



Cremona

COMUNE DI CREMONA

Assessore all'Ambiente - Economia circolare -
Protezione Civile - Infrastrutture, Viabilità, Sottosuolo,
Illuminazione pubblica
Alessia Manfredini

Cremona

5 DIC 2018

N. Prot. Gen.

Prot. Precedente 75623/2018

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta presentata in data 17 ottobre 2018 dal Consigliere Maria Vittoria Ceraso riguardante il progetto di riorganizzazione viabilistica e riqualificazione urbana di via Giordano e via Cadore.

Al Sig. Consigliere Comunale

- Maria Vittoria Ceraso

Sede

COMUNE DI CREMONA PROTOCOLLO GENERALE	
0091426	12/12/2018
1.8.2-A	Servizio Consiglio Comunale

In merito all'interrogazione si precisa quanto segue.

L'obiettivo indicato nelle linee programmatiche del Sindaco approvate dal Consiglio Comunale, al paragrafo 6.6 "Una città ben collegata con altre città e che si muove con facilità", è il seguente:

"Costruire strumenti di pianificazione della mobilità e loro integrazione, maturare una visione complessiva, riordino della viabilità nell'area urbana, con equilibrio tra domanda/offerta dei parcheggi a raso e in struttura, e parcheggi liberi e nuove aree pedonali, rivedendo gli strumenti di controllo. Costruzione di un piano con i seguenti temi principali: progetti infrastrutturali strategici; rete ciclabile e mobilità sostenibile; mobilità del centro storico; regolazione delle tariffe della sosta e delle fasce orarie dei varchi.

Potenziare la rete ciclabile esistente, mettere in sicurezza le esistenti, e predisporre una programmazione triennale di interventi, costruire il biciplan in modo da favorire l'utilizzo della bicicletta e del servizio di bike sharing presente, l'implementazione della ciclofficina e il loro sviluppo sul territorio cittadino.

Soluzioni viabilistiche. Studio sui flussi di traffico e messa in sicurezza di Via Dante e Viale Trento Trieste (anche per i ciclisti).

Proporre soluzioni adeguate per la riduzione del traffico in Via Giordano rinunciando definitivamente al progetto di costruzione della Strada Sud.

A distanza di 4 anni, confermiamo che gli obiettivi sopracitati sono stati ampiamente raggiunti.

Con il PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile), in fase di redazione, si fa un ulteriore passo in avanti perché inizia a delinarsi, con visione complessiva e strategica, la mobilità cittadina dei prossimi 10 anni. Gli elaborati già prodotti danno una chiara indicazione: procedere verso una diversa rimodulazione modale, puntando sul trasporto pubblico, sulla mobilità condivisa ed elettrica, ciclabile e pedonale. Su questi temi sono in atto già numerose azioni (ad es. infrastrutturazione colonnine elettriche e incentivazione trasporto pubblico) tali da migliorare anche il comparto sud e il ring urbano.

Fatta questa doverosa premessa, se la domanda è: "questa amministrazione si è adoperata per

Segreteria Assessore
Via Aselli, 13/a - 26100 Cremona
Tel. 0372/407551 - 407660 Fax. 0372/407510
assessore.amanfredini@comune.cremona.it

COMUNE DI CREMONA			
1	8	2	A

proporre soluzioni adeguate per la riduzione del traffico in via Giordano?"
La risposta è certamente sì.

1) Nel corso del 2015, anche grazie ad una collaborazione con il settore progettazione dell'Amministrazione provinciale, gli uffici, per la prima volta, hanno predisposto un progetto preliminare di riorganizzazione viabilistica e riqualificazione urbana di via del Giordano e via Cadore, suddivisa per step di progettazione e di realizzazione (approvato dalla Giunta il 12 gennaio 2016) Costo complessivo 2.160.000 euro.

Ricordiamo che la PROPOSTA PROGETTUALE più volte presentata e resa pubblica, rappresenta tutt'oggi un punto di partenza, e propone di

- istituire un collegamento ciclabile bidirezionale, almeno tra via del Sale e via Novati lungo via Del Giordano;
- intervenire su tutte le intersezioni stradali di via del Giordano, non solamente per adeguarle ad eventuali movimenti ciclabili ma anche per fluidificare meglio il traffico veicolare;
- adeguare conseguentemente i nodi tra le trasversali e via Cadore;
- intervenire sulla sincronizzazione dei cicli semaforici lungo via del Giordano
- intervenire sugli spazi stradali di via Cadore potenziando il sistema della sosta (ove vi siano le caratteristiche) e potenziando l'offerta di sosta per garantire l'equilibrio
- affrontare il nodo di piazza Cadorna congiuntamente a quello del Sale – del Giordano in fasi successive, per esempio con:
 1. una progressiva modifica della rotatoria, le cui condizioni possono essere migliorate senza interventi invasivi (vedi schema delle precedenze);
 2. parziale e lieve modifica del ciclo semaforico del Sale – del Giordano allo scopo di verificare la possibile riduzione delle code serali in uscita da Piazza Cadorna.

Nel complesso l'obiettivo è:

- 1) realizzare
 - 2.400 m di piste ciclabili, suddivisi equamente tra il fronte Nord e quello Sud;
 - favorire la creazione di nuovi parcheggi corona;
 - migliorare l'accesso al parcheggio di Piazza Marconi tramite via Altobello Melone.
- 2) mantenere 2.400 m di marciapiedi su entrambi i lati;
 - la stessa offerta di sosta veicolare;
 - la larghezza ottimale delle corsie di marcia.

In questo senso, è attivo un coordinamento tra i progetti al fine di ottimizzare le scelte e sfruttare opportunamente gli spazi disponibili, incrociando e/o sovrapponendo alcune funzioni (es nuove aree parcheggio aperte al pubblico).

Infine, oltre al potenziamento del sistema ciclabile periferico con transito su via del Giordano, il progetto preliminare prevede la necessità di adeguare tale arteria con:

- interventi ambientali e di potenziamento del sistema del verde (con nuove piantumazioni);
- interventi di qualità urbana e riqualificazione degli edifici.

Alcuni sono già completate (come la rotatoria di via Altobello Melone introducendo il doppio senso della via e l'accesso diretto verso il parcheggio Marconi) e altre sono ancora da perfezionare, ad es una rotatoria in via Mosa/via Giordano (vedere sotto) avendo ben presente l'obiettivo, ovvero l'alleggerimento del traffico, garantendo maggiore vivibilità, introducendo elementi ambientali e urbanistici oltre ad una moderazione di traffico ed una semaforizzazione intelligente.

2) A luglio 2017 è stato approvato, sempre per la prima volta, un progetto di preliminare di un parcheggio in via Giordano, ad uso dei residenti. In un'area prevista dalla pianificazione urbanistica

da più di 20 anni, rimodulata nella recente variante Pgt, pari a 4.204 mq.

3) Nel corso del 2017-2018 gli uffici hanno seguito l'evoluzione del comparto urbanistico della ex Snum, nel tratto di via Giordano e via Mosa, prescrivendo al soggetto privato proponente, in vista della sua realizzazione, una serie di soluzioni viabilistiche tali da migliorare la viabilità, ad es. prevedendo una rotatoria (citata al punto 1) al posto dell'incrocio attuale e individuando dei percorsi di ingresso e uscita dal supermercato funzionali ai carichi.

4) A marzo 2018 sempre per la prima volta, è stato realizzato il riordino del piano di segnalamento del comparto via Giordano – tangenziale che ha contemplato l'analisi dei gruppi segnaletici in circa venti aree d'intersezione, con successiva collocazione di nuovi segnali e sostituzione dei precedenti per indirizzare gli automobilisti. L'obiettivo, attraverso una migliore cartellonistica, è quello di orientare il traffico di attraversamento lungo l'asse via Portinari del Po-via del Sale-via Giordano-via Novati-via Giuseppina, strade altamente trafficate in particolare in alcune ore della giornata. Tale azione, come documentato da flussi di traffico monitorati, ha spostato circa il 2% verso la tangenziale.

5) Ad aprile e maggio 2018 gli uffici hanno effettuato una serie di rilevazioni di flussi di traffico (qualitativi e quantitativi) e simulazioni su tutta la città all'interno del quadro conoscitivo del Pums e del cantiere della ciclabile di via Sale con dati importanti e significativi rispetto al passato (svolte, origine e destinazioni) e attraverso più campagne di rilevamento. I flussi per via Giordano si mantengono nella media leggermente inferiore nei giorni feriali ai 20.000 veicoli/g)

6) A luglio e settembre 2018 nell'ambito del futuro insediamento nel comparto dell'ex Armaguerra hanno individuato una soluzione viabilistica tale da migliorare la viabilità complessiva lungo la tangenziale.

Alla luce di queste nuove analisi e con dati aggiornati, acquisite le progettazioni approvate, appare evidente che all'interno del PUMS, dentro una visione complessiva, saranno indicate le azioni che si focalizzeranno sul ring urbano nei prossimi anni.

Per questo è naturale ipotizzare che il progetto di riqualificazione di via Giordano, come altre vie del Ring cittadino, troverà completamento in una progettazione definitiva, in cui alcuni elementi dovranno essere condivisi (es. pista ciclabile mono o bidirezionale) insieme ad altre opere di compensazione e dando priorità alla realizzazione del parcheggio di via Giordano a favore dei residenti.

Il progetto di riqualificazione delle arterie principali è previsto dal Piano pubbliche 2019-2021 (adottato nella seduta di Giunta Comunale 19 ottobre 2018) e la cifra postata è significativa. Per l'anno 2019 euro 240.000, e per l'anno 2020 euro 800.000 e per l'anno 2021 euro 1.000.000. totale 2.040.000 euro.

Infine, e' utile precisare che, come per ogni opera pubblica, sarà importante confermare la capacità del Comune di redigere progetti di qualità e ottenere dei cofinanziamenti tramite bandi regionali, nazionali ed europei.

In questi anni i progetti legati alla mobilità sono stati realizzati grazie a cofinanziamenti importanti, ad es l'accessibilità alla stazione ferroviaria, con il Patto Lombardia, le 4 piste ciclabili, grazie ad un cofinanziamento del 50% del bando POR FESR ,la pista di via Picenengo ,grazie ad accordi con RFI. Inoltre abbiamo realizzato le azioni legate ai percorsi casa-scuola e casa lavoro all'interno del bando del Ministero, la riqualificazione rotatoria Acquaviva, all'interno del bando competitività,

l'eliminazione dei passaggi a livello attraverso fondi regionali e di RFI oltre a opere realizzate da privati a scomputo di oneri.

Per questa ragione noi continueremo a perfezionare il progetto di riqualificazione del ring urbano, valutando e calibrando con attenzione i benefici, ma anche le conseguenze su altre arterie cittadine, introducendo elementi di qualità e di innovazione tecnologica, tali da essere in grado d'intercettare cofinanziamenti e nuove opportunità anche nei prossimi anni.

Inoltre precisiamo che la scelta di togliere la strada sud dalle previsioni del PGT deriva da motivazioni di carattere urbanistico e, in seconda istanza, dalla consapevolezza che l'opera è insostenibile dal punto di vista dei costi.

Non è un caso che l'amministrazione precedente, di cui Lei era assessore, abbia deciso di togliere la strada Sud dal Piano Opere pubbliche, pur avendo fatto predisporre un progetto definitivo, per l'altro mai pagato e approvato, i cui costi sono stati scaricati sull'amministrazione successiva. Infine i dati sui flussi di traffico indicati nel progetto preliminare prevedevano una stima del 30% in meno lungo via Giordano, ma dovevano essere accompagnati da opere di mitigazione sul comparto Po e Giordano, mai individuate, mai esplicitate. Segnalo che la realizzazione della Strada Sud comportava solo uno spostamento di traffico e smog sullo stesso comparto e sullo stesso quartiere.

L'ASSESSORE
ALL'AMBIENTE - MOBILITA' - INFRASTRUTTURE
(Ing. Alessia Manfredini)

