

Al Sig. Sindaco
Del Comune di Cremona

Alla Sig.ra Assessore
alla Mobilità

Oggetto: considerazioni e proposte sul PUMS

Nel 2016 il Comune di Cremona detta le linee guida per la redazione del PUMS e nel 2018 vengono approntate le linee di indirizzo strategiche che indicano obiettivi e i vari portatori di interesse .

Esaminando la normativa nazionale e/o (meglio ancora) le linee guida europee, se ne deduce che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica con orizzonte medio-lungo (oltre 10 anni) che ha una visione di sistema della mobilità urbana con obiettivi di sostenibilità ambientale ,sociale ed economica.

Il piano andrebbe aggiornato ogni 5 anni effettuando un monitoraggio con cadenza biennale per apportare i correttivi per eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti (art.4 commi 1 e 2 D.M.4/8/2017).

Alcuni obiettivi minimi indicati nell'allegato sono obbligatori, e tra quelli indicati nelle 4 aree ci preme evidenziare i seguenti che soddisfano le aspettative del quartiere:

- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico
- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;

Il cronoprogramma indicato dalle linee guida europee per la redazione del Pums supera i 2 anni, mentre il DM citato propone una serie di azioni articolate in un percorso di circa sei mesi, tempistiche, a nostro avviso, non rispettate nel timing prospettato dall'Assessore Manfredini nella riunione con i quartieri.

Entrambe le normative dedicano grande importanza alla fase partecipativa vera innovazione del piano che auspica la partecipazione dei cittadini per il superamento della pianificazione tradizionale dei trasporti, mettendo al centro non il traffico ma le persone.

Un approccio che pone l'attenzione sulla qualità della vita, la salute, la sicurezza, la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, aspettative da sempre sottese alla molte richieste avanzate dal Comitato di quartiere per l'adozione delle soluzioni alternative alla strada sud promesse fin dall'inizio del proprio mandato da parte di questa Amministrazione e mai attuate.

Attualmente transitano più di 20.000 auto al giorno in via Giordano e 10.000 in via Cadore , con conseguenti elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e la zona più inquinata di Cremona risulta essere l'incrocio via Giordano-via del Sale. Tali valori ambientali pregiudicano notevolmente la qualità della vita, la salute e la sicurezza dei residenti, che vedono minata anche la loro sicurezza essendo la strada interessata da un elevato numero di incidenti stradali.

Gli obiettivi inseriti nel PUMS da questa Amministrazione sono alquanto generici e non immediatamente riconducibili ad un puntuale miglioramento di via Giordano, il quartiere aspetta da tempo risposte operative concrete in merito alla congestione, alla riduzione dell'incidentalità stradale , al miglioramento della qualità dell'aria .

Invece si rimanda genericamente a studi da realizzarsi, un approccio già visto in passato quando si prospettavano miglioramenti da progetti (pista ciclabili) fatti, modificati e mai realizzati, con soluzioni che avrebbero, a nostro avviso, peggiorato la situazione.

Soluzioni in cui non ha mai creduto neppure l'Amministrazione visto che non li ha mai adeguatamente finanziati nel piano delle opere pubbliche.

Anche l'unico progetto previsto economicamente nella programmazione dei lavori comunali, il parcheggio in via Lungastretta, previsto nel 2017, forse a seguito delle critiche tecniche fatte da privati, dal Comitato di quartiere circa l'entrata e l'uscita previste entrambe su via Giordano, e delle critiche amministrative fatte dagli enti che tutelano gli aspetti paesaggistici e ambientali, è rimasto nel cassetto.

Ora si chiede a noi di esprimere un parere e delle osservazioni su obiettivi già approvati dalla Giunta, che non ci soddisfano, e che sono stati individuati senza minimamente interpellarci, ignorando uno dei principi cardini del PUMS: **la partecipazione attiva dei cittadini.**

Semplici manifestazioni di intenti come il favorire la mobilità elettrica non ci rassicura ne ci tranquillizza circa il carico ambientale in quanto come già citato in una ricerca scientifica in un report dell'Agenzia dell'Ambiente Europea anche se tutto il parco auto fosse convertito ad elettrico il 90% dell'inquinamento prodotto dai veicoli sarebbe lo stesso perché esso è in buona parte generato dal consumo di pneumatici e dei freni, nonché dal continuo innalzamento di polveri inquinanti prodotto dallo scorrimento sull'asfalto. Peraltro anche il numero dei veicoli rimarrebbe invariato con grave pregiudizio per la sicurezza poiché al numero elevato di automobili si aggiungerebbe la loro silenziosità e quindi la minor percezione del loro arrivo

Cosa resta quindi ai cittadini del quartiere: incertezza per il futuro e soluzioni ancora in alto mare.

Dopo il progetto preliminare di riqualificazione urbana e riorganizzazione viabilistica di via Giordano-Cadore del 2016, ritenuto una priorità di mandato che avrebbe dovuto realizzare un percorso ciclabile in via Giordano , la riorganizzazione della sosta con la fluidificazione e riduzione del traffico ed interventi sulla sosta in via Cadore con un

investimento finanziario di 2.161.000 euro, si è passati ad un piano delle opere pubbliche 2019-2021 approvato dalla Giunta il 19 Ottobre 2018 in cui è previsto uno stanziamento di 2.040.000 per la riqualificazione delle arterie principali, di cui solo una parte però, e non si sa l'importo, sarà destinato a via Giordano perché nel medesimo finanziamento sono comprese via Massarotti, via Cimitero, via dei Cipressi, via Dante e la tangenziale nord.

L'esigenza prioritaria per il nostro quartiere rimane la riduzione del traffico e il miglioramento della qualità della vita obiettivi non individuabili o realizzabili in immediato presente secondo quanto è riportato nel PUMS, ma rimandabili ad un incerto futuro che avrà un'unica certezza, la mancanza di risorse, sempre in diminuzione negli ultimi anni, per realizzare questo ambizioso piano della mobilità sostenibile che prevede bus elettrici, incentivi per il car pooling, car sharing, auto elettriche, parcheggi a corona, incremento del TPL, tutte cose previste da anni e mai realizzate per mancanza di risorse.

Nonostante tutto si intende procedere con una tempistica di approvazione irrazionale e completamente non in linea con la vigente normativa, forse per avallare le scelte già fatte nel PGT come eliminare la previsione di strada sud, motivandola con l'obiettivo specifico amb3 *"Ridurre il consumo di suolo per le infrastrutture stradali e la mobilità,"*.

La domanda che sorge spontanea è però, come si giustifica allora la proposta di realizzare la cosiddetta "Gronda Nord" di dimensioni assai più imponenti e impattanti.

Le riflessioni sopra sarebbero a nostro avviso, sufficienti per troncare la collaborazione richiesta ed esprimere un giudizio negativo, ma è una strada che non vogliamo percorrere, vogliamo anzi collaborare.

PROPOSTA del quartiere 9

Chiediamo che il problema di via Giordano venga affrontato con forza e decisione, facendolo diventare un obiettivo specifico con indicatori misurabili, peraltro facilmente individuabili e se le aspettative non sono rispettate :

- Monitorare i flussi veicolari, la loro entità e composizione, valutandone l'andamento nel biennio dopo gli interventi proposti
- Rilevare annualmente i livelli di inquinamento acustico e atmosferico, valutandone l'andamento nel biennio dopo gli interventi proposti
- Monitorare il numero degli incidenti stradali valutandone l'andamento nel biennio dopo gli interventi proposti

Chiediamo la creazione di un gruppo di lavoro ad hoc che veda al suo interno anche cittadini residenti.

Non siamo pregiudizialmente contrari ad una riqualificazione della strada, ma in caso nel biennio successivo alla riqualificazione, rispetto ai parametri sopra citati, non vi siano i miglioramenti attesi, ogni opzione deve essere rimessa in discussione.

Naturalmente la riqualificazione di via Giordano deve essere contestuale alla sistemazione delle altre strade soprattutto via Cadore, magari perseguendo la sua naturale propensione ad un traffico moderato, locale e sostenibile (forse i ciclisti preferirebbero un tracciato lungo questa strada, alberata e con meno traffico, piuttosto che in via Giordano).

Il Gruppo di lavoro dovrebbe nel dettaglio analizzare ed approvare le soluzioni che l'amministrazione vuole porre in essere, e valutare mediante idonee simulazioni la validità delle proposte,

La Giunta di contro deve essere aperta ad ogni possibile soluzione, se venisse accertata l'inefficacia delle soluzioni di riqualificazione stradale, il PUMS dovrebbe con coraggio riproporre la realizzazione del tracciato a sud, anche in deroga alle previsioni del PGT a cui può prevedere varianti, come previsto nell'allegato 1 del DM citato *"...Il Pums potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Nel caso in cui le Amministrazioni approvino il Pums seguendo le procedure di approvazione dei Piani urbanistici/territoriali esso si configura come variante da recepire negli strumenti vigenti..."*.

Certi che la presente verrà tenuta nella giusta considerazione, con l'occasione porgiamo distinti saluti.

Per il Consiglio di Quartiere 9
la Presidente
Arata Maria Cristina