



# COMUNE DI CREMA

AREA PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

## ALLEGATO A

Osservazioni pervenute al PUMS

www.AlboPretorioOnline.it 28/04/17

03 MAR 2017

Cat. N. 15069

6

3

Oggetto: osservazioni e rilievi al PUMS

03 APR. 2017

PROT. N. 940

Al Consiglio comunale della Città di Crema

Considero molto positivamente la scelta dell'amministrazione di redigere il PUMS per la città di Crema e, soprattutto, di aver chiesto alla cittadinanza di partecipare alla sua redazione definitiva attraverso l'invio di osservazioni.

Mi limito ad avanzare alcuni suggerimenti e ad evidenziare alcuni rilievi critici relativi a specifici aspetti del documento.

1. Sui mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini si utilizzano dati decisamente superati, risalenti a quindici anni fa. Non sarebbe stato opportuno, in vista della redazione di questo piano, fare nuovi rilievi o, in via alternativa, utilizzare i dati dell'ultimo censimento dove si chiedeva di indicare i tempi di percorrenza e i mezzi usati per recarsi al lavoro?
2. Per diffondere l'uso della bicicletta, oltre a creare una rete efficace di ciclabili anche esterne alla città a tutti i comuni limitrofi, si potrebbe pensare anche a forme di incentivo economico per chi si impegni ad utilizzare costantemente la bicicletta come mezzo di trasporto per scuola o lavoro.
3. Tra gli obiettivi del PUMS c'è quello di ridurre l'impatto negativo del traffico sulla salute e sicurezza del cittadino. Nel documento si presentano scenari molto green ma collocati in un futuro temporalmente indefinito. Il problema della salute è invece molto attuale e va affrontato subito. Nel documento non viene dato rilievo all'esistenza di un traffico pesante che insiste ancora sulla città. Traffico talvolta di solo transito e molto inquinante oltre che pericoloso. Si parla, in termini non determinati temporalmente, di auto e bus elettrici (talvolta si mettono sullo stesso piano veicoli elettrici e ibridi, il che è un grossolano errore, in quanto le vetture ibride spesso hanno una ridotta autonomia elettrica e quindi non sono una soluzione per i problemi ambientali), mentre non vi è nessun accenno alla possibilità di incrementare l'uso del gas metano, specie per i mezzi pubblici. I veicoli a metano producono CO2 in misura di poco inferiore ai motori diesel, ma non producono particolato altamente inquinante e pericoloso per la salute umana. Ricordo che lo scorso anno è stato firmato un accordo tra il governo e società private (FCA e SNAM se ben ricordo) per l'incremento della rete di distribuzione del metano per veicoli finalizzato ad una maggiore diffusione di questa fonte. Una seconda soluzione presentata è quella della Città 30. Soluzione già portata avanti in diverse realtà europee e sicuramente valida. Bisogna però essere chiari: i mezzi dissuasivi indicati (mini rotonde, dossi e altro) non sono sufficienti. E' necessario accompagnare questi interventi con l'uso di Totem o altri mezzi che sanzionino i trasgressori. (si veda Ripalta Cremasca dove solo l'introduzione dei Totem ha "convinto" gli automobilisti a ridurre la velocità in paese). Anche nelle città del nord Europa, dove il senso civico degli automobilisti è superiore al nostro, si multano gli automobilisti che non rispettano i 30. Un altro rilievo: per introdurre il limite dei 30, si deve iniziare dalle vie dei quartieri residenziali, non dalle vie di scorrimento. Esempio: è stato introdotto il limite dei 30 in via del Picco, dove non ci sono cunette o altro e dove non sono stati posti Totem o si è mai vista la presenza di auto dei vigili urbani. Il limite non è rispettato da *nessuno*.
4. Un rilievo critico al modo in cui vengono analizzati i dati dei flussi di traffico, in particolare nell'area nord ovest. Nel PUMS vengono messi a confronto i dati del traffico di accesso delle radiali a Crema del 1989 e del 2014 e si nota che nel complesso il dato è rimasto stabile. Il che appare strabiliante tenuto solo conto del forte incremento che in quei venticinque anni ha subito il parco auto italiano e cittadino.



L'errore, subito evidente, è che si sono prese in considerazione le stesse vie d'accesso, non tenendo conto che alcune vie che trent'anni fa non erano di accesso, oggi lo sono diventate. Il caso più evidente di questo errore è quello di via del Picco, il cui traffico, che ha avuto un fortissimo incremento negli ultimi 5 anni, non può essere trascurato o confuso con quello di via Cavalli (che pure segna in incremento positivo del 59%, a differenza delle altre vie d'accesso considerate) in quanto il traffico di via Picco si dirige in buona parte verso via Gaeta e via Caravaggio. Ancora più incredibile è l'affermazione che il traffico è diminuito di molto nel 2014 rispetto al 2006. Se non vogliamo credere a strani miracoli dovuti alla bretella della gronda nord che toglie traffico sia a via Milano che a via Boldori (come pare si creda nel PUMS), dobbiamo ancora tornare al forte incremento di traffico di via Picco a seguito dell'apertura del sottopasso di via Indipendenza/via Gaeta e alla conseguente decisione di rendere via Picco interamente a doppio senso e aperta al traffico pesante (prima vietato). In pratica di averla trasformata da via di traffico solo locale a importante via di accesso da nord e da ovest.



Mauro De Zan  
dezan.mau@gmail.com

www.AlboPretorionline.it

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Rilevo con favore l'adozione del piano urbano della mobilità sostenibile, ma noto una carenza nel coinvolgimento partecipativo della cittadinanza, sia per una raccolta di informazioni che per creare il dovuto consenso alle molteplici tematiche.

Apprendo, fra l'altro, che la nostra città ha un indice di utilizzo dell'autovettura privata del 35% superiore alla media delle altre città con le nostre dimensioni, nonostante siamo collocati nell'area padana, fra le più inquinate d'Europa, e in un territorio limitato dove non è così difficile organizzare un adeguato servizio di trasporto pubblico.

Il servizio Mio Bus per chi, come me, vive in periferia, non è assolutamente idoneo a soddisfare le esigenze quotidiane della popolazione, principalmente a causa delle problematiche organizzative che richiedono prenotazioni con congruo anticipo e necessità di indicazione degli orari di ritorno, quindi ricevendo controfferte di destinazioni spesso non coincidenti con l'effettiva esigenza a causa di "ragioni organizzative di servizio".

Propongo che uno degli automezzi Mio Bus svolga un servizio ad itinerario fisso e cadenza oraria a beneficio dei quartieri più popolosi e distanti, secondo il percorso dettagliato e tipico di un servizio urbano, toccando tutti i punti di elevato interesse pubblico, quali cimitero, ospedale e altre strutture sanitarie, area del mercato, stazione ferroviaria, ecc. Immagino un servizio che interessi i quartieri di Ombriano e Sabbioni da un lato e quello di Santa Maria dall'altro: appunto i più popolosi e distanti.

Questa proposta concretizza alcuni principi enunciati dal Piano: quelli di migliorare la qualità ambientale e aumentare in quantità e sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili, nonché l'utilizzo dei mezzi pubblici. Noto che da Ombriano/Sabbioni il percorso ciclabile è tutt'altro che sicuro, mentre i mezzi pubblici urbani, così come sono attualmente offerti, ci obbligano all'uso dell'auto privata, quando disponibile, oppure alla chiamata di costosi servizi taxi.

Crema, 03 Aprile 2017

URBANI LILIANA M. GABRIELLA  
VIA MONTE GRAPPA 2  
26013 CREMA

Liliana M. Gabriella



## OGGETTO: Osservazioni al PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Gli scriventi cittadini del comune di Crema residenti nelle vie Cadorna, Cremona e Enrico Martini, in rappresentanza degli abitanti della zona, dopo dieci anni di continue richieste, rimaste inevase

**prendono atto positivamente**

dei contenuti programmatici e progettuali del piano in oggetto, nella parte riguardante la riorganizzazione dell'incrocio Via Cadorna - Via Martini - Via Brescia di seguito riportato:

**8.1 Piano d'Area di San Bernardino**

....."In questo contesto di "protezione" della direttrice di Via Brescia, è ipotizzabile un intervento di riorganizzazione del sistema viario centrale di San Bernardino, già oggetto di modifiche e di malcontenti negli anni scorsi (sensi unici contrapposti di Via Cadorna e Via Martini). Con una riduzione del traffico delle ore di punta è possibile pensare ad un progetto di riqualifica di Via Cadorna, riportandola ad un doppio senso di circolazione e scaricando Via Martini di funzioni improprie. Per far funzionare correttamente l'assetto proposto si propone una mini rotatoria in corrispondenza dell'incrocio Via Cadorna - Via Martini - Via Brescia, e una micro-rotatoria completamente sormontabile in corrispondenza dell'incrocio Via Cadorna - Via Cremona.....

A seguito di valutazione delle motivazioni e soprattutto delle proposte progettuali correttive al sistema viario e circolatorio della zona, contenute nel piano

**osservano**

che le modifiche prospettate **diminuiscono sensibilmente i disagi provocati alla popolazione residente dovuti all'inquinamento acustico ed atmosferico** e soprattutto possono prevenire **gli incidenti stradali in continua progressione** negli ultimi mesi.

In attesa della realizzazione di quanto prospettato

**chiedono**

- la **priorità** di realizzazione delle modifiche nella fase attuativa del PUMS;
- la concretizzazione di **azioni preventive** quali ad esempio la segnaletica di pericolo, la posa di rallentatori della velocità dei flussi veicolari, specchi o quant'altro possa ridurre, anche temporaneamente, i rischi alla popolazione.

Si rimane in attesa di un riscontro positivo a quanto indicato.

Crema 28/03/2017

Silvia Bergamaschi Paolo Relfi  
 Pirella Silvio Daniele Berti  
 Luigi Fabbri Florian Jann  
 Anna Maria Berni  
 Annalisa De Felice  
 M. M. De Luca  
 Davide Fajon  
 Luciano Dell'Alba  
 Stefan Loris

Luigi Loris  
 Luca Albino Pomeri  
 Adriano Giorgio  
 Gino Noddi  
 Nino Pomeri  
 Nino Pomeri  
 Nino Pomeri  
 Nino Pomeri  
 Nino Pomeri



**SISTEMA IMPRESA**  
**ASVICOM CREMONA**



QUARTIERE DI OMBRIANO  
OSSERVAZIONI IN MERITO AL PIANO URBANO DELLA  
MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI CREMA



**SISTEMA IMPRESA**  
**ASVICOM CREMONA**

## Sommario

Premessa.....	3
Inquadramento del Quartiere e viabilità attuale.....	4
Proposta: Inversione senso unico V. Renzo da Ceri.....	6





## **SISTEMA IMPRESA** **ASVICOM CREMONA**

### **Premessa**

L'Amministrazione Comunale di Crema ha intenzione di approvare il **PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE** e, per quanto concerne l'area di Ombriano (di seguito **Quartiere**) alcune soluzioni di mobilità hanno suscitato molte perplessità e malcontento nel tessuto socio-economico del quartiere.

La chiusura al traffico di Via Lodi in determinate fasce orarie (al mattino 7:30-9:30 e alla sera 17:00-18:00) è la soluzione che ha destato le maggiori preoccupazioni.

Molti delle 47 (quarantasette) aziende del Quartiere, che occupano 160 (centosessanta) addetti, ci hanno manifestato il proprio dissenso verso le soluzioni che l'Amministrazione intende adottare nel prossimo futuro.

Asvicom Cremona si è da subito interessata alla questione incontrando presso la propria sede imprenditori e residenti di Ombriano. Condividendo e sostenendo gli interessi delle aziende del Quartiere, la scrivente Associazione intende avanzare alcune proposte e soluzioni all'Amministrazione a tutela di imprese e residenti.

In questo contesto Asvicom Cremona intende proporre all'Amministrazione Comunale di Crema alcune modifiche alla mobilità del Quartiere previste nel PUMS. L'obiettivo della proposta è il miglioramento della viabilità e conseguentemente delle vivibilità del Quartiere, portando beneficio alla popolazione residente attraverso la regolamentazione dei flussi di traffico in entrata ed in uscita dalla città di Crema, senza intaccare gli interessi delle aziende del territorio.

**SISTEMA IMPRESA - ASVICOM CREMONA**

Via Olivetti, 17 - 26013 Crema (CR) - Tel.0373.25.96.56. - Fax 0373.25.49.57.

Sede di Cremona: Palazzo Bodini, Via Beltrami, 16 - 26100 Cremona (CR) - Tel.0372.41.40.96 - Fax 0372.02.73.73  
[info@asvicom.it](mailto:info@asvicom.it) - [www.asvicom.it](http://www.asvicom.it)



## Inquadramento del Quartiere e viabilità attuale

Come si evidenzia nell'immagine riportata di seguito, gli attuali flussi viabilistici d'entrata ed uscita dal centro di Crema caratterizzano in maniera significativa la viabilità secondaria del quartiere.

La presenza di traffico da attraversamento, generato dalla viabilità Primaria derivante dalla Tangenziale sud per quanto riguarda la direzione Crema-Milano e dalla Via Lodi per quella Crema-Lodi, creano notevoli difficoltà.

In particolare si vuole analizzare il flusso che attualmente viene generato dalla direttrice Crema-Lodi e più precisamente l'incrocio di Via Lodi con Via Torre, il quale provoca criticità in quanto i flussi in entrata da Via Lodi e i flussi in uscita da Via Ceri si contrappongono in un incrocio malfunzionante, generando per primo dei rallentamenti del traffico, ma soprattutto scaricando parte del flusso Primario verso il centro città su via Cerioli-Via della Chiesa-Via Rampazzini, le quali, essendo strade di quartiere con la presenza di Oratorio, Chiesa e scuole non sono attrezzate (ciclabili, marciapiedi, etc.) per ricevere questo flusso improprio.

(Vedi Fig.1)



0477

pag. 5



## Proposta: Inversione senso unico V. Renzo da Ceri

La nostra proposta, mira principalmente a favorire l'ingresso nel quartiere e a smaltire il traffico d'ingresso alla città, senza compromettere la sopravvivenza delle attività commerciali.

Essa consiste nel invertire il senso di marcia di Via Ceri, questa soluzione porterebbe diversi benefici, tra cui in primo luogo l'eliminazione della contrapposizione dei due flussi (entrata-uscita) verso il centro città, grazie all'eliminazione dei due Stop di Via Lodi e Via Ceri, i quali verranno invece invertiti su Via Torre e Via Ceri, generando così una maggiore fluidità del traffico. Inoltre la nuova direttrice Via Lodi-Ceri ridurrebbe anche i rallentamenti nei pressi della rotatoria alla fine di Via Lodi in quanto il traffico in uscita non avrebbe più incroci con quello in entrata.

In secondo luogo si andrebbe ad alleggerire il traffico in Via Torre ed in Via Cerioli e conseguentemente anche in Via della Chiesa e Via Rampazzini.

La suddetta proposta verrebbe realizzata con costi sostenibili, in quanto le modifiche riguarderebbero essenzialmente la segnaletica stradale, mentre la pista ciclabile e gli stalli auto presenti attualmente rimarrebbero inalterati. Per la presenza delle scuole e dell'asilo e comunque per una maggiore sicurezza, dovranno essere previsti dissuasori di velocità nei pressi delle stesse ed eventualmente anche un rilevatore di velocità. Si ritiene che l'inversione di flusso non dovrebbe determinare aumenti di volumi di traffico.

Tutto ciò premesso, riteniamo che la proposta sopradescritta vada a migliorare e garantire la tutela dei residenti dei commercianti e dei visitatori apportando quindi un generale beneficio anche alla vivibilità del quartiere.



**SISTEMA IMPRESA - ASVICOM CREMONA**

pag. 7





**SISTEMA IMPRESA**  
ASVICOM CREMONA



(Fig. 3)

**SISTEMA IMPRESA - ASVICOM CREMONA**

Via Olivetti, 17 - 26013 Crema (CR) - Tel.0373.25.96.56. - Fax 0373.25.49.57.

Sede di Cremona: Palazzo Bodini, Via Beltrami, 16 - 26100 Cremona (CR) - Tel.0372.41.40.96 - Fax 0372.02.73.73  
[info@asvicom.it](mailto:info@asvicom.it) - [www.asvicom.it](http://www.asvicom.it)





**SISTEMA IMPRESA**  
ASVICOM CREMONA



(Fig. 3)

**SISTEMA IMPRESA - ASVICOM CREMONA**

Via Olivetti, 17 - 26013 Crema (CR) - Tel.0373.25.96.56. - Fax 0373.25.49.57.

Sede di Cremona: Palazzo Bodini, Via Beltrami, 16 - 26100 Cremona (CR) - Tel.0372.41.40.96 - Fax 0372.02.73.73  
[info@asvicom.it](mailto:info@asvicom.it) - [www.asvicom.it](http://www.asvicom.it)