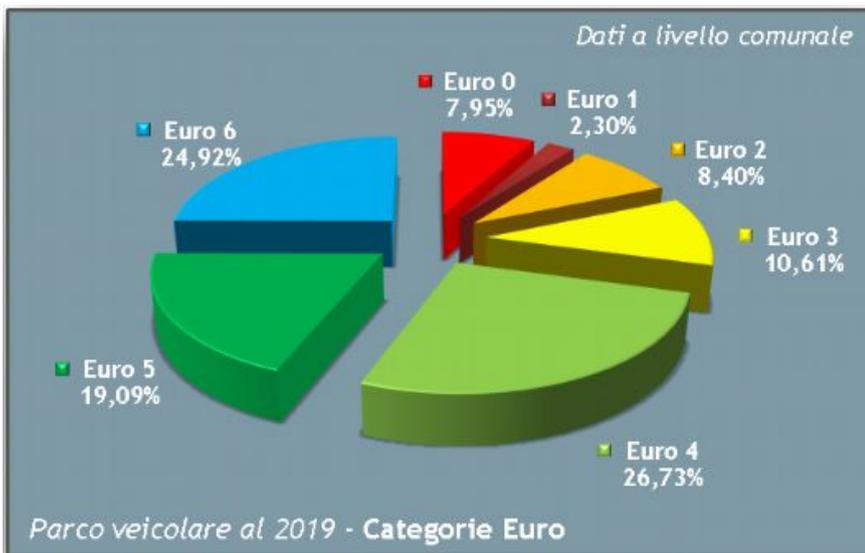


Di seguito si riportano gli indicatori ritenuti più significativi relativi al sistema della mobilità ed al parco mezzi circolante sul territorio, ovvero la distribuzione del parco mezzi circolante suddivisa per categorie euro, i relativi fattori di emissione di NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e CO<sub>2</sub> ed il numero di pass ZTL. Nella suddivisione del parco veicolare per categorie Euro del Comune di Mantova relativa agli anni 2017, 2019 e 2020 si osserva come dal 2017 al 2020 sia aumentata la classe Euro 6 circolante dal 9% a quasi il 25%. Al 2021 non si notano differenze con quanto mostrato nel 2020.

Tuttavia, bisogna tenere in considerazione che gli anni 2020 e 2021 sono stati caratterizzati dall'emergenza pandemica, per cui è normale non aspettarsi variazioni nel parco veicolare tra 2020 e 2021.



Fonte dati: Ufficio Progetti - Euromobility - Roma

	2017	2018	2019
Fattore di emissione medio NO		0,448 g/km	0,426 g/km
Fattore di emissione medio PM		0,047 g/km	0,041 g/km

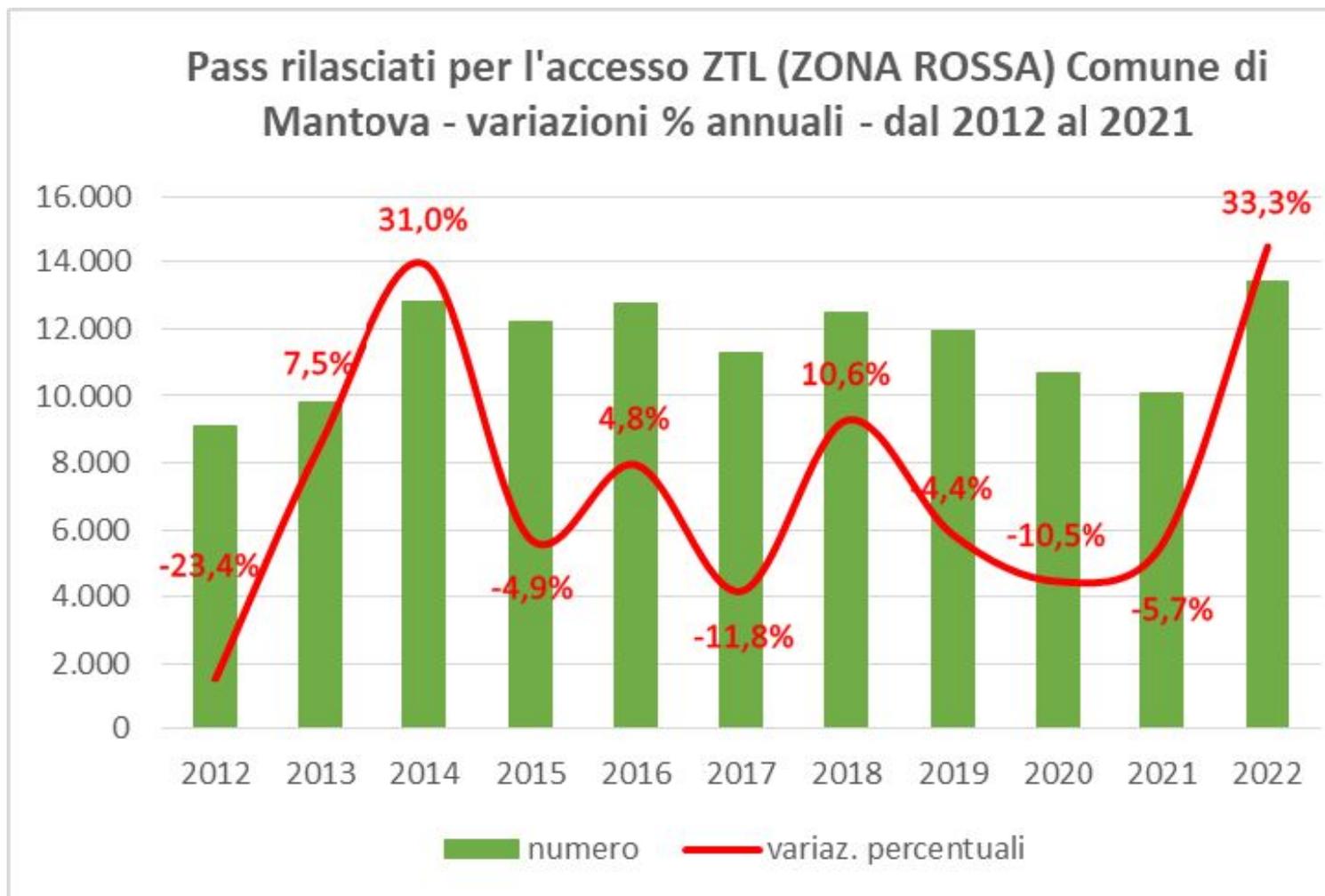
Fattore di emissione medio CO

251,6 g/km

242,9 g/km

2

Il parco mezzi tra 2020 e 2021 subisce delle modifiche. Si nota una diminuzione di 4 unità tra Euro 1, Euro 3 ed Euro 4 insieme ad un aumento di 4 unità tra Euro 5 ed euro 6. Come prevedibile, si vede un calo delle auto con immatricolazione più vecchia e un conseguente aumento delle categorie di immatricolazione più recente.



Elaborazione SGQeA Comune di Mantova su dati Aster

Le Zone a Traffico Limitato (ZTL) raggiungono l'1,3% (pari a 0,84 km<sup>2</sup>) della superficie del territorio comunale. Esse sono controllate attraverso un capillare sistema di telecontrollo e limitazione degli accessi.

Dal 2018 al 2021 si era registrato un calo dei pass rilasciati per la Zona Rossa. Il dato del 2021 era quello più basso registrato dal 2014. In controtendenza con quanto verificatosi negli anni precedenti, nel 2022, si registra l'aumento percentuale più alto degli ultimi 10 anni, così come il numero di pass rilasciati risulta il più elevato degli ultimi 10 anni.

### **L'Assessorato alla Mobilità Sostenibile**

L'Assessorato alla Mobilità Sostenibile del Comune di Mantova opera nell'ottica di una generale riduzione del traffico veicolare e delle emissioni inquinanti atmosferiche ed acustiche.

In particolare, ha il compito di promuovere la mobilità sostenibile attraverso:

- la promozione di azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- la diffusione dei servizi di bike-sharing (in collaborazione con Aster);
- l'implementazione delle politiche di incentivazione alla mobilità elettrica con la creazione di stazioni pubbliche di ricarica elettrica (in collaborazione con Teareteluce srl);
- il supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi ed incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- la promozione degli spostamenti in bicicletta, anche nei tragitti casa-lavoro e lavoro-lavoro;
- il monitoraggio degli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare;
- la realizzazione di una rete di contatti che veicoli le iniziative del Comune e quindi rafforzi la campagna di informazione;
- la partecipazione alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (appuntamento ormai fisso da diversi anni per il Comune di Mantova), ogni anno con un focus specifico;
- l'attivazione del Tavolo intercomunale per promuovere una mobilità dolce.

Tutte le azioni appena citate sono pianificate e programmate attraverso una serie di strumenti e di attività di seguito illustrate.

### **II PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ed il PUT (Piano Urbano del Traffico)**

Con DCC n. 47 del 19/11/2019 il Consiglio Comunale ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la revisione del Piano Urbano del Traffico (PUT) e le contestuali VAS. La volontà, espressa anche nelle linee di mandato dell'Amministrazione Comunale, è quella di procedere alla definizione di un progetto organico delle diverse componenti e delle differenti esigenze di mobilità in un orizzonte di medio-lungo periodo e in una logica di sostenibilità ambientale e territoriale. Visti il tempo trascorso dall'ultimo PUT approvato, le modifiche intercorse nel sistema infrastrutturale complessivo e la necessità di mettere a sistema differenti offerte ed esigenze di mobilità si è ritenuto necessario, prima di redigere il PUT, procedere alla definizione di un progetto complessivo.

Si procederà poi all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico selezionando, all'interno del quadro organico di cui sopra, gli interventi puntuali, finanziabili e realizzabili nel successivo biennio più adeguati e incisivi da inserire nei PUT stesso.

I temi di fondo del PUMS sono connessi al potenziamento delle azioni di mobilità sostenibile finalizzate alla contrazione di emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, alla riduzione dei fenomeni di congestione e all'aumento della sicurezza stradale per adeguare la città agli standard europei.

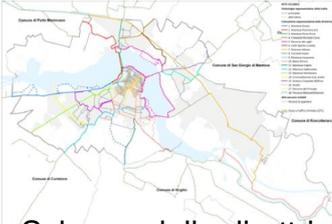
**Piano della mobilità ciclistica** Il Piano della mobilità ciclistica, approvato con DCC n. 42 del 29/07/2014, identifica la necessità di incentivare, favorire e pianificare la mobilità ciclistica al fine di razionalizzare, coordinare e valorizzare sia le risorse economiche che le risorse territoriali ed ambientali. Il Piano intende favorire il costante ampliamento della rete di piste ciclabili e ciclopedonali della città nell'ottica di ridurre l'inquinamento atmosferico e promuovere una mobilità sostenibile.

Il Piano della Mobilità Ciclistica è un atto di pianificazione avente contenuto sia strategico che operativo, con la duplice finalità di pianificare in modo coordinato e razionale la realizzazione e manutenzione di infrastrutture pubbliche per la mobilità ciclistica da parte di soggetti pubblici e privati e di incrementare l'uso e la sicurezza della rete ciclabile esistente. Lo sviluppo del Piano si basa sull'individuazione di 18 direttrici principali, attraverso cui creare una rete territoriale per la mobilità ciclistica. L'estensione totale della rete prevista dal piano è pari a 139,4 km lineari su un totale di 272 km di strade.

Al 31/12/2020 l'estensione della rete di piste ciclabili è di 113,9 km, con un incremento di 10 km rispetto al 2018.

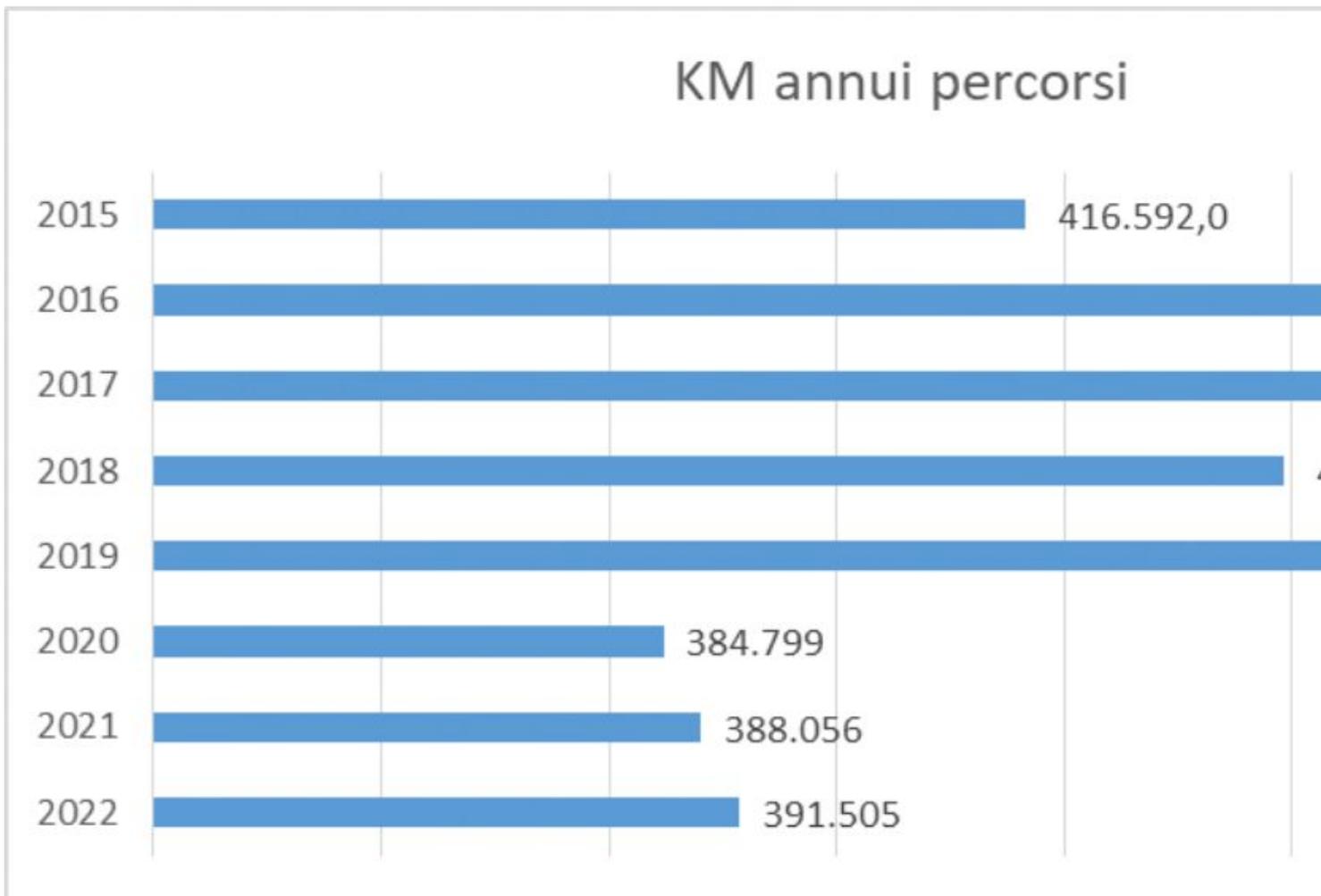
Al 31/12/2022 l'estensione della rete di piste ciclabili esistenti è di 115,2 km, con un incremento di 1,3 km rispetto al 2020.

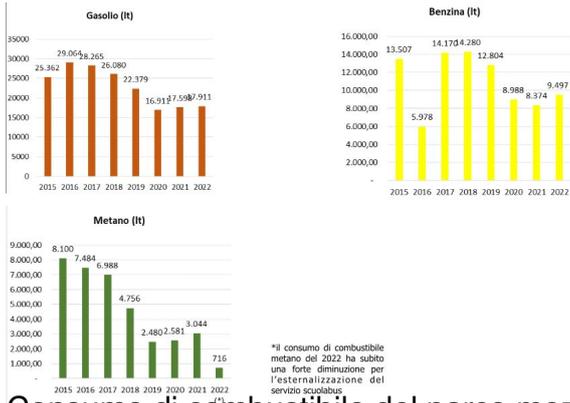
Con la variante al vigente Piano di Governo del Territorio per l'integrazione di piste ciclabili ed opere pubbliche, adottata con DCC 18 del 20/03/2023, è stato aggiornato il Piano della Mobilità Ciclistica al fine di aggiornare lo stato di fatto e di attuazione della rete, adeguarla alla normativa vigente e coordinare gli interventi con le strategie definite nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato con D.C.C. n. 47 del 19/11/2019. L'ampiezza complessiva della rete prevista dalla versione aggiornata del Piano oggetto di questa variante è pari a 147,452 km lineari.



Ordine pubblico e sicurezza - Dipartimento di Economia e Management - Università di Padova - Via dell'Università, 4 - 35129 Padova - Tel. +39 049 8274111 - Fax +39 049 8274112 - Email: info@unipadova.it - Web: www.unipadova.it

	Non classificati	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro
Anno 2020	3	1	0	1	10	24
Anno 2022	3	0	0	1	9	22





## Consumo di combustibile del parco mezzo comunale - Anno 2019