

Pagina 2



La situazione del traffico a Cuneo oggi

Pagina 2-3



Gli effetti della Zona 30 sulla sicurezza: il caso Chambéry

Pagina 3



Perché le Zone 30?

Pagina 4-5



Il progetto: disegni e dettagli dell'intervento

Pagina 6



Gli altri interventi: Corso Brunet; Corso Soleri

Pagina 7



Cuneo a piedi e in bicicletta

Pagina 8



I parcheggi Il nuovo ascensore panoramico



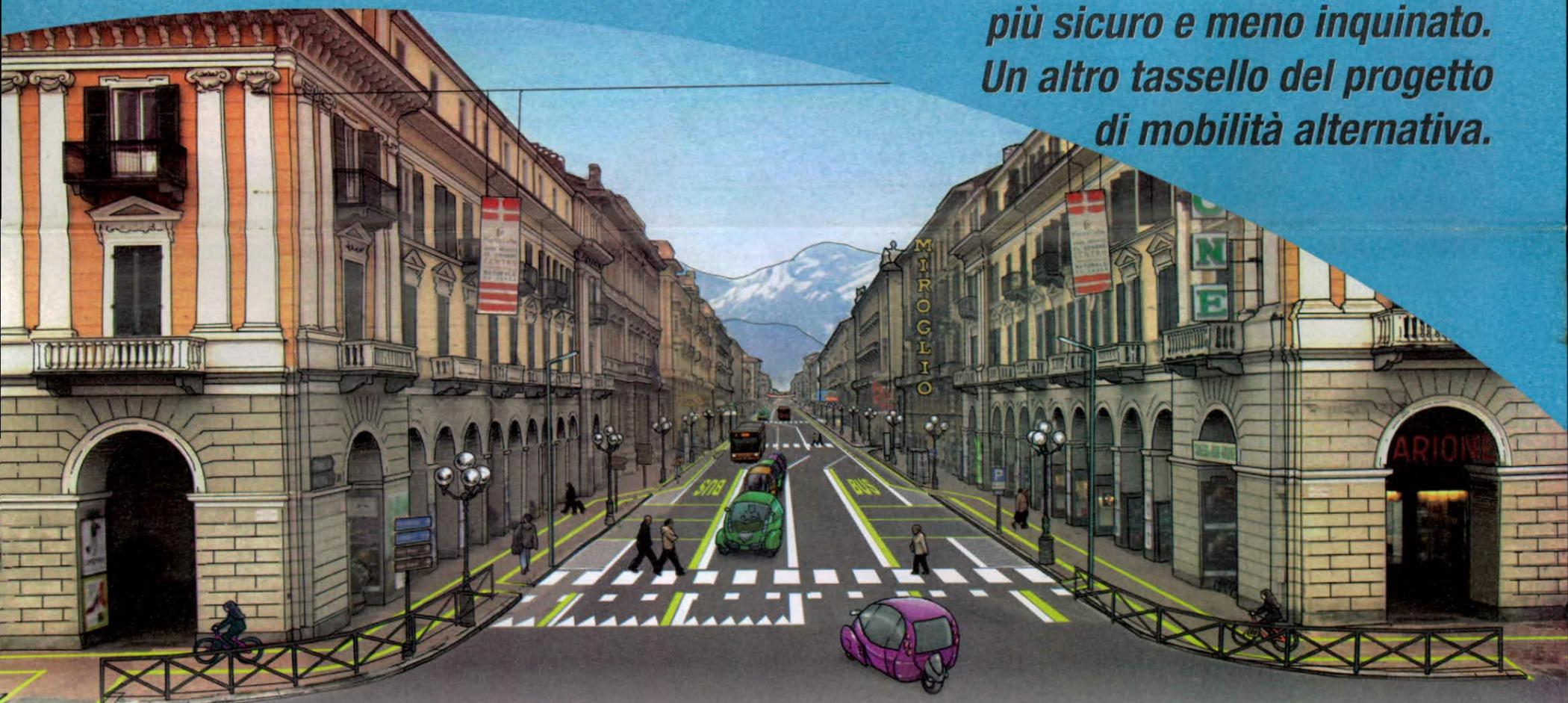
il Comune, notiziario della Città di Cuneo - anno IV, numero 3 - Settembre 2009 - informazione ai residenti del Comune di Cuneo - direttore responsabile: Fabio Guglielmi - aut.trib. di Cuneo n° 278 del 11/10/1973

Piano di moderazione del traffico della città di Cuneo



Cuneo sempre più a misura d'uomo

Con le Zone 30 il centro cittadino più sicuro e meno inquinato. Un altro tassello del progetto di mobilità alternativa.



Lintervento sul centro cittadino con l'istituzione delle "Zone 30" nel quadrilatero compreso tra i corsi Brunet, Gioiotti, Monviso, Soleri, Garibaldi e il Viale Angeli è un progetto molto ambizioso e siamo consapevoli che le scelte prospettate sono di grande impatto e richiederanno la pazienza e il sostegno di tutti.

Le esperienze degli altri paesi ci dicono che per funzionare bene le azioni volte a moderare il traffico devono essere sostenute dalla comunità locale e da tutti coloro che utilizzano le strade.

Noi sappiamo di dovervi richiedere alcuni sacrifici, primo fra tutti quello di fare qualche spostamento in più a piedi, o in bici, invece che con l'auto, ma siamo convinti che questo progetto rivoluzionerà non solo il traffico, ma la vita di tutta la comunità cuneese.

Bicincittà, il servizio di bike sharing che abbiamo realizzato per primi in Italia, i parcheggi di testata con le navette di collegamento, il trasporto pubblico flessibile, le piste ciclabili, ma anche i progetti relativi al Parco Fluviale, le domeniche ecologiche, pedibus, l'ascensore panoramico recentemente inaugurato, sono tutti tasselli di un unico progetto complessivo, che ha come unico fine quello di migliorare la vivibilità della città.

Vogliamo infatti che gli abitanti del centro e tutti quelli che a Cuneo vivono e lavorano possano riappropriarsi dei propri spazi, perché siamo convinti che una città a misura d'uomo sia un luogo migliore dove vivere.

Alberto Valmaggia, *Il Sindaco*

Cuneo offre ampie possibilità di crescita della mobilità ciclistica. Attualmente però è ancora difficoltosa la coabitazione di bici e autoveicoli, perché ci sono troppe auto: 79 ogni 100 abitanti, 19 in più rispetto alla media nazionale, che registra già il triste primato europeo per la densità automobilistica (60 auto ogni 100 abitanti, a Copenaghen sono 27 auto ogni 100), secondi al mondo solo agli U.S.A.

145.000 auto che ogni giorno entrano ed escono da Cuneo, oltre 15.000 che passano in Corso Nizza, quasi 12.000 in Corso Dante... sono numeri elevatissimi, che ci fanno dire che le auto circolanti sono veramente troppe (basti pensare che sulla TO-SV ne transitano 15.000 al giorno). Troppe auto vogliono dire inquinamento, ma soprattutto poca sicurezza per pedoni e ciclisti (e i ripetuti investimenti avvenuti a Cuneo in questi ultimi anni ne sono una conferma). È da queste considerazioni che siamo partiti quando abbiamo cominciato a ragionare su questo progetto.

Le strade urbane sono divenute uno spazio dedicato quasi esclusivamente alle auto, o dove comunque queste ultime hanno la priorità assoluta. Ora, se questa situazione può essere valida per le arterie di scorrimento veloce e più ancora per strade di grande collegamento extraurbane, diversa è la valutazione per strade centrali quali i corsi Nizza e Dante, ove un intervento sul traffico non può che andare a favore di chi si muove a piedi, in bici o con i mezzi pubblici.

È necessario quindi porre mano a tutto il settore della mobilità, trovare un equilibrio tra lo spazio destinato al traffico motorizzato e quello dedicato a pedoni e ciclisti.

Le esperienze degli altri paesi, dove questo tipo di politica è attiva da oltre 30 anni, hanno dimostrato che quella delle

Zone 30 è la strategia più efficace per mettere in sicurezza lo spazio della mobilità urbana, poiché pone come obiettivo primario proprio quello della sicurezza degli utenti della strada, che, è bene ricordare, siamo noi, pedoni, ciclisti o automobilisti/motociclisti, a seconda dei casi. Infatti i punti cardine del progetto sono pochi, ma tutti finalizzati a ridurre le situazioni di pericolo: 30 km/h è una velocità che permette spazi di frenata ragionevoli, i percorsi a chicane aiutano a ridurre la velocità, l'avanzamento dei marciapiedi riduce i tempi di attraversamento e garantisce maggiore sicurezza. Quello che chiediamo è solamente di ridurre un po' la velocità in centro e, magari, di parcheggiare un po' più lontano e fare qualche passo in più. Tutti gli studi in materia di mobilità ci dicono infatti che un parcheggio, per essere considerato "vicino", deve stare in un raggio percorribile a piedi in 15 min (pensate, ad esempio, cosa vuol dire parcheggiare a Torino o anche solo ad Alba). Bene, se considerassimo questi dati senza adattarli alla nostra realtà, potremmo dire che a Cuneo si deve parcheggiare nei parcheggi di testata e poi muoversi a piedi, perché per attraversare tutto l'altipiano ci vogliono dai 20 ai 30 minuti e ogni parcheggio non dista dal centro più di 10 minuti. Chiaramente sappiamo che questo schema non può essere applicato tout court, però cominciare a riconsiderare il concetto di parcheggio "vicino" aiuterebbe a ridurre traffico e inquinamento in città, migliorando la qualità della vita nel complesso.

In fondo, è sufficiente un cambio di mentalità e avremo una Cuneo ancora più bella, sicura e pulita.

Guido Lerda, *Assessore alla Mobilità*

AUTO SULLE PRINCIPALI VIE DI ACCESSO ALLA CITTÀ

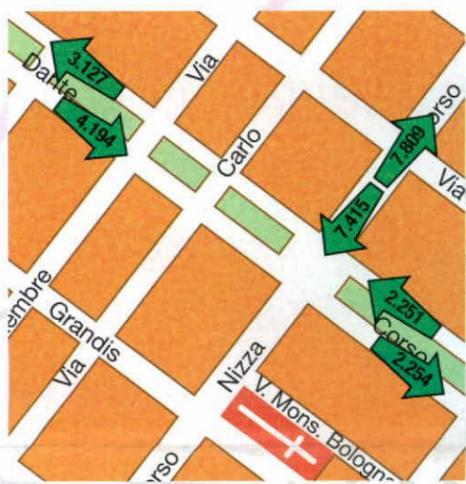
	Flussi giornalieri ¹		Riduzione
	Prima Est-Ovest	Dopo Est-Ovest	
Viadotto Soleri	34.640	26.200	-24,4%
Ponte Vecchio	30.520	23.590	-22,7%
Via Savona (Borgo San Giuseppe)	51.210	41.800	-18,3%
Viale degli Angeli	24.290	18.600	-23,4%
Corso De Gasperi	15.230	14.590	-4,2%
Corso Francia	14.240	12.430	-12,7%
Est-Ovest viadotto Sarti (lato Stura)	-	23.760	-
Est-Ovest ponte della Pace (lato Gesso)	-	14.780	-

¹ Flussi complessivi nei due sensi di marcia

LA SITUAZIONE DEL TRAFFICO A CUNEO OGGI

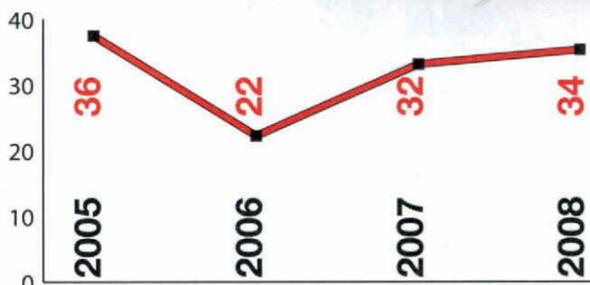
Ogni giorno a Cuneo si registra il passaggio (mezzi in entrata e in uscita) di oltre 145.000 veicoli, un numero elevatissimo, circa 10 volte maggiore dell'autostrada Torino - Savona (che registra un flusso medio giornaliero di 15.000 veicoli).

Cuneo inoltre è tra le prime città italiane per numero di auto pro capite con 79 auto ogni 100 abitanti maggiorenni (media Italia 60, media Piemonte 64)



Numero di investimenti di pedoni e ciclisti a Cuneo

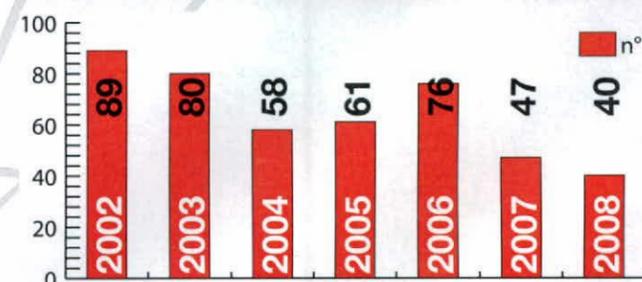
Come evidenziato dai dati Istat (consultabili sul sito <http://www.istat.it>) la ragione prima dell'incidentalità stradale è rappresentata dall'eccesso di velocità dei veicoli a motore



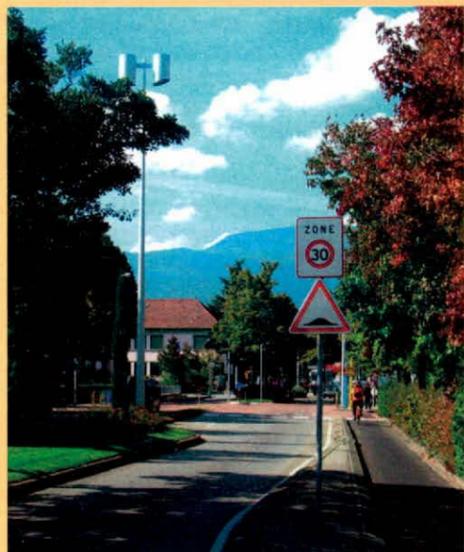
PM₁₀⁽¹⁾ - Numero di superamenti annuali del limite di 50 µg/m³ previsto per legge.

La legge nazionale (di recepimento della normativa europea) prevede che non possano essere oltrepassati i 35 superamenti annuali (dal 2010 non potranno esserci più di 7 superamenti). In caso di superamento l'UE commina sanzioni a livello nazionale che poi si ripercuotono sui bilanci regionali e locali.

⁽¹⁾ La sigla PM₁₀ identifica materiale (polvere, fumo, microgocce di sostanze liquide) presente nell'atmosfera in forma di particelle microscopiche, il cui diametro aerodinamico medio è uguale o inferiore a 10 µm (10 millesimi di millimetro). La nocività delle polveri sottili dipende dalle loro dimensioni e dalla loro capacità di raggiungere le diverse parti dell'apparato respiratorio



GLI EFFETTI DELLA ZONA 30 SULLA SICUREZZA



L'esperienza di altri paesi europei, dove questo tipo di politica è attiva da oltre 30 anni, ha dimostrato che quella delle Zone 30 è la strategia più efficace per mettere in sicurezza lo spazio della mobilità urbana, poiché pone come obiettivo primario proprio quello della sicurezza degli utenti della strada. I primi tentativi di moderazione del traffico furono introdotti in Inghilterra a partire dal 1966: essi consistevano nella creazione di shared spaces, cioè di spazi condivisi tra gli utenti, realizzati chiudendo a fondo cieco alcuni tratti di strada e consentendo sull'intera superficie viaria il transito promiscuo dei pedoni, dei ciclisti e dei veicoli motorizzati. Questi progetti non sempre raggiunsero gli scopi prefissati, poiché la conformazione delle strade non impediva ai veicoli di circolare a velocità sostenute anche negli ambiti frequentati dai pedoni e soprattutto dai bambini. Nonostante questi problemi,

lo shared space può essere considerato il predecessore del woonerf olandese, spazio introdotto per la prima volta in Olanda negli anni 70 nella città di Delft, in seguito alla mobilitazione di un gruppo di residenti che desideravano contrastare i continui incidenti provocati dalle automobili. La città francese di Chambéry, in circa trent'anni di applicazione delle tecniche di moderazione del traffico (i primi interventi risalgono al 1977) ha ottenuto una riduzione dell'incidentalità senza eguali in Europa. Per raggiungere questo obiettivo, a Chambéry sono stati intrapresi due tipi di azioni: uno, di ordine psicologico, volto a influenzare il comportamento degli automobilisti; l'altro, di ordine fisico, per limitare concretamente la velocità dei veicoli attraverso il ridisegno dello spazio stradale. Questo sistema è stato riassunto in uno slogan: "convincere e costringere".

L'introduzione delle Zone 30 su tutto il territorio urbano ha dato risultati eccellenti per quanto riguarda la sicurezza. Tra il 1979 e il 2002, gli incidenti stradali con danni alle persone sono passati da 453 a 53. Nello stesso periodo il numero di feriti e morti è sceso da 590 a 65 secondo un trend di riduzione costante. Questi pochi dati fanno comprendere le ragioni che spingono a favore della moderazione del traffico in città e spiegano i motivi per cui sono stati indicati i 30 km/h quale limite di sicurezza per le strade in ambito residenziale. In realtà la strategia della Zona 30 è più sottile. Ciò che con essa si cerca di ottenere è che la velocità di percorrenza sia, in ogni momento, una velocità di sicurezza.

PERCHÉ LE ZONE 30?

Nelle maggiori aree urbane, circa i 2/3 delle vittime di incidenti stradali sono costituiti da utenti deboli (pedoni e ciclisti) e da conducenti di motocicli: ad esempio, nel 2003 nelle 14 principali aree urbane italiane sono stati uccisi 157 pedoni, su un totale di 594 morti per incidenti stradali (dato che comprende anche gli incidenti che sono avvenuti tra veicoli, senza coinvolgere i pedoni). **A Cuneo negli ultimi 4 anni si sono registrati ben 124 investimenti** (vedi tabella pag 2), alcuni dei quali con gravi conseguenze.

Dall'analisi degli incidenti che hanno coinvolto i pedoni appare evidente la preponderanza degli anziani tra le vittime. Da questi dati emerge un quadro generale della pericolosità dell'ambiente stradale in città: le strade sono uno spazio a rischio di una forma di incidentalità, che, tra l'altro, è iniquamente selettiva, nel senso che colpisce maggiormente proprio i soggetti più deboli.

La strategia delle Zone 30 si è dimostrata come il tipo di azione più efficace per mettere in sicurezza lo spazio della mobilità interna agli ambiti residenziali.

Essa si presenta sotto diverse denominazioni, a seconda anche dei contesti nazionali: il più delle volte viene indicata come politica di **"moderazione del traffico"** (traffic calming); talvolta come azione di messa in sicurezza del traffico nelle zone residenziali. In effetti, **la strategia delle "Zone 30" persegue l'obiettivo primario della sicurezza dello spazio della mobilità negli ambiti residenziali urbani.**

Il suo fine, però, è più ampio, perché essa mira anche a rispondere ad una domanda di maggiore multifunzionalità della strada urbana, la quale, con la grande diffusione della motorizzazione privata, ha finito per essere quasi esclusivamente lo spazio dedicato alle automobili. Vi è dunque un problema di riequilibrio, all'interno del settore della mobilità, tra spazio dedicato al traffico motorizzato e spazio dedicato alla mobilità pedonale e ciclabile e, all'interno di quello motorizzato, tra spazio dedicato al mezzo pubblico e spazio dedicato al mezzo privato.

Dunque, innanzitutto la **sicurezza**, in secondo luogo, la **multifunzionalità** e, infine, il **miglioramento della qualità ambientale** dello spazio pubblico di strade e piazze:

un'azione sistematica di messa in sicurezza e di riequilibrio multifunzionale della viabilità urbana richiede un sensibile ripensamento del disegno dello spazio pubblico, che va colto come opportunità di miglioramento qualitativo del paesaggio urbano.

Come si vede la strategia delle Zone 30 è una complessa azione con molti obiettivi; per cui non può venire ridotta ad una mera azione di moderazione del traffico, ma va inquadrata in una più complessiva politica di **miglioramento dell'ambiente urbano** e della sua vivibilità, sulla quale il traffico motorizzato esercita una influenza decisiva.

La fisionomia della strada non viene sostanzialmente modificata, poiché viene mantenuta la distinzione fra i marciapiedi, destinati ai pedoni, e la carreggiata, destinata ai veicoli; inoltre i pedoni non hanno la precedenza in ogni punto della strada, ma soltanto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

La vera conquista delle "Zone 30" consiste nel grande incremento della sicurezza: i veicoli sono indotti, dalla conformazione della strada, a non superare i limiti di velocità di sicurezza. Oltre ad aumentare la sicurezza, la realizzazione delle Zone 30 costituisce un'occasione per riqualificare gli spazi stradali, incrementando il valore estetico del paesaggio urbano residenziale.

La moderazione del traffico si propone di fare in modo che il conducente di un veicolo a motore sia indotto a mantenere in ogni situazione la giusta velocità di sicurezza: possiamo affermare che la strategia della Zona 30 è in realtà una strategia del costante mantenimento della velocità di massima sicurezza.

Per ottenere questo risultato è anche necessaria la **partecipazione dei cittadini**. Per quanto il ridisegno della strada sia eseguito con perizia, il mantenimento di un comportamento responsabile di guida richiede una convinta adesione da parte dei conducenti dei veicoli. Per affrontare con successo i problemi che potrebbero nascere dall'adozione delle Zone 30, le esperienze europee insegnano infatti che **è necessario che le azioni di moderazione del traffico siano condivise e sostenute dalla comunità locale e da tutti coloro che utilizzano le strade.**



RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E DEL RUMORE CON LE ZONE 30

L'introduzione delle Zone 30 comporta, secondo numerose ricerche compiute in Germania ed in Svizzera, una riduzione del carico di inquinanti in atmosfera tra un minimo del 10% ed un massimo del 30%. Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che le emissioni locali di polveri e gas malcombusti (principalmente monossido di carbonio e ossidi di azoto) sono proporzionali alle accelerazioni del veicolo che, con le Zone 30, avvengono in minore quantità e intensità; i veicoli hanno un'andatura più costante che richiede, di conseguenza, meno energia per lo spostamento.

L'energia cinetica del veicolo è continuamente accumulata e dispersa nelle accelerazioni e nelle frenate in misura proporzionale al quadrato della velocità raggiunta: dimezzare la velocità di punta riduce di quattro volte l'energia consumata, in un tempo doppio, e richiede metà potenza, con un'ovvia diminuzione, oltretutto di polveri e gas malcombusti, anche dei consumi di carburante e delle emissioni di anidride carbonica.

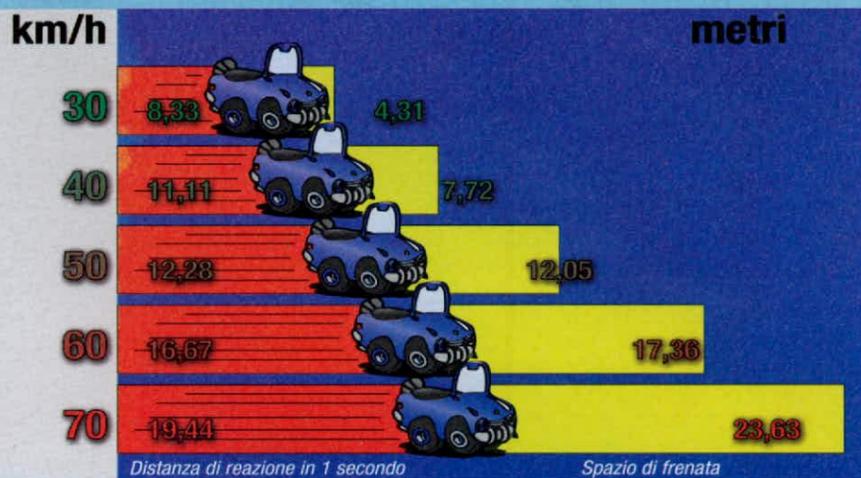
Inoltre tali misure di moderazione del traffico hanno importanti effetti anche sul rumore, per via dell'andatura meno irregolare che assumono i veicoli, con minori accelerazioni e frenate: nelle vie organizzate in questo modo si è riscontrata una diminuzione di almeno 3-4 dB, ossia una diminuzione equivalente al dimezzamento del traffico veicolare.

RAPPORTO TRA VELOCITÀ E FRENATA

Come evidenziato dai dati Istat (consultabili sul sito Internet <http://www.istat.it>), **la prima ragione dell'incidentalità stradale è rappresentata dall'eccesso di velocità** dei veicoli a motore: l'incidente si produce in quella situazione in cui il conducente sta procedendo ad una velocità che non gli consente di arrestare il veicolo in tempo utile per evitare l'impatto.

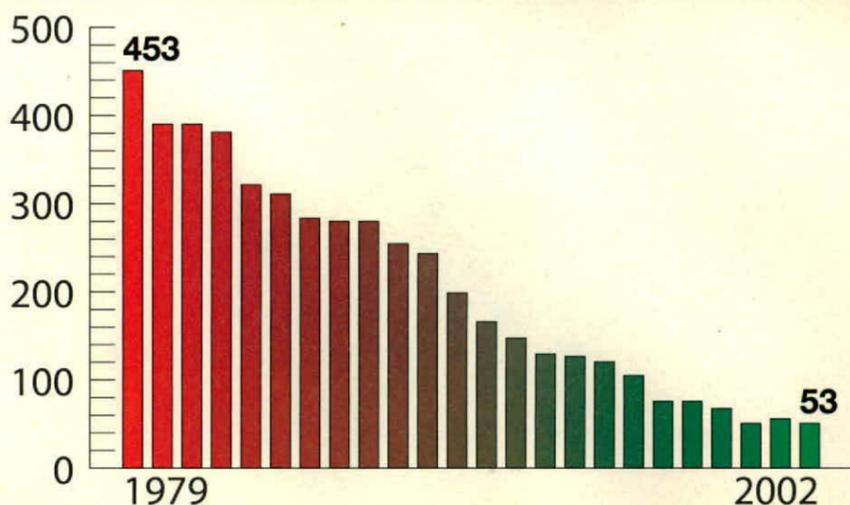
Ad una velocità di 50 km/h, il veicolo percorre poco meno di 15 m durante il tempo di reazione del conducente (stimato di 1 secondo), cioè dal momento della percezione del pericolo al momento in cui inizia la manovra di arresto, e percorre una distanza analoga prima che il veicolo si fermi. Una persona che si trovi entro i 15 m viene, di conseguenza, colpita a 50 km/h: l'impatto è equivalente a quello che si subirebbe a seguito di una caduta da un'altezza di 10 m, con un'altissima probabilità di morte o, comunque, di grave invalidità permanente.

Ad una velocità di 30 km/h, normalmente si riesce ad arrestare il veicolo entro 15 m. Anche nel caso in cui una persona venga colpita dal veicolo, l'urto ha in genere conseguenze molto meno gravi: una velocità d'urto di 30 km/h equivale ad una caduta da 3,5 m di altezza, una velocità d'urto di 20 km/h equivale a cadere da 1,5 m, con buona probabilità di rimanere illesi o riportare ferite lievi.

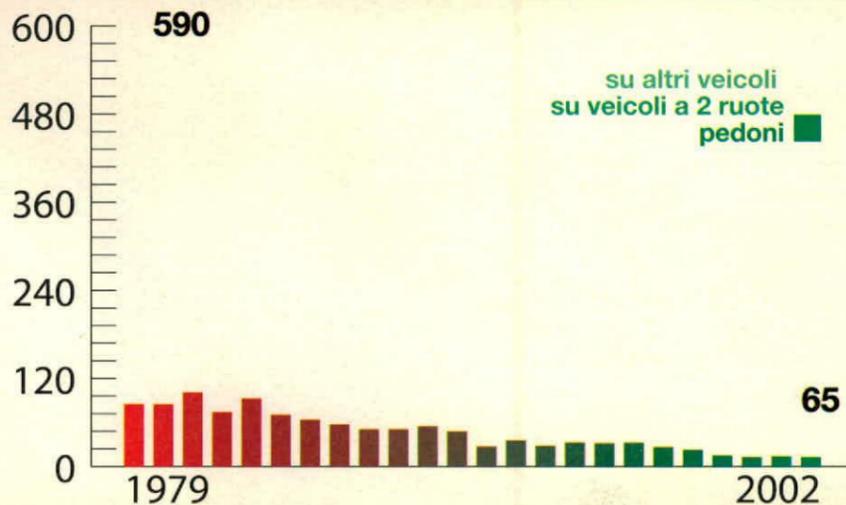


IL CASO DI CHAMBÉRY

Numero di incidenti con danno alle persone



Numero di morti e feriti a causa di incidente stradale



DESCRIZIONE INTERVENTO

Corso Dante

- da corso IV novembre a viale Angeli velocità massima consentita 30 km/h.
- realizzazione di corsie a "chicane" con istituzione di parcheggi a spina (a 45°) alternati sui 2 lati della strada.
- avanzamento dei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, con realizzazione di scivoli per il superamento delle barriere architettoniche.
- modifica della viabilità con eliminazione dell'obbligo di fermata e dare precedenza (stop) per le vie trasversali al corso e istituzione di intersezioni con regola di precedenza a destra.

INTERVENTO PREVISTO:

da novembre 2009. Si ipotizzano 20-30 giorni lavorativi (in caso di condizioni meteo sfavorevoli ci potrebbero essere ritardi o sospensioni dei lavori).

Corso Nizza

- da Piazza Galimberti a Corso Giolitti/Brunet velocità massima consentita 40 km/h.
- costruzione della pista ciclabile larga 1,5 m su entrambi i lati della carreggiata, con riduzione di 80 cm di entrambi i marciapiede.
- istituzione del divieto di svolta a sinistra lungo tutto il tratto interessato di corso Nizza e per tutte le strade che sboccano sul corso, fatta eccezione per e da corso Dante.
- realizzazione di 2 fermate bus (di fronte alla Banca d'Italia e nell'isolato compreso tra il Sacro Cuore e Corso Dante) con creazione di corsia riservata (lunga l'intero isolato) per il carico/scarico passeggeri.
- in via sperimentale saranno realizzati parcheggi a spina (o 45°) alternati sui 2 lati della strada con realizzazione di corsie a "chicane".
- sarà migliorata la visibilità notturna degli attraversamenti pedonali, con la realizzazione di specifica illuminazione dedicata.

INTERVENTO PREVISTO:

novembre 2009. Si ipotizzano 2-3 mesi lavorativi (in caso di condizioni meteo sfavorevoli ci potrebbero essere ritardi o sospensioni dei lavori). La modifica della viabilità e la sperimentazione sono da prevedersi a inizio primavera 2010.

Altre strade comprese nell'intervento

- nelle strade interne al quadrilatero tra i corsi Brunet, Giolitti, Monviso, Soleri, Garibaldi e Viale Angeli velocità massima consentita 30 km/h (eccetto Corso Nizza con limite 40 km/h).
- agli ingressi delle vie creazione di porte d'accesso a delimitare la Zona 30.

INTERVENTO PREVISTO:

Prima porta su Via Massimo D'Azeglio all'ingresso da Viale Angeli realizzata tra il 3 e il 7 agosto 09, prosecuzione con le porte lato "Gesso" e successivamente lato "Stura" (da inizio settembre a fine ottobre). La modifica del limite di velocità verrà effettuata alla fine di questa fase.

Assi ciliari

- Lungo gli assi ciliari rimane in vigore l'attuale limite dei 50 km/h

Attraversamento pedonale avanzato

Mediante l'attraversamento pedonale avanzato si riduce sensibilmente il tempo di attraversamento dell'incrocio, lo si mantiene libero dalla sosta abusiva fuori dagli spazi segnalati ed inoltre si offre al pedone in procinto di attraversare ampia visuale dal bordo della strada.

Corsia per auto a chicane

In corso Dante è prevista l'istituzione di una serie di "chicane" intervallate tra loro mediante lo spostamento dei parcheggi a spina alternativamente sul lato destro e sinistro della carreggiata. L'alternarsi dei parcheggi è stato studiato in modo tale da ottenere la visione libera da ostacoli per tutte le strade perpendicolari in entrata sul corso.

Pista Ciclabile

Su Corso Nizza saranno realizzate 2 piste ciclabili, una a senso unico in salita e una a senso unico in discesa.

Corsia per auto a chicane

Su Corso Nizza si prevede un disassamento della corsia veicolare mediante la realizzazione di parcheggi a spina alternativamente a destra ed a sinistra susseguirsi degli isolati. Prima di procedere all'intervento definitivo, la soluzione dei parcheggi verrà sperimentata qualche mese tenendo anche conto, per l'importanza di Corso Nizza per le attività commerciali, del parere delle associazioni di categoria.

Limite di 40 km/h

In Corso Nizza il limite di velocità è di 40 km/h. Per percorsi di lunghezza superiore ai 100 metri verranno realizzati percorsi ciclabili.



oiste
una

sa-
nte
al-
nel
ce-
one
per
ista
vità
ioni

0 km/h

zza il limite di velocità previsto
h.
ere il tratto interessato
solo 10 secondi in più.

40

Obbligo di svolta a destra

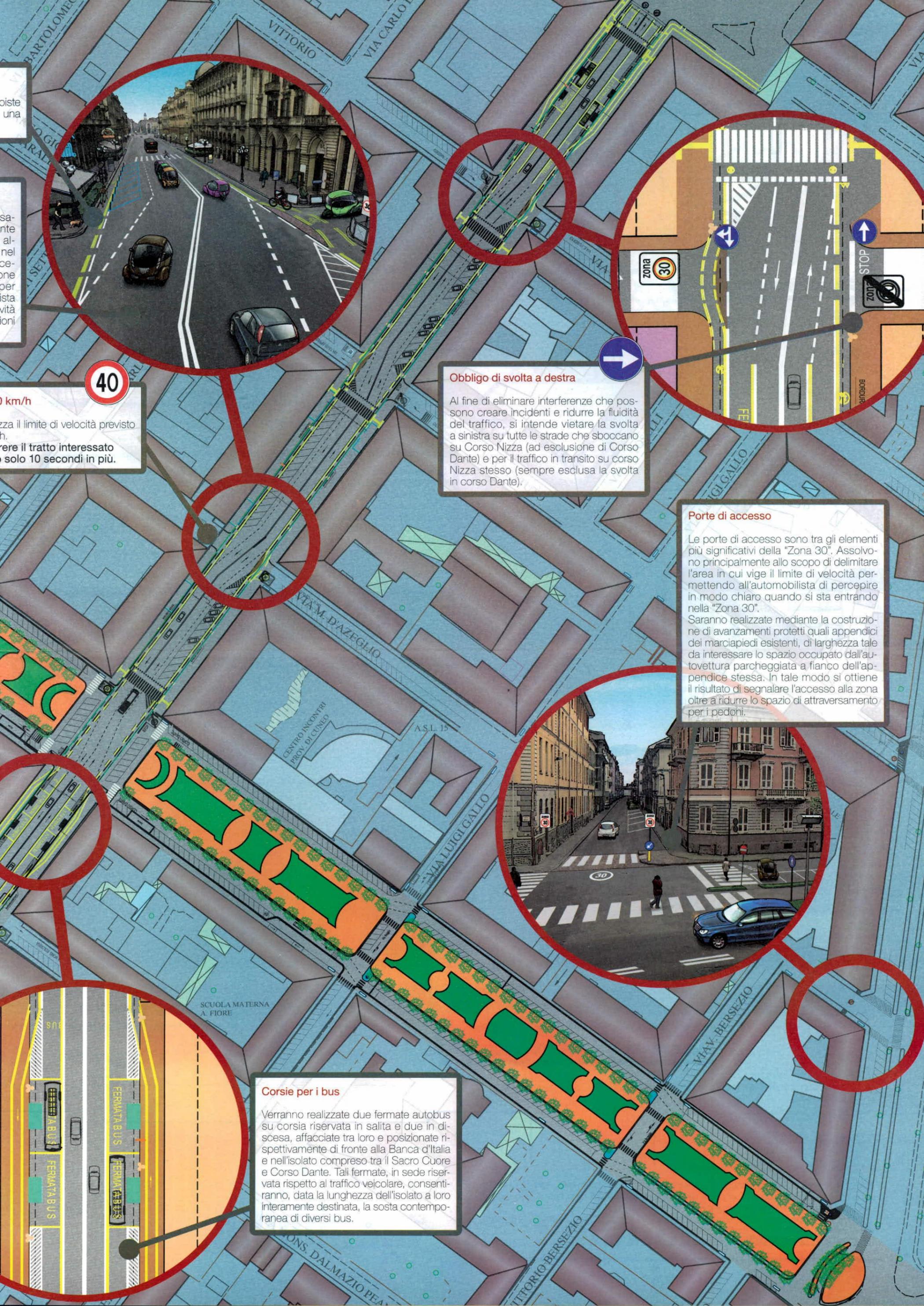
Al fine di eliminare interferenze che possono creare incidenti e ridurre la fluidità del traffico, si intende vietare la svolta a sinistra su tutte le strade che sboccano su Corso Nizza (ad esclusione di Corso Dante) e per il traffico in transito su corso Nizza stesso (sempre esclusa la svolta in corso Dante).

Porte di accesso

Le porte di accesso sono tra gli elementi più significativi della "Zona 30". Assolvono principalmente allo scopo di delimitare l'area in cui vige il limite di velocità permettendo all'automobilista di percepire in modo chiaro quando si sta entrando nella "Zona 30". Saranno realizzate mediante la costruzione di avanzamenti protetti quali appendici dei marciapiedi esistenti, di larghezza tale da interessare lo spazio occupato dall'autovettura parcheggiata a fianco dell'appendice stessa. In tale modo si ottiene il risultato di segnalare l'accesso alla zona oltre a ridurre lo spazio di attraversamento per i pedoni.

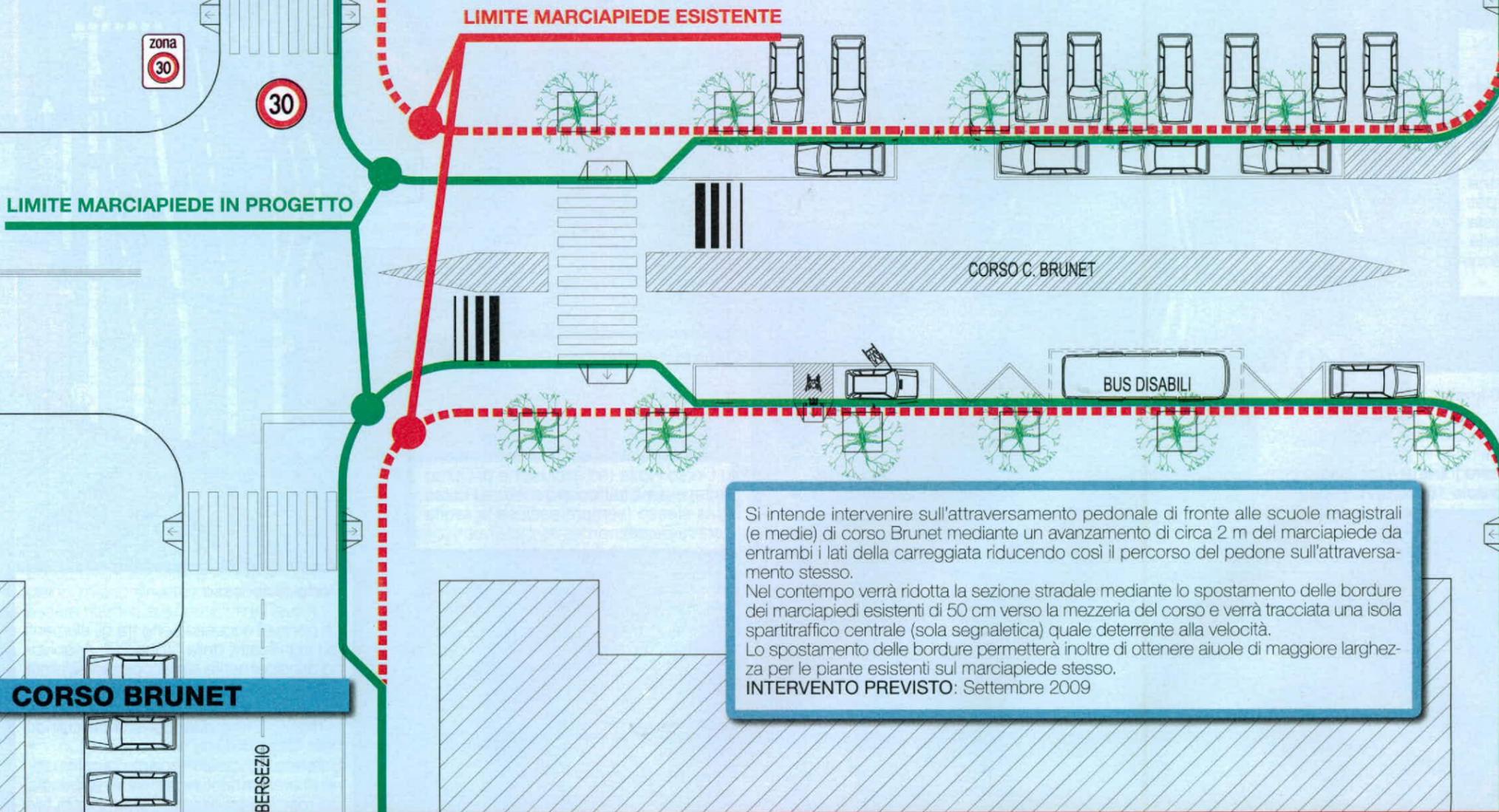
Corsie per i bus

Verranno realizzate due fermate autobus su corsia riservata in salita e due in discesa, affiancate tra loro e posizionate rispettivamente di fronte alla Banca d'Italia e nell'isolato compreso tra il Sacro Cuore e Corso Dante. Tali fermate, in sede riservata rispetto al traffico veicolare, consentiranno, data la lunghezza dell'isolato a loro interamente destinata, la sosta contemporanea di diversi bus.



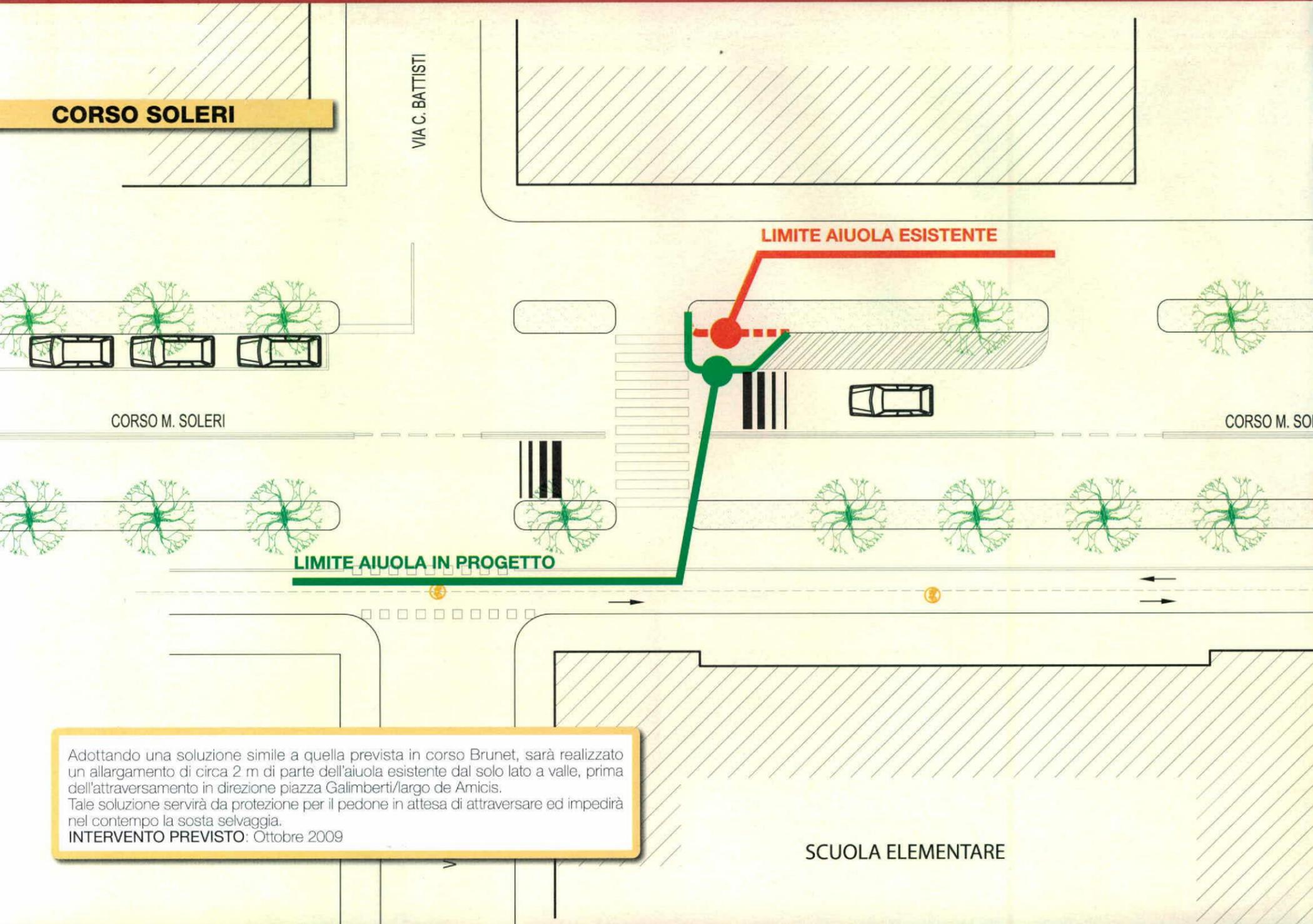
ALTRI INTERVENTI

Immediatamente all'esterno della Zona 30 sono stati individuati due attraversamenti pedonali particolarmente critici sui quali si interverrà al fine di migliorare la sicurezza.



Si intende intervenire sull'attraversamento pedonale di fronte alle scuole magistrali (e medie) di corso Brunet mediante un avanzamento di circa 2 m del marciapiede da entrambi i lati della carreggiata riducendo così il percorso del pedone sull'attraversamento stesso.
 Nel contempo verrà ridotta la sezione stradale mediante lo spostamento delle bordure dei marciapiedi esistenti di 50 cm verso la mezzera del corso e verrà tracciata una isola spartitraffico centrale (sola segnaletica) quale deterrente alla velocità.
 Lo spostamento delle bordure permetterà inoltre di ottenere aiuole di maggiore larghezza per le piante esistenti sul marciapiede stesso.
INTERVENTO PREVISTO: Settembre 2009

CORSO SOLERI



Adottando una soluzione simile a quella prevista in corso Brunet, sarà realizzato un allargamento di circa 2 m di parte dell'aiuola esistente dal solo lato a valle, prima dell'attraversamento in direzione piazza Galimberti/largo de Amicis.
 Tale soluzione servirà da protezione per il pedone in attesa di attraversare ed impedirà nel contempo la sosta selvaggia.
INTERVENTO PREVISTO: Ottobre 2009

CUNEO A PIEDI E IN BICICLETTA

Il sistema più razionale per muoversi all'interno dell'altipiano di Cuneo è la bicicletta. Le più recenti indagini in materia di mobilità sostengono infatti che fino a 5 km di distanza la bicicletta risulta più rapida dell'auto (tempi calcolati da porta a porta). A Cuneo nel raggio di 5 Km da piazza Galimberti risiede il 90% della popolazione.

In questi ultimi anni sono stati quindi realizzati alcuni progetti volti proprio a favorire l'utilizzo della bici, come la rete di piste ciclabili, sia in città che nel Parco Fluviale, e Bicincittà, il servizio di bike sharing.

In Cuneo sono presenti circa 18 km di piste ciclabili e 55 km di percorsi ciclo-turistici nel Parco fluviale Gesso e Stura, a cui si aggiungono altri 105 km di itinerari cicloturistici nelle frazioni. 420 sono invece le rastrelliere dislocate su tutto il territorio comunale, per un totale di circa 2200 posti per biciclette.



PEDIBUS

Nell'ottica di incentivare una mobilità senza l'uso dell'auto, il Comune di Cuneo ha promosso Pedibus, il progetto che permette ai bambini di andare a scuola a piedi, sotto la guida di un accompagnatore. Attualmente Pedibus è stato attivato presso la Scuola Primaria di Viale degli Angeli (2 percorsi dal 2007), la Scuola Primaria di Madonna dell'Olmo (3 percorsi dal 2008) e la Scuola Media di San Rocco.

CAMMINARE FA BENE ALLA SALUTE

L'intervento del Comune di Cuneo per ridurre, attraverso la creazione della "Zona 30" la pericolosità per gli utenti "deboli" della strada (pedoni e ciclisti), trova nei pediatri e dovrebbe trovare nelle famiglie, un sostegno importante.

L'iniziativa rappresenta una opportunità che va sfruttata...

Recenti statistiche e studi di popolazione sullo stato sanitario del nostro paese evidenziano come fenomeno preoccupante l'aumento della sedentarietà con particolare riferimento alle fasce di età più precoci. Per sedentarietà si intende: la mancanza di attività sportiva in orario extrascolastico (di almeno due ore) e la mancanza di gioco movimentato per almeno trenta minuti al giorno, in una settimana. Così il 15% delle calorie che assumiamo e che dovrebbero servire per l'attività fisica non viene speso!

La conseguenza è un incremento del sovrappeso e dell'obesità (il rapporto tra bambini sovrappeso e normali passa da 3/10 a tre-sei anni, a 4/10 per le età successive) con patologie che si presenteranno nell'età adulta, condizionando qualità di vita e spesa sanitaria.

Non esistono soltanto le attività sportive per fare movimento, ma tutta una serie di abitudini che fanno parte del vivere sociale, molto facili da mettere in pratica e che stiamo dimenticando, presi sempre più da ritmi frenetici: sono ad esempio il semplice camminare per strada e usare le biciclette anziché l'auto.

Questo è esercizio fisico! Ma è anche un modo per socializzare, per riscoprire la città, per inquinare meno! Semplice, no? Allora proviamoci!

Dr. Bertozzi Carla, Medico Pediatra

PISTE CICLABILI

- Piste ciclabili in progetto "zone 30"
- Piste ciclabili in previsione
- Piste ciclabili esistenti
- Postazione "Bicincittà"
- Limiti ZTL
- Isole pedonali

DENOMINAZIONE	KM.
Viadotto Soleri - Madonna dell'Olmo	1,40
Viadotto Soleri - Confreria	1,35
Corso Garibaldi	0,62
LungoStura XXIV Maggio	0,55
Stazione - Corso Monviso	1,50
Corso De Gasperi	0,36
Via Bassignano - San Rocco Castagnaretta	3,63
Via Pertini	0,49
Corso Francia	2,49
Corso Giolitti	0,32
Viale Angeli	2,46
Corso Marconi - Borgo San Giuseppe	1,02
Via Bodina	0,55
TOTALE KM. ESISTENTI	17,46



Cuneo è stata la prima città italiana a dotarsi di un servizio di noleggio gratuito di biciclette. Il servizio è rivolto a cittadini, lavoratori pendolari e turisti che devono effettuare piccoli spostamenti in città e desiderano utilizzare un mezzo alternativo più veloce dell'auto e non inquinante. Attualmente sono disponibili 8 postazioni di noleggio bici (per un tot di 60 bici disponibili). Per utilizzare il sistema è sufficiente dotarsi di una tessera magnetica personale che viene rilasciata a persone maggiorenni dietro versamento di una cauzione. Bicincittà è in funzione tutti i giorni dalle 7 alle 21.

PERCORSI CICLABILI NEL PARCO

LEGENDA

- sede del parco
- Parco fluviale
- area attrezzata
- riserva naturale
- punti informativi del parco
- percorso 1 torrente Gesso
- percorso 2 via Antica di Vignolo
- percorso 3 confluenza
- percorso 4 fiume Stura
- percorso di raccordo
- CN01 CN01 Oltregesso
- CN02 CN02 Oltrestura pedemontano
- CN03 CN03 Oltrestura di pianura



I parcheggi di scambio alle porte della città consentono di abbinare l'uso dell'auto con brevi tragitti a piedi per raggiungere il centro storico; i tempi variano dai 3 ai 10 minuti

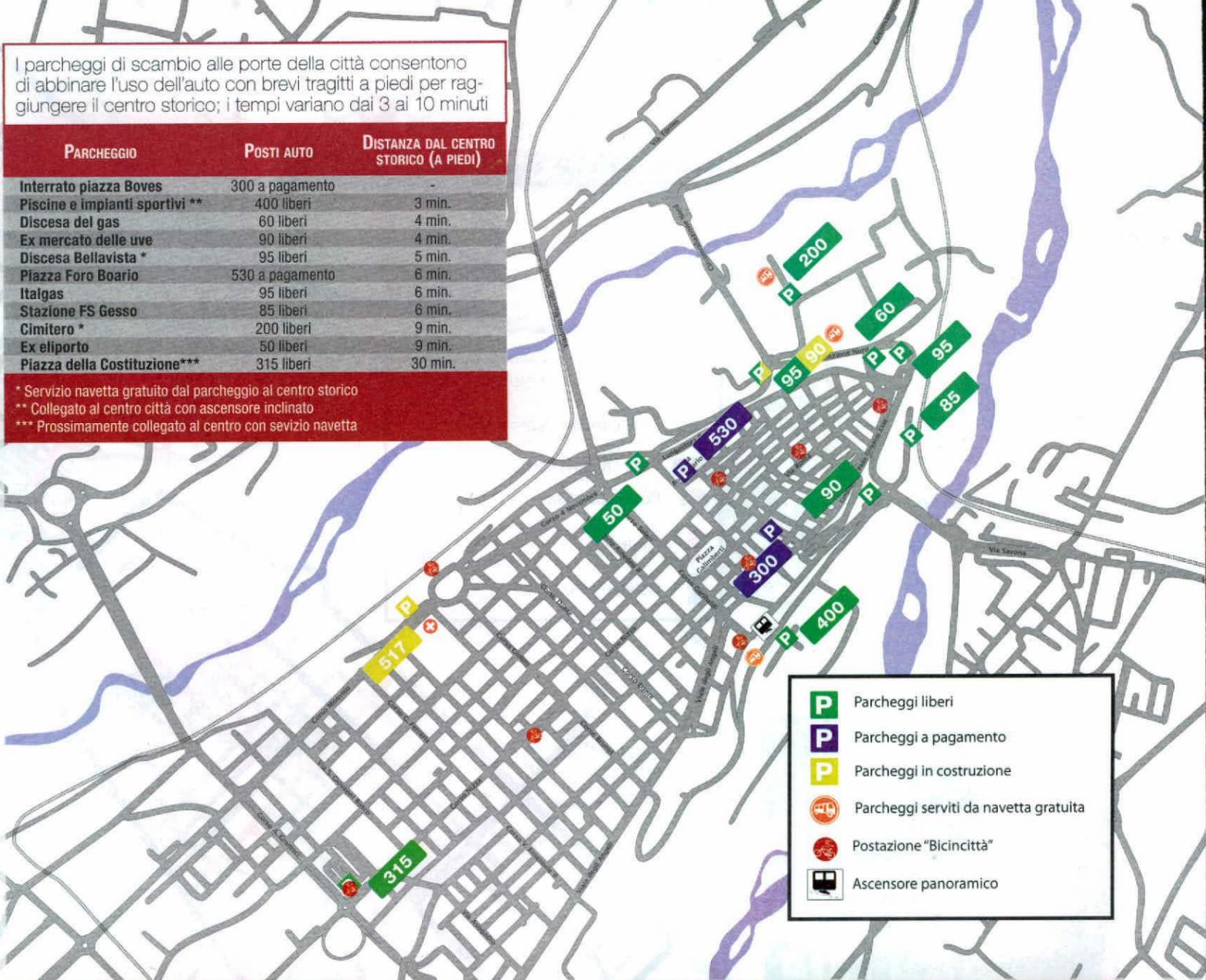
PARCHEGGIO	POSTI AUTO	DISTANZA DAL CENTRO STORICO (A PIEDI)
Interrato piazza Boves	300 a pagamento	-
Piscine e impianti sportivi **	400 liberi	3 min.
Discesa del gas	60 liberi	4 min.
Ex mercato delle uve	90 liberi	4 min.
Discesa Bellavista *	95 liberi	5 min.
Piazza Foro Boario	530 a pagamento	6 min.
Italgas	95 liberi	6 min.
Stazione FS Gesso	85 liberi	6 min.
Cimitero *	200 liberi	9 min.
Ex eliporto	50 liberi	9 min.
Piazza della Costituzione***	315 liberi	30 min.

* Servizio navetta gratuito dal parcheggio al centro storico
 ** Collegato al centro città con ascensore inclinato
 *** Prossimamente collegato al centro con servizio navetta



I PARCHEGGI

Nell'ottica di incentivare una mobilità alternativa all'auto, la Città di Cuneo si è dotata in questi ultimi anni di una serie di parcheggi di testata, posizionati lungo i margini dell'altipiano, con lo scopo di favorire lo scambio mezzo privato / mezzo pubblico. Un servizio navetta gratuito collega i parcheggi di interscambio (del Cimitero e di Discesa Bellavista) al centro storico con passaggi ogni 5-10 minuti. Contestualmente con l'entrata in vigore delle Zone 30, anche il nuovo parcheggio di Piazza della Costituzione (zona Est - Ovest) verrà collegato al centro con una navetta gratuita.



IL NUOVO ASCENSORE PANORAMICO

Con l'entrata in funzione dell'ascensore panoramico è stato collegato al centro città anche l'ampio parcheggio del Parco della Gioventù (400 posti auto). L'ascensore è in grado di trasportare fino a 25 persone a corsa (in 45 secondi) e da la possibilità di caricare in cabina le biciclette.

Oltre ad incentivare gli spostamenti a piedi in Cuneo, l'impianto favorisce anche l'interscambio tra auto e bicicletta, grazie alla nuova postazione di Bicincittà di Corso Solaro. Un nuovo servizio navetta (linea "Ascensore") collega in pochi minuti la zona di arrivo dell'ascensore a Piazza Europa. Il percorso della navetta, funzionante dal lunedì al venerdì con passaggi ogni 10 minuti, è: Rondò Garibaldi, Corso Giovanni XXIII, Via Bonelli, Piazza Galimberti, Corso Nizza, Corso Brunet, Viale degli Angeli. Il servizio è attivo dalle 7.30 alle 9.00, dalle 12.30 alle 15.10, dalle 17.10 alle 19.40 e il martedì anche dalle 11.30 alle 12.30.

DATI TECNICI

L'ascensore panoramico è costituito da una vettura a scorrimento su rotaia (70 metri di lunghezza per un dislivello di 28,45 metri, tempo di percorrenza 45 secondi circa), movimentata da un impianto bilanciato a contrappeso trainato da un argano. La cabina, realizzata in materiale trasparente per limitare l'impatto ambientale, misura metri 2,1x2,2 (4,6 mq) ed è in grado di trasportare 25 persone a corsa (600 l'ora).

Per la prima volta in Europa un impianto di questo tipo è stato dotato di sistemi ad altissimo livello tecnologico. Una sofisticata rete di comunicazione collega, in assenza di cavi elettrici, gli organi di comando posti sulla vettura con il quadro macchina montato nel locale tecnico, utilizzando una fune d'acciaio (chiamata fune antenna) e un sistema ad induzione magnetica. Inoltre l'infrastruttura è interconnessa con la rete informatica comunale tramite fibra ottica. Sono presenti 13 telecamere per la video sorveglianza e controllo a distanza dell'impianto e un monitor e due totem che forniscono informazioni utili in tempo reale ai passeggeri. Al fine di abbattere in maniera significativa i consumi di energia elettrica è stato realizzato un impianto di illuminazione con lampade a led che permette cicli di accensione in automatico delle luci che accompagnano la corsa della vettura nelle ore notturne e successivo spegnimento quando la stessa è ferma al piano.



STATISTICHE DI UTILIZZO

Nei primi mesi di funzionamento l'ascensore ha avuto un utilizzo superiore alle più rosee previsioni (pensare al numero di corse effettuate). Per questo, nei mesi iniziali di funzionamento, si sono resi necessari una serie di interventi di manutenzione volti a risolvere problematiche tipiche di questa tipologia di impianti.

- Ecco alcuni dati di utilizzo nei primi 2 mesi di vita (dal 16 giugno al 16 agosto)
- 17.886 corse effettuate
 - (media di 298 corse al giorno)
 - 770 ore di funzionamento
 - (media di 25 corse all'ora)
 - 1073,16 km percorsi
 - (media di 17,88 km al giorno)
 - 100.000 passeggeri trasportati
 - (media di 142 passeggeri all'ora trasportati)

IL PARCO IN SCATOLA

COFANETTO CON 8 PERCORSI CICLABILI DA 5 A 45 KM PER SCOPRIRE IL PARCO E LA NATURA ATTORNO A CUNEO

disponibile presso:
 URP - via Roma 28
 Parco Fluviale - Pza Torino

Parco fluviale Gesso e Stura
 Ente gestore:
 Comune di Cuneo
 tel. 0171.444501
 parcofluviale@comune.cuneo.it
 www.parcofluviale.cuneo.it



Comune di Cuneo
 Ufficio Stampa, Via Roma, 28
 ufficiostampa@comune.cuneo.it
 Tel. 0171.444274, Fax 0171.444289
 gestione editoriale METAFORE

fotografie: Arch. Giorgio Ponzo
 Archivio Fotografico
 Ufficio Stampa di Cuneo

renderings: Arch. Gianluigi Santoro,
 Alfredo Della Valle