

Forse non tutti sanno che

TRAFFICO E MOBILITA' **A CREMONA:** **conoscere per giudicare**



Un minimo di dati di fondo.

L'Amministrazione Corada aveva nel proprio programma di **INTRODURRE PROFONDE RIFORME DELLA MOBILITÀ**, perseguendo due obiettivi congiunti in relazione al traffico cittadino:

migliorare le condizioni di sicurezza,
migliorare le condizioni di fluidità .

Perché?

Questa la realtà dalla quale partivamo:

- Cremona, città di **72.000 abitanti**, ha il tasso di motorizzazione più alto della media lombarda (*Cremona dunque contribuisce ad alzare il dato medio lombardo*);
- In Cremona circolano **40.000 veicoli al giorno in tangenziale**;
- In Cremona circolano **24.000 veicoli al giorno in ambito urbano**;
- **8.000** di questi 24.000 paradossalmente **percorrono in media un km al giorno (!)**;
- **4.000 veicoli attraversano il centro storico.**

Cosa abbiamo fatto dal 2004 al 2008

- **Ristrutturazione viabilità tangenziale** (*intervento zona ex Feltrinelli*) - messa in sicurezza dell'ITIS (*prima l'uscita degli studenti era direttamente sulla tangenziale*), eliminati i semafori in rotatoria (*era una rotatoria con semafori e pochi lo ricordano!!*). **Il cantiere**, che si è concluso a settembre 2006, **è durato 1 anno e mezzo**. Vennero allora diffuse teorie di disastri imminenti e previsioni ancor più nefaste: dopo oltre due anni si può dire che i riscontri della realtà oggettiva ci parlano di una rotatoria ovviamente molto trafficata, ma gestibile e gestita in maniera positiva.
- In **zona Stazione** all'inizio del nostro mandato abbiamo realizzato un parcheggio nuovo per **210 posti auto** (*subito dopo ne abbiamo aperto un altro in Via S. Maria in Betlem nell'ex deposito degli autobus per 115 posti auto*). Nella zona Stazione è poi in progetto un intervento strategico per la mobilità dell'intera città. Nell'ambito di una profonda ristrutturazione verrà ricavato un **nuovissimo parcheggio multi-piano**, collegato al nuovo Cavalcavia ed al nuovo capolinea del trasporto pubblico, per **oltre 700 posti auto**.



- **La ristrutturazione di Piazza Stazione e del Capolinea dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani.** La piazza sarà interamente **ciclopeditone**, proprio per rispettare il suo ruolo di **“vetrina”** della città.

- Perché riteniamo strategico l'intervento in zona Stazione?

Perché il suo completamento porterà, dal punto di vista viabilistico, ad un rapporto diretto dalla tangenziale (*uscita Boschetto-Cimitero*) fino alla Stazione ferroviaria, attraverso via Boschetto (*già opportunamente ristrutturata*) ed il Cavalcavia (*che verrà definitivamente ristrutturato a questo fine*). L'operazione consentirà il passaggio dei mezzi pubblici, oltre che del traffico privato, sia in entrata che in uscita. Proponendo una soluzione che modificherà alla radice la fluidità del traffico per l'intero comparto nord della città.

- Questo obiettivo di fondo potrà essere raggiunto nel prossimo mandato amministrativo.

Sulla scorta di quei dati e di quelle esigenze abbiamo operato numerosi interventi volti a moderare la velocità del traffico, attraverso rotatorie, dissuasori, restringimenti della sede stradale, attrezzamento delle piste ciclabili (che dai 28 Km del 2004 sono passate ai 54 Km odierni) ecc.

Esperienza interessante e da conoscere quella di **Borgo Loreto**, denominata “**Quartiere 30**” proprio perché tutta l'area è strutturata e modellata in maniera tale da essere attraversata in automobile ad una velocità massima di **30 km all'ora**.

Tutta questa attività e questi interventi sull'intera città hanno portato alla seguente situazione:

Mentre nel 2004 in città a Cremona si verificarono 1.163 incidenti con feriti, nel 2008 gli incidenti con feriti sono diminuiti del 30%, scendendo ad 817.

Sono dati che non possono essere accreditati al caso o alla fortuna.

Basterebbe ricordare l'esperienza della **nuova rotatoria d'ingresso all'ospedale Via Giuseppina / Viale Concordia** (*sulla quale si sono profusi chilometri di parole e di polemiche*): ebbene in quella zona negli anni precedenti si contavano 7-8 incidenti all'anno con feriti, nel 2008 - per la prima volta - non si sono verificati incidenti con feriti.

Arriviamo così alla domanda: perché l'intervento Dante-Trento-Trieste? Perché i sensi unici? Perché cantieri concomitanti, poi, con quello della Stazione e quello del Cavalcavia?

**Per la stessa, medesima ragione:
fluidità e sicurezza / sicurezza e fluidità.**



Partiamo da alcuni dati

A Cremona la via con maggior numero di incidenti con feriti è Via Mantova – soprattutto nel tratto esterno che porta all'autostrada: lì nel 2007 si sono verificati **57 incidenti con feriti**, che sono diventati **55 nel 2008**.

Subito dopo in questa graduatoria viene l'asse **Dante-Trento-Trieste**. Nel 2007 con **70 incidenti con feriti (45 dei quali in Via Dante)** e nel 2008 con **73 incidenti con feriti (36 dei quali in via Dante)**.

Molto significativo il seguente paragone: la **via Zaist** (che praticamente è un tratto della tangenziale) sopporta un traffico di **circa 40.000 vetture** ed ha riportato i seguenti incidenti stradali con feriti: **nel 2007 n. 36 nel 2008 n. 30.**

Sull'asse **Via Dante/Viale TrentoTrieste**, che sopporta un traffico giornaliero di circa **24.000 vetture** si è praticamente **verificato il doppio degli incidenti con feriti.**

UN'AMMINISTRAZIONE PUBBLICA SERIA NON POTEVA NON PORSI LA DOMANDA: È ULTERIORMENTE SOPPORTABILE UN DATO SIMILE? E' POSSIBILE PENSARE DI NON INTERVENIRE IN UNA SITUAZIONE CHE VEDE IN AMBITO URBANO VERIFICARSI IL DOPPIO DEGLI INCIDENTI CON FERITI RISPETTO ALLA TANGENZIALE?

Ecco le ragioni di fondo di un intervento che è sostenuto da dati, da valutazioni su tali dati e da progetti che da quei dati prendono le mosse.

L'intervento di riforma dell'asse viario Dante/TrentoTrieste ha avuto inizio nel mese di **Luglio 2008.** L'appalto indica che ufficialmente dovrebbe avere termine il 20 aprile 2009 ma la struttura comunale assicura che riusciremo a chiudere il cantiere entro il **31 marzo 2009.**

Si tenga conto, inoltre, della complessità dell'intervento che non riguarda solamente l'aspetto viabilistico ma concerne anche i **sottoservizi, il rifacimento degli impianti semaforici e dell'illuminazione pubblica, la raccolta delle acque e la conseguente modifica delle pendenze, la creazione di una nuova pista ciclabile che, senza soluzione di continuità, correrà in percorso protetto dal sottopasso Filzi fino a Via Palestro. Le piante del Viale saranno tutte rispettate.**

Perché i lavori sono iniziati nel luglio 2008 e non prima?

Qui occorre richiamare alla mente un po' di memoria storica: dal 2005 al 2008 la città di Cremona ha dovuto affrontare ben tre emergenze indilazionabili:

la prima: nel 2005 il cantiere durato 6 mesi con *Via Giuseppina chiusa al traffico* per rifare la fognatura profonda e mettere in sicurezza un terzo di città che, prima, ad ogni piovuta copiosa rischiava sempre di trovare le cantine e le parti basse inondate;

la seconda: nel 2007 fino a giugno 2008 il cantiere di *Corso Garibaldi che era in emergenza e rischiava il crollo* con il rifacimento generale di tutti i sottoservizi;

la terza: il *pericolo di crollo del cavalcavia del Cimitero*, con la sua ristrutturazione e messa in sicurezza.



Sarebbe stato **incomprensibile ed irrazionale** mettere mano all'asse Dante/TrentoTrieste con anche quei cantieri aperti.

Al riguardo va data risposta anche ad un'altra domanda che spesso viene posta: **perché quattro cantieri** (due per ciascuna piazza e zone prospicienti)? La risposta sta nel fatto che non si tratta di 4 cantieri, ma di un solo cantiere suddiviso in quattro zone operative. Ma anche che - ammesso fosse stato possibile aprirne quattro, temporalmente uno dopo l'altro - se l'avessimo fatto, avremmo impegnato molto più tempo rispetto a quello che invece impiegheremo concretamente.

Occorre ricordare che **il cantiere Dante/TrentoTrieste opera a traffico aperto**, dunque deve misurarsi con la necessità di contenere il traffico in circolazione ed a propria volta subisce ed induce disagi ineliminabili.

Disagi che però, non bisogna dimenticare, sono certamente pesanti, ma sono anche temporanei e finiranno con la fine del cantiere il 31 marzo prossimo.

I diversi motivi di disagio e come verranno risolti.

- **A Porta Milano:** abbiamo molte direttrici obbligatoriamente scollegate (*Corso Garibaldi non può proseguire verso piazza Risorgimento ma deve piegare a sinistra in Viale TrentoTrieste; Via Montello non può piegare a sinistra verso la piazza ma obbligatoriamente deve andare verso Corso Garibaldi o verso TrentoTrieste. Stesso ragionamento vale per Via Palestro che non può andar dritto verso la Stazione*). **Ciò induce un flusso di traffico abnorme su TrentoTrieste che però avrà termine il 31 marzo.**
- **A Porta Venezia** per esigenze di cantiere la direttrice di marcia di Via Tofane é indirizzata verso Porta Romana, ma - terminato il cantiere - la direttrice di **Via Tofane tornerà ad indirizzarsi verso Porta Venezia, con svolta obbligata a destra sulla piazza**
- **I semafori dell'intero asse Dante/TrentoTrieste oggi sono tutti sganciati dal sistema cittadino che ottimizza i tempi sincronizzando i flussi sulla base delle correnti di traffico.** Questo sistema cittadino é stato voluto da questa amministrazione comunale ed ha portato, nel 2006-2007 ad un **risparmio dei tempi di percorrenza del ring cittadino del 15,30%.**
- **Oggi sull'asse interessato i semafori invece devono purtroppo funzionare obbligatoriamente non in sincrono ma con tempi fissi.** Da questo fatto *ineliminabile* dipendono gli *ineliminabili* intasamenti soprattutto nelle ore di punta. Con la fine del cantiere i semafori – compresi i nuovi semafori pedonali e protetti per le biciclette – **verranno reintegrati nel server cittadino di ottimizzazione, con prevedibile enorme sollievo dei carichi di traffico.**
- I nuovi semafori, compresi quelli pedonali, saranno regolati su tempi e modalità che **impediranno velocità non rispettose della sicurezza.**
- La **sincronizzazione del sistema semaforico**, unita agli interventi di **controllo** sia sulle caldaie ad uso privato sia sugli impianti produttivi, ha dimostrato la propria **efficacia** nella **lotta contro l'inquinamento atmosferico** cittadino. La legge, infatti, concede che il livello di presenza oltre la soglia massima delle polveri **PM10** possa essere superato per non più di **35 giorni** all'anno. Negli anni scorsi, purtroppo, quel livello veniva superato di molto, fino ad arrivare addirittura a **150 giorni** all'anno. Negli ultimi anni, anche grazie agli interventi messi in campo dalla nostra Amministrazione, il fenomeno é andato diminuendo, fino ad arrivare agli **80 giorni del 2008. Non siamo ancora al livello ottimale, ma non si può negare che si tratti di un significativo miglioramento.**

In buona sostanza chiediamo ai cittadini di tener conto della seguente valutazione:

L'Amministrazione comunale - partendo dai dati di realtà e ponendosi il duplice obiettivo della *sicurezza e della fluidità del traffico cittadino* - ha elaborato progetti che sta concretamente realizzando e che, nel prossimo futuro, ci restituiranno una città certamente più vivibile e più sicura.

*Dalla serie "Forse non tutti sanno che"
a cura del Blog di Gian Carlo Corada*

www.welfarecremona.it/corada – coradablog@libero.it

Cremona, Febbraio 2009