

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

VERBALE

Conferenza introduttiva di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Il giorno 18 aprile 2016 alle ore 16.15 nella Sala Conferenze del Palazzo Broletto in Piazza della Vittoria, Pavia, sono presenti i rappresentanti dei seguenti enti, associazioni, aziende:

Massimo De Paoli	Comune di Pavia	Sindaco
Davide Lazzari	Comune di Pavia	Assessore alla Mobilità e Trasporti, Sport
Angelo Gualandi	Comune di Pavia	Assessore all' Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Edilizia Privata, Agricoltura, Ecologia e allo Sviluppo Sostenibile
Giuliano Ruffinazzi	Comune di Pavia	Assessore al Bilancio, Affari Generali, Rapporti con ASM e Società Partecipate, Polizia Locale, Servizi Civici
Angelo Moro	Comune di Pavia	Dirigente del Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio e Autorità Proponente V.A.S.
Luciano Bravi	Comune di Pavia	Responsabile del Servizio Mobilità e del Procedimento, Autorità Procedente V.A.S.
Angelo Bensi	Comune di Pavia	U.O.I. Gestione Tecniche Viabilistiche e Sicurezza Stradale
Donata Longhi	Comune di Pavia	Servizio Mobilità
Stefania Anghinelli	Studio Associato Percorsi Sostenibili	Valutazione Ambientale Strategica e comunicazione

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

Sara Lodrini	Studio Associato Percorsi Sostenibili	Valutazione Ambientale Strategica e comunicazione
Paolo Carena	Comune di Pavia	U.O.A. - Agenda 21 - Politiche Energetiche e Energie sostenibili e Autorità Competente per la V.A.S.
Alberto Lanati	Comune di Pavia	Responsabile Servizio Urbanistica
Ombretta Pavesi	Comune di Pavia	Servizio Patrimonio
Anna Falcone	A.S.L. della provincia di Pavia	Architetto
Giovanni Fustilla	Legambiente Pavia	Presidente
Stefano Torreggiani	Confagricoltura	Segretario di zona
Gian Piero Guatelli	ASCOM	Direttore
Luca Manenti	ASCOM	Funzionario
Maurizio Carvani	CNA Pavia	Funzionario
Morlacchi Enrico	A.C.I. Pavia	Consigliere
Patrizia Achille	Camera di Commercio, Industria Artigianato e e Agricoltura Pavia	Responsabile Promozione
Fabio Signorelli	Comune di Linarolo	Vice Sindaco

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

Federica Migliavacca	Comune di San Martino Siccomario	Vice Sindaco
Pascale Pistone	A.R.F.E.A.	Amministratore Delegato
Sergio Resconi	LINE Servizi per la Mobilità	Amministratore Delegato
Davide Coladonato	PMT	Programmazione Servizio
Duccio Bianchi	A.S.M.	Presidente
Roberto Fusari	Ordine degli Architetti	Consigliere
Michele Rostan	Università di Pavia	Delegato del Rettore
Davide Barbieri	Università di Pavia	Mobility Manager

L'Ass. Lazzari introduce la conferenza illustrando la nuova Vision dell'amministrazione per la città di Pavia, il ruolo strategico della mobilità legata alle esigenze del cittadino e il percorso partecipato del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Lascia la parola alla Dr.ssa Anghinelli per l'illustrazione del Documento di Scoping.

La Dr.ssa Anghinelli illustra la presentazione allegata evidenziando la valenza e l'importanza del percorso di partecipazione sancito dal processo di Valutazione Ambientale Strategica per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito VAS), spiega le peculiarità del P.U.M.S., come si prefigge di garantire il miglioramento della mobilità non solo delle aree urbane ma anche risolvendo le problematiche relative all'accesso da e per le aree periurbane, di incrementare l'efficienza di penetrazione della città per i flussi relativi anche ai Comuni limitrofi in relazione all'offerta di servizi che sono presenti a Pavia.

Il P.U.M.S. come piano strategico ha l'obbligo di integrarsi nella pianificazione sovraordinata di area vasta e garantire le esigenze di mobilità nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale e della

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

Vision, dell'idea forte per lo sviluppo del centro urbano, che individua la città di Pavia del prossimo decennio interagendo con le diverse pianificazioni come Piano di Governo del Territorio, Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Ticino, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale garantendo un panorama condiviso.

La filosofia del pianificar-facendo conferisce al P.U.M.S. una operatività specifica che assicura l'inizio della realizzazione del piano già dalle prime fasi del processo, secondo la specifica scala di analisi, per poter attivare subito le azioni immediate, per programmare le azioni a medio e lungo termine in tempo utile con l'obiettivo di integrare e rendere coerenti tutte le modalità di trasporto.

La Dr.ssa Anghinelli illustra poi gli obiettivi approvati nella Delibera di giunta n. 75 del 14/4/2016 per il P.U.M.S. che rappresentano la lettura di carattere territoriale di quelli già inseriti nel Documento di Scoping. Evidenzia, poi, diversi aspetti della Valutazione Ambientale ed in particolare si sofferma su:

- il processo di VAS e i successivi passaggi e appuntamenti, quali il deposito della proposta di P.U.M.S. e del Rapporto Ambientale che comprenderà la verifica sulle azioni di piano inserite in proposta e definirà l'ambito di influenza di ogni azione;
- i principali contenuti del Documento di Scoping che sono l'analisi del contesto di riferimento comprese le rilevazioni del traffico attuate nello scorso mese di gennaio, per definire la situazione iniziale, lo stato di fatto di partenza su cui operare le strategie del P.U.M.S.;
- l'obiettivo della VAS, che è quello di contribuire ad individuare le azioni più efficaci e il miglior scenario possibile dal punto di vista ambientale per raggiungere gli obiettivi che l'Amministrazione si pone in termini di mobilità locale;
- da ultimo spiega che il percorso di VAS sarà affiancato da uno Studio di incidenza (nell'ambito della procedura di Valutazione di incidenza) che si focalizzerà sui potenziali impatti del P.U.M.S. sui Siti della Rete Natura 2000 (Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale) sulla Rete ecologica regionale (RER) e sulla Rete ecologica provinciale (REP) che sono le zone a "maggiore valore" naturalistico e ambientale per la ricchezza di biodiversità che comprendono.

Alle ore 17,15 la Dr.ssa Anghinelli apre il dibattito.

L'Ass. Lazzari illustra le rilevazioni che hanno permesso di delineare lo stato di fatto dei flussi di mobilità pavese con ben 54 postazioni di rilevamento del traffico, il monitoraggio sia della sosta regolamentata che di quella libera, la somministrazione di questionari sugli spostamenti sistematici e sulla propensione all'uso della bicicletta, sottolinea che dalla compilazione dei questionari si è verificata la predisposizione al cambiamento dei pavesi.

L'Ass. Lazzari evidenzia che le rilevazioni hanno permesso di stabilire anche i quartieri ove si genera parte del traffico cittadino (ovvero i quartieri poco serviti dai mezzi pubblici) e le zone che si possono classificare come recettori del traffico. L'Assessore inoltre illustra la possibilità di affrontare immediatamente alcune delle criticità più rilevanti del modal-split del Comune di Pavia come:

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

- Nodo stazione e separazione accesso/deflusso per le diverse tipologie di mobilità,
- Nodo sanitario-universitario Pavia ovest, differenziazione delle diverse modalità di accesso alle strutture come Policlinico ed efficientamento della viabilità di collegamento tramite l'attivazione del sovrappasso sulla tangenziale che connette il parcheggio di via Campeggi (piazza San Luigi Scrosoppi) con Via Salvatore Maugeri,
- Messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali,
- Regolamentazione orari e modalità di approvvigionamento merci – carico/scarico.

Il Dr. Guatelli prende la parola, premette che l'amministrazione comunale ha approvato il progetto di P.U.M.S. nel 2014 e che da quella data si sono susseguiti gli incontri sulle tematiche inerenti, in varie sedi ed occasioni, evidenzia che gli interventi e opinioni raccolte potrebbero avere modificato il documento, variazioni che sembrano profilarsi anche nella conferenza in atto con il suggerimento di diverse possibili azioni, sottolinea che il tempo a disposizione per le osservazioni risulta eccessivamente esiguo. Aggiunge che se entro ottobre 2016 si intende approvare il P.U.M.S. a maggior ragione si ritiene che il tempo a disposizione per valutare il piano sia insufficiente.

Chiede inoltre, considerato che le rilevazioni delle emissioni inquinanti nel 2014 sono risultate al di sotto dei limiti di legge, in quali periodi è stata effettuata la raccolta dei dati presi a riferimento, afferma che se, per esempio, è stata effettuata durante il periodo di apertura delle scuole sicuramente sarà influenzata negativamente dal traffico relativo.

Il Dr. Guatelli continua dichiarando che se l'organizzazione della città prevede le scuole e quindi l'accesso degli studenti, occorre regolamentarne le modalità di spostamento in modo che risultino meno impattanti. Chiede che siano resi pubblici tutti i verbali degli incontri preliminari.

La Dr.ssa Anghinelli, dopo aver specificato che l'atto di avvio del P.U.M.S. e della relativa VAS risalgono a fine del 2014, sottolinea che i documenti illustrati in conferenza sono specificamente il Documento di Scoping e la Direttiva 75/2016 "Linee d'indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile"; i due documenti sono successivi, ma gli obiettivi contenuti sono assolutamente congruenti. Il tempo passato dal 2014, data di avvio del procedimento, è stato utile per il Comune di Pavia sia per approfondire i temi della mobilità, sia per acquisire competenze anche con iniziative di confronto e apprendimento organizzate dall'Unione Europea come il progetto BUMP - Boosting Urban Mobility Plans (Promuovere Piani Urbani di Mobilità) che ha permesso al personale del Servizio Mobilità di venire in contatto con altre città europee che stanno elaborando i propri P.U.M.S.. Assicura che si renderanno disponibili tutti i verbali e che la data del 2 maggio 2016 per la presentazione delle osservazioni, non è perentoria, è importante però avere riscontro quanto prima dei contributi degli stakeholders.

I dati della qualità dell'aria sono rilevati in continuo dalle centraline gestite da A.R.P.A., che pubblica inoltre un Rapporto Annuale sulla qualità dell'aria a livello provinciale con il dettaglio di ogni centralina di rilevamento. Dal momento che i dati della qualità dell'aria risentono in modo assolutamente significativo delle condizioni meteo climatiche e della stagione dell'anno (scuole aperte/chiusure, stagione calda o fredda), si è scelto di effettuare le rilevazioni di traffico nel periodo

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

invernale e di apertura delle scuole, in modo da delineare quello che potrebbe essere lo scenario massimo di utilizzo del mezzo motorizzato per la città. Si valuterà se organizzare un incontro pubblico specifico per l'illustrazione dello stato di fatto, per la lettura ed interpretazione dei dati e la definizione del modal- split di Pavia.

Per quanto riguarda la problematica della mobilità casa-scuola, la strategia comprenderà diverse azioni: sensibilizzazione, azioni di tutela degli utenti deboli, promozione di forme alternative di mobilità e, non da ultimo, il Pedibus.

Specifica inoltre che il proposito di approvare il piano per la data di ottobre 2016 rimane tale sino a che si sarà convinti della validità della proposta, altrimenti la data di approvazione sarà posticipata.

Luigi Profeta, segretario per il Coordinamento per il diritto allo studio U.D.U. Pavia, sottolinea che della totalità degli studenti almeno il 40% sono domiciliati nel Comune di Pavia, le problematiche di mobilità che incontrano gli studenti riguardano principalmente il periodo serale, quando il trasporto pubblico viene a mancare e i ragazzi che parteciperebbero alle iniziative culturali dell'Università e del Comune in genere sono scoraggiati dalla scarsità di mezzi a disposizione per tornare ai propri domicili. Inoltre sarebbero da potenziare i collegamenti tra la stazione ferroviaria, l'Università Centrale e il Polo Cravino.

La Dr.ssa Anghinelli risponde che la realtà degli studenti a Pavia è tenuta ben in considerazione dal P.U.M.S., come i lavoratori del polo ospedaliero e il fenomeno del turismo sanitario. La necessità di ragionare sulle direttrici di Trasporto Pubblico Locale è un elemento importante per la riorganizzazione del servizio sia in termini di copertura territoriale sia temporale. Via via che i dati saranno messi a disposizione sarà possibile individuare esigenze specifiche (per esempio collegamento collegi – centro città in ore serali) e chiede di segnalare qualsiasi nodo critico.

Prende la parola il Dr. Rostan, delegato del Rettore, ringrazia ed evidenzia come l'Università di Pavia sia stakeholder prioritario con circa 24.000 studenti, 2.000 dipendenti a tempo indeterminato e circa 1000 a contratto, con fattori come la logistica dei poli universitari dislocati per la città e come il calendario accademico, che ormai ricopre gran parte dell'anno, che influenzano le dinamiche dei flussi di traffico. Comunica inoltre che verranno presentate osservazioni dall'Università e chiede che si mantenga aperto un dialogo costante, tempestivo e costruttivo come è stato fatto in questi mesi.

Il Dr. Carvani, CNA Pavia, evidenzia alcune questioni basilari:

- sottolinea l'importanza dell'Osservatorio della Mobilità, che deve apportare un contributo continuo sia nella formazione che nella sperimentazione del piano,
- apprezza lo sforzo dell'amministrazione per ottenere un piano valido, ma sottolinea che le capacità, le competenze e le risorse stanziare dall'amministrazione per realizzare le azioni contenute, saranno gli elementi discriminanti per definire la valenza del piano,

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

- evidenza che la durata del piano è decennale ma l'attuale scenario economico è in evoluzione e le profonde trasformazioni in atto non sono facilmente prevedibili. Fa l'esempio delle logistiche, affermando che in un recente convegno si è prospettato che i depositi logistici così come sono oggi conosciuti non esisteranno più in quanto le fabbriche, utilizzando apparecchiature e tecnologie all'avanguardia per la produzione, si avvicineranno alle città e opereranno su commissione e in tempo reale senza la necessità di depositi intermedi. In questa realtà in divenire il rischio concreto è che i piani siano obsoleti ancora prima di iniziare l'attuazione delle azioni in progetto, detto questo offre massima collaborazione agli uffici come già avvenuto con altre iniziative, come ad esempio le convenzioni taxi a tariffe calmierate per studenti e anziani,
- il P.U.M.S. è focalizzato su obiettivi ma sembra tenere poco in considerazione il traffico indotto dai Comuni circostanti, è importante sviluppare la capacità di interlocuzione con le amministrazioni contermini.

La Dr.ssa Anghinelli concorda che il rischio di avere un piano rigido equivale all'inutilità del piano ma, anche se il processo di VAS sembra un percorso molto codificato, il fine ultimo della Valutazione Ambientale, che si vuole stimolare con le conferenze, le richieste di contributi, la condivisione, è di contribuire alla dinamicità della pianificazione, in particolare grazie al monitoraggio che deve essere effettuato in continuo del Piano e delle singole azioni che lo compongono per individuare tempestivamente scostamenti rispetto a quanto programmato e, se necessario, mettere in campo misure correttive.

La Dr.ssa Anghinelli sottolinea che tutti i componenti l'Osservatorio per la Mobilità sono stati invitati alla conferenza preliminare VAS in atto. La conferenza di VAS infatti assolve a requisiti e vincoli specifici della propria normativa di riferimento, ma considera che tutti possono contribuire singolarmente. Sicuramente l'Osservatorio è stato e sarà un interlocutore fondamentale nel proseguimento del percorso. Per quanto riguarda i Comuni contermini, si sottolinea che la partecipazione alle conferenze è spesso scarsa, ma questo non significa che i Comuni non siano interessati al tema. Tutte le informazioni sono state inviate e quando necessario si organizzeranno tavoli territoriali per la discussione di aspetti specifici (come recentemente fatto nel caso del collegamento ciclabile con il Comune di San Martino Siccomario).

L'Ass. Lazzari interviene sottolineando che in realtà come Pavia basterebbe anche solo un'azienda medio-grande per rivoluzionare tutta la mobilità; nel presente queste aziende sono rappresentate da polo sanitario e Università quindi valutata questa situazione cogente, per quanto riguarda i punti di emissione dei flussi di traffico, si è tenuto conto dello studio socio-antropologico della città per caratterizzare l'articolazione della mobilità, ma occorre considerare che anche un centro commerciale potrebbe stravolgere i flussi di traffico.

L'Ass. Lazzari evidenzia che le prime azioni che saranno realizzate possono essere assimilate a manutenzione ordinaria e straordinaria, quindi già oggi si può avviare la programmazione del P.U.M.S. con opere che restituiranno un riscontro a breve termine, mentre le strategie a medio e

COMUNE DI PAVIA
Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio
Servizio Mobilità

lungo termine come ad esempio l'ipotesi di potenziamento parcheggi, la possibilità della tramvia etc. dovranno essere programmate adeguatamente, operando contemporaneamente il monitoraggio dell'efficienza del piano.

Roberto Fusari, Ordine degli Architetti, condivide l'obiettivo di "Pavia- una città più bella" e spiega che innanzitutto una città bella è una città che funziona bene e che lo strumento per misurarne l'efficienza è rappresentato dall'accessibilità, ovvero la possibilità per varie migliaia di persone, in orari di punta, di raggiungere facilmente Pavia. Il P.U.M.S. può cercare di agire positivamente per limitare le emissioni inquinanti, ma occorre verificare che l'accessibilità del centro urbano rimanga costante o possa migliorare. Considera come occorra che il P.U.M.S., per raggiungere i propri obiettivi, determini con precisione le risorse necessarie e stabilisca subito le linee di finanziamento cui attingere. L'arch. Fusari conclude che lo stereotipo di città bella presuppone la suggestione della città senza auto, ma per ottenere questo risultato occorre attuare azioni onerose relative alla sosta auto, con il rischio che la città potrebbe risultare meno accessibile, suggerisce quindi di potenziare i parcheggi esistenti.

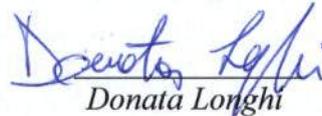
Interviene in chiusura un cittadino che chiede quali sono i successivi momenti per potersi informare e poter contribuire alle strategie che interessano il proprio quartiere.

La Dr.ssa Anghinelli ribadisce che sarà organizzato un successivo forum finalizzato all'illustrazione dello stato di fatto probabilmente verso la metà maggio, quindi suggerisce di organizzare un ulteriore incontro, possibilmente organizzato per tavoli tematici di lavoro per la discussione delle proposte che saranno contenute nella bozza di P.U.M.S..

Tutte le informazioni in merito saranno pubblicate sul sito pums.pv.it e sul sito del Comune di Pavia.

La riunione termina alle ore 18,15 circa.

Il Verbalizzante



Donata Longhi

Il Responsabile del Servizio e RUP



Arch. Luciano Bravi

Il Dirigente del Settore



Arch. Angelo Moro

