

	
COMUNE DI CREMONA PROTOCOLLO GENERALE	
0034832	15/04/2026
1.8.2-A	Ufficio Consiglio Comunale



AL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO COMUNALE DI CREMONA



INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE

Oggetto: Stato di attuazione e monitoraggio del PUMS: criticità nel sistema del Trasporto Pubblico Locale nonostante l'elettrificazione della flotta, analisi del mancato raggiungimento dei target di riduzione del traffico sul ring urbano e incoerenze negli indirizzi strategici per la gestione unificata della sosta (AEM).

Premesso che:

- Il Comune di Cremona ha recentemente celebrato il primato di primo capoluogo lombardo con una flotta urbana interamente elettrificata, composta da 34 nuovi autobus a zero emissioni e dotata di sistemi di pagamento contactless.

Considerato che:

- Nonostante l'ammodernamento dei mezzi, i dati emersi dal monitoraggio del PUMS approvato a febbraio 2026 evidenziano una flessione dei passeggeri nell'area urbana rispetto agli obiettivi di "equilibrio modale" prefissati che prevedevano di portare il TPL dal 5% al 10%. Non è inoltre stata estesa l'area urbana servita dal TPL, né sono stati attivati i servizi a domanda.

I dati riportati dal citato monitoraggio sono i seguenti:

- Utenti nella giornata saliti al giorno 7.487 (2016) 3.556 (2023) **-52%**
- Saliti medi per corsa 18,26 (2016) 10,85 (2023) **-41%**
- Passeggeri annui Milioni 1,7 (2017) 1,1 (2023) **-36%**

Pertanto, si precisa nel documento, si è molto lontani dall'obiettivo al 2030 di incremento degli utenti del 100%.

Rispetto all'estensione dell'area urbana servita dal trasporto pubblico urbano (fermate a meno di 300 metri), a fronte di un target al 2030 del +15% nel monitoraggio si attesta - 4%.

D'altra parte il numero di fermate TPL e la capillarità sul territorio sono invariate rispetto al dato 2018, e non è stato attivato alcun servizio a domanda, né è stato incrementato il numero di fermate accessibili.

- Si continuano inoltre a segnalare disservizi, specialmente nei quartieri periferici e nelle frazioni, legati a frequenze insufficienti o problemi di puntualità

Considerato altresì che:

- Rispetto al trasporto privato, se da un lato il numero di giornate che hanno visto un superamento dei limiti di PM10 è in calo, il raffronto tra i valori di Traffico Giornaliero Medio registrati in fase di monitoraggio (10-16 aprile 2025) con quelli misurati nel 2018, mostra come sia sulla rete sovraordinata (sistema tangenziali e casello autostradale target al 2030 -23% stato di avanzamento +1,3%) che sulla rete locale (ring interno-Via Massarotti, via del Giordano, via Novelli, via Ghisleri, SP234, via Trento e Trieste e le strade ad esse afferenti: target al 2030 -20% stato di avanzamento +0,3%), **il volume di traffico è sostanzialmente stabile e si è pertanto lontani dagli obiettivi 2030 di riduzione del volume di traffico privato.**

- Ancora, in contrasto con gli obiettivi di Piano il numero di accessi annui alla ZTL è in crescita (+17% a fronte di un target al 2030 -10%), il numero di scuole servite da Piedibus è in calo di 1 unità e non si è ancora pervenuti alla gestione unificata della sosta (permangono due gestori).

- A fronte dell'incremento dello sviluppo della rete ciclabile, prossimo al raggiungimento dell'obiettivo al 2030 con oltre 92km di piste dei 100 previsti non è però disponibile il dato da raffrontare con il target 2030 che prevede l'incremento della mobilità ciclabile del 10% (da 20% a 30%).

- Il monitoraggio evidenzia infatti come non sia stata intrapresa alcuna iniziativa in merito all'obiettivo del PUMS di incrementare l'utilizzo di Sistemi IT applicati alla mobilità passeggeri e merci. In particolare nessun pannello di indirizzamento con informazioni in tempo reale sugli stalli disponibili nelle aree di parcheggio attivo, nessuna postazione fissa di monitoraggio del traffico veicolare (30 previste al 2030), nessun sistema di monitoraggio dei flussi di biciclette sulla rete ciclabile attivo (10 postazioni fisse previste al 2030), nessuna centrale di controllo implementata e numero stabile di varchi di monitoraggio della ZTL/aree pedonali (9 varchi).

- In merito alla sicurezza degli spostamenti i dati sull'incidentalità forniti dalla Polizia Locale attestano che, nel raffronto tra i dati PUMS anno 2016 e l'ultima annualità disponibile 2024, il numero di incidenti annui e il numero di feriti sono in calo, mentre è in **forte crescita il numero di incidenti che coinvolgono utenti**

deboli.

Tenuto conto che:

- Nel corso del 2026/2027, a conclusione dell'attuale contratto in scadenza a dicembre 2026, il gestore, Agenzia TPL, procederà all'espletamento della relativa gara per l'affidamento del servizio per il prossimo periodo.
- Mentre il PUMS e i documenti programmatori del Comune (come il PIAO 2026-2028) prevedono la gestione unificata della sosta per coordinare tariffe e ridurre il traffico, il Presidente di AEM ha dichiarato che l'idea del gestore unico "si allontana" e che non se ne sente la necessità.

Tutto ciò premesso e considerato

Si interroga il Sindaco e la Giunta

- Quali azioni correttive concrete, in previsione della gara, oltre al rinnovo dei mezzi, si intendono mettere in campo per rendere il servizio del trasporto pubblico locale più competitivo rispetto all'auto privata? In particolare come si intende rimodulare la rete e le frequenze per invertire il calo dei passeggeri del 52%?
- Quali nuovi provvedimenti restrittivi o di controllo si intendono adottare per contrastare l'incremento del 17% degli accessi in ZTL, dato palesemente in contrasto con gli obiettivi di riduzione del piano?
- Perché non è stata implementata alcuna delle postazioni fisse di monitoraggio del traffico e dei flussi ciclabili previste, e in che modo l'amministrazione intende recuperare questo ritardo per avere dati certi su cui basare le future scelte viabilistiche?
- Quando verranno attivati i pannelli a messaggio variabile per l'indirizzamento in tempo reale verso i parcheggi, fondamentali per ridurre il traffico parassitario alla ricerca di stalli?
- Quali interventi prioritari verranno realizzati per rispondere all'allarmante crescita del numero di incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti, nonostante il calo dell'incidentalità generale?
- Come si intende conciliare gli obiettivi vincolanti del PUMS — che individua nella gestione unificata della sosta lo strumento indispensabile per attuare politiche tariffarie integrate e disincentivare l'uso dell'auto privata — con le dichiarazioni rese dal Presidente di AEM, il quale ha palesemente smentito la necessità di un gestore unico, definendo l'attuale frammentazione tra pubblico e privato come uno "stimolo della concorrenza" anziché un ostacolo alla pianificazione urbanistica?

Maria Vittoria Geraso
(Capo gruppo Lista civica Oggi per Domani)

