei posti letto non ancora sufficiente per accogliere un incremento anche minimo di turisti/visitatori

- tipologia del servizio offerto, seppur in via di miglioramento, qualitativamente di basso livello, orientato a clienti non turisti come lavoratori o visitatori occasionali

I punti di debolezza riguardo la mobilità sono invece:

- la capillarità territoriale che provoca difficoltà di collegamento soprattutto per le forme di mobilità sostenibile
- solo una minima parte delle strutture di ricettività si trovano a breve distanza dalla rete ciclabile e dai nodi intermodali esistenti; una parte delle strutture potrebbe essere integrata nel sistema ampliando la rete ciclabile e/o concentrandosi sul tema dell'informazione e della segnaletica

2.1.3 L'accesso verso il territorio

L'accesso con il mezzo motorizzato privato

Il mezzo motorizzato privato è, e presumibilmente sarà anche in futuro, la principale modalità di accesso all'Oltrepò Mantovano. Grazie alla presenza dell'autostrada del Brennero e di una fitta rete di strade statali e provinciali non vengono riscontrate grandi difficoltà, anzi risulta essere la modalità di accesso più semplice.

L'accesso con il trasporto pubblico

Come già accennato, l'Oltrepò Mantovano è attraversato da quattro linee ferroviarie che rappresentano dei punti di accesso al territorio presso Suzzara (da Parma, Modena e Mantova), Ostiglia (da Verona e Bologna) e Sermide (da Ferrara). Le uniche linee di collegamento diretto dai grandi centri sono la Modena-Verona e la Verona-Bologna. Suzzara e Ostiglia sono perciò le stazioni più importanti per chi vuole arrivare nel territorio dell'Oltrepò Mantovano da fuori.

Con le linee autobus extraurbane P29, P31, P35 e P60 con orario fitto da Mantova si raggiungono Suzzara, Moglia, Quistello, Ostiglia e Sermide. I punti di accesso principali verso il territorio per chi arriva in autobus da Mantova sono Suzzara, San Benedetto Po e Ostiglia. Le linee extraurbane che garantiscono l'accesso al territorio da sud con i punti di accesso a Moglia e Sermide sono linee che partono da province limitrofe.

L'unica modalità di trasporto pubblico con la quale al momento non è possibile accedere al territorio, sebbene essa abbia una lunga storia nell'area, è il servizio navale.

L'accesso in bicicletta

Per raggiungere l'Oltrepò da Mantova si possono percorrere le ciclovie 1d e 1s (EV7), mentre lungo l'asse est-ovest si arriva pedalando lungo i percorsi 2d e 2s (EV8). Gli unici punti di collegamento, che sono anche i punti di accesso verso il territorio del SIPOM per chi arriva in bicicletta sui percorsi ciclabili sono i ponti sul Po: di Borgoforte, San Benedetto Po, Ostiglia/Revere e, in misura minore, di Sermide.

2.1.4 Sovrapposizione rete stradale >< rete ciclabile

I punti di conflitto tra traffico motorizzato e traffico ciclabile

Sia valutando i dati dell'esistente sia da quanto rilevato durante i sopralluoghi, sono emersi una serie di punti critici dove la rete ciclabile incrocia la rete stradale principale. Alcuni tratti della rete ciclabile esistente fanno parte della rete stradale principale, con la presenza di molto traffico, pesante e/o veloce. In alcuni punti i percorsi ciclabili incrociano strade statali o provinciali senza la presenza di un regolare attraversamento ciclabile (o pedonale).

Uno dei punti critici generali è la presenza di 6 ponti, 4 sul Po e 2 sul Secchia, quasi inaccessibili ai ciclisti a causa della pericolosità e per la mancanza di banchine transitabili. I ponti sarebbero i collegamenti ideali tra le due sponde dei fiumi oltre a essere dei punti di accesso al territorio, ma attualmente nessuno di essi è idoneo dal punto di vista della sicurezza: mancano percorsi riservati e accessi sicuri che colleghino i percorsi ciclabili ai ponti stessi.

- Ciclovía 2d/2s: la SS62 attraversa il Po sul ponte di Borgoforte; il ponte dispone di una passerella pedonale molto stretta che non è collegata direttamente alle due ciclovie; il ciclista che intende di attraversare il Po deve uscire dalla ciclovía e proseguire sulla rete stradale di accesso al ponte in una situazione molto pericolosa
- Ciclovía 2d/2s: la SS413 da Mantova attraversa il Po sul ponte di San Benedetto Po; qui la situazione è altrettanto pericolosa e paragonabile a quella a Borgoforte, anche se il flusso del traffico è minore
- Ciclovía 2d/2s: a Revere / Ostiglia la SS12 attraversa il Po su di un ponte dove fino a pochi anni or sono passava anche la linea ferroviaria Verona – Bologna; la ferrovia è stata spostata su di una nuova infrastruttura e la parte ex-ferroviaria del vecchio ponte adesso è inutilizzata; la situazione per il ciclista è simile a quella descritta per gli altri due ponti
- Ciclovía 2d/2s: a Sermide la SP91 attraversa il Po su un ponte che presenta uno stretto marciapiede su cui è stato installato un guard rail: lo spazio rimanente di circa 50 cm impedisce così il transito in bicicletta anche a mano. L'accesso al ponte è possibile solo dalle rampe carrabili (la scalinata laterale in ferro è chiusa) e le bici sono costrette a percorrere la stessa strada delle macchine senza che vi sia alcuna banchina transitabile.
- Ciclovía 3d/3s: all'altezza dell'abitato di Bondanello si attraversa il Secchia su un ponte della SP44, per passare dalla ciclovía 3d alla 3s o viceversa; lo spazio sul ponte è molto limitato ed è presente traffico pesante; a sud del manufatto, verso Bondanello, si prosegue su strada trafficata con veicoli che scorrono a velocità eccessiva
- Ciclovía 3d/3s: a Quistello si attraversa il Secchia su un ponte della SS496, per passare dalla ciclovía 3d alla 3s o viceversa; anche questo ponte è molto stretto e c'è presenza di traffico pesante

Alcuni percorsi ciclabili utilizzano per brevi tratti strade provinciali o statali o le attraversano; il problema maggiore in questi casi è la velocità elevata del traffico motorizzato anche quando sono presenti limitazioni di velocità. Altri problemi riscontrati sono: presenza di traffico pesante, visuali limitate, illuminazione mancante; nel caso degli attraversamenti di strade trafficate nell'area extraurbana quasi sempre manca un qualsiasi aiuto all'attraversamento sicuro. L'elenco seguente, pur incompleto, esemplifica alcune situazioni tipiche:

- Ciclovía 2d: da San Benedetto, in direzione ovest, percorre prima la SP42, poi dalla frazione Ronco Nuovo la SP53 fino alla frazione Manona (poco meno di 12 km); questo tratto di strada risulta percorso con velocità troppo elevata da parte del traffico motorizzato, anche in presenza di un limite di velocità.
- Ciclovía 3d: a Quistello, se non si vuole attraversare il ponte bisogna percorrere per poche decine di metri, prima la SS496, poi la SP43.

- Ciclovía 3d: salendo da Quistello in direzione Nord, la ciclovía si immette nella via Marchesa proveniente da est (SP41). Sempre sul tracciato di quest'ultima, la 3d attraversa il Secchia in direzione dell'abitato di San Siro.
- Ciclovía 9 (Circuito Paludi di Ostiglia): l'attraversamento della SS482 dall'argine maestro verso via Arginino Piccolo e quindi verso la R.n. Paudi di Ostiglia è estremamente pericoloso
- Ciclovía 9: verso Nord, nei pressi dell'abitato di Comuna Bellis, la ciclovía attraversa la SP75; nel suo tratto verso Sudessa attraversa la SP80; continuando ancora verso sud nel tratto compreso tra gli abitati di Bugno San Romano e Serravalle a Po, la SS482; tutti questi incroci non sono molto pericolosi, ma una parte di essi non offrono un attraversamento sicuro
- Ciclovía 8 (Circuito canale di bonifica Agro Mantovano-Reggiano): nei pressi di Moglia di Sermide, più precisamente a Palazzo, il percorso circolare della ciclovía percorre un tratto sulla SP34 (si tratta proprio del tratto di collegamento tra i due impianti idrovori dove la strada fa una sorta di "S"); il tratto è molto pericoloso perché situato in una curva con visuale ristretta e presenza di traffico anche pesante e con velocità elevata
- Ciclovía 8: nella sua parte più occidentale, vicino all'abitato di Zanolte, la ciclovía percorre un tratto lungo la SP39, sulla quale si attraversa un canale; questo tratto è poco trafficato e perciò non particolarmente pericoloso

I parcheggi di accesso verso la rete ciclabile

Gli accessi più importanti per il traffico automobilistico verso le ciclovie esistenti sono situati nei centri abitati o nei pressi. È perciò inevitabile che parcheggi urbani o di testata per i centri abitati abbiano anche la funzione di aree sosta per l'accesso alla rete ciclabile. Questa situazione, in una prospettiva di un rafforzamento del cicloturismo, comporta dei conflitti potenziali tra il loro utilizzo a servizio della rete ciclabile e le necessità dei centri abitati.

Nelle aree extraurbane tra rete stradale di accesso e rete ciclabile esistono pochissimi parcheggi, e solo alcuni di questi sono riservati alle zone protette o alle ciclovie.



Piazza Isabella d'Este: parcheggio urbano di Ostiglia che confina con la ciclovía 2s



Il ponte di Quistello come tutti gli altri ponti nell'area SIPOM sarebbe un punto di accesso ideale alla rete ciclabile; ma tutti i ponti sono sprovvisti di parcheggi di accesso alle ciclovie

L'orientamento tra rete stradale e rete ciclabile

In confronto all'orientamento lungo la rete ciclabile l'orientamento del ciclista dalla rete stradale verso le ciclovie (dai centri urbani, dalle strutture alberghiere, dalle stazioni FS, ecc.) risulta più difficile a causa di alcune lacune nella segnaletica e nell'informazione specifica.



Indicazione della ciclovía 2d su un incrocio di Suzzara



Indicazione della ciclovía 2d a Borgofranco Po

2.1.5 Trasporto pubblico su rotaia >< rete ciclabile

La combinazione treno - bici

Mentre le linee ferroviarie Verona-Mantova-Modena, Parma-Suzzara e Verona-Bologna sono da intendere più come una possibilità di accesso all'Oltrepò Mantovano e hanno soli 2-3 fermate nel territorio, la linea Suzzara – Sermide che attraversa il territorio in tutta la sua larghezza parallelamente al Po potrebbe diventare interessante per una sinergia tra treno e bicicletta. Lungo la linea Suzzara – Poggio Rusco – Ferrara nel territorio di progetto sono attive 8 stazioni: Suzzara, Pegognaga, S.Benedetto Po, Quistello, (S.Rocco Mantovano), (Schivenoglia), Poggio Rusco, Magnacavallo, (Vallazza-Carbonara Po), Sermide, Felonica. L'orario della linea non è cadenzato inoltre ci sono moltissime eccezioni e annotazioni speciali che lo rendono poco chiaro e leggibile.

Le stazioni di interesse come punti di riferimento dell'Oltrepò Mantovano verso la rete ciclabile esistente sono: Suzzara (anche se distante ca. 3,5 Km dalla ciclovía 2d), San Benedetto Po, Quistello e Sermide. Tenendo presente il possibile ruolo dei ponti sul Po come collegamenti anche ciclabili la stazione di Ostiglia potrebbe aumentare di importanza (questa stazione è di nuova costruzione ed è stata spostata in posizione periferica al centro del paese)..

Il servizio di trasporto biciclette

Il servizio di trasporto biciclette attualmente disponibile è eccessivamente limitante per un cicloturismo funzionante. Il numero massimo di biciclette trasportabili per ogni convoglio è inferiore alle 10 unità.

2.1.6 Trasporto pubblico su gomma >< rete ciclabile

La combinazione autobus - bici

Di tutta la rete di trasporto pubblico su gomma esistente, le linee 29, 31 e 60 di APAM corrono molto vicine alle ciclovie; in parte le fermate di queste linee si trovano lungo i percorsi ciclabili, come ad esempio la linea 31 nelle vicinanze di San Benedetto Po e la linea 60 presso Ostiglia.

Le fermate

Le fermate degli autobus sono ben distribuite nel territorio e tutte segnalate da un palo e una bacheca con l'orario. Tuttavia la situazione per gli utenti nella maggior parte delle fermate extraurbane, cioè fuori dai centri abitati, non è né invitante né sicura: mancano spazi protetti per attendere, accedere o scendere dal bus; non è presente una protezione da pioggia e vento e l'illuminazione è spesso insoddisfacente.

Il servizio di trasporto biciclette

Attualmente un servizio di trasporto biciclette non è possibile né sulle tradizionali linee APAM, né con il servizio Taxi-Bus. In teoria con gli autobus del trasporto extraurbano sarebbe possibile – a seconda della tipologia di veicolo - il trasporto di un massimo di 3-5 biciclette nel bagagliaio o all'interno del bus. Questo numero è comunque troppo ridotto per un buon funzionamento della mobilità cicloturistica .

2.1.7 Servizi navali >< rete ciclabile

La combinazione nave - bici

In questo momento non sono presenti servizi navali stagionali o annuali che permettano di accedere al territorio dell'Oltrepò Mantovano o che colleghino zone diverse all'interno del territorio stesso.

Il fabbisogno potenziale di eventuali servizi navali riguarderebbe:

- il collegamento da Mantova – Oltrepò Mantovano tramite il Mincio o il Canal Bianco (attracchi di Sacchetta, San Benedetto Po e Ostiglia): il collegamento con la nave eviterebbe ai cicloturisti di proseguire su percorsi / su strade in parte molto pericolose
- il collegamento lungo il Po attraverso tutto il territorio dell'Oltrepò Mantovano
- collegamenti tra le due sponde del Po: anche se pare poco plausibile riattivare i classici traghetti di una volta

Gli attracchi

Nell'area dell'Oltrepò Mantovano esistono una serie di attracchi in parte privati, in parte pubblici, turistici e commerciali. Solo una piccola parte è utilizzata sporadicamente come attracco per viaggi organizzati.

Degli attracchi esistenti per accedere al territorio in bicicletta e muoversi con una combinazione bicicletta + nave i più interessanti appaiono San Benedetto Po, Ostiglia / Revere; inoltre Suzzara-San Colombano e Sermide come punti di inizio e fine del territorio SIPOM.



Attracco privato a San Colombano - Suzzara



Attracco turistico di Pieve di Coriano raggiungibile dalla ciclovia 2d Destra Po

2.1.8 La rete ciclabile

La qualità dei percorsi ciclabili esistenti

Prima dell'analisi della situazione esistente riportiamo un elenco dei criteri generali di qualità per i percorsi ciclabili dedicati al tempo libero:

- attraversamento di zone "belle" / interessanti
- senza o con poco traffico motorizzato
- percorribilità durante tutto l'anno
- larghezza sufficiente, passaggio confortevole
- presenza di arredo, aree di sosta / aree di rifornimento
- sviluppo dei percorsi il più possibile attraverso o in vicinanza dei centri abitati

Le ciclovie dell'Oltrepò Mantovano posseggono a una gran parte dei criteri elencati: i percorsi si snodano tra i fiumi e i centri abitati, attraversano zone paesaggisticamente gradevoli e offrono una percorribilità annuale su carreggiate sufficientemente larghe. Come punti deboli del sistema emergono:

- la presenza su gran parte della rete di traffico motorizzato;
- lo scarso comfort lungo i percorsi e presso le aree di sosta dovuto in primo luogo alla mancanza d'ombra, ma anche la manutenzione non sempre ottimale.

Le tipologie di percorsi

La rete ciclabile dell'Oltrepò Mantovano è composta da percorsi su strade più o meno trafficate urbane ed extraurbane e su relativamente pochi tratti riservati a ciclisti e pedoni. I tratti esistenti di percorsi ciclabili possono essere suddivisi in cinque gruppi con caratteristiche diverse:

- tratti di percorsi su strade interpoderali, demaniali, all'interno di aree protette con divieto di traffico: queste sono le piste ciclopedonali riservate (quasi) solo a pedoni e ciclisti; la manutenzione dei percorsi in alcuni casi non è ottimale; il livello di sicurezza è elevato. Esempi: alcuni tratti delle ciclovie 2d, 3d e 3s
- tratti di percorsi ciclabili su rete stradale extraurbana secondaria con o senza regolamentazione del traffico: questi tratti sono caratterizzati dalla presenza di uno scarso volume di traffico motorizzato (con qualche particolare eccezione) e/o traffico regolamentato; le regolamentazioni sono diverse da comune a comune ed è questo uno dei punti più critici della rete ciclabile del territorio; il manto stradale in gran parte è asfaltato, ma la manutenzione non è sempre ottimale; il livello di sicurezza per il ciclista è medio-alto; i punti pericolosi sono gli incroci con la rete stradale principale. Esempi: tratti delle ciclovie 2d, 3d e 3s
- tratti di percorsi ciclabili su rete stradale extraurbana principale: alcuni brevi tratti delle ciclovie percorrono strade extraurbane trafficate; il livello di sicurezza per il ciclista qui è medio-basso; questi tratti della rete ciclabile sono da ritenere i più pericolosi per il volume / la velocità e/o la tipologia del traffico motorizzato. Esempi: ciclovie 2d a ovest di San Benedetto Po, ciclovie 3d nel tratto di Quistello
- percorsi ciclabili su strade urbane a traffico promiscuo: anche se la rete delle ciclovie esistenti non attraversa i centri abitati è da constatare come esista un livello buono di ciclabilità sulle reti stradali urbane in quasi tutti i centri dell'Oltrepò Mantovano; sono state realizzate numerose misure di moderazione e di limitazione della velocità del traffico per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti; il livello di sicurezza sulle strade urbane dell'Oltrepò in generale può essere considerato medio-alto; anche in questo caso i punti pericolosi sono gli attraversamenti o i punti di immissione su strade principali
- piste ciclabili urbane in sede propria: in alcuni centri urbani sono presenti singoli tratti di piste ciclabili in sede propria che rappresentano dei collegamenti urbani con alto grado di sicurezza; i

punti critici sono gli incroci, dove i ciclisti escono dalla pista e vengono a contatto con il traffico motorizzato



Regolamentazione indicata con segnaletica prevista dal Codice della Strada: Parco Paludi di Ostiglia



Indicazione zona traffico limitato a periodi per un tratto della ciclovia 2d Destra Po nella zona di Sermide



Segnaletica secondo Codice della Strada di una pista ciclopedonale in sede propria nella zona di Moglia



Regolamento di limitazione della velocità stagionale e a fasce orarie sul bivio verso l'attracco turistico di Pieve di Coriano dalla ciclovia 2d Destra Po



La ciclovia 2d in direzione Ostiglia; pavimentazione con buche e avvallamenti da sistemare



Tratto di pista ciclopedonale urbana a Suzzara

L'orientamento sulla rete ciclabile

L'orientamento sulle piste ciclabili dedicate è facile grazie all'aiuto di segnaletica conforme al Codice della Strada e per le caratteristiche costruttive dei percorsi.

Meno facile è l'individuazione dei percorsi e l'orientamento lungo la rete stradale a traffico promiscuo. Qui i percorsi ciclabili sono individuabili / riconoscibili solo quando è presente una segnaletica univoca come lungo la rete Eurovelo lungo la quale è stata realizzata una segnaletica uniforme secondo l'abaco del "Piano dei percorsi e delle piste ciclopedonali, Provincia di Mantova" che è stata riproposta come elemento centrale di

36

immagine coordinata del Sistema ciclabile dell'Oltrepò Mantovano nell'ambito del presente progetto. Il visitatore ha l'impressione di trovarsi in un sistema uniforme e collegato e i cartelli forniscono le informazioni necessarie sia per l'orientamento lungo la rete ciclabile sia riguardanti il territorio.

Poiché la segnaletica dedicata alla ciclabilità si sovrappone ad altre segnaletiche informative, oltre che a quella del Codice della Strada, su alcuni tratti della rete ciclabile è presente **un'eccessiva quantità di cartelli** che causano un'impressione di spaesamento e insicurezza al cicloturista. La segnaletica esistente lungo la rete delle ciclovie appare poco coordinata, poco comprensibile e caotica, senza considerare che in alcuni casi è priva di un'adeguata manutenzione. Cartelli con grafiche completamente differenti caratterizzano l'informazione lungo i diversi percorsi tematici (es. Strade del riso, del tartufo dei vini e dei Saperi, itinerari matildici) e la ciclovie locali (es. Borgofranco sul Po, circuito di Moglia di Sermide) e internazionali (Eurovelo, Via Claudia-Augusta) che si intrecciano sul territorio sovrapponendosi alla segnaletica stradale che a sua volta regolamentazioni frammentate ed eterogenee per i diversi tratti della rete.



Un cartello della segnaletica come prevista dall'abaco del "Piano dei percorsi e delle piste ciclopedonali, Provincia di Mantova 2006"



Lungo alcuni tratti delle ciclovie è presente una grande varietà di cartelli sia conformi al Codice della strada, sia informativi



Manutenzione necessaria per la segnaletica esistente



Cartello di informazione della ciclovia Via Claudia-Augusta

Il comfort lungo i percorsi e le aree sosta

Lungo gli argini dei fiumi per motivi di sicurezza idraulica non è possibile prevedere alcuna alberatura. Tuttavia la mancanza di ombreggiamento lungo quasi tutti i percorsi arginali, nei mesi più caldi comporta un'importante riduzione della qualità dell'escursione per i ciclisti.

Il problema dell'ombreggiamento è percepibile anche presso le aree di sosta attrezzate che per altro sono distribuite in modo non omogeneo lungo la rete ciclabile dell'Oltrepò Mantovano: ad esempio ve ne sono molte di piccole lungo la ciclovia 3s, ma in altre situazioni esse scarseggiano.

I servizi della mobilità ciclabile

Nel territorio in esame esistono, o sono in fase di implementazione, alcuni servizi di noleggio biciclette (es. flotte bici progetto Oasi del tartufo, ARCI e Comune di San Benedetto Po, Comune di Borgofranco sul Po



ecc.). Tuttavia si tratta di iniziative a scala comunale o sovralocale, che non interessano in nessun caso un contesto territoriale vasto come la rete dei Percorsi ciclabili del SIPOM oggetto del presente progetto.

Nei comuni dell'Oltrepò Mantovano sono inoltre presenti numerosi esercizi dediti alla riparazione delle biciclette, senza che siano tuttavia riuniti sotto un marchio univoco che ne aumenti la riconoscibilità agli occhi dei visitatori e dei cicloturisti di passaggio. La distribuzione dei meccanici poi non è omogenea sul territorio, a fronte di una grande concentrazione ad esempio nel comune di Suzzara, il Destra Secchia da Quistello a Sermide ne è completamente sprovvisto.

2.2 Le opportunità e i punti di debolezza

Le opportunità rilevanti del territorio riguardo ai temi riconducibili all'intermodalità sono:

- Sia nel breve che nel medio termine vi sono due sole tipologie di visitatori potenziali su cui concentrare l'attenzione, ciò significa che è possibile realizzare interventi e messaggi mirati
- Il Po, è l'attrazione più importante del territorio, ma anche un elemento rilevante di mobilità; il Po è inoltre l'elemento principale di collegamento tra numerose aree protette
- Non solo il paesaggio intorno ai fiumi, ma anche i centri abitati dell'Oltrepò Mantovano hanno caratteristiche da riscoprire, riqualificare e promuovere come punti di partenza verso il territorio
- La presenza di una linea ferroviaria (Suzzara-Ferrara) che attraversa il territorio parallelamente al fiume Po, con grande potenziale turistico e intermodale
- Pur essendo carenti i collegamenti navali, il territorio dispone di molti attracchi fluviali e in questo senso rappresentano un potenziale per il futuro
- L'esistenza di ciclovie internazionali e nazionali che attraversano il territorio e collegano già adesso quasi tutte le aree protette presenti

I punti di debolezza rilevanti del territorio riguardo ai temi riconducibili all'intermodalità sono:

- Il Po forma la più grande barriera del territorio e anche se in gran parte visibile rimane "distante" dalle ciclovie (il corso d'acqua non viene mai raggiunto); l'attraversamento dei ponti sul Po in bicicletta per connettere le ciclovie sulle sponde destra e sinistra è quasi impossibile o comunque molto pericoloso
- I servizi di mobilità lungo fiume, come ad esempio gli storici traghetti sul Po, non sono più attivi
- Le ciclovie solo in pochi casi sono proponibili come percorsi circolari, esse invitano più ad attraversare il territorio che a rimanerci
- L'intermodalità tra autobus e bicicletta attualmente non è possibile, ma sembra improponibile anche in futuro perdendo il confronto con le potenzialità della ferrovia
- La rete ciclabile dell'area è una rete del tempo libero che si snoda quasi esclusivamente lungo gli argini dei fiumi e dei canali; mancano dei collegamenti diretti verso i centri abitati e soprattutto tra i centri abitati (e i nodi intermodali)
- La rete ciclabile dell'Oltrepò Mantovano si sviluppa in gran parte su strade con traffico promiscuo, alcune delle quali sia pure per brevi tratti, estremamente trafficate
- Pur essendo frequenti i tratti dove l'accesso del traffico motorizzato è regolamentato, le regolamentazioni sono molto differenziate tra loro e al visitatore ciclista si presenta una situazione caotica
- I punti più pericolosi della rete ciclabile esistente sono le immissioni e gli attraversamenti delle strade principali nell'area extraurbana
- L'elemento di maggiore criticità del "sistema ciclabile" è la mancanza di un filo rosso, di una linea strategica, di un coordinamento delle varie pianificazioni e attività di tutti i livelli amministrativi

2.3 Le conclusioni

2.3.1 I temi emergenti

Per diventare concorrenziale il "Sistema ciclabile del SIPOM" sulla base della situazione esistente (la rete ciclabile, i sistemi di mobilità sostenibile) e degli elementi ancora da implementare (servizi, informazione) deve offrire qualcosa di più e di peculiare rispetto ad aree geografiche simili. Dalla analisi delle opportunità e dei punti di debolezza si delineano i seguenti temi emergenti:

- Il Po: rappresenta allo stesso momento una grande opportunità e un grande punto debole; sono da approfondire il tema dei ponti, dei servizi navali, del contatto tra la rete ciclabile e l'acqua, del collegamento delle zone protette
- I centri abitati e le altre zone di interesse del territorio: sono da includere nella rete ciclabile; necessitano di un'adeguata promozione lungo la rete ciclabile stessa
- La linea ferroviaria Suzzara – Sermide: promozione della linea ferroviaria in connessione con il Sistema ciclabile del SIPOM; miglioramento del servizio di trasporto biciclette e degli orari; sviluppare un'offerta di pacchetti treno+bici+...
- La rete ciclabile del territorio: ampliamento e messa in sicurezza
- La mobilità ciclabile del tempo libero: sono necessari servizi aggiuntivi per creare un prodotto completo come ad esempio noleggi, meccanici, punti informativi
- Uniformità, coordinamento, immagine unitaria: tutto il territorio deve mirare a obiettivi condivisi che possono essere raggiunti grazie all'individuazione di un ente coordinatore

2.3.2 Spunti strategici

Sulla base delle analisi condotte le conclusioni e gli spunti strategici per l'implementazione della mobilità sostenibile nel territorio indagato sono riassunti nella tabella seguente.

Il territorio e le sue offerte	I centri abitati sono le aree in cui si concentrano gli attrattori territoriali → da valorizzare Il Po: maggiore vicinanza alla sponda, creazione di percorsi lungo il corso d'acqua o almeno di singoli punti di accesso alle sponde
La rete ciclabile > le ciclovie del Po e del Secchia	Mitigare i maggiori punti di conflitto e pericolosità della rete (p.es. attraversamenti; percorsi promiscui; ecc.) Uniformare le regolamentazioni sulle strade arginali per diminuire l'eterogeneità dei limiti e dei divieti e per facilitare l'informazione Completamento / riqualificazione della rete delle ciclovie del Po e del Secchia e integrazione nell'ambito di un sistema complessivo che sviluppi rete di connessione con i centri abitati
La rete ciclabile >> territorio e raggiungibilità	Individuare percorsi idonei su strade poco trafficate per consentire l'accesso dalle ciclovie al territorio e viceversa Facilitare l'orientamento (adeguata segnaletica) Migliorare la raggiungibilità della rete delle ciclovie affiancando ad essa una rete di interconnessione tra i centri abitati e tra i centri e le ciclovie; creare un sistema sia per la mobilità di tutti i giorni che per il tempo libero
Le strade >> gli accessi verso la rete ciclabili	Realizzare / individuare dei parcheggi "dedicati" di accesso alla rete ciclabile
La ferrovia >> la mobilità ciclabile	Dare un ruolo attivo nel sistema di mobilità sostenibile alla ferrovia tramite la creazione di percorsi circolari treno+bici e di pacchetti. Il presupposto è l'organizzazione di un servizio di trasporto bici in treno che abbia una regolamentazione <i>user friendly</i>
Il servizio navale >> la mobilità ciclabile	Creazione / implementazione di un servizio di collegamento via acqua da realizzare a lungo termine essendo presenti numerosi attracchi funzionanti o da attivare. Istituzione di un collegamento lungo il Mincio e il Po da intendersi come trasporto pubblico annuale o stagionale; oppure come servizio "navetta" stagionale
I servizi della mobilità	Sistema di noleggio bici territoriale e messa in rete di servizi già

ciclabile	esistenti nell'area. Garantire un'informazione adeguata dei servizi di mobilità ciclabile offerti dal territorio
L'informazione della mobilità ciclabile	Predisposizione di adeguata segnaletica verticale informativa e di orientamento lungo le ciclovie, nei centri abitati, lungo la rete stradale verso le ciclovie Produzione di materiale di informazione, campagne informative tramite canali differenziati nonché creazione e promozione di "pacchetti"

3. Modello generale di intermodalità

Introduzione

Nel modello generale dell'intermodalità che fungerà come base per l'impostazione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano sono approfonditi i temi della rete ciclabile, dei "portali" e dei nodi intermodali e infine alcuni esempi di prospettive strategiche di miglioramento e valorizzazione delle forme di mobilità sostenibile presenti nel territorio.

Il territorio individuato nel progetto è quello del SIPOM (Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano), che risulta essere solo una parte del più ampio Oltrepò Mantovano. Tale definizione è avvenuta per fasi successive, che hanno tenuto conto di sopralluoghi in campo, della scelta di una tematica caratterizzante i percorsi ciclabili (le aree protette, per l'appunto), quindi dei vincoli territoriali imposti dal POR Competitività 2007-13, Asse 4, Linea 4.1.1.1.

Per quanto riguarda l'individuazione e analisi degli attrattori all'interno del SIPOM si rimanda alla descrizione qualitativa contenuta nel Piano di Interpretazione Ambientale. Il presente capitolo si concentra invece su un approccio all'area in esame strettamente legato alla mobilità ciclabile, ovvero ai percorsi, alle criticità e alle proposte di miglioramento dell'esistente.

3.1 I percorsi ciclabili proposti del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano

La rete proposta in questo progetto è stata definita sulla base delle necessità emerse nella fase di analisi, mentre i singoli tratti sono stati verificati in loco nell'ambito di diversi sopralluoghi. La messa a disposizione della rete del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano consente di integrare la rete esistente (composta da percorsi Eurovelo e percorsi locali) collegandola con il territorio dell'Oltrepò e ai suoi centri abitati; la rete proposta garantisce inoltre tappe armonizzate e percorsi circolari da fare solo in bici o in bici in combinazione con il trasporto pubblico.

3.1.1 I criteri di scelta

Il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano proposto è stato scelto sulla base dei seguenti criteri classificati secondo la loro importanza:

1. integrazione dei collegamenti necessari: allacciamento tra punti di attrazione individuati dal Piano di Interpretazione Ambientale e la rete ciclabile esistente; allacciamento tra centri abitati, aree protette, punti focali intermodali e rete ciclabile esistente per garantire la raggiungibilità di quanto proposto nel Piano di Interpretazione Ambientale
2. sfruttamento dell'esistente: per motivi strategici e di informazione dei visitatori utilizzo di percorsi o tratti di percorsi ciclabili già esistenti e conosciuti; tenendo conto anche di progetti in corso
3. semplicità del sistema proposto: percorsi che adempiono soprattutto il primo criterio e che non creino una situazione di difficoltà di scelta per i visitatori
4. bellezza dei percorsi: attraversamento di aree paesaggisticamente interessanti
5. sicurezza: strade il meno possibile trafficate e con possibilmente pochi punti critici

3.1.2 I percorsi, le loro categorie e tipologie

Nel territorio considerato sono presenti alcune ciclovie e brevi tratti opzionali delle ciclovie appartenenti ai circuiti europei (EuroVelo). Inoltre sono presenti percorsi locali creati da Comuni (es. percorso Museo Lineare delle Bonifiche a Moglia, percorsi ciclabili di San Benedetto Po e di Borgofranco sul Po) e dal Consorzio di bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po (Circuito del canale di Bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano).

Oltre a questi circuiti (percorsi Eurovelo inseriti integralmente e percorsi locali inseriti parzialmente nel Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano) è emersa la necessità di mettere a disposizione dei

visitatori anche altri collegamenti. Il “prodotto” voleva essere una rete integrata con percorsi che collegano in modo coerente il territorio, i centri abitati, i punti di attrazione e i punti intermodali alla rete ciclabile principale. Le integrazioni proposte si basano su quanto emerso nell’analisi e nelle sovrapposizioni degli elementi presenti nel territorio riguardo la mobilità e gli aspetti urbanistici. Per le integrazioni della rete principale, sono stati scelti, laddove possibile, percorsi esistenti o progettati. I percorsi di integrazione della rete principale sono suddivisibili in percorsi che funzionano come tratti di variante alla rete principale, percorsi che raccordano assi della rete principale e infine tratti di percorsi che consentono di accedere alla rete ciclabile da alcuni punti intermodali focali.

Le categorie di percorsi e i motivi di scelta

Per il progetto sono state scelte le seguenti categorie di percorsi:

categoria 1: i percorsi nazionali e transnazionali (rete principale / assi principali)

motivi della scelta:

- i percorsi Eurovelo EV7 (Secchia) e EV8 (Po) sono già corredati con segnaletica e aree sosta
- sono già pubblicizzati e conosciuti a livello internazionale
- sono la spina dorsale di qualsiasi futuro allargamento della rete, poiché i fiumi Po e Secchia, lungo i quali questi percorsi corrono, saranno sempre il punto di riferimento turistico e naturalistico della zona dell’Oltrepò Mantovano

categoria 2: assi di variante o paralleli ai percorsi di categoria 1

motivi della scelta:

- per connettere meglio il territorio con i percorsi ciclabili principali
- per la messa a disposizione di percorsi ciclabili circolari di diffusione nel territorio che colleghino i centri abitati, le aree protette e altri punti di attrazione

categoria 3: percorsi di raccordo tra assi della rete principale

motivi della scelta: vedi categoria 2

categoria 4: tratti di accesso alla rete ciclabile

motivi della scelta:

- per connettere i punti intermodali focali non ancora connessi

I percorsi del Sistema ciclabile dell’Oltrepò Mantovano

Il Sistema Ciclabile dei Parchi dell’Oltrepò Mantovano è composto dai seguenti percorsi:

I percorsi di categoria 1 – percorsi nazionali e transnazionali (Eurovelo)

- Ciclovia 2d: Destra Po (EV8) + 2d.a (Arginotto-Sailetto) + 2d.b (Mirasole-ponte s.Secchia)
- Ciclovia 2s: Sinistra Po (EV8) – tratto breve a Ostiglia, prolungata anche nei comuni di Serravalle a Po e Sustinente
- Ciclovia 3d: Destra Secchia (EV7)
- Ciclovia 3s: Sinistra Secchia (EV7)
- Ciclovia Via Claudia Augusta – tratto breve a Ostiglia fino alle Paludi di Ostiglia

I percorsi di categoria 2 - assi di variante o paralleli alla rete principale Eurovelo (categoria 1)

- Variante della ciclovia 2d “Paleoalveo Zara” tra loc. Forte Urbano - Sailetto e SP 53 (Strada Argine Po Sud) a est di Portiolo; la variante è collegata alla ciclovia 2d con una bretella intermedia (< 1 Km) a Villa Saviola; lunghezza Km 21

- Variante della ciclovia 2d da Portiolo a San Benedetto Po interno alla golena di Portiolo; lunghezza Km 6
- Variante della ciclovia 2d da Bonizzo di Borgofranco Po a Moglia di Sermide; lunghezza 13 Km
- Variante della ciclovia 2s a Ostiglia, da Paludi di Ostiglia all'argine di Po via Calandre e Correggioli; lunghezza Km 10

I percorsi di categoria 3 - percorsi di raccordo tra assi della rete principale Eurovelo (categoria 1)

- Raccordo ciclovie 2d – 3s da San Benedetto Po a San Siro presso Corte Bertonia; lunghezza Km 9
- Raccordo ciclovie "Paleoalveo Zara"-3s da Argine Cantone - Pegognaga – Bondanello; lunghezza 25 Km
- Variante al raccordo 2d-"Paleoalveo Zara"-3s su via Faccalina tra Zovo-Ruggera-Faccalina-ciclovia 2d; lunghezza Km 4

I percorsi di categoria 4 – tratti di accesso alla rete principale

- percorso di accesso dalla stazione ferroviaria di Suzzara verso la ciclovia 2d; lunghezza Km 6
- percorso di accesso dalla stazione FS di Ostiglia verso la ciclovia Via Claudia Augusta; lunghezza Km 3
- percorso di accesso dalla stazione ferroviaria di Sermide verso la ciclovia 2d; lunghezza Km 2
- altri percorsi di accesso con meno di 1 Km di lunghezza sono:
 - dalla stazione ferroviaria di San Benedetto Po, dalla stazione ferroviaria di Vallazza, dalla stazione ferroviaria di Pegognaga, dalla stazione ferroviaria di Quistello verso la rete proposta.
 - da riserva naturale Isola Boschina, da Isola Mafalda (comune di Serravalle loc. Libiola), da Isola Rodi (comune di Sustinente)

Categoria 1:

percorsi nazionali e transnazionali



La ciclovia 2d Destra Po nelle vicinanze di S.Colombano



La ciclovia 2s Sinistra Po a Ostiglia; impostazione come passeggiata urbana



La ciclovia 3d Destra Secchia tra Quistello e ponte Bondanello



La ciclovia 3s Sinistra Secchia in direzione Moglia

Categoria 2:

assi di variante o paralleli alla rete principale



"Paleoalveo Zara" verso Villa Saviola



Variante della ciclovia 2d da Bonizzo di Borgofranco Po e Moglia di Sermide; verso il Circuito del Canale di Bonifica Agro Mantovano Reggiano



Variante della ciclovia 2s a Ostiglia da Paludi di Ostiglia all'argine di Po via Calandre Correggioli; tratto lungo il Canal Bianco

Categoria 3:

percorsi di raccordo tra assi della rete principale



Raccordo ciclovie 2d-3s da San Benedetto Po a San Siro; tratto finale



Raccordo ciclovie "Paleoalveo Zara"-3s; tratto tra Bondanello e Moglia



Raccordo verso la ciclovie 2d su Via Faccalina

La raggiungibilità degli elementi individuati come focali per il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano

Attraverso la rete ciclabili esistente e proposta è possibile collegare tutti i centri abitati importanti dell'area SIPOM (San Benedetto Po, Quistello, Quingentole, Ostiglia, Carbonara Po, Sermide: collegamento esistente; Suzzara, Pegognaga, Moglia: collegamenti nuovi), tutte le aree protette, i "portali" verso il territorio, i punti intermodali focali, i punti di interesse più importanti, strutture ricettive.

Per l'individuazione di tali punti di attrazione si rimanda agli altri capitoli del presente lavoro, così come al Piano di Interpretazione Ambientale.

Inoltre è possibile collegare gli elementi proposti dal Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano: punti bici, infopoint, pit stop e punti sosta.

3.2 Le soglie e i passaggi

La rete proposta è stata definita sulla base delle necessità emerse nella fase di analisi, mentre i singoli tratti sono stati verificati in loco nell'ambito di diversi sopralluoghi. La messa a disposizione della rete del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano consente di integrare la rete ciclabile esistente collegandola con il territorio dell'Oltrepò e con i suoi centri abitati; consente inoltre tappe armonizzate e percorsi circolari da compiere in bici o con la stessa in combinazione con il trasporto pubblico.

I termini "soglie" e "passaggi" nel contesto della mobilità significano punti di transizione (territoriale) e di interscambio (modalità). Questi punti sono fondamentali come nodi di comunicazione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò; a lungo termine e allestiti con rispettive infrastrutture e informazioni potrebbero diventare i punti cruciali della mobilità ciclabile di tutta l'area dell'Oltrepò Mantovano. Le soglie/i passaggi nell'area SIPOM sono:

- i "portali" verso il territorio

cioè gli ingressi verso la zona del SIPOM/dell'Oltrepò Mantovano arrivando da fuori in auto, in treno, in autobus, in bici, (in nave)

- i punti intermodali nel territorio o gli accessi verso la rete ciclabile

cioè i nodi di interscambio tra le diverse forme di mobilità e la bicicletta all'interno della zona; auto >< bici, treno >< bici, bus >< bici, nave >< bici

3.2.1 I "portali" verso il territorio

Un "portale" è un punto di passaggio visibile e distinguibile al confine tra un territorio e un altro. Il "portale" perciò può essere considerato il primo punto di riferimento di un territorio dove il visitatore approda. E' perciò il punto più idoneo per comunicare il territorio e per incentivare il passante a visitarlo.

I "portali" verso il territorio possono essere scelti sulla base di due criteri:

- la loro posizione
- le modalità di mobilità coinvolte

Esempio per il primo criterio: nel caso del SIPOM i "portali" esistenti più visibili e riconoscibili sono i ponti che attraversano il Po e che segnano in modo chiarissimo la transizione da un territorio all'altro.

Esempio per il secondo criterio: le stazioni ferroviarie più importanti all'interno del territorio sono anche dei "portali" verso il territorio. Il visitatore che viene da fuori zona, quando scende dal treno ed esce dalla stazione entra nel territorio dell'Oltrepò Mantovano.

3.2.2 Le tipologie di “portali” verso il territorio dell’Oltrepò Mantovano

Chi arriva in automobile nel territorio SIPOM arriva o sull’autostrada del Brennero, o su una statale o provinciale diretta verso il territorio dell’Oltrepò.

Unico “portale” collegabile direttamente al territorio arrivando dall’autostrada A22 del Brennero è il casello di Pegognaga situato nella parte ovest dell’area SIPOM. Presumibilmente una grande parte dei visitatori accedono all’Oltrepò attraverso questo “portale”.

Su strade statali e provinciali da nord si accede attraversando i ponti sul Po, che costituiscono i portali meglio definiti verso il territorio: da Mantova sul ponte di Borgoforte/Motteggiana (SS62) o sul ponte di San Benedetto Po (SS413), da Rovigo sul ponte Castelmassa/Sermide (SP91), da Verona sul ponte di Ostiglia/Revere (SS12; si sottolinea come esso faccia parte già del SIPOM, ma anche come esso sia geograficamente un portale verso la sponda destra del Po – Oltrepò mantovano). Un ulteriore accesso verso il territorio è possibile attraversando il ponte di Sermide sulla SP34bis da est/sud.

Su strade statali/provinciali da sud si arriva a centri abitati che possono costituire dei “portali”, anche se non chiaramente localizzabili come lo sono i ponti: da Parma e Reggio Emilia verso Suzzara (SP62) o strada Cispadana, da Modena verso Moglia (SS413), da Ferrara verso Sermide (SP35 e SS496), da Rovigo verso Ostiglia (SR482).

Su strade statali/provinciali da nord si giunge alla porzione di Oltrepò posta sulla sponda sinistra del fiume (comuni di Sustinente, Serravalle e Ostiglia): da Mantova verso Sustinente (SS482), da Verona a Ostiglia (SS12) e da Rovigo a Ostiglia (SR482).

I “portali” verso il territorio per chi arriva in treno sono individuabili nelle seguenti stazioni ferroviarie: la stazione di Suzzara, punto di arrivo nel territorio delle linee ferroviarie provenienti da Parma e da Ferrara; la stazione di Ostiglia (linea ferroviaria Bologna – Verona – Brennero); la stazione di Sermide (linea ferroviaria Ferrara – Suzzara).

Anche nella rete delle linee di autobus extraurbani che partono da Mantova e arrivano nel territorio del SIPOM sono individuabili dei “portali”: la fermata centrale degli autobus a Suzzara (linea n.29), la fermata centrale degli autobus a San Benedetto Po (linea n.31) e infine l’autostazione di Ostiglia (linea n.60). Dall’analisi risulta però che il trasporto pubblico su rotaia nel territorio ha una valenza più forte del trasporto pubblico su gomma sia a breve termine che in una prospettiva a medio-lungo termine. Perciò i “portali” collegati alla ferrovia sono da considerare più importanti non solo nella situazione attuale ma anche in prospettiva.

Un’ulteriore modalità di mobilità collettiva sostenibile, ovvero il servizio navale, che nell’area lungo il Po è parte integrante della storia e della cultura locali, attualmente non è in funzione se non come offerta prettamente privata-turistica. A medio termine i “portali” centrali di accesso dal Po verso il territorio con un auspicabile futuro servizio navale pubblico potrebbero essere gli attracchi di San Benedetto Po, Ostiglia, Revere ed eventualmente Sacchetta di Sustinente; San Benedetto Po è punto di accesso verso l’area centrale del SIPOM e sia San Benedetto che Ostiglia possono diventare punti di riferimento per un servizio navale che colleghi la città di Mantova attraverso le vie fluviali del Mincio (e/o Canal Bianco) e del Po all’Oltrepò Mantovano.

Quando si parla di “portali” verso il territorio dell’Oltrepò Mantovano si deve tener conto che in questo territorio esistono o sarebbero auspicabili anche punti di accesso per la mobilità non motorizzata; sono sempre più frequenti i visitatori che arrivano nel territorio con la bicicletta. I “portali” in questo caso – come anche per una parte dei visitatori in auto – sono i ponti sul Po. È perciò essenziale rivalutare il ruolo di queste infrastrutture e realizzare delle misure che consentano il passaggio sicuro in bicicletta da un lato del Po all’altro.

Altri “portali” ciclabili sono gli ingressi al territorio tramite i percorsi Eurovelo sugli argini di Po (in sponda sinistra confine Luzzara-Suzzara a ovest e confine Felonica-Bondeno a est; in sponda destra confine Roncoferraro-Sustinente a ovest e confine Ostiglia-Melara a est) e Secchia (confine Quistello-Concordia sulla Secchia sponda destra e confine Moglia-Novati sponda sinistra) e della via Claudia Augusta (confine Gazzo Veronese – Ostiglia).

Riassumendo i seguenti "portali" verso il territorio sono già adesso o potrebbero essere in futuro dei punti intermodali o di accesso focali:

- i quattro ponti sul Po di Borgoforte, San Benedetto Po, Ostiglia e Sermide (transitabilità in bici da migliorare; da allestire con parcheggi per l'interscambio auto >< bicicletta)
- le stazioni ferroviarie di Suzzara, Ostiglia e Sermide (sono le stazioni ferroviarie di accesso verso il territorio, ma anche potenziali punti di interscambio tra treno e bicicletta)
- le fermate di autobus centrali / le autostazioni di Suzzara, San Benedetto Po e Ostiglia (punti di arrivo di linee autobus extraurbane che partono da Mantova con orario denso; potenziali punti intermodali autobus >< bicicletta)

La rete ciclabile esistente e proposta collega tutti i "portali" individuati.

Le misure a breve termine riguardano i "portali" potenzialmente operativi nella situazione attuale. È previsto un allestimento con cartelli di informazione sul Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI "PORTALI" VERSO IL TERRITORIO		
Località		per chi arriva in
Suzzara	centro	in auto sulla SS62 da Parma
	stazione ferroviaria	in treno da Parma / da Ferrara
	fermata centrale bus	in autobus extraurbano da Mantova, p.es. linea 29
Borgoforte/ Motteggiana/ Sailletto	ponete sul Po	in auto sulla SS62 da Mantova
		in autobus extraurbano da Mantova, p.es. linea 29
		in bicicletta sui percorsi Eurovelo
Pegognaga	casello autostradale	in auto sull'autostrada 22 del Brennero
San Benedetto Po	ponete sul Po	in auto sulla SS413 da Mantova
		in autobus extraurbano da Mantova, p.es. linea 31
		in bicicletta sui percorsi Eurovelo
	fermata centrale bus	in autobus extraurbano da Mantova, p.es. linea n.31
	attracco	con servizio navale
Moglia	centro	in auto sulla SS413 da Modena
Ostiglia	ponete sul Po	in auto sulla SS12 da Verona, sulla SR482 da Rovigo
		in bicicletta sui percorsi Eurovelo
	stazione ferroviaria autostazione	in treno da Verona / da Bologna in autobus extraurbano da Mantova, p.es. linea 60
Revere	attracco	con servizio navale
Sermide	ponete sul Po	in auto sulla SP34bis / SS482 da Ferrara
		in bicicletta sui percorsi Eurovelo
	centro stazione ferroviaria	in auto sulla SP35 da Ferrara da Ferrara / da Suzzara
Sustinente	ponete conca San Leone	in auto SS482 da Mantova
	attracco	con servizio navale

3.2.3 I punti intermodali e i punti di accesso alla rete ciclabile all'interno del territorio

I punti intermodali sono intesi come nodi di interscambio tra le altre forme di mobilità e la bicicletta all'interno della zona: treno >< bici, bus >< bici, nave >< bici e infine anche auto>< bici (chiamati nello specifico, punti di accesso). L'interscambio oltre a garantire l'accessibilità alla rete ciclabile rappresenta una grande opportunità e un arricchimento dell'offerta di percorsi circolari nel territorio in combinazione tra bicicletta e altre forme di mobilità sostenibile.

Chi fa un giro in bicicletta nel territorio del SIPOM a medio termine potrebbe muoversi con diversi mezzi anche senza auto. I punti di interscambio diventeranno i punti di riferimento cruciali nei percorsi.

I punti intermodali collegabili con la mobilità ciclabile sono:

- le stazioni ferroviarie; interscambio treno >< bicicletta; questo tipo di interscambio è il più attraente e promettente per percorsi circolari; condizione per l'operatività dell'interscambio treno >< bicicletta è il trasporto bici in treno e l'offerta di un orario dei treni comodo possibilmente cadenzato
- le fermate dell'autobus; interscambio autobus >< bici; l'interscambio tra autobus e bicicletta è interessante per aree senza sufficiente servizio ferroviario; condizione per l'operatività dell'interscambio autobus >< bicicletta è la possibilità di trasporto di biciclette in autobus
- gli attracchi fluviali; interscambio nave >< bicicletta; possibilità affascinante e storica, "dimenticata" negli ultimi decenni con grande potenziale di revival lungo le ciclovie del Po; condizione per l'operatività dell'interscambio nave >< bicicletta è l'offerta di un servizio base di linee navali che servano gli attracchi più importanti
- parcheggi di accesso alla rete ciclabile; interscambio auto >< bici; al momento la tipologia di interscambio più frequente, anche se molti accessi alla rete esistente non sono attrezzati con i parcheggi necessari

I punti intermodali e i punti di accesso verso la rete ciclabile nell'area SIPOM

In un territorio densamente abitato esistono molti punti di interscambio; per esempio ognuna delle numerose fermate dell'autobus rappresenta un piccolo potenziale punto di interscambio. Dalla sovrapposizione delle diverse reti presenti nell'area dell'Oltrepò Mantovano sono stati scelti solo i punti ritenuti strategici per la mobilità ciclabile anche in una prospettiva a lungo termine. E con eccezione delle stazioni ferroviarie i punti intermodali elencati sono punti allestibili come tali solo a medio – lungo termine, quando sarà possibile l'adattamento dei servizi di mobilità (p.es. trasporto bici in autobus) o la loro messa in opera (introduzione di servizi navali pubblici).

Come punti di interscambio più interessanti per gite combinate tra bicicletta e treno sono state scelte le stazioni ferroviarie di: Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Quistello, Ostiglia, Vallazza, Sermide; di queste solo Vallazza ha un orario dei treni poco denso e perciò meno idoneo per organizzare un'uscita treno+bici.

Come punti di interscambio interessanti per gite combinate tra bicicletta e autobus sono stati scelti: San Benedetto Po (punto di riferimento nella zona tra Po e Secchia), Moglia (non collegata alla rete ferroviaria), Quistello (punto di riferimento della zona lungo il Secchia verso sud), Ostiglia (punto di riferimento dell'area sinistra Po), Moglia di Sermide (non collegata alla linea ferroviaria), Sermide ed ev. Pegognaga. Sono state scelte delle fermate centrali facilmente individuabili e accessibili evitando le fermate diffuse nel territorio difficilmente rintracciabili.

Come punti di interscambio tra bicicletta e nave sono stati scelti gli attracchi già esistenti, ma in parte non operativi ritenuti strategicamente più importanti per gite combinate lungo il Po (e per l'accesso verso il territorio); e cioè gli attracchi di Riva di Suzzara, San Benedetto Po, Quingentole, Revere (Ostiglia), Sermide e Sacchetta (per il sinistra Po).

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI PUNTI INTERMODALI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL TERRITORIO		
Località	tipologia di interscambio	struttura di interscambio
Suzzara	treno + bici nave + bici	stazione ferroviaria attracco Riva di Suzzara
Suzzara	treno + bici nave + bici	stazione ferroviaria attracco Riva di Suzzara
Pegognaga	treno + bici bus + bici	stazione ferroviaria fermata centrale bus
San Benedetto Po	treno + bici bus + bici nave + bici	stazione ferroviaria fermata centrale bus attracco
Moglia	bus + bici	fermata centrale bus
Quistello	treno + bici bus + bici	stazione ferroviaria fermata centrale bus
Quingentole	nave + bici	attracco
Ostiglia	treno + bici bus + bici nave + bici	stazione ferroviaria Ostiglia fermata centrale bus Ostiglia attracco Revere
Revere	nave + bici	attracco Revere
Vallazza	treno + bici	stazione ferroviaria
Moglia di Sermide	bus + bici	fermata centrale bus
Sermide	treno + bici bus + bici nave + bici	stazione ferroviaria fermata centrale bus attracco
Sustinente	nave + bici	attracco Sacchetta

Mentre l'intermodalità tra bicicletta e altre forme di mobilità sostenibile è idonea per la promozione di percorsi circolari combinati, l'intermodalità tra bicicletta e auto garantisce l'accessibilità verso la rete ciclabile in forma capillare, ma non consente dei percorsi combinati.

I punti intermodali tra auto e bicicletta sono individuabili come punti di accesso principali alla rete ciclabile arrivando dai centri abitati del territorio/dalle strade principali. La struttura necessaria per la funzionalità di un punto d'accesso è un parcheggio idoneo. Le informazioni per i visitatori sulla rete ciclabile e sul SIPOM possono essere posizionate nelle aree di parcheggio dove i visitatori lasciano la macchina e proseguono con la bicicletta. L'intermodalità tra auto e bicicletta negli ultimi anni è diventata un fattore molto importante anche perché è sempre più facile trasportare le biciclette con una macchina.

I punti di accesso focali nel territorio del SIPOM sono:

- I quattro ponti sul Po: Borgoforte, San Benedetto Po, Ostiglia, Sermide (parcheggi da costruire nell'ambito degli accessi ai percorsi ciclabili su uno o meglio sui due lati del Po)
- I centri abitati di: Suzzara, Pegognaga, San Benedetto Po, Moglia, Bondanello, Quistello, Ostiglia, Carbonara Po, Sermide (parcheggi urbani o sul confine dell'abitato esistenti)
- Punti di accesso verso la rete ciclabile all'esterno dal contesto urbano: accesso Parco S.Colombano (parcheggio esistente), Parco San Lorenzo (parcheggio esistente), Moglia di Sermide (parcheggio impianti idrovori di Moglia)

QUADRO RIEPILOGATIVO DEI PUNTI DI ACCESSO NEL TERRITORIO		
Località		proposta posizionamento cartello info
Suzzara	centro Parco S.Colombano	parcheeggio urbano parcheeggio
Borgoforte/ Motteggiana/ Sailletto	ponte sul Po	nelle vicinanze del ponte; sui parcheeggi di accesso della rete ciclabile da realizzare
Pegognaga	centro Parco San Lorenzo	parcheeggio parcheeggio
San Benedetto Po	ponte sul Po	nelle vicinanze del ponte; sui parcheeggi di accesso verso la rete ciclabile da realizzare
	centro	parcheeggio urbano
Moglia	centro	parcheeggio urbano
Bondanello	centro	parcheeggio urbano
Quistello	bordo centro	parcheeggio urbano
Ostiglia	ponte sul Po	nelle vicinanze del ponte; sui parcheeggi di accesso verso la rete ciclabile da realizzare
	tra centro e ciclovia 2s	parcheeggio urbano
Carbonara Po	bordo centro	parcheeggio urbano
Moglia di Sermide	idrovore	parcheeggio idrovore
Sermide	ponte sul Po	nelle vicinanze del ponte; sui parcheeggi di accesso verso la rete ciclabile da realizzare
	bordo centro	parcheeggio urbano

3.2.4 Dotazione dei "portali" e dei punti intermodali

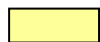
I punti individuati come importanti soglie e punti di passaggio nel territorio dell'Oltrepò mantovano nei loro ruoli di "portali" e punti di interscambio si sovrappongono parzialmente, per esempio una stazione ferroviaria può essere sia un punto intermodale sia un "portale".

Nella scheda riassuntiva che riporta tutti i punti individuati come "portali" o punti intermodali di accesso verso la rete ciclabile sono indicati anche le proposte strategiche di allestimento di questi punti. E' stato incluso anche Sustinente che non fa parte, in senso stretto, del territorio dell'Oltrepò mantovano.

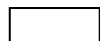
QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE MISURE PROPOSTE PER I "PORTALI" E I PUNTI INTERMODALI						
		p	i	a	punto informazione	Altre misure
Suzzara	centro	x		x	parcheggio urbano	
	stazione ferroviaria	x	x		area antistante	
	fermata centrale bus	x			area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
S.Colombano	accesso area protetta			x	parcheggio	
	attracco Riva di Suzzara		x		area attracco	attivazione servizio navale
Borgoforte/ Motteggiana/ Sailletto	ponte sul Po	x		x	parcheggi sui due lati del ponte	parcheggi di accesso alla rete ciclabile da realizzare
Pegognaga	casello autostradale	x			parcheggio all'uscita dall'autostrada	
	centro			x	parcheggio urbano; da definire insieme all'ammin. comunale	
	stazione ferroviaria		x		area antistante	
	fermata centrale bus		x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
	Parco San Lorenzo			x	parcheggio	
San Benedetto Po	ponte sul Po	x		x	parcheggi sui due lati del ponte	parcheggi di accesso alla rete ciclabile da realizzare
	stazione ferroviaria		x		area antistante	
	fermata centrale bus	x	x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
	attracco	x	x		area attracco	attivazione servizio navale
	centro			x	parcheggio urbano; da definire insieme all'ammin. comunale	
Moglia	centro	x		x	parcheggio urbano; da definire insieme all'ammin. comunale	
	fermata centrale bus		x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
Bondanello	centro	x		x	parcheggio urbano	
Quistello	stazione ferroviaria		x		area antistante	
	fermata centrale bus		x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
	centro			x	parcheggio urbano in vicinanza del ponte sul Secchia	
Quingentole	attracco		x		area attracco	attivazione servizio navale

Ostiglia	ponte sul Po	x		x	parcheeggi sui due lati del ponte	parcheeggi di accesso alla rete ciclabile da realizzare
	stazione ferroviaria	x	x		area antistante	
	autostazione	x	x		area autostazione	attivazione servizio trasporto bici in bus
	centro			x	parcheggio urbano P.zza Isabella d'Este	
	attracco	x	x		area attracco	attivazione servizio navale
Revere	attracco	x	x		area attracco	attivazione servizio navale
Carbonara Po	bordo centro			x	parcheggio accesso Riserva naturale	
Vallazza	stazione ferroviaria		x		area antistante	
Moglia di Sermide	fermata autobus		x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
	idrovore			x	parcheggio dedicato	
Sermide	ponte sul Po	x		x	parcheggi sui due lati del ponte	parcheggi di accesso alla rete ciclabile da realizzare
	centro	x		x	parcheggio urbano; da definire insieme all'ammin. comunale	
	stazione ferroviaria	x	x		area antistante	
	fermata centrale bus		x		area della fermata	attivazione servizio trasporto bici in bus
	attracco		x		area attracco	attivazione servizio navale
Sustinente	ponte conca San Leone	x			parcheggio	parcheggio di accesso alla rete ciclabile da realizzare
	attracco Sacchetta di Sustinente	x	x		area attracco	attivazione servizio navale

p = portale verso il territorio i = punto intermodale (treno, bus, nave>< rete ciclabile) a = accesso (auto>< rete ciclabile)



misure a breve termine: posizionamento del cartello di informazione sul Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano



misure a medio-lungo termine: misure costruttive e di servizi per il miglioramento dell'interscambio tra le diverse modalità

Mentre il ruolo di "portale" esige - oltre alla fisionomia caratterizzante del punto - solo la dotazione con elementi di informazione sul Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, il ruolo di un nodo intermodale esige - anche prima del posizionamento di elementi informativi - la messa a disposizione di un servizio e/o di strutture adatte. Tutte le misure concernenti il miglioramento di servizi e strutture o l'introduzione di nuovi servizi e la costruzione di nuove strutture sono perciò ipotizzate realizzabili a medio-lungo termine. Inoltre è indispensabile collegare i nodi intermodali alla rete ciclabile attraverso una sufficiente segnaletica di orientamento.

Misure a breve termine: il posizionamento dei cartelli di informazione

A breve termine è previsto l'allestimento dei punti intermodali e dei punti di accesso verso la rete ciclabile con cartelli di informazione sul Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano. Sotto alcuni esempi:



Suzzara, stazione ferroviaria:

A destra dell'uscita dalla stazione



S. Colombano, accesso verso il Parco:

Vicino alla strada d'accesso, verso l'accesso del parcheggio



Pegognaga, casello autostradale:

Sull'isola verde del parcheggio



San Benedetto Po, stazione ferroviaria:

Sull'aiuola sullo spazio antistante della stazione



*Ostiglia stazione ferroviaria:
A sinistra dell'uscita dalla stazione*



*Ostiglia, parcheggio Piazza Isabella d'Este:
Il parcheggio si trova lungo il percorso ciclabile 2s*



*Carbonara Po, parcheggio Piazzetta del Tartufo:
Il parcheggio è situato tra centro abitato e zona protetta;
il cartello da posizionare vicino al centro informativo*



*Vallazza, stazione ferroviaria:
A destra dell'uscita dalla stazione*



Sermide, stazione ferroviaria:

Sull'isola verde davanti all'uscita della stazione, in sostituzione di uno dei cartelli esistenti

Misure a medio-lungo termine

Le misure a medio-lungo termine riguardo l'allestimento di "portali" verso il territorio SIPOM e nodi intermodali con strutture e servizi sono:

bici >< treno: garanzia di trasporto bici (esistente, a disposizione per un numero limitato di bici); se a medio-lungo termine una proposta concreta di percorso combinato treno – bici verrà promossa (p.es. andata in bici da Suzzara in direzione San Benedetto Po e ritorno in treno, oppure partenza da Sermide, andata in treno a San Benedetto Po, ritorno in bicicletta), si renderà necessario un ampliamento della possibilità di trasportare biciclette nei treni; l'offerta sarebbe interessante su tutta la linea ferroviaria Suzzara – Sermide, linea con il potenziale turistico più grande.

bici >< autobus: poiché in questo momento non esiste ancora un servizio di trasporto bici l'offerta è da costruire a medio termine iniziando dalle linee extraurbane con orario denso che attraversano il territorio e si presterebbero per l'offerta di percorsi circolari combinati (P29 Mantova-Suzzara-Gonzaga-Moglia, P31 Mantova-Quistello-Ostiglia, P60 Ostiglia-Sermide-Felonica Po).

bici >< nave: attivazione degli attracchi fluviali esistenti di Riva di Suzzara, San Benedetto Po, Revere, Sermide ed, eventualmente, Sacchetta di Sustinente con la messa a disposizione di un servizio navale pubblico ed eventualmente stagionale lungo il Po e come collegamento da Mantova.

Altri approfondimenti su queste tematiche nel capitolo "Indicazioni generali per il miglioramento della mobilità sostenibile".

Prospettive a medio-lungo termine

Come aree intermodali focali della mobilità sostenibile esistenti e potenziali nel territorio SIPOM sono state individuate Suzzara, San Benedetto Po, Ostiglia, Sermide. Nelle pagine seguenti sono rappresentate le argomentazioni riguardo l'importanza e il potenziale di questi centri per il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Riassumendo le aree intermodali focali della mobilità sostenibile esistenti e potenziali dell'Oltrepò Mantovano sono:

- Suzzara: treno e nave

- San Benedetto Po: treno, autobus e nave
- Ostiglia: treno, autobus e nave
- Sermide: treno, autobus e nave

Suzzara

Pro:

- Comune più grande dell'Oltrepò (ca. 20.000 abitanti) → servizi, negozi, ristoro, ecc.
- punto di partenza migliore per raggiungere in breve tempo il PLIS San Colombano e il Po sul confine ovest dell'Oltrepò Mantovano
- si trova lungo la direttrice nord-sud che attraversa il Po a Borgoforte
- incrocio linee ferroviarie Ferrara-Suzzara e Verona-Modena, punto di accesso al territorio e nodo intermodale importante

Contro:

- decentrata rispetto al territorio



Centro della cittadina



La stazione ferroviaria

San Benedetto Po

Pro:

- è senza dubbio il centro dell'Oltrepò col maggiore flusso turistico, ha ottenuto il riconoscimento Borghi più belli d'Italia
- il Comune più grande dell'Oltrepò, ca. 7.500 abitanti
- presenza dell'abbazia e del Museo civico polironiano e di altri punti di attrazione
- servizi per turisti presenti: servizi, negozi, ostello, locali, ecc.
- si trova nelle vicinanze del Po (il punto di accesso più vicino al fiume, Ostiglia a parte), e del PLIS Golene di Foce Secchia
- posizione strategica centrale nell'intero territorio dell'Oltrepò, lungo la direttrice proveniente da Mantova (vi si trova uno dei tre ponti sul Po)
- punto di accesso cruciale al territorio e nodo intermodale importante

Contro:

- per raggiungerlo da nord o da sud in treno bisogna cambiare mezzo in uno degli altri punti di accesso (Pegognaga, Suzzara)



La Basilica del Polirone



L'attracco di San Benedetto e il ponte sul Po

Ostiglia

Pro:

- è il III comune più grande dell'Oltrepò con 7.200 abitanti → servizi, ristoro, ecc.
- vi sono musei (es. Museo Farmacopea, Museo Civico archeologico) e altri attrattori
- si trova vicino al Po, vicino alle Paludi di Ostiglia e all'Isola Boschina
- si trova sulla sponda sinistra del Po
- si trova presso uno dei tre ponti di accesso da nord all'Oltrepò mantovano; lungo la linea ferroviaria Verona-Bologna; tra i 3 attraversamenti "ciclabili" sul Po, è sicuramente quello più idoneo nelle condizioni attuali; è il punto di accesso più vicino al fiume, e quindi presenta la vocazione per l'intermodalità fluviale; è interessata da diversi percorsi ciclabili, tra cui la via Claudia Augusta

Contro:

- la centrale elettrica disturba il paesaggio; è ben visibile dalle ciclovie 2.s e 2.d
- la nuova stazione si trova al di fuori del centro abitato; la località non è collegata direttamente alla direttrice ferroviaria est-ovest (Ferrara-Suzzara)



Il ponte di Ostiglia - Revere



La nuova stazione ferroviaria di Ostiglia

Sermide

Pro:

- Comune con quasi 6.500 abitanti → servizi, ristoro, ecc.
- si trova lungo il Po → attracco
- vi è il Parco golenale del Gruccione e altri punti di interesse, come ad esempio il Centro di educazione ambientale "Teleferica" → logistica
- punto di accesso verso il territorio da est; presenta una stazione ferroviaria piuttosto grande (linea Suzzara-Ferrara); vi è un ponte che collega la Provincia di Rovigo; accesso diretto alla ciclovia 2d

Contro:

- posizione decentrata rispetto al restante territorio
- nessun museo o altro attrattore storico-culturale di rilievo
- non si trova su nessuna direttrice nord-sud importante; non si trova vicino ad alcuna linea ferroviaria N-S



Centro di educazione ambientale "Teleferica"



Il centro di Sermide

Da quanto considerato sopra i centri più promettenti come baricentri della mobilità ciclabile e turistici dell'Oltrepò Mantovano sono:

1. San Benedetto Po (già punto cruciale turistico della zona, collegato direttamente alla rete ciclabile sovranazionale e nazionale, punto di accesso da nord; intermodalità tra auto, treno e bici; in prospettiva anche bus + nave)
2. Ostiglia (collegato direttamente alla rete ciclabile sovranazionale e nazionale, punto di accesso da nord; intermodalità tra auto, treno e bici; in prospettiva anche bus + nave)
3. Suzzara / San Colombano (punto di accesso da sud-ovest; intermodalità tra auto, treno e bici; in prospettiva anche nave)

3.3 Indicazioni generali per il miglioramento della mobilità sostenibile

Nell'analisi dell'esistente e della verifica delle proposte riguardo il Sistema Ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano sono emersi dei punti di conflitto e delle situazioni migliorabili nelle diverse reti della mobilità sostenibile e nelle interconnessioni tra le reti. Per alcune tematiche scelte in questo capitolo vengono proposte misure generali. Le tematiche riguardano soprattutto il miglioramento del sistema ciclabile e degli aspetti di intermodalità tra bicicletta e altre modalità.

3.3.1 La mobilità ciclabile

Nell'ambito di questo progetto è possibile indicare solo delle misure generiche per un aumento della qualità della mobilità ciclabile. Le misure più importanti e urgenti rispetto alla mobilità ciclabile nel territorio dell'Oltrepò Mantovano non riguardano tanto gli aspetti intermodali, come per esempio il miglioramento dell'interconnessione bici><treno, ma la rete ciclabile stessa. Il tema più urgente da risolvere è l'aumento della sicurezza su tutta la rete ciclabile, sia sulle ciclovie esistenti, sia sui percorsi nuovi. Il tema è complesso e offre diverse strategie risolutive combinabili: la messa in sicurezza di singoli punti conflittuali, l'aumento della visibilità della rete ciclabile e dei ciclisti, il cambiamento del sistema delle regolamentazioni, ecc. sono aree di intervento per rendere più sicura la mobilità ciclabile.

La moderazione della pericolosità dei punti critici sulla rete ciclabile

Le misure più urgenti riguardano la messa in sicurezza di punti e tratti pericolosi della rete ciclabile. La rete esistente e proposta è composta soprattutto da percorsi ciclabili su strade a traffico promiscuo, situazione che comporta molte possibilità di conflitto tra le diverse forme di mobilità. In una prospettiva di un aumento della mobilità ciclabile non solo nel tempo libero, ma anche per svolgere le attività giornaliere (scuola, lavoro, ecc.) la messa in sicurezza dei percorsi diventa ancora più urgente. Oltre all'aumento della visibilità dei percorsi ciclabili e dei ciclisti, misura che aiuta a moderare la velocità del traffico motorizzato, alcune tipologie di problemi possono essere risolte solo attraverso misure costruttive. A lungo termine una progressiva trasformazione almeno dei percorsi principali in vere piste ciclabili in sede propria è indispensabile per arrivare al livello di sicurezza di altre realtà europee.

Nella rete ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano proposta sia su percorsi esistenti, sia su percorsi nuovi, sono stati rilevati dei punti critici raggruppabili in situazioni tipo. Le proposte riguardano una mitigazione delle situazioni più gravi con le quali il visitatore della zona si trova confrontato. Il miglioramento dei punti problematici e pericolosi nella maggior parte dei casi non è immediatamente ottenibile, ma esige delle misure costruttive realizzabili provvisoriamente o definitivamente a medio-lungo termine e con la partecipazione attiva delle amministrazioni coinvolte.

Attraversamenti di percorsi ciclabili su strade molto trafficate

Questa tipologia di conflitto è identificabile come la più pericolosa tra traffico motorizzato e bicicletta. Nella rete ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano sono esistenti una serie di incroci tra percorsi ciclabili e strade trafficate sia all'interno dei centri abitati (pericolosità minore), sia nell'area extraurbana (pericolosità maggiore). Il problema è molto più accentuato se l'incrocio non dispone – come elemento minimo - di attraversamenti pedonali, p.es. strisce pedonali, semafori e/o se la visuale è ristretta.

Misure raccomandate a breve-medio termine:

- moderazione del traffico sul tratto stradale attraverso limitazione della velocità e controlli e/o misure costruttive
- se non esistono attraversamenti della strada prevedere come misura minima strisce pedonali e – dove questo è possibile - attraversamenti ciclabili; la presenza minima di un attraversamento pedonale consente al ciclista di attraversare in modo più sicuro la strada spingendo la bicicletta
- evidenziazione del punto di attraversamento del percorso ciclabile (anche se "solo" come attraversamento pedonale) con segnali lampeggianti rivolti al traffico motorizzato

- messa in sicurezza degli attraversamenti sia ciclabili che pedonali dove lo spazio lo consente con un'isola spartitraffico che permetta un attraversamento della strada pericolosa in due fasi; per la messa in sicurezza dei ciclisti l'isola deve avere una larghezza minima di 2 m

Misure raccomandate a lungo termine:

- realizzazione di veri e propri attraversamenti ciclabili; secondo il Codice della Strada questo è possibile solo come collegamento tra due piste ciclabili; la proposta è di costruire due brevi tratti di pista in sede propria in avvicinamento all'incrocio e di collegarli con un attraversamento ciclabile

Esempi:



Attraversamento della SP49 tra Pegognaga e San Benedetto Po

Situazione: strada trafficata, velocità alta; l'attraversamento è molto pericoloso senza indicazioni e senza aiuto

Proposte: attraversamento pedonale con isola spartitraffico di larghezza minima di 2 m per consentire un attraversamento in due fasi; i ciclisti dovranno spingere la bicicletta; oltre alla segnaletica stradale prevista è opportuno installare segnali lampeggianti di avviso per il traffico sulla strada



SP282 exSS a Ostiglia vista dall'incrocio con il percorso via Claudia Augusta – attraversamento della ciclovia Claudia Augusta

Situazione: senza dubbio uno dei punti più pericolosi della rete ciclabile in tutta l'area SIPOM; oltretutto visuale ristretta per la vicinanza di una curva in direzione nord; senza indicazioni di pericolo di presenza di pedoni per il traffico motorizzato, senza aiuto per pedoni e ciclisti

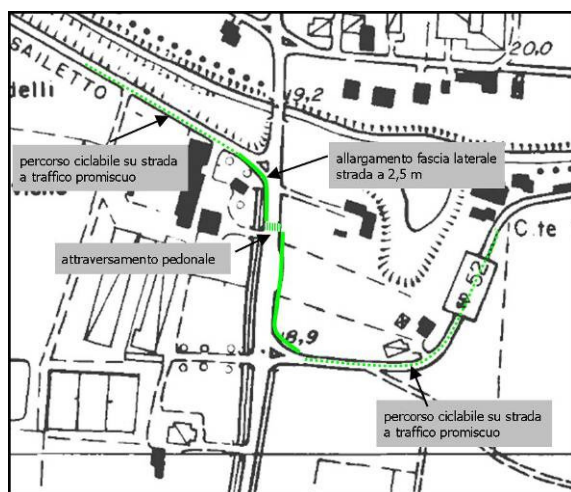
Proposte: attraversamento pedonale con isola spartitraffico di larghezza minima di 2 m per consentire un attraversamento in due fasi; i ciclisti dovranno spingere la bicicletta; oltre alla segnaletica stradale prevista è opportuno installare segnali lampeggianti di avviso per il traffico sulla strada



Moteggiana

Situazione: un breve tratto del percorso ciclabile proposto percorre la SP50; molto pericoloso il punto di immissione e di attraversamento a causa del traffico sulla strada in arrivo dal ponte sul Po a Borgoforte

Proposte: costruzione di brevi tratti di fasce protette o pista ciclabile in sede propria partendo dalle strade laterali; collegamento tra i tratti di pista ciclabile con un attraversamento ciclabile; segnali lampeggianti di avviso per il traffico sulla strada



Motteggiana

Visualizzazione schematica della proposta descritta in precedenza.

Senza scala.



Incrocio SS62 a Salletto:

Situazione: la SS62 in arrivo dal ponte sul Po a Borgoforte è trafficata, il traffico in parte è molto veloce. Ci troviamo in un ambiente urbano e l'attraversamento della strada è regolarizzato con delle strisce pedonali che garantiscono un certo livello di sicurezza anche al ciclista



Esempio di un attraversamento pedonale sicuro

attraversamento della strada statale della Val Pusteria (BZ) in un'area extraurbana con isola spartitraffico e segnaletica ben visibile; garantisce più sicurezza anche ai ciclisti che attraversano a piedi spingendo la bicicletta

Percorsi ciclabili su strada pericolosa extra o periurbana (molto trafficata e/o velocità elevata e/o traffico pesante)

Nella scelta del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano proprio per la conflittualità di percorsi ciclabili su strade problematiche a traffico promiscuo si è cercato di evitare il più possibile queste situazioni. Ma anche sulla rete esistente e precisamente su alcuni tratti delle ciclovie principali 2d, 3d e 3s sono presenti alcuni brevi tratti di percorsi ciclabili su strade pericolose.

Misure raccomandate a breve-medio termine:

- moderazione del traffico sul tratto stradale attraverso limitazione della velocità combinata con controlli (misura molto efficiente), e/o misure costruttive di moderazione del traffico (p.es. dossi, isole spartitraffico)

- evidenziare e segnalare al traffico motorizzato i punti di immissione del percorso ciclabile, p.es. con segnali lampeggianti; questo perché una grande parte degli incidenti tra veicoli motorizzati e biciclette avviene nei punti di immissione percorsi ciclabili su strade laterali verso strade principali

Misure raccomandate a lungo termine:

- costruzione di una pista ciclabile in sede propria separata dalla strada o spostamento del tratto stradale

Esempi:



San Benedetto Po

Situazione: la strada arginale sulla quale si snoda la ciclovia 2d per un tratto è anche strada di accesso dalla direzione ponte di Borgoforte verso San Benedetto Po; il limite di velocità massima consentita di 30 Km/h non viene mantenuto

Proposte: poiché risulta difficile spostare il traffico motorizzato su strade alternative si propone una suddivisione del percorso ciclabile dalla strada o – se questo risulta impossibile a causa dello spazio ristretto disponibile – realizzazione di misure di moderazione del traffico più efficienti



Quistello

Situazione: la strada arginale sulla quale si snoda la ciclovia 3d a nord del ponte sul Secchia diventa strada di accesso, o quasi circonvallazione dell'abitato con un'alta percentuale di traffico pesante

Proposte: suddivisione del percorso ciclabile dalla strada; ev. anche provvisoriamente con elementi flessibili fissati sull'asfalto; o spostamento dei ciclisti su un nuovo percorso



Bondanello

Situazione: da Ponte Bondanello per un breve tratto verso sud la ciclovia 3s sbocca sulla strada di accesso trafficata verso Moglia; il limite di velocità massima consentita di 40 Km/h non viene mantenuto

Proposte: controlli della velocità; suddivisione del percorso ciclabile dalla strada o spostamento del percorso ciclabile su un tracciato alternativo

Percorsi ciclabili su strada urbana a traffico promiscuo

Uno degli obiettivi centrali nelle proposte per l'integrazione della rete ciclabile esistente è l'allacciamento dei centri abitati importanti alla rete. Alcuni percorsi proposti perciò passano i centri abitati dell'area SIPOM. Le località in parte dispongono già di piste ciclabili urbane in sede propria, le quali – dove questo era possibile

– sono state integrate nella rete ciclabile proposta. Altri tratti di percorsi nei centri abitati passano sulla rete stradale urbana.

La tipologia di percorso ciclabile su strada urbana non emerge come uno dei grandi conflitti nell'area SIPOM, perché si trovano in tutta la zona misure di moderazione del traffico realizzate soprattutto per mettere in sicurezza i pedoni, con l'effetto che la velocità moderata del traffico ha dei riscontri positivi anche per la mobilità ciclabile.

Per le poche situazioni dove l'attraversamento di un centro abitato previsto nella rete ciclabile è pericoloso per il ciclista le misure raccomandate a breve-medio termine sono:

- o limite della velocità a 40 Km/h o 30 Km/h

Misure raccomandate a lungo termine:

- o misure sperimentate ormai da decenni anche nella zona dell'Oltrepò Mantovano per moderare la velocità del traffico motorizzato in modo efficiente (p.es. pavimentazioni in cubetti, restringimenti, dossi, rampe, semafori, restringimenti della carreggiata, ecc).

Esempi:



Moglia

Situazione: centro pavimentato, arredato con aree pedonali, alberi ad alto fusto, strada non rettilinea; in questa area evidentemente multifunzionale e multimodale le forme di mobilità sostenibile, i pedoni e i ciclisti, possono convivere senza problemi con il traffico motorizzato



Paleovalve

Situazione: misure esistenti di moderazione del traffico per mettere in sicurezza un attraversamento pedonale a Villa Saviola; nei piccoli centri abitati della zona si vedono molti esempi di misure di moderazione della velocità del traffico

I ponti sui fiumi, punti focali per la mobilità ciclabile dell'Oltrepò Mantovano

I ponti sul Po e sul Secchia rappresentano punti conflittuali molto accentuati nella rete ciclabile esistente; c'è anche pericolo di morte nei tratti di accesso dalla rete ciclabile verso i ponti; il transito sui ponti per pedoni e ancora di più per le biciclette è scomodo e stretto; ma i ponti sul Po sono anche punti con un grande potenziale per la mobilità sostenibile soprattutto ciclabile, perché sono passaggi obbligati, "portali" unici e inconfondibili verso il territorio.

Misure raccomandate a breve-medio termine:

ponti sul Po (Borgoforte, San Benedetto Po, Revere/Ostiglia, Sermide):

- o integrazione dei percorsi pedonali con allacciamenti sicuri dalle passerelle verso le ciclovie sui due lati dei ponti per consentire ai ciclisti gli allacciamenti minimi indispensabili tra le ciclovie; anche

se tutte le passerelle esistenti sono troppo strette sia per ciclisti che per pedoni si consiglia di eliminare almeno le barriere che le rendono inaccessibili

- o indicazione dei punti di accesso e uscita dalla rete ciclabile verso il ponte e viceversa con rispettiva segnaletica

ponti sul Secchia (Quistello, Bondanello):

- o misure di sicurezza per l'attraversamento di ciclisti e pedoni sugli incroci sui due lati dei ponti e lungo i ponti

Misure raccomandate a lungo termine:

- o adattamento della struttura dei ponti per consentire un passaggio più comodo alle biciclette: allargamento delle passerelle; dove possibile costruzione di ponti ciclopedonali suddivisi dai ponti riservati al traffico motorizzato

Esempi:



Ponte di Borgoforte

***Situazione:** lungo il ponte una passerella pedonale molto stretta consente ai pedoni a malapena l'attraversamento del Po; per ciclisti che spingono la bicicletta lo spazio è molto limitato; ma il problema che prevale è la mancanza di allacciamenti per pedoni e ciclisti dal ponte verso gli argini*

***Proposte:** a breve/medio termine i ciclisti dovranno continuare ad utilizzare la passerella insieme ai pedoni; misure da realizzare subito sono invece i collegamenti tra passerella e ciclovie lungo il Po con degli attraversamenti sicuri delle strade*



Passerella stretta e quasi inaccessibile



Strada di accesso verso il ponte; percorso protetto necessario



Ponte San Benedetto Po

***Situazione:** lungo il ponte una passerella pedonale molto stretta consente ai pedoni a malapena l'attraversamento del Po; per ciclisti che spingono la bicicletta lo spazio è molto limitato; ma il problema che prevale è la mancanza di allacciamenti per pedoni e ciclisti dal ponte verso gli argini; la strada sul ponte è molto trafficata e pericolosa*

***Proposte:** a breve/medio termine i ciclisti dovranno continuare ad utilizzare la passerella insieme ai pedoni; da costruire urgentemente invece sono i brevi collegamenti diretti tra passerella e percorsi ciclabili sugli argini; questi collegamenti evitano il passaggio obbligatorio dei ciclisti sulla rete stradale*



Strada di accesso verso il ponte; incrocio con la strada di collegamento verso l'argine: punto di immissione molto pericoloso anche per veicoli motorizzati a causa della velocità alta del traffico in arrivo dal ponte; molto difficile mettere in sicurezza pedoni e ciclisti



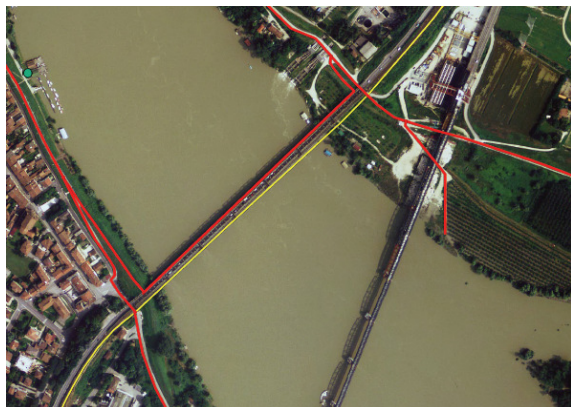
Passerella stretta per i pedoni, quasi inaccessibile



La proposta è di collegare il percorso ciclabile 2d direttamente alla passerella attraverso un breve tratto di rampa sulla scarpata (freccia rossa)



Anche il percorso ciclabile 2s sarebbe collegabile direttamente alla passerella lungo la scarpata; è già presente un sentiero molto ripido fatto e utilizzato dai pedoni



Ponte di Revere - Ostiglia

Situazione: lungo il ponte è in funzione una passerella pedonale molto stretta sul lato ovest mentre sono presenti binari abbandonati sul lato est (nuovo ponte ferroviario parallelo a quello del traffico stradale); anche in questo caso mancano o sono poco visibili gli allacciamenti diretti per pedoni e ciclisti dal ponte verso gli argini

Proposte: a breve termine apertura dell'accesso diretto dal percorso ciclabile verso la passerella a Revere sostituendo gli scalini con una rampa; a medio termine utilizzo della vecchia parte ferroviaria come percorso ciclopedonale riservato



Sostituzione della scaletta con una rampa che dal percorso ciclabile porta direttamente sulla passerella (freccia rossa)



Collegamento del percorso ciclabile 2s alla passerella con una breve rampa



Ponte di Quistello

Situazione: potenziale punto di collegamento tra le ciclovie 3d e 3s; attualmente il ponte è quasi impraticabile con la bici per la pericolosità della strada; i punti di conflitto sono soprattutto gli incroci sui due lati del ponte

Proposte: a breve termine realizzazione di attraversamenti pedonali possibilmente su sottofondo colorato per rendere più visibile l'esistenza dei percorsi ciclabili – e la sicurezza aumenta insieme alla visibilità; a lungo termine costruzione di un ponte ciclopedonale suddiviso dal ponte riservato al traffico motorizzato



Ponte Bondanello SP44

Situazione: come nel caso del ponte di Quistello il ponte Bondanello è un potenziale punto di collegamento tra le ciclovie 3d e 3s; attualmente il ponte è quasi impraticabile con la bici per la pericolosità della strada; i punti di conflitto sono soprattutto gli incroci sui due lati del ponte

Proposte: a breve termine realizzazione di attraversamenti pedonali possibilmente su sottofondo colorato per rendere più visibile l'esistenza dei percorsi ciclabili; a lungo termine costruzione di un ponte ciclopedonale suddiviso dal ponte riservato al traffico motorizzato

QUADRO RIASSUNTIVO DEGLI ESEMPI DI PUNTI CRITICI LUNGO LA RETE CICLABILE SIPOM	
Tipologia	Descrizione
Attraversamenti di percorsi ciclabili su strade molto trafficate	Attraversamento della SP49 tra Pegognaga e San Benedetto Po in direzione Faccalina
	Attraversamento della SP50 a Motteggiana
	Attraversamento della SS62 a Sailletto
	Attraversamento SP44 a Coazze
	Attraversamento della SP282 (exSS) a Ostiglia - ciclovia Claudia Augusta
	Attraversamento SP34 a Moglia di Sermide
Percorsi ciclabili su strada pericolosa extra- o periurbana	Ciclovia 2d a San Benedetto Po - SP42
	Ciclovia 3d a Quistello - SP43
	Ciclovia 3s a Bondanello - SP44
	Tratto su SP44 a Coazze
I ponti sui fiumi	Ponte di Borgoforte
	Ponte San Benedetto Po
	Ponte di Revere - Ostiglia
	Ponte di Sermide
	Ponte di Quistello
	Ponte di Bondanello - SP44
	Ponte sul Secchia - SP41

La manutenzione della rete ciclabile

Una breve annotazione sul tema della manutenzione della rete ciclabile si rende necessaria per quanto è stato rilevato durante i sopralluoghi. Se manca una manutenzione continua sia sui percorsi asfaltati sia su percorsi rinverditi o in ghiaia possono nascere dei problemi di sicurezza (buche nell'asfalto e nella ghiaia), e problemi di confort e di impossibilità di transito (erba alta).

Misure a breve / medio termine:

- messa in opera di un sistema di controllo coordinato della rete e di manutenzione regolare

Esempi:



Percorso ciclabile verso Zovo

asfalto con buche; manutenzione necessaria per evitare incidenti



Inizio percorso Circuito del Canale di Bonifica Agro Mantovano Reggiano

sui percorsi verdi riservati ai soli pedoni e ciclisti un regolare taglio dell'erba è indispensabile per il confort dei visitatori e la transitabilità con la bicicletta

La mancanza di ombreggiatura

Secondo visitatori e ciclisti della zona, la mancanza di ombreggiatura sulle ciclovie dell'Oltrepò Mantovano è sentito come uno dei problemi maggiori. Lo stesso problema si pone anche per le tante piccole aree di sosta attrezzate lungo la rete Eurovelo che sono invitanti perché inserite in un paesaggio molto bello e dotate di panchine e tavoli; ma rimangono senza protezione contro il sole.

Misure a breve / lungo termine:

- percorsi e aree di sosta sugli argini: poiché un'alberatura è impossibile per motivi di sicurezza degli argini l'ipotesi da approfondire e da verificare insieme agli enti competenti della sicurezza acque è una protezione - almeno sulle aree sosta - attraverso una struttura statica leggera in legno e piante rampicanti

Esempi:



Il percorso 3s: caso esemplare per una ciclovia su un argine nell'area SIPOM

Situazione: percorso molto bello, ma senza alberatura per motivi di sicurezza e perciò senza un filo di ombra

Proposte: ombreggiatura minima sulle piccole aree sosta lungo il percorso (vedi sotto) o inserimento di aree sosta non sull'argine ma deviando da questo verso alberature confinanti esistenti



Area sosta attrezzata vicina a San Siro

Situazione: esempio di una serie di piccole aree sosta senza ombra per motivi di sicurezza

Proposte: verifica fattibilità di struttura leggera e flessibile in assi sottili di legno; ombreggiatura attraverso un rinverdimento della struttura portante con piante rampicanti



Esempio di un'area sosta attrezzata e ombreggiata nella Provincia di Bolzano sulla ciclabile Bolzano - Salorno che percorre l'argine del fiume Adige

L'integrazione e riqualificazione delle aree di sosta lungo la rete ciclabile

In tutta l'area del SIPOM esistono una serie di piccole e grandi aree sosta, realizzate in tempi diversi da gestori diversi e di categorie diverse. La definizione a breve termine delle aree di sosta sarà descritta nel più avanti in questo capitolo.

Misure a lungo termine:

- "sistema" piazzole: definizione di categorie, verifica della copertura del territorio con l'esistente; definizione delle integrazioni necessarie per offrire un territorio con aree di sosta che coprono le necessità base
- arredo delle piazzole in dipendenza della loro categoria (ipotesi):
 - 1) piazzola di sosta: area di sosta con panchine, ombra, posteggio bici (nelle aree extraurbane)
 - 2) piazzola di sosta attrezzata: area di sosta con panchine, posteggio bici, acqua potabile, posti pic nic, informazione (in vicinanza dei centri abitati e/o altri punti della rete dell'acqua potabile)
 - 3) centro bici: come piazzola attrezzata + WC + punto di ristoro (su importanti punti di accesso verso la rete ciclabile, p.es. lungo strade statali con possibilità di parcheggio); il centro bici potrebbe essere connesso anche ad agriturismi se la localizzazione è idonea

L'armonizzazione delle regolamentazioni vigenti

Una misura necessaria, ma complessa e realizzabile solo con la partecipazione di tutte le amministrazioni coinvolte, è l'armonizzazione delle regolamentazioni vigenti lungo i percorsi principali della rete ciclabile esistente (le ciclovie del Po 2d e 2s, e del Secchia 3d e 3s) su tratti a traffico promiscuo. Durante i sopralluoghi eseguiti nell'area è stata rilevata una grande varietà di regolamentazioni su singoli tratti dei percorsi ciclabili (vedi foto).

Misure raccomandate a breve-lungo termine:

Coinvolgimento di tutte le amministrazioni responsabili nella ricerca di una regolamentazione unica per i tratti di percorsi ciclabili su strade a traffico promiscuo lungo gli argini, almeno per i percorsi principali. Una regolamentazione armonizzata dovrebbe essere scelta secondo i seguenti criteri:

- semplice (senza lista lunga delle eccezioni e senza variabili)
- non stagionale; se invece si sceglie di procedere a stagione, la regolamentazione anche in questo caso deve essere il più semplice possibile
- non a fasce orarie o a giorni alla settimana, perché risulta essere un sistema poco attento alle necessità dei ciclisti
- con meno traffico motorizzato possibile



Pieve di Coriano: Zona 30 dal 25 aprile al 31 agosto; sabato dalle 13:00 alle 24:00; festivi dalle 00:00 alle 24:00



Divieto di transito ai veicoli non autorizzati



Revere: Zona traffico limitato; divieto di transito a autoveicoli e motoveicoli non autorizzati; eccezioni: residenti e proprietari, ecc.; dal 25 aprile al 31 agosto; sabato dalle 13:00 alle 24:00; festivi dalle 00:00 alle 24:00



Carbonara Po: Zona traffico limitato; sabato e festivi; divieto di transito a autoveicoli e motoveicoli non autorizzati; ciclomotori non autorizzati; eccezioni: residenti, autorizzati, ambulanze, ecc.

La gestione della mobilità ciclabile

La situazione frammentata della mobilità ciclabile provoca l'insicurezza e l'incertezza del visitatore: percorsi ciclabili e singoli tratti con caratteristiche e regolamentazioni diverse, l'eterogeneità dell'informazione e della segnaletica, i diversi percorsi tematici promossi, la mancanza un'entità di coordinamento.

Misure a breve - lungo termine:

- per quanto riguarda la gestione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano a breve termine l'autorità referente del sistema potrebbe essere il Consorzio Oltrepò Mantovano e, più precisamente, l'Ufficio del SIPOM che ne fa parte
- a medio-lungo termine è da prevedere un unico gestore o coordinatore al corrente di tutti gli aspetti concernenti la mobilità ciclabile della zona: coordinamento delle opere di riqualificazione e di integrazione della rete ciclabile, promozione della mobilità ciclabile, nuove offerte, servizi collegati; il gestore sarebbe responsabile anche per altri aspetti da considerare, per esempio le convenzioni se il percorso ciclabile attraversa suolo privato, la regolamentazione unica, la manutenzione della rete, aspetti assicurativi, ecc.; solo con un gestore unico un approccio strategico e coordinato per la mobilità ciclabile è possibile; tale ruolo potrebbe spettare al Consorzio Oltrepò Mantovano o al Servizio sicurezza stradale e mobilità sostenibile della Provincia di Mantova
- previsione a medio termine di punti di riferimento per la mobilità ciclabile posizionati strategicamente nel territorio, per esempio nelle località individuate come baricentri di intermodalità: San Benedetto Po, Ostiglia, Suzzara/San Colombano; punti informazione e gestionali della mobilità ciclabile turistica nel territorio

La visibilità della rete ciclabile

La buona visibilità della rete ciclabile può portare all'aumento dei ciclisti e con questo a una pressione più massiccia per un miglioramento delle strutture ciclabili. È indispensabile perciò continuare ad aumentare la visibilità della rete ciclabile anche successivamente al posizionamento dei cartelli di informazione e direzionali (vedi capitolo "Le soglie e i passaggi").

Il presente progetto prevede anche di assistere i visitatori ciclisti migliorando l'orientamento nel territorio attraverso tecnologie GPS e web orienteering. Ciò condurrà a un aumento della fruibilità della rete e di conseguenza aumenterà, con il numero dei visitatori, anche la pressione per la messa in sicurezza della rete ciclabile.

Misure raccomandate a breve-medio termine:

- come indicate nel capitolo "Le soglie e i passaggi" e nel Piano Interpretazione

Misure raccomandate a lungo termine:

- graduale miglioramento della visibilità della rete e della mobilità ciclabile attraverso segnaletica verticale, punti informazione, pubblicità

Esempi:



Segnaletica dedicata e punto informazione della rete ciclabile della città di Bolzano posizionati in punti ben visibili anche nel centro città

3.3.2 Il servizio ferroviario

Le indicazioni generali per il miglioramento delle strutture e dei servizi riguardano il ruolo potenziale che la ferrovia potrebbe avere per la mobilità ciclabile.

La riqualificazione della linea Suzzara - Sermide

Delle linee ferroviarie che attraversano l'Oltrepò Mantovano quella più interessante e implementabile con la mobilità ciclabile, offrendo dei percorsi circolari all'interno dell'area, è la linea Suzzara - Sermide. Allo stato attuale, tuttavia, l'orario su questa linea non è ideale, non essendo cadenzato.

Misure a medio-lungo termine:

- messa a disposizione di pacchetti.

Il seguente pacchetto ha solo valore di esempio: partenza con la bici dalla stazione ferroviaria di Suzzara o dalla stazione ferroviaria di Sermide la mattina; offerta di 2 gite di difficoltà diversa: la più breve fino a San Benedetto Po, la più lunga fino Sermide o Suzzara; ritorno in treno; i pacchetti possono essere collegati anche a un servizio di noleggio bici collocato nelle stazioni; uno degli esempi più straordinari a livello europeo è il pacchetto San Candido (BZ) – Lienz (Austria), dove in giornate estive soleggiate migliaia di ciclisti utilizzano l'offerta di noleggio bici a San Candido + fringe benefits a Lienz + ritorno in treno pagando un biglietto unico per i servizi elencati

- l'offerta del pacchetto sopra descritto sarebbe possibile anche dal punto di vista logistico: nell'ambito di questo progetto sono previsti dei collegamenti diretti - indicati con specifica segnaletica - tra le tre stazioni di Suzzara, San Benedetto Po e Sermide e il percorso ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.
- infine sarebbe opportuno promuovere la linea ferroviaria come elemento turistico e offrire un orario cadenzato più comodo sia per i turisti, sia per i residenti

Esempi:



Situazione nella stazione di San Candido (BZ) al ritorno del treno da Lienz (Austria)



Le biciclette trasportate in un vagone riservato vengono scaricate da personale addetto

Il potenziale ruolo multimodale delle stazioni

Le stazioni, soprattutto quelle della possibile linea turistica Suzzara - Sermide, oltre ad avere un ruolo passivo di punti intermodali treno >< bicicletta possono essere "arricchite" di servizi e svolgere un ruolo più attivo nel sistema di mobilità.

Misure a medio-lungo termine:

- allargamento del sistema di noleggio collegandolo anche fisicamente alla linea ferroviaria; punti di noleggio nelle stazioni con apertura stagionale; sistema coordinato tra i punti di noleggio e la ferrovia
- il treno e la stazione diventano parte integrante dell'esperienza "Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano"



Noleggio biciclette nella stazione di Dobbiaco (BZ) sulla linea ferroviaria della Val Pusteria



Noleggio biciclette nella stazione di Brunico (BZ) – linea ferroviaria della Val Pusteria

3.3.3 Il trasporto pubblico su gomma

Poiché il servizio autobus solo marginalmente e solo in alcune zone dell'Oltrepò è interessante in relazione della mobilità ciclabile, vengono indicati solo due aspetti che potrebbero essere migliorati.

Il trasporto biciclette con l'autobus

Non è facile istituire un servizio di trasporto biciclette con gli autobus di linea. In relazione al tipo di autobus utilizzato solo pochissime biciclette possono essere sistemate o nel bagagliaio (bus turistico o extraurbano) o nell'area interna (bus urbano). Per questo motivo e tenendo conto di un eventuale sviluppo del turismo ciclistico, è più ragionevole ipotizzare singole corse con veicoli appositamente attrezzati o la messa a disposizione di un servizio autobus stagionale collegato al sistema di noleggio biciclette complessivo.

Misure a medio-lungo termine:

- verifica della possibilità di singole corse con veicoli attrezzati dei servizi extraurbani; le linee bus extraurbane interessanti e implementabili con gite in bicicletta sarebbero le P29, P31, P60, tutte con un orario ad alta intensità di corse
 - la linea P29 tra Suzzara e Moglia consentirebbe di percorrere la ciclovía 2d e/o il Paleoalveo per poi andare in direzione Moglia lungo il Secchia o lungo Via Faccalina e tornare in autobus
 - la linea P31 tra San Benedetto Po – Quistello – Ostiglia consentirebbe di percorrere la ciclovía 2d tra San Benedetto Po e Ostiglia e tornare in autobus

- la linea P60 tra Ostiglia e Sermide consentirebbe di percorrere la ciclovia 2d e le sue varianti tra Ostiglia e Sermide e tornare in autobus
- un'altra ipotesi è quella di un servizio navetta che disponga di un veicolo attrezzato per portare biciclette e che faccia singole corse; questo servizio potrebbe fare parte di un servizio di noleggio biciclette regionale complessivo e ampio (in tal caso ci si ricollegerebbe alla misura del Piano d'azione della Carta Europea del Turismo Sostenibile che prevede l'acquisto di un pulmino a basse emissioni)
- l'adattamento degli autobus per il trasporto di biciclette può essere realizzato o con rimorchio aperto dove gli utenti possono deporre e ritirare autonomamente la bicicletta (da 20 a 50 bici), o con un sistema di sostegno fissato sul retro del bus, dove le bici vengono appese e fissate verticalmente (ca. 10 bici)

Le fermate dell'autobus

Anche se il tema della sicurezza e dell'arredo delle fermate dell'autobus, soprattutto di quelle nelle aree extraurbane, non è rilevante per la mobilità ciclabile, la situazione critica riscontrata nel territorio giustifica alcune osservazioni.

Misure a medio-lungo termine:

- messa in sicurezza delle fermate lungo i canali e lungo le strade trafficate: spazio sicuro per attendere l'autobus e per salire/scendere della dimensione di min. 1,5 m di larghezza e min. 7 m di lunghezza; dove possibile riparo dalla pioggia: pensilina o altra protezione adatta
- accesso sicuro verso le fermate



Fermata autobus tra Pegognaga e Zovo; situazione tipica sul bordo della strada da dove inizia una scarpata verso il canale: creare uno spazio sicuro per aspettare l'autobus e per salire/scendere



Fermata bus a richiesta lungo la ciclovia 2d verso San Benedetto Po; situazione deprimente dovuta alla vicinanza di un bidone dei rifiuti: creare uno spazio sicuro per attendere l'autobus e per salire/ scendere

3.3.4 I servizi navali

Come il servizio ferroviario anche un eventuale servizio navale potrebbe essere perfettamente implementabile con la mobilità ciclabile sia per l'accesso verso il territorio, sia per gite circolari bicicletta >< nave all'interno del territorio.

Allo stato attuale sono presenti dei servizi privati di trasporto turistico navale, dedicati a crociere lungo il Mincio e lungo il Po. Sarebbe auspicabile l'implementazione a lungo termine di un servizio di trasporto pubblico fluviale.

Esempio di servizio navale

Un ipotetico servizio navale potrà fungere come una potenziale attrazione territoriale a se stante. Un'esperienza che potrà risultare idonea ad attrarre i ciclisti e ad aumentare così la fruizione della rete ciclabile.

Misure a lungo termine:

- le linee: messa a disposizione di un servizio che collega Mantova al Po e all'Oltrepò Mantovano, oltre a un servizio che colleghi gli attracchi lungo il Po
- tipologia del servizio: trasporto pubblico vero e proprio o servizio turistico/navetta stagionale tra maggio e ottobre gestito eventualmente anche da privati
- corse: il numero di corse per giorno deve essere ipotizzato sulla base di possibilità di ritorno al punto di partenza dei ciclisti; l'ipotesi più sensata potrebbe prevedere almeno due corse per linea proposta, una mattutina e una serale. Le corse sono da intendersi in entrambe le direzioni
- percorsi circolari bici >< nave: che si snodino lungo il Po e che siano eventualmente suddivisibili in Secchia ovest e Secchia est
- altri servizi: gli attracchi non sempre sono limitrofi alla rete ciclabile; l'informazione e la segnaletica direzionale sia dagli attracchi verso le ciclovie che dalle ciclovie verso gli attracchi sono elementi importanti da realizzare con l'avvio del servizio navale

Le condizioni di contesto

La gestione degli attracchi deve combaciare con la gestione del servizio navale. Gli attracchi individuati come potenziali punti intermodali, come già descritto in precedenza, si trovano nelle seguenti località:

- Riva di Suzzara (Parco San Colombano)
- San Benedetto Po
- Revere / Ostiglia
- Sermide
- ed eventualmente Sacchetta di Sustinente

Gli attracchi qui presenti sono di diversa natura: si tratta infatti di approdi sia turistici (Riva di Suzzara, San Benedetto Po, Revere, Ostiglia, Sermide, Sacchetta) che commerciali (San Benedetto Po, Revere, Ostiglia, Sermide). La loro gestione, a seconda dei casi, risulta essere riferita all'amministrazione pubblica, oppure ad associazioni ed enti privati.

Misure a lungo termine:

- armonizzazione della gestione degli attracchi fluviali scelti per il servizio di trasporto turistico, attraverso una collaborazione tra pubblico e privato
- definizione di un ente gestore unico del servizio, che potrà essere sia pubblico che privato
- definizione di una strategia di mercato per la promozione del "prodotto" trasporto pubblico navale lungo il Po/Mincio

3.3.5 La mobilità pedonale

La mobilità pedonale nel contesto di questo progetto è di interesse solo marginale. Pedoni sono osservabili soprattutto nei centri abitati. Inoltre, sulle ciclovie lungo i fiumi in alcuni tratti che costeggiano i centri abitati: San Benedetto Po, Revere, Ostiglia, Borgofranco, Carbonara, Sermide; qui le ciclovie sono utilizzate e in parte anche arredate come passeggiate urbane. Nel territorio extraurbano la mobilità pedonale è percepibile solo all'interno delle zone protette accessibili in parte solo a piedi su percorsi segnalati.

Oltre a questi esempi la mobilità pedonale non esiste in quanto il territorio non dispone di una vera e propria rete escursionistica.



Tratto della ciclovia 2d che costeggia Revere; il tratto è utilizzato e arredato passeggiata urbana



Percorso sterrato lungo il Po nei pressi del centro di educazione ambientale "Teleferica" di Sermide

Percorsi pedonali come ulteriori elementi di riqualificazione del territorio

Le ciclovie lungo i fiumi raramente costeggiano il fiume nelle vicinanze dell'acqua; dalle strade arginali il fiume si trova a distanza e rimane inavvicinabile. In alcune zone lungo il Po vi sono ancora tracce di vecchie stradine lungo il piede degli argini; stradine in parte ricoperte di vegetazione, quasi introvabili; la proposta è di riqualificare queste stradine storiche.

Interessante potrebbe essere un percorso est-ovest che si sviluppi lungo il canale collettore dell'Agro Mantovano-Reggiano in Sinistra Secchia e ancor di più sull'argine del Canale Emissario dell'Agro Mantovano-Reggiano in Destra Secchia. Il percorso, ad esempio, potrebbe collegare il Parco San Lorenzo e il Parco del Gruccione in località Moglia di Sermide.

Misure a lungo termine:

- sistemazione di tratti scelti dei vecchi percorsi lungo il fiume Po, per esempio tra Portiolo e San Benedetto, tra Pieve di Coriano e Revere, tra Borgofranco e Sermide; accessi visibili dai centri abitati e dalla rete ciclabile
- creazione di un percorso pedonale (ma interessanti sarebbero anche le potenzialità ciclabili) di un percorso lungo i collettori principali della bonificazione dell'Agro Mantovano-Reggiano dal Parco San Lorenzo al Parco del Gruccione.

B.2 Definizione del reticolo degli snodi e segnaletica direzionale

1. L'informazione nel territorio

Per incentivare il mezzo a due ruote di proprietà o a noleggio nell'area del Sipom occorre seguire le seguenti strategie:

- rendere visibile e accattivante il "Sistema Ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano" dall'esterno;
- rendere visibili i percorsi e gli obiettivi all'interno della rete.

I mezzi per raggiungere questi obiettivi sono da un lato l'informazione su supporto cartaceo (come ad esempio la Mappa del Sistema ciclabile del SIPOM e il pieghevole del SIPOM) e il sito web del SIPOM, dall'altro la segnaletica informativa e direzionale da posizionare sia nei punti di accesso alla rete ciclabile, sia lungo i percorsi della rete stessa.

Nell'ambito del presente lavoro i temi della segnaletica verticale di informazione e di orientamento, nonché il posizionamento dei singoli cartelli all'interno dei percorsi ciclabili del SIPOM, sono trattati in modo generale limitandosi a definire: le categorie di elementi, le rispettive informazioni e i criteri di posizionamento. Solo nell'ambito di un progetto esecutivo potranno essere definiti con esattezza i contenuti e la posizione dei singoli cartelli.

1.1 Il ruolo dell'informazione

Le necessità per chi visita la zona è una sicurezza nell'orientamento e l'indicazione di DOVE si trova CHE COSA lungo il tragitto. Il compito della segnaletica verticale collegata al cicloturismo dunque da un lato è di raccordare gli itinerari o percorsi ciclabili tra di loro e verso gli snodi di interscambio tra sistemi di mobilità differenti e viceversa, dall'altro lato di indicare lungo la rete ciclabile che li collega i principali attrattori quali centri abitati, aree protette, pievi matildiche, impianti idrovori e corti agricole di interesse storico, e inoltre musei e le strutture ricettive distribuite nel territorio.

Mentre nei capitoli più avanti si tratteranno le categorie di informazioni e le tipologie di elementi, dando al contempo dei criteri generali per il posizionamento, in questo capitolo si cercano di definire gli elementi da indicare in un sistema di orientamento e di informazione.

1.1.1 L'informazione dal territorio verso la rete ciclabile

Uno dei problemi emersi dall'analisi è che l'orientamento tra centri abitati, punti di interesse, nodi di interscambio verso la rete ciclabile esistente non è sempre facile. Anche se si trovano delle indicazioni verso la rete ciclabile Eurovelo in tutti i piccoli centri ad essa confinanti, queste indicazioni nei centri abitati più grandi o non confinanti alla rete risultano essere più rare.

Più sulla rete stradale si rende visibile l'esistenza di una rete ciclabile, più questa forma di mobilità verrà accettata. La segnaletica direzionale che sulle strade indica la presenza di una rete ciclabile non è perciò solo un importante aiuto per l'orientamento ma è anche un elemento di pubblicità per la mobilità ciclabile che potrebbe contribuire ad aumentare l'accettazione e l'interesse per questa forma di mobilità soprattutto se aumenta anche la presenza di ciclisti.

La raccomandazione è perciò di non risparmiare con i cartelli che indicano l'esistenza della rete ciclabile lungo le strade del territorio e di integrare a medio termine le lacune esistenti di segnaletica tra i centri abitati più importanti e la rete; inoltre di non posizionare i cartelli nei piccoli centri lungo il Po solo sui bivi verso i percorsi ciclabili, ma anche sugli incroci stradali più lontani dalla rete.

1.1.2 L'informazione dalla rete ciclabile verso il territorio circostante

Un effetto simile a quello accennato nel capitolo sull'informazione dal territorio verso la rete ciclabile si può supporre anche dalla rete ciclabile verso il territorio. Mentre uno dei benefici della segnaletica che lungo le strade indica l'esistenza della rete ciclabile è che essa funga anche da pubblicità per la mobilità ciclabile,

uno dei potenziali della segnaletica lungo la rete ciclabile è di fare pubblicità per il territorio, i centri abitati, i punti di attrazione, ecc. Questo aspetto è da considerare come grande potenziale soprattutto per i Comuni dell'area attraversata dalla rete ciclabile: qui possono presentarsi e indicare i loro punti di forza a un pubblico internazionale; i ciclisti vedono e registrano queste informazioni perchè attraversano il territorio con la velocità ridotta della bicicletta.

Allo stesso momento possono essere adempite le necessità del ciclista di trovare informazioni utili dei punti di riferimento fuori dai percorsi ciclabili: negozi, punti intermodali, ricettività, musei, ecc.

Un aspetto totalmente differente da considerare nella segnaletica della rete ciclabile riguarda la grande importanza per il ciclista occasionale di continue conferme della strada giusta. L'insicurezza per chi non conosce la zona si ripresenta ad ogni bivio, anche secondario.

1.2 Gli elementi informativi

La rete ciclabile italiana è composta solo in parte da percorsi riservati ai soli ciclisti e pedoni. In teoria su tutte le strade con traffico promiscuo dovrebbe essere prevista una segnaletica secondo il Codice della Strada. In realtà lungo la maggior parte della rete ciclabile esistente, e precisamente sui percorsi Eurovelo, è presente una segnaletica riconoscibile perché uniforme.

La segnaletica presente lungo i percorsi Eurovelo è stata disegnata ed elaborata sulla base delle norme vigenti affini anche alla segnaletica prevista dal Codice della Strada. Lungo la viabilità ordinaria una segnaletica diversa da quella prevista dal Codice della Strada è espressamente vietata. In alcune realtà come ad esempio nelle aree protette (*vedi DGR 17173/2004*), su piste forestali o su strade alzaie la segnaletica non è normata dal Codice della Strada. Poiché la rete ciclabile esistente e proposta nell'Oltrepò Mantovano è situata in parte su strade con traffico promiscuo sarebbe problematico realizzare due tipologie completamente differenti di segnaletica: quella conforme al Codice della Strada e quella per i percorsi in aree protette, strade forestali, ecc. Un tale approccio infatti renderebbe difficilmente riconoscibile e accattivante il "prodotto" sistema ciclabile del Sipom.

Pertanto per la segnaletica realizzata lungo i percorsi Eurovelo si è tenuto conto sia del Codice della Strada, sia della "Proposta di segnaletica per itinerari ciclabili compatibile con il codice della strada" approvata dal Consiglio Nazionale della Federazione Italiana Amici della Bicicletta il 14/01/2005.

Analizzando però i diversi cartelli presenti sui percorsi ciclabili del territorio si può notare che accanto alla rete Eurovelo - caratterizzata da una segnaletica uniforme - sono presenti tutta una serie di cartelli differenti che indicano percorsi tematici o percorsi comunali. L'impressione che si presenta al visitatore è che la segnaletica direzionale e informativa della mobilità ciclabile e dei temi ad essa connessi nell'area del Sipom presenti una grande varietà di cartelli, formati, colori e messaggi, tale da creare una sensazione di spaesamento.

Per quanto riguarda la visibilità / reperibilità della rete ciclabile esistente dal di fuori (per esempio dai centri urbani, dalle stazioni FS, dalle strutture alberghiere, ecc.), essa risulta molto difficile per la scarsità di segnaletica e informazione specifica.

Le proposte del presente lavoro sono quindi finalizzate principalmente a integrare la segnaletica del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò mantovano alla rete esistente dei percorsi Eurovelo realizzata dalla Provincia di Mantova, con l'obiettivo di procedere verso l'armonizzazione della segnaletica nel territorio.

La segnaletica verticale è indispensabile per rendere sicuro e agevole l'utilizzo dei percorsi ciclabili e rendere riconoscibili la rete ciclabile e la rete delle aree protette dell'Oltrepò dall'esterno. A questo proposito è necessario informare il visitatore:

- dell'esistenza dei percorsi ciclabili e delle aree protette Sipom
- degli accessi verso i percorsi ciclabili e verso le aree protette Sipom
- delle diramazioni lungo i percorsi ciclabili
- delle aree protette e di altri punti di interesse accessibili dai percorsi ciclabili
- della vicinanza di centri urbani

- della vicinanza di punti intermodali
- della presenza di elementi del sistema ciclabile (punti bici, infopoint, pit stop ecc.)

In questo progetto verranno definite le tipologie degli elementi di segnaletica verticale da posizionare nel territorio per rendere più visibile il "Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano" e i relativi contenuti.

Trattandosi di un progetto sulla mobilità sostenibile la segnaletica proposta dal progetto è quella specifica per l'orientamento e l'informazione dei ciclisti e le interconnessioni tra mobilità ciclabile / trasporto pubblico (rotaia, gomma, nave) e mobilità ciclabile / mobilità motorizzata individuale.

I tipi di segnaletica proposta sono:

la segnaletica direzionale sulla rete stradale secondo Codice della Strada e la D.G.R. 17173/2004 (di accesso alla rete ciclabile, verso le aree protette e verso i punti di attrazione):

- segnaletica di orientamento da posizionare lungo la rete stradale principale per indicare la direzione verso gli obiettivi (percorsi ciclabili, aree protette, attrattori); da collocare nei pressi degli incroci che dai nodi intermodali / dalle strade principali / dai centri abitati / dai punti di attrazione portano verso le ciclovie o verso altri punti di attrazione.

la segnaletica direzionale lungo la rete ciclabile:

- segnaletica di orientamento che indica l'andamento del percorso, le località vicine, i punti di attrazione raggiungibili dal percorso;
- segnaletica di informazione che fornisce indicazioni generali su tutta la zona o su tutto il percorso ciclabile, mappa, descrizione percorso, ecc.

la segnaletica di informazione del "Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò mantovano":

- ha il compito di informare e stimolare a fare i percorsi descritti; non si tratta dunque solamente di un elemento di informazione, ma anche di pubblicità per la zona.

Gli elementi della segnaletica sia direzionale sia di informazione riportano indicazioni recanti prossimità ai luoghi di interesse (naturalistici, storici, culturali), alle infrastrutture ricettive (B&B, hotels, agriturismi), agli snodi di interscambio (su rotaia, lungo fiume, su gomma), agli elementi costitutivi del Sistema ciclabile. Inoltre i principali attrattori quali aree protette, pievi matildiche, impianti idrovori e corti agricole di interesse storico e musei che saranno segnalati sul territorio secondo i modelli comunicativi dal Piano di interpretazione ambientale. Può essere segnalata anche la presenza di strutture ricettive e di elementi del Sistema ciclabile dei Parchi (punti bici, infopoint, pit stop, punti sosta).

1.2.1 La segnaletica direzionale-orientativa secondo il Codice della strada e la D.G.R. 17173/2004

A differenza della segnaletica direzionale lungo la rete ciclabile il cartello secondo il Codice della Strada indica un accesso dalla rete stradale principale verso la meta.

Compito:

segnalare gli accessi verso la rete ciclabile, le aree protette e altri punti di attrazione; aumentare la visibilità di questi elementi

Colore e dimensione:

cartello come previsto da Codice della Strada Art. 134 – Segnali turistici e di territorio, “I segnali di indicazione turistica e territoriale sono a fondo marrone con cornici e iscrizioni di colore bianco”; la dimensione prevista è di tre tipologie:

- piccola: 18,5 x 100 cm
- normale: 23 x 125 cm
- grande: 27,5 x 150 cm

Contenuti:

- nome dell'obiettivo;
- logo, p.es. area protetta (+ bici se anche accesso alla rete ciclabile),
- pittogramma della tipologia dell'obiettivo; p.es. una bici nel caso di indicazione verso la rete ciclabile;
- freccia direzionale.

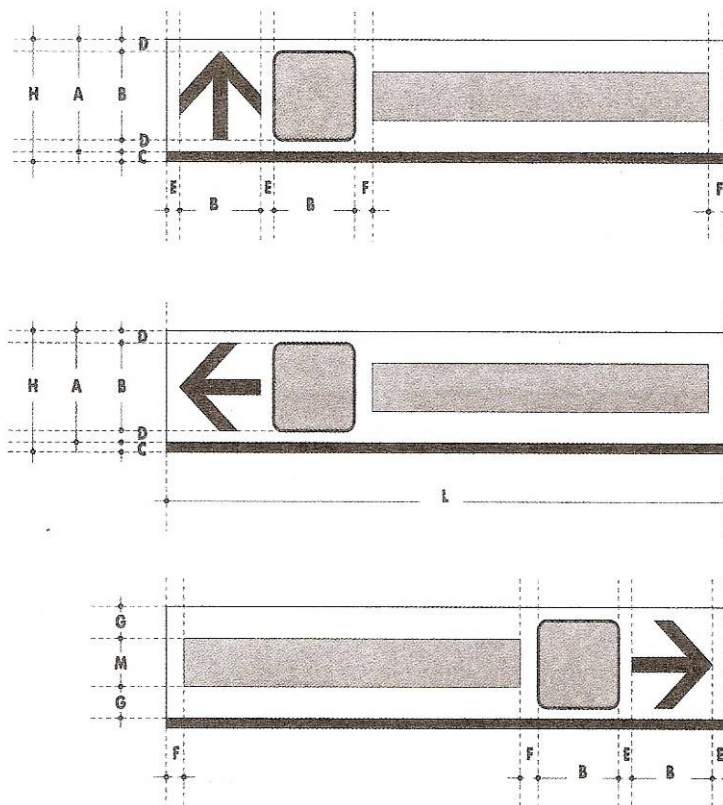
Indicazioni generali sul posizionamento dei cartelli:

- presso incroci stradali importanti lungo il percorso di avvicinamento verso l'obiettivo; dove possibile su pali già esistenti.

Estratto da Codice della Strada; figura II 292 Art.134 (esempi); tabella II 13 – dimensioni e dettagli grafici dei cartelli



TABELLA II 13 - SEGNALI DI DIREZIONE URBANI



Dimensioni in cm

	A	B	C	D	E	F	G	H	L	M
piccolo	18,5	15,5	1,5	1,5	2	4	5,25	20	100	8
normale	23	18	2	2,5	3	4	6,5	25	125	10
grande	27,5	21,5	2,5	3	3	4	7,75	30	150	12

Esempi di indicazione della ciclabile Destra Po (a Suzzara) e di un attracco lungo il Po



L'obiettivo **di breve termine** nell'ambito di questo progetto è di completare la segnaletica direzionale-orientativa secondo il Codice della Strada e la D.G.R. 17173/2004 per le indicazioni delle aree protette Sipom a partire dai **punti di accesso dalla rete stradale principale**.

Nel **medio termine** invece dovrà provvedersi all'integrazione della segnaletica che indica i collegamenti tra la rete stradale principale e la rete ciclabile. In alcune aree dell'Oltrepò questa segnaletica è già presente su incroci urbani ed extraurbani (segnalazioni dei percorsi Eurovelo), ma in altre zone deve essere integrata per aumentare la visibilità della rete ciclabile nel territorio.

1.2.2 La cartellonistica direzionale per il raggiungimento delle aree protette

La cartellonistica in oggetto, oltre alla conformità al Codice della Strada per quanto concerne gli aspetti dimensionali e cromatici, media tra le prescrizioni della D.G.R. 17173/2004 e la necessità di dare riconoscibilità al Sistema Parchi dell'Oltrepò mantovano attraverso il master grafico definito nell'ambito del Piano di Interpretazione Ambientale (p.to A.9 Disciplinare di incarico).

Con riferimento specifico alla realtà riscontrata sul territorio, solo le seguenti aree protette risultano possedere cartelli direzionali posizionati sulla rete stradale principale: Isola Boschina (D.G.R. 17173/2004), Paludi di Ostiglia (D.G.R. 17173/2004), Isola Boscone (D.G.R. 17173/2004) e Parco San Lorenzo (Codice della Strada). Tra queste, per altro, solo Paludi di Ostiglia e Isola Boscone presentano una localizzazione dei cartelli in grado di rendere raggiungibile l'area protetta dai principali snodi viari presenti nei rispettivi paesi di appartenenza, mentre Isola Boschina e Parco San Lorenzo necessitano di alcune integrazioni sia pure di piccola entità.

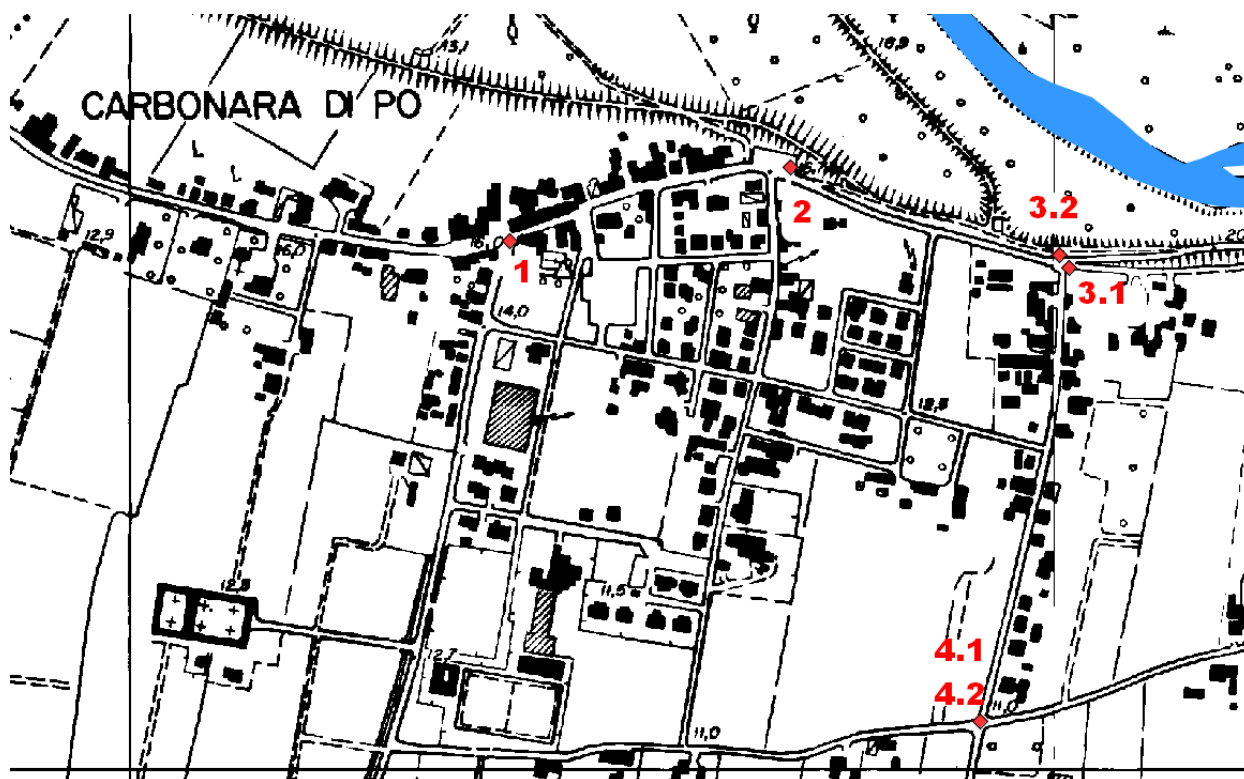
Resta invece da realizzare completamente la segnaletica direzionale posta sulla viabilità principale delle seguenti aree protette: Parco Golenale del Gruccione, Parco Golene Foce Secchia, Parco del San Colombano, ZPS "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia".

La logica seguita per l'individuazione degli snodi viari in cui collocare la segnaletica in oggetto è stata la seguente:

- aree protette di dimensioni medio piccole, ricadenti all'interno di un singolo paese (Isola Boscone, Paludi di Ostiglia, Isola Boschina, Parco San Lorenzo, Parco San Colombano), con un unico ingresso ben definito:
 - o la cartellonistica viene posta esclusivamente nel comune ove ricade l'area protetta (che quindi si presuppone venga raggiunto utilizzando supporti quali cartine stradali o navigatori satellitari);
 - o all'interno del comune la cartellonistica viene posta in corrispondenza degli snodi posti sui principali assi viari (ex strade statali) a partire da quelli più prossimi al nucleo urbano della località capoluogo;
 - o la cartellonistica conduce all'unico accesso dell'area protetta.
- area protetta di dimensioni medie ricadente in un solo comune senza un accesso principale (Parco Golenale del Gruccione):
 - o la cartellonistica viene posta sulla Strada Provinciale Ferrarese individuando uno snodo per ciascuno dei principali centri urbani (Moglia di Sermide e Sermide), privilegiando la semplicità del percorso da compiere, e riprendendo l'accesso all'Oasi Digagnola.
- area protetta di grandi dimensioni, senza un accesso principale, estesa su più comuni, territorialmente continua (Parco Golene Foce Secchia):
 - o l'obiettivo è quello di consentire di raggiungere le località contigue ai tre ponti presenti nel Parco (San Siro-Santa Lucia, Quistello, Bondanello) considerate come accessi principali al Parco;
 - o la cartellonistica viene collocata in corrispondenza degli snodi posti sui principali assi viari a partire da quelli più prossimi ai nuclei urbani contigui ai ponti (Santa Lucia, Quistello, Bondanello). È stato volutamente accantonato l'accesso da San Siro data la complessità del tracciato che andrebbe indicato a partire dal principale asse viario dell'area la ex SS496.
- area protetta di grandi dimensioni, senza un accesso principale, ricadente su più comuni, territorialmente discontinua (ZPS "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia"):
 - o l'obiettivo è quello di consentire l'accesso ai singoli comparti della ZPS a partire da ciascuno dei centri urbani (capoluoghi di comune o frazioni) ad essa contigui posti sulla viabilità principale, attraverso il percorso più semplice da compiere.

Si riportano di seguito i risultati dell'analisi sul territorio che ha portato alla definizione della posizione, del tipo e del numero di cartelli e pali da posizionare per il raggiungimento delle aree protette. Il dato è stato discriminato per singolo comune.

Carbonara di Po

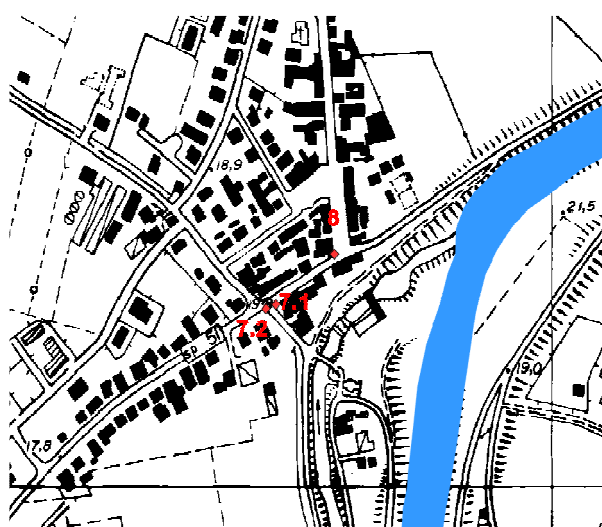
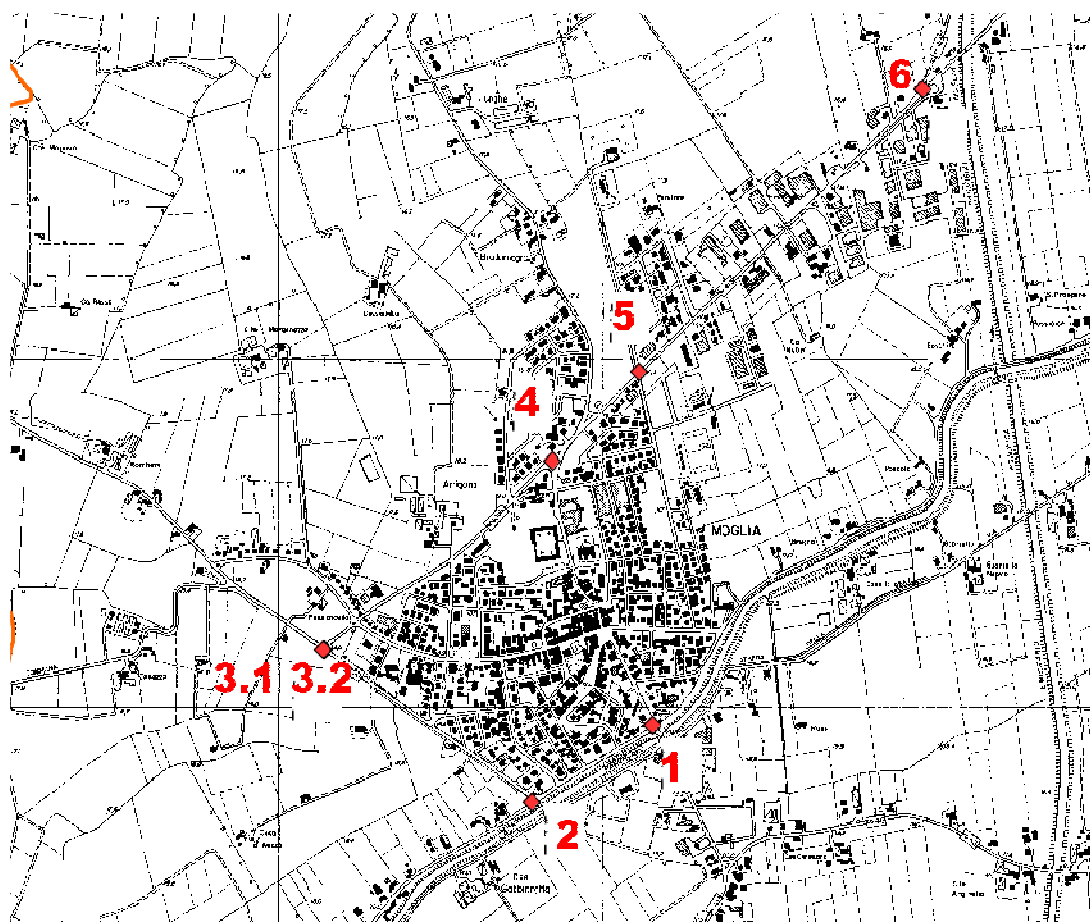


- 1 SP34-via Garibaldi
- 2 Piazzetta del Tartufo, rampa arginale
- 3.1 via Roncada - rampa arginale
- 3.2 via Roncada - rampa arginale
- 4.1 via Roncada - SP34 da Sermide
- 4.2 via Roncada - SP34 verso Sermide

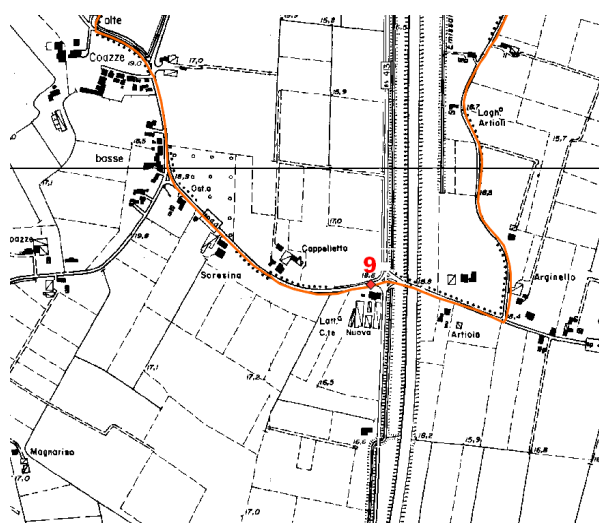
QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI		
Isola Boscone dir. destra	Isola Boscone dir. sinistra	Isola Boscone dir. dritto
		1
		2
3.2	3.1	
4,1	4,2	
2	2	2

Totale cartelli da collocare: 6
Totale pali da collocare: nessuno

Moglia



Bondanello



Strada Coazze

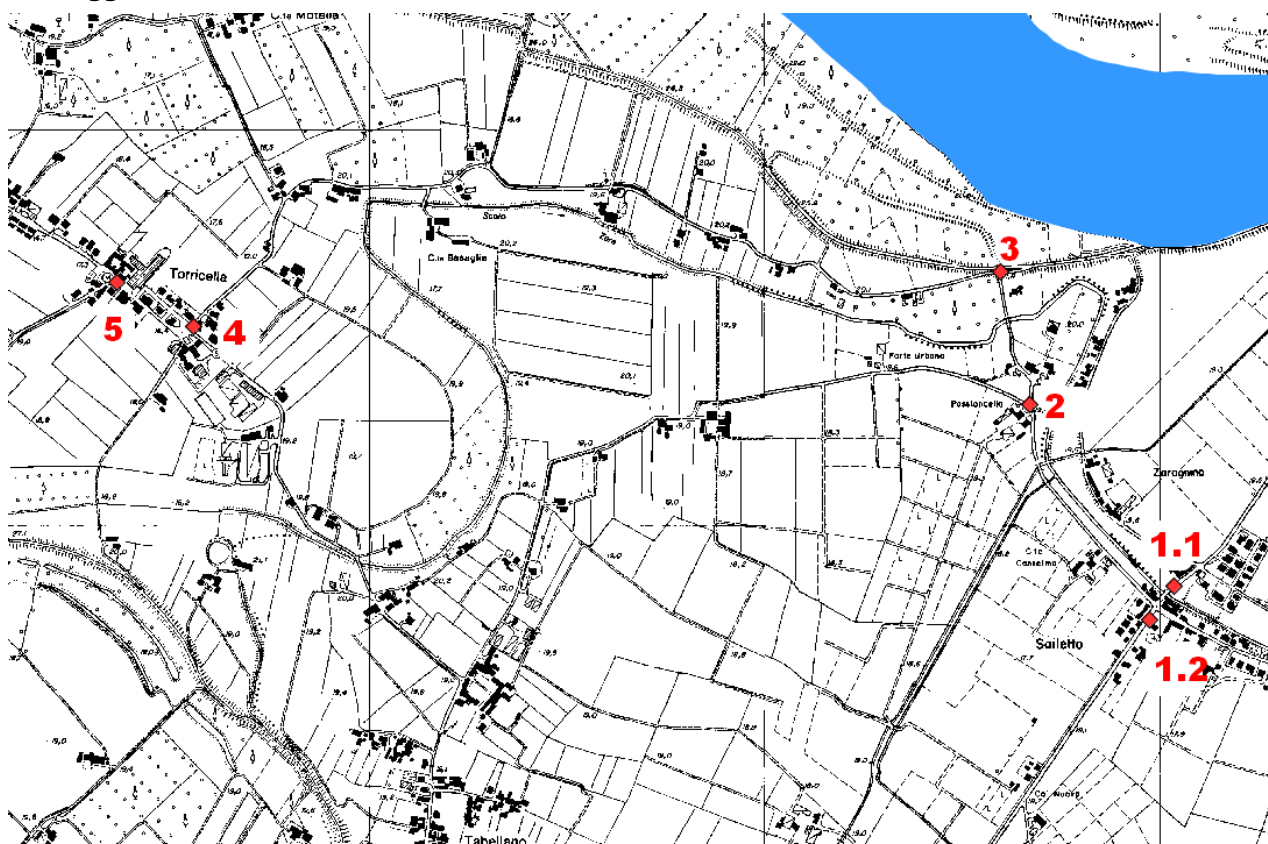
- 1 Incrocio Via Calvi - Via De Amicis
- 2 Incrocio Via Calvi - Tangenziale Sudovest
- 3.1 Incrocio Tangenziale Sudovest - Tangenziale Nord (lato Gonzaga)
- 3.2 Incrocio Tangenziale Sudovest - Tangenziale Nord (lato Canele di Bonifica)
- 4 Tangenziale Nord - Via Garibaldi
- 5 Rotonda - via 4 novembre
- 6 Intersezione - Via 4 novembre - via San prospero
- 7.1 Incrocio Via 4 novembre - Argine canale Bondanello (lato Moglia)
- 7.2 Incrocio Via 4 novembre - Argine canale Bondanello (lato Moglia)
- 8 Incrocio P.zza C. Battisti - via 4 novembre
- 9 Incrocio Strada Romana Sud - Via Coazze (direzione Pegognaga)

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI		
Golene Foce Secchia dir. destra	Golene Foce Secchia dir. sinistra	Golene Foce Secchia dir. dritto
	1 palo	
2		
3.2	3.1	
	4	
5		
		6
7.1	7.2	
8 palo		
		9 palo
5	4	2

Totale cartelli da collocare: 11

Totale pali da collocare: 3

Motteggiana



Salletto - Torricella

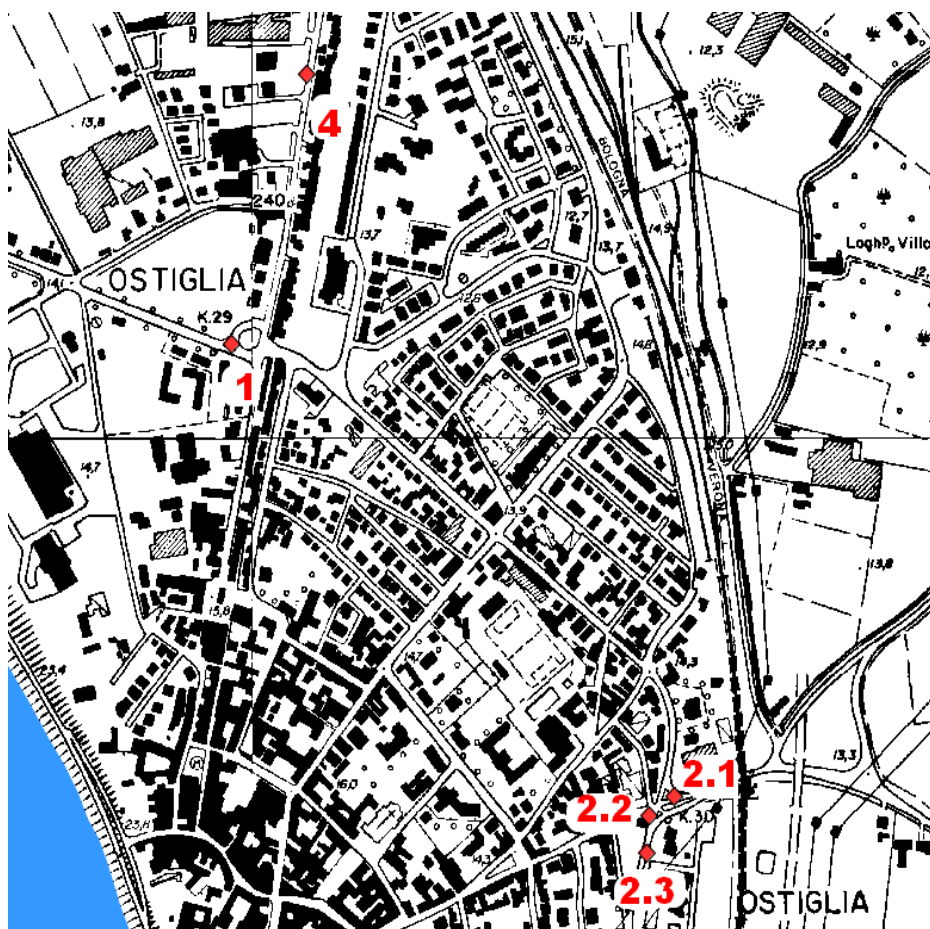
- 1.1 Salletto, incrocio ss62 - strada Zanetta Bignardina
- 1.2 Salletto, incrocio ss62 - strada Zanetta Bignardina
- 2 Incrocio strada Zanetta Bignardina - strada Zanetta Bignardina
- 3 strada Zanetta Bignardina - via f.lli Cervi
- 4 Torricella - innesto via f.lli Cervi - via Matteotti
- 5 Torricella - incrocio via f.lli Cervi - via Alighieri

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI	
ZPS dir. destra	ZPS dir.sinistra
1.1	1.2 palo
2	
	3
4,1	
5	
4	2

Totale cartelli da collocare: 6

Totale pali da collocare: 1

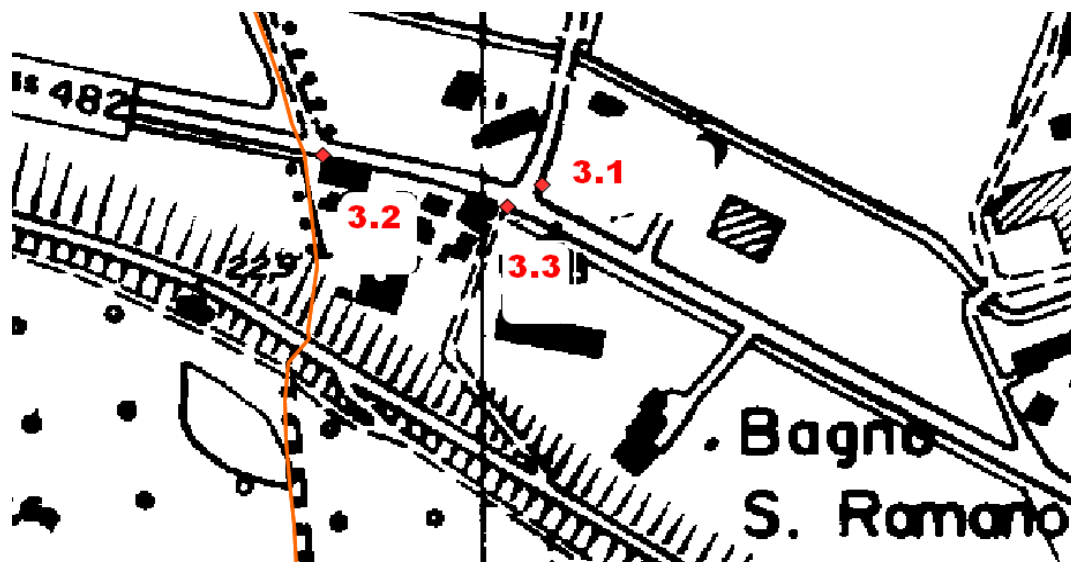
Ostiglia



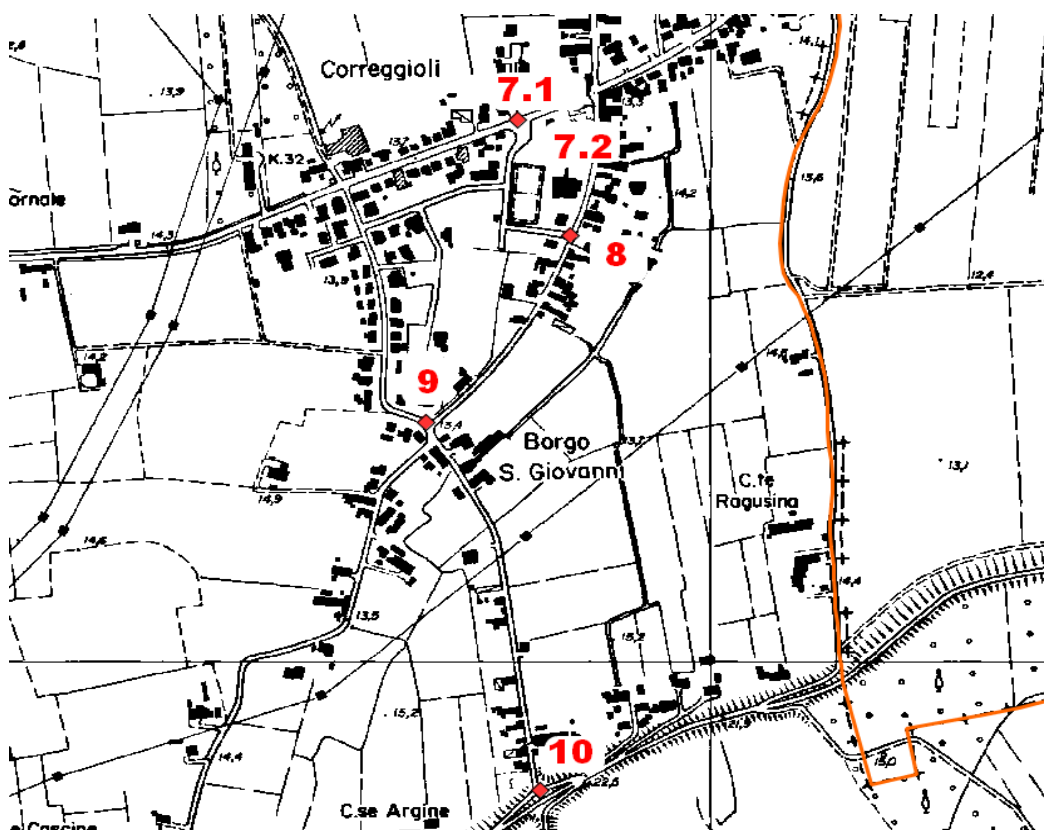
Ostiglia



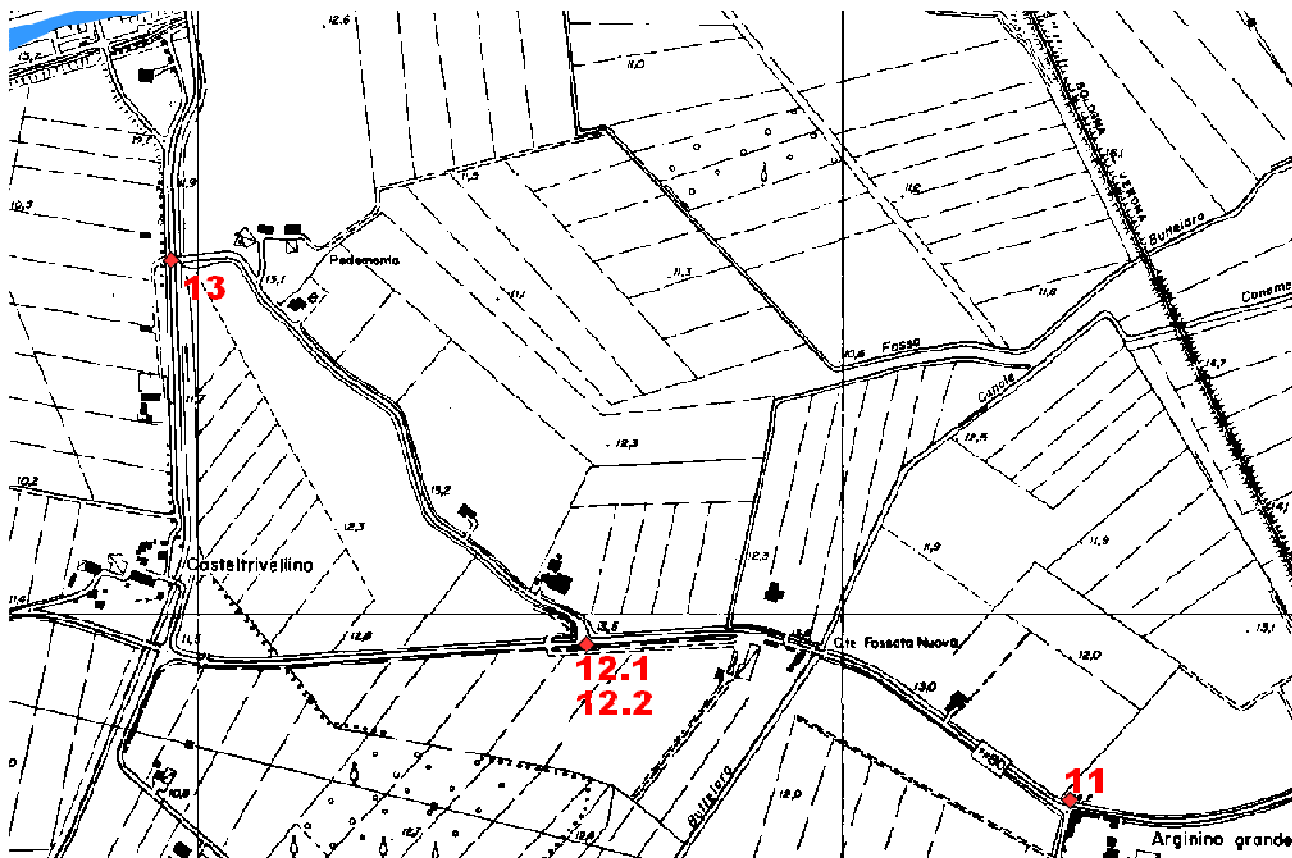
Porto – Accesso Isola Boschina



Pressi Bugno San Romano



Correggioli



SP80 - via Pedemonta

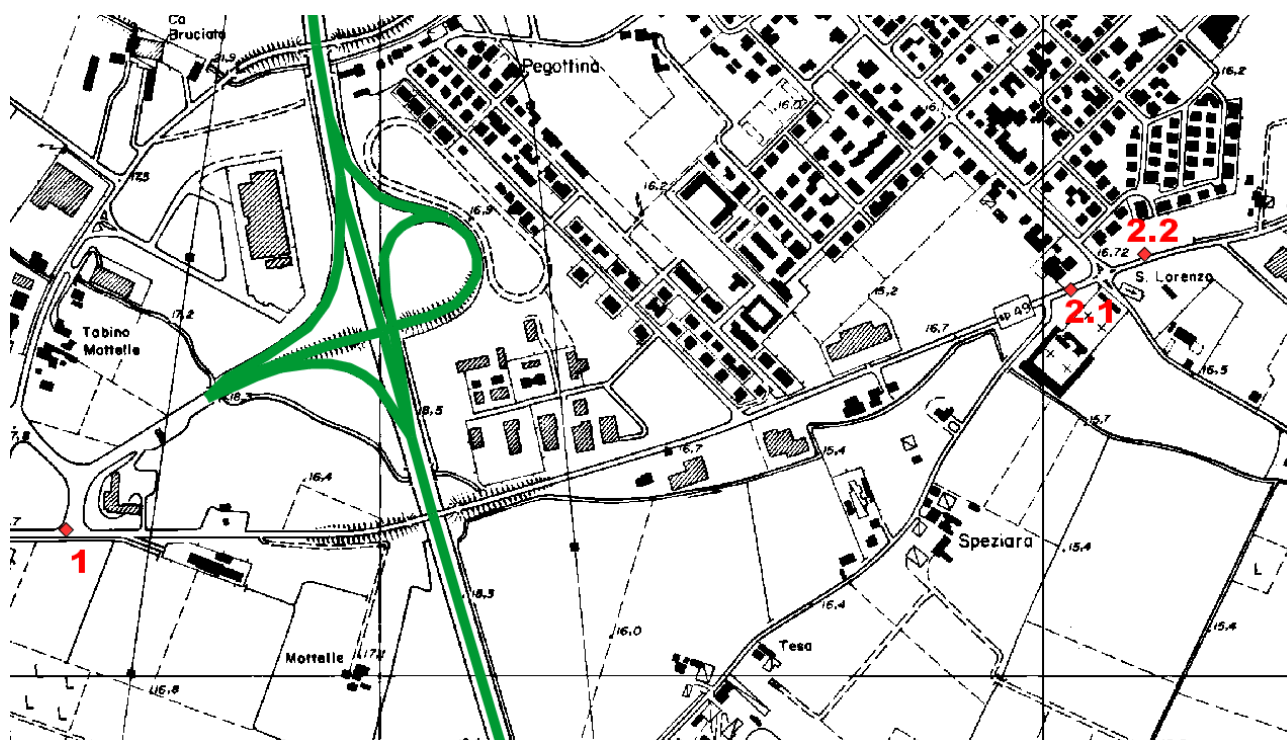
- 1 rotonda Verona - Mantova
- 2.1 incrocio via Rovigo - ss 12 da Correggioli
- 2.2 incrocio via Rovigo - ss 12 - via Verrara
- 2.3 incrocio via Rovigo - ss 12 da Revere
- 3.1 e 3.3 incrocio ss482 - via Arginino piccolo da Mantova
- 3.3 incrocio ss488 - rampa arginale - via Arginino piccolo
- 3.2 incrocio ss482 - via Arginino piccolo da Mantova
- 4 ss12 ingresso Ostiglia da Verona
- 5 rampa argine loc. Porto
- 6.1 e 6.2 argine - ingresso Boschina
- 7.1 e 7.2 incrocio via Rovigo - via Vivaldi
- 8 incrocio via Donizzetti via Arnarolo
- 9 incrocio via Arnarolo-via Dosso-via Cascine
- 10 innesto via Arnarolo - via Argine Po
- 11 incrocio via Arginino Piccolo - sp80
- 12.1 e 12.2 incrocio sp80 - via Pedemonta
- 13 incrocio via Pedemonta - via Pascolo (ponticello)

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI							
PALUDI dir. destra	PALUDI dir. sinistra	PALUDI dir. dritto	BOSCHINA dir. destra	BOSCHIN dir. sinistra	BOSCHINA dir. dritto	ZPS dir. destra	ZPS dir. sinistra
1				1		1	
2.1		2.3	2.2	2.3	2.1		
3.1	3.1		3.2			3.3	3.3
		4					
				5			
			6.1 palo	6.2 palo			
			7.1 palo	7.2 palo			
			8 palo				
				9 palo			
			10 palo				
	11						
	12.1	12.2					
	13						
3	4	3	6	6	1	2	1

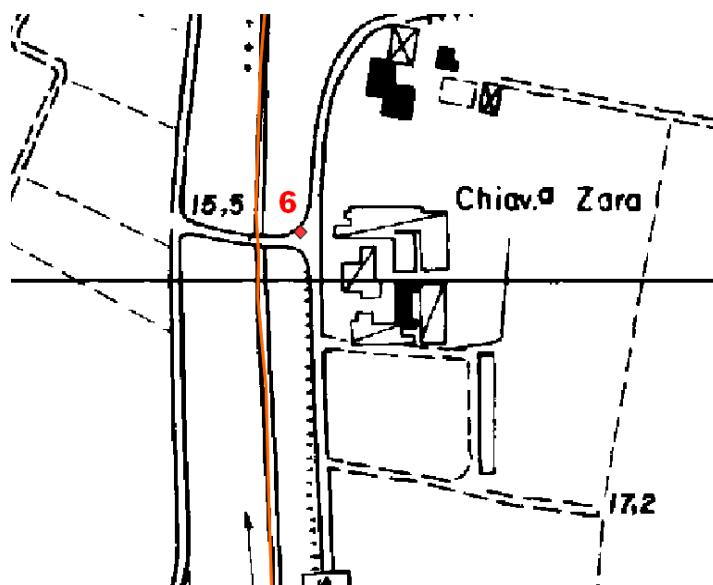
Totale cartelli da collocare: 26

Totale pali da collocare: 7

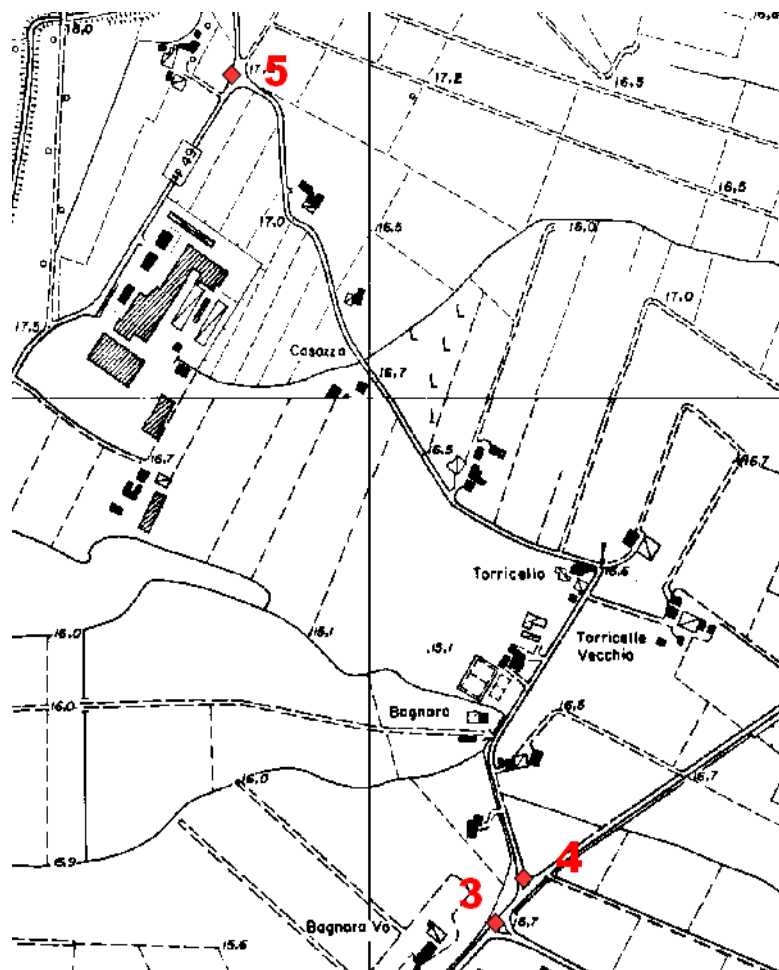
Pegognaga



Pegognaga - San Lorenzo



Tratto terminale di Strada Chiaviche



Torricello

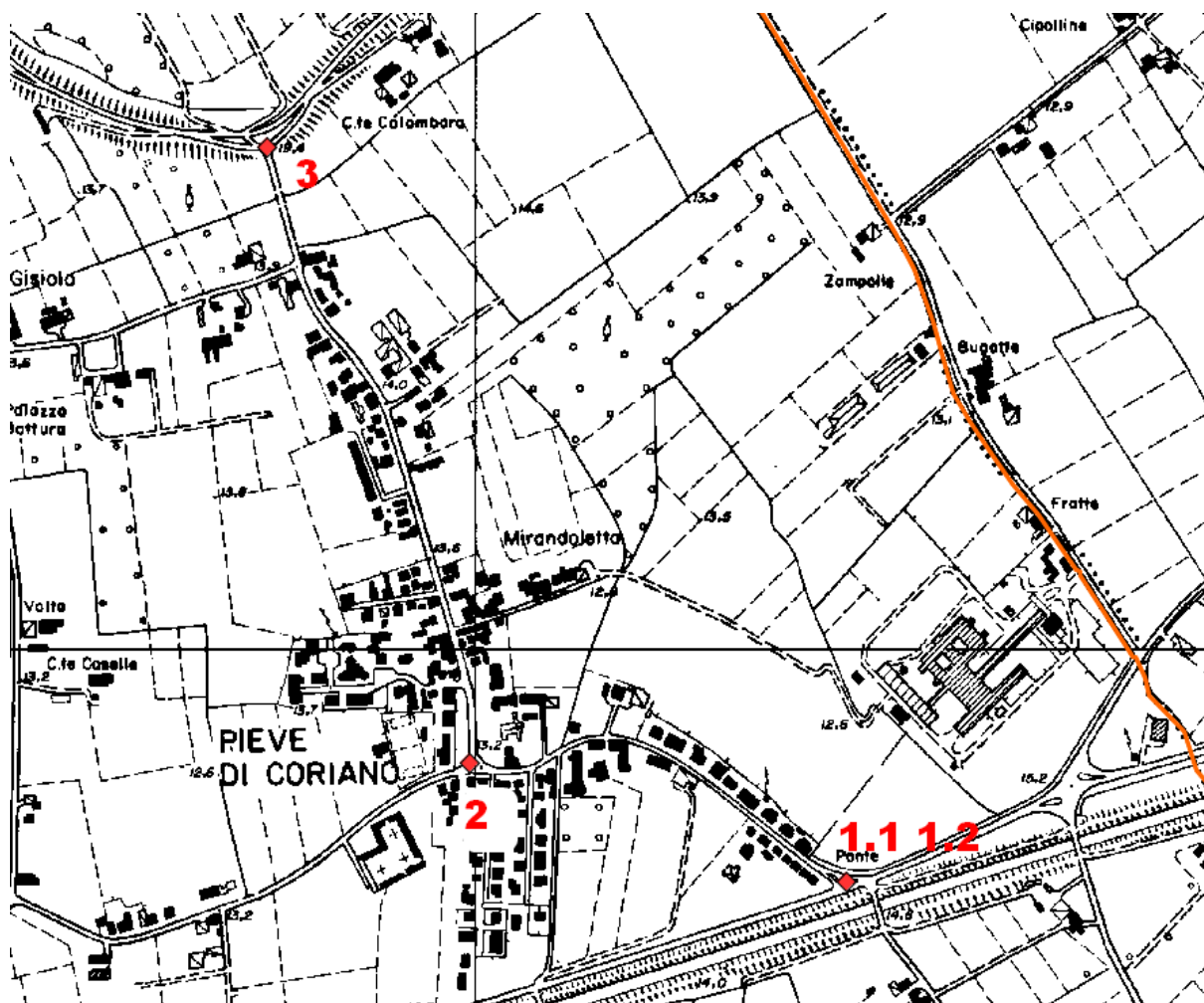
- 1 Rotonda uscita A22 - Sp49 Strada Provinciale Ovest
- 2.1 Sp49 Strada Provinciale Ovest in prossimità Chiesa San Lorenzo - direzione Suzzara
- 2.2 Sp49 Strada Provinciale Est in prossimità Chiesa San Lorenzo - direzione San Benedetto
- 3 Incrocio - Sp49 Strada Provinciale Est - Strada Vo
- 4 Incrocio - Sp49 Strada Provinciale Est - Strada Torricello
- 5 Incrocio - Strada Torricello - Strada Chiaviche
- 6 Incrocio - Strada Chiaviche - Strada argine Zara

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI			
SAN LORENZO dir. destra	SAN LORENZO dir. sinistra	ZPS dir. destra	ZPS dir. sinistra
1 (cart. Str. veloce) palo			
2.1 palo	2.2		
	3		
			4
		5	
			6 palo
2	2	1	2

Totale cartelli da collocare: 7

Totale pali da collocare: 3

Pieve di Coriano



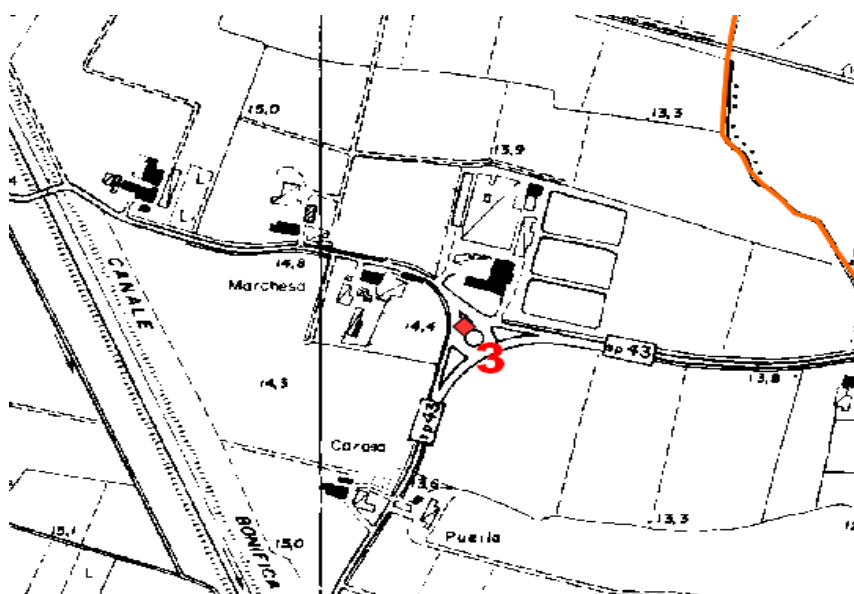
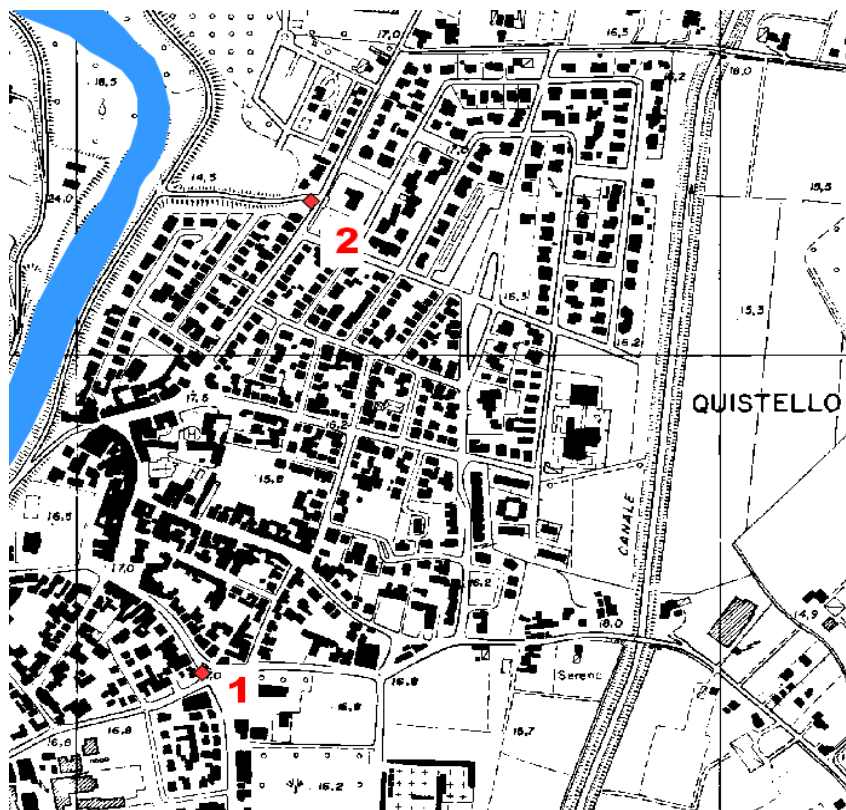
- 1.1 e 1.2 Via provinciale-via Matteotti
- 2 via Matteotti-via Roma
- 3 via Roma-via Argine est-ovest

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI	
ZPS dr. destra	ZPS dir. sinistra
1	1
2	
	3
2	2

Totale cartelli da collocare: 4

Totale pali da collocare: nessuno

Quistello



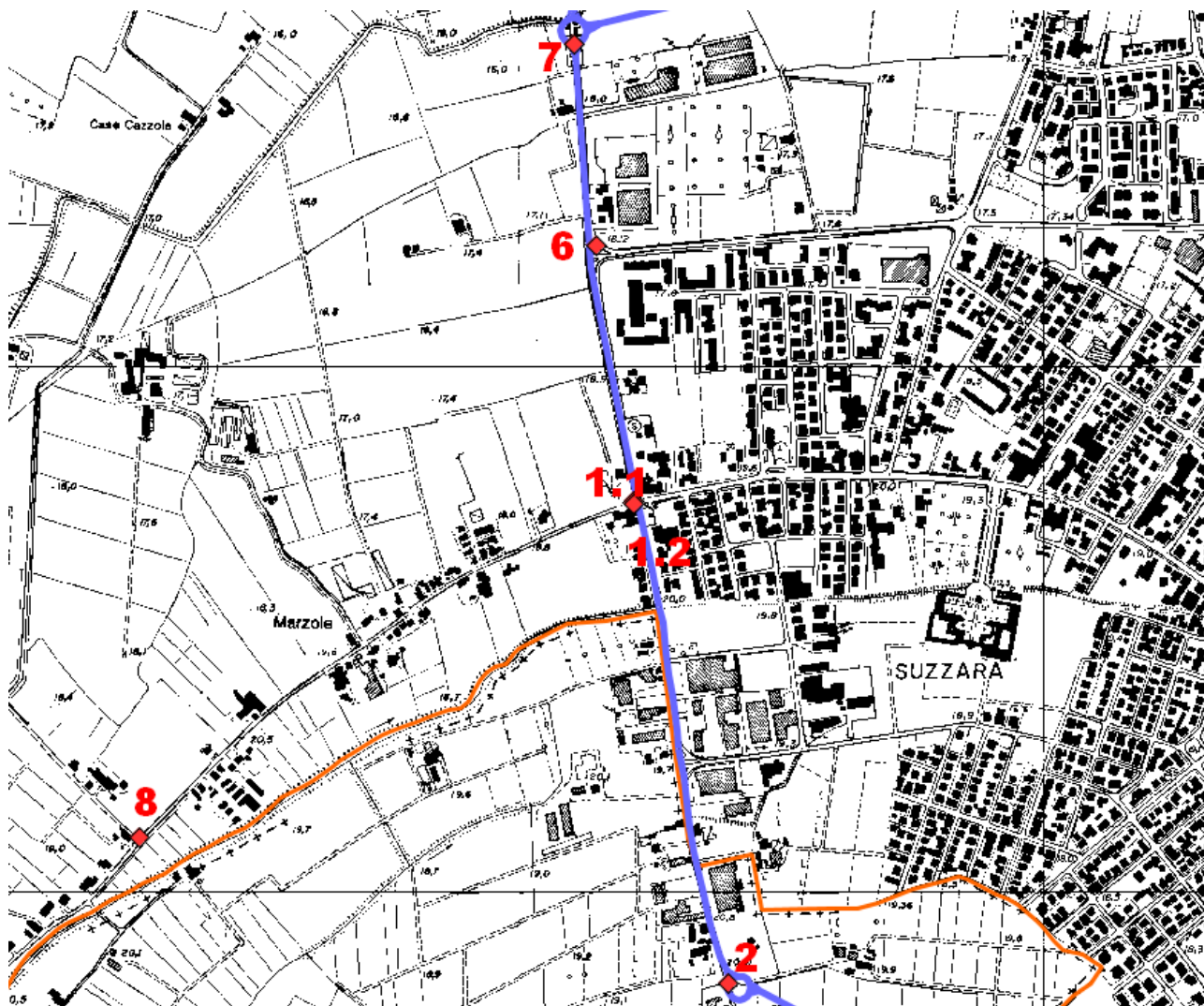
Rotatoria Latteria San Fiorentino

- 1 Incrocio Via Romei - Strada Argine Nord
- 2 Incrocio Via V. Veneto - via Cocapanna
- 3 Rotatoria Via Europa - via Marchesa

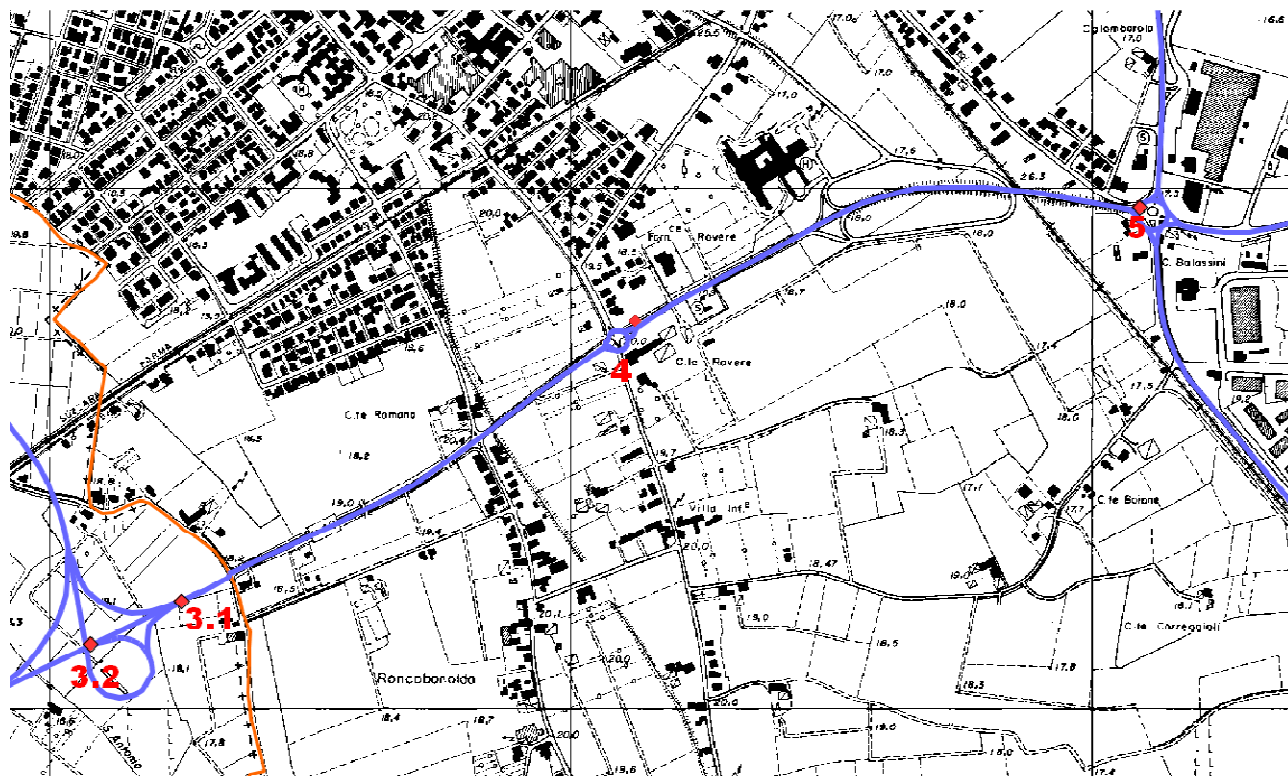
QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI
FOCE SECCHIA dir. destra
12
2
3palo
3

Totale cartelli da collocare: 3
Totale pali da collocare: 1

Suzzara



Suzzara Nord-Ovest



Luzzara Sud

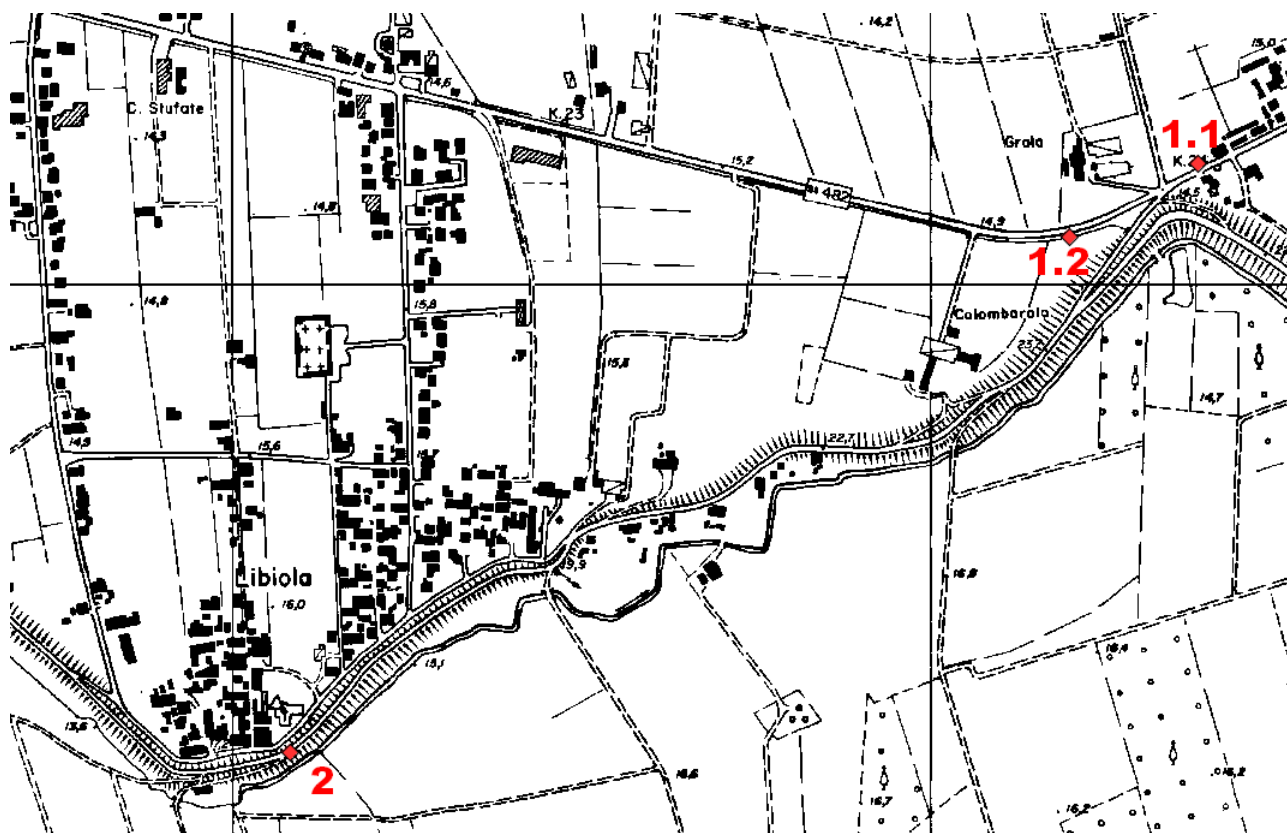
- 1.1 e 1.2 a sp62 - strada Marzole
- 2a Luzzara rotatoria ss62 - Cispadana
- 3.1 svincolo Cispadana - viale Marx
- 3.2 svincolo cispadana - viale Marx da Luzzara
- 4 rotatoria viale Marx - strada Villa Inferiore
- 5 rotatoria sp49 - sp50
- 6 incrocio ss62 - viale Lenin
- 7 rotatoria ss62 - via Iotti
- 8 incrocio strada Sabbadini - strada Cavallara

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI		
SAN COLOMBANO dir. destra	SAN COLOMBANO dir. sinistra	SAN COLOMBANO dir. dritto
1.1 palo	1.2	
	2 (cart. Str. veloce) Luzzara (RE)	
3.1 (cart. Str. Veloce) Luzzara / palo		
3.2 (cart. Str. Veloce) Luzzara		
		4
5		
6		
7		
8 palo		
7	2	1

Totale cartelli da collocare: 10

Totale pali da collocare: 3

Serravalle a Po



Libiola – Torriana

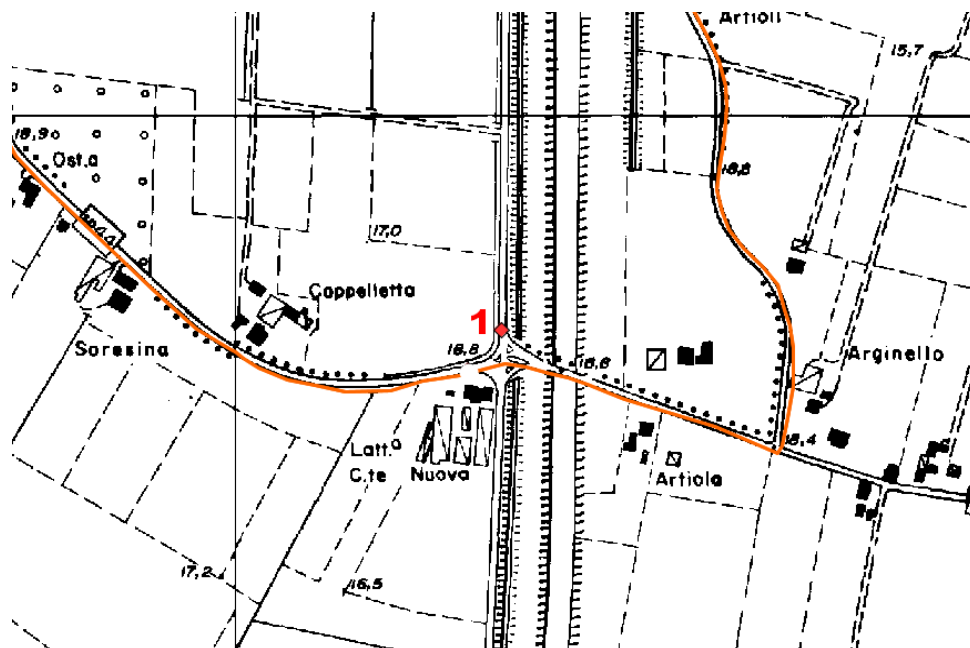
- 1.1 Via Ostigliese - Via Argine - Lato Ostiglia
- 1.2 Via Ostigliese - Via Argine - Lato Libiola
- 2 Via Argine Po - rampa discesa Isola Mafalda

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI	
ZPS dir. destra	ZPS dri. sinistra
1 palo	1 palo
	2 palo
1	2

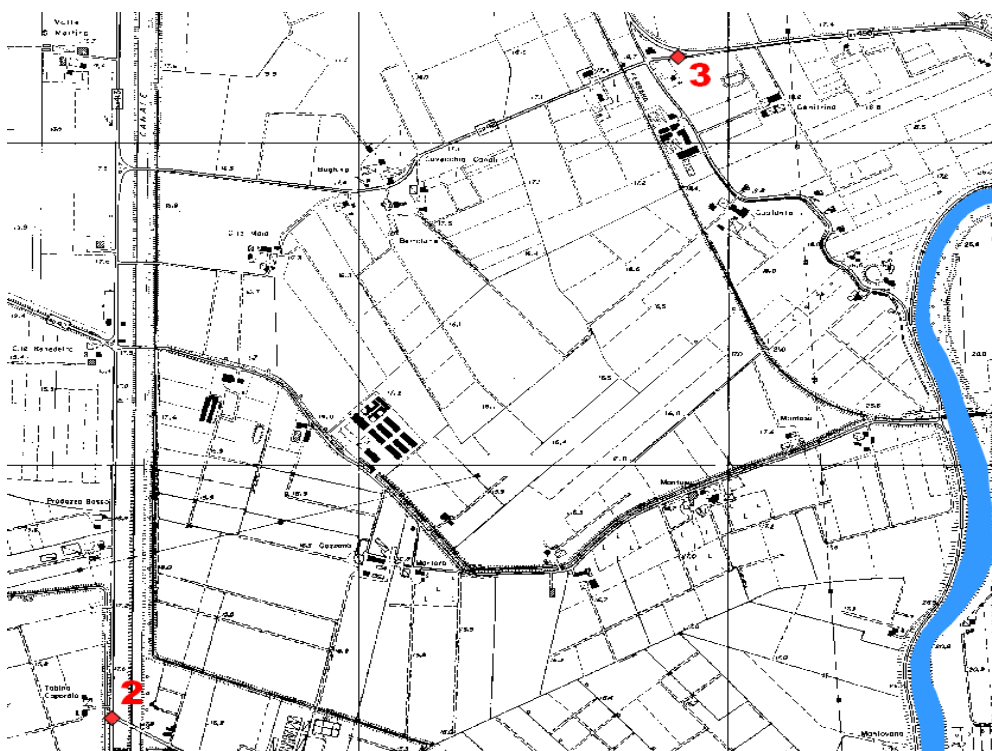
Totale cartelli da collocare a Serravalle a Po: 3

Totale pali da collocare a Serravalle a Po: 3

San Benedetto Po

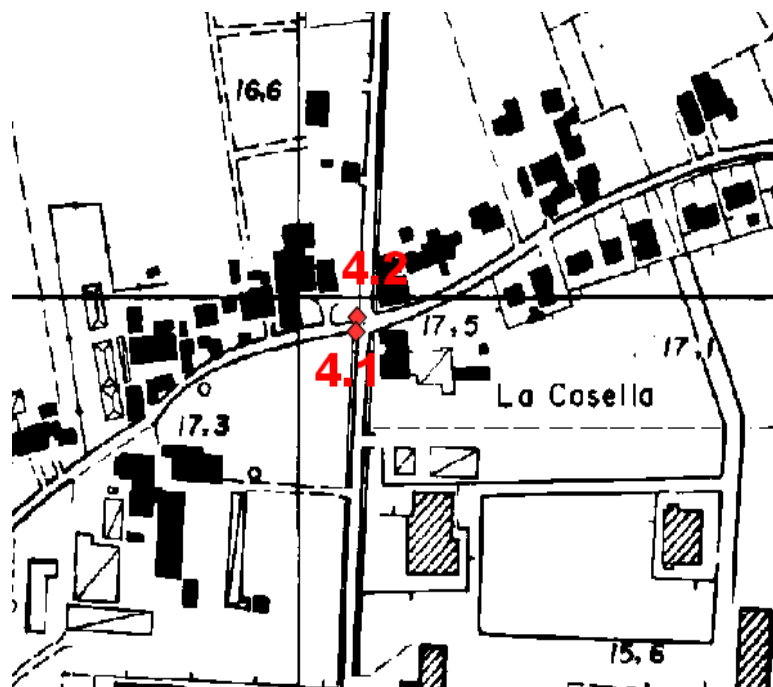


Confine con Moglia su strada Romana sud

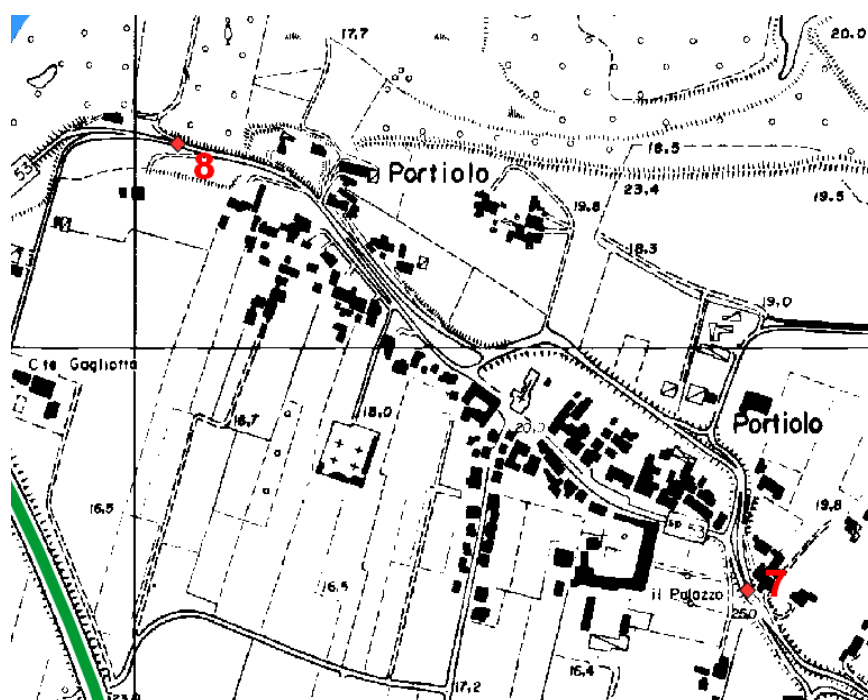


Gorgo

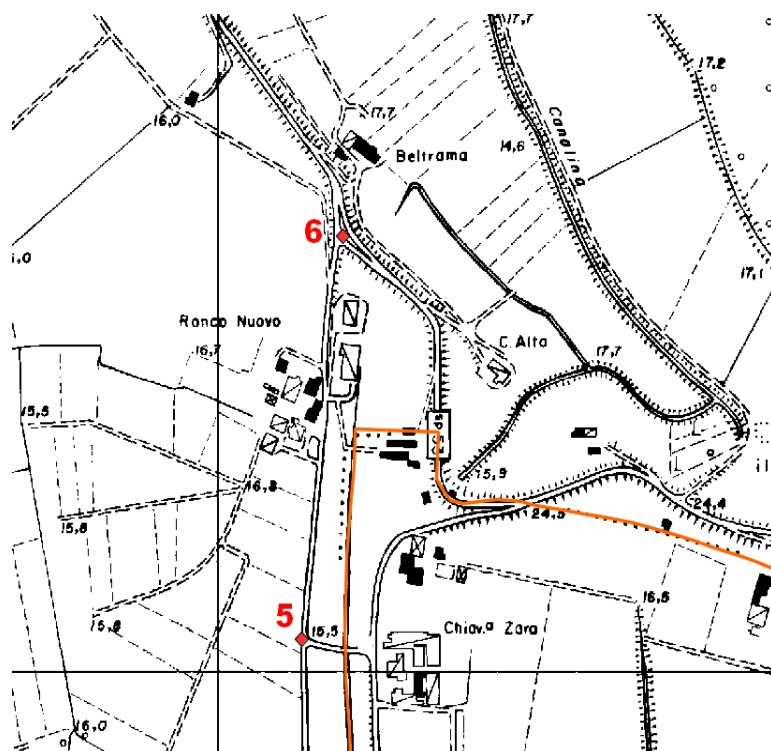
Zona sud-est su strada Romana sud e su SS 496



Incrocio strada Romana nord - Gorgo



Portiolo



Strada Chiaviche pressi Portiolo

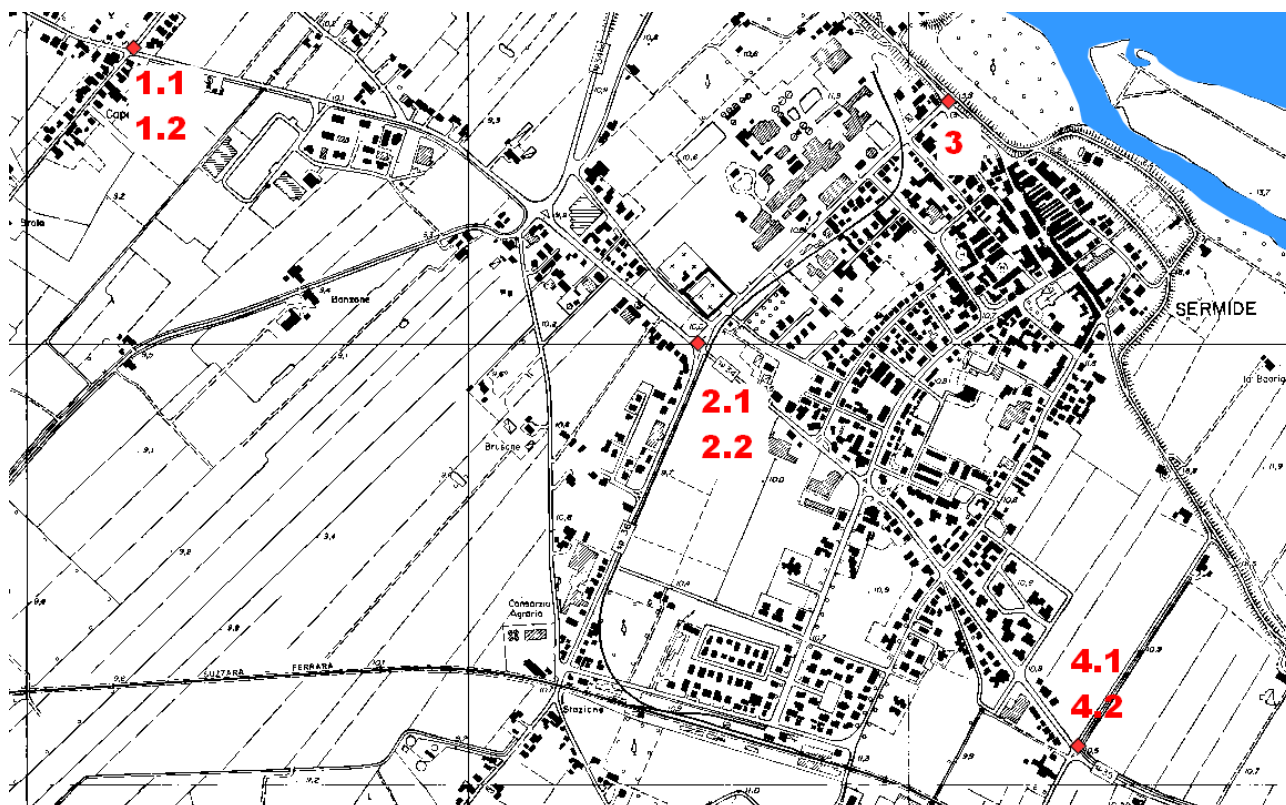
- 1.1 Incrocio Strada Romana Sud - Via Coazze (lato Bondanello, cartello su Strada Romana)
- 2 Incrocio Strada Romana Sud - via Trivellano
- 3 Incrocio Strada Canali - SS496
- 4.1 Strada Romana nord - Strada Gorgo (lato San Benedetto)
- 4.2 Strada Romana nord - Strada Gorgo (lato Po)
- 5 Incrocio - Strada argine Zara - Strada Chiaviche
- 6 Incrocio - Strada Chiaviche - Strada Argine Po Sud
- 7 Strada Argine Po Sud in prossimità di Via Romei di Portiolo
- 8 Strada Argine Po Sud – rampa cava di prestito (poco prima del ponte A22)

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI			
FOCE SECCHIA dir. destra	FOCE SECCHIA dir. sinistra	ZPS dir. destra	ZPS dir. sinistra
	1		
	2		
3			
		4.1	4.2
		5 palo	
			6 palo
		7 palo	
			8 palo
1	2	3	3

Totale cartelli da collocare a San Benedetto Po: 9

Totale pali da collocare a San Benedetto Po: 4

Sermide



Moglia di Sermide e Sermide capoluogo

- 1.1 e 1.2 incrocio sp34 - via Dalla Chiesa (Moglia)
- 3 via XXIV aprile - via Argine Po
- 4.1 e 4.2 incrocio sp35 - sp34 (Digagnola)

QUADRO RIEPILOGATIVO CARTELLI (CONTENUTO E TIPO), PALI	
GRUCCIONE destra	GRUCCIONE sinistra
1,1palo	1,2palo
2,1palo	2,2palo
	3
4,1	4,2
3	4

Totale cartelli da collocare a Sermide: 7

Totale pali da collocare a Sermide: 4

1.2.3 La segnaletica direzionale della rete ciclabile

Si tratta di una segnaletica da realizzare nel medio periodo per la quale si forniscono indicazioni progettuali di massima.

Come già specificato gli elementi proposti sono conformi nella dimensione, nei contenuti e nei colori alla segnaletica della Rete degli itinerari ciclabili mantovani realizzati dalla Provincia lungo i percorsi Eurovelo.

Inoltre, allo scopo di limitare il più possibile le tipologie di cartelli presenti nel territorio, per la rete ciclabile del Sipom vengono proposte due sole tipologie (in l'Alto Adige ad esempio la normativa provinciale prevede 6 tipi differenti di cartelli direzionali lungo i percorsi ciclabili):

- Cartello di preavviso / Avviso bivio;
- Cartello di indicazione / Conferma della direzione.

Cartello di preavviso / Avviso di bivio

Compito:

- garantire un orientamento facile sugli incroci e una visibilità del percorso lungo il tracciato;
- segnalare un bivio tra due percorsi ciclabili o indicare un'uscita importante dalla rete ciclabile;
- aiutare i visitatori a orientarsi sulla rete ciclabile;
- segnalare centri abitati, aree protette e altri punti di attrazione raggiungibili dalla ciclabile percorsa.

Dimensione e colore:

- cartello di dimensione **40 x 60 cm**;
- colore marrone come Eurovelo.

Contenuti:

- parte alta da destra a sinistra: pittogramma bici (come Eurovelo), logo Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano; non verranno indicati i nomi dei percorsi proposti;
- parte media: frecce; indicazioni punti di riferimento più prossimi (per esempio località, attrazione, altro percorso ciclabile, infopoint); distanza in Km; tipologia del punto di riferimento con pittogrammi; nome;
- parte bassa: nessuna informazione, perchè il cartello rimanga più leggibile.

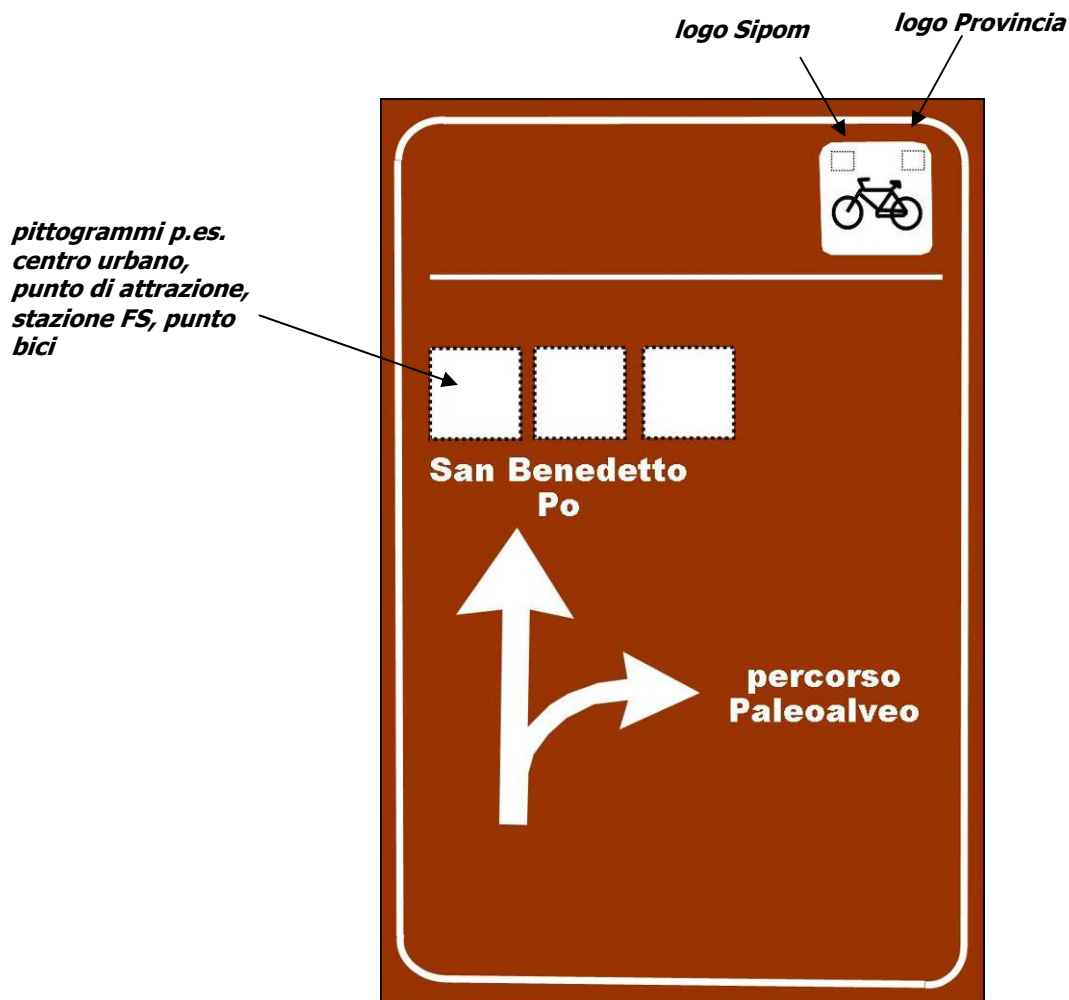
Indicazioni generali sul posizionamento dei cartelli:

circa 20 – 50 m prima di un incrocio /bivio importante lungo la ciclabile

Esempio di cartello di preavviso di un bivio lungo la ciclabile Destra Po: indicazione dei centri abitati; nel caso di San Benedetto indicazione di centro, punto di attrazione, stazione FS



Proposta di cartello di preavviso / avviso di bivio per il "Sistema Ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano" in scala 1: 5



Cartello di indicazione / Conferma della direzione

Compito:

- segnalare la direzione di proseguimento del percorso ciclabile in caso di incertezza come ad esempio in corrispondenza di un incrocio secondario sulla rete ciclabile o sulla rete stradale urbana (in quest'ultimo caso comunque sarebbe preferibile la scelta della segnaletica direzionale conforme al Codice della Strada).

Dimensione e colore:

- cartello di dimensioni **15 x 35 cm**
- color marrone come Eurovelo

Contenuti:

- freccia direzionale
- pittogramma bici; lungo i percorsi Eurovelo in alto a destra del pittogramma è inserito il logo della Provincia di Mantova; ev. sull'angolo in alto a sinistra si potrebbe inserire un secondo logo, quello del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano

Indicazioni generali sul posizionamento dei cartelli:

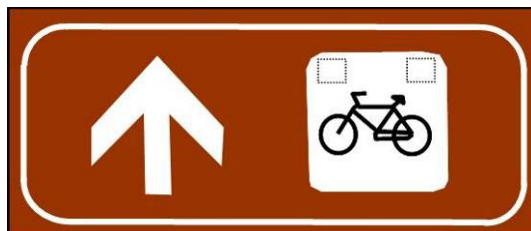
- su bivi secondari o ambiente urbano per dare maggiore sicurezza della direzione giusta al ciclista

Esempio di cartello di conferma della direzione lungo l'Eurovelo



Proposta di cartello di indicazione / conferma della direzione del percorso per il "Sistema Ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano" in scala 1: 5

Pittogramma della bici, rettangolo in alto a destra: logo Provincia; in alto a sinistra: logo Sipom



1.2.4 La segnaletica di informazione della rete ciclabile

I cartelli di informazione da un lato forniscono indicazioni sull'area all'interessata, dall'altro hanno il ruolo di elemento pubblicitario per il territorio e per i percorsi proposti.

Compito:

- fornire, per l'intero territorio o una parte di esso, informazioni generali come: percorsi ciclabili, attrattori, centri abitati, punti intermodali.

Dimensione:

- la dimensione dipende dalle informazioni che vengono inserite; la parte contenutistica con dei testi partendo da un'altezza di ca. 80 cm non dovrebbe superare 80- 100 cm per garantire la leggibilità; i cartelli Eurovelo hanno una dimensione di 90 x 135 cm.

Contenuti (da scegliere in funzione dalla localizzazione):

- mappa di tutto il territorio o di una parte di esso;
- località, zone protette, punti di attrazione;
- rete percorsi ciclabili;
- punti intermodali (stazioni FS, parcheggi di accesso alla rete ciclabile);
- strutture ricettive;
- elementi del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano come "punti bici", "infopoint", "pit stop", "punti sosta".

Indicazioni generali sul posizionamento dei cartelli:

- come elemento di informazione: nei punti di accesso alla rete ciclabile; nei "punti sosta"
- come elemento di pubblicità: nelle aree dei "portali" verso il territorio (stazioni ferroviarie, attracchi fluviali, stazioni degli autobus)

Esempio di cartello informativo Eurovelo: contenuti: mappa regionale, estratto mappa della zona (in questo caso Suzzara) con le informazioni turistiche più importanti, descrizione del tratto del percorso



Esempio di cartello informativo triangolare sul percorso ciclabile della Val Pusteria; contenuti: un pannello è riservato alle informazioni che riguardano il percorso ciclabile Val Pusteria, il secondo contiene le informazioni sulla cittadina di Brunico con i suoi punti di attrazione

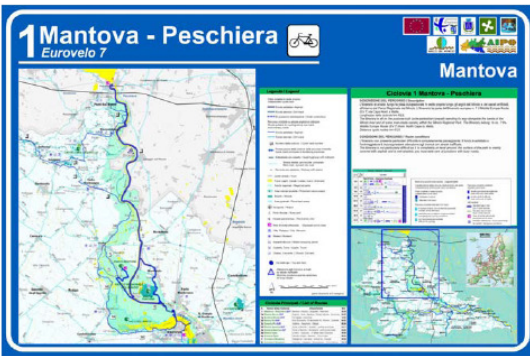


Estratto da: Piano dei percorsi e delle piste ciclopedonali, Provincia di Mantova 2006

Tabella 4.1 Abaco della segnaletica

SEGNALETICA PRINCIPALE

n.	descrizione	rif. norm.	contenuto	ubicazione	dim.	segnaletica
1	Segnali di indicazione e con funzione di conferma e di direzione	Adattamento delle disposizioni del Regolamento di esecuzione del NCS con riferimento ai contenuti previsti dall'art. 132; trovano un riscontro strutturale (concisione) e dimensionale (riduzione) nell'art. 83 del Regolamento, in particolare nel modello II.5 (che indica continuazione di indicazione), tabella II.12.	Simbolo della bicicletta abbinato a freccia orizzontale o verticale.	Sono ubicati in prossimità degli incroci o di eventuali diramazioni per altre ciclovie	35 x 15 cm	
2	Segnali con indicazioni turistiche	I segnali sono stati ottenuti da modifiche delle figure 360 - 363, art. 136, tabella II.7, del Regolamento d'esecuzione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. N. 495 del 16/12/1992 ed integrazioni) ed elaborati secondo le indicazioni contenute nella L.R. 86/83, integrata con il D.g.r. 16 aprile 2004 - n. 7/17173.	Nome e numero della ciclovia, indicazione del nome dell'itinerario europeo Eurovelo, simbolo della bicicletta, destinazioni principali, destinazioni prossime lungo il percorso e deviazioni d'interesse con relativa distanza, distanze rispetto all'inizio e fine dell'intera ciclovia.	Sono posizionati lungo il percorso ciclabile in prossimità d'incroci con deviazioni interessanti: luoghi di visita o di sosta nonché siti d'elevato valore paesistico-ambientale.	40 x 60 cm	

n.	descrizione	rif. norm.	contenuto	ubicazione	dim.	segnaletica
3	Pannelli Informativi	I pannelli informativi sono stati progettati secondo le indicazioni contenute nella L.R. 86/83, integrata con il D.g.r. 16 aprile 2004 - n. 7/17173.	Nome e numero della ciclovia, indicazione del nome dell'itinerario europeo Eurovelo, simbolo della bicicletta e indicazione del comune in cui il cartello è posizionato; carta d'inquadramento territoriale e dei percorsi ciclabili, tabella delle principali ciclovie con descrizione e km totali, mappa degli itinerari d'Eurovelo; descrizione e caratteristiche principali del percorso; tabella con indicazione delle località interessate dall'itinerario, i km totali e progressivi, le piazzole di sosta, i siti di particolare pregio ambientale e storico-culturale, gli approdi e luoghi intermodali ed altre informazioni ritenute utili.	I pannelli informativi saranno posti all'inizio/fine delle ciclovie, nelle aree dove confluiscono più percorsi, in aree di particolare pregio paesistico-ambientale, in aree di sosta attrezzate o in altri punti idonei.	90 x 135	

n.	descrizione	rif. norm.	contenuto	ubicazione	dim.	segnaletica
5.a	Segnale direzionale urbano	I segnali direzionali sono stati progettati secondo le previsioni dell'art.80 del Regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. N. 495 del 16/12/1992 ed integrazioni) e secondo quanto contenuto nella L.R. 86/83, integrata con la D.g.r. 16 aprile 2004 - n. 7/17173.	Freccia di direzione, simbolo della bicicletta e del parco (nel caso che siano posizionati all'interno dei Parchi Regionali), nome e numero della ciclovia, indicazione del nome dell'itinerario europeo Eurovelo e indicazione dei chilometri mancanti al raggiungimento dell'itinerario indicato.	Da posizionare sulle principali strade in prossimità delle ciclovie individuate	25 x 125 cm	
5.a bis	Segnale direzionale urbano all'interno dei Parchi Regionali	Per i segnali urbani il riferimento è l'art. 128, figura II.248, tabella II.13/a e 13/b.				

2. Il sistema ciclabile dell'Oltrepò mantovano

2.1 Gli elementi del sistema ciclabile

Introduzione

Vista la sua estensione e la sua varietà, intesa come percorsi ciclabili, luoghi di attrazione, centri abitati, aree protette, infrastrutture ricettive, il territorio del SIPOM necessita di un'accurata analisi e di un'attenta distribuzione degli elementi caratterizzanti il sistema ciclabile proposto. Affinché il cicloturista possa muoversi liberamente lungo i percorsi individuati nel presente progetto, senza dover pianificare eccessivamente le tappe dei propri spostamenti, risulta essere di fondamentale importanza che siano presenti in maniera quanto più omogenea possibile luoghi, strutture e attrezzature che facilitino l'approccio del cicloturista al SIPOM.

In particolare, con riferimento alla mobilità ciclabile, gli elementi costitutivi il sistema sono suddivisibili in 4 categorie principali:

- a. **Punti bici**
- b. **Infopoint**
- c. **Pit stop**
- d. **Punti sosta**
- e. **Flotta di biciclette**

Agli elementi di cui sopra si aggiunge, per coloro che giungono sul territorio sprovvisti di bici proprie, la **flotta di biciclette del SIPOM**.

Segue la descrizione dettagliata di ciascun elemento del Sistema ciclabile.

2.1.1 Punti bici

Con questa denominazione vengono indicate le strutture nelle quali il visitatore può prendere a noleggio/restituire una bicicletta. I Punti bici sono stati individuati sulla base di un'indagine svolta sul territorio, in modo tale da definire una distribuzione quanto più omogenea in tutto il SIPOM. La scelta dei Punti bici prevede principalmente due fasi, una a breve termine e una a medio-lungo termine, fasi che si rendono necessarie sulla base dello stato di fatto, delle risorse a disposizione e della scelta strategica di implementare il sistema ciclabile nel tempo in base alle necessità che andranno via via evidenziandosi.

Durante questa prima fase del progetto si propone di distribuire i mezzi della **flotta a disposizione dell'ente gestore (96 biciclette il cui acquisto è previsto tra le azioni del PIA)** tra tutte quelle strutture, principalmente ricettive, che si sono dichiarate disponibili, sulla base di un apposito questionario, a ospitare un simile servizio.

I Punti bici così individuati sono:

- Comune di Carbonara di Po
 - o Hotel "Passacör"
 - o Centro di accoglienza turistica e servizi (in corso di realizzazione)
- Comune di Gonzaga
 - o Agriturismo "Corte Villoresi"
- Comune di Magnacavallo
 - o Agriturismo "Loghino Vallazza"
- Comune di Moglia
 - o Agriturismo "Corte Valle San Martino"
- Comune di Motteggiana:
 - o Agriturismo "Corte Fabbrica"
- Comune di Ostiglia:
 - o Agriturismo "Arginino Piccolo"

- Agriturismo "Le Calandre"
- Agriturismo "Il Glicine"
- Comune di Pegognaga
 - Agriturismo "Corte Spiziera Nuova"
- Comune di Quingentole:
 - Agriturismo "Corte Matiola"
- Comune di Quistello
 - Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato" (in corso di realizzazione)
- Comune di San Benedetto Po:
 - Agriturismo "Corte Medaglie d'Oro"
 - Bed & Breakfast "Corte Bertoia"
 - Agriturismo "Ca' del Vento"
- Comune di Sermide
 - Agriturismo "Corte Gardinala"
- Comune di Suzzara:
 - Osteria "Argento Vivo" (Parco San Colombano)
 - Agriturismo "Loghino Sabbioni"



L'agriturismo "Corte Medaglie d'Oro" nel comune di San Benedetto Po

La discriminante principale sulla base della quale sono state individuate queste strutture è stata, come già accennato, la loro disponibilità a offrire un servizio di noleggio/gestione delle biciclette messe a disposizione dei turisti. In questa prima fase del progetto si punta quindi sulla motivazione da parte dei singoli soggetti a implementare il progetto sulla mobilità ciclabile nel SIPOM. Come descritto nei capitoli successivi, i Punti bici individuati all'interno del sistema ciclabile del SIPOM saranno tenuti a sottoscrivere una **Carta dei servizi al ciclista**, attraverso la quale essi si impegnano a garantire tutta una serie di prestazioni al visitatore.

Allo stato attuale delle proposte incluse nel presente progetto i Punti bici individuati risultano essere dislocati sì uniformemente all'interno del SIPOM, tuttavia essi non sempre si trovano nelle immediate vicinanze dei portali d'accesso, dei punti intermodali o dei punti di accesso alla rete ciclabile individuati e descritti nel capitolo B.1. Ciononostante i Punti bici sono tutti localizzati nelle immediate vicinanze della rete ciclabile proposta, permettendo dunque al cicloturista di usufruire immediatamente, una volta ricevuto il mezzo, del Sistema ciclabile del SIPOM.

Va tuttavia sottolineato come a medio-lungo termine, ovvero una volta che il progetto sia stato applicato, si debba pensare di individuare dei nuovi Punti bici o di delocalizzare quelli appena descritti all'interno dei maggiori centri abitati, soprattutto in corrispondenza dei portali. In questo modo il visitatore, una volta raggiunto il SIPOM, potrà tranquillamente lasciarvi il mezzo (qualora dovesse giungere in automobile)

oppure lasciarsi alle spalle la stazione dei treni sapendo di trovare nelle immediate vicinanze la possibilità di disporre di una o più biciclette. Le modalità e opportunità attraverso cui si possa passare a una situazione simile saranno descritte nel capitolo B.3.

Un importante progetto in ottica di Sistema ciclabile del SIPOM è la realizzazione, nella vecchia struttura delle scuole elementari del comune di Carbonara di Po, di un Centro di accoglienza turistica e servizi. Finanziati con fondi del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale, i lavori dovrebbero vedere la propria fine entro la fine dell'anno 2011. Si ritiene che la struttura, una volta terminata, abbia le caratteristiche ideali per fungere da Punto bici, oltre che da Punto sosta e da Infopoint (vedi sotto).



La vecchia scuola elementare di Carbonara di Po in cui si sta realizzando un Centro di accoglienza turistica e servizi

2.1.2 Infopoint

I punti di informazione, o Infopoint, sono di fondamentale importanza affinché il visitatore possa muoversi nel SIPOM. Lo scopo di una simile struttura è quello di dare al turista gli strumenti necessari per poter pianificare quanto più possibile la propria permanenza nel territorio, ricevendo dati e indicazioni utili per la sua scoperta.

In questo senso un Infopoint non è tenuto a fornire esclusivamente informazioni inerenti il servizio di noleggio biciclette, ma anche riguardanti il territorio, inteso come punti di attrazione, luoghi di ristoro e strutture ricettive, trasporti, eventi, ecc. Negli Infopoint dovrebbe essere garantito quanto più possibile un servizio completo a favore del turista, fungendo in tal modo indirettamente anche da strategia di marketing per il SIPOM. Più informazioni vengono rese disponibili, maggiore sarà il grado di conoscenza sviluppato dal visitatore, e maggiore la soddisfazione una volta terminata la permanenza/il giro ciclistico.

Le strutture che meglio si prestano a fungere da centro informazioni sono gli stessi Punti bici descritti nel capitolo precedente. Dal momento che il visitatore interessato al noleggio di una bicicletta si trova già in una struttura che si dedica al sistema ciclabile SIPOM, sembra logicamente sensato che la stessa sia attrezzata per fornire le indicazioni sul territorio. Oltre ai Punti bici, altri Infopoint sono stati individuati basandosi su infrastrutture che già si prestano a tali finalità, come lo **IAT di San Benedetto Po** e il servizio **Informagiovani**, molto presente sul territorio, che tuttavia forse necessita di un formale ampliamento delle proprie mansioni istituzionali all'aspetto dell'informazione turistica.

Gli Infopoint proposti sono distribuiti in maniera piuttosto omogenea in tutto il territorio, coprendo così quasi tutti i portali di accesso al territorio individuati nel progetto. Va tuttavia sottolineato come in questa prima fase **manchino dei punti informativi nell'abitato di Moglia** (portale da sud) e **nell'area di Borgoforte/Moteggiana (portale a nord-ovest)**. Si propone dunque l'individuazione nel medio-lungo periodo di altri Infopoint in queste due parti dell'Oltrepò.

Di seguito lista degli Infopoint proposti:

- Comune di Carbonara di Po
 - o Hotel "Passacör"

- Centro di accoglienza turistica e servizi (in divenire)
- Comune di Gonzaga
 - Agriturismo "Corte Villorosi"
- Comune di Magnacavallo
 - Agriturismo "Loghino Vallazza"
- Comune di Moglia
 - Agriturismo "Corte Valle San Martino"
- Comune di Motteggiana
 - Agriturismo "Corte Fabbrica"
- Comune di Ostiglia:
 - Agriturismo "Arginino Piccolo"
 - Agriturismo "Le Calandre"
 - Agriturismo "Il Glicine"
 - Informagiovani Comune di Ostiglia
 - Centro visite della Riserva naturale Paludi di Ostiglia
- Comune di Pegognaga
 - Agriturismo "Corte Spiziera Nuova"
 - Informagiovani Pegognaga
- Comune di Quingentole:
 - Agriturismo "Corte Matiola"
- Comune di Quistello:
 - Informagiovani Quistello
 - Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato" (in divenire)
- Comune di San Benedetto Po:
 - Agriturismo "Corte Medaglie d'Oro"
 - Bed & Breakfast "Corte Bertoia"
 - Agriturismo "Ca' del Vento"
 - Informazione e Accoglienza Turistica – IAT
- Comune di Sermide
 - Agriturismo "Corte Gardinala"
 - Informagiovani Sermide
- Comune di Suzzara:
 - Osteria "Argento Vivo" (Parco San Colombano)
 - Agriturismo "Loghino Sabbioni"
 - Informagiovani Suzzara

In una seconda fase del progetto, una volta individuati nuovi Punti bici immediatamente nei pressi dei portali verso il territorio dell'Oltrepò, essi andranno a rappresentare a loro volta degli Infopoint.

A Nuvolato, frazione del comune di Quistello, è in fase di realizzazione un punto informativo per i visitatori presso l'ex pesa pubblica. Pur non trovandosi immediatamente lungo la rete ciclabile proposta, la pesa risulta essere sufficientemente vicina ad essa per poter rientrare tra le strutture adatte a ospitare un Infopoint del sistema ciclabile del SIPOM.



L'ex pesa pubblica di Nuvolato, in fase di ristrutturazione

2.1.3 Pit stop (meccanici)

Le strutture cosiddette "Pit stop" serviranno ai cicloturisti come punti di appoggio per eventuali guasti meccanici e/o in caso fossero necessari pezzi di ricambio per i mezzi a due ruote. Si tratta dunque di negozi o esercizi già esistenti e che già si prestano a tali finalità, nella fattispecie dei meccanici per biciclette.

Per evitare incomprensioni la dicitura "Pit stop", prevista originariamente nel progetto, in alcuni supporti comunicativi, come ad esempio la Mappa degli itinerari, è stata sostituita con quella più comprensibile di "Meccanico".

La distribuzione sul territorio, ovvero lungo la rete ciclabile, dei meccanici è in questa prima fase non del tutto soddisfacente. Questo per quanto riguarda per l'appunto i negozi presso i quali il cicloturista può usufruire di un servizio. In questo paragrafo tuttavia non vengono descritti i Punti bici e i Punti sosta nei quali il ciclista ha a disposizione gli attrezzi per poter procedere autonomamente a piccole riparazioni.

Per quanto riguarda le strutture di riparazione bici già esistenti, si trovano delle lacune nel territorio, in particolare nell'area del portale Borgoforte/Motteggiana/Sailletto. Tuttavia ciò che risalta dall'analisi della distribuzione dei meccanici individuati è la loro totale assenza nel territorio tra Quistello e Sermide. Risulta di conseguenza necessario che vengano individuati dei Pit stop ad esempio a Quingentole o a Revere e Ostiglia. Ideale sarebbe se vi fosse la possibilità di disporre di un servizio di riparazione sempre entro un raggio di 6-8 km da qualsiasi posizione lungo il percorso ciclabile. La proposta a medio-lungo termine per quanto riguarda i Pit stop nel sistema ciclabile del SIPOM va esattamente in questa direzione. A breve termine si suggerisce l'individuazione di Pit stop laddove mancanti, come sopra descritto.

I Pit stop sono fondamentali per trasmettere al cicloturista una sensazione di sicurezza e di assistenza, contribuendo in tal modo al suo totale godimento del territorio.

I Pit stop individuati sono:

- Comune di Moglia
 - o Blubike
- Comune di Pegognaga
 - o Bike & Co.
- Comune di Quistello
 - o V.F. King Speedy di Fava Vanni
- Comune di San Benedetto Po
 - o Free Ride di Lasagna Guido
- Comune di Sermide
 - o Zabini Edo Meccanico Cicli
 - o Gobatti Valerio – Vendita cicli e motocicli
- Comune di Suzzara

- Bike Suzzara di Finardi Cesare
- Manfredini Claudio – Negozi e officina riparazioni
- Staffa Marco

2.1.4 Punti sosta

Un altro elemento di fondamentale importanza all'interno di una rete ciclabile è rappresentato dai cosiddetti Punti sosta. Viene da sé come durante una gita, sia essa a piedi o in bicicletta come nel caso del presente progetto, un visitatore necessita di apposite aree ove riposarsi, possibilmente all'ombra e con la possibilità di sedersi. Nel sistema ciclabile del SIPOM sono state individuate varie tipologie di Punti sosta, che offrono servizi e possibilità differenti al cicloturista. Tuttavia si sottolinea come tutte le aree di sosta debbano presentare i seguenti requisiti minimi:

- Panca su cui il cicloturista possa sedersi
- Rastrelliera in cui adagiare il mezzo
- Ombra che funga da protezione contro i raggi solari
- Cestino per il conferimento di eventuali rifiuti prodotti durante la sosta

Le tipologie di Punti sosta individuate a breve termine sono invece:

- a. Strutture ricettive aderenti alla Carta dei servizi al ciclista
- b. Altre aree attrezzate o con tale vocazione che non fanno parte delle strutture del punto a.
- c. Aree sosta già presenti afferenti a percorsi ciclabili già esistenti (es. Eurovelo)

I Punti sosta rientranti nella tipologia a. sono:

- Comune di Carbonara di Po
 - Hotel "Passacör"
 - Centro di accoglienza turistica e servizi (in divenire)
- Comune di Gonzaga
 - Agriturismo "Corte Villoresi"
- Comune di Magnacavallo
 - Agriturismo "Loghino Vallazza"
- Comune di Moglia
 - Agriturismo "Corte Valle San Martino"
- Comune di Motteggiana
 - Agriturismo "Corte Fabbrica"
- Comune di Ostiglia:
 - Agriturismo "Arginino Piccolo"
 - Agriturismo "Le Calandre"
 - Agriturismo "Il Glicine"
- Comune di Pegognaga
 - Agriturismo "Corte Spiziera Nuova"
- Comune di Quingentole
 - Agriturismo "Corte Matiola"
- Comune di Quistello:
 - Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato" (in divenire)
- Comune di San Benedetto Po:
 - Agriturismo "Corte Medaglie d'Oro"
 - Agriturismo "Corte Bertoia"
 - Agriturismo "Ca' del Vento"
- Comune di Sermide
 - Agriturismo "Corte Gardinala"

- Comune di Suzzara:
 - o Osteria "Argento Vivo" (Parco San Colombano)
 - o Agriturismo "Loghino Sabbioni"

Trattandosi al contempo di Punti bici, e sottoscrivendo la Carta dei servizi al ciclista, queste strutture saranno tenute a offrire ulteriori prestazioni rispetto ai requisiti minimi sopra elencati. In particolare il cicloturista avrà la possibilità di rifornirsi di acqua gratuitamente e di poter eventualmente ristorarsi.

Tutte le strutture di questa categoria si trovano lungo i percorsi ciclabili del SIPOM o nelle immediate vicinanze.

Punti sosta della tipologia *b.*:

- Comune di Carbonara di Po:
 - o Riserva naturale regionale Isola Boscone
- Comune di Felonica:
 - o Attracco fluviale
- Comune di Motteggiana:
 - o Area Manico di paiolo
- Comune di Ostiglia:
 - o Centro visite Riserva naturale regionale Paludi di Ostiglia
 - o Area canottieri Ostiglia
 - o Riserva naturale regionale Isola Boschina
 - o Santuario della Madonna della Comuna
- Comune di Pegognaga:
 - o Centro visite PLIS San Lorenzo
- Comune di Pieve di Coriano:
 - o Attracco fluviale
- Comune di Revere:
 - o Area Mulino natante
- Comune di San Benedetto Po:
 - o Attracco fluviale
 - o Località Fortino
- Comune di Sermide:
 - o Oasi floro-faunistica Digagnola
 - o Associazione Nautica Sermidese
 - o Idrovora del Consorzio di bonifica di Revere
- Comune di Serravalle a Po:
 - o Isola Mafalda
- Comune di Sustinente:
 - o Pennello di Sustinente
 - o Isola di Rodi

Sebbene non siano previsti gli stessi servizi garantiti dalle strutture aderenti alla Carta dei servizi al ciclista, in questi Punti sosta dovrebbero essere presenti i requisiti minimi citati in precedenza. La loro individuazione è avvenuta per completare la distribuzione omogenea delle aree di sosta nel territorio, offrendo al contempo la possibilità di sostare in luoghi di interesse paesaggistico (come le riserve protette), architettonico (es. l'idrovora a Moglia di Sermide) o logistico (attracco di Pieve di Coriano).

Un esempio di Punto di sosta già completo degli elementi proposti è il centro visite del PLIS San Lorenzo, a Pegognaga. Trattandosi di un parco già attrezzato a ospitare numerosi visitatori, non vi si riscontra la necessità di completarne ulteriormente l'allestimento.

Il Punto sosta individuato nell'Isola di Rodi vede presenti dei tavoli-panca molto appetibili per le necessità di riposo dei visitatori. Tuttavia, trattandosi di una zona esposta al sole senza la possibilità di approfittare di alcuna fonte d'ombra, una delle misure da prevedere è sicuramente l'ombreggiamento di tale area.

Punti sosta della tipologia c.:

- Comune di Moglia:
 - o Area di sosta "porta del museo lineare viale Coppini"
 - o Area di sosta "porta del museo lineare le Mondine"
 - o Area di sosta "porta del museo lineare chiavica di Bondanello"
- Aree sosta del PLIS Foce Secchia, già utilizzate per il percorso Eurovelo

In questo caso sono state riprese e inserite nella lista dei Punti sosta del sistema ciclabile del SIPOM tutta una serie di aree di sosta già esistenti e riferibili a percorsi ciclabili già in essere. In particolare si tratta di tre aree sosta del Museo lineare delle bonifiche, un progetto realizzato dal comune di Moglia che ha portato all'individuazione di 14 km di percorsi ciclopeditoni nel territorio comunale. I Punti sosta riproposti nell'ambito del presente progetto sono costituiti da panche coperte da una pensilina, oltre che da pannelli didattici e informativi. Nel caso-esempio dell'area di sosta di viale Coppini, a Moglia, manca tuttavia rastrelliera nella quale posizionare la bicicletta, così come pare evidente l'assenza di un contenitore per i rifiuti. Entrambi gli aspetti andrebbero quindi migliorati a favore dei fruitori del sistema ciclabile del SIPOM.



L'area sosta "porta del museo lineare viale Coppini", a Moglia

Per quanto riguarda invece le aree sosta del PLIS Foce Secchia, esse ricadono all'interno del sistema ciclabile internazionale Eurovelo. Se ne trovano di diverso tipo, più o meno attrezzate, alcune predisposte in maniera "artigianale", altre invece con tutti i requisiti minimi richiesti in questo progetto. Nella maggior parte dei casi tuttavia **manca completamente l'ombra**, rendendole in questo modo poco consone a una sosta rigenerante da parte del cicloturista. Si propone quindi di rendere queste aree sosta più complete, migliorandone l'ombreggiatura attraverso una struttura statica leggera in legno e piante rampicanti.



Esempio di tipica area di sosta nel PLIS Foce Secchia. Si noti la totale mancanza di una zona d'ombra.



Altra area di sosta nelle vicinanze di Quistello. Oltre all'ombra, è assente la rastrelliera per le bici.

Osservando più in generale l'elenco delle aree di sosta proposte in questo progetto si nota una discreta distribuzione delle stesse in tutto il territorio del SIPOM. Una più attenta analisi mostra tuttavia come non ve ne siano lungo tutto il percorso ciclabile che va da Motteggiana fino a San Bendetto Po, se si esclude il Punto sosta di Manico di Paiolo. Per questo si propone l'individuazione ed eventualmente la progettazione di aree che permettano di prendersi una pausa ai cicloturisti transanti.

QUADRO RIASSUNTIVO ELEMENTI SISTEMA CICLABILE SIPOM					
Comune	Denominazione	Tipologia			
		Punto bici	Infopoint	Pit stop	Punto sosta
Carbonara di Po	Hotel "Passacör"	X	X		X
	Centro di accoglienza turistica e servizi (in divenire)	X	X		X
	Riserva Isola Boscone				X
Felonica	Attracco fluviale				X
Gonzaga	Agriturismo "Corte Villoresi"	X	X		X
Magnacavallo	Agriturismo "Loghino Vallazza"	X	X		X
Moglia	Agriturismo "Corte Valle San Martino"	X	X		X
	Blubike			X	
	Area di sosta "porta del museo lineare viale Coppini"				X
	Area di sosta "porta del museo lineare le Mondine"				X
	Area di sosta "porta del museo lineare chiavica di Bondanello"				X
Motteggiana	Agriturismo "Corte Fabbrica"	X	X		X
	Manico di Paiolo				X
Ostiglia	Agriturismo "Arginino Piccolo"	X	X		X
	Agriturismo "Le Calandre"	X	X		X
	Agriturismo "Il Glicine"	X	X		X
	Informagiovani Ostiglia		X		
	Centro visite Paludi di Ostiglia		X		X
	Area canottieri Ostiglia				X
	Riserva Isola Boschina				X
Pegognaga	Santuario Madonna della Comuna				X
	Agriturismo "Corte Spiziera Nuova"	X	X		X
	Informagiovani Pegognaga		X		
	Bike & Co.			X	
Pieve di Coriano	Centro visite PLIS San Lorenzo				X
	Attracco fluviale				X
Quingentole	Agriturismo "Corte Matiola"	X	X		X
Quistello	Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato" (in divenire)	X	X		X
	Informagiovani Quistello		X		
	V.F. King Speedy di Fava Vanni			X	
Revere	Area mulino natante				X
San Benedetto Po	Agriturismo "Corte Medaglie d'Oro"	X	X		X
	Agriturismo "Corte Bertoia"	X	X		X
	Agriturismo "Ca' del Vento"	X	X		X
	Informazione e Accoglienza Turistica – IAT		X		
	Free Ride di Lasagna Guido			X	
	Attracco fluviale				X
	Loc. Fortino				X

Sermide	Agriturismo "Corte Gardinala"	X	X		X
	Informagiovani Sermide		X		
	Zabini Edo Meccanico Cicli			X	
	Gobatti Valerio - Vendita cicli e motocicli			X	
	Oasi Digagnola				X
	Associazione Nautica Sermidese				X
	Idrovora Consorzio di bonifica di Revere				X
Serravalle a Po Sustinente	Isola Mafalda				X
	Pennello di Sustinente				X
	Isola di Rodi				X
Suzzara	Osteria "Argento Vivo" (Parco San Colombano)	X	X		X
	Agriturismo "Loghino Sabbioni"	X	X		X
	Informagiovani Suzzara		X		
	Bike Suzzara di Finardi Cesare			X	
	Manfredini Claudio - Negozi e officina riparazioni			X	
	Staffa Marco			X	
Sovracomunale	Aree sosta PLIS Foce Secchia				X

È auspicabile che in una fase successiva a questo progetto venga sviluppato un sistema di riconoscimento sul territorio per gli elementi del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano appena descritti. Tale misura non risulta essere infatti prevista in questa fase progettuale, ma è di fondamentale importanza per dare un'omogeneità a tutto il Sistema, con evidenti ricadute positive anche da un punto di vista della comunicazione e del marketing, e per rendere effettivamente funzionali le proposte presentate nel presente Piano dell'intermodalità sostenibile.

A seconda dell'elemento del Sistema ciclabile in questione, di potrebbero implementare diverse soluzioni identificative.

In generale, l'identificazione sul territorio degli elementi costitutivi del sistema ciclabile (Punti bici, Infopoint, Pit stop, Punti sosta) andrà realizzata in coerenza con le scelte grafiche e formali compiute per gli attrattori culturali (musei, edifici storici, manufatti idraulici ecc.) all'interno del Piano di interpretazione ambientale.

In particolare per quanto riguarda la materializzazione sul territorio delle strutture recettive (in genere agriturismi) con funzione di "Punto bici, Punto sosta e Infopoint" essa potrebbe avvenire utilizzando una stele simile a quella ideata per gli attrattori culturali, ma di colore diverso. In ogni caso anche supporti di identificazione diversi, come ad esempio targhe per parete o vetrofanie, da utilizzare per gli altri elementi del sistema ciclabile (es. Infopoint, Meccanici, Punti sosta) dovranno inevitabilmente richiamare il master grafico del SIPOM.

2.1.5 La flotta di biciclette

La flotta delle biciclette messa a disposizione durante la prima fase del progetto è costituita da **95 mezzi**, suddivisi in **32 unità da 3 biciclette ciascuna**. Ciascuna unità risulterà essere composta infatti da una **bici da donna, una bici da uomo e una bici da bambino**. Solo un'unità risulta essere composta da due mezzi, uno da adulto e uno da bambino.

La dotazione di base di ciascuna unità può contare, oltre che ovviamente sulla bicicletta stessa, su **caschi, lucchetti** a combinazione personalizzabile, e un **navigatore satellitare** per l'orientamento sul territorio, completo di mappe e indicazioni sugli attrattori naturali e culturali principali.

Il **colore delle biciclette sarà il giallo** (codice: RAL1006 lucido), in modo da armonizzare i mezzi che saranno acquistati nell'ambito del presente progetto con quelli in dotazione al progetto dell'Oasi del Tartufo mantovano. Tale scelta permetterà di poter identificare e distinguere immediatamente le biciclette messe a disposizione nell'Oltrepò mantovano, con evidenti benefici sia per il visitatore, che per l'immagine dell'intero territorio.

Le biciclette del SIPOM saranno inoltre **personalizzate con adesivi** studiati nell'ambito del Piano di interpretazione del territorio.

La distribuzione e la gestione delle biciclette sarà descritta in maniera approfondita nei paragrafi e capitoli successivi. Tuttavia si ricorda che **esse saranno a disposizione dei cicloturisti presso i Punti bici** del Sistema ciclabile SIPOM.



Esempio di bicicletta disponibile per il servizio a noleggio del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano

Va sottolineato come la quantità di 95 biciclette sia da considerare sufficiente solamente per la fase iniziale di implementazione del progetto. Una proposta a medio-lungo termine riguarda difatti l'eventualità di acquistare ulteriori mezzi, nel caso in cui il progetto di un turismo ecosostenibile su due ruote nel Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano prenda piede con risultati soddisfacenti, richiedendo quindi l'ampliamento e l'aumento dell'offerta. Sarà l'ente gestore del Sistema ciclabile, sulla base dei *feedback* derivanti dai singoli elementi del Sistema ciclabile poc'anzi descritti, a decidere sull'eventualità di un simile acquisto. In questo modo sarà più semplice far fronte a una domanda che, ci si augura, divenga man man crescente di pari passo con l'implementazione di tutte le proposte di miglioria fatte nel presente documento.

B.3 Definizione di un modello organizzativo per il Sistema ciclabile dell'Oltrepò mantovano

Introduzione

Sulla base dell'analisi svolta nel capitolo B.1, si è provato a definire il territorio del SIPOM inteso come area ben delineata all'interno dell'Oltrepò mantovano. Il Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano risulta infatti essere solo una parte ben specifica della riva destra (e in parte sinistra, come a Ostiglia) del fiume, afferente alle aree protette ivi presenti, che sono:

- Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) "San Colombano"
- PLIS "San Lorenzo"
- PLIS "Golene Foce Secchia"
- Riserva naturale regionale "Paludi di Ostiglia"
- Riserva naturale regionale "Isola Boschina"
- Riserva naturale regionale "Isola Boscone"
- PLIS "Golenale del Gruccione"
- ZPS "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia"

I comuni interessati dal SIPOM invece sono:

- Suzzara
- Motteggiana
- Pegognaga
- San Benedetto Po
- Moglia
- Quistello
- Quingentole
- Pieve di Coriano
- Revere
- Ostiglia
- Serravalle a Po
- Borgofranco sul Po
- Carbonara di Po
- Sermide

Tuttavia il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano collega tra loro le aree protette del SIPOM interessando anche i territori di comuni non interessati dal SIPOM quali:

- Gonzaga
- Sustinente
- Magnacavallo
- Felonica

Il Percorso ciclabile del SIPOM collega le diverse aree protette del Sistema, sfruttando sia **percorsi ciclabili** già esistenti e utilizzati dai cicloturisti di respiro europeo (percorsi Eurovelo) e provinciale-locale (Rete degli itinerari ciclabili mantovani; percorsi del Museo Lineare delle Bonifiche nel comune di Moglia; percorsi locali dei comuni di San Benedetto Po e di Borgofranco sul Po; Circuito del canale di Bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano nei comuni di Borgofranco, Carbonara e Sermide; Circuito Paludi di Ostiglia nel comune di Ostiglia), sia percorsi alternativi di nuova individuazione, come nel caso del Paleoalveo di Zara. Inoltre sono stati inseriti nei percorsi proposti tratti di collegamento verso aree protette altrimenti non

raggiungibili in bicicletta, tratti tra ciclabili e brevi raccordi con le principali stazioni ferroviarie, che rappresentano degli importanti punti intermodali.

I **punti intermodali**, intesi come luoghi di interscambio tra la bicicletta e un altro mezzo di trasporto, sono stati elencati nei capitoli precedenti. Tuttavia vale la pena ricordarne le diverse tipologie, ovvero bicicletta >< treno, bicicletta >< autobus, bicicletta >< nave, bicicletta >< automobile (considerati, nello specifico, punti di accesso).

Ai punti intermodali vanno aggiunti, pari come importanza ai fini del progetto, i **portali** verso il territorio. Aventi funzione di riferimento per il visitatore che entra in un territorio ben definito, essi traggono la loro importanza da un punto di vista comunicativo, per attrarre l'attenzione dei turisti di passaggio.

Tuttavia un percorso ciclabile non è costituito unicamente da linee tracciate su una cartina, bensì necessita anche delle infrastrutture e dei servizi necessari al suo funzionamento e alla sua promozione turistica. Di conseguenza, come già ampiamente descritto in precedenza, del Sistema ciclabile del SIPOM fanno parte svariati elementi quali: Punti bici, Infopoint, Pit stop/Meccanici e Aree sosta.

Le proposte individuate nel presente lavoro trattano misure utili ai *decision-makers* per implementare l'intero Sistema ciclabile del SIPOM, uno degli aspetti fondamentali di un progetto così ampio e ambizioso risiede infatti nel suo funzionamento, e di conseguenza nella sua organizzazione.

La semplice localizzazione e definizione degli elementi costitutivi non è sufficiente a garantire che il Sistema ciclabile funzioni al meglio, ma serve una precisa struttura organizzativa che ne coordini gli attori e le attività, ne monitori il funzionamento e possa apportare eventuali modifiche e migliorie qualora necessarie.

Il modello organizzativo proposto prevede misure a breve e a medio-lungo termine, che garantiscano un'evoluzione del Sistema ciclabile dei parchi sulla base dei riscontri oggettivi registrati nel tempo e delle risorse economiche disponibili.

1. Gestione della flotta di biciclette

Le 95 biciclette a disposizione saranno distribuite in maniera quanto più uniforme possibile tra i 18 Punti bici individuati nel capitolo precedente. In essi il cicloturista potrà, con le modalità descritte più avanti, prendere a noleggio un mezzo per il periodo di tempo necessario per coprire il percorso scelto.

Presso i Punti bici che, va ricordato, fungono tutti anche da Infopoint e da Punto sosta, dovranno essere sempre presenti delle biciclette, salvo che esse non siano già state date in affitto a qualche turista. I Punti bici risultano essere localizzati in maniera abbastanza uniforme lungo il Sistema ciclabile proposto, salvo delle lacune lungo la riva destra del Po e lungo il Paleovalle Zara da Motteggiana a San Benedetto Po. A medio termine risulta interessante l'individuazione di un potenziale Punto bici in questa zona.

In generale tuttavia va sottolineato come i Punti bici proposti in questa prima fase del progetto siano sì lungo i percorsi ciclabili proposti, ma non nelle immediate vicinanze di portali, punti intermodali e punti di accesso.

A medio-lungo termine andranno individuati dei nuovi Punti bici ad esempio in prossimità delle stazioni, dei parcheggi per le auto nei punti di accesso, presso le aree deputate al ruolo di portali al territorio del SIPOM.

Per quanto riguarda la distribuzione della flotta di biciclette, la soluzione più idonea è quella di suddividerla in maniera non omogenea, posizionando un maggiore numero di bici presso quei Punti bici che potrebbero risultare maggiormente interessati dai flussi turistici. Trattandosi di una mera previsione fatta a tavolino, questa proposta andrà verificata con dati reali una volta implementato il servizio e sarà eventualmente soggetta a modifiche e migliorie. Inoltre allo stato attuale non si conosce il numero di pernottamenti per ciascun agriturismo/Punto bici. La proposta verte unicamente su un'analisi di tipo geografico sulla localizzazione dei Punti bici stessi. Si sottolinea infine come le seguenti proposte non vogliano in alcun modo influenzare i cicloturisti nelle proprie scelte e decisioni.

Si propone dunque di suddividere la flotta di composta da 32 unità di 3 biciclette ciascuna (tranne una unità composta da due biciclette soltanto) nel modo seguente, secondo tre categorie:

- Vista la loro posizione strategica nel territorio e in prossimità di portali e punti intermodali, tre agriturismi saranno dotati di n.3 moduli ciascuno:
 - o Agriturismo "Corte Spiziera Nuova" (Comune di Pegognaga):

si tratta del Punto bici più vicino al portale e punto di accesso al territorio rappresentato dall'abitato di Pegognaga. In pochi chilometri i turisti che dovessero giungere in automobile lungo l'autostrada A22 del Brennero potrebbero parcheggiare il proprio mezzo e utilizzare la bicicletta

- Agriturismo "Il Glicine" (Comune di Ostiglia):
Punto bici importante trovandosi a Ostiglia, importante portale e punto intermodale all'interno del Sistema ciclabile del SIPOM. Inoltre l'agriturismo, tra quelli presenti nel comune, è quello più prossimo alla stazione ferroviaria nonché alla SS12, importante direttrice stradale proveniente da Verona
- Dieci Punti bici, aventi una posizione geografica di secondaria importanza all'interno del SIPOM (intendendo con essa la vicinanza a portali e punti intermodali) saranno invece provvisti ognuno di n.2 moduli:
 - Agriturismo "Loghino Sabbioni" (Comune di Suzzara)
 - Osteria "Argento Vivo" (Parco San Colombano) (Comune di Suzzara)
 - Agriturismo "Corte Villoresi" (Comune di Gonzaga)
 - Agriturismo "Corte Medaglie d'Oro" (Comune di San Benedetto Po)
 - Agriturismo "Ca' del Vento" (Comune di San Benedetto Po)
 - Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato" (Comune di Quistello)
 - Agriturismo "Arginino Piccolo" (Comune di Ostiglia)
 - Centro di accoglienza turistica e servizi (Comune di Carbonara di Po)
 - Agriturismo "Loghino Vallazza" (Comune di Magnacavallo)
 - Agriturismo "Corte Gardinala" (Comune di Sermide)
- I restanti sei Punti bici, considerati qui di importanza minore vista la loro posizione, avranno a disposizione ciascuno un solo modulo composto da tre biciclette:
 - Agriturismo "Corte Fabbrica" (Comune di Motteggiana)
 - Agriturismo "Corte Bertoia" (Comune di San Benedetto Po)
 - Agriturismo "Corte Valle San Martino" (Comune di Moglia)
 - Agriturismo "Corte Matiola" (Comune di Quingentole)
 - Agriturismo "Le Calandre" (Comune di Ostiglia)
 - Hotel "Passacör" (Comune di Carbonara di Po)

Osservando attentamente la posizione dei Punti bici all'interno del Sistema ciclabile del SIPOM, si nota come essi risultino essere nella maggior parte dei casi di difficile raggiungibilità, soprattutto per quei turisti che dovessero raggiungere il SIPOM sprovvisti di automobile.

Di conseguenza, a medio-lungo termine andrebbe rivisto il ruolo e la posizione dei Punti bici, localizzandoli presso le **stazioni ferroviarie principali** (Suzzara, San Benedetto Po, Ostiglia, Sermide, ecc.) e presso i **punti intermodali più importanti** (es. parcheggio dell'autostrada a Pegognaga, attracco di San Benedetto Po, stazione ferroviaria o fermata centrale dei bus a Ostiglia). È ipotizzabile che i Punti bici possano essere ridotti di numero, per evitare una distribuzione eccessiva dei mezzi e per facilitare il lavoro dell'ente gestore. Vista anche la diffusione (a breve termine) dei Punti bici all'interno di un territorio così vasto, risulta essere infatti cruciale il ruolo di coordinamento dell'ente gestore.

Le biciclette si potranno prendere a noleggio secondo le modalità descritte nel capitolo seguente.

Di fondamentale importanza risulta la possibilità, per il cicloturista, di poter riconsegnare la bicicletta presso un Punto bici differente da quello di prelievo. In questo modo si lascia maggiore libertà alle necessità e alle volontà del visitatore, migliorando al contempo l'appetibilità dell'intero servizio.

L'ente gestore del servizio di noleggio dovrà monitorare la posizione delle biciclette e provvedere alla loro redistribuzione nel caso esse vengano ad accumularsi in corrispondenza di un Punto bici a scapito di un altro.

A medio-lungo termine sono da prevedere due possibili misure che semplifichino la gestione della flotta di biciclette:

1. l'utilizzo di un furgoncino, possibilmente alimentato a metano o GPL, col quale trasportare i mezzi da un Punto bici a un altro ove fossero richiesti
2. l'implementazione di un sistema di gestione online che permetta all'ente gestore di conoscere in tempo reale la disponibilità dei di biciclette presso i singoli Punti bici, sulla base di quanto indicato dai singoli soggetti coinvolti nel progetto e recante anche indicazioni basate sulla prenotazione dei mezzi

1.1 Il kit per la riparazione di piccoli guasti

Gli agriturismi e le strutture che fungono da Punti bici svolgeranno al contempo la funzione di Infopoint e di Punto sosta. Uno dei requisiti di tutti i Punti bici che avranno sottoscritto la Carta dei servizi al ciclista (vedi più avanti) sarà quello di mettere a disposizione dei cicloturisti degli attrezzi per la riparazione di piccoli guasti come forature, allentamenti di viti e bulloni, ecc.

Un esempio di un simile kit è dato dal PusterBike della val Pusteria, in Alto Adige. Sulla falsariga di questo sistema, i kit andranno posizionati all'esterno di ciascun Punto bici, per permetterne un utilizzo facile e immediato (oltretutto gratuito).

Come misura a breve termine i kit per la riparazione dovranno essere presenti in ciascuno dei 18 Punti bici individuati. I kit vi rimarranno anche qualora, in una visione futura, i Punti bici dovessero cambiare, come proposto in precedenza.

A medio-lungo termine invece i kit per la riparazione potranno essere presenti in tutti e 39 i Punti sosta individuati (numero che comprende anche i 18 Punti sosta). Non si ritiene invece necessario che siano presenti presso le piazzole di sosta afferenti al PLIS Foce Secchia. Se tuttavia si dovessero dimostrare utili per i cicloturisti in transito lungo tale percorso, l'ente gestore sarà invitato a provvedere in tal senso.

Ciascun kit potrà essere (indicativamente) provvisto di:

- pompa
- cacciavite a taglio
- cacciavite a stella
- brugole di diversa misura
- chiavi inglesi di diversa misura
- pinza
- toppe per la camera d'aria
- levette estraibili in plastica per la camera d'aria



Esempio di kit di riparazione del sistema PusterBike, in Alto Adige.



Altro esempio di kit di riparazione del sistema PusterBike, all'interno di un box che ripari dagli agenti atmosferici

1.2 Costituzione di un modello organizzativo per il Sistema ciclabile del SIPOM

La situazione frammentata della mobilità ciclabile nell'Oltrepò Mantovano provoca l'insicurezza e l'incertezza del visitatore: percorsi ciclabili e singoli tratti con caratteristiche e regolamentazioni diverse, eterogeneità dell'informazione e della segnaletica, variegata dei percorsi tematici promossi, mancanza di un'entità coordinatrice unica.

Proprio quest'ultimo aspetto è di fondamentale importanza per la buona riuscita dell'intero progetto. Per definire la figura e il ruolo dell'ente gestore si renderà necessaria la creazione di una piattaforma cui partecipino gli enti pubblici (i Comuni coinvolti nel progetto, la Provincia di Mantova, il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano), gli amministratori delle aree protette rientranti nel SIPOM, nonché i soggetti privati (agriturismi, B&B, alberghi) che sottoscriveranno la Carta dei servizi al ciclista.

Il coordinamento e l'organizzazione dell'intero Sistema ciclabile, che avverrà per fasi successive, dovrebbe a nostro avviso far capo all'Ufficio SIPOM, facente parte del Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, che ha già tra i propri compiti i seguenti:

- Sovrintendere e coordinare la realizzazione del Piano d'Azione della CETS;
- [...] creazione del Forum degli operatori ecoturistici del SIPOM;
- Ufficio informazione e promozione turistica del SIPOM;
- Coordinamento e promozione dell'educazione ambientale e delle attività legate all'ecoturismo;
- La collaborazione con altre aree protette in ambito regionale e nazionale.

Il ruolo dell'Ufficio del SIPOM come soggetto gestore è auspicabilmente da prevedersi in un'ottica di breve termine. Infatti all'inizio si provvederà a implementare un sistema-isola chiuso e ristretto, con un ufficio centrale (l'Ufficio SIPOM, per l'appunto) avente soli compiti amministrativi. Una sorta di autogestione, che vedrà coinvolti direttamente i Punti bici e gli altri elementi del Sistema ciclabile del SIPOM (meccanici, gestori dei Punti sosta, Informagiovani, ecc.).

In una visione a medio-lungo termine invece, susseguente all'implementazione di tutte le misure a breve termine ed eventualmente con l'ampliamento dei percorsi ciclabili e delle prestazioni offerte dal servizio di noleggio biciclette all'intero territorio dell'Oltrepò Mantovano, andrà valutata una struttura maggiormente centralizzata con un ufficio dedicato che effettivamente coordini e organizzi l'intero sistema. In questo caso tale ruolo potrebbe essere svolto dallo stesso Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, che tra i suoi soci annovera tutti i Comuni interessati dal territorio oltre alla Provincia di Mantova..

Tale soggetto potrebbe inoltre coordinare le varie flotte di bicicletta presenti sul territorio (es. flotte bici progetto Oasi del tartufo, ARCI e Comune di San Benedetto Po, Comune di Borgofranco sul Po ecc.),

proponendo un sistema quanto più uniforme possibile, ma che allo stesso tempo non snaturi le singole peculiarità e caratteristiche.

Ricapitolando:

Misure a breve - lungo termine:

- per quanto riguarda l'organizzazione a breve termine l'autorità referente del Sistema ciclabile dei parchi potrebbe essere l'Ufficio del SIPOM facente capo al Consorzio Oltrepò Mantovano;
- tale soggetto avrebbe una funzione amministrativa e di coordinamento tra i vari attori protagonisti all'interno del SIPOM (enti pubblici, amministratori aree protette, soggetti privati, ecc.)

Misure a medio-lungo termine:

- è da prevedere un unico gestore di tutti gli aspetti concernenti la mobilità ciclabile della zona con funzioni di: coordinamento delle opere di riqualificazione e di integrazione della rete ciclabile, promozione della mobilità ciclabile, nuove offerte, servizi collegati; il gestore sarà inoltre responsabile anche per altri aspetti quali ad esempio le convenzioni se il percorso ciclabile attraversa suolo privato, la regolamentazione unica, la manutenzione della rete, gli aspetti assicurativi, ecc..

Il gestore unico potrebbe essere una struttura appositamente costituita in seno al Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, una sorta di Ufficio ciclabilità dell'Oltrepò Mantovano, con mansioni specifiche ed esclusive nel campo del cicloturismo.

A scala differente, in alternativa, il gestore potrebbe essere rappresentato da uno specifico Ufficio ciclabilità della Provincia di Mantova.

1.3 Modello organizzativo – l'intermodalità

Uno degli aspetti principali del progetto per una mobilità sostenibile nel SIPOM è rappresentato dalla possibilità per i visitatori di potersi muovere nel territorio scegliendo tra diversi mezzi di trasporto, attraverso una rete che ne sfrutti le potenzialità e i percorsi. Questo approccio, definito intermodalità, prevede dei punti di interscambio (o intermodali, appunto) tra le varie forme di mobilità e la bicicletta, che in questo caso costituisce l'elemento fondamentale dell'intero sistema. Le possibilità prese in considerazione sono: treno><bici, bus><bici, nave><bici e infine anche auto><bici. L'interscambio oltre a garantire l'accessibilità alla rete ciclabile rappresenta una grande opportunità e un arricchimento dell'offerta di percorsi circolari nel territorio in combinazione tra bicicletta e altre forme di mobilità sostenibile.

Per giungere a un sistema organizzativo coordinato e quanto più omogeneo, è necessario che il soggetto gestore avvii un rapporto di dialogo, confronto e collaborazione continuo con gli attori competenti per le infrastrutture e i diversi tipi di mobilità da, verso e all'interno dell'Oltrepò Mantovano:

- Treno: Trenitalia, FER (Ferrovie Emilia-Romagna)
- Bus: APAM (Azienda Pubblici Autoservizi Mantova), SITA, Autoservizi Brenzan, ATCM
- Nave: Comuni, Provincia di Mantova, Navi Andes, Motonavi Andes Negrini, River Queen, associazioni nautiche ed enti gestori degli attracchi (es. Associazione Nautica Sermedese)
- Auto: Autostrada del Brennero, Provincia di Mantova, Comuni

Questo lavoro sarà necessario per poter migliorare l'offerta del Sistema ciclabile, implementare l'intermodalità, sfruttare le infrastrutture esistenti o individuarne di nuove, provvedere alla manutenzione delle stesse, lanciare una campagna informativa, stipulare convenzioni, ecc.

B.4 Definizione di un modello di gestione della flotta di biciclette del SIPOM nell'ambito del sistema ciclabile

Introduzione

Come già definito nel capitolo precedente, l'autorità referente del sistema potrebbe essere l'Ufficio del SIPOM. Tuttavia, nel caso in cui nel territorio dell'Oltrepò dovessero successivamente nascere ulteriori percorsi (visto anche l'incarico assegnato al Consorzio agriturismo mantovano di redigere una carta ciclabile del territorio), la gestione di tutta la rete ciclabile (fatta quindi di percorsi ulteriori a quelli qui proposti, che potrebbero costituirne solo una parte) sarebbe più opportuno facesse riferimento a uno specifico Ufficio ciclabilità del Consorzio dell'Oltrepò Mantovano o della Provincia di Mantova e non a una struttura con numerose altre funzioni come l'Ufficio SIPOM.

Da un punto di vista più strettamente gestionale verranno di seguito proposte alcune linee guida, idee e suggerimenti su come strutturare il Sistema ciclabile del SIPOM, in particolar modo il servizio di noleggio delle biciclette (tariffe, convenzioni, agevolazioni).

Il gestore del servizio

Nella prima fase (a breve termine) del progetto l'ente gestore avrà un ruolo prettamente amministrativo e di coordinamento tra i diversi elementi del Sistema ciclabile del SIPOM (Punti bici, Infopoint, Pit stop, Punti sosta, flotta di biciclette).

Di conseguenza i suoi compiti saranno limitati rispetto a quanto ipotizzabile per una seconda fase del progetto stesso. Inizialmente infatti l'ente gestore provvederà alla stipula dei contratti/convenzioni/Carta dei Servizi al ciclista con tutti i soggetti interessati o coinvolti nell'ambito del Sistema ciclabile (settore pubblico e privato, associazioni, ecc.). Altre mansioni prevedono la gestione della flotta di biciclette (es. redistribuzione), il contatto con i gestori dei vari elementi del Sistema ciclabile, la produzione e la messa a disposizione di tutto il materiale informativo riguardante il SIPOM, il supporto logistico ai soggetti facenti parte, direttamente e indirettamente, del Sistema ciclabile, le iniziative di marketing e comunicazione.

Il servizio di noleggio delle biciclette sarà effettivamente gestito dai singoli Punti bici, che, attraverso il proprio personale, provvederanno a consegnare i mezzi ai cicloturisti che li richiedessero. Il gestore del Sistema si limiterà a un ruolo di supervisore, garantendo tuttavia la funzionalità del sistema e alla redistribuzione dei mezzi, su segnalazione dei singoli Punti bici.

Al gestore del sistema spetterà inoltre il compito di sostituire periodicamente la flotta biciclette con mezzi nuovi, mentre l'onere della manutenzione dei mezzi sarà a carico del soggetto affidatario (gestore Punto bici).

A medio-lungo termine, invece, una volta "oliato" il meccanismo e ottenuti dei riscontri pratici sul suo funzionamento, sarebbe auspicabile che il gestore del Sistema vedesse aumentate le proprie mansioni. In tale visione i Punti bici presso gli agriturismi potrebbero essere integrati da strutture dedicate, gestite direttamente dall'Ufficio biciclette, attraverso proprio personale o appaltando il servizio a soggetti terzi. Sarà così il gestore a essere direttamente coinvolto nel servizio di noleggio biciclette.

La redistribuzione dei mezzi

In prima istanza le biciclette dovranno essere restituite presso il medesimo Punto bici ove sono state noleggiate.

In seconda battuta le biciclette potranno essere restituite dal cicloturista presso un Punto bici diverso da quello di prelievo. Inizialmente, sarà premura del Punto bici avvisare l'Ente gestore e richiedere l'intervento di un furgoncino per la redistribuzione dei mezzi.

A medio-lungo termine invece, quando le biciclette (che eventualmente saranno aumentate di numero) saranno dislocate tra Punti bici posti in luoghi più prossimi ai punti intermodali, ad esempio di fronte alle stazioni ferroviarie principali, e quando questi Punti bici saranno gestiti direttamente dall'Ente gestore, che vedrà quindi potenziato il proprio ruolo, è auspicabile che anche il servizio di redistribuzione delle biciclette sia di più ampio respiro. Innanzitutto, nell'eventualità aumentassero le biciclette disponibili, è ipotizzabile l'impiego di uno o due furgoncini in più, ognuno attivo in una zona diversa del SIPOM. Inoltre il sistema di noleggio potrebbe essere spostato su piattaforma centralizzata, digitale e telematica, cui possano avere accesso tutti i singoli Punti bici. In questo modo l'operatore potrebbe conoscere in tempo reale l'ubicazione

e la quantità dei mezzi, favorendo dunque i diversi servizi del Sistema, ad esempio di prenotazione dei mezzi stessi.

L'assistenza tecnica

Spesso le biciclette sono soggette a guasti di maggiore o minore importanza, soprattutto se sottoposte a usura continua, come può essere il caso di un servizio a noleggio.

Se da un lato, tra le misure a breve termine, è previsto che presso i Punti bici siano presenti dei kit per la riparazione di piccoli guasti e nonostante siano stati individuati 9 Pit stop è altresì vero che a medio-lungo termine tali misure non risultino sufficienti.

È infatti necessario, nel lungo periodo, che i kit per la riparazione dei mezzi siano distribuiti in tutti e 39 i Punti sosta individuati all'interno del SIPOM, e che vengano individuati ulteriori Pit stop, per coprire le lacune nel territorio, come ad esempio nel comune di Ostiglia.

È auspicabile inoltre un sistema SOS a chiamata, con il prelievo del mezzo guasto mediante uno dei furgoncini adibiti alla redistribuzione delle biciclette tra i vari Punti bici. In questo modo risulta ancora più importante la proposta di prevedere l'utilizzo di tre furgoncini, ciascuno relativo a una porzione specifica del SIPOM.

Qualora vi fossero le risorse finanziarie necessarie, nonché la volontà da parte dell'Ente gestore del servizio e dei meccanici aderenti al Sistema ciclabile, è auspicabile l'introduzione di tariffe agevolate per i cicloturisti bisognosi di assistenza tecnica presso i Pit stop del SIPOM. Queste tariffe sarebbero dunque valide unicamente per i clienti del servizio a noleggio.

Punto fermo di quanto appena delineato è la necessità di una **revisione periodica dell'intera flotta di biciclette** a carico dell'Ente gestore del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Il servizio di noleggio e prenotazione dei mezzi

L'aspetto fondamentale di un servizio a noleggio riguarda le modalità di prenotazione e consegna dei mezzi. In questo caso si possono fare delle ipotesi a breve e medio-lungo termine.

A breve termine, viste le risorse finanziarie limitate e il servizio "autogestito" da parte dei Punti bici, il cicloturista potrà usufruire del mezzo recandosi direttamente presso uno dei Punti bici segnalati nel materiale informativo e ricevere la bicicletta previa sottoscrizione di una ricevuta contenente i propri dati personali. Le biciclette saranno consegnate a condizione che vengano restituite nelle stesse condizioni in cui sono state prelevate, fatta salva la normale usura del mezzo. Al cicloturista sarà richiesto il pagamento di una cauzione, che verrà restituita al momento della consegna del mezzo e solo successivamente all'accertamento che non siano stati arrecati dei danni al mezzo. Dalla cauzione sarà detratta inoltre la tariffa del noleggio. Questo sistema dovrà essere coordinato con la possibilità di restituire il mezzo presso un Punto bici differente da quello di prelievo.

A medio-lungo termine invece, in una situazione più complessa ma centralizzata che vedrà dei Punti bici direttamente dipendenti dal soggetto gestore, è auspicabile un sistema di prenotazione e noleggio on-line, ferma restando la possibilità di poter ricevere un mezzo in loco. L'utente potrà accedere a un servizio di prenotazione telematico, ad esempio attraverso il portale del SIPOM, su cui dovrà registrarsi. In questo modo potrà riservare la quantità di mezzi necessaria, accedendo direttamente al sistema centralizzato di noleggio. In tempo reale, sia l'utente che gli operatori potranno conoscere la disponibilità dei mezzi sparsi nel territorio. Attraverso un numero telefonico dedicato sarà possibile effettuare dei servizi di prenotazione avanzata, che permettano ai gestori del servizio a noleggio di preparare presso il Punto bici desiderato la quantità di bici necessaria ad esempio per un gruppo numeroso di turisti.

Per il noleggio dei mezzi si potrebbe fare riferimento al sistema "Leihradl" attivo in Bassa Austria, che prevede un sistema di registrazione online degli utenti. Chi è iscritto al servizio riceve un sorta di "badge di riconoscimento", che verrà recapitato a casa per posta o che preleva presso un ufficio sul territorio (che funge comunque da riferimento per tutto il Sistema). Per il prelievo in loco del mezzo si utilizza una *hotline* che comunica via sms il codice di apertura del lucchetto, senza bisogno alcuno di chiavi o tessere magnetiche. Questa ipotesi prevede dunque delle stazioni di *bike-sharing* presenti sul territorio che non necessitano di personale, salvo per normali controlli e sopralluoghi.

Un'alternativa a medio-lungo termine prevede invece del personale presente presso i punti di noleggio. Tale soluzione appare preferibile, tuttavia implica maggiori costi. I vantaggi consisterebbero nella possibilità da

parte del cicloturista di poter entrare in contatto con persone che conoscono il territorio in grado di fornire loro informazioni.

Le tariffe

Le tariffe sono da valutare, comunque si propone di avere un canone orario. In caso di utilizzo prolungato (più giorni) le tariffe saranno scontate. Per i bambini andranno previste tariffe inferiori.

A medio-lungo termine le tariffe andranno armonizzate con eventuali accordi con i gestori del trasporto pubblico locale, prevedendo sconti e agevolazioni nelle modalità descritte di seguito.

Le sinergie con le altre modalità di trasporto

Uno dei principi fondamentali su cui si basa il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano è l'intermodalità, ovvero la possibilità di muoversi sul territorio sfruttando le diverse tipologie di mobilità disponibili, tenuto fermo l'utilizzo della bicicletta: treno > <bici, autobus> <bici, nave> <bici, auto> <bici.

Come descritto nei capitoli precedenti, risulta essere di fondamentale importanza che il turista possa scegliere quanto più liberamente possibile come muoversi sul territorio, sia in sella alla propria bicicletta, sia caricando la stessa su un servizio di trasporto pubblico. In questo senso è già stata sottolineata l'importanza di orari cadenzati dei treni, della possibilità di prevedere autobus adibiti al trasporto delle biciclette, di implementare un servizio navale pubblico lungo il fiume Po.

A medio-lungo termine è auspicabile che il gestore del sistema possa concordare, insieme alle società responsabili delle diverse forme di trasporto pubblico locale (es. Trenitalia, FER, ACAM, ecc.) delle speciali tariffe per i cicloturisti che decidano trasportare la propria bici a noleggio ad esempio sul treno.

Un esempio virtuoso in tal senso è dato dalla BikeMobil Card proposta in Alto Adige. Della validità di 1, 3 o 7 giorni consecutivi, questo biglietto dà diritto, oltre al libero utilizzo di tutti i mezzi di trasporto pubblico della provincia di Bolzano, e non solo, di poter noleggiare una bicicletta presso uno dei numerosi punti di noleggio "Bici Alto Adige" presenti lungo le principali direttrici del territorio.

Sulla base di questo sistema è ipotizzabile il lancio di una simile iniziativa anche nel SIPOM, riunendo attorno allo stesso tavolo tutti gli enti, le società, le associazioni e i soggetti privati interessati. Soprattutto attraverso simili azioni è possibile attirare una cospicua quantità di appassionati delle due ruote.

B.5 Definizione dei contenuti della Carta dei servizi al ciclista

La Carta dei servizi al ciclista vuole essere uno strumento che mette a disposizione dei visitatori dell'Oltrepò Mantovano una serie di servizi volti a favorire l'utilizzo delle due ruote. In essa i turisti potranno prendere visione, in maniera efficace e immediata, delle prestazioni e del materiale che verrà loro messo a disposizione nelle strutture aderenti.

La Carta dei servizi al ciclista è un documento in divenire, nel senso che la sua implementazione avverrà per fasi, e potrà prevedere degli aggiustamenti e dei miglioramenti a breve e lungo termine. Questo approccio permetterà di accostarsi gradualmente allo sviluppo del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, adattandosi al contempo alle caratteristiche particolari di ciascuna struttura aderente. In una prima fase la Carta dei servizi al ciclista sarà uguale in tutte le strutture che la sottoscriveranno. A medio - lungo termine è ipotizzabile che vi possano essere categorie differenziate per tipologia di servizio.

A lungo termine è prevedibile anche l'elaborazione di un depliant informativo di cui possano beneficiare i turisti in visita nel SIPOM, in modo che, attraverso un approccio scherzoso e accattivante, possano meglio conoscere i servizi di cui dispongono gratuitamente.

I servizi di seguito proposti, che sono contenuti nella Carta dei servizi al ciclista sin dalla prima fase del progetto, non impongono standard qualitativi eccessivi, in modo da non disincentivarne la sottoscrizione da parte dei soggetti pubblici o privati. I potenziali firmatari di tale documento sono i Punti bici/Punti sosta individuati nei precedenti capitoli del progetto. In molti casi tali strutture si sovrappongono, tuttavia si tratta dei soggetti più indicati per la fornitura dei servizi al cicloturista.

In generale, i servizi previsti all'interno della Carta possono essere suddivisi in tre categorie generali:

1. Informazione
2. Ristoro
3. Equipaggiamento

Informazione:

Le strutture che aderiranno alla Carta dei servizi al ciclista dovranno innanzitutto rendere disponibile al cicloturista del materiale informativo cartaceo riguardante il territorio del SIPOM, in particolare le mappe relative ai percorsi ciclabili dell'Oltrepò mantovano e i pieghevoli con le informazioni relative ai principali attrattori presenti nell'area. Tale materiale deve essere disponibile in più lingue, in modo che ne possano usufruire anche i visitatori stranieri.

Il gestore della struttura sottoscrivente deve inoltre avere un'adeguata conoscenza dell'Oltrepò Mantovano, così da poter fornire informazioni di carattere generale ai turisti di passaggio.

Per permettere ai visitatori di pianificare i propri spostamenti in bicicletta, le strutture devono essere in grado di fornire una sorta di bollettino meteo giornaliero, completo delle previsioni per le giornate immediatamente successive.

Strutture che volessero garantire un servizio aggiuntivo rispetto a quello base appena descritto possono garantire l'accesso gratuito a internet, o tramite postazione fissa o attraverso l'allacciamento wireless. Tale offerta sarà evidenziata e indicata a parte rispetto alla Carta dei servizi del ciclista.

Ristoro:

In tutti i Punti bici e così come nei Punti sosta sarà prevista la possibilità di rifornirsi gratuitamente di acqua naturale, in modo che il ciclista possa riempire le proprie borracce.

Qualora alcune strutture volessero offrire anche dei mini-snack o la possibilità di effettuare una piccola merenda, essa sarà evidenziata e indicata a parte rispetto alla Carta dei servizi del ciclista.

Equipaggiamento:

Per permettere la sosta più o meno prolungata nel tempo dei ciclisti, i Punti bici così come i Punti sosta aderenti alla Carta dovranno garantire la presenza di sistemi di alloggiamento temporaneo delle biciclette, come pensiline e rastrelliere.

Inoltre le strutture permetteranno l'uso gratuito di accessori e attrezzi per la manutenzione della bici, come un pompa per gonfiare le ruote, o per permettere piccole riparazioni o regolazioni (chiavi inglesi, cacciaviti, ecc.).

I sottoscrittori la Carta dei servizi al ciclista saranno anche invitati, in maniera del tutto facoltativa, a mettere a disposizione dei visitatori, in caso di maltempo, poncho impermeabili in plastica leggera.

Le strutture interessate potranno poi fornire un numero adeguato di accessori per la sicurezza, come seggiolini porta bimbi, caschi, giubbini ad alta visibilità, ecc. Si propone di prevedere il pagamento di una cauzione da parte del cicloturista. La disponibilità di tale tipologia di equipaggiamento sarà evidenziata e indicata a parte rispetto alla Carta dei servizi del ciclista.

A medio-lungo termine la Carta dei servizi del ciclista potrà essere ampliata attraverso due ulteriori azioni, previa individuazione degli strumenti e organi necessari alla loro attivazione.

Da un lato è auspicabile prevedere degli sconti sui mezzi di trasporto pubblico come treni, autobus ed eventualmente navi, per tutti i turisti che intendessero spostarsi nel territorio del SIPOM utilizzando la bicicletta. In questo senso sarebbe necessario trovare un accordo tra l'ente gestore del Sistema ciclabile dell'Oltrepò mantovano e le società a capo dei servizi di trasporto su rotaia, gomma e fiume.

Altra iniziativa che si potrebbe portare avanti a medio – lungo termine prevede l'assegnazione di un premio sottoforma di gadget a quei visitatori che durante la loro permanenza nell'Oltrepò mantovano decidano di non utilizzare più la propria autovettura. Quest'azione, che si può definire "chiavi in mano", intende dare un riconoscimento a tutti coloro che scelgano l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili per scoprire il territorio.

Altro aspetto semplice ma rilevante, è la disponibilità di una lavatrice o di un lavatoio per il bucato degli cambio abiti.

In sintesi, i servizi garantiti dalla Carta dei servizi al ciclista potrebbero essere i seguenti:

- Presenza costante nelle strutture aderenti di materiale informativo (brochure e pieghevoli) in più lingue (italiano, inglese, tedesco).
- Adeguata conoscenza da parte dei gestori delle strutture del sistema ciclabile del SIPOM e degli attrattori turistici dell'Oltrepò mantovano.
- Bollettino meteo giornaliero, con previsioni per i giorni immediatamente successivi.
- Accesso gratuito a internet (FACOLTATIVO).
- Rifornimento gratuito di acqua.
- Piccolo snack o merenda per i cicloturisti (FACOLTATIVO).
- Presenza di rastrelliere o pensiline presso la struttura.
- Uso gratuito di accessori e attrezzi per la manutenzione della bicicletta.
- Disponibilità di poncho impermeabili monouso in plastica leggera contro il maltempo (FACOLTATIVO).
- Possibilità di utilizzare, su cauzione, accessori per la sicurezza (caschi, seggiolini per i bambini, giubbotti ad alta visibilità) (FACOLTATIVO).
- Sconti sui mezzi di trasporto pubblico (MEDIO – LUNGO TERMINE).
- Iniziativa "chiavi in mano": gadget per chi non utilizza più l'autovettura durante il proprio soggiorno nel territorio SIPOM (MEDIO – LUNGO TERMINE).
- Lavatrice o lavatoio per bucato (MEDIO – LUNGO TERMINE).

Tutti questi servizi possono essere successivamente integrati sulla base delle osservazioni e delle esperienze raccolte nella fase di implementazione del Sistema ciclabile. Qualora determinate strutture volessero fornire servizi aggiuntivi e particolari, essi potranno essere evidenziati e descritti a parte rispetto alla Carta dei servizi generale, previo accordo con l'Ente gestore del Sistema ciclabile.

Le strutture che sottoscriveranno la Carta dei servizi saranno tenute a fornire in qualsiasi momento le prestazioni in essa contenute. In caso contrario il gestore valuterà la posizione della struttura all'interno del Sistema ciclabile.

Un'azione d'impatto nei confronti del cicloturista potrebbe essere la predisposizione di una sorta di decalogo multilingue in cui il cicloturista possa trovare, scritte in maniera divertente e accattivante, l'elenco dei servizi



cui può accedere gratuitamente secondo quanto definito dalla Carta dei servizi al ciclista. Un semplice depliant, preparato con una veste grafica adeguata, può catturare immediatamente l'attenzione del visitatore.

Il testo potrebbe essere redatto sulla falsariga del seguente:

"Nei Punti bici e nei Punti sosta io posso:

Trovare il materiale informativo riguardante la rete ciclabile del SIPOM

Ottenere informazioni e consigli da chi vive e lavora nel territorio

Consultare il bollettino meteo

Rifornirmi e dissetarmi di acqua

..."

Questa tipologia di materiale informativo è implementabile a medio-lungo termine, una volta che le visite nel territorio si siano consolidate e il sistema ciclabile del territorio del SIPOM si sia affermato come meta turistica per gli appassionati della bicicletta.

B.6 Predisposizione di un modello di convenzione per l'adesione volontaria al Sistema ciclabile dell'Oltrepò Mantovano

1. Convenzione riguardante i Punti bici

Di seguito viene proposto un modello di contratto/convenzione che i soggetti privati e pubblici sono tenuti a firmare, previa visione della Carta dei servizi al ciclista, in modo da poter svolgere il servizio di Punto bici. I principi contenuti nella Carta stessa dovranno essere rispettati nonché implementati. Ogni ulteriore misura o iniziativa non prevista nella Carta dei servizi è specificata all'interno della convenzione.

I soggetti privati che saranno chiamati a firmare tale convenzione saranno gli agriturismi e le strutture ricettive individuate nei capitoli precedenti della presente relazione, oltre a strutture pubbliche come il Centro di accoglienza turistica e servizi di Carbonara di Po e l'Area di sosta e ristoro "Pesa di Nuvolato", nei pressi di Quistello.

Convenzione

tra il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, Autorità referente del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano

e

" _____ "

premessato che

- con Protocollo d'Intesa del luglio 2007, i comuni di Pegognaga, Carbonara di Po, Quistello, Sermide, Suzzara, Ostiglia, la Provincia di Mantova e l'ERSAF definivano la volontà di gestire in forma associata i Parchi dell'Oltrepò mantovano, mediante l'istituzione di un coordinamento stabile denominato "Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano" (SIPOM);
- con propri successivi atti, gli Enti provvedevano ad approvare il Regolamento di gestione del SIPOM, identificando obiettivi e organizzazione del Sistema;
- nel settembre 2008, il SIPOM, a seguito del progetto promosso e cofinanziato dalla Regione Lombardia sulla misura 3.5 Docup 2000-2006, ha ottenuto l'assegnazione della Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS);
- che i Comuni di Pegognaga, Carbonara di Po, Quistello (in nome e per conto anche dei Comuni di Moglia, Quingentole e San Benedetto Po), Sermide, Suzzara, Ostiglia, la Provincia di Mantova, il Consorzio Oltrepò Mantovano e l'ERSAF si sono convenzionati per la gestione associata del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano istituendo l'Ufficio di coordinamento del SIPOM che provvederà a svolgere le funzioni attribuite dal Regolamento del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano;
- che, in accordo agli obiettivi individuati dalla CETS, si è inteso puntare sul cicloturismo come forma di turismo ecosostenibile;
- che gli strumenti attraverso i quali vengono perseguiti gli obiettivi dei suddetti lavori sono il Piano di Interpretazione Ambientale del SIPOM e il Piano dell'intermodalità sostenibile del SIPOM;
- che nell'ambito del PIA Oltrepò Mantovano e in accordo con il programma d'azione della Carta Europea del Turismo Sostenibile, nel 2011 il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano ha definito il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, individuandone gli elementi che lo costituiscono (Punti bici, Infopoint, Pit stop, Punti sosta).

tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue:

Articolo 1

(Oggetto della convenzione)

La presente intesa ha ad oggetto un programma di collaborazione tra il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, in qualità di Autorità referente del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano (di seguito indicato come il "Convenzionante") e " _____ " (di seguito indicato come il "Convenzionato") per la gestione del servizio di noleggio biciclette nell'ambito del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Il "Convenzionante" intende infatti attivare il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano allo scopo di sviluppare un turismo ecosostenibile, valorizzando al contempo il patrimonio artistico, culturale e naturalistico del territorio dell'Oltrepò Mantovano.

Il Convenzionante intende affidare al "Convenzionato" biciclette di proprietà da mettere a disposizione dei visitatori che intenderanno utilizzarle come mezzo di trasporto per muoversi nel territorio dell'Oltrepò Mantovano. Il "Convenzionato" dovrà garantire:

- il servizio di noleggio biciclette
- il servizio di Infopoint
- il servizio di Punto sosta
- le prestazioni contenute nella Carta dei servizi al ciclista

Articolo 2

(Impegni del "Convenzionante")

Il "Convenzionante" si impegna a:

- assicurare con proprio Personale dedicato il coordinamento di quanto descritto nel precedente art. 1 anche al fine di mantenere verso l'esterno un'immagine ed una comunicazione unitaria ed integrata delle diverse iniziative, garantendo nel contempo la coerenza funzionale delle stesse;
- fornire al "Convenzionato" il supporto logistico necessario per l'organizzazione delle iniziative;
- fornire al "Convenzionato" tutto il materiale informativo di cui esso abbia bisogno;
- garantire al "Convenzionato" la pubblicizzazione dei servizi offerti tramite i propri canali;
- fornire al convenzionato eventuali nuove biciclette in sostituzione dei mezzi usurati o danneggiati al punto di costituire pericolo per l'utilizzatore.

Articolo 3

(Impegni del "Convenzionato")

Il "Convenzionato" si impegna a:

- sottoscrivere la Carta dei servizi al ciclista e rispettarne i contenuti;
- organizzare con proprio Personale e sotto la propria responsabilità le attività di noleggio di cui all'articolo 1, nel rispetto delle esigenze di coordinamento e dei conseguenti indirizzi operativi che restano in capo all'Autorità referente;
- collaborare alla gestione e alla logistica del servizio di noleggio del parco biciclette in tempi e modi da concordare e garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria del parco biciclette di proprietà dell'Autorità referente;
- raccogliere le istanze dell'utente ciclista, anche mediante apposite campagne d'inchiesta coordinate dal Convenzionante, al fine di evidenziare le esigenze effettive dei visitatori e della popolazione;
- richiamare nel proprio sito internet (se esiste) il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, il servizio svolto in seno al sistema, creare un link con il sito del SIPOM;
- garantire ogni giorno (fatti salvi i periodi di ferie) la fornitura delle biciclette e dei materiali utili per l'attività del noleggio e comunicare al convenzionante eventuali periodi di chiusura superiori ai 20 giorni;
- prevedere un presidio giornaliero presso il servizio noleggio bici/Infopoint/Punto sosta nell'orario 8-19;

- trattare con la massima cura i mezzi, gli strumenti, gli attrezzi e di tutto il materiale fornito dal Convenzionante;
- rendere disponibile al visitatore il materiale pubblicitario e divulgativo distribuito dal convenzionante;
- partecipare a eventuali incontri o tavoli di confronto inerenti all'attività e all'organizzazione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano indetti dal Convenzionante.

Articolo 4 (Prescrizioni)

- non si potranno creare stazioni di "bikesharing", che andrebbero a sovrapporsi con le attività già avviate dal Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano e che andrebbero a creare un servizio che già esiste. Il "Convenzionato" potrà invece pubblicizzare questo servizio già attivo all'interno del Sistema ciclabile dei Parchi illustrandone la funzionalità ai nuovi visitatori anche con brochure fornite dal "Convenzionante";
- eventi e manifestazioni particolari, anche di grosso richiamo per i visitatori, dovranno essere sempre e preventivamente comunicate al "Convenzionante", in modo da darne il giusto risalto all'interno del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Articolo 5 (Durata della convenzione)

Il presente accordo ha la durata di cinque anni a decorrere dalla data della sottoscrizione e si intende tacitamente prorogato salva apposita istanza da far pervenire al Convenzionante .

Articolo 6 (Risoluzione)

Il presente accordo potrà in ogni momento essere revocato da parte del Convenzionato previa comunicazione al Convenzionante a mezzo raccomandata A/R, da inviarsi con un preavviso di tre mesi.

Il presente accordo è immediatamente risolubile dal Convenzionante in caso di inadempienza anche parziale da parte del Convenzionato previa comunicazione a mezzo raccomandata A/R..

Articolo 7 (Controversie)

Le parti si impegnano a definire in via amichevole qualsiasi controversia che possa nascere dall'esecuzione della presente convenzione. In ogni caso, per ogni controversia il Foro competente è quello di Mantova.

Articolo 8 (Privacy)

Le Parti acconsentono ai sensi della legge 675/1996 e successive modifiche che "i dati personali" raccolti in relazione al presente accordo siano trattati esclusivamente per le finalità di cui all'accordo.

Data _____

Il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano
(firma del referente)

Il Convenzionato
(firma del legale rappresentante)

2. Convenzione riguardante gli Infopoint

La seguente convenzione riguarda invece tutti quegli Infopoint che svolgono unicamente questa funzione. Nello specifico si tratta degli sportelli Informagiovani presenti nel SIPOM (Ostiglia, Pegognaga, Quistello, Sermide, Suzzara) dell'ufficio di Informazione e Accoglienza Turistica – IAT, nonché del Centro visite Paludi di Ostiglia (che funge anche da Punto sosta).

Convenzione

tra il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, Autorità referente del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano

e

"Informagiovani/IAT _____"

premesso che

- con Protocollo d'Intesa del luglio 2007, i comuni di Pegognaga, Carbonara di Po, Quistello, Sermide, Suzzara, Ostiglia, la Provincia di Mantova e l'ERSAF definivano la volontà di gestire in forma associata i Parchi dell'Oltrepò mantovano, mediante l'istituzione di un coordinamento stabile denominato "Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano" (SIPOM);
- con propri successivi atti, gli Enti provvedevano ad approvare il Regolamento di gestione del SIPOM, identificando obiettivi e organizzazione del Sistema;
- nel settembre 2008, il SIPOM, a seguito del progetto promosso e cofinanziato dalla Regione Lombardia sulla misura 3.5 Docup 2000-2006, ha ottenuto l'assegnazione della Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS);
- che i Comuni di Pegognaga, Carbonara di Po, Quistello (in nome e per conto anche dei Comuni di Moglia, Quingentole e San Benedetto Po), Sermide, Suzzara, Ostiglia, la Provincia di Mantova, il Consorzio Oltrepò Mantovano e l'ERSAF si sono convenzionati per la gestione associata del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano istituendo l'Ufficio di coordinamento del SIPOM che provvederà a svolgere le funzioni attribuite dal Regolamento del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano;
- che, in accordo agli obiettivi individuati dalla CETS, si è inteso puntare sul cicloturismo come forma di turismo ecosostenibile;
- che gli strumenti attraverso i quali vengono perseguiti gli obiettivi dei suddetti lavori sono il Piano di Interpretazione Ambientale del SIPOM e il Piano dell'intermodalità sostenibile del SIPOM;
- che nell'ambito del PIA Oltrepò Mantovano e in accordo con il programma d'azione della Carta Europea del Turismo Sostenibile, nel 2011 il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano ha definito il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, individuandone gli elementi che lo costituiscono (Punti bici, Infopoint, Pit stop, Punti sosta).

tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue:

Articolo 1

(Oggetto della convenzione)

La presente intesa ha ad oggetto un programma di collaborazione tra il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano, in qualità di Autorità referente del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano (di seguito indicato come il "Convenzionante"), e " _____ " (di seguito indicato come il "Convenzionato") per il servizio di informazione turistica del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò mantovano.

Il "Convenzionante" intende attivare il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano allo scopo di sviluppare un turismo ecosostenibile, valorizzando al contempo il patrimonio artistico, culturale e naturalistico del territorio dell'Oltrepò Mantovano. Per raggiungere lo scopo verrà predisposto del materiale informativo, anche in formato cartaceo, che sarà messo a disposizione dei visitatori.

Al "Convenzionato" verrà affidato, insieme ad altre strutture, il compito di informare e supportare il cicloturista che si muove lungo il Percorso ciclabile dei Parchi Oltrepò Mantovano. Il "Convenzionato" dovrà così garantire:

- la presenza del materiale informativo nella propria struttura in quantità sufficiente da soddisfare le esigenze dei turisti di passaggio;
- che il proprio personale che si interfacerà con l'utenza possieda conoscenze sul territorio dell'Oltrepò tali da poter orientare il turista alla visita e all'impiego dei servizi del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Articolo 2 **(Impegni del "Convenzionante")**

Il "Convenzionante" si impegna a:

- assicurare con proprio Personale dedicato il coordinamento di quanto descritto al precedente art. 1 anche al fine di mantenere verso l'esterno un'immagine e una comunicazione unitaria e integrata delle diverse iniziative, garantendo nel contempo la coerenza funzionale delle stesse;
- fornire al "Convenzionato" il supporto logistico necessario per l'organizzazione delle iniziative;
- fornire al "Convenzionato" tutto il materiale informativo di cui esso abbia bisogno;
- garantire al "Convenzionato" la pubblicizzazione dei servizi offerti tramite i propri canali.

Articolo 3 **(Impegni del "Convenzionato")**

Il "Convenzionato" si impegna a:

- fornire ai turisti e alla popolazione locale il materiale informativo riguardante il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano, il materiale prodotto da Associazioni o Federazioni europee in tema di mobilità pedonale e ciclistica urbana ed extraurbana;
- organizzare con proprio Personale e sotto la propria responsabilità le attività di cui all'articolo 1, nel rispetto delle esigenze di coordinamento e dei conseguenti indirizzi operativi che restano in capo all'Autorità referente;
- collaborare alla gestione e alla logistica del servizio informativo in tempi e modi da concordare e garantire una tempestiva comunicazione all'Autorità referente dell'esaurimento dei materiali informativi;
- raccogliere le istanze dell'utente ciclista, anche mediante apposite campagne d'inchiesta, al fine di evidenziare le esigenze effettive dei visitatori e della popolazione;
- richiamare nel proprio sito internet (se esiste) il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, il servizio svolto in seno al sistema, creare un link con il sito del SIPOM
- garantire ogni giorno (fatti salvi i periodi di ferie, che non potranno superare i 20 giorni feriali all'anno), negli orari d'ufficio istituzionali e nell'ambito delle proprie mansioni la fornitura dei materiali utili al cicloturista;
- prevedere un presidio giornaliero presso il servizio Infopoint durante il normale orario d'ufficio;
- partecipare a eventuali incontri o tavoli di confronto inerenti all'attività e all'organizzazione del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano indetti dal Convenzionante.

Articolo 4 **(Prescrizioni)**

- eventi e manifestazioni particolari, anche di grosso richiamo per i visitatori, dovranno essere sempre e preventivamente comunicate al "Convenzionante", in modo da darne il giusto risalto all'interno del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano.

Articolo 5 **(Durata della convenzione)**

Il presente accordo ha la durata di cinque anni a decorrere dalla data della sottoscrizione e si intende tacitamente prorogato salva apposita istanza da far pervenire al Convenzionante .

Articolo 6 (Risoluzione)

Il presente accordo potrà in ogni momento essere revocato da parte del Convenzionato previa comunicazione al Convenzionante a mezzo raccomandata A/R, da inviarsi con un preavviso di tre mesi.

Il presente accordo è immediatamente risolubile dal Convenzionante in caso di inadempienza anche parziale da parte del Convenzionato previa comunicazione a mezzo raccomandata A/R..

Articolo 7 (Controversie)

Le parti si impegnano a definire in via amichevole qualsiasi controversia che possa nascere dall'esecuzione della presente convenzione. In ogni caso, per ogni controversia il Foro competente è quello di Mantova.

Articolo 8 (Privacy)

Le Parti acconsentono ai sensi della legge 675/1996 e successive modifiche che "i dati personali" raccolti in relazione al presente accordo siano trattati esclusivamente per le finalità di cui all'accordo.

Data _____

Il Consorzio dell'Oltrepò Mantovano

(firma del referente)

L'Informagiovani/IAT/___

(firma del responsabile)

3. Modello di adesione per i meccanici (Pit stop)

I meccanici che aderiranno in forma volontaria al Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano prendono il nome, nell'ambito del progetto, di "Pit stop". Essi non saranno convenzionati direttamente col Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano, tuttavia fungeranno da punti logistici per le riparazioni di guasti alle biciclette di diversa entità. In tal senso verrà loro chiesto, da parte dell'Autorità referente del Sistema, di dare il proprio consenso a essere segnalati tramite gli strumenti di comunicazione del Sistema ciclabile dei Parchi e del Consorzio dell'Oltrepò Mantovano (volantini, cartine, siti internet, percorsi scaricabili su navigatori satellitari e smart phones, cartellonistica).

Modulo di adesione

Al fine di cogliere tempestivamente ed efficacemente ogni opportunità di sviluppo che può derivare dal processo di attivazione sul territorio del progetto riguardante il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano,

(specificare società) _____

COMUNICA

di voler aderire al Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano anche attraverso la sottoscrizione di apposito Protocollo d'Intesa.

A tal fine dichiara di:

1. condividere le finalità del Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano
2. riconoscere il Sistema ciclabile come un'opportunità di crescita del proprio esercizio e di sviluppo sostenibile per il territorio dell'Oltrepò Mantovano

Pertanto dichiara inoltre di essere disponibile a:

- essere segnalato nell'ambito di tutte le campagne informative e di comunicazione per lo sviluppo della ciclabilità nel territorio dell'Oltrepò Mantovano;
- raccogliere le istanze dell'utente ciclista, anche mediante apposite campagne d'inchiesta, al fine di evidenziare le esigenze effettive dei visitatori e della popolazione;
- fornire pronto intervento, durante i normali orari di esercizio, ai cicloturisti che ne palesassero la necessità;
- essere informato ed eventualmente partecipare a incontri e tavoli di confronto su come sviluppare il Sistema ciclabile dei Parchi dell'Oltrepò Mantovano;
- discutere eventuali forme di convenzione con il Sistema a noleggio delle biciclette messe a disposizione dei cicloturisti da parte dell'Autorità referente.

Data _____

Firma _____



Ökoinstitut
Südtirol /
Alto Adige

PIA DELL'OLTREPÒ MANTOVANO

Interventi di valorizzazione del patrimonio culturale del Sistema Parchi dell'Oltrepò mantovano in attuazione del Piano di azione della Carta Europea del Turismo Sostenibile. Piano di interpretazione ambientale e studi intermodalità "Anello Oltrepò mantovano"