

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Cremona “Documento di Piano – Aprile 2020” - Allegato A Documento di Piano CRE_329.5_Rev.01

Osservazioni a cura del coordinamento Stati generali Ambiente e Salute

Indice

Osservazioni sui principi ispiratori del piano.....	2
Osservazioni generali.....	3
Aggiornamento del Piano.....	3
Emergenza Covid.....	4
Trasporto Pubblico.....	4
Bike to Work - Bike to School.....	4
Osservazioni Puntuali.....	5
Disincentivazione traffico privato.....	5
Consumo suolo.....	6
Ripartizione modale della mobilità interna.....	7
NO alla Gronda Nord.....	8
Evoluzione tecnologica.....	9
ZTL. no a una concezione minimalista della ZTL.....	10
Logistica.....	11
Polo logistico presso uscita autostrada Cremona-Mantova.....	11
Stima dei costi di Investimento 1.....	12
Stima dei costi di Investimento 2.....	12
Mobilità ciclabile.....	13
Alleggerire il Comparto Sud.....	13

Osservazioni sui principi ispiratori del piano

Siamo in una fase storica di passaggio dal primato del Pil ad ogni costo ad una nuova consapevolezza che cambiamenti climatici e, adesso, pandemia consigliano a chi vive le fragilità e le responsabilità dell'antropocene. Sta emergendo a livello planetario l'esigenza di adottare una visione lungimirante fondata su nuovi paradigmi che considerano il capitale naturale e il capitale umano altrettanto importanti del capitale economico e finanziario.

Insistere sulla vecchia strada solo con piccoli ritocchi significa fuggire dalle responsabilità del nostro tempo che richiede a tutti, a cominciare dalle Istituzioni elettive, il coraggio di un cambiamento multidimensionale per ristabilire un equilibrio tra progresso e ambiente, tra persona e natura, tra salute e sfruttamento del territorio.

In questo quadro le città, soprattutto le città di medie e piccole dimensioni, possono e devono diventare le realtà culturali e politiche più rapide nel realizzare quella transizione ecologica che raccomanda il Green Deal Europeo e che finanzia il fondo di Next Generation UE.

Richiamiamo soltanto l'importante cambiamento scientifico, culturale e politico che sta avvenendo a livello di Organismi Internazionali per quanto riguarda la lotta ai cambiamenti climatici: dai periodici Rapporti dell'IPCC al rilancio dell'Accordo di Parigi previsto a Glasgow con la COP 26, ai 17 obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU.

In Italia l'ASviS, Alleanza italiana per lo Sviluppo sostenibile, pubblica regolarmente Rapporti sui nostri ritardi riguardo a questi obiettivi e sollecita le Amministrazioni locali a dotarsi di una nuova capacità di programmazione urbana.

Per quanto riguarda Cremona, esiste una ragione in più per affrontare subito le sfide della transizione energetica ed ecologica di cui la mobilità sostenibile è parte integrante e fondamentale: l'alto tasso di inquinamento dell'aria che ristagna nella nostra area e in pianura. Studi epidemiologici recenti dimostrano che smog e polveri sottili e ultrasottili raddoppiano la mortalità da covid-19. L'Osservatorio Europeo dell'Ambiente rivela che, già prima e indipendentemente dalla attuale pandemia, le morti premature dovute solo a Pm10, Pm2,5 e polveri ultrasottili erano in Italia oltre 56.000 all'anno, in gran parte concentrate nella Pianura padana, una delle 4 aree più inquinate d'Europa.

Gli Stati generali Ambiente e Salute del nostro territorio ritengono che il Comune di Cremona dovrebbe essere impegnato concretamente e urgentemente nell'affrontare le cause di questa situazione e, soprattutto, nel dare risposte efficaci. Per questo crediamo che la via maestra sia quella della democrazia deliberativa che prevede un'ampia istruttoria e un largo dibattito pubblico prima di assumere decisioni. Per questo incoraggiamo l'Open Government che si basa sui pilastri della trasparenza, della partecipazione, della collaborazione.

Il PUMS è un piano che dovrebbe dare una serie di indicazioni e raccomandazioni per promuovere una diversa qualità della mobilità urbana e realizzare una diversa modalità di gestione della mobilità urbana nel quadro complessivo che abbiamo brevemente richiamato prima. Ci pare invece che

troppe indicazioni siano deboli e viste con lo specchietto retrovisore. Ci pare che siano anche poche le azioni concrete definite e alcune sono anche non condivisibili, soprattutto dove si propone la costruzione di nuovi giganteschi manufatti: Gronda Nord e tangenziale ovest di Castelvetro Piacentino. Ma anche il polo logistico da 55.000 mq, l'equivalente di 5 campi da calcio, da realizzare presso l'uscita della autostrada Cr-Mn.

Troppo timida la previsione di espansione della ZTL con solo due brevi tratti aggiuntivi a quella esistente, a fronte di esperienze italiane ed europee ben più coraggiose.

C'è anche poco ascolto delle esigenze di tanti cittadini che ritengono giustamente che l'Amministrazione comunale debba risolvere o almeno attenuare alcuni impatti negativi sulla loro qualità di vita. Ci riferiamo all'annosa questione di via Giordano che non può lasciare i residenti tra il subire l'eccesso di traffico così com'è o ritornare a pretendere la Strada Sud. Ci riferiamo al silenzio assordante rispetto ai residenti della frazione di Cavatigozzi e alle mancate risposte di loro tutela rispetto ad un traffico pesante sempre più invadente, senza controllo, e senza regole di limitazione.

Nessuna considerazione sull'impatto negativo del proliferare degli stalli in centro storico anche in ragione di un recupero della vocazione turistica dello stesso. La città non può essere un luogo privilegiato per le auto, ma deve essere sempre di più, anche nelle periferie, un luogo per promuovere la qualità della vita dei cittadini.

Inoltre, ci pare ancora un piano "autocentrico", dove si ritiene ottimale la ripartizione 30 (bici) 30 (piedi) 30 (auto) 10 (trasporto pubblico) per non disturbare più di tanto gli utilizzatori di autovetture private per lo spostamento personale. Ci pare anche poco efficace puntare esclusivamente sulla logica che premia la mobilità con motorizzazioni alternative, trascurando la logica di penalizzazione delle motorizzazioni più inquinanti, sicuramente in grado di dare più risultati nel breve e medio periodo.

Per questo sarebbe opportuno dimostrare maggior coraggio nel disincentivare, anche con azioni che all'inizio possono sembrare impopolari, ma efficaci, la mobilità privata.

Non viene promossa una visione organica della ciclabilità, limitandosi a definire alcune nuove realizzazioni, ma non una vera infrastruttura ciclabile che garantisca una alternativa alla viabilità veicolare

Osservazioni generali

- **Aggiornamento del Piano**

La stesura risale ad aprile 2019, è necessario quindi un aggiornamento che tenga conto della accelerazione della qualità tecnologica dei mezzi di trasporto. Accelerazione che sarà ancora più marcata nei prossimi anni, ci sono nazioni come la Gran Bretagna che prevedono di bloccare la vendita di mezzi di trasporto a combustione interna entro il 2030. Per questo è impensabile che la mobilità di persone e cose sia ancora la stessa nei prossimi 10 anni.

Di questo il PUMS, che ha una durata decennale, deve tener conto come dei cambiamenti introdotti nella vita quotidiana delle persone dalla pandemia di Covid 19, molti dei quali destinati a rimanere anche dopo questo periodo di emergenza.

- **Emergenza Covid**

Essendo stato redatto prima della emergenza COVID, il PUMS non tiene conto delle modifiche introdotte alle abitudini di vita, alle modalità di lavoro e di spostamento delle persone.

La crisi pandemica impone un ripensamento del trasporto pubblico che deve garantire efficienza, ma anche sicurezza agli utenti. Il trasporto individuale dovrà essere regolato in modo diverso per non subire i danni di un suo incremento generato dal timore di muoversi in modalità non protetta.

Si ritiene necessaria quindi una revisione che tenga in debito conto le problematiche evidenziate dalla emergenza in tema di mobilità come:

- Contrasto al maggior utilizzo di mezzi privati con conseguente necessità di convertire il più possibile l'utilizzo di mezzi per il trasporto privato in mezzi a basso impatto ambientale
- Maggior ricorso a soluzioni di smart work e DAD
- Maggior sensibilità da parte dei cittadini alla mobilità dolce e all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale e a basso impatto nel consumo di suolo (biciclette , monopattini a motore, e-bike, ...)
- Necessità di implementare soluzioni di trasporto pubblico che garantiscano la sicurezza anche nei confronti di eventuali nuove pandemie.
- Questo impone un ripensamento del trasporto pubblico che deve garantire efficienza, ma anche sicurezza agli utenti, Il trasporto individuale dovrà essere regolato in modo diverso per non subire i danni di un incremento dello stesso generato dal timore di muoversi in modalità non protetta.

- **Trasporto Pubblico**

La proroga del contratto in essere con l'attuale gestore fino al 2024 rende necessaria una revisione del Piano e dei suoi obiettivi in materia di TPL. Vanno quindi aggiornate le azioni e gli obiettivi alla luce del fatto che buona parte dei miglioramenti previsti e dipendenti dalla nuova assegnazione del servizio potranno subire un ritardo conseguente al rinvio delle procedure per la nuova gara.

- **Bike to Work - Bike to School**

Non si fa nessun accenno a questa modalità di trasferimento casa lavoro. E' in forte espansione ovunque e prevede incentivi a chi si sposta per lavoro utilizzando mezzi di mobilità dolce (si potrebbe includere anche chi lo fa a piedi mettendo limiti minimo alle distanze percorse)

Modelli sono già presenti e facilmente importabili dalla Regione Emilia Romagna che promuove a livello regionale queste forma di spostamento con incentivi economici che arrivano anche a 400 euro anno.

Sempre su questo tema si dovrebbero sensibilizzare aziende e istituzioni pubbliche perché si dotino di infrastrutture che favoriscano questa modalità di trasferimento casa–lavoro o casa-scuola, come la predisposizione di appositi stalli protetti e sicuri per le biciclette, spogliatoi, docce,

Osservazioni Puntuali

In questo paragrafo del documento vengono riportate osservazioni e contributi facenti riferimento a punti precisi del PUMS.

Per ogni punto trattato è riportato il testo di riferimento del Piano (Riferimento al Piano) e la relativa osservazione/ contributo, il contributo è in stile corsivo per facilitarne la individuazione all'interno del documento.

- **Disincentivazione traffico privato**

Riferimento al Piano

Pag. 25

“ ...

incentivino la mobilità ecosostenibili (pedonale, ciclabile e TPL), con veicoli privati e merci meno impattanti (penalizzando i veicoli con classe di emissione più obsolete e premiando quelli con classe di emissione più recenti e/o con carburanti alternativi o motori elettrici); “

Az. 41) Favorire la diffusione dei veicoli elettrici/ibridi mediante incentivi alla circolazione, alla sosta e all'accessibilità (tariffe agevolate per la sosta, estensione di finestre di accesso alla ZTL, ecc.);

Az. 41) Favorire la diffusione dei veicoli elettrici/ibridi mediante incentivi alla circolazione, alla sosta e all'accessibilità (tariffe agevolate per la sosta, estensione di finestre di accesso alla ZTL, ecc.);

Az. 55)

- **definire i requisiti per l'accesso (eventualmente anche con permessi a titolo oneroso) all'interno del Ring Urbano in funzione della tipologia di mezzi, della loro classe di emissione, del coefficiente di carico, della merce trasportata e della destinazione della merce;**

Osservazione

Il piano prevede incentivazioni per il passaggio a modalità di trasporto con veicoli privati e merci a basso impatto ambientale, lasciando la disincentivazione solo alle classi più obsolete.

Si chiede di introdurre invece il concetto di disincentivazione dell'utilizzo di mezzi privati e merci anche se a basso impatto, qualsiasi sia la classe di appartenenza.

Anche per i veicoli privati e merci elettrici deve essere comunque prevista una limitazione all'accesso in ZTL o in aree particolari, ad esempio nelle vie con insediamenti scolastici.

Assoluta contrarietà ad una estensione degli orari ZTL per mezzi veicoli privati a basso impatto (Az.41), la ZTL è una zona in cui l'accesso di qualsiasi veicolo deve essere limitata per ridare spazio alla mobilità dolce e alla fruibilità degli spazi da parte di abitanti e visitatori.

Si invita a prendere in considerazione l'introduzione di ticket per l'accesso alla Z.T.L., come già si sta facendo in altre città.

Si condivide la Az. 55 purché non vengano introdotti incentivi per i mezzi privati a minor impatto, la cui circolazione deve essere comunque limitata con adeguata introduzione di disincentivi.

Vista l'evoluzione della classificazione EURO delle autovetture, è necessario prevedere limitazioni anche per euro 4 e in futuro 5 e 6, lasciando margini per ulteriori limitazioni in linea con l'evolversi della normativa in merito (il PUMS ha valenza 10 anni e non può essere vincolato a normative attuali e non tener conto dei probabili sviluppi tecnologici).

Devono essere invece introdotte politiche di premialità per la mobilità eco sostenibile. Una delle tante possibilità è quella di proporre sconti nell'utilizzo dei mezzi pubblici sulla base dell'utilizzo o premi per chi utilizza costantemente la bicicletta per il percorso casa-lavoro o casa-scuola,

Analogamente con quanto previsto nel Piano per gli alunni delle scuole primarie, per i quali si intende raddoppiare i percorsi "piedi-bus", si deve anche favorire l'utilizzo della bicicletta per raggiungere la scuola per le migliaia di gli alunni delle scuole medie, secondarie e universitari, implementando e definendo i relativi investimenti nel PUMS, sia una rete di piste ciclabili protette, ad ulteriore estensione di quanto previsto nel biciplan, che interconnettano i vari plessi scolastici e punti strategici di aggregazione urbani ed extraurbani, sia la realizzazione di infrastrutture destinate a facilitare l'uso della bicicletta come mezzo per il percorso casa-scuola. Questo in aggiunta a quanto già richiesto nel paragrafo dedicato a "bike to School".

- **Consumo suolo**

Riferimento al Piano

Pag. 17

promuovere infrastrutture puntuali e a basso impatto e consumo di suolo, previa gerarchizzazione degli interventi rispetto ai benefici attesi.

Pag. 19

Tab 8 Tabella 8 – PUMS 2030 – Definizione gerarchica degli obiettivi

Dimensione 2

Ambiente

Obiettivo

Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità e la qualità dell'ambiente urbano

Obiettivi specifici

2.3 Ridurre il consumo di suolo per le infrastrutture e la mobilità

Pag. 20

Dimensione 4

Economia e Innovazione

Obiettivo

Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con un quadro di risorse limitate

Obiettivi specifici

4.2 Ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi esistenti (l'utilizzo della capacità residua), anche attraverso le nuove tecnologie: uso del patrimonio infrastrutturale disponibile e sotto utilizzato

Pag. 31

“Gli obiettivi individuati dall'amministrazione provinciale nei suoi piani programmatici e che il PUMS della Città di Cremona acquisisce possono essere così riassunti:

- riqualificazione della viabilità esistente e contenimento della nuova viabilità;”

Osservazione

Cremona è la terza città lombarda per consumo di suolo (dopo Milano e Brescia). Si condivide quindi quanto affermato in merito al contenimento del consumo di suolo che non può restare solo come buona intenzione.

Per questo devono essere evitati tutti quegli interventi che comportino ulteriore consumo di suolo (nuove strade, nuovi parcheggi, ...), privilegiando e favorendo il riutilizzo di aree dismesse e la capacità residua delle infrastrutture esistenti.

Si richiede quindi di togliere dal piano gli interventi programmati che sono in contrasto con questa priorità in particolare la Gronda Nord, la promozione della tangenziale ovest di Castelvetro Piacentino, e si invita a rivedere la collocazione del Polo Logistico, privilegiando, per la sua realizzazione, aree che non portino ad ulteriore cementificazione di suolo.

- Ripartizione modale della mobilità interna

Riferimento al Piano

Pag. 20

Tabella 9 - PUMS 2030 - Ripartizione modale della mobilità interna

Modalità di trasporto	Stato attuale	Obiettivo PUMS (2030)	Δ%
Mobilità privata	53%	30%	-43%
Mobilità pedonale	22%	30%	+37%
Mobilità ciclabile	20%	30%	+50%
Trasporto Pubblico	5%	10%	+100%

Osservazione

Da rivedere l'obiettivo posto per l'incremento del trasporto pubblico e per la riduzione del trasporto privato, ponendosi l'obiettivo di una diversa ripartizione fra le due modalità di trasporto a favore del trasporto pubblico, anche in considerazione della durata decennale del PUMS

Si propone quindi una diversa e più incisiva ripartizione, portando il trasporto pubblico almeno al 15% a fine del 2030 e la mobilità privata al 25%, rimodulando anche la componente economica del piano prevedendo un aumento degli investimenti sul TPL nel medio e nel lungo periodo.

Limitare a 150.000 € l'investimento sul trasporto pubblico è in contraddizione con gli incentivi al trasporto meno impattante e non tiene conto della demografia e della sua evoluzione che porta ad una utenza sempre più anziana e fragile.

Un trasporto pubblico efficace, efficiente e assolutamente non inquinante è fondamentale per perseguire gli obiettivi europei per il taglio del 55% entro il 2030 delle emissioni di CO2 e di gas climalteranti.

- **NO alla Gronda Nord**

Riferimento al Piano

(Az. 44) Realizzazione del progetto della Gronda Nord, per sgravare il sistema tangenziale da parte dei flussi di attraversamento del territorio e ottimizzare gli spostamenti verso la zona industriale.

(Az. 64) Promuovere le infrastrutture di collegamento con la città collegamento tra il casello autostradale di Castelvetro Piacentino, la zona produttiva e portuale di Cremona

Osservazione

Si ribadisce assoluta contrarietà alla Gronda Nord (azione 44).

Non c'è nessun obbligo o automatismo per trasferire dal Piano di Governo del Territorio la previsione della Gronda Nord nel PUMS. Nel PGT la Gronda Nord può rimanere come pura e semplice salvaguardia di quel territorio. Inserirla invece nel Piano urbano di mobilità sostenibile oltre ad essere contraddittorio, visto che una nuova "tangenzialona" avrà assai poco di sostenibile, prefigura un passaggio di categoria: da salvaguardia a possibile utilizzo viabilistico.

E' noto che la realizzazione di nuove arterie stradali ha l'effetto di incrementare il traffico su gomma. Si deve operare per la riduzione del traffico soprattutto se trasferibile su altri mezzi (treno), per l'incremento del tasso di saturazione cioè per un migliore utilizzo delle arterie esistenti, per la migrazione del traffico merci verso modalità meno inquinanti (non è utopia il trasporto merci con mezzi totalmente elettrici o addirittura con guida autonoma).

La realizzazione della Gronda Nord e le infrastrutture ad essa legate comprometterebbero la destinazione agricola di un territorio a questo vocato, in controtendenza con le dichiarazioni sia nazionali sia europee di preservare il valore naturale della campagna invece di cementificarne il suolo, e aprirà la strada ad operazioni speculative lungo il nastro che sostituirà i terreni agricoli. E

questo mentre le nuove concezioni urbanistiche sconsigliano nuovo espansionismo nella corona delle città e, piuttosto, l'ingresso di parti di campagna nel tessuto urbano.

La Gronda Nord apre poi la strada alla possibilità di ulteriori infrastrutture, che richiederanno enormi investimenti, per avere uno sbocco dall'area industriale ad ovest della città direttamente in territorio piacentino attraverso il terzo ponte (vedasi l'accordo stipulato a suo tempo tra il gruppo Gavio e il Ministero delle Infrastrutture, riguardante proprio il progetto del terzo ponte e i relativi finanziamenti).

Nostra preoccupazione principale dovrebbe essere invece garantire, con adeguati finanziamenti e avveniristica riprogettazione, un futuro sicuro al ponte in ferro sul Po che è la vera arteria indispensabile alla vita stessa della nostra città, sia perché è il collegamento viabilistico e ferroviario più diretto con l'altra sponda del fiume, sia perché è il vero ponte cittadino: parte integrante del tessuto urbano, cento volte più importante sul piano sociale, culturale, economico, ambientale e viabilistico di qualsiasi altro terzo ponte per Cremona.

Esistono alternative al dirompente e disgraziato impatto della Gronda Nord sul territorio Cremonese.

La tangenziale attuale presenta tassi di utilizzo fra il 25% e il 50% con brevi tratti fra il 50 e il 75% nelle ore di punta (Figura 4 – Assegnazione macroscopica – Volumi di traffico HdP 17:00-18:00 – Saturazione della rete (%). Pag.13) . Interventi di riqualificazione delle intersezione di Via Mantova, via Persico e Via Castelleone, potrebbero rendere più fluido il traffico, con ricadute positive sia sulla saturazione sia sulla sicurezza.

La liberalizzazione del tratto autostradale Cremona-Castelvetro limitato ai mezzi pesanti è fattibile sia sul piano tecnico che giuridico, anche se respinto in passato. Negli ultimi tempi è emerso con sempre maggiore evidenza che le Concessioni che lo Stato stipula con i Gestori privati delle autostrade non sono tabù immutabili a fronte di interessi pubblici importanti.

Dunque questo obiettivo è perseguibile in forza della possibilità di incidere sull'attuale gestore autostradale con la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture.

- **Evoluzione tecnologica**

Riferimento Piano

Pag. 22

“Vi è inoltre da considerare la rapidità delle trasformazioni indotte dall'applicazione delle nuove tecnologie nel settore della mobilità e la consapevolezza che da tali trasformazioni possano derivare modifiche nei comportamenti di mobilità della popolazione. Il Piano, dunque, deve prestare attenzione a tali processi di innovazione e deve considerarli ponendo attenzione a come possano rendere desuete, nel medio e lungo termine, certe scelte soprattutto infrastrutturali.

Osservazione

Quanto scritto nel piano è di fondamentale importanza nelle valutazioni di evoluzione dello stesso nel tempo, visto che parliamo di 10 anni. Si deve però evidenziare che il PUMS nella sua struttura non ne tiene particolarmente in conto.

L'evoluzione tecnologica della mobilità non è una possibilità, ma una realtà concreta e già misurabile anche per il futuro, siamo perfettamente in grado di prevedere cosa avverrà nei prossimi 10 anni e valutarne l'effetto.

Diffusione della mobilità elettrica, guida autonoma anche per i mezzi pubblici, strumenti di ottimizzazione e previsione dei flussi di traffico sempre più sofisticati, ma anche minor mobilità per lavoro e altro ancora.

Questo deve essere attentamente valutato per rendere il PUMS adeguato a coprire l'intero arco temporale per cui è stato redatto.

- **ZTL. no a una concezione minimalista della ZTL**

Riferimenti al piano

- (Az. 17) Estensione della ZTL, come già previsto nel piano della sosta (anno 2015), in Corso Vittorio Emanuele II (da piazza Stradivari all'intersezione con via Ponchielli/via Ala Ponzone) e in C.so G. Garibaldi (dall'intersezione con via Villa Glori all'intersezione con via dei Mille)
- (Az. 13) Istituzione/allargamento Zone 30 (istituzione di nuove Zone 30, o ampliamento delle esistenti, nelle strade a carattere locale maggiormente caratterizzate dalla compresenza di traffico veicolare e mobilità dolce)

Osservazione

Si richiede che nel piano sia prevista l'estensione della ZTL all'intero nucleo storico della città. Tutta l'area della ZTL deve essere anche ZONA 30, tranne alcune strade che, per la loro particolarità, devono prevedere la velocità ulteriormente ridotta a 20 Km/h.

Introdurre una sostanziale riduzione degli stalli su strada in centro storico, limitando in questo modo l'utilizzo della sede stradale per la sosta e favorendo di conseguenza la mobilità dolce con diritto di movimento in piena sicurezza. Si chiede quindi di inserire negli indicatori un numero concreto per la riduzione degli stalli.

Il piano deve indicare la trasformazione a ZTL di tutte le strade che ospitano scuole, anche al di fuori del nucleo storico e per esse deve essere prevista la chiusura al traffico nelle ore di ingresso scolastico e la limitazione della velocità a 20 km/h nelle altre fasce orarie.

In tutta l'area urbana, ma anche extra urbana devono essere, già in questo piano, identificate le aree, che per la loro caratteristica, devono comportare interventi di mitigazione del traffico al fine di preservare le fasce di mobilità più deboli e le aree dove realizzare isole traffic-free.

- Logistica

Riferimento al Piano

4.6. Logistica urbana e distribuzione delle merci

(AZ. 55) Sistema delle regole per la circolazione, la sosta operativa di carico/scarico, l'accessibilità alla ZTL

Pag. 68

Infine, la **nuova regolamentazione oraria** dovrà puntare a disallineare temporalmente i flussi generati dalla movimentazione delle merci dai momenti di massimo carico della mobilità della città, ciò al fine di decongestionare la rete viaria urbana. Si possono quindi diversificare le fasce orarie di accesso nelle ZTL in relazione al tipo di veicoli, valutando l'opportunità di restrizioni all'accesso ai veicoli precedenti l'Euro 4:

- veicoli eco compatibili (elettrici, ibridi e, in generale, i veicoli a basse emissioni): dalle 10 alle 18 e dalle 22 alle 6;
- altri veicoli (da Euro 4) dalle 5 alle 7, dalle 10 alle 12, dalle 15 alle 17

(Az. 59) sostenere o dare vita ad iniziative di ciclo logistica nell'area interna al Ring urbano; la conformazione della città storica, compatta e piana, e l'introduzione di regole per la movimentazione delle merci sono elementi di potenziale sostegno all'introduzione delle iniziative di ciclo logistica.

Osservazione

Devono essere eliminati dalla categoria dei veicoli ecocompatibili tutti i veicoli a combustione interna qualsiasi sia la classe Euro di appartenenza.

Azione 59. Azione assolutamente condivisibile, ma da accompagnare con incentivi, anche economici, per far crescere una reale filiera di trasporti eco sostenibili, che può portare anche alla creazione di nuovi posti di lavoro, ponendo, però, particolare attenzione alle condizioni dei rapporti di lavoro che si andranno a creare fra aziende e lavoratori.

- Polo logistico presso uscita autostrada Cremona-Mantova

Riferimento al Piano

Pag. 65

- **(Az. 54) Polo per la distribuzione urbana delle merci – Progettazione e realizzazione di un centro logistico intermodale da insediare nell'area di 55.000 mq adiacente al casello autostradale;**

Osservazione

PUMS non fa nessun riferimento a come si intende realizzare il polo logistico. Proponiamo di inserire la garanzia che il polo dovrà essere realizzato su aree dismesse evitando qualsiasi ulteriore consumo di suolo o almeno un intervento di compensazione con il recupero a verde di una pari estensione (55.000 mq) di aree attualmente cementificate, prevedendone già nel piano l'investimento necessario.

Si deve garantire che l'interscambio fra trasporto pesante e trasporto interno alla città sia effettuata utilizzando mezzi di piccole dimensioni e a emissioni zero.

Come già rilevato precedentemente, il Polo Logistico impegnerà investimenti per 5.000.000 di €, pari al 22% di tutti gli investimenti previsti nel PUMS, percentuale importante che impone di intervenire con altrettanta attenzione anche alla componente consumo suolo e tutele ambientali.

- **Stima dei costi di Investimento 1**

Riferimento al Piano

Pag. 102

Tabella 30 – Sintesi della stima dei costi per gli investimenti previsti dal PUMS nello Scenario di Piano

Linea Strategica - 1 - Migliorare le performances del Trasporto Pubblico Locale

Osservazione

Si è già sottolineato che per poter superare la soglia di trasporto pubblico fissata al 10%, superamento indispensabile per poter perseguire l'obiettivo di ridurre drasticamente il traffico veicolare sia urbano, sia extraurbano, è necessario prevedere un ulteriore importante investimento su questa fondamentale componente della mobilità.

Si propone quindi di estendere l'investimento di 150.000 € anche al medio e breve periodo. Le risorse possono essere recuperate dai risparmi ottenuti diminuendo quanto previsto per il polo logistico, riducendone l'estensione.

- **Stima dei costi di Investimento 2**

Riferimento al Piano

Tabella 33 – LINEA STRATEGICA 3, stima del costo degli interventi previsti dallo Scenario di Piano

- (Az. 36) – Implementazione utilizzo city bike e e-bike;

Osservazione

Sono previsti 200.000 euro per questa azione, distribuiti nel breve e medio periodo, vista l'importanza di questa azione per diffondere l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti, proponiamo di ripetere il finanziamento di 100.000 € anche nel lungo periodo.

Secondo noi , infatti, si tratta di una cifra troppo modesta per dare un vero impulso alla mobilità ciclabile : nel caso ipotetico di 20.000 euro all'anno per la intera durata del PUMS, avremmo 200 biciclette acquistate con un contributo di 100 euro ciascuna. Ma nel PUMS queste ripartizioni non sono specificate per nulla e sono lasciate a decisioni successive.

Noi proponiamo un ulteriore investimento per una estensione di percorsi ciclabili e un finanziamento di bike to work e bike to school.

- Mobilità ciclabile

Riferimento al Piano

(Az. 18) Completamento/realizzazione delle piste ciclabili previste dal Biciplan e in particolare la pista n. 6 – Boschetto.

(Az. 19) Continuare la costruzione pista n. 17 - Ring interno.

Osservazione

Pista ciclabile in via 20 Settembre per completare l'asse da quartiere Po' all'Ospedale, oggi percorrere via 20 Settembre in bicicletta è molto pericoloso.

Estendere ulteriormente la rete di piste ciclabili soprattutto verso i poli scolastici e altri punti di aggregazione, permettendo a chi utilizza la bicicletta di poter usufruire di una vera e propria viabilità sicura e alternativa alla automobile.

Limitare al massimo la realizzazione di piste ciclabili su marciapiede, ma realizzare piste ciclabili protette in sede stradale, anche rinunciando a stalli di sosta o all'ampiezza della sede stradale. (Chiediamo di inserire questa linea guida nel PUMS).

- Alleggerire il Comparto Sud

Riferimento al Piano

(Az. 14) Alleggerire il Comparto Sud dal traffico di attraversamento dando seguito al progetto preliminare di riqualificazione, riorganizzazione e razionalizzazione degli spazi stradali di via Del Giordano con la riorganizzazione e aumento dell'offerta della sosta, la riorganizzazione funzionale e/o geometrica delle intersezioni, traffic calming e semaforizzazione intelligente, e dando continuità rispetto ai percorsi ciclabili esistenti

Osservazione

Via Giordano, realizzare un parcheggio nell'area Ex SNUM, finalizzato a togliere i veicoli dalla strada e liberarne la sede per realizzare una pista ciclabile e migliorarne la percorribilità.

L'area potrebbe essere in parte destinata a piccolo parco urbano con messa a dimora di piante.

Ci sono spazi per entrambe gli interventi.

Questa azione potrebbe essere compromessa dalla vendita dell'area, ma una amministrazione responsabile e consapevole del valore strategico di questa area dovrebbe negoziare con la nuova proprietà e verificare come recuperarla ad uso pubblico.