



COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Settore Pianificazione e Gestione del Territorio

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE N. .../2016

SETTORE MOBILITÀ, SPORT E TUTELA DEL TERRITORIO

- Dirigente del Settore: Arch. Angelo Moro
- Servizio Mobilità: Arch. Luciano Bravi

SETTORE PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

- Dirigente del Settore: Ing. Pier Benedetto Mezzapelle
- Servizio Urbanistica: Ing. Alberto Lanati
- U.O.P. Piano di Governo del Territorio. Arch. Matteo Ricotti

OGGETTO: Approvazione delle linee d'indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Dirigente del Settore
Arch. Angelo Francesco Moro

Il Dirigente del Settore
Ing. Pier Benedetto Mezzapelle

IL SINDACO
Dott. Massimo Depaoli

La Giunta Comunale

Su relazione del Sindaco, dott. Massimo Depaoli:

Premessa

“Pavia è una città a misura d’uomo di grande bellezza. La sua dimensione, il suo centro storico, il patrimonio storico-artistico, i quartieri con le loro tradizioni, il Ticino e la natura la rendono un luogo che ha potenzialità straordinarie.” (Linee programmatiche 2014)

Il processo di deindustrializzazione che l’ha colpita, al pari di altre grandi realtà italiane, ha portato ad una complessa metamorfosi che l’ha completata in un centro di eccellenza nella fornitura di servizi primari.

Il contesto morfologico culturale urbano, nonché la presenza di Policlinico e Università, diventati pertanto due poli attrattori, obbligano ad una pianificazione consapevole che faciliti e regoli lo sviluppo urbanistico ed economico della comunità, sviluppo urbanistico che deve essere connesso ad una pianificazione adeguata del sistema della mobilità: l’attuazione di scelte di trasformazione del territorio slegate dalle scelte infrastrutturali e di connettività urbana/territoriale, non può che portare, nel medio termine, a effetti anche non sempre economicamente convenienti, non sinergici, non sostituibili in via generale.

Pertanto devono essere recuperate le aree già urbanizzate utilizzate, le aree dismesse e abbandonate, limitando di conseguenza l’uso di suolo vergine e agricolo.

Di qui la opportunità di procedere ad una riorganizzazione di tutta la città, sfruttando la presenza di ampie zone urbanizzate e non più utilizzate, per insediare nuove funzioni pubbliche e di interesse generale in rapporto al centro storico, che potrà pertanto essere preservato nella sua integrità e valorizzato, sia come identità pavese sia come risorsa turistica sia come polo attrattore, con azioni che favoriscano nuovi investimenti imprenditoriali e stimolino il rilancio economico.

Riorganizzazione funzionale che, naturalmente, deve essere supportata dalla riorganizzazione di tutta la mobilità, così da potenziarne gli effetti nell’ottica del miglioramento complessivo della vivibilità della città e del incremento delle opportunità di sviluppo.

Le azioni da sviluppare dovranno pertanto sfruttare i fattori di attrazione che le linee programmatiche di mandato individuano:

- *un’ottima accessibilità lungo le direttrici nord-sud ed est-ovest, esterna alla congestione dell’area metropolitana;*
- *competenze giovani formate in istituzioni universitarie di primissimo livello, riconosciute e apprezzate anche all’estero;*
- *un ambiente storico e paesaggistico di pregio e con caratteristiche elevate di qualità di vita.*

Ecco quindi la necessità di intraprendere un percorso virtuoso che affronti le grandi scelte di assetto della città e del territorio, il sistema delle infrastrutture, quello dell’ambiente e le trasformazioni insediative strategiche, in maniera coerente ed attenta, utilizzando i principi che sono alla base della buona governance: apertura, partecipazione, responsabilità, efficacia e coerenza.

Il Documento di Piano del PGT evidenzia alcuni aspetti centrali e strategici per un corretto sviluppo ed una razionalizzazione del sistema della mobilità urbana sostenibile:

1. l’opportunità di riutilizzare il sedime attuale della ferrovia come tram urbano per ampliare l’offerta di modalità di accesso alla zona della Stazione, sgravando così il centro dell’intenso flusso di traffico proveniente dai settori orientali del territorio e diretto alla Stazione ferroviaria o alle sedi del Policlinico/Università;

2. il ruolo fondamentale delle aree di trasformazione come futuri luoghi di concentrazione di origini e destinazioni, in quanto sede di nuove e importanti funzioni pubbliche o sede di attività lavorative;
3. il completamento della rete delle piste ciclopedonali per collegamenti tra il centro e la periferia lungo le direttrici radiali;
4. la promozione delle reti di mobilità pubblica accompagnata dalla trasformazione del modello sociale e culturale e della concezione dello spazio pubblico.

Gli indirizzi per la redazione del PUMS pertanto contribuiranno a definire il nuovo assetto di Pavia e la sua qualità urbana, che si confronterà con le scelte di governance che devono essere adeguate alla nuova configurazione del territorio e alla distribuzione della popolazione su di esso, consentendo a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, gravando al minimo sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità.

Particolarmente delicata ed attenta sarà quindi la valutazione della situazione esistente, che deve rilevare i flussi degli spostamenti e gli attrattori di traffico principali, evidenziando il peso che ciascuna delle modalità di trasporto utilizzate ha nel complesso degli spostamenti ed il suo contributo alla congestione del traffico ed all'inquinamento ambientale.

Parimenti importante dovrà essere, soprattutto in riferimento all'accessibilità e fruibilità al centro storico, l'analisi della sosta e del trasporto merci; quest'ultima, in particolare, dovrà essere in equilibrio con le altre esigenze della mobilità, dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini.

Le linee programmatiche approvate dal Consiglio Comunale il 29 settembre 2014 prevedono, per il Centro Storico, le seguenti azioni:

- *la candidatura del centro storico di Pavia a patrimonio Unesco per inserire la città in circuiti riconosciuti a livello internazionale estendendo la conoscenza delle sue bellezze.*
- *Pavia ed il suo centro storico come porta di accesso al sistema turistico del Ticino e del Po, con le sue aree naturalistiche ed i percorsi ciclabili, inserendo quindi Pavia nell'offerta del turismo fluviale e naturalistico che sempre più sta crescendo anche nel nostro Paese, e che da tempo è già affermata negli altri paesi europei. Realizzazione del "Parco dei Mulini" lungo il corso della Vernavola come logica prosecuzione del parco esistente*
- *il centro si deve mantenere vivo ed interessante, ospitale per diverse tipologie di attività, sia residenziale che terziarie e commerciali, che non devono essere tra loro in conflitto.*
- *la qualità del centro risiede anche nella cura delle strade, delle pavimentazioni storiche, della segnaletica, delle insegne dei negozi, e nella dotazione di elementi di arredo urbano (panchine, cestini, lampioni, rastrelliere per bici, ecc.) che siano funzionali e coordinati nell'immagine. Rappezzi e scarsa finalizzazione negli interventi hanno in questi anni degradato la qualità dell'ambiente storico.*

Tali azioni, che non saranno limitate al solo centro cittadino, ma dovranno coinvolgere tutti i quartieri, dovranno inoltre affrontare aspetti particolari legati alla mobilità quali in via prioritaria:

- *la riorganizzazione delle linee di bus per renderle più efficienti e veloci nei collegamenti;*
- *la gestione della viabilità a corona del centro storico. Più in generale, una programmazione dei sensi unici per potere creare ovunque possibile le corsie preferenziali per i mezzi pubblici;*
- *l'accesso al centro storico nelle ore mattutine per carico e scarico delle merci;*
- *l'interramento o meno dei parcheggi e la loro localizzazione preferenziale, evitando comunque un'eccessiva vicinanza al centro storico, che finirebbe per portare ulteriore traffico ed inquinamento nel cuore della città. La regolazione dei parcheggi a rotazione di superficie;*
- *le modalità per intervenire sulla limitazione del traffico nei momenti critici di elevata concentrazione nell'aria delle polveri sottili.*

Particolare importanza, inoltre, rivestono gli interventi specifici sulla mobilità:

- *l'individuazione delle zone 30 km/h nelle strade di quartiere che non svolgono funzione di asse urbano di collegamento e dove la funzione residenziale è prevalente.*
- *l'estensione delle corse bus sui tragitti principali anche ad orari tardo serali e notturni;*
- *la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili che siano connessi a rete e che siano collegati con le principali stazioni e fermate del trasporto pubblico e con i principali servizi di interesse generale (ospedali, scuole, uffici pubblici, aree commerciali, ecc.). I percorsi ciclabili devono essere dotati di tutti gli accorgimenti per la sicurezza: carreggiate ove possibile dedicate, incroci ed attraversamenti attrezzati nei punti di maggiore pericolo;*
- *l'utilizzo della bicicletta deve essere favorito anche attraverso la dotazione di parcheggi sicuri, ed in alcuni punti strategici, per esempio stazione, anche custoditi. Così come va implementato il bike sharing, che ha grandi potenzialità, che ad oggi non sono state sfruttate, eventualmente anche in cooperazione con i comuni di cintura;*
- *ampliamento del car sharing coinvolgendo nuovi soggetti e aumentando le stazioni ed i servizi erogati, visti i buoni risultati che le sperimentazioni in corso hanno conseguito in questi anni.*
- *l'acquisizione di applicazioni per smartphone che facilitino gli spostamenti degli utenti con i mezzi pubblici, o lungo piste ciclabili, o con car-sharing, car pooling e bike-sharing.*

Considerato che:

- in data 12/03/2007 con Delibera Consiglio Comunale n. 6 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità;
- in data 16/04/2007 con Delibera Consiglio Comunale n. 21 è stato approvato il Piano dei Tempi e degli Orari;
- il Comune di Pavia è dotato di Piano di Governo del Territorio approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 15 luglio 2013 ed efficace dal 4 dicembre 2013 a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURL Serie Avvisi e Concorsi n° 49;
- in data 16/12/2013 con Delibera Consiglio Comunale n. 61 è stato approvato il Piano d'azione per l'energia sostenibile;
- in data 25/7/2014 con Delibera Giunta Comunale n. 120 è stato nominato il Mobility Manager ed è stato istituito l'Osservatorio Permanente della Mobilità Sostenibile;
- in data 18/9/2014 con Delibera Giunta Comunale n. 146 l'Amministrazione Comunale ha confermato l'interesse a partecipare al progetto BUMP – Boosting Urban Mobility Plan;
- in data 11 dicembre 2014 con Delibera di Giunta Comunale n. 215 è stato dato avvio al procedimento per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;

Richiamata la Delibera di Giunta Comunale n. 21 del 11 febbraio 2016 avente ad oggetto *“Avvio del procedimento per la redazione del Piano Strategico Comunale”* con la quale la Giunta Comunale ha inteso avviare la redazione di un documento programmatico, che permetta:

- di integrare le competenze e gli strumenti di governo del territorio, considerando le principali interazioni territoriali e funzionali con il capoluogo; inoltre, in una logica di competitività economica, lo sviluppo di un Piano Strategico permette di pianificare azioni strategiche al fine di attrarre investimenti e risorse attraverso l'offerta di nuovi fattori di localizzazione. A tal fine l'Amministrazione comunale ha già avviato una serie di azioni per la promozione e lo sviluppo economico del territorio volti alla semplificazione amministrativa e all'elaborazione di politiche fiscali di vantaggio per l'impresa. la Commissione Europea, con la comunicazione del 30 settembre 2009 –COM (2009) 490-

intitolata 'Piano d'azione sulla mobilità urbana' ha previsto, nell'ambito del programma di azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali di Piani di mobilità urbana sostenibile al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, ambienti salubri, pianificazione territoriale, edilizia abitativa, aspetti sociali dell'accessibilità e della mobilità, nonché politica industriale e in grado di promuovere un approccio integrato che si occupi di vari aspetti: la complessità dei sistemi di trasporto urbani, le questioni di governance e dei collegamenti tra le città e le aree o regioni limitrofe, l'interdipendenza tra i modi di trasporto, le limitazioni all'interno dello spazio urbano, nonché il ruolo dei sistemi urbani nel più ampio sistema dei trasporti europeo;

- al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), l'integrazione e il coordinamento con gli strumenti di pianificazione urbanistica e con i programmi settoriali adottati/in corso di adozione in particolare per l'energia e l'ambiente al fine di realizzare obiettivi di larga scala – sociali, ambientali, economici, energetici, urbanistici, culturali, di qualità della vita dei cittadini – sia di medio che di lungo periodo;
- l'attivazione di processi partecipativi che consentano di analizzare azioni ed obiettivi, e condividere scelte strategiche con la popolazione.

Considerato che la Città di Pavia è caratterizzata da una armatura urbana costituita da un centro storico dal quale si irradiano "a mano aperta" direttrici infrastrutturali e lungo le quali si è espanso l'agglomerato urbano, è delimitata da una cornice verde che si sviluppa a corona e da una vasta area agricola di notevole pregio che si estende all'esterno della tangenziale, ed è servita da un sistema di mobilità dolce che interconnette i quartieri periferici con il centro storico e con i poli attrattori della città, così come descritto nella tavola "Armatura territoriale e connessioni urbane per la mobilità dolce" allegata alla presente deliberazione, parte sostanziale della stessa e sulla cui base il P.U.M.S. dovrà intervenire per il conseguimento dell'obiettivo strategico, indicato nella D.G.C. 11/2/2016 n. 21, di "coerenza e raccordo tra Pianificazione urbana-territoriale e Programmazione socio-economica";

Richiamate le linee programmatiche presentate dal Sindaco e approvate dal Consiglio Comunale con deliberazione n° n° 57 del 29/09/2014;

Dato atto che risulta prioritario per l'Amministrazione comunale predisporre gli indirizzi di sviluppo del PUMS per definire gli obiettivi di sviluppo che l'Amministrazione vuole raggiungere;

Ritenuto che:

- il PUMS deve basarsi su una visione a lungo termine dello sviluppo dei trasporti e della mobilità per l'intero agglomerato urbano, che copra tutti i modi e le forme di trasporto pubblici e privati, passeggeri e merci, motorizzati e non motorizzati, gestione del traffico e della sosta;
- l'Osservatorio Permanente della Mobilità Sostenibile è preposto a garantire lo sviluppo di una visione strategica e condivisa e ad accompagnare le seguenti politiche:
 - sottolineare il valore del PUMS e garantire l'impegno e il coinvolgimento degli attori chiave e dei decisori;
 - ampliare la prospettiva, cercando di guardare al di là dei trasporti e della mobilità, ad

- esempio, alla qualità della vita, alla salute, all'uso del territorio;
- stabilire le priorità di intervento e orientare i futuri processi decisionali;
 - compilare e fornire informazioni di base per i portatori di interesse;
 - preparare, tenere e seguire seminari e incontri dei portatori di interesse;
 - elaborare un progetto di visione e discuterlo con i portatori di interesse;
 - pubblicare la visione strategica condivisa in un formato facilmente comprensibile;
- le scelte strategiche per la città, necessarie al fine di garantire uno sviluppo sostenibile della Città di Pavia, possono essere suddivise in 5 strategie/categorie preferenziali:
 1. una città più pulita – sistema ambientale;
 2. una città bella – sistema territoriale;
 3. una città più accessibile – sistema trasporti;
 4. una città più attrattiva – sistema innovazione e competitività;
 5. una città per tutti – sistema sociale;

Considerato che occorre attivare la partecipazione di cittadini e stakeholder (istituzioni pubbliche, enti locali territoriali, agenzie funzionali, associazioni del territorio, ...) che miri a raggiungere obiettivi orientati a una maggiore sostenibilità economica, sociale e ambientale coinvolgendoli in particolare su aspetti di attrattività del territorio e vivibilità urbana;

Richiamati gli atti di programmazione generale dell'Ente in materia di pianificazione urbanistica;

Dato atto che il presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico del bilancio comunale;

Richiamati:

- il vigente Statuto Comunale adottato dal Consiglio Comunale nelle sedute del 12 ottobre 1991 e 20 gennaio 1992 con deliberazioni n. 75 e n. 1 e s.m.i.;
- la delibera di Consiglio Comunale n. 15 del 21 aprile 2015 di approvazione del Bilancio di Previsione 2015-17 e del Documento Unico di Programmazione 2015-2018;
- la deliberazione di Giunta comunale n. 4 del 14 gennaio 2016 avente ad oggetto: "Art. 163 comma 3 d.lgs.267/2000. Presa d'atto dell'esercizio provvisorio e assegnazione delle risorse ai dirigenti a valere sul piano esecutivo di gestione finanziario provvisorio per il 2016"

Visto il Decreto Legislativo n° 267 del 18 agosto 2000 avente per oggetto "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali";

Acquisito il parere favorevole sulla presente deliberazione espresso, ai sensi dell'articolo 49 del decreto legislativo 267/00, in relazione alla sola regolarità tecnica per costituire parte integrante e sostanziale, il parere di regolarità contabile non è espresso, in quanto il provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

Con voti unanimi espressi nelle forme di legge

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse sopra riportate sono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di individuare le seguenti linee d'indirizzo del PUMS, strettamente correlate fra loro;
 - a. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio, governandola in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrandola rispetto alle necessità (percorsi casa-lavoro e casa-scuola, al turismo ed allo svago). Analizzare le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle necessità economiche e sociali, puntando sulla incentivazione della modalità dolce, sul potenziamento del trasporto pubblico, anche con riferimento a nuove modalità di utilizzo della rete ferroviaria esistente, e sulla condivisione del mezzo privato mediante la diffusione del car sharing e del car pooling. Ottimizzare la gestione della sosta migliorando e razionalizzando l'offerta di parcheggi in ambito urbano e di quelli interscambio;
 - b. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone, sostenendo il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, l'integrazione e completamento dei percorsi ciclabili, l'adeguamento di tutte le forme di trasporto alle necessità delle persone con capacità motoria ridotta;
 - c. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, sviluppando politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante, anche con l'ampliamento delle zone pedonali e l'istituzione di "zone 30". Razionalizzare e migliorare la logistica e la distribuzione delle merci in ambito urbano;
 - d. aumentare l'efficacia del trasporto pubblico, inducendo un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale, in modo da diminuire la congestione, favorire l'intermodalità, migliorando l'accessibilità alle diverse funzioni urbane;
 - e. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti, con adeguamenti della rete stradale complessiva, di quartiere, locale e extraurbana, tenendo conto delle diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni e perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale anche con riferimento alle criticità legate alla fruizione delle scuole di ogni ordine e grado;
 - f. governare la mobilità attraverso tecnologie innovative;
 - g. incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche della Città sulla mobilità sostenibile, soprattutto qualora impattino fortemente su abitudini e bisogni individuali;
3. di stabilire che con successivi provvedimenti si provvederà ad individuare le modalità organizzative e la formazione di gruppi di lavoro dedicati per funzioni e competenze.

Allegato alla delibera di GIUNTA COMUNALE

n. _____ del _____



COMUNE DI PAVIA

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DELLA
GIUNTA COMUNALE**

OGGETTO: Approvazione delle linee d'indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

SETTORE PROPONENTE: SETTORE MOBILITÀ, SPORT E TUTELA DEL TERRITORIO

Si attesta che la proposta di deliberazione in oggetto è stata istruita da questo Settore.

- si esprime parere FAVOREVOLE, in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18.08.2000.

Pavia, lì _____

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
Arch. Angelo Francesco Moro

SETTORE PROPONENTE: PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

Si attesta che la proposta di deliberazione in oggetto è stata istruita da questo Settore.

- si esprime parere FAVOREVOLE, in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18.08.2000.

Pavia, lì _____

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
Ing. Pier Benedetto Mezzapelle
