**Cremona**
COMUNE DI CREMONA
Assessore all'Ambiente - Economia circolare - Protezione Civile - Infrastrutture: Viabilità, Sottosuolo, Illuminazione pubblica
**Alessia Manfredini**

COMUNE DI CREMONA
PROTOCOLLO GENERALE
0045484 | 21/07/2016
1.8.2-A | Servizio Consiglio Comunale

Cremona, 20 LUG. 2016

N. Prot. Gen. 40724

Prot. Precedente

**Oggetto**: Interrogazione a risposta scritta presentata il 27 giugno 2016 (Prot. Gen. n. 40724 del 30 giugno 2016) dal Capo Gruppo Obiettivo Cremona con Perri, Dott.ssa Maria Vittoria Ceraso, riguardante il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Al Sig. Consigliere Comunale
Dott.ssa Maria Vittoria Ceraso

Obiettivo Cremona con Perri

**Sede**

In merito all'interrogazione di cui all'oggetto si comunica quanto segue.

Premessa

La pianificazione della mobilità del Comune di Cremona è stata nel corso degli anni piuttosto articolata ed ha visto l'approvazione sia di strumenti di pianificazione generali e settoriali (in anni meno recenti) sia di strumenti operativi di modifica della regolazione degli accessi alla città e degli assetti viabilistici. Nel contempo, durante il corso degli anni sono stati raccolti una serie di dati riguardanti la mobilità urbana sia direttamente dagli uffici comunali, sia tramite incarichi esterni.

Di seguito un elenco, il più possibile sintetico di quanto sopra citato.

Strumenti di pianificazione della mobilità:

- Piano Comunale della Mobilità - 1994
- Piano Urbano del Traffico – 1999
- Piano dei trasporti - 2002
- Piano della Sosta e Mobilità in centro storico – 2003
- Piani particolareggiati del traffico dei centri minori 2004 - 2008
- Piano delle Merci – 2006 (non approvato)
- Piano delle piste ciclabili - 2007
- Piano Parcheggi – 2008

Per arrivare all'approvazione di ulteriori strumenti di pianificazione della mobilità si attende fino all'anno 2015 in cui vengono approvati sia il Nuovo Piano esecutivo della Sosta e della mobilità in centro storico sia il Biciplan .

Ciò ad evidenziare l'evidente carenza di un'attività di pianificazione generale negli anni precedenti che infatti non ha portato all'approvazione di alcuno strumento di pianificazione, seppur era iniziato un primo lavoro per la redazione di un nuovo Piano Urbano della Mobilità.

D'altro canto negli anni recenti tante decisioni sono state prese in tema di mobilità urbana, circolazione ed assetto della sosta, basti pensare all'attivazione dei varchi elettronici (prevista dal Piano della Sosta e Mobilità del 2003) con la decisione di realizzare una ZTL nel 2009 "aperta di giorno" (che doveva essere tale fino a che non fosse stato aperto il parcheggio di piazza Marconi)

*Segreteria Assessore*
*Via Aselli, 13/a – 26100 Cremona*
*Tel.0372/407551 – 407660 Fax. 0372/407510*
*assessore.amanfredini@comune.cremona.it*

1.8.2A

così come sono mutate alcune condizioni fondamentali quali l'entrata in funzione nel 2011 del già citato parcheggio di Piazza Marconi.

Il quadro era quindi caratterizzato sia dalla carenza di strumenti di pianificazione recenti, sia da una serie di provvedimenti riguardanti la mobilità assunti negli ultimi anni attraverso decisioni della Giunta Comunale (quindi non coerenti con nessuno strumento approvato dal Consiglio Comunale come invece sarebbe auspicabile secondo un corretto iter amministrativo).

Era quindi evidente la necessità di ritornare ad una attività di pianificazione sia generale e strategica sia operativa. La scelta dell'Amministrazione è stata quella di concentrarsi da subito sul centro della città, al fine di sanare alcune situazioni particolarmente critiche e correggere alcune scelte del passato ma attraverso uno strumento di pianificazione approvato dal Consiglio. Il Nuovo Piano esecutivo della sosta e della Mobilità in centro storico è stato quindi approvato con Delibera di Consiglio n. 36 del 27 luglio 2015 e successivamente implementato attraverso un sistema deliberativo approvato dalla Giunta.

D'altro canto, riconoscendo la necessità di dotare la città di uno strumento di pianificazione strategica riguardante l'intera area urbana, volto a migliorare innanzi tutto la vivibilità e la qualità della vita della città agendo sulla mobilità e disegnando scenari anche di lungo periodo, l'Amministrazione ha successivamente avviato il procedimento per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

Come messo in evidenza anche dalle Linee Guida UE sullo sviluppo e l'attuazione di tali strumenti, le due scelte non sono affatto incompatibili. Infatti il processo di pianificazione legato al PUMS richiede significativi tempi tecnici, durante i quali è ovvio che il quadro non rimanga immutato ma anzi è consigliato attuare azioni concrete in linea con gli obiettivi generali del Piano. Diversamente si rischierebbe di rimanere immobilizzati in attesa della conclusione di un lungo iter di pianificazione che invece al contrario dovrebbe essere un processo partecipativo di continua attuazione di misure e loro aggiustamento e correzione in base alle attività di monitoraggio che saranno parte del Piano stesso.

Risposte

1. Gli studi ed i dati alla base del Nuovo Piano esecutivo della Mobilità e della Sosta sono numerosi e fanno riferimento a quanto detto sopra relativa alla grande mole di dati raccolti negli ultimi anni riguardanti la mobilità. Una loro prima sistematizzazione era stata approntata dagli uffici comunali proprio in occasione della prima bozza del Piano Urbano della Mobilità avviato negli anni scorsi ma mai approdato ad una approvazione da parte né della Giunta né tantomeno del Consiglio Comunale. I dati di cui di cui sopra sono stati tra l'altro aggiornati inserendo i periodi temporali più recenti.
2. Come già illustrato sopra, la scelta dell'Amministrazione è stata quella di dare alcune risposte concrete a particolari situazioni critiche riguardanti il nucleo storico della città, il che non è in contrasto con l'avvio di un procedimento di pianificazione di lungo periodo. D'altro canto però queste decisioni non sono state assunte in maniera estemporanea dalla Giunta ma sono l'attuazione di uno strumento approvato dal Consiglio Comunale e sono coerenti, per quanto riguarda gli obiettivi e l'idea di città e linee programmatiche (approvate dal Consiglio Comunale) con quelle che saranno gli obiettivi del PUMS.
3. Le linee guida del PUMS avranno un orizzonte temporale e spaziale molto più ampio rispetto a quello del Nuovo Piano esecutivo della Sosta e della Mobilità in centro storico, e dovranno tenere conto anche dello sviluppo urbanistico e sociale del territorio. Si tratta, come evidenziato anche dai documenti europei di uno strumento complesso. Per questo

*Segreteria Assessore*
*Via Aselli, 13/a – 26100 Cremona*
*Tel.0372/407551 – 407660 Fax. 0372/407510*
*assessore.amanfredini@comune.cremona.it*

motivo l'Amministrazione ha deciso di dotarsi del supporto di una consulenza esterna che aiuti anche nella sistematizzazione e nell'aggiornamento indispensabile dei dati sulla mobilità.

4. Gli obiettivi del Piano approvato, contrariamente a quanto affermato, non sono solamente quelli di regolarizzare gli ingressi delle auto private, ma principalmente quelli di migliorare la vivibilità del centro storico garantendo a tutti l'accessibilità. Tale accessibilità riguarda i diversi modi di trasporto e sono particolarmente incentivati, data la particolarità e la delicatezza delle zone in oggetto, quelli legati alla mobilità dolce.

Cordiali saluti

COMUNE DI CREMONA

L'ASSESSORE
ALL'AMBIENTE - MOBILITA' - INFRASTRUTTURE
(Ing. Alessia Manfredini)

*Segreteria Assessore*
*Via Aselli, 13/a – 26100 Cremona*
*Tel.0372/407551 – 407660 Fax. 0372/407510*
*assessore.amanfredini@comune.cremona.it*