

Egredi Consiglieri,

dopo lunghi mesi di studio ed approfondimento della grande quantità di dati inerenti ai molteplici aspetti della mobilità cittadina e diversi confronti in seno alla Commissione Ambiente-Territorio, animati dalla volontà dell'Amministrazione di avviare sin dalle fondamenta un proficuo confronto con tutte le forze consiliari, è con grande piacere che sono oggi a porre all'attenzione del Consiglio Comunale le linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

In corrispondenza dei momenti di svolta si è soliti ricorrere alla metafora della nuova pagina di un libro. Si chiude una pagina e se ne apre un'altra. Ma, senza cadere nella retorica, credo di poter dire che questa metafora non basti a descrivere ciò di cui stiamo parlando, la svolta che attende la nostra città: il PUMS non è la nuova pagina di un libro. E' proprio un libro nuovo.

Crema, ispirandosi ai più recenti indirizzi della legislazione comunitaria e alle migliori esperienze europee, intende chiudere la stagione degli ordinari Piani Urbani del Traffico, strumenti senz'altro utili, ma dall'approccio limitato alla mera gestione dei flussi di traffico e della sosta, per abbracciare una nuova filosofia della mobilità urbana, tanto pubblica quanto privata. Non trovo parole migliori per marcare lo scarto tra il PUT ed il PUMS che quelle del professore Fred Kent: "se pianifichiamo le città per auto e traffico, avremo auto e traffico; se le pianifichiamo per le persone ed i luoghi, avremo persone e luoghi". Crema vuole rinascere come una città pensata per le persone ed i luoghi. Intende essere una città più fruibile e dall'accresciuta qualità della vita; una città che sappia tutelare la salute dei propri figli grazie ad un ambiente più pulito; una smart city che renda il trasporto pubblico urbano più intelligente, accessibile e sicuro; una città capace di ridurre i consumi energetici legati ai trasporti.

Crema, pertanto, si candida ad entrare in quella cerchia di enti locali lungimiranti che pensano che una nuova idea di mobilità sostenibile sia possibile ed anzi doverosa. Doverosa per dare un futuro migliore alle generazioni dell'avvenire, come recita il noto proverbio in base al quale "la Terra non ci è stata lasciata in eredità dai nostri padri, ma ci è stata data in prestito dai nostri figli", ma anche e soprattutto per migliorare il presente, hic et nunc, qui ed ora. Per portare il futuro nel presente. Un presente in cui la mobilità volga alla promozione dei temi

- ambientale (riduzione dell'inquinamento e dei consumi)

- sociale (migliore qualità della vita, minore incidentalità, minor spreco di tempo)
- economico (rilancio della competitività territoriale, razionalizzazione delle risorse).

Il PUMS che ci apprestiamo a stilare non nasce dal nulla, evidentemente. Nel contesto cremasco già qualcosa è stato fatto negli anni, opportunamente, per muoversi nella direzione della sostenibilità. Ma il valore aggiunto del PUMS è quello di tracciare una strategia che metta ordine tra le varie azioni amministrative, riorientandole verso un unico obiettivo comune, sintonizzando le politiche e le pratiche interdisciplinari dello sviluppo cittadino (segnatamente le politiche della mobilità con le scelte urbanistiche e lo sviluppo economico) in quella che mi piace definire **un'agenda riformista per la nostra città**. E nel fare ciò (altra grande innovazione di questo nuovo strumento di pianificazione) si impiega un approccio partecipativo, che si propone di coinvolgere tutti gli stakeholder, i portatori di interesse, in tutte le fasi del processo, da quella decisionale a quella di monitoraggio e valutazione delle politiche adottate. Già qualcosa è stato fatto, in tal senso, grazie al coinvolgimento dell'Osservatorio sulla Mobilità, organo principe della partecipazione dei portatori di interesse, e delle associazioni di categoria dei commercianti con riferimento al tema della logistica delle merci diretta in centro cittadino.

Il dato da cui muovere è imprescindibilmente lo sbilanciamento del sistema dei trasporti verso l'uso del mezzo privato e quindi il tema essenziale del PUMS sarà quello di conferire competitività in termini di efficienza e di costi a tutte le alternative modali, che si tratti

- di trasporto ferroviario per la mobilità extraurbana
- di ciclopedonalità
- di sistemi di sharing (bike e car)
- di TPL e logistica delle merci svolti con impiego di mezzi ecologici (possibilmente elettrici).

La azioni del PUMS punteranno a consentire una migliore fruibilità e vivibilità del centro cittadino, ma con un'attenzione particolare ed inedita ai quartieri periferici, promuovendo una nuova forma dialogica sia tra essi che con il centro medesimo.

Possiamo fin d'ora delineare la diramazione delle politiche della mobilità nei seguenti temi:

- 1) creazione di due “porte di accesso” alla città, ovvero due aree di interscambio modale identificate l'una, la “porta nord” nell'area della stazione ferroviaria e del parcheggio c.d. “la buca” e l'altra, la “porta sud” nell'area di via Libero Comune. Ciò significa che i cittadini potranno trovare in corrispondenza di questi luoghi la disponibilità di utilizzare tutte le modalità di trasporto ecosostenibili, anche con integrazione tariffaria. Potranno lasciare la propria auto privata in questi spazi esterni rispetto al centro e ad ampia disponibilità di parcheggio per recarsi in centro a piedi, per affittare le biciclette del bikesharing, sfruttare una navetta ecologica a cadenza frequente o affittare una macchina elettrica del sistema di car sharing. Parte fondamentale di tale azione amministrativa è rappresentata dall'ambizioso progetto C.Re.M.A. 2020 (C.rescita Re.sponsabile, M.obilità, A.mbiente), che si sta delineando in questi mesi e che candideremo per l'ottenimento dei finanziamenti comunitari della programmazione finanziaria 2014-2020 dell'Unione Europea, al fine di realizzare presso l'area dismessa dell'ex scalo merci della stazione ferroviaria un hub dei pullman che sappia efficacemente dialogare con il trasporto su ferro e con le altre modalità di trasporto che ivi troveranno dimora.
- 2) Introduzione di sistemi di Smart Parking, ovvero di gestione intelligente della sosta, capaci di comunicare in tempo reale al cittadino lo stato di occupazione o disponibilità dei parcheggi cittadini attraverso app per smartphone e pannelli elettronici dislocati nei quartieri della città e lungo le direttrici principali della viabilità.
- 3) Ampliamento della ZTL, con recupero alla ciclopedonalità di aree di pregio del centro storico cittadino
- 4) Informatizzazione della ZTL, con introduzione di sistemi di videosorveglianza che sappiano far rispettare efficacemente il provvedimento di limitazione del traffico
- 5) Revisione del Piano dei Parcheggi, al fine di soddisfare tanto le aspettative dei residenti del centro storico, quanto le esigenze di turnover e rotazione dei parcheggi, rendendoli fruibili per quelle persone che sono dirette in centro storico, luogo da valorizzare, promuovere e tutelare come cuore civico e salotto di tutti i cremaschi

- 6) Introduzione di provvedimenti di moderazione del traffico anche presso il cuore di quartieri periferici
- 7) Introduzione di sistemi di sharing (bike&car)
- 8) Incremento della rete ciclopedonale urbana ed extraurbana
- 9) Introduzione di un sistema “eco-logistico” per il trasporto delle merci dirette in centro cittadino, con abbattimento del numero di accessi alla ZTL da parte dei corrieri.

Questo PUMS chiama Crema al cambiamento. Un cambiamento radicale, ma da attuarsi senza strappi, in un orizzonte di breve-medio periodo, che non ha l'intento di violentare le abitudini dei nostri concittadini ed in generale di chi vive a vario titolo la realtà cremasca, ma di orientarle verso una nuova frontiera, accompagnandole per mano verso un orizzonte sostenibile, possibile, opportuno per il bene di tutti.

Il voto favorevole a queste linee di indirizzo, egregi consiglieri, è un sì alla proposta dell'Amministrazione di camminare insieme verso questa nuova frontiera. Con questo PUMS il futuro si fa presente. Per quanto possibile, viviamolo insieme.
Grazie.