



Cremona

COMUNE DI CREMONA

Assessore all' Ambiente - Economia circolare -
Protezione Civile - Infrastrutture: Viabilità, Sottosuolo,
Illuminazione pubblica
Alessia Manfredini

COMUNE DI CREMONA
PROTOCOLLO GENERALE

0045368

21/07/2016

1.8.2-A

Servizio Consiglio Comunale

Cremona, **20 LUG. 2016**

N. Prot. Gen. 41957

Prot. Precedente

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta presentata il 4 luglio 2016 (Prot. Gen. n. 41957 del 6 luglio 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 presente relazione di risposta scritta completa ed integra quanto già riportato nella risposta alla precedente interrogazione presentata dalla consigliera Ceraso, pertanto si fa riferimento ed essa per quanto riguarda la descrizione iniziale del quadro di riferimento e della situazione relativa ai documenti di pianificazione della mobilità del Comune di Cremona.

RISPOSTE AI QUESITI

1) se corrisponde al vero che al momento del loro insediamento esistevano ben due progetti regolarmente protocollati relativi alle linee guida del nuovo PUM redatti dagli uffici comunali competenti sulla base dello studio fornito dalla stessa società Reply a cui è stato appena assegnato da questa Giunta un nuovo incarico per lo stesso oggetto?

Ciò a cui si fa riferimento non sono in realtà due progetti ma si tratta di due fasi di elaborazione e quindi presentazione e trasmissione dello stesso documento, il Piano Urbano della Mobilità (e non le linee guida) approntato dagli uffici comunali. La prima versione risale al dicembre 2013 e riguarda l'analisi dello stato di fatto, la seconda del maggio 2014 presenta anche alcune linee di indirizzo per lo sviluppo futuro della mobilità a Cremona.

Rispetto a quanto sopra si rileva che:

- il documento non è mai stato presentato e discusso dalla Giunta allora in carica;
- nello stesso documento si segnalano difficoltà ad elaborare le future linee di sviluppo della mobilità poiché il lavoro "si è forse sviluppato in carenza di indirizzi politici che andassero oltre l'ambito di riferimento del progetto e che avrebbero dovuto tradurre un'idea di città da sviluppare e perseguire";
- l'importante lavoro svolto dagli uffici nella sistematizzazione dei dati e nell'indicare solo alcune linee di indirizzo nel 2014 è stato comunque valorizzato e ripreso nel Nuovo Piano esecutivo

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

1.8.2A

della Sosta e della Mobilità. Infatti nelle prospettive future per lo scenario di medio termine contenute nella Bozza di PUM si auspicava tra l'altro:

- la pedonalizzazione di Largo Boccaccino;
- l'inversione del funzionamento orario dei varchi (proteggendo la ZTL nella ore diurne);
- la semplificazione delle ZTL e l'accorpamento delle Zone residenti;
- l'estensione delle zone residenti a copertura di tutta la ZPRU al fine di uniformare i diritti.

Tutti elementi ripresi nel Nuovo Piano esecutivo della Sosta e Mobilità e che saranno tenuti in conto nella redazione delle Linee Guida per il PUMS.

- Anche il Documento redatto dalla Società LEM REPLY per l'incarico del 2012 è stato tenuto anche in considerazione nel Nuovo Piano. Particolarmente interessante è l'analisi e la descrizione dello stato della sosta e mobilità allora vigente (2012) laddove si riscontravano già evidenti criticità sia sul sistema della sosta sia sul funzionamento della ZTL:
 - o Per quanto riguarda la politica della sosta: *"l'abbondante e crescente offerta di sosta nel centro cittadino a beneficio di residenti e non residenti, le numerose agevolazioni previste e soprattutto la possibilità di acquistare abbonamenti mensili per la sosta a tariffe contenute (anche se sui soli stalli gestiti da AEM) abbiano contribuito a indebolire il sistema delle ZTL, risultando inoltre incompatibili con la politica di sviluppo di parcheggi in struttura realizzati all'interno e ai margini della ZPRU, sia come parcheggi scambiatori (Massarotti) sia come aree di sosta per il centro storico (Marconi). Tali misure, in contraddizione con due dei principi-chiave dei documenti citati, ossia la necessità di scoraggiare l'accesso nella ZPRU con i veicoli privati e di favorire comunque una rapida rotazione della sosta, hanno al contrario aumentato l'incentivo per i non residenti in ZPRU ad utilizzare il centro storico per la sosta lunga, determinando di conseguenza una pressione sulle aree oggi sottoposte a restrizioni dell'accesso e della sosta, dirette alla rimozione delle stesse.*
 - o Per quanto riguarda l'orario di funzionamento della ZTL" *Il fenomeno richiamato si è già verificato in relazione alla vicenda della ZTL centrale, esemplificativa in quanto questa costituisce l'area più delicata della ZPRU, di fatto depotenziata non solo per via dell'accesso libero in orario diurno, ma anche per la creazione all'interno dell'area di libera circolazione di posti auto in cui non è riconosciuta alcuna agevolazione ai residenti, e dunque a disposizione dei non residenti. Tale risultato, oltre a non essere in linea con i principi indicati dal Codice della strada, risulta peculiare rispetto alle esperienze di ZTL che prevedono nella gran parte dei casi l'applicazione di restrizioni all'accesso e alla sosta in orario diurno e l'apertura in orario notturno."*

Nel Documento di LEM Reply erano quindi ben evidenziate le criticità a cui il Nuovo Piano della Sosta e Mobilità in centro storico, condividendo queste analisi, ha voluto porre rimedio nel 2015.

- L'incarico conferito a LEM Reply non è per lo stesso oggetto di quello conferito nel 2012 e nemmeno del lavoro degli uffici per la revisione del PUM. Infatti pur avendo sempre come riferimento la mobilità di Cremona e trattandosi sempre di strumenti strategici e di pianificazione di medio lungo termine, esistono differenze sostanziali tra il PUM e il PUMS (oggetto dell'incarico attuale) come ci ricordano anche le Linee Guida europee per la redazione dei PUMS.

Planificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Fonte: Linee Guida – Sviluppare ed attuare un Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – European Union, 2013

Inoltre, rispetto allo scenario indagato da LEM Reply nel 2012, ad oggi, dopo 4 anni, sono intervenute diverse nuove situazioni sia relative alla mobilità, sia allo sviluppo territoriale e sociale della città nel suo complesso.

2) se la procedura di affidamento di questo nuovo incarico, considerando l'oggetto del tutto simile ad un incarico precedentemente affidato alla stessa società LEM Reply da AEM SpA per conto del Comune di Cremona, sia stata svolta nei principi di correttezza, imparzialità e trasparenza soprattutto nei confronti delle altre Società che hanno inviato delle offerte e che non avevano a disposizione gli stessi dati di cui disponeva la società Reply che aveva già svolto il medesimo studio?

Come già illustrato l'incarico oggi affidato per le Linee Guida del PUMS non ha lo stesso oggetto di quello del 2012. Alle ditte invitate a partecipare sono state fornite tutte le informazioni necessarie ad avere un quadro completo della mobilità a Cremona e sono stati trasmessi tutti i dati in possesso degli uffici comunali compresi i vari studi sulla mobilità effettuati nel corso degli anni.

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

3) se è stato proseguito il percorso del BUMP oppure questa Giunta ha deciso di interromperlo e per quali motivi visto che si trattava di un percorso finanziato con fondi europei al quale partecipavano dipendenti del Comune e che prevedeva anche una fase operativa che è la stessa oggetto dell'incarico appena affidato alla società Reply?

Come illustrato nella risposta alla precedente interrogazione, questa Amministrazione ha deciso di concentrarsi subito su un Piano operativo per risolvere alcune criticità particolarmente forti del centro storico (tanto che sono state messe in evidenza sia dagli studi preliminari del PUM, sia dallo studio di LEM Reply del 2012) ed ha pertanto scelto di concentrare inizialmente le forze sulla redazione del Nuovo Piano della mobilità del centro storico. Ciò ha comportato la sospensione del percorso del BUMP ma non certo la rinuncia a portare avanti il PUMS che è un obiettivo delle linee di mandato di questa Amministrazione. Infatti quest'anno è stato avviato ufficialmente il procedimento ad oggi in corso.

Cordiali saluti



L'ASSESSORE
ALL'AMBIENTE - MOBILITA' - INFRASTRUTTURE

(Ing. Alessia Manfredini)