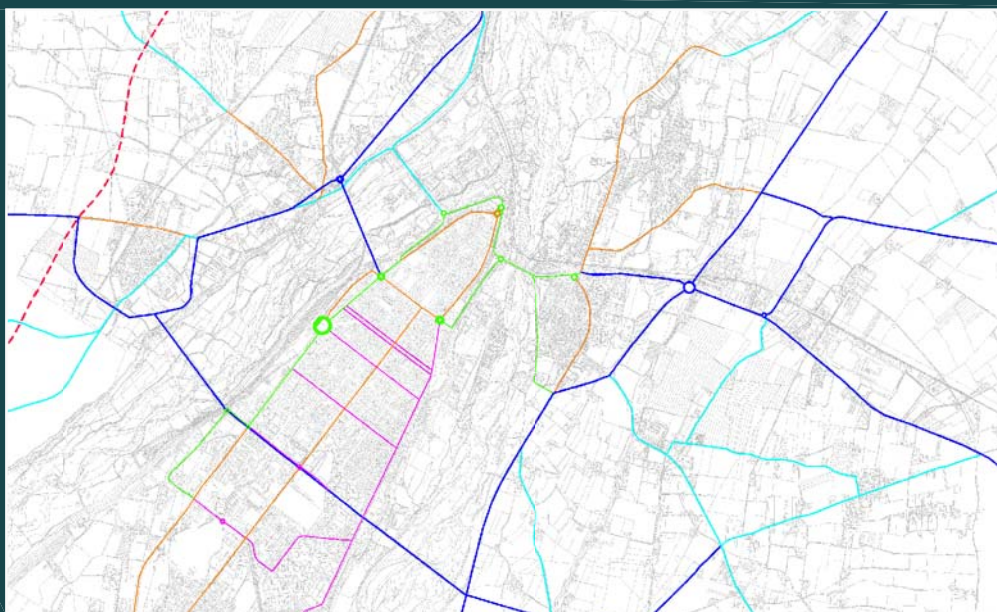




COMUNE DI CUNEO

AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO



*Relazione contenente le controdeduzioni alle osservazioni al Piano
adottato in Giunta con D.G.C. n.19 del 26/01/2017*

Marzo 2017

PREMESSA.....	2
1. OSSERVAZIONE 1 - PROF. FRANCESCO TOMATIS.....	3
2. OSSERVAZIONE 2 - SIG. CARLO GARAVAGNO (CONSIGLIERE COMUNALE) .	6
3. OSSERVAZIONE 3 - FIAB BICINGIRO CUNEO	8
4. OSSERVAZIONE 4 - MOVIMENTO CONSUMATORI SEZIONE DI CUNEO	14
5. OSSERVAZIONE 5 - ARCH. MARCO DEFILIPPI.....	17
6. OSSERVAZIONE 6 - CONSIGLIO DI QUARTIERE MADONNA DELLE GRAZIE .	20
7. OSSERVAZIONE 7 - SIG. GIUSEPPE FISSORE	23
8. OSSERVAZIONE 8 - COMITATO PER IL FUTURO DEL CENTRO STORICO.....	25
9. OSSERVAZIONE 9 - SIG. PIERLUIGI M. GARELLI (CONSIGLIERE COMUNALE)	28
10. OSSERVAZIONE 10 - COMITATO DI QUARTIERE SAN ROCCO CASTAGNARETTA.....	30

PREMESSA

A seguito dell'adozione del PUT, da parte della Giunta Comunale, con delibera G.C.N. 19 del 26/01/2017, e della sua successiva pubblicazione, sono pervenute **osservazioni da parte di 10 soggetti**, di cui FIAB Bicingiro Cuneo, Movimento Consumatori Sezione di Cuneo, Consiglio di Quartiere Madonna delle Grazie, Comitato per il futuro del centro storico, Comitato di Quartiere San Rocco Castagnaretta, il Consigliere Comunale Sig. Carlo Garavagno, il Consigliere Comunale Sig. Pierluigi M. Garelli e tre soggetti privati.

Le osservazioni sono riconducibili ai seguenti temi:

- Interventi di moderazione del traffico su viale degli Angeli;
- Zone 30 di progetto;
- Biciplan;
- il nuovo parcheggio Piazza Martiri della Libertà;
- Trasporto Pubblico Locale;
- ZTL e sosta dei residenti;
- il parcheggio interrato di piazza Europa e il progetto di riqualificazione.

A seguire si riportano i contenuti di ciascuna osservazione, le relative controdeduzioni tecniche e le decisioni assunte in merito all'accogliibilità o meno dell'osservazione.

1. OSSERVAZIONE 1 - PROF. FRANCESCO TOMATIS

Comune di Cuneo
Ufficio Protocollo generale
via Roma 28
12100 Cuneo

COMUNE DI CUNEO
Prot. 20170010002 Data 08-02-2017

Cat 10 Cla 10 Fas 0
UFFICIO LAVORO
AMBIENTE E TERRITORIO
Numero di esec. 0



Oggetto: proposta integrazione P.G.T.V.

Ill.mo Sindaco
dott. Federico Borgna,
avendo apprezzato l'elevata qualità della recente proposta di aggiornamento del piano urbano del traffico di Cuneo, come cittadino residente, benché spesso lontano lavorativamente, mi permetto di avanzare nel pubblico interesse una osservazione e proposta di piccola integrazione, riportata dettagliatamente in allegato.
Ringraziando per l'attenzione, porgo cordiali saluti.
Cuneo, 8 febbraio 2017
Francesco Tomatis



prof. Francesco Tomatis
viale degli Angeli 112
12100 Cuneo

SETTORE AMBIENTE E MOBILITA'	
<input type="checkbox"/> ASS.	<input type="checkbox"/> AMM.
<input type="checkbox"/> AMBIENTE	<input type="checkbox"/> FLUV. 1
<input checked="" type="checkbox"/> M - T	<input type="checkbox"/> FLUV. 2
<input type="checkbox"/> P. CIVILE	<input type="checkbox"/> RESP.
<input type="checkbox"/> CART.	<input type="checkbox"/> COPIA
	<input type="checkbox"/> TUTTI

COMUNE DI CUNEO – AGGIORNAMENTO PIANO URBANO DEL TRAFFICO

RELAZIONE GENERALE (DICEMBRE 2016), PAGG. 57-58:

7.3. Interventi di moderazione del traffico su Viale degli Angeli

Possibile integrazione: ulteriore quinto intervento di moderazione del traffico con l’inserimento di attraversamento pedonale rialzato, posizionato in corrispondenza della discesa di accesso a giardino naturalistico LIPU, Country Club Cuneo (impianti sportivi) e parco fluviale Gesso-Stura. In loco è già presente un attraversamento pedonale segnalato, fronte a fontana pubblica.

Motivazioni: 1. considerevole afflusso di pedoni e ciclisti al giardino naturalistico, agli impianti sportivi e al parco fluviale; 2. l’attraversamento pedonale rialzato risulterebbe in sinergia con i quattro già previsti lungo il viale degli Angeli: con l’inserimento di questo ulteriore sarebbero distribuiti a intervalli regolari l’uno dall’altro su tale asse viario previsto come “zona 30”.

N.B.: nella planimetria acclusa alla Relazione generale, riprodotta qui in calce (il cerchio rosso non numerato indica l’ulteriore intervento con attraversamento pedonale rialzato), la discesa-strada di accesso a giardino naturalistico LIPU, Country Club Cuneo e parco fluviale Gesso-Stura, la quale si innesta sul viale degli Angeli, risulta disegnata solo nella sua parte inferiore. Si riporta anche fotografia satellitare.



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

Il viale degli Angeli è un viale ciliare utilizzato, durante la settimana, come viabilità di distribuzione tra i quartieri di Cuneo. La presenza di attività sensibili (scuola materna, bocciofila, parchi pubblici, istituto tecnico commerciale) crea, in alcuni giorni della settimana e in alcune ore della giornata, conflitti evidenti tra traffico, pedonalità e ciclabilità. Il Piano classifica funzionalmente viale degli Angeli come strada urbana di quartiere in zona 30, caratterizzata da basse velocità e da una condivisione degli spazi tra auto, pedoni e ciclisti. Il Piano, quindi, in accompagnamento alla nuova classifica funzionale, prevede la realizzazione di interventi di moderazione del traffico con l'inserimento di attraversamenti pedonali rialzati in corrispondenza di quattro attività sensibili (ingresso percorso tematico, scuola primaria, Bocciofila, Istituto Tecnico Commerciale). Il punto di accesso al giardino naturalistico LIPU, al Country Club Cuneo e al Parco fluviale Gesso - Stura è un'ulteriore attività sensibile che crea conflitti evidenti tra traffico, pedonalità e ciclabilità.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **ACCOGLIBILE**.

2. OSSERVAZIONE 2 - SIG. CARLO GARAVAGNO (CONSIGLIERE COMUNALE)

Al Sindaco del Comune di Cuneo
Alla Giunta comunale

All'Assessore all'Ambiente

Al Presidente della V Commissione

Oggetto: Osservazione al Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U) - formulazione osservazioni - *Proposte di Pubblico interesse*

Vista la Deliberazione n. 19 del 26 gennaio 2017 della Giunta Comunale che ha adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.).

Il Consigliere comunale del Comune di Cuneo, Carlo Garavagno, residente in via Vinadio 6- Cuneo, cod. fiscale GRVCRL66M06D2051, formula la seguente osservazione in relazione al Piano generale del traffico urbano della città di Cuneo:

in considerazione del suddetto piano generale del traffico urbano e della relativa previsione della zona 30 nella frazione di San Rocco Castagnaretta, chiede coerentemente l'installazione di dossi antivelocità nelle vie Festiona (a causa dell'isola pedonale nella parallela via Aisone che ha raddoppiato i passaggi in via Festiona), in via San Maurizio (unico bypass tra due arterie ad alto scorrimento corso De Gasperi e corso Francia).

Distinti saluti

Carlo Garavagno

Cuneo, 10 febbraio 2017




COMUNE DI CUNEO
Prot. 20170011580 Data 15-02-2017

Cal 3 Cle 2 Fas 0

Ufficio tecnico
AMBIENTE E TERRITORIO
Numero delegati: 2



SETTORE AMBIENTE E MOBILITA'	
<input type="checkbox"/> ASS.	<input type="checkbox"/> AMM.
<input type="checkbox"/> AMBIENTE	<input type="checkbox"/> FLUV. 1
<input checked="" type="checkbox"/> M-T	<input type="checkbox"/> FLUV. 2
<input type="checkbox"/> P. CIVILE	<input type="checkbox"/> RESP.
<input type="checkbox"/> CART.	<input type="checkbox"/> COPIA
	<input type="checkbox"/> TUTTI

CONTRODEDUZIONI TECNICHE

Il PUT è definito, nel Nuovo Codice della Strada e nelle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani Generali del Traffico (art. 36 del D.L. n. 285), come un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo – arco temporale biennale – e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) si articola poi su 3 livelli di progettazione:

- **il 1° livello di progettazione¹** è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato;
- **il 2° livello di progettazione²** è quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane;
- **il 3° livello di progettazione³** è quello dei Piani Esecutivi del Traffico Urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano.

L'istituzione di una Zona 30 deve essere attuata attraverso la definizione degli interventi di moderazione del traffico (ad esempio, piazza traversante, bould outs, pinch points, attraversamento pedonale rialzato) che permettono la percezione da parte dell'automobilista di entrare in un'area a ciclabilità privilegiata e consentono la riduzione della velocità per la condivisione in sicurezza dello spazio stradale da parte del veicolo motorizzato e della bicicletta.

Per l'attuazione della Zona 30 sarà necessario redigere un progetto ad hoc con un livello di dettaglio proprio degli altri piani (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **CONDIVISIBILE** ma da approfondire nei Piani di Dettaglio di cui sopra.

¹ Gli elaborati progettuali del PGTU devono essere redatti in scala da 1:25.000 fino ad 1:5.000.

² Gli elaborati progettuali di questo 2° livello di progettazione devono essere redatti in scala da 1:5.000 fino ad 1:1.000.

³ Gli elaborati progettuali di questo 3° livello di progettazione devono essere redatti in scala da 1:500 fino ad 1:200.

3. OSSERVAZIONE 3 - FIAB BICINGIRO CUNEO



Osservazioni sul PGTU del Comune di Cuneo Studio Sintagma

Le osservazioni dell'associazione Fiab Cuneo Bicingiro sul Piano Generale del Traffico urbano pubblicato dal Comune di Cuneo, prendono in considerazione solo le proposte di interventi che riguardano la mobilità ciclistica

Premesse

Innanzitutto vorremmo evidenziare alcune considerazioni importanti e che riteniamo basilari

- Le piste ciclabili sono necessarie sulle strade a scorrimento veloce e molto trafficate per migliorare e salvaguardare la sicurezza del ciclista, ma devono essere **separate dalla carreggiata con cordolo o altra protezione**
- Le corsie ciclabili invece sono utili solo dove la larghezza della carreggiata non consente altra soluzione e nelle strade a senso unico **anche in controsenso**
- La moderazione della velocità è per noi la soluzione ideale, vantaggiosa per i ciclisti e per l'amministrazione : **zone 30 in tutta la città e nelle frazioni**
- Gli attraversamenti delle piste ciclabili (passaggi ciclopedonali) devono essere **evidenziati in rosso tutti**, come pure in tutti gli ambiti: negli incroci ,ai semafori ,nelle rotatorie...
- Auspichiamo la realizzazione di posteggi per le bici in zone strategicamente più affollate (municipio, mercato, stazione...) sfruttando anche interni di cortili, possibilmente coperti e sicuri : sperando in "velostazioni" vere e proprie, come realizzato in numerose città italiane con una popolazione simile a Cuneo
- I portabici non con il fermo ruota anteriore, che sovente non tengono conto delle dimensioni del manubrio e della ruota stessa , ma installazioni tubolari alte dove le biciclette possono essere appoggiate o appese

- Evidenziamo e condividiamo ciò che è scritto nel vostro piano **“ricucire le piste ciclabili esistenti e future ,collegare le intersezioni e gli attraversamenti”**
- Migliorare l'esistente, nonostante le molte criticità, su alcuni percorsi.
- Maggiore controllo sul rispetto delle regole del traffico veicolare e pedonale

Nelle tavole riguardanti il Bicipan di Cuneo sono evidenziati (in modo approssimativo) i percorsi portanti nell'ambito urbano e verso le frazioni dell'Oltre Stura e dell'Oltre Gesso)

Prendiamo ora in esame i vari percorsi, che condividiamo, ma questi tracciati andrebbero visti meglio nel dettaglio, poiché vi sono carenze strutturali rispetto alla normativa che presiede la realizzazione delle piste ciclabili: dimensioni e sicurezza insufficienti, promiscuità con i marciapiedi e relativi scalini, mancanza di continuità, di riconoscibilità e di ramificazione delle dorsali principali nei collegamenti secondari. Cerchiamo di integrarli là dove solo accennati, apportando la nostra esperienza di anni di mobilità in bicicletta e di creazione di percorsi.

1) Percorsi portanti

n.1 Asse Centrale da p.za Torino a S.Rocco Castagnaretta: accesso ciclabile (in rosso) alla p.za Galimberti da via Roma e da c/so Nizza; miglioramento delle piste attuali in corso Nizza e completamento nel tratto superiore in corso Francia; miglioramento diramazioni in corso Dante (scivoli troppo stretti per pedoni e ciclisti e mancanza di continuità della colorazione in rosso negli attraversamenti stradali, anche in Cso Giolitti); realizzazione diramazione in corso Brunet; realizzazione diramazioni in corso Santarosa; realizzazione diramazioni in corso Vittorio Emanuele e corso G.Ferraris; realizzazione diramazione in via Avogadro/p.za d'Armi e miglioramento corso Gramsci, come descritto nel piano.

n.2 Asse Lungo Stura: realizzazione pista Lungostura 24 Maggio (collegamento importante con la stazione ferroviaria per l'intermodalità bici+treno); miglioramento e completamento pista corso Monviso e corso De Gasperi, con connessione corso Gramsci e via vecchia di Borgo S.Dalmazzo; realizzazione di una pista esterna sul ciglio Stura da via Giotto a via cascina Colombaro (Ipercoop) con possibile proseguimento verso cascina Torretta, Tetto Romano, cascina Dongione e connessione con via Candela di Borgo S.Dalmazzo.

n.3 Asse Lungo Gesso: miglioramento pista attuale ciclopedonale del viale Angeli (nuova asfaltatura e una mezzaria per assegnare a ciclisti e pedoni i rispettivi spazi da fare rispettare); collegamento (corsia in rosso) in via Fenoglio per tutta la zona 30 fino a San Rocco.

n.4 Estensione Oltre Gesso: sistemazione pista corso Marconi e rotonda Porta Mondovì (come da proposta in progetto) con diramazione pista in via Porta Mondovì (piscine, impianti sportivi, ascensore); miglioramento pista via Savona sul ponte Gesso (allargamento e modifica della pavimentazione attualmente molto pericolosa) e sottopasso ponti Gesso; realizzazione collegamento da via Carrù a via

Barolo per accesso e miglioramento pista del Parco fluviale verso Tetto del Lupo, via delle Isole, Bombonina inferiore, Mulino S.Anselmo (possibile spostamento della Ciclovia Provenzale su questo tracciato, vedi proposta allegata); estensione della pista di via Piozzo (Madonna delle Grazie) verso via Cappa, sottopasso rotatoria SP21, e nuova pista a lato SP422 fino al bivio di via Tetti Pesio; miglioramento pista verso Spinetta (via vecchia Ferrovia e rotatoria Bovesana, vedi proposta allegata) per possibile collegamento Cuneo-Mondovì (Rete cicloturistica regionale) e collegamento con la pista verso Boves (attraversamento semaforico SP21/via Tetto Cordero).

n.5 Estensione Oltre Stura: miglioramento rotatoria De Amicis (accessi al viadotto Soleri, a Lungo Stura 24 Maggio e a corso Kennedy anche direttamente senza dover fare il giro della rotatoria): realizzazione pista lungo il viadotto Soleri (**ipotesi 1**, ma **con protezione verso la carreggiata**), attraversamenti rialzati e protetti verso Madonna dell'Olmo (pista via Torino con attraversamento presso rotatoria via Chiri e via Torre Allera, e corsia ciclabile in via Roncata) e verso Confreria e via del Passatore; (realizzazione pista a lato via del Passatore verso Cerialdo, fino al bivio di via della Grangia inserita nello studio di fattibilità della ciclovia Eurovelo 8); miglioramenti degli accessi a Confreria (da rotatoria via Valle Maira al concentrico), prosecuzione della pista per l'ospedale Carle fino al collegamento con l'est/ovest.

n.6 Centro storico: realizzazione piste sui panoramici controviali di Lungo Gesso Giovanni XXIII e Lungo Stura Kennedy con connessioni in piazza Torino, rotatoria De Amicis, ex Foro Boario, via Basse S.Anna (accesso da Ciclovia Provenzale).

A questi assi descritti nel PGTU andrebbero aggiunte le possibili diramazioni trasversali e longitudinali sull'altopiano

2) Diramazioni longitudinali sull'altopiano

A completamento di una possibile rete dei percorsi ciclabili urbani andrebbero realizzate e completate alcune piste nel senso longitudinale dell'abitato, oltre ai tre assi Centrale, Stura e Gesso. Sul lato Stura: realizzazione di pista in corso IV Novembre (da rotatoria De Amicis a p.le Libertà e connessione corso Dante); miglioramento della pista di via Bassignano, via Gobetti, via Gramsci, via Vecchia di Borgo S.Dalmazzo e diramazione in via Pertini, via Alta, via Auriate e via S.Maurizio di S.Rocco Castagnaretta. Sul lato Gesso: miglioramento della pista di via Bodina (collegamento con via Fenoglio) ed estensione in via Livio Bianco, corso Vittorio Emanuele, via Boggio, corso Brunet.

Non entriamo nel merito delle altre parti del piano solo vorremmo evidenziare che la costruzione di parcheggi sotterranei e non, in città, aumenta il traffico veicolare; sarebbe opportuno pensare a **posteggi all'ingresso della città**, con navette per accedere alla stessa e bike sharing anche con bici a pedalata assistita.

Fiab Cuneo Bicingiro

Ciclovia Provenzale dal Mulino S.Anselmo a Cuneo

Gli accordi per la compensazione ambientale dopo la realizzazione dell'autostrada prevedevano anche la sistemazione delle piste nel Parco Fluviale. Tra queste sarebbe auspicabile destinarne una al tracciato dell'aciclovvia Provenzale, dal mulino S.Anselmo

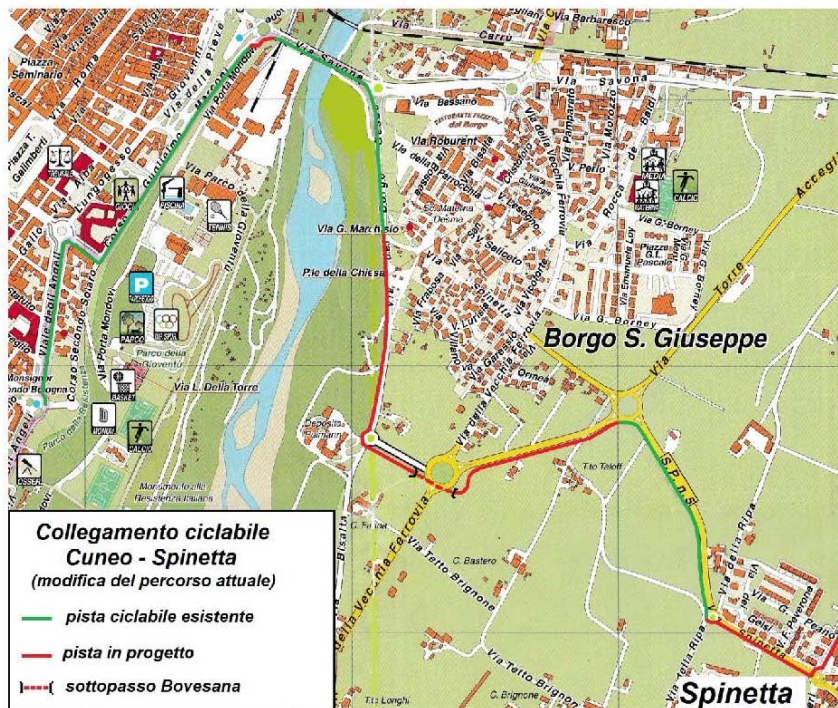
(prossimo Museo del Parco) al sottopasso dei ponti sul Gesso. Il grande cavalcavia sull'accesso autostradale si collegherebbe alla pista esistente e al breve raccordo che la collega alla frazione Bombonina su cui sventa l'antica torre cuspidata. Quindi si prospettano due possibili tracciati: ancora sull'alto argine da via Forfice a via Tetto Ravot, via Lerda e via Piozzo della frazione Madonna delle Grazie, oppure attraverso l'ambiente naturale del Parco Fluviale, dotato di strutture di informazione e di accoglienza, lungo le piste e le stradine riservate (via delle Isole, via del Lupo). In seguito al previsto collegamento tra le via Barolo e Carrù risulterebbe facilitato l'accesso al sottopasso dei ponti sul Gesso (ancora migliorabile) e alla pista esistente che sale all'altopiano della città di Cuneo (corso Marconi) con la gradevole alternativa dell'ascensore panoramico dal Parco della Gioventù.

La presenza della ciclovia Provenzale valorizzerebbe ulteriormente il Parco Fluviale e consentirebbe una gradita estensione delle escursioni extraurbane.



Collegamenti ciclabili nell'Oltre Gesso

Tra i punti critici che ostacolano l'estensione delle piste urbane nell'Oltre Gesso è particolarmente ingombrante la presenza della circonvallazione est definita "Bovesana", la cui realizzazione incautamente non valutò la necessità degli attraversamenti riservati alla viabilità ciclabile e ai pedoni. Tale ostacolo si presenta nel tracciato della pista diretta a Spinetta, che praticamente si interrompe presso la grande rotonda della strada maggiore. La recente realizzazione di un tratto di pista lungo via del Borgo Gesso offre l'opportunità di una modifica dell'attuale percorso. L'estensione lungo via del Borgo Gesso (già prevista) potrebbe proseguire contornando la rotonda con via Bisalta (riservata ai residenti) e superare la Bovesana mediante un sottopasso presso la rotonda della ex ferrovia, facilitato dal dislivello esistente. Proseguendo a lato della strada maggiore, la nuova pista troverebbe la continuità con quella esistente che sale a Spinetta, estensibile poi verso Roata Canale e Villaggio Colombero (rotonda prevista sulla SP564). Tracciato da tenere in considerazione anche per un progetto di collegamento Cuneo-Mondovì (Rete regionale dei percorsi cicloturistici prioritari (Progetto approvato con DGR 27/7/2015). Il nuovo tracciato eviterebbe l'attraversamento dell'abitato di Borgo S. Giuseppe (via Savona, via vecchia Ferrovia, via Spinetta) e consentirebbe l'estensione dei percorsi urbani accessibili in sicurezza dalla totalità dell'utenza ciclabile.



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

Il Piano ha individuato nel Biciplan gli itinerari ciclabili che permettono uno spostamento sistematico casa - lavoro e casa- scuola da effettuare con la bicicletta. Pertanto alcuni percorsi non sono stati mappati perché hanno una valenza naturalistica e turistico - sportiva. Questo tipo di itinerari, inoltre, interessano un territorio più esteso di quello del Comune di Cuneo: pertanto, la loro individuazione e mappatura dovrebbe essere rimandata, ad esempio, al Piano della Mobilità Sostenibile, che ha una visione temporale e spaziale più ampia di quella del PUT.

Inoltre, il livello di pianificazione della rete ciclabile di interesse regionale è ancora in fase iniziale: la mappatura degli itinerari della rete ciclabile di interesse regionale (Eurovelo 8, Provenzale, Cuneo - Mondovì) con le relative previsioni per il territorio del Comune di Cuneo, è rimandata ai prossimi PGTU e al PUMS.

Gli itinerari ciclabili individuati dal Biciplan nel Piano sono definiti attraverso l'intreccio tra le piste ciclabili (esistenti, in progetto e/o da completare e/o da adeguare) e le Zone 30 (esistenti e di progetto); tale intreccio permette la connessione tra l'itinerario principale e le diramazioni secondarie. L'istituzione della Zone 30 deve essere accompagnata dalla realizzazione di interventi di moderazione del traffico (ad esempio, piazza traversante, pinch points, attraversamenti pedonali rialzati), che permettono la condivisione dello spazio stradale alla bicicletta e al veicolo motorizzato in sicurezza. La scelta della tipologia di interventi di moderazione da attuare per la zona 30 deve essere definita in uno studio ad hoc con un livello di dettaglio tipico degli altri strumenti di pianificazione che derivano dal PUT (Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi). Il posizionamento di interventi di traffic calming per la moderazione della velocità deve tenere conto delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada e dei flussi di traffico coinvolti.

Analogamente la risoluzione di criticità puntuali delle connessioni ciclabili, quali gli attraversamenti, della segnaletica (orizzontale e verticale), delle pavimentazioni e dello stato di manutenzione delle piste esistenti è un tema di dettaglio e specifico di ciascun intervento che è necessariamente rimandato alla fase di progettazione di ogni singolo intervento.


Il Piano, inoltre, ha definito per ciascun itinerario portante la sezione ciclabile tipo che è possibile applicare (secondo il DM557/1999 e il Nuovo Codice della Strada), tenendo conto delle caratteristiche geometriche e funzionali delle sezioni stradali esistenti.

L'itinerario portante 4 " Asse EST" del Biciplan può essere implementato su via del Borgo Gesso - via Bisalta a Borgo S. Giuseppe.

DECISIONE


Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **ACCOGLIBILE SOLO** riguardo alla prosecuzione del collegamento ciclabile di progetto in via del Borgo Gesso - via Bisalta, a Borgo S. Giuseppe (itinerario portante 4 del Biciplan).

4. OSSERVAZIONE 4 - MOVIMENTO CONSUMATORI SEZIONE DI CUNEO



MOVIMENTO CONSUMATORI
Sezione di Cuneo

COMUNE DI CUNEO
Prot. 20170013098 Data 22-02-2017
Cal. 10 Cla. 10 Fas. 0
Ufficio campo
AMBIENTE E TERRITORIO
Numero delegati: 0



OSSERVAZIONI AL P.G.T.U. APPROVATO CON DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE N. 19 DEL 26.01.2017

Premesso che

- Con delibera n. 19 del 26.01.2017 la Giunta del Comune di Cuneo ha adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) della Città di Cuneo predisposto dallo studio Sintagma di Perugia
-
- Nel rispetto delle indicazioni normative di carattere generale, per l'individuazione degli obiettivi generali specifici da porre a base del Piano suddetto sono stati considerati e studiati interventi al fine di progettare un piano organico ed equilibrato per la città, prevedendo miglioramenti per:
 1. la ciclabilità nelle varie zone urbane;
 2. la circolazione viaria e le infrastrutture;
 3. razionalizzare il sistema della sosta;
 4. la qualità urbana e per la moderazione del traffico

Fermo restando che il PUT è uno strumento di pianificazione sotto-ordinato rispetto al PRG vigente, il PUT stesso deve fornire delle soluzioni pratiche in linea con le indicazioni programmatiche del PRG.

L'armonizzazione tra PUT e strumenti urbanistici si realizza attraverso:

- o la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano conformi agli strumenti urbanistici vigenti. In caso contrario si avviano le procedure di variazione, nei modi e nelle forme previste dalla legislazione vigente;
- o la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso ed in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici (qualora generino od attraggano traffico) siano coordinati con gli indirizzi del PUT. In ogni caso si deve sempre procedere attraverso una opportuna attività di coordinamento tra gli uffici appartenenti ai diversi assessorati competenti, al fine di raccordare le diverse esigenze.

La corretta organizzazione del traffico urbano richiede un'ampia serie coordinata di interventi, su tutto il territorio urbanizzato e su tutte le componenti della circolazione stradale.

<input type="checkbox"/> ASS.	<input type="checkbox"/> AMPL.
<input type="checkbox"/> AMBIENTE	<input type="checkbox"/> EDUV.
<input checked="" type="checkbox"/> M - T	<input type="checkbox"/> EDUP.
<input type="checkbox"/> P. CIVILE	<input type="checkbox"/> REED.
<input type="checkbox"/> CART.	<input type="checkbox"/> COPIA
	<input type="checkbox"/> TRUP.

Movimento Consumatori. Sezione di Cuneo Via Carlo Emanuele III, 34 12100 Cuneo Tel. e fax 0171/602221 e-mail cuneo@movimentoconsumatori.it

Le quattro componenti fondamentali del traffico, qui di seguito esposte secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, sono:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
4. sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

Nel caso di specie, abbiamo notato una lieve discrepanza tra il PRG nella sua nuova veste conferitagli della variante n. 24 alle norme di attuazione ed il PGTU nella parte in cui prevede per Piazza Martiri la sistemazione di un parcheggio di almeno un piano interrato stabilendo che la struttura di sosta interrata è *conforme al PRG e nel caso di modifiche agli strumenti urbanistici vigenti, il progetto si dovrà ovviamente uniformare a quanto previsto dalle modifiche suddette.*

Il PGTU, inoltre, prevede che *in superficie potrebbero essere previsti alcuni stalli di dimensione di tipo standard (2,50 x 5,00 metri). La loro funzione è quella di parcheggi per il carico/scarico merci e di appoggio a determinate categorie protette.*

Proprio in quest'ultima affermazione riteniamo vi sia una contraddizione con quanto previsto al PRG nella nuova veste attribuita dalla variante 24. Quest'ultima versione, infatti, prevede che vi sia la *sistemazione a verde e parcheggi pubblici del sagrato della Piazza* e che si realizzi **almeno un piano interrato ad uso parcheggio pubblico e privato al di sotto della Piazza.**

Al fine di evitare possibili interpretazioni non corrette, suggeriamo di armonizzare il PUT escludendo il riferimento alla possibilità di collocare sul sagrato di parcheggi per il carico/scarico merci, ma prevedendo il fatto che il sagrato potrà essere destinato al parcheggio pubblico che, per il fatto che lo sferisterio si sposterà in zona San Rocco (come previsto dal PRG), avrà la stessa capienza dell'attuale pur occupando la metà dello spazio della piazza, lasciando il resto a verde pubblico. In questo modo vi sarà una chiara indicazione di quello che potrà diventare Piazza Martiri per la città, a favore della città.

Ringraziando per l'attenzione, porgiamo distinti saluti.

Avv. Riccardo Sartoris
Presidente Sezione di Cuneo



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

La Variante parziale N. 24 al P.R.G. "Aggiornamenti legislativi e modifiche alle Norme di Attuazione" (il cui progetto preliminare è stato adottato con delibera del Consiglio Comunale il 30/01/2017) contiene la seguente previsione per Piazza Martiri della Libertà:

"Piazza Martiri della Libertà – VCS4

isolato destinato a parcheggio pubblico ed in parte occupato dallo sferisterio lato Via Vittorio Amedeo II, Via Bassignano e Via Bruni. Le previsioni urbanistiche dell'area sono quelle legate al trasferimento dello sferisterio nella zona di S. Rocco, ed alla sistemazione a verde e parcheggi pubblici del sagrato della Piazza.

Ripartizione della superficie dell'Ambito - St = mq. 7.813

Riferimenti progettuali

*Realizzazione di almeno **un piano interrato** ad uso parcheggio pubblico e privato al di sotto della Piazza. La sistemazione a verde dovrà prevedere la salvaguardia dell'alberatura perimetrale esistente".*

<p>36.05 Piazza Martiri della Libertà – VCS4 isolato destinato a parcheggio pubblico ed in parte occupato dallo sferisterio lato Via Vittorio Amedeo II, Via Bassignano e Via Bruni. Le previsioni urbanistiche dell'area sono quelle legate al trasferimento dello sferisterio nella zona di S. Rocco, ed alla sistemazione a verde e parcheggi pubblici del sagrato della Piazza.</p> <p>Ripartizione della superficie dell' Ambito - St = mq. 7.813</p> <p>Riferimenti progettuali Realizzazione di almeno due piani interrati ad uso parcheggio pubblico e privato al di sotto della Piazza. La sistemazione a verde dovrà prevedere la salvaguardia dell'alberatura perimetrale esistente.</p>	<p>36.05 Piazza Martiri della Libertà – VCS4 isolato destinato a parcheggio pubblico ed in parte occupato dallo sferisterio lato Via Vittorio Amedeo II, Via Bassignano e Via Bruni. Le previsioni urbanistiche dell'area sono quelle legate al trasferimento dello sferisterio nella zona di S. Rocco, ed alla sistemazione a verde e parcheggi pubblici del sagrato della Piazza.</p> <p>Ripartizione della superficie dell' Ambito - St = mq. 7.813</p> <p>Riferimenti progettuali Realizzazione di almeno due piani interrati un piano interrato ad uso parcheggio pubblico e privato al di sotto della Piazza. La sistemazione a verde dovrà prevedere la salvaguardia dell'alberatura perimetrale esistente.</p>
---	--

Variante 24 - Norme tecniche di Attuazione - Elaborato comparativo (Art. 36)

Il PUT è uno strumento di pianificazione sottordinato rispetto al PRG vigente che solo eccezionalmente può proporre varianti al PRG. Il Piano ha sviluppato un approfondimento puramente indicativo per Piazza Martiri della Libertà in accordo con il PRG vigente (che prevede almeno due piani interrati). Nel passaggio dal Piano al progetto, potranno essere ricercate altre soluzioni e nel caso di modifiche agli strumenti urbanistici vigenti il progetto si dovrà ovviamente uniformare alle nuove previsioni.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **ACCOGLIBILE**.

5. OSSERVAZIONE 5 - ARCH. MARCO DEFILIPPI

Buongiorno,

in riferimento alla Delibera n. 19 del 26 gennaio 2017, Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), a conoscenza della possibilità, nei trenta giorni di pubblicazione suddetti, di formulare osservazioni e proposte nel pubblico interesse, riferite alla proposta di P.G.T.U. adottata; sono a presentarvi il mio progetto, che rappresenta una nuova opportunità di sviluppo per il Comune di Cuneo.

Consapevole che il PGTU è un piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della mobilità, sono a proporre un progetto, distante dalle caratteristiche di parsimonia ma essenziale alla crescita della Città e che rappresenta a pieno, dal mio punto di vista, gli obiettivi prefissati dal Piano del Traffico”:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- il risparmio energetico.

L'intervento è sì limitato al solo asse retto, Corso Nizza, ma risulta essere essenziale per il raggiungimento dei suddetti obiettivi, oltre a garantire un'opportunità di sviluppo futuro per il Comune di Cuneo collegando la centrale Piazza Galimberti alla più esterna Piazza della Costituzione.

Il progetto, si pone l'obiettivo di intervenire sull'offerta di mobilità alternativa sostenibile, silenziosa e veloce ed è orientato al contenimento della domanda di mobilità su auto. In questo modo l'elevato traffico presente su Corso Nizza avrebbe una migliore organizzazione con una riduzione dell'impatto ambientale del sistema della mobilità e una riduzione della congestione del traffico, aumentando così la sicurezza e la qualità urbana delle strade.

Il nuovo progetto permetterà l'inversione di marcia su Corso Nizza, ora possibile in quasi tutti gli incroci con strade minori, solamente in 3 tre punti: Corso Dante Alighieri, Corso Giolitti-Corso Carlo Brunet e Corso Galileo Ferraris-Corso Vittorio Emanuele II. Attraverso un opportuno sistema semaforico verrà garantita l'alternanza di traffico (automobili-tram-pedoni), le corsie saranno due per senso di marcia e la presenza intervallata di pensiline da un lato e parcheggi in linea dall'altro costringerà le autovetture a compiere una serpentina con conseguente diminuzione di velocità.

La scelta del tram senza fili, alimentato da terra, risulta una soluzione elegante in un contesto storico delicato come Corso Nizza preservando così il patrimonio architettonico urbano.

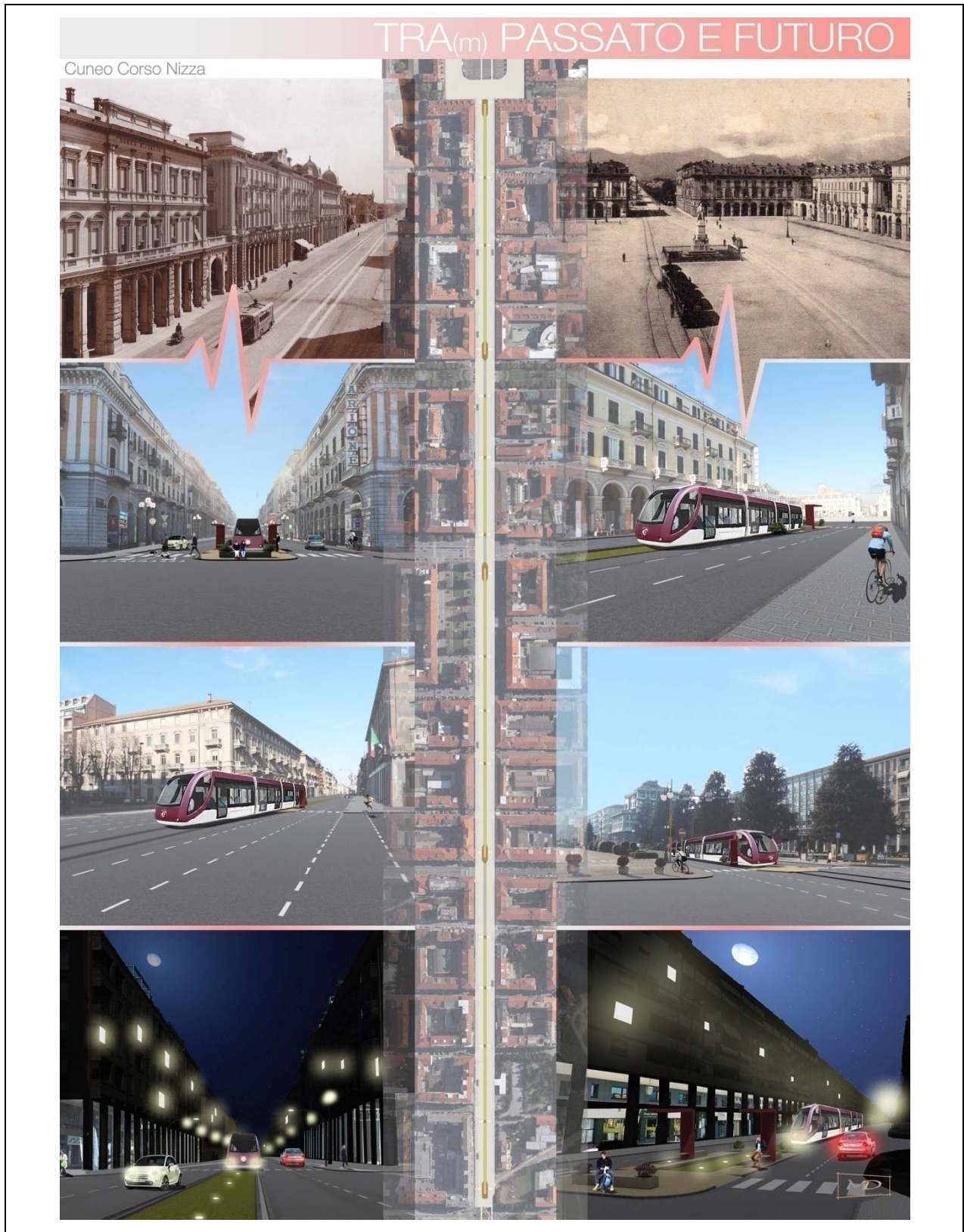
Il titolo Tra(m) Passato e Futuro vuole ricordare la presenza di una tramvia in Corso Nizza dal 1877 al 1948 che collegava le città di Cuneo, Borgo San Dalmazzo e Demonte, partendo da Piazza Galimberti. Passato che si collega con la nuova proposta per il futuro.

Per questi motivi in allegato è presente il concept necessario a definire gli elementi fondamentali del mio progetto.

Fiducioso di un vostro riscontro, porgo i più distinti saluti.

28/02/2017

Marco arch. Defilippi



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

Le direttive sui piani del traffico impongono il PUT come piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della circolazione. Criticità, radicate e strutturali, potranno essere rimosse solo attraverso potenziamenti dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale dei Piani dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

Il PUT ha, quindi, un significato più limitato e cioè di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti: ove è necessario affrontare la gestione ottimale del trasporto collettivo stradale, il PUT può più propriamente essere denominato Piano della Mobilità o Piano della Mobilità Sostenibile.

Pertanto, è all'interno del PUM o PUMS, che dovranno essere delineate le strategie ottimali di gestione del Trasporto Pubblico Locale.

La proposta di un sistema di mobilità in sede fissa e alternativo all'auto per Corso Nizza è interessante ma la sua valutazione non è possibile in un piano di breve periodo come il PUT.

DECISIONE


Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON PERTINENTE, ma CONDIVISIBILE.**

6. OSSERVAZIONE 6 - CONSIGLIO DI QUARTIERE MADONNA DELLE GRAZIE

Segreteria del Sindaco - Comune di Cuneo

Da: AURELIO GIORDANO <aurelio.giordano49@comune.cuneo.it>
Inviato: venerdì 24 febbraio 2017 09:43
A: Segreteria del Sindaco - Comune di Cuneo
Oggetto: Invio osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano.docx
Allegati: OSSERVAZIONI al Piano Generale del Traffico Urbano.docx

COMUNE DI CUNEO
 Prot. 20170014219 Data 27-02-2017
 Cat. 3 Cla 2 Fas. 0
 Ufficio campo AMBIENTE E TERRITORIO
 Numero stagi 0



9 8 2 1 7 2 7 0 4

Amb.

Invio in allegato le osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano formulate dal Consiglio di quartiere di Madonna delle Grazie.
 Erano state inviate in precedenza a: protocollo.comune.cuneo@legalmail.it, ma il messaggio è stato rifiutato dal sistema in quanto riceve solo "Posta Certificata".
 Aurelio Giordano
 cell. 3403424432

<input checked="" type="checkbox"/> ASS.	<input type="checkbox"/> ASS.
<input type="checkbox"/> AMBIENTE	<input type="checkbox"/> P. URB. 1
<input checked="" type="checkbox"/> P. URB. 2	<input type="checkbox"/> P. URB. 2
<input type="checkbox"/> P. URB. 3	<input checked="" type="checkbox"/> RESOR.
<input type="checkbox"/> CARL.	<input type="checkbox"/> S. MARIA
	<input type="checkbox"/> TRAFF.

1

COMITATO DI QUARTIERE**MADONNA DELLE GRAZIE**

Madonna Grazie, 23.02.17

OGGETTO: Osservazioni e proposte al Piano Generale del Traffico Urbano**Al Signor SINDACO di Cuneo**

Il Consiglio di quartiere di Madonna delle Grazie, presa visione del Piano Generale del Traffico Urbano, formula le seguenti osservazioni e proposte:

- 1) Si evidenzia l'urgente necessità di completare e mettere in sicurezza il percorso ciclopedonale nella zona dell'incrocio di via Savona con le vie Castelletto Stura, Vecchia Ferrovia e Bisalta, a proseguire lungo via Savona fino alla rotonda di porta Mondovì; Occorre completare e rendere agibile in sicurezza il collegamento ciclopedonale tra la esistente pista ciclabile di via Piozzo con il plesso scolastico delle scuole medie a Borgo S. Giuseppe e con la zona sportiva del Parco della Gioventù e la città.
- 2) Occorre realizzare un percorso ciclopedonale lungo la via Castelletto Stura (definita nel P.G.T.U. come strada urbana di quartiere) a partire dall'incrocio con via Piozzo fino ad almeno l'incrocio con via Cherasco.
- 3) Si propone il proseguimento della esistente pista ciclopedonale di via Piozzo lungo la stessa via Piozzo e poi via Cappa fino a collegarla con l'esistente pista ciclabile nella zona commerciale "AUCHAN", utilizzando il sottopasso esistente per l'attraversamento della strada di circoscrizione "Bovesana"; In tal modo si rende possibile l'estensione della rete ciclabile verso il centro abitato di Bombonina (lungo via Torre Acceglio) e verso i centri di Tetti Pesio e Trucchi, così come indicato nel P.G.T.U. : B plan 4 – itinerario portante "E" Asse Est.

Nella certezza che le proposte formulate saranno prese in seria considerazione, a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, si resta in attesa di cortese riscontro in merito.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO DI QUARTIERE

Aurelio Giordano

CONTRODEDUZIONI TECNICHE

- A. L'itinerario portante "E" - Asse Est (n.4) collega il centro storico di Cuneo con la frazione di Borgo S. Giuseppe, Madonna delle Grazie e Spinetta, attraverso l'intreccio della rete ciclabile esistente, di progetto e/o da adeguare e/o da completare e le zone 30 di Borgo S. Giuseppe (esistente) e di via Porta Mondovì (di progetto). La risoluzione di criticità puntuali delle connessioni ciclabili, quali gli attraversamenti, della segnaletica (orizzontale e verticale), e dello stato di manutenzione e della messa in sicurezza delle piste esistenti è un tema di dettaglio e specifico di ciascun intervento che è necessariamente rimandato alla fase di progettazione di ogni singolo intervento.
- B. Il Biciplan prevede il prolungamento dell'itinerario portante "E" - Asse Est (n.4) verso Madonna delle Grazie. Nel breve periodo, il collegamento non è ancora definito: si rimanda, quindi, necessariamente alle fasi successive della progettazione di dettaglio del collegamento.
- C. Non ci sono previsioni a breve termine sul collegamento ciclopedonale tra Madonna delle Grazie e la zona commerciale "AUCHAN"; inoltre, tale collegamento presenta la criticità dell'attraversamento della "Bovesana": attualmente non esiste un attraversamento che abbia le caratteristiche per essere utilizzato. Tale previsione potrebbe essere presa in esame in uno strumento di pianificazione con un orizzonte temporale e spaziale più ampio (come ad esempio, un Piano della Mobilità Sostenibile).

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene:

1. **l'osservazione 1 CONDIVISIBILE e TROVA RISPOSTA GIÀ ALL'INTERNO DEL PIANO per quanto previsto per l'itinerario portante "E" - Asse Est (n.4) del Biciplan, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera A.**
2. **l'osservazione 2 CONDIVISIBILE ma si rimanda alle successive fasi di progettazione di dettaglio, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera B.**
3. **l'osservazione 3 NON PERTINENTE, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera C.**

7. OSSERVAZIONE 7 - SIG. GIUSEPPE FISSORE

Amb.

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO : OSSERVAZIONI.

Premesso :

---Cuneo presenta una popolazione con un indice di vecchiaia elevato e saldo naturale costantemente negativo (vedi Piano Strategico Comunale 2030)

---La popolazione che gravita sul capoluogo- Altipiano per motivi di studio ,lavoro ed attività diverse è ben superiore a quella che si potrebbe riferire al dato del censimento (2022= 55.013 ab.)

---durante le stagioni meno favorite dal p.d.v. meteorologico (autunno- inverno) l'uso del trasporto pubblico si manifesta più necessario soprattutto per i più anziani.

Pertanto :

---negli orari della corse dei pulmann lungo l'asse principale di Corso Nizza/s.Rocco si riscontrano taluni intervalli tra i vari passaggi che raggiungono anche i 50 minuti.

---Viene monitorato il numero dei viaggiatori lungo certe linee durante taluni orari ,anche in rapporto alla capienza dei mezzi??? Si vedono talvolta pulmann con pochissimi passeggeri ,praticamente semivuoti,Come mai??? Tali corse sono state organizzate in modo razionale ???

---Il Piano Generale non fa alcun cenno circa l'opportunità di taluni interventi sui mezzi e nella fermate che potrebbero agevolare l'uso dei mezzi stessi come risulta da esperienze in atto in Italia e all'estero .

Esempio : --- pannelli luminosi alle fermate che avvisano l'arrivo di corse e relativo tempo di attesa .

---sistemi di obliterazione delle tessere di viaggio mediante lettura elettronica

---Indicazione del mezzo e del suo percorso non solo nella parte anteriore ,ma anche sulla fiancata di risalita

----interventi su alcuni tipi di mezzi nei quali la risalita e/o la discesa sono particolarmente disagiati

specie per persone molto anziane ,per chi ha borse con ruote , per portatori di handicap ,per chi ha passeggini di bimbi perché il pianale del mezzo è troppo alto rispetto al piano stradale

Nel Piano ,pur ad un mio sguardo superficiale, non ho notato precise e sintetiche indicazioni di indirizzi prioritari dei problemi da affrontare .

Tanto mi pareva di dover segnalare

Con i miei distinti saluti

Fissore Giuseppe

Corso Nizza 96 – 12100 Cuneo

Tel.0171-630492

e-mail :fissoreg@gmail.com



SETTORE AMBIENTE E MOBILITA'	
<input checked="" type="checkbox"/> ASS.	<input type="checkbox"/> AMM.
<input type="checkbox"/> AMBIENTE	<input type="checkbox"/> FLUV. 1
<input checked="" type="checkbox"/> M-T	<input type="checkbox"/> FLUV. 2
<input type="checkbox"/> P. CIVILE	<input checked="" type="checkbox"/> RESP.
<input type="checkbox"/> CARIC.	<input type="checkbox"/> COPIA
	<input type="checkbox"/> TUTTI

COMUNE DI CUNEO
Prot. 20170014368 Data 28-02-2017

Cat. 10 Cla 7 Fas 0
Ambiente e Territorio
Numero d'azione 0



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

Le direttive sui piani del traffico impongono il PUT come piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della circolazione. Criticità, radicate e strutturali, potranno essere rimosse solo attraverso potenziamenti dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale dei Piani dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

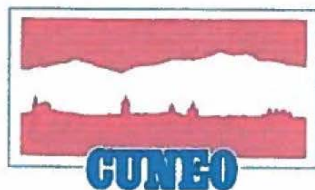
Il PUT ha, quindi, un significato più limitato e cioè di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti: ove è necessario affrontare la gestione ottimale del trasporto collettivo stradale, il PUT può più propriamente essere denominato Piano della Mobilità o Piano della Mobilità Sostenibile.

Pertanto, è all'interno del PUM o PUMS, che dovranno essere delineate le strategie ottimali di gestione del Trasporto Pubblico Locale.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON PERTINENTE**.

8. OSSERVAZIONE 8 - COMITATO PER IL FUTURO DEL CENTRO STORICO



COMITATO PER IL FUTURO DEL CENTRO STORICO



Alla cortese attenzione del

Signor Sindaco della Città di Cuneo
Dott. Federico BORGNA

Oggetto: Osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

Il Comitato per il futuro del centro storico di Cuneo ha ravvisato alcune criticità in merito alla mobilità urbana del centro storico ed individuato una serie di misure ritenute idonee a risolvere alcune delle problematiche riscontrate:

1. Inserire negli stalli bianchi riservati ai residenti la dicitura "riservato" o "residenti" al fine di impedire l'utilizzo dei parcheggi ai non aventi diritto. La segnaletica verticale risulta difficilmente consultabile. In assenza di controlli puntuali riscontriamo l'occupazione impropria degli stalli a noi riservati.
2. Si è riscontrata la ripresa del parcheggio selvaggio, facilitato dall'assenza di varchi in uscita e di controlli della polizia urbana. Si ritiene utile anticipare l'inizio dell'orario della Ztl almeno alle 19:30 al fine di limitare per lo meno il parcheggio selvaggio serale. Si sottolinea comunque la particolarità della Ztl limitata alle sole ore notturne.
3. Inversione del senso di marcia di via Fratelli Vaschetto, come da accordi intercorsi con l'assessore Dalmaso e l'assessore Olivero.
4. Individuare nuove aree a ridosso del centro storico da destinarsi al parcheggio esclusivo dei residenti, data l'insufficienza degli stalli bianchi attualmente disponibili (ad esempio Via Della Pieve, controviale di fronte la pizzeria Bella Napoli, tratti del Viale ciliari, porzioni di Piazza Santa Croce).
5. Piste ciclabili. Dalla lettura del P.G.T.U. non risulta come si intendano utilizzare i viali ciliari in relazione alle nuove piste ciclabili; non si capisce se sono previsti e finanziati interventi strutturali o se si prevede il mero utilizzo promiscuo con i pedoni dei percorsi già esistenti. Altri interventi, in altre parti della città, sono stati dettagliati con commenti e rendering. Si ricorda inoltre come le nuove piste ciclabili nascerebbero in zone attualmente trascurate e dedicate prevalentemente al passeggio dei cani, con tutte le conseguenze del caso. A prescindere dall'utilizzo dei viali ciliari come piste ciclabili sarebbe comunque opportuna una sistemazione complessiva dei viali medesimi che rappresentano un punto di ingresso importante verso il centro storico.
6. Rimane insoluta la problematica, già evidenziata in passato, relativa alla possibilità di carico e scarico dei residenti di via Roma. La fascia oraria attualmente prevista risulta difficilmente

fruiblle dalle famiglie. Sarebbe opportuno individuare di concerto con i residenti una nuova finestra temporale più consona alle esigenze.

Certi di un positivo riscontro alle nostre osservazioni, cogliamo l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

Cuneo, 25/02/2017



Massimo Bedino

Presidente del Comitato per il Futuro del centro Storico

CONTRODEDUZIONI TECNICHE

- A. Vista la recente istituzione in via definitiva della ZTL e la conseguente regolamentazione del carico/scarico, è opportuno attendere una fase temporalmente significativa (almeno un anno) per la messa a regime del sistema per poter poi effettuare una valutazione oggettiva delle eventuali criticità di tutto il sistema e poter predisporre gli eventuali necessari correttivi.
- B. È in corso la gara per la gestione della sosta: nel bando sono previste agevolazioni per la sosta dei residenti del centro storico (pass per la sosta gratuita negli stalli a pagamento di tutto il centro storico, abbonamenti a tariffa agevolata nel parcheggio interrato dell'ex Caserma Cantore e in piazza Santa Croce, possibilità del Comune di estendere ad altre zone a pagamento della città la validità del pass). Dopo l'affidamento del servizio al nuovo gestore e un tempo opportuno di messa a sistema del nuovo regime della sosta potranno essere valutate eventuali criticità al sistema della sosta riservata ai residenti del centro storico.
- C. Nell'itinerario portante Zona 30 "Centro storico" (n.6) del Biciplan, le piste ciclabili da realizzare sui viali ciliari (Lungogesso Papa Giovanni XXIII, Lungostura Kennedy) potrebbero essere realizzate come ciclopedonali bidirezionali ricavate sul marciapiede. Per questo tipo di sezione è necessario garantire la regolarità della superficie pavimentata, una opportuna segnaletica orizzontale e verticale, con un conseguente aumento del decoro e della qualità urbana dei viali.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritengono le osservazioni **PERTINENTI e quindi ACCOGLIBILI IN UNA FASE SUCCESSIVA all'approvazione del Piano che consenta la necessaria tempistica di messa a regime delle azioni sopra richiamate.**

9. OSSERVAZIONE 9 - SIG. PIERLUIGI M. GARELLI (CONSIGLIERE COMUNALE)

Al Sig. Sindaco di Cuneo

Oggetto: Osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano

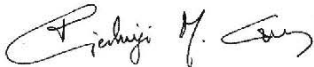
Il sottoscritto Pierluigi M. Garelli, Consigliere comunale di Cuneo, formula le seguenti osservazioni in merito a quanto previsto dal *Piano Generale del Traffico Urbano* adottato dalla Giunta comunale di Cuneo con propria Deliberazione n. 19 del 26.01.2017:

- 1) Il *PGTR* disegna il quadro della futura mobilità urbana (viabilità, linee di scorrimento, parcheggi, aree di sosta, piste ciclabili, ...) senza alcun riferimento allo stato e/o alle previsioni di revisione/sviluppo/implementazione del trasporto pubblico. È opinione dello Scrivente che tale mancanza privi l'impianto progettuale – ancorché di breve periodo – di un fattore essenziale di valutazione del contesto, inficiandone l'organicità e l'efficacia.
- 2) In riferimento a quanto previsto al punto 3.4 (*Il parcheggio interrato di piazza Europa e il progetto di riqualificazione*), lo Scrivente ritiene che la scelta di progettare un parcheggio sotterraneo in centro-città sia ad oggi contraddittoria e anacronistica:
 - contraddittoria, in quanto contribuendo ad attrarre in città autoveicoli in cerca di parcheggio contrasta nettamente con l'obiettivo di "*ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico*" (pag. 4) che il *PGTR* si pone in premessa;
 - anacronistica in quanto in decisa controtendenza con le politiche adottate dalle più importanti e lungimiranti amministrazioni europee, che tendono a scoraggiare l'ingresso degli autoveicoli in città istituendo parcheggi cosiddetti "di testata", collegati al centro urbano tramite servizi di autobus e/o navette.Al riguardo – e in alternativa subordinata – lo Scrivente auspica la progettazione di un adeguato numero di parcheggi di testata ai margini dell'Altipiano, e per quanto riguarda nello specifico l'ingresso in città dalla porta Sud, la realizzazione di un parcheggio sotterraneo di idonee proporzioni in un'area marginale di Parco Ferruccio Parri, con adeguato ripristino verde della superficie, collegato al centro-città con un servizio frequente di navette e/o di piccoli pullman elettrici.
- 3) In riferimento al piano complessivo della ciclabilità urbana – apprezzabile peraltro in quanto a organicità – il sottoscritto chiede che venga verificata la possibilità di istituire tratti di circolazione secondo le modalità del cosiddetto "controsenso ciclabile", laddove le caratteristiche della viabilità lo rendano praticabile.

Ringraziando anticipatamente dell'attenzione, porge cordiali saluti.

Cuneo, 1 marzo 2017

In fede



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

- A. Le direttive sui piani del traffico impongono il PUT come piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della circolazione. Criticità, radicate e strutturali, potranno essere rimosse solo attraverso potenziamenti dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale dei Piani dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale). Il PUT ha, quindi, un significato più limitato e cioè di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti: ove è necessario affrontare la gestione ottimale del trasporto collettivo stradale, il PUT può più propriamente essere denominato Piano della Mobilità o Piano della Mobilità Sostenibile. Pertanto, è all'interno del PUM o PUMS, che dovranno essere delineate le strategie ottimali di gestione del Trasporto Pubblico Locale.
- B. Il parcheggio interrato di Piazza Europa, accompagnato dalla riqualificazione della piazza, ha un ruolo strategico per la sosta dei residenti e degli operatori del centro storico che mitiga gli effetti negativi legati alla sua funzione di attestamento del traffico in centro. Si condivide la considerazione sulla politica di attestamento della sosta in parcheggi di scambio ai margini dell'Altopiano sul modello del parcheggio degli Impianti Sportivi in cui il collegamento con il centro storico è realizzato attraverso l'ascensore inclinato: i sistemi ettometrici, infatti, costituiscono, in particolari situazioni, una efficace alternativa ai classici bus.
- C. Per quanto riguarda la possibilità di istituire il controsenso ciclabile in alcuni tratti di circolazione, la normativa vigente (D.M.557/99) e il chiarimento del Ministero (Prot. 25807 del 19/03/2008) consentono la realizzazione di una pista ciclabile su una strada a senso unico in senso opposto a quello dei veicoli **soltanto se in sede propria** (quindi, con elemento separatore invalicabile). La realizzazione di questa tipologia di pista ciclabile è molto onerosa economicamente.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene:

1. **l'osservazione 1 CONDIVISIBILE sul piano generale ma NON PUÒ AVERE RICADUTE E SVILUPPI NEL PRESENTE PIANO, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera A;**
2. **l'osservazione 2 NON ACCOGLIBILE come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera B;**
3. **l'osservazione 3 NON ACCOGLIBILE come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera B;**

10.OSSERVAZIONE 10 - COMITATO DI QUARTIERE SAN ROCCO CASTAGNARETTA



Comitato di Quartiere
San Rocco Castagnaretta
C.so Francia, 163
San Rocco Castagnaretta - Cuneo (CN)
E-mail: quartiere.sanrocco.cn@gmail.com

San Rocco Castagnaretta, li 26/02/2017
Prot. 9/219-17

Ill.mo Signor SINDACO Città di CUNEO

Via Roma, 28 - 12100 Cuneo

Oggetto: Osservazioni e proposte nel pubblico interesse, riferite alla proposta di Piano Generale del Traffico Urbano adottata con Deliberazione n. 19 del 26 gennaio 2017

Nel consultare il Piano Generale del Traffico Urbano il Comitato di Quartiere di San Rocco Castagnaretta vuole mettere in evidenza alcuni aspetti che ritiene importanti al fine di migliorare la mobilità sul proprio territorio, in particolare evidenzia:

- 1. la velocità pericolosa con cui molti veicoli attraversano il centro abitato e periferico di San Rocco Castagnaretta;*
- 2. la velocità elevata con cui molti veicoli percorrono le vie di campagna utilizzate come scorciatoie (viale F. Mistral, via San Maurizio, via Mellana, ecc.);*
- 3. l'elevato traffico che si concentra su corso Francia tra l'incrocio con corso A. De Gasperi e via Crocetta.*

In seguito si analizzano i tre punti evidenziati formulando anche delle proposte di soluzioni.

1. Per evitare le velocità pericolose nel centro abitato è necessario studiare una differenziazione delle strade di distribuzione interna nelle aree residenziali da quelle dei corsi ad alto scorrimento in modo che chi le percorre non superi i 30 km/h mentre chi lavora sulle strade non residenziali abbia a disposizione corsi veloci e scorrevoli. Questo si può ottenere utilizzando nelle aree residenziali dei dissuasori di velocità ed eventualmente de-regolamentando le strade prendendo come esempio la città di Londra dove sono stati eliminati dei diritti di precedenza, di attraversamento pedonale, ecc... con lo scopo di evidenziare i doveri di circolazione responsabile nel rispetto di tutti i cittadini e dei veicoli minori (biciclette, monopattini, ecc...).

2. Le velocità elevate con cui molti veicoli percorrono le vie di campagna (viale Mistral, via San Maurizio, via Mellana, ecc..) sono dovute al fatto che non esiste una strada ad elevato scorrimento tra le città di Cuneo e Borgo San Dalmazzo pertanto queste vie sono utilizzate come scorciatoie percorse a velocità elevate e pericolose.

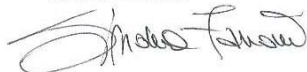
3. Per lo stesso motivo il tratto compreso su corso Francia tra l'incrocio con corso A. De Gasperi e via Crocetta ha un elevato traffico pur non avendo più le caratteristiche per sostenerlo. Manca una strada parallela ad elevato scorrimento con cui dividere il traffico. In particolare sul tratto citato, a rendere più complessa la situazione, insistono molti passi carrai e diverse attività commerciali/artigianali (Bottero Ski, Andreis Carrozzerie Industriale, Bogi Autocarrozzeria, Franchino falegnameria, ecc..). Ci sono troppe intersezioni ed è difficile regolare il traffico in modo sicuro e regolare.

Si evidenzia, sempre nel citato tratto, la mancanza di un marciapiede e un attraversamento ciclo-pedonale per collegare la zona "fabbricato Quaranta Silvano e BotteroSki" con la ciclo pedonale presente sul lato opposto, attraversamento utile anche per tutti i residenti in zona e chi scende da via Crocetta.

Da quanto scritto sopra si può desumere che diventa sempre più urgente la costruzione di una nuova strada tra via Cascina Colombaro e via XI Settembre, questo per creare un collegamento veloce e scorrevole tra la città di Cuneo con la nuova circoscrizione di Borgo San Dalmazzo lato fiume Stura. Collegamento che servirà ad alleggerire il traffico in attraversamento nel Quartiere San Rocco Castagnaretta e zona Angeli dotando l'altopiano di un secondo collegamento parallelo a corso Francia (ormai declassato da strada statale a strada interna a centro abitato) e per porre le basi per la differenziazione di strade di distribuzione interna da quelle ad elevato scorrimento.

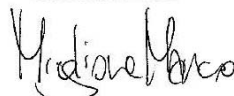
Rimanendo a disposizione per ogni ulteriore informazione che si rendesse necessaria ringraziamo anticipatamente per la cortese attenzione e porgiamo

La segreteria
Simona ZANONI



Cordiali saluti

Il Presidente
Marco MIGLIORE



CONTRODEDUZIONI TECNICHE

- A. Il PUT, nell'elaborato "*Classifica funzionale delle strade e linee di indirizzo per la progettazione viaria*" (BPYPR020), definisce la classifica delle strade (tavola BPYP0160 "*Classifica funzionale*"), facendo riferimento all'art. 2 del codice della strada e alle direttive, emesse dal Ministero dei lavori pubblici, per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. Detta classifica individua, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico. Il PUT, quindi, classifica: Corso De Gasperi e Corso Francia come strade urbane di quartiere; via Mellana e via S. Maurizio come strade urbane di quartiere in zona 30 (quindi, con limite di velocità a 30 Km/h); inoltre il PUT prevede nel quartiere di S. Rocco Castagnaretta l'istituzione della zona 30 e le strade all'interno della zona 30 sono classificate come strade locali. La strada urbana di quartiere (E) ha funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone esterne di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, etc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Per questa categoria di strade è prevista dall'art. 142 del Nuovo Codice della Strada una velocità massima di 50 Km/h. Per l'Altopiano, nel PUT si è imposto sulle strade urbane di quartiere che ricadono all'interno delle zona 30 proposte una velocità massima di 30 km/h. La strada locale (F), invece, è al servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. Inoltre, l'istituzione della zona 30 è possibile attraverso la realizzazione di interventi di moderazione del traffico (ad esempio, piazza traversante, bould outs, pinch points, attraversamento pedonale rialzato) che consentono la riduzione della velocità per la condivisione in sicurezza dello spazio stradale da parte del veicolo motorizzato e della bicicletta. Per far ciò sarà necessario redigere un progetto ad hoc con un livello di dettaglio proprio degli altri piani (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano) che costituiscono i successivi livelli di progettazione.
- B. Le direttive sui piani del traffico impongono il PUT come piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della circolazione. Criticità, radicate e strutturali, potranno essere rimosse solo attraverso potenziamenti dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale dei Piani dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale). Il PUT ha, quindi, un significato più limitato e cioè di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti: ove è necessario affrontare potenziamenti dell'offerta infrastrutturale stradale, il PUT può più propriamente essere denominato Piano della Mobilità o Piano della Mobilità Sostenibile. Pertanto, è all'interno del PUM o PUMS, che dovranno essere valutate eventuali carenze infrastrutturali e proposte nuovi interventi al sistema infrastrutturale.

DECISIONE

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene:

4. **l'osservazione 1 CONDIVISIBILE e TROVA RISPOSTA GIÀ ALL'INTERNO DEL PIANO per quanto previsto sia nella classifica funzionale delle strade sia nelle zone 30, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera A.**
5. **l'osservazione 2 NON PERTINENTE, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera B.**
6. **l'osservazione 3 NON PERTINENTE, come argomentato nella controdeduzione tecnica alla lettera B.**



 **Sintagma**

Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it