

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

**VERBALE**

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

Il giorno 28 aprile 2017 alle ore 16.45 si apre la Conferenza seduta conclusiva della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nella Sala Conferenze del Palazzo Broletto in via Paratici n.21 a Pavia; sono presenti i rappresentanti degli enti, associazioni, aziende elencanti nell'allegato A, sono inoltre presenti i partecipanti al Forum elencati nell'allegato B.

Introduce la conferenza il Sindaco Depaoli evidenziandone l'aspetto operativo rispetto un tema dibattuto per la città, invita ad analizzare il PUMS nel suo complesso e chiede di impegnarsi a comprendere quanto programmato dalla pianificazione per il medio e lungo termine evitando semplificazioni. I contributi e le osservazioni che giungeranno saranno ben accetti, ma il ragionamento d'insieme deve condurre ad una sintesi e quella prevista per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un sistema di mobilità che permetta ad ognuno di spostarsi nel modo più semplice possibile e non necessariamente in automobile.

Lascia quindi la parola alla Dr.ssa Anghinelli che illustra la modalità di svolgimento della conferenza che descriverà in primis il documento PUMS, con presentazione a cura dell'incaricato della società Sintagma, quindi procederà a spiegare il processo di Valutazione Ambientale Strategica dedicato.

L'Ing. Gazzarri illustra il percorso di elaborazione del PUMS descrivendo le modalità di rilevamento del traffico, la ricostruzione modellistica della mobilità peculiare della città di Pavia e gli incontri e riunioni tenutesi con i gli stakeholders principali generatori di traffico, quindi inizia la proiezione della presentazione allegata che illustra le azioni previste dal Piano, quali ad esempio:

- cittadella sanitaria,
- stazione ferroviaria,
- zone 30 e nuove zone pedonali,
- biciplan,
- politiche della sosta,
- nuove infrastrutturazioni e interventi ultimo miglio,
- politiche di sharing,
- Trasporto Pubblico Locale,
- City logistics,
- Miglioramento collegamenti ferroviari.

Conclude illustrando le simulazioni dell'attuale situazione della mobilità di Pavia e gli scenari futuri conseguenti per quanto riguarda la realizzazione delle opere previste dal Piano e l'incremento di

## COMUNE DI PAVIA

### Settore Mobilità, Sport e Tutela del Territorio

#### Servizio Mobilità

domanda di mobilità previsto dal PGT. Illustra in particolare lo scenario denominato Prescelto, che costituisce la proposta di PUMS per la città di Pavia.

Riprende la parola la Dr.ssa Anghinelli, spiega il processo di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS) e l'approccio alla valutazione che si è adottato per il PUMS.

Premettendo la Vision della città di Pavia e spiegando che si articola in cinque grandi temi:

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.

Ricorda l'articolazione degli obiettivi strategici per il PUMS che era già stata presentata in sede di Conferenza introduttiva di VAS:

- Migliorare i collegamenti infrastrutturali,
- Migliorare la sicurezza in strada,
- Interventi di riqualificazione urbana per la riduzione/moderazione del traffico,
- Incentivare la mobilità alternativa al mezzo privato,
- Migliorare l'accessibilità all'area di Pavia,
- Migliorare la qualità ambientale,
- Migliorare l'uso della ferrovia per le relazioni di Pavia con le altre città.

Distingue le fasi di elaborazione del documento finale riassumendo brevemente l'iter del Piano, che a partire dall'estensiva attività di raccolta ed elaborazione dati condotta da Sintagma ha visto i seguenti momenti principali:

- **Primo incontro di partecipazione** nell'ambito della settimana europea della mobilità sostenibile (settembre 2015), aperto a tutta la cittadinanza,
- **Incontri bilaterali e multilaterali con stakeholders privilegiati** nei mesi di gennaio e febbraio 2016 a supporto della stesura del PUMS,
- **Definizione di una vision condivisa** L'Amministrazione, convinta dell'importanza di una visione strategica che abbracci tutti i diversi aspetti che concorrono al corretto sviluppo della città, ha, quindi, avviato la procedura di redazione del Piano strategico Comunale (D.G.C. n. 21 del 11/2/2016),
- **Definizione di linee di indirizzo** Con D.G.C. n. 75 del 14/4/2016, la Giunta comunale ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del PUMS,
- **conferenza VAS - seduta introduttiva** (18 aprile 2016),
- elaborazione di diverse ipotesi di scenari di PUMS: non intervento, minimo, massimo, oltre, prima valutazione e comparazione dei diversi scenari,
- **conferenza VAS - seduta intermedia** (20 settembre 2016),

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

- **Definizione di una proposta preliminare di PUMS.** Con D.G.C. n. 241 del 01/12/2016 la giunta comunale ha approvato la “Proposta preliminare di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed indirizzi in merito a scenari ed obiettivi proposti”,
- Deposito dei documenti a supporto della presente conferenza VAS - seduta finale,

Spiega inoltre l'articolazione dei contesti futuri prefigurati definendo:

- a) scenario di non intervento – inteso come assenza della pianificazione del PUMS,
- b) scenario di minima – che comprende le azioni irrinunciabili,
- c) scenario di massima – che include azioni di realizzazione più complessa,
- d) scenario oltre – dove sono collocate le azioni ad oggi non praticabili considerato l'arco temporale di programmazione del Piano,
- e) scenario prescelto – che annovera le azioni dello scenario di minima integrate con alcune scelte dallo scenario di massima.

Quindi illustra le azioni più significative dello scenario prescelto, le criticità delle ricadute ambientali e l'approccio per la Valutazione Ambientale Strategica.

Per quanto riguarda il processo di VAS, la Dr.ssa Anghinelli sottolinea l'importanza della parte relativa al monitoraggio inteso come strumento di governo della pianificazione, tramite la verifica degli indicatori, siano essi endogeni, esogeni o di natura mista, mediante il quale può essere verificato il percorso verso l'attuazione del P.U.M.S..

Alle 18 apre quindi il dibattito.

La Sig.ra Galluzzi, abitante del centro storico, considera che ha letto attentamente la documentazione disponibile, ma che non ha trovato riferimenti per i residenti di Pavia, come se non fossero particolarmente rilevanti, sottolinea invece la situazione critica, ad esempio per la sosta per i residenti nel Centro storico, e il fatto che non si riscontri un aumento di aree loro riservate. Altre città simili a Pavia hanno operato scelte differenti: quali sono le prospettive previste dal Piano per i residenti di Pavia?

La Dr.ssa Anghinelli spiega che il fine che si intende perseguire esprime la ricerca del miglioramento della qualità di vita sia per i residenti che per i city users di Pavia. A questo scopo la riorganizzazione della sosta tende a risolvere i conflitti fra diversi interessi come ad esempio tra esercenti, lavoratori e residenti, migliorando nel contempo l'accessibilità e la fruibilità della città.

L'Ass. Lazzari prende spunto dal confronto con le altre città e descrive che proprio a Bergamo il residente è messo nelle condizioni di dover acquistare un posto auto ovvero un garage sotterraneo. Secondo le statistiche Pavia è al 1° posto nella disponibilità di sosta con uno stallo ogni otto abitanti, dato che non è possibile garantire uno stallo per ogni auto circolante, la città deve essere vissuta da tutti conciliando le esigenze e sfruttando la possibilità di migliorare accessibilità e fruizione.

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

La Sig.ra Roveliano, abitante in c.so Cavour, considera che la pedonalizzazione del tratto di viabilità che da via Romagnosi a Strada Nuova sta mettendo in difficoltà le persone anziane che non possono accedere alla propria abitazione in auto.

L'Ass. Lazzari risponde che, per quanto riguarda gli accessi in auto ad area privata sono ancora permessi, mentre per gli altri casi l'accesso è garantito grazie alle vie trasversali come via Del Carmine o via XX Settembre.

La Dr.ssa Viola del Coordinamento Handycap evidenzia che l'approccio del PUMS tratta dell'accesso a spazi e servizi pubblici in generale, specifica che le tematiche considerate riguardano principalmente i flussi di mobilità motorizzata che coinvolgono l'87% degli spostamenti, evidenzia che per dirottare parte di questi spostamenti verso modalità sostenibili occorre considerare maggiormente le peculiarità degli spostamenti pedonali e, di conseguenza, la qualità del rilevato stradale. La Dr.ssa Viola sottolinea che nel PUMS si parla molto di modalità di spostamento in bicicletta e poco della modalità a piedi che è ugualmente sostenibile e molto differente dalla mobilità ciclabile. Evidenzia che l'essere umano non può esimersi dal muoversi a piedi e che questa modalità essenziale di spostamento deve essere agevolata, nonostante il contesto storico di Pavia non sia particolarmente favorevole. Suggerisce che altre città hanno elaborato mappe che facilitassero la presa di coscienza delle distanze a piedi e dei tempi di percorrenza, anche prendendo in considerazione le distanze dalle fermate del Trasporto Pubblico Locale, inoltre, per quanto riguarda i soggetti convocati, evidenzia che non è stata convocata la Consulta Comunale per l'abbattimento delle barriere architettoniche e l'accessibilità urbana.

L'Arch. Bravi interviene illustrando che il Piano contiene una visione generale, prima dell'attuazione le azioni vengono rielaborate in progetti specifici a maggior dettaglio.

La Dr.ssa Viola insiste che il Piano deve contenere la specifica previsione che i propri strumenti di attuazione includano un collegamento esplicito con le altre programmazioni settoriali, e le modalità di realizzazione per garantire l'accessibilità a tutte le tipologie di utenze, così da tradurre l'indirizzo in un'assunzione di impegno da parte dell'amministrazione comunale.

La Dr.ssa Anghinelli risponde che la sollecitazione a trattare il tema della accessibilità pedonale sarà tenuta in attenta considerazione, a partire dagli aspetti di manutenzione delle superfici e dei rilevati, soffermandosi sulle differenze sia con la mobilità motorizzata sia con quella ciclabile.

L'Ass. Lazzari mostra Metrominuto, la mappa che schematizza distanze tra servizi, fermate del servizio di trasporto e parcheggi a corona, con l'indicazione del tempo medio di percorrenza che potrebbe stimolare un incremento della pedonalità a Pavia.

La Dr.ssa Viola espone le considerazioni sulle infrastrutture viarie ultimamente realizzate a Pavia, ad esempio le rotonde che ritiene utili per fluidificare il traffico motorizzato ma che rappresentano un problema per i pedoni, in quanto rendono più difficoltoso l'attraversamento delle intersezioni.

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

La Dr.ssa Anghinelli evidenzia che, per l'elaborazione degli ultimi progetti, sono stati acquisiti il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale e gli studi approfonditi sull'alta incidentalità, ritiene il contributo sicuramente positivo.

L'Ass. Lazzari esprime che dato il tipo di percorso complesso si prenderà in considerazione una modalità di elaborazione dell'osservazione in condivisione con gli altri settori del Comune di Pavia.

Il Dr. Guatelli, (direttore di Ascom) pone diverse domande all'Assessore Lazzari:

- Chiede di spiegare bene l'argomento della VAS ovvero il contenuto della seduta in corso,
- Pone la questione se il PUMS sia un libro dei sogni o se debba essere realizzato completamente? Le azioni si realizzano solo se si reperiscono le risorse? Lo studio statistico è stato elaborato sulle interviste a 800-1000 persone su domande predeterminate, esprime incertezze sull'interpretazione dei risultati,
- Come Ascom, si sono presentate osservazioni nel 2016, nel primo periodo utile a tale scopo, ma non si è mai ricevuta una risposta, il Comune ha intenzione di rispondere?
- Quali sono i passaggi amministrativi prima dell'approvazione?
- Per i parcheggi a servizio del centro, l'ipotesi contenuta nel PUMS è di rilocalizzare gli stalli occupati nel Cortile Teresiano dell'Università di Pavia, quindi si sono quantificati gli stalli da eliminare?
- Quali saranno le priorità di realizzazione delle azioni? Ad esempio si realizzerà prima il nuovo parcheggio o si procederà subito alla razionalizzazione degli stalli di sosta?

L'Arch. Bravi spiega che nel PUMS è inserita la previsione di potenziamento di alcuni parcheggi esistenti, in parte già contenuta nella pianificazione e programmazione vigente.

L'Ass. Lazzari spiega come primo punto che il PUMS cambia il paradigma della mobilità mettendo al centro la persona, considerando gli spostamenti delle persone non delle auto, cambiando quindi punto di vista.

L'amministrazione ha richiesto la predisposizione di studi propedeutici al fine di approfondire in che modo si spostino le persone, quindi si sono elaborate le azioni proposte nel PUMS, cercando di orientare il modal split verso mezzi di trasporto collettivo e forme di mobilità più sostenibile, dal punto di vista ambientale, del mezzo motorizzato privato.

Il tema della sosta è un tema complesso che coinvolge sia l'analisi dell'attuale tasso di utilizzo dei parcheggi esistenti sia la definizione di una strategia che supporti gli obiettivi. Per quanto riguarda la realizzazione del parcheggio sotterraneo sottolinea che nell'ex area Moncalvi è presente l'unico parcheggio sotterraneo di Pavia e non è molto utilizzato dagli automobilisti.

L'area Cattaneo ha media di occupazione del 40% degli stalli, al contrario l'area di viale Indipendenza è sempre satura in quanto è un parcheggio non regolamentato. Nelle vicinanze della stazione Ferroviaria, la sosta è disordinata e confusa, con conseguente risultato di una mobilità caotica con commistione di TPL, pedoni, ciclisti, auto etc. Considerato che l'azione che si propone

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

mira a razionalizzare il nodo viario, merita la priorità per ristabilire le condizioni di mobilità in sicurezza.

Per il sistema di approvvigionamento della città, si è individuata la nuova regolamentazione, che si pensa di attivare per l'estate, i cui criteri sono già stati stabiliti. Occorre però aggiornare il sistema di rilevazione del passaggio dei mezzi di trasporto merci in quanto si intende sorvegliare tutti gli accessi e le uscite dal centro storico, quindi occorrono altre apparecchiature e integrazioni al software di gestione. Specifica che si attende l'esito della partecipazione a due bandi ministeriali per il finanziamento di azioni come la riqualificazione del nodo viabilistico della stazione e la pista ciclabile di collegamento con il Comune di S. Martino.

Spiega inoltre che il PUMS non è un libro dei sogni, ma una pianificazione di lungo termine (10 anni) della mobilità a Pavia e che non sia corretto affermare che il PUMS non è prescrittivo. Evidentemente, in parallelo con qualsiasi altra pianificazione, è stata elaborata e viene presentata oggi la proposta che si ritiene la "migliore" per il raggiungimento degli obiettivi previsti, ma ciò non preclude varianti che potranno esserci sia in fase attuativa delle azioni previste, sia in relazione a nuove azioni che si vorranno intraprendere sia a nuove risorse che potranno essere reperite. Illustra la procedura per l'approvazione del PUMS, l'adozione è prevista per giugno, mentre si pensa di giungere all'approvazione nell'autunno 2017.

Il Sig. Cua gestisce un negozio in corso Cavour di riproduzioni fotografiche, chiede se le indagini del PUMS abbiano rilevato i passaggi delle persone per fasce di età, ad esempio per chi transita dal Centro Storico, in quanto i clienti over 65 sono spariti dalla circolazione in corso Cavour.

L'Arch. Bravi esprime la propria perplessità sull'ultima affermazione specificando che non è possibile che tutti gli anziani non transitino più in centro storico.

Il Sig. Cua risponde che ritiene che la crisi sia forte e che il calo maggiore, per il proprio esercizio, si è verificato per la richiesta di foto formato tessera per gli anziani.

L'Ass. Lazzari risponde che in Strada Nuova, dove passano ancora gli autobus, gli esercenti si lamentano, al contrario, del calo della clientela a causa del passaggio frequente dei bus.

Il Sig. Cua specifica che non è contro il provvedimento che ha reso corso Cavour pedonale, ma che, secondo la sua opinione, occorre avere un diverso approccio verso i mezzi del TPL e i parcheggi, in quanto la crisi è maggiore che nel 2010 e così facendo si allontanano i clienti. Prima gli anziani scendevano alla fermata dinnanzi al tribunale, quindi entravano nel suo negozio a fare la foto e successivamente proseguivano per il Comune con il materiale per i documenti da richiedere.

L'Ass. Lazzari spiega il progetto viabilistico della Cittadella Sanitaria e l'ipotesi di apertura al traffico del ponte sulla tangenziale, di cui è presente l'impalcato e che collega il parcheggio della clinica Maugeri e del policlinico San Matteo.

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

Il Sig. Vaccarella (Fondazione Maugeri) commenta che è intenzione dell'amministrazione della Fondazione Maugeri presentare un'osservazione in relazione alla posizione degli accessi alla struttura viaria, infelice a suo giudizio, ma che può essere valorizzata con un progetto dedicato.

L'Ass. Lazzari specifica che nel periodo di presentazione delle osservazioni è intenzione dell'Amministrazione organizzare un incontro specifico per trattare del tema dell'accessibilità alle strutture sanitarie.

Il Sig. Merlini (vicepresidente Ascom e proprietario dell'Hotel Moderno) esprime il proprio plauso per l'intenzione dell'amministrazione comunale di razionalizzare il nodo viario della stazione ferroviaria, sottolinea che il passaggio dei pendolari dalle 12 alle 14,30 è particolarmente caotico, ma non condivide l'idea di eliminare gli stalli di sosta in via Vittorio Emanuele.

L'Ass. Lazzari risponde che, in questa prima fase si punta a riorganizzare la viabilità nel piazzale antistante la stazione ferroviaria, piuttosto che fluidificare il collegamento con piazza Minerva e che l'obiettivo è ripristinare il transito in sicurezza per pedoni, biciclette e mezzi motorizzati.

Il Sig. Merlini ricorda che è stato il primo albergo a tenere a disposizione le biciclette per i clienti, e che l'iniziativa non ha mai riscontrato successo in quanto gli ospiti non le richiedono, evidenzia come maggiormente rilevante la questione dei marciapiedi dissestati e delle strade da mantenere.

L'Ass. Lazzari ribatte che obiettivo della pianificazione è di garantire la possibilità di accesso alla città e di mobilità sostenibile a tutti, espone il progetto di istituire una navetta elettrica di trasporto pubblico per il collegamento dei servizi cittadini con i parcheggi a corona del centro.

Il Dr. Manenti (funzionario di Ascom) chiede se è prevista risposta per le osservazioni presentate al documento di scoping.

La Dr.ssa Anghinelli risponde che tutte le osservazioni pervenute avranno risposta scritta nell'ambito del Parere Motivato di VAS. L'osservazione di Ascom è comunque stata recepita, per gli aspetti coerenti con la VAS, ad esempio è stata tenuta una conferenza VAS facoltativa a settembre 2016, nella quale sono stati illustrati, come richiesto da Ascom, i dati delle rilevazioni effettuate e sono stati presentati i diversi scenari di intervento su cui l'Amministrazione e i progettisti stavano lavorando.

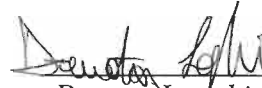
Il Dr. Manenti chiede se la risposta si sottintende esaurita con azioni e quindi globale oppure se è prevista una risposta puntuale.

La Dr.ssa Anghinelli risponde che di prassi ogni osservazione è integralmente allegata al Parere Motivato e la risposta dettagliata è articolata per punti nel Parere Motivato. Dopo l'attuale fase di presentazione di contributi e osservazioni, tutti i documenti del PUMS, compresa la VAS, una volta adottati dal Consiglio Comunale, saranno ridepositati per un'ulteriore periodo in cui sarà possibile la presentazione di osservazioni.

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

La conferenza termina alle ore 19,50 circa.

Il Verbalizzante



*Donata Longhi*

**Il Responsabile del Servizio e RUP**



*Arch. Luciano Bravi*

**Il Dirigente del Settore**



*Arch. Angelo Moro*