

**Il Piano Strategico
della Città e del suo Territorio**

Le “parole chiave”

MOBILITÀ
APPROFONDIMENTO

Gennaio 2005

**C
U
N
E
O

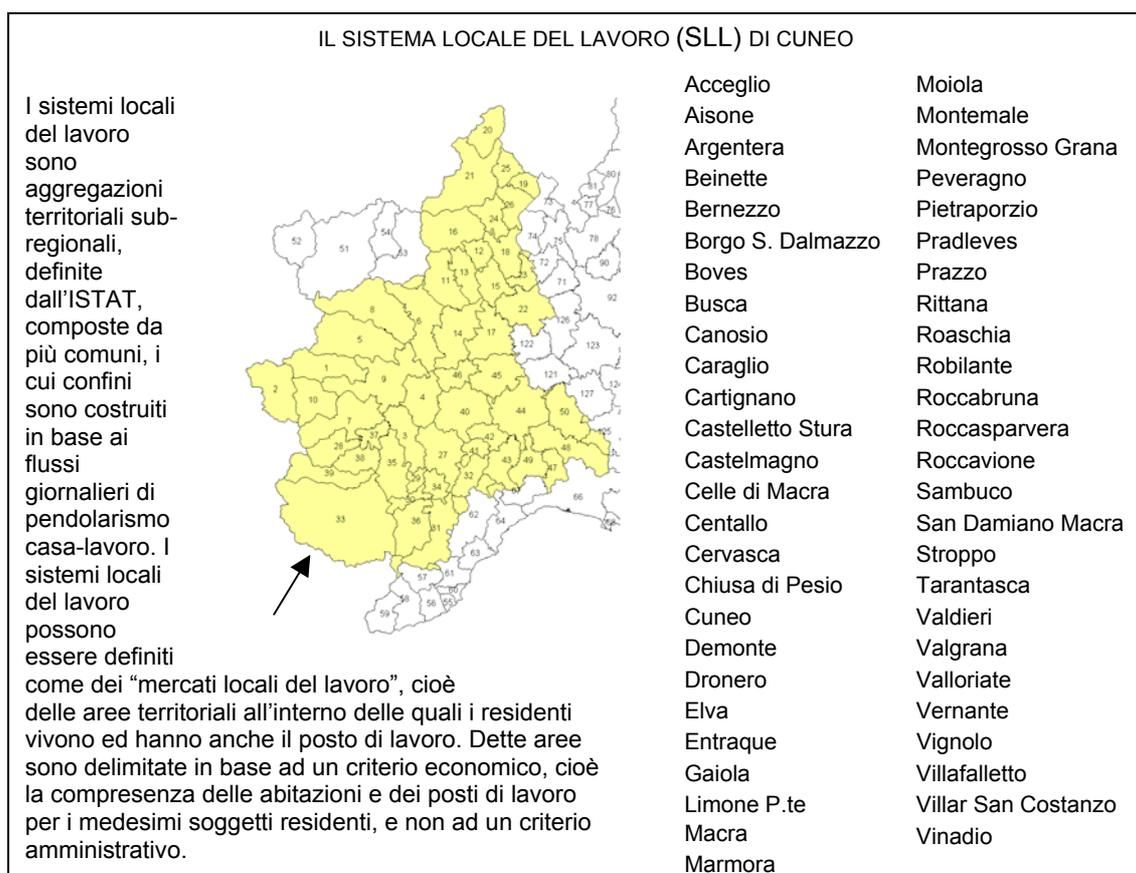
2
0
2
0**

AVVERTENZA

Quanto contenuto nei materiali di ogni “parola chiave” è stato raccolto nel secondo semestre del 2004 con l’obiettivo di soddisfare almeno in parte l’esigenza, emersa al seminario dello scorso aprile, di aggiornare e approfondire le informazioni socio-economiche relative alla realtà territoriale cuneese prima di avviare i Tavoli di Lavoro sui quattro assi strategici di “Cuneo 2020”. Non si tratta dei risultati di una ricerca e tantomeno di una “diagnosi”, ma piuttosto di una “ricognizione” diretta a ordinare ed in parte elaborare i dati statistici esistenti e a fornire una mappatura dei progetti e delle iniziative già esistenti sul territorio.

L’unità statistica di riferimento nella raccolta di dati e informazioni è stata il cd. “Sistema Locale del Lavoro” (SLL) di Cuneo, che include i comuni limitrofi al capoluogo e quelli delle vallate circostanti, dalla Val Pesio alla Valle Maira inclusa, e i cui confini coincidono per molti versi con “il territorio di Cuneo” quale lo percepiscono – in modi e prospettive diverse! – i suoi abitanti immersi nelle reti di relazioni sociali, economiche e politiche che lo caratterizzano. Non sempre, tuttavia, è stato possibile presentare dati e informazioni a questo livello intermedio, quelle maggiormente accessibili essendo in genere aggregate a livello provinciale. Inoltre i confini del SLL non sono da intendersi rigidamente coincidenti con quelli della Pianificazione strategica. In alcuni casi è risultato e risulterà logico modificare l’area geografica di riferimento includendovi Comuni che non vi ricadono ma che fanno parte di reti o aggregazioni amministrative esistenti, in altri può rivelarsi opportuno ragionare piuttosto su aree territoriali di minore estensione, muovendosi dunque in una logica di progettazione partecipata a “geometria variabile”.

Infine si sottolinea come il materiale contenuto nelle Schede e negli Approfondimenti mantenga volutamente un aspetto “grezzo” e descrittivo: esso vuol essere di stimolo alla riflessione e alla discussione dei Tavoli di Lavoro e dei loro sottogruppi senza irrigidirle in un quadro interpretativo predefinito. Allo stesso tempo è da considerarsi una sorta di “lavoro in corso”, sicuramente non privo di errori o lacune che invitiamo a segnalare, da integrarsi man mano a partire dall’attività dei singoli gruppi di lavoro.



Per informazioni e segnalazioni: pianostrategico@comune.cuneo.it

Tutti i materiali del Piano Strategico sono reperibili su: www.comune.cuneo.it

INDICE

INTRODUZIONE	2
Mobilità sostenibile	2
Mobilità Urbana Sostenibile.....	2
IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ CUNEESE	2
Offerta infrastrutturale	2
La mobilità a Cuneo	3
Mobilità su strada.....	3
Flussi di traffico.....	4
Sosta e Auto.....	6
IL MOBILITY MANAGEMENT	7
Spostamenti casa lavoro	7
NUOVA MOBILITÀ CITTADINA.....	9
Primi interventi.....	9
SINTESI RISULTATI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE DOPO UN ANNO DI ZTL.....	9
IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU FERRO	12
L'Offerta di Trasporto Pubblico su Ferro	12
Stima degli spostamenti in ingresso verso il Comune di Cuneo	13
Spostamenti in uscita dal Comune di Cuneo.....	13
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	14
La Conurbazione di Cuneo.....	14
Ricavi e costi di servizio.....	15
Parco autobus.....	16
Personale.....	16
IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO	16
Il quadro della rete del trasporto pubblico locale extraurbano.....	16
Il rapporto tra linee di trasporto pubblico extraurbane e linee conurbate	17
Il Nuovo Programma Trasporto Pubblico Locale della conurbazione di Cuneo per il periodo 2005-2010..	18
OBIETTIVI.....	18
SISTEMA FISSO.....	18
Linee urbane	18
Linee conurbate	19
Sistema flessibile.....	21
Risorse finanziarie.....	21
Politica Tariffaria.....	22
INCENTIVAZIONE MOBILITÀ CICLISTICA.....	23
Premessa	23
Strumenti e attività.....	23
Costituzione dell'ufficio biciclette	23
Progetto bicincittà	23
Incremento rastrelliere e parcheggi per biciclette	24
Attività di sensibilizzazione	24
20 biciclette in dotazione agli assessorati	24
Altri progetti.....	24
Primi risultati	24
IDEE E PROGETTI SULLA MOBILITÀ	25
Sistemi ettometrici per il "pizzo".....	25
Metrobus	25
Movicentro.....	26
Piazza Europa.....	26
Nuova Linea di Collegamento delle strutture sanitarie	26
Gestione della mobilità attraverso piani e programmi.....	27
ELENCO DELLE FONTI PRINCIPALI:.....	27

INTRODUZIONE

Mobilità sostenibile

La complessità del sistema della mobilità urbana, in ragione dell'articolazione di fattori di ordine sociale, ambientale ed economico, implica che non esistono interventi semplici, settoriali, di facile attuazione e nel contempo risolutivi, ma che occorre attuare una serie molteplici, coordinata e diversificata di interventi:

- sulle diverse componenti del sistema quali: infrastrutture e veicoli, sistemi e regolazione, sicurezza, percezione sociale;
- su diversi orizzonti temporali: breve, medio e lungo termine.

Le strategie devono essere, al contrario, orientate allo sviluppo delle sinergie possibili fra tutti gli elementi coinvolti, tenendo conto degli strumenti di intervento disponibili a livello locale, delle interrelazioni fra le città e le aree circostanti e dell'accettabilità sociale degli interventi previsti.

Il concetto di "mobilità sostenibile" viene spesso inteso in maniera impropria: gran parte dei pianificatori e degli operatori del settore, infatti, si limita ad aggiungere l'aggettivo "sostenibile" a discorsi e progetti già determinati secondo altre logiche, riducendo la portata innovativa di questa proposta concettuale a una generica attenzione verso l'ambiente. Accade così che il tema della sostenibilità dei trasporti venga di norma assimilato al concetto di "protezione ambientale", dimenticandone quasi completamente gli aspetti sociali ed economici, che vengono limitati ai problemi connessi alla sicurezza e alla salute; la stessa attenzione verso l'ambiente, inoltre, viene spesso considerata soltanto come elemento ex-post, ossia come mitigazione degli effetti negativi di decisioni di investimento o di politica dei trasporti già prese, e non come dimensione intrinsecamente connessa alle altre.

Sarebbe pertanto necessario riflettere meglio su cosa significhi realmente il termine "sostenibilità" all'interno del nostro sistema dei trasporti e più in generale del nostro sistema economico; pur non potendo modificare nel breve periodo il nostro modello di sviluppo, occorre però almeno conservare l'idea generale dell'obiettivo cui si vorrebbe tendere – ossia lo sviluppo sostenibile – partendo proprio dalla sua nozione più generale, per poi tentare di applicarla alla politica dei trasporti.

Mobilità Urbana Sostenibile

In ambito urbano, una politica di mobilità urbana sostenibile deve essere finalizzata allo sviluppo di un sistema di trasporto integrato mediante l'attuazione delle seguenti strategie:

1. gestire la domanda in modo razionale e sostenibile;
2. migliorare l'offerta e le prestazioni dei mezzi di trasporto collettivi;
3. disincentivare l'uso individuale dell'auto in città;
4. promuovere la modalità ciclo-pedonale;
5. abbattere l'inquinamento da traffico.

IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ CUNEESE

Offerta infrastrutturale

Le difficoltà trasportistiche su ferro e su gomma dell'area cuneese – progressivamente aggravatesi in ragione dei crescenti fabbisogni di mobilità – discendono da una complessiva obsolescenza infrastrutturale.

Il totale delle strade comunali, provinciali e statali presenti sul territorio del Comune di Cuneo è attualmente pari a 600 km. Accanto alla rete viaria esistente, si aggiungeranno nei prossimi anni le seguenti opere:

1. l'autostrada Asti-Cuneo, cui è demandata la funzione di risolvere lo storico isolamento del nostro territorio mettendolo in rete, per i fabbisogni di mobilità di lungo raggio, con le grandi vie di comunicazione;

2. l'anello di circonvallazione esterna all'altipiano mediante il quale intercettare le direttrici radiali confluenti su Cuneo e smistare funzionalmente le svariate correnti di traffico, dirottandone la quota passante fuori dagli abitati e, ad un tempo, modernizzando i collegamenti interni alla conurbazione cuneese. I due rami principali della circonvallazione sono rispettivamente costituiti da:
- S.P. "BOVESANA", che, realizzata a cura dell'Amministrazione Provinciale con il concorso del Comune di Cuneo, è entrata interamente in esercizio nella primavera '99. Essa si sviluppa nell'OltreGesso all'esterno degli agglomerati frazionali e metterà in collegamento il casello di testata della costruenda Autostrada AT-CN con la SS 20 del Colle di Tenda, in Comune di Roccavione. Interseca le direttrici verso Mondovì (ex-SS "Monregalese", ora SP 564) e Magliano Alpi (ex-SS 22 ora SP 422) oltre a diverse strade provinciali (SP 3 Cuneo-Castelletto Stura e SP 5 Cuneo-Peveragno). Ulteriori interventi ne miglioreranno l'efficienza in collegamento con la SS 20 in Comune di Roccavione.
 - TRONCO DI CIRCONVALLAZIONE IN SINISTRA STURA: a partire dal casello dell'Autostrada AT-CN, scavalcherà in viadotto il Fiume Stura transitando nei pressi del MIAC. Procedendo in direzione sud sull'altipiano di sinistra di Stura, aggirerà quindi le frazioni di Madonna dell'Olmo, Martinetto e Confreria fino ad intercettare l'ex-SS 22 nel punto di connessione tra quest'ultima e l'attraversamento Est/Ovest (di tale prima tratta è oggi prevista la costruzione come bretella di collegamento all'Autostrada AT-CN: lotto 1.6). Giungerà, infine, in Comune di Roccavione dove, mediante il raccordo alla SS 20, si chiuderà l'anello di circonvallazione. Nel suo sviluppo intercetterà: la SS 231 (Cuneo/Fossano/Alba), l'ex-SS 20 ora SR 20 (Cuneo/Savigliano/Torino), l'ex-SS 589 ora SR 589 (Cuneo/Saluzzo/Laghi di Avigliana), l'ex-SS 22 ora SP 422 (Valle Maira), SS 21 (Colle della Maddalena), oltre ad altre strade provinciali: la SP 25 (Cuneo-Villafalletto-Saluzzo), la SP 197 (Passatore-Bosco di Busca).

Di tale scenario è parte integrante l'attraversamento Est-Ovest che giungerà ad assolvere contemporaneamente alle seguenti funzioni:

- operare da asse intermedio di collegamento tra i territori dell'OltreGesso e dell'OltreStura per mezzo dello scavalcamento dei solchi fluviali con nuovi viadotti tra loro interconnessi mediante il sottopasso dell'altipiano.
- fornire una moderna infrastruttura di servizio alla Città per mezzo dei due svincoli di collegamento del sottopasso alla rete di superficie, previsti in corrispondenza di Piazza d'Armi e della sponda destra del Fiume Stura.
- circonvallare interamente la frazione Confreria disimpegnando, mediante la realizzazione della cosiddetta "bretella dell'Ospedale Carle", la S.P. del ponte "del Sale" e soprattutto dirottando all'esterno dell'abitato il traffico della ex-SS "Valle Maira".

La mobilità a Cuneo

Mobilità su strada

La configurazione orografica di Cuneo e la presenza del Torrente Gesso e del Fiume Stura, a contorno dell'area urbana, ha storicamente condizionato gli accessi in città.

I tre quadranti del territorio comunale, nord, est ed ovest, sono collegati alla Città attraverso tre itinerari obbligati:

- a nord – ovest il Viadotto Soleri e il Ponte Vecchio sullo Stura,
- a nord – est il Ponte sul Gesso,

configurando una selezione naturale per direttrice ai traffici in ingresso e in attraversamento.

Questa situazione, caratterizzata dalla concentrazione degli ingressi sul lato Pizzo, ha storicamente sbilanciato a nord (a sud verso Borgo S. Dalmazzo, l'itinerario è svincolato da precisi punti di ingresso) i comportamenti degli utenti in accesso di un traffico prevalentemente automobilistico.

Gli ingressi da nord-ovest incidono per il 41.2% sul totale e sono distribuiti tra Viadotto Soleri (25.5%) e il Ponte Vecchio sullo Stura (15.7%); quelli a nord – est incidono per il 23.4% sul totale.

Quasi il 65% del traffico entrante in Città è condizionato dal passaggio in tre punti obbligati e cosa ancora più critica la selezione del traffico di penetrazione, distribuzione e attraversamento avviene, necessariamente, all'interno dell'ambito urbano.

L'occasione della prossima apertura dell'asse est – ovest consente di selezionare prima dell'area urbana il traffico in ingresso. Le simulazioni relative agli effetti dell'apertura della nuova infrastruttura (est – ovest) evidenziano uno “scarico” dei tre ponti storici, per gli itinerari di ingresso, di un valore medio complessivo del 63%. Il Ponte sul Gesso perde circa il 30% del traffico attuale, il Viadotto Soleri una quota pari a circa il 13.4% e il Ponte Vecchio una quota pari al 20%.

Flussi di traffico

Il Comune di Cuneo, a partire dal 2003, esegue il monitoraggio dei flussi di autoveicoli circolanti nelle diverse vie della Città e nei diversi momenti della giornata, per la verifica delle fluttuazioni giornaliere di traffico, mediante l'installazione di apposite piastre per il rilevamento veicolare.

Più nello specifico, sono già state monitorate le seguenti vie:

- Viale degli Angeli – Santuario;
- Viale degli Angeli – Bocciofila;
- Viale degli Angeli – Ragioneria;
- Corso Marconi;
- Corso Giovanni XXIII;
- Via Roma;
- Corso Kennedy;
- Corso Dante;
- Via Bersezio;
- Corso Galileo Ferraris;
- Corso Nizza – Semaforo Piazza ;Europa
- Corso Nizza – Provincia;
- Corso Giolitti – Semaforo Piazza Europa;
- Corso Brunet – Semaforo Piazza Europa;
- Via Piave;
- Corso Monviso;
- Corso Soleri;
- Lungo Stura XXIV Maggio.

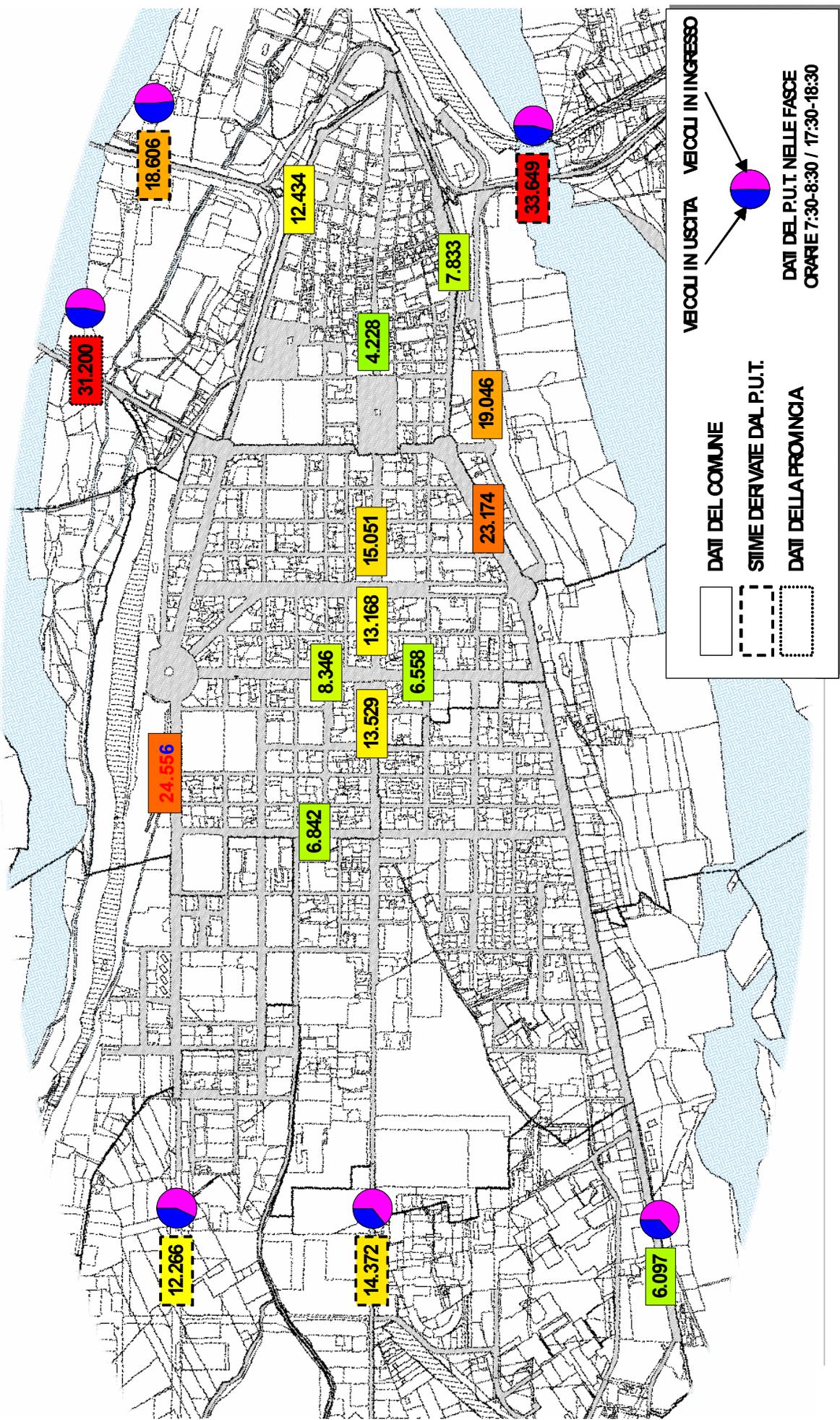
La planimetria allegata riporta i dati più rilevanti del monitoraggio del Comune di Cuneo, le stime derivate dal Piano Urbano del Traffico per le zone più critiche non ancora monitorate e i dati elaborati dalla Provincia di Cuneo.

La variazione di tonalità (dal grigio al nero) e il dato numerico evidenziano graficamente il numero di veicoli transitanti mediamente al giorno nei punti di rilevazione, mentre il grafico a torta indica il flusso veicolare in ingresso e in uscita nei sei principali accessi all'altopiano. Le stime ricavate dal Piano Urbano del Traffico sono limitate alla fascia mattutina dalle ore 7:30 alle ore 8:30 ed alla fascia pomeridiana dalle ore 17:30 alle ore 18:30.

A titolo esemplificativo e per confronto, si segnala il dato medio relativo al flusso di traffico sull'autostrada Torino Savona in un giorno feriale all'altezza di Fossano pari a 14.000 vetture.

FLUSSO DI TRAFFICO GIORNALIERO

- Veicoli in transito sulle principali direttrici -



Sosta e Auto

La situazione attuale della dotazione infrastrutturale di parcheggi, sull'altipiano del territorio del Comune di Cuneo, è illustrata nella seguente tabella. L'altipiano è suddiviso in zone di sosta, su cui si è calcolata la popolazione e la superficie.

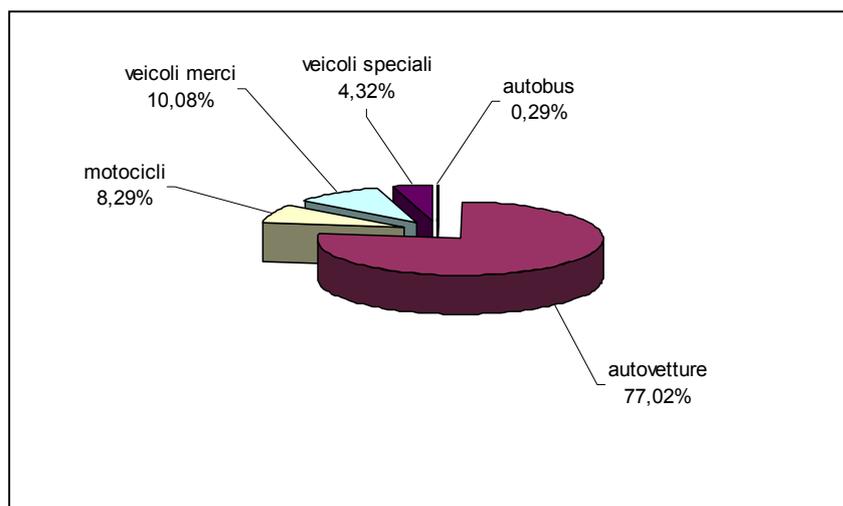
Tab.1 – Comune di Cuneo: parcheggi (zona altipiano) (2004)

ZONA DI SOSTA	PARCHEGGI LIBERI	PARCHEGGI A PAGAMENTO	TOTALE PARCHEGGI	SUPERFICIE (M ²)	POPOLAZIONE
1	720	241	961	136.541	695
2	152	162	314	87.464	1.121
3	206	142	348	77.857	581
4	241	547	808	106.319	977
5	682	765	1.447	154.308	368
6	825	194	1.019	160.507	1.682
7	662	70	732	107.260	780
8	586	52	705	127.399	1.631
9	1.041	128	1.169	215.332	2.954
10	1.623	119	1.742	324.332	3.349
11	993	113	1.106	204.160	2.799
12	817	0	817	202.198	1.795
13	638	0	638	177.576	2.081
14	702	0	707	199.304	873
TOTALE	9.888	2.533	12.513		

La gestione dei parcheggi a pagamento è stata affidata alla ditta Apcoa S.p.A. di Mantova fino al maggio 2009. Il Comune di Cuneo percepisce il 41,2% degli incassi derivanti dalla gestione dei parcheggi a pagamento. Nel 2004 gli incassi da parcometri sono stati pari a Euro 1'005'974.92. Le entrate a favore del Comune di Cuneo per l'anno 2004 derivanti dalla quota da parcometri, canone in Piazza Boves, contravvenzioni elevate da ausiliari della sosta ammontano a Euro 490.986,00.

A questa situazione della sosta corrisponde la consistenza del parco veicolare (fornita dall'ACI per il 2002) del Comune di Cuneo di 47.083 veicoli di cui: veicoli di trasporto merci 4.719; auto vetture 36.040; motocicli 3.877; veicoli speciali 2021 e autobus 136.

Grafico 1 – Consistenza Veicolare del Comune di Cuneo (anno 2002)



Fonte: ACi/ Autoritratto 2002

IL MOBILITY MANAGEMENT

L'attività di Mobility Management consiste nell'elaborare e sviluppare strategie per il conseguimento di una mobilità "sostenibile" delle persone nel rispetto dell'equilibrio ambientale. L'aggettivo sostenibile comporta una valutazione delle modalità di spostamento non più soltanto in termini economici, ma pure in fatto di sicurezza, di impatto sulla qualità dell'ambiente e di servizi pubblici offerti. Il Mobility Management rappresenta una nuova politica di gestione e controllo della domanda di mobilità, che è stata introdotta dal Ministero dell'Ambiente con il Decreto del 27 marzo 1998. Gli obiettivi generali riportati sono:

- la riduzione del consumo energetico;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la riduzione delle emissioni di gas serra;
- il trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi per la rimodulazione degli spostamenti casa-lavoro.

Si tratta, sostanzialmente, di un nuovo approccio ai problemi di traffico, di inquinamento e di congestione cittadina che si propone di agire concretamente per:

- soddisfare i bisogni di mobilità delle persone rispettando gli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali ed economici legati al sistema di trasporti;
- migliorare l'accessibilità alla città con particolare attenzione a modi "sostenibili" (trasporto collettivo, ciclo-pedonale e combinato);
- incoraggiare l'utente a ridurre il numero e la lunghezza degli spostamenti individuali ed a incrementare invece il trasporto con mezzi pubblici;
- aumentare l'efficienza economica dei singoli modi di trasporto.

Spostamenti casa lavoro

Il Comune di Cuneo, nell'ambito delle attività di mobility management, ha condotto nell'estate 2003 un'indagine sulle scelte di trasporto di coloro che si recano quotidianamente nel centro della città per motivi di lavoro. Dei 2.895 questionari distribuiti a metà giugno, ne sono ritornati 1.443, corrispondenti a un tasso di risposta del 50%. I risultati si riferiscono a un campione composto per l'87% da persone di età compresa tra i 26 e i 55 anni, da abitanti nell'altipiano per il 38%, da residenti in altri Comuni (principalmente Borgo San Dalmazzo, Boves, Cervasca, Busca, Dronero, Caraglio, Peveragno, Mondovì) per il 42% e, infine, da frazionisti per il 17%.

L'auto è il mezzo più utilizzato in assoluto (54% dei rispondenti), mentre molto inferiori sono le percentuali di coloro che raggiungono il posto di lavoro a piedi (15%) o in bicicletta (12%). Soltanto un 8% dichiara di usufruire del servizio di trasporto pubblico urbano o extraurbano. Infine, l'uso condiviso dell'auto riguarda il 7% dei lavoratori se si considera sia chi è accompagnato da familiari, sia chi si accorda appositamente con conoscenti e colleghi.

Tali dati devono essere rapportati al tempo e alla distanza dello spostamento che è generalmente breve. Infatti, ben il 62% impiega meno di 15 minuti per recarsi al lavoro, mentre il 45% dei pendolari percorre un tratto inferiore o pari a 5 chilometri. Tra questi, circa la metà (49%) predilige ancora l'auto e solo il 21% la bicicletta. Risultati, dunque, che stridono con quanto rivela la ricerca "Città per la bicicletta" svolta dalla Commissione Europea nel 1999: per distanze inferiori ai 5 chilometri la bicicletta sembrerebbe preferibile all'auto poiché, evitando imbottigliamenti e problemi di parcheggio, il tempo di percorrenza sarebbe inferiore.

Da non trascurare anche il fatto che il 50% dei rispondenti si è dichiarato disposto a utilizzare il trasporto pubblico sotto condizione: anzitutto sarebbe opportuno l'adeguamento degli orari alle esigenze dei lavoratori; altri potrebbero abbandonare l'auto se ricevessero un contributo per l'acquisto dell'abbonamento o se il tempo del viaggio non fosse superiore a quello attuale impiegato. Una piccola parte, infine, dichiara che utilizzerebbe i bus di linea qualora l'area di parcheggio abituale diventasse a pagamento.

Minore entusiasmo, invece, per la bicicletta che vede propenso al cambiamento e al suo utilizzo solo un 28% degli interpellati. Le principali problematiche denunciate in tal senso sono la bassa qualità delle piste ciclabili e la scarsità di ricoveri sicuri.

In ultimo si è sondata la disponibilità a usufruire di un eventuale servizio di navetta che colleghi i principali quartieri della Città: ha dato risposta affermativa il 57% del campione (58% di persone residenti nel Comune di Cuneo e 32% in Comuni limitrofi) e, in particolare, il 32% dell'intero campione dei favorevoli risiede in Cuneo, nel tratto compreso tra il centro storico e il quartiere Cuneo 2.

Dall'indagine svolta sono emersi alcuni problemi fondamentali della viabilità cittadina, quali uno scarso utilizzo della bicicletta e del servizio pubblico urbano; inoltre è significativa la quota di persone che usa l'auto anche per brevi tratte. Ma è importante scoprire che le motivazioni di tali scelte di trasporto sono legate ai costi e ai vigenti orari dei bus, poco compatibili con le esigenze lavorative. Infatti, ben la metà dei rispondenti si dichiara disponibile a utilizzarli nel caso il servizio venga migliorato.

La proposta di un servizio di linea diretta per il centro città non sembra essere sgradita alla maggioranza e, soprattutto, una buona quota dei favorevoli risiede nella zona compresa tra il centro storico e il quartiere Cuneo 2.

Di seguito si riportano schematicamente i quesiti e le risposte più rilevanti in termini percentuali allo scopo di fornire un quadro di massima sulle caratteristiche del campione, sulle scelte di trasporto e rispettive motivazioni principali, e sulle problematiche riscontrate.

DOMANDA O PROBLEMA	RISPOSTA O MOTIVAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> Orario di lavoro <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ingresso al mattino ▪ Uscita di sera Mezzo di trasporto usato 	Lunedì – Venerdì (83%) <ul style="list-style-type: none"> ▪ 7.15 – 9.15 (96%) ▪ 16.15 – 18.15 (75%) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auto come conducente (54% in inverno e 40% in estate). Le motivazioni di tale scelta sono: <ul style="list-style-type: none"> ➢ autonomia di movimento (27%) ➢ durata del viaggio (13%) ➢ economicità (10%) ➢ difficoltà di parcheggio (7%) ➢ coincidenze non buone con i mezzi pubblici (6%) ➢ mancanza di mezzi pubblici (6%)
Mezzo di trasporto usato per distanze inferiori o pari a 5 km	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobile (49%)
Problemi di sosta	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì (61%)
Tipologia di parcheggio	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parcheggio gratuito (72%)
Disponibilità ad utilizzare il trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì (50%) sotto condizione Le principali condizioni poste sono: <ul style="list-style-type: none"> ➢ coincidenza orari mezzo di trasporto – lavoro (35%); ➢ contributo per l'acquisto dell'abbonamento al mezzo pubblico (23%); ➢ tempo di spostamento inferiore all'attuale (15%).
Disponibilità ad utilizzare la bicicletta	<ul style="list-style-type: none"> ▪ No (48%) ▪ Sì (28%) sotto condizione Le principali condizioni poste sono: <ul style="list-style-type: none"> ➢ piste ciclabili (44%); ➢ ricoveri per le biciclette (24).
Età partecipanti	26 – 55 anni (87%)
Sesso	Femmine (54%)
Provenienza	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comune di Cuneo (55%) ▪ Altri Comuni (42%)
Disponibilità ad utilizzare il servizio di "Linea diretta"	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sì (57%) sotto condizione Le principali condizioni poste sono: <ul style="list-style-type: none"> ➢ coincidenza orari mezzo di trasporto – lavoro (37%); ➢ tempo di spostamento inferiore all'attuale (29%); ➢ contributo per l'acquisto dell'abbonamento al mezzo servizio (21%).

NUOVA MOBILITÀ CITTADINA

La nuova mobilità cittadina parte dalla razionalizzazione del sistema della mobilità, sia per diminuire la necessità di spostamento casa-lavoro-tempo libero sia per incentivare forme di spostamento a basso impatto.

Primi interventi

A Cuneo sono state istituite, nel 2003, due *nuove zone a traffico limitato*, che si aggiungono alla già consueta isola pedonale sul Viale degli Angeli nei giorni festivi. La prima riguarda il Centro Storico, dalle 7,30 alle 10,30, dal lunedì al sabato; la seconda interessa Via Carlo Emanuele III, dalle 14,30 alle 19,30, sempre dal lunedì al sabato. Parallelamente, la chiusura al traffico di Viale degli Angeli è stata anticipata alle ore 14 del giorno prefestivo.

Il Comune di Cuneo ha predisposto un *servizio gratuito di navetta* dai parcheggi di interscambio, collocati alle porte della Città, per il Centro Storico, e svolge un'attività di *monitoraggio legata ai valori di inquinamento atmosferico e acustico, al livello del traffico veicolare, al livello di utilizzo e qualità del servizio di navetta*.

SINTESI RISULTATI DEL MONITORAGGIO AMBIENTALE DOPO UN ANNO DI ZTL

MONITORAGGIO NEL CENTRO STORICO MEDIANTE CENTRALINA MOBILE

Il monitoraggio teso alla valutazione degli effetti prodotti nei confronti della qualità dell'aria dalla istituzione della Zona a Traffico Limitato nel Centro Storico è stato effettuato mediante la programmazione di campagne specifiche di misurazione dell'inquinamento atmosferico presente prima e dopo l'avvio del provvedimento di limitazione del traffico nel Centro Storico e, tenuto conto delle necessarie approssimazioni tipiche di una siffatta analisi, la conseguente definizione della correlazione tra inquinamento atmosferico prodotto e numero di veicoli transitanti nei punti di controllo.

Il monitoraggio ha previsto l'installazione di specifiche piastre di rilevamento del flusso di traffico transitante in Via Roma, C.so Giovanni XXIII e C.so Kennedy e la collocazione di un'apposita centralina mobile di monitoraggio atmosferico in Via Roma e in C.so Giovanni XXIII.

Dall'elaborazione dei risultati ottenuti da siffatto monitoraggio, in sintesi, è possibile sostenere che la qualità dell'aria nel Centro Storico (comprendendo in detta area anche i corsi laterali di C.so Kennedy e C.so Giovanni XXIII e pertanto tenendo conto anche del lieve aumento di traffico che si è generato in dette arterie stradali) è migliorata dopo l'istituzione della Zona a Traffico Limitato.

Detto miglioramento può essere stimato in una riduzione, rispetto alla situazione precedente alla istituzione della ZTL, del 17% dell'inquinamento atmosferico durante l'orario di vigenza della ZTL (7.30-10.30). Tale riduzione si attesta a circa il 9% se si fa riferimento all'intera giornata media.

MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA MEDIANTE LA CENTRALINA ARPA

Detto risultato viene confermato anche dalla lettura dei dati misurati dalla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria dell'A.R.P.A. situata in Piazza Il Reggimento Alpini relativamente al parametro delle polveri sottili (più comunemente note come PM_{10}).

Confrontando, infatti, il numero di superamenti del livello giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ avvenuti nel periodo novembre 2003-settembre 2004 (situazione successiva alla istituzione della ZTL) con quelli del periodo novembre 2002-settembre 2003 (situazione precedente alla istituzione della ZTL) è possibile osservare una riduzione del 43% di questi superamenti avvenuta successivamente alla istituzione della ZTL confermando ulteriormente la validità relativa ai provvedimenti adottati nel campo della mobilità (vedasi tabella sottostante).

Medesimo risultato si ottiene se, anziché analizzare i superamenti, si effettua il confronto mensile tra la media delle medie giornaliere delle polveri sottili per il medesimo periodo di tempo.

Tab. 2 – Numero di superamenti mensili del livello giornaliero di 50 µg/m³ con riferimento agli anni 2003 e 2004

SITUAZIONE PRECEDENTE ALLA ZTL		SITUAZIONE SUCCESSIVA ALLA ZTL	
Mese	Numero superamenti mensili	Mese	Numero superamenti mensili
Novembre 2002	11	Novembre 2003	8
Dicembre 2002	3	Dicembre 2003	5
Gennaio 2003	6	Gennaio 2004	6
Febbraio 2003	10	Febbraio 2004	6
Marzo 2003	23	Marzo 2004	8
Aprile 2003	6	Aprile 2004	2
Maggio 2003	6	Maggio 2004	1
Giugno 2003	2	Giugno 2004	2
Luglio 2003	5	Luglio 2004	2
Agosto 2003	0	Agosto 2004	1
Settembre 2003	10	Settembre 2004	6
Somma superamenti nov 02-set 03	82	Somma superamenti nov 03-set 04	47

Fonte: Dati Arpa – Dipartimento Provinciale di Cuneo

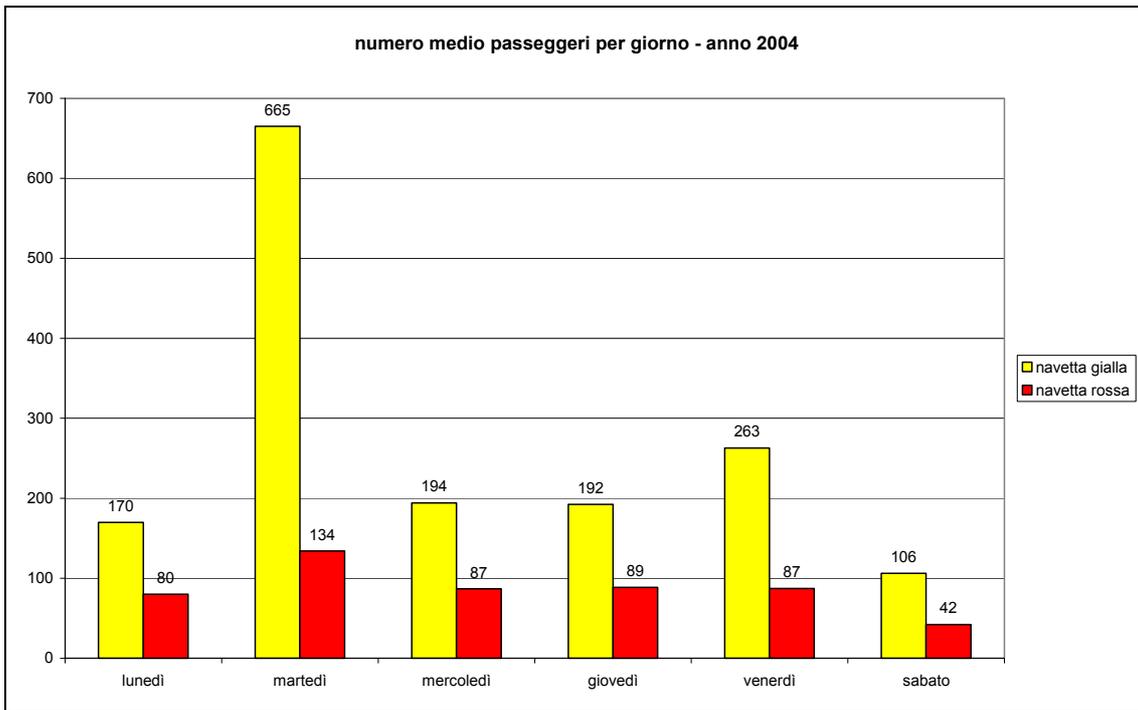
In conclusione, pertanto, è possibile affermare che l'istituzione della Zona a Traffico Limitato nel Centro Storico ha generato un miglioramento apprezzabile della qualità dell'aria nell'area stessa.

NAVETTE

Allo stato attuale sono in funzione:

- NAVETTA GIALLA → PERCORSO: parcheggio cimitero, parcheggio Bellavista, Discesa Bellavista, Via Pascal, Piazza Galimberti, Via Roma, Piazza Torino, parcheggio cimitero;
- NAVETTA ROSSA → PERCORSO: Stazione Vecchia Borgo Gesso, parcheggio mercato delle uve, Corso Marconi, Via della Pieve, Via Armando Diaz, Via Roma, Piazza Galimberti, Corso Solaro, Corso Marconi, Stazione Vecchia Borgo Gesso.

La frequenza attuale delle corse ha passaggi ogni 5 - 10 minuti.

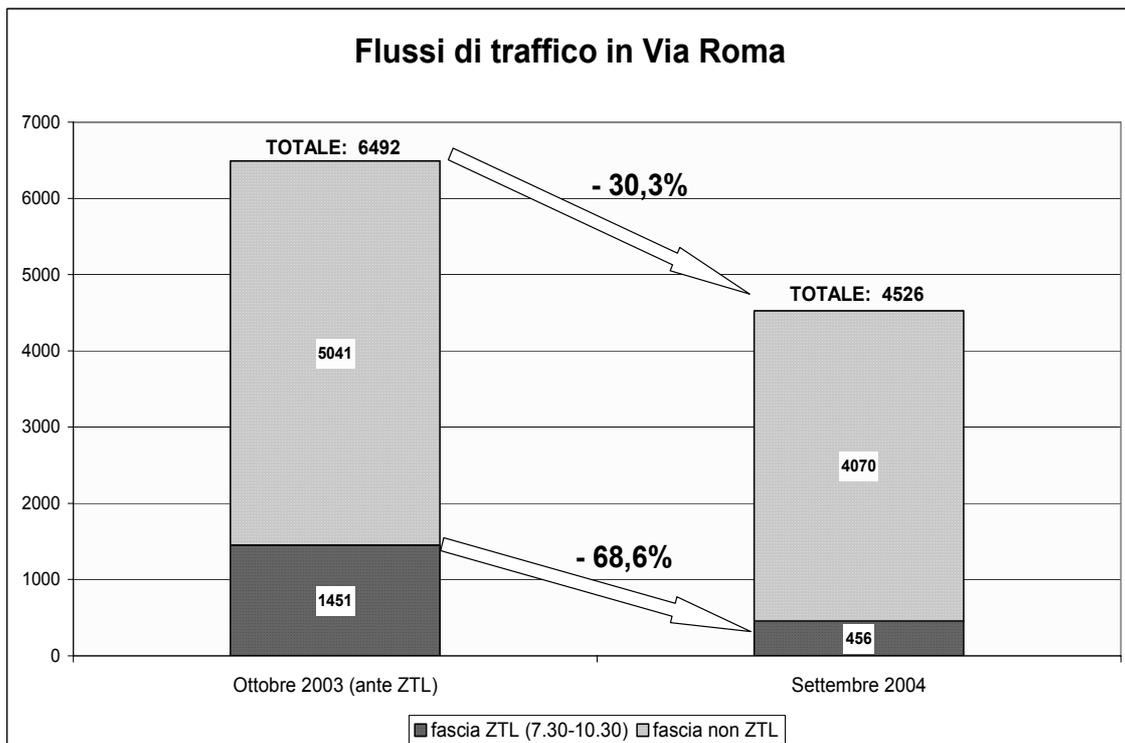


Il numero medio di persone trasportate nell'arco di una settimana si aggira sui 1.560 passeggeri per la navetta gialla e 473 per quella rossa.

TRAFFICO VEICOLARE

I dati relativi al traffico veicolare in Via Roma attestano un risultato decisamente positivo, che non pare danneggiare i viali ciliari o altre zone della Città.

Inoltre il monitoraggio su Via Roma per il mese di settembre 2004 segnala una riduzione media giornaliera del 30% del traffico veicolare.



Occorre infine evidenziare, oltre alle azioni di monitoraggio precedentemente descritte, che il Comune di Cuneo, in collaborazione con la Provincia di Cuneo, ha supportato il Politecnico di Torino per uno studio di tesi di laurea finalizzato ad una ricerca modellistica numerica di tipo fisico sulle correlazioni esistenti tra i livelli di traffico presenti nel centro storico di Cuneo e su Corso Nizza e i parametri della qualità dell'aria, svolto da due studentesse laureande in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio. Sono stati utilizzati i dati rilevati dal Settore Ambiente e Mobilità del Comune di Cuneo conseguenti all'introduzione della ZTL nel centro storico mediante la centralina mobile per l'inquinamento atmosferico citata che misura in continuo NOx e CO e le piastre per la rilevazione in automatico del traffico veicolare circolante.

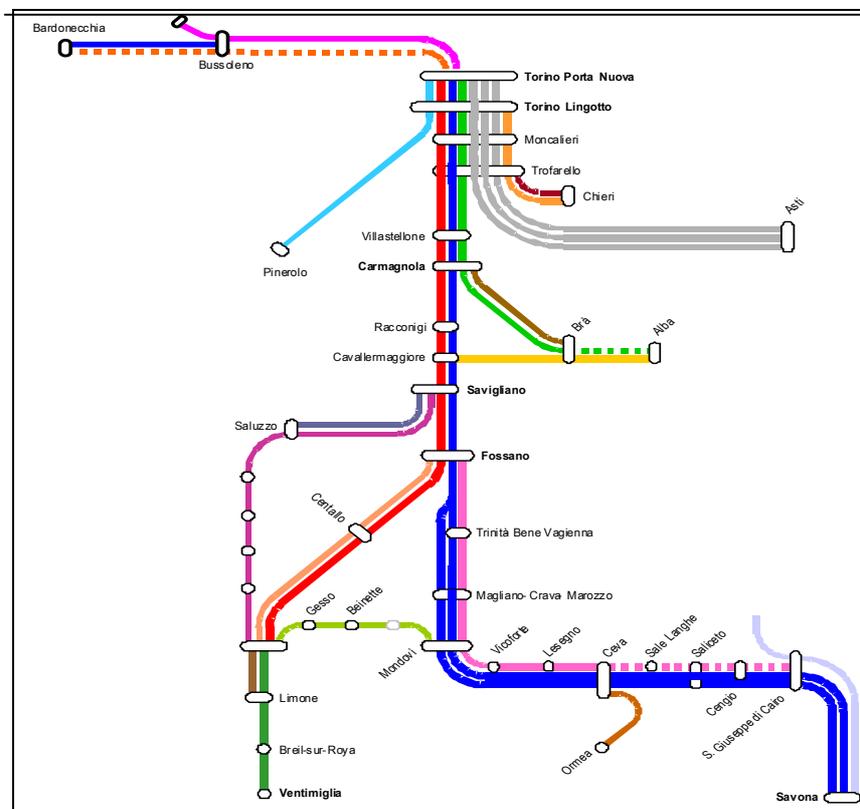
Attraverso questo studio l'Amministrazione Comunale dispone di un ulteriore valido strumento per sostenere e avvalorare i provvedimenti sulla mobilità cittadina al fine di ottenere un reale miglioramento della qualità dell'aria e della vivibilità.

IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU FERRO

L'Offerta di Trasporto Pubblico su Ferro

La Città di Cuneo si trova alla confluenza di quattro linee ferroviarie di cui due di secondaria importanza e due di primaria importanza:

- la linea Cuneo – Fossano – Torino di primaria importanza, ancora a binario unico per 17 Km tra Cuneo e Fossano;
- la linea Cuneo – Ventimiglia – Nizza a binario unico, continuazione della linea Torino – Cuneo;
- la linea Cuneo – Mondovì a binario unico, interrotta dall'ottobre 1996 causa del crollo di un ponte in prossimità della stazione di Cuneo – Gesso, ma riaperta il 14 dicembre 2003;
- la linea Cuneo – Savigliano - Saluzzo a binario unico nel tratto Savigliano – Saluzzo.



A partire dal dicembre 2003, è stato attivato un nuovo orario del trasporto pubblico su ferro caratterizzato dal fatto di definire un cadenzamento costante delle linee (Memorario). Le finalità di questo nuovo orario sono:

- proporre una nuova organizzazione dei servizi secondo i principi del cadenzamento;
- migliorare l'offerta a livello qualitativo e quantitativo;
- ottimizzare l'utilizzazione dell'infrastruttura;
- aumentare la produttività del parco rotabile.

Stima degli spostamenti in ingresso verso il Comune di Cuneo

Sulla base dei dati sulla mobilità ricavati dal Piano Triennale dei Servizi del Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo, si possono analizzare gli spostamenti in treno verso il Comune di Cuneo: il 37.44% delle persone impiega oltre 60 minuti per spostarsi, il 17.18% impiega da 31 a 60 minuti, il 5.53% impiega da 16 a 30 minuti e il 2.15% ne impiega al massimo 15.

Tab. 3 – Tempi impiegati per lo spostamento in treno verso il Comune

Fascia	% che utilizza il treno
Oltre 60 minuti	37.44
Da 31 a 60 minuti	17.18
Da 16 a 30 minuti	5.53
Fino a 15 minuti	2.15

Spostamenti in uscita dal Comune di Cuneo

Negli spostamenti in uscita dal Comune di Cuneo, si vede come la maggior parte delle persone che usufruisce del treno impiega più di 60 minuti per spostarsi in uscita dal Comune (82.11%). Si ha poi che il 21.7% impiega tra 31 e 60 minuti, il 3.33% impiega da 16 a 30 minuti e lo 0.64% ne impiega meno di 15.

Tab. 4 – Tempi impiegati per lo spostamento in treno in uscita dal Comune

Fascia	% che utilizza il treno
Oltre 60 minuti	82.11
Da 31 a 60 minuti	21.7
Da 16 a 30 minuti	3.33
Fino a 15 minuti	0.64

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La Conurbazione di Cuneo

Il concetto di *Conurbazione* nel trasporto pubblico locale è stato introdotto con l'entrata in vigore della Legge Regionale n. 1 del 2000. La Conurbazione di Cuneo è stata istituita nel novembre 2000 e comprende 15 Comuni (Cuneo-CAPOFILA, Borgo San Dalmazzo, Boves, Beinette, Peveragno, Margarita, Morozzo, Castelletto Stura, Centallo, Tarantasca, Busca, Cervasca, Bernezzo, Vignolo, Roccavione). Il territorio della Conurbazione di Cuneo si estende per un'area pari a 520 km².

L'obiettivo e la finalità del servizio di trasporto pubblico locale conurbato è di adduzione, distribuzione e complementarietà al servizio regionale (ferrovie) e provinciale.

IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA CONURBAZIONE DI CUNEO FINO AL 31/12/2004

Il servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo, avviato il 1 gennaio 2001, fino al 31/12/2004 è stato gestito da una Associazione Temporanea di Imprese costituita dalle seguenti Società:

- STP (ex BERSEZIO & MEINERI) (capogruppo mandataria)
- AUTOLINEE NUOVA BENESE
- AUTOLINEE VALLE PESIO
- SAV
- GUNETTO
- ATI Trasporti interurbani
- NUOVA SAAR

L'associazione Temporanea di Imprese ha effettuato il programma di esercizio, pari a 2.448.065 km*autobus/anno, a fronte di un corrispettivo annuo pari a 3.477.284,00 Euro (IVA inclusa) così suddivisi:

- 3.055.255,00 Euro relativi alla contribuzione chilometrica del servizio (contributo regionale);
- 372.966,00 Euro a compensazione delle agevolazioni tariffarie previste dal Comune di Cuneo inerenti il rilascio delle tessere a prezzo agevolato per il trasporto alunni, per il trasporto anziani, per l'integrazione della tariffa dei titoli di viaggio rilasciati a tariffa ridotta (abbonamento lavoratori, blocchetti...), e per i servizi a tariffa agevolata richiesti dalle scuole;
- 49.063,00 Euro relativo alle agevolazioni tariffarie derivanti dall'istituzione della tessera regionale per gratuità di viaggio su tutte le linee di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte a favore dei soggetti portatori di invalidità superiore al 70% (contributo regionale).

Occorre evidenziare la particolarità che ha contraddistinto fino al 2005 il trasporto pubblico locale del Comune di Cuneo rappresentata da un ridotto contributo chilometrico trasferito dalla Regione Piemonte alla Conurbazione di Cuneo per lo svolgimento del servizio. Detto contributo (fisso dal 1997) risultava essere il più basso rispetto a tutti i Comuni della Regione Piemonte come si può evincere dalla Tab. 5.

Tab. 5 – Contributi chilometrici della Regione Piemonte ai sistemi di Conurbazione

COMUNE	CONTRIBUTO CHILOMETRICO TRASFERITO DALLA REGIONE PIEMONTE(Lire/Km)
Cuneo	2165
Chieri	2275
Settimo T.	2275
Pinerolo	2276
Bra	2356
Ivrea	2540
Verbania	2544
Alba	2576
Casale M.	2669
Novara	2687
Moncalieri	2787
Asti	2799
Alessandria	2809
Biella	2831
Vercelli	2970
Torino ATM	5185
VALORE MEDIO REGIONALE (INCLUSO TO)	4662
VALORE MEDIO REGIONALE (ESCLUSO TO)	2666

Il servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo paga lo sconto di detto ridotto contributo poiché non è stato possibile effettuare modifiche e miglioramenti del servizio di trasporto pubblico locale negli ultimi anni al fine di rendere detto servizio concorrenziale con il sistema privato della mobilità.

Tenendo conto che, se l'entità del contributo chilometrico non si attestava almeno ad un livello medio regionale, non era possibile elaborare un Piano del trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo per il periodo 2005-2010 in grado di richiedere specifici investimenti alle eventuali Aziende concorrenti con ovvie ripercussioni sulla qualità del servizio e sulla possibilità di incentivare efficacemente il trasporto pubblico locale al fine di modificare il sistema modale della mobilità della Città di Cuneo, l'Amministrazione Comunale si è fatta parte attiva presso la Regione per ottenere un aumento di detto contributo chilometrico. La Regione Piemonte, in occasione della adozione del Piano regionale Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, ha previsto, per gli enti che affidino il servizio tramite gara pubblica, un riallineamento del contributo chilometrico che, per la Conurbazione di Cuneo, è stato portato al valore medio regionale con aumento pari a circa il 10% .

Ricavi e costi di servizio

Dalle analisi dei documenti disponibili sulla gestione forniti dalla società Capogruppo Mandataria dell'A.T.I. gestore del servizio di Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo emerge quanto segue:

Tab. 6 – Trasporto pubblico locale della conurbazione di Cuneo: costi e ricavi (2001-2002)

ANNO	COSTI IN EURO/KM	RICAVI IN EURO/KM		
		TRAFFICO	NON DEL TRAFFICO	TOTALI
2001	1,81	0,56	0,15	0,71
2002	1,80	0,58	0,05	0,63

Fonte: Società Capogruppo Mandataria dell'A.T.I.

I rapporti RICAVI/COSTI sono così individuati:

Tab. 7 – Trasporto pubblico locale della conurbazione di Cuneo: rapporto ricavi/costi (2001-2202)

ANNO	RAPPORTO RICAVI / COSTI	
	DERIVANTE DA SOLI RICAVI DA TRAFFICO	DERIVANTE DA RICAVI TOTALI
2001	0,31	0,39
2002	0,32	0,35 ¹

¹ Il D.Lgs. 19/11/97, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59", stabilisce che: "...I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1 gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura...". Nei costi si ritengono compresi i costi di infrastruttura.

Fonte: Società Capogruppo Mandataria dell'A.T.I.

Il rapporto Ricavi / Costi presenta, con i soli ricavi del traffico, fra 2001 e 2002 un leggero aumento dell'1% con un aumento del 2% dei ricavi del traffico. Si registra una diminuzione del 10% dei ricavi non del traffico. Dall'analisi dei dati, il rapporto ricavi/costi pari al 32% (soli ricavi da traffico) e 35% (ricavi totali) risulta essere alquanto prossimo all'obiettivo di legge pari al 35%.

Parco autobus

Il parco autobus che ha effettuato il servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo risultava essere costituito da 57 autobus con un'età media di 12.3 anni (situazione aggiornata a fine 2003).

Per quanto riguarda l'efficienza del fattore produttivo, l'utilizzazione media del materiale rotabile risulta essere pari a 41'493 km/(autobus anno) che esprime un buona grado di efficienza di utilizzo.

Personale

Con riferimento ai dati comunicati dalle Aziende nell'aprile 2003, erano occupati 64 autisti (area movimento) oltre a 7 persone relative all'area amministrativa e tecnica.

IL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE EXTRAURBANO

Il quadro della rete del trasporto pubblico locale extraurbano

Il programma di esercizio per il triennio 2004 – 2006 della Provincia di Cuneo approvato con D.C.P. n. 41 del 28.7.2003 e D.G.P. n. 614 del 10.9.2003, non interviene in modo radicale sull'attuale situazione, tuttavia, con pochi ma attenti interventi, mira alla razionalizzazione del servizio attraverso le seguenti azioni:

- adeguamento dell'offerta alla domanda, sulla base dei rilevamenti effettuati;
- accorpamento delle linee con percorso simile;
- realizzazione dell'interscambio tra mezzi privati e mezzi pubblici (Progetti Movicentri e Movilinea);
- integrazione del trasporto provinciale con il trasporto locale di livello comunale e di conurbazione.

Le linee operanti nei quattro bacini di traffico "Cuneo-Alba-Saluzzo-Mondovì" presentano, ad esclusione della grande direttrice Cuneo-Saluzzo-Torino e nella quasi globalità dei casi, la caratteristica di linee scolastiche e feriali operanti nel limite di servizi minimi.

Poche linee presentano corse festive o estive.

Le corse consentono all'utenza scolastica di raggiungere le sedi di istituti al mattino ed i relativi rientri al pomeriggio.

Per quanto riguarda il collegamento dei principali centri della Provincia di Cuneo con l'aeroporto di Cuneo sito nel Comune di Levaldigi è stato predisposto un progetto che prevede una rete di trasporto in coincidenza con gli orari dei voli.

Le linee extraurbane relative al Bacino di Cuneo risultano essere le seguenti:

- Linea Certosa Di Pesio – Cuneo;
- Linea Cuneo - Boves - Fontanelle - Borgo San Dalmazzo;
- Linea Cuneo – Caraglio – Pradleves;
- Linea Cuneo - Terme Di Valdieri;
- Linea Cuneo – Valdieri - Entracque;
- Linea Cuneo – Dronero – Acceglio;
- Linea Cuneo - Vignolo – Cervasca – Cuneo;
- Linea Vernante - Vetriere di Cuneo;
- Linea Rio Grosso - Cuneo Michelin;
- Linea Pratavecchia - Cuneo Michelin con direzione Mellea – Fossano;
- Linea San Damiano - Cuneo Michelin;
- Linea Vottignasco – Cuneo Michelin;
- Linea Centallo – Busca – Dronero Istituti Scolastici;
- Linea Cuneo – Demonte – Vinadio;
- Linea Vinadio – Cuneo Michelin;
- Linea Roccabruna – Dronero – Busca;
- Linea Fontanelle – Cuneo Michelin;
- Linea Pradleves – Cervasca – Cuneo Michelin;
- Linea Robilante – Vignolo – Cuneo Michelin;
- Linea Roccabruna – Dronero – Cuneo Michelin;
- Linea Cuneo – Roaschia;
- Linea Vottignasco – Villafalletto – Cuneo.

Le autolinee che interessano altre Province sono prevalentemente linee operaie che collegano le fabbriche del torinese, oppure linee ordinarie a grande frequentazione sempre sul polo di Torino:

- Linea Torino – Saluzzo – Cuneo – Dronero;
- Linea Imperia – Ormea – Cuneo.

Il rapporto tra linee di trasporto pubblico extraurbane e linee conurbate

La concezione di un'area conurbata nasce dalla precisa esigenza di integrazione fra trasporto provinciale e trasporto urbano, ben espresso dalla Legge regionale.

Come già detto, nel corso del periodo transitorio sono state create conurbazioni fra comuni confinanti allo scopo di realizzare, o migliore, una rete di trasporto locale capillarmente presente anche in aree non servite o servibili dal trasporto provinciale.

Le linee di trasporto su gomma rientranti nella conurbazione assumono lo status di linee urbane/suburbane, in quanto, oltre a servire gli agglomerati urbani, attraversano zone a bassa densità abitativa per raggiungere frazioni isolate.

Il Piano Provinciale del trasporto pubblico locale individua come criteri guida per il raccordo tra i servizi extraurbani e conurbati i seguenti indirizzi:

- evitare la sovrapposizione di linee con raddoppio dei mezzi e dei costi;
- favorire l'integrazione tariffaria;
- distribuire il servizio di trasporto su tutto il territorio provinciale senza privilegiare i soli ambiti più popolati.

Secondo il suddetto programma provinciale, nelle aree di conurbazione si può dunque raggiungere lo scopo di velocizzare, dove è possibile, le linee extraurbane incrementando nel contempo la capillarità del servizio nei centri maggiori grazie alle linee proprie della Conurbazione. Pertanto le linee extraurbane riducono il numero ma continuano ad effettuare una fermata in ogni

agglomerato di una certa importanza all'interno del territorio conurbato e, possibilmente, in coincidenza con una fermata della linea urbana/suburbana corrispondente.

Al fine di omogeneizzare e concordare detti indirizzi operativi, la Provincia di Cuneo ha proposto a tutti gli Enti interessati la creazione di un Comitato TPL, ove i rappresentanti delle varie aree omogenee si incontrino per vagliare tutte le variazioni gestionali e programmatiche dei programmi di esercizio TPL.

La Provincia ed i Comuni capofila delle aree conurbate si impegneranno a realizzare l'integrazione tariffaria fra i diversi servizi di trasporto.

Il Nuovo Programma Trasporto Pubblico Locale della conurbazione di Cuneo per il periodo 2005-2010

Nel 2003 è stato redatto il nuovo Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo relativo al periodo 2005-2007, sulla base di quanto la Regione Piemonte ha indicato e pianificato precedentemente.

Ai sensi della L.R. 1/2000, il programma del trasporto pubblico locale ha una durata triennale mentre il contratto di servizio che regola l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale che gli Enti concedenti devono stipulare hanno un periodo di validità pari a sei anni. Decorsa la metà del periodo contrattuale l'amministrazione concedente procede a verificare:

- il raggiungimento degli obiettivi previsti dal contratto di servizio medesimo;
- l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;
- l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.

OBIETTIVI

L'obiettivo primario del suddetto Programma è rappresentato dalla ricerca di soluzioni che rompano il cosiddetto "circolo vizioso del trasporto pubblico locale", a partire dagli obiettivi di vivibilità delle città, soddisfazione delle esigenze di mobilità nel rispetto dei vincoli dei bilanci pubblici.

Il Programma Triennale dei servizi del trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo è stato strutturato in:

- un *sistema fisso* pari a 2.418.00 km*autobus/anno sulla base degli indirizzi e linee guida riportati nel Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo.
- un *sistema flessibile* pari a 330.065 km*autobus/anno.

SISTEMA FISSO

Il sistema fisso è suddiviso in tre diverse categorie:

Linee urbane

Per linee urbane si intendono tutte le linee che hanno il loro percorso nell'ambito del centro cittadino nel tratto compreso tra San Rocco Castagnaretta e il centro storico ivi compresi i parcheggi scambiatori e la stazione vecchia di Cuneo Gesso.

In questo modo si è voluto identificare le linee che possono essere utilizzate dagli abitanti la città, oltre che per i pendolari che raggiungono il centro cittadino in auto ed utilizzano i parcheggi scambiatori dai quali attraverso alcune linee gratuite, possono raggiungere in pochi minuti il centro storico.

Queste linee, inoltre, effettuando tutte le fermate, presenti nella Città, permettono l'interscambio sia con il mezzo privato, sia con il treno, sia con il sistema di trasporto extraurbano.

Principali fermate d'interscambio saranno:

- Con il mezzo privato: fermata del cimitero, del parcheggio Bellavista, dell'ex Mercato delle Uve, della stazione vecchia Cuneo Gesso;
- Con il trasporto ferroviario: fermata del Piazzale della Libertà, della stazione vecchia Cuneo Gesso;

- Con il trasporto extraurbano: fermata del Piazzale della Libertà, di Corso Giolitti (Liceo), di C.so Nizza (Provincia), di Piazza Galimberti e di Piazza Torino.

Le linee urbane sono identificate dalla dicitura "Linea" abbinata ad un colore oppure ad un nome identificativo del percorso. Sono in tutto 8 così classificate:

C	PIAZZA TORINO - CENTRALE	p.Torino – v.Roma – p.Galimberti – c.Nizza – c.Francia – S.Rocco C. (p.le Repubblica)
S.P	PIAZZA GALIMBERTI – SAN PAOLO	p.Galimberti – c.Nizza – c.Brunet – v.Bersezio – v.Medaglie d'oro – v.Avogadro – v.Ghedini – v.Fenoglio – v.Scagliosi – v.Invernizio – v.Mistral
D	PIAZZA GALIMBERTI - DONATELLO	p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS – c.Giolitti – v.Bassignano – v.Gobetti – v.Riberi – v.Rostagni – v.Donatello – v.Madonna del Colletto – v.Riberi – c. De Gasperi – IPERCOOP – c. De Gasperi – v.Riberi – v. Madonna del Colletto – v.Donatello – v.Rostagni – v.Riberi – v.Bongioanni – c.G. Ferraris – c.Monviso – Stazione FS – c.Giolitti- c.Nizza – p.Galimberti
G	PIAZZA GALIMBERTI - GIALLA	basse S. Sebastiano - Parcheggio Cimitero – parcheggio Bellavista – discesa Bellavista – v.Pascal – p.Galimberti – v.Roma – p.Torino – circ.Nord – parcheggio Cimitero – parcheggio Bellavista
R	PIAZZA GALIMBERTI - ROSSA	Stazione Vecchia – c.Marconi – v.della Pieve – c.Giovanni XXIII – p.Torino – v.Roma – p.Galimberti – c.Soleri – c.Marconi – Stazione Vecchia – mercato uve
V	PIAZZA GALIMBERTI - VERDE	P.Torino – p.Galimberti – c.Nizza - c.Giolitti – Stazione FS – c.Monviso – v.Giotto – v.Tiziano – c. De Gasperi – v.Riberi – v.Bongioanni – c.G.Ferraris – c.Monviso – c.Giolitti – c.Nizza – p.Galimberti
B	PIAZZA GALIMBERTI - BLU	P.Torino – p.Galimberti – c.Nizza - c.Francia – v.Giordanengo – v.Momigliano – v.Vinaj – v.Caccia – v.Giordanengo – v.Fenoglio – v.Bodina – v.Dante Livio Bianco – c.V.Emanuele III – C.Nizza – p.Galimberti
A	STAZIONE FS – ARANCIONE	v.Momigliano – v.Vinaj – v.Caccia – v.Giordanengo – v.Fenoglio – v.Cavallo – v.Felici – v.Scagliosi – v.Pavese - v.vecchia di Borgo – v.Riberi – c.so De Gasperi – c.Monviso – Stazione FS

Linee conurbate

Per linee di Conurbazione si intendono tutte le linee che dal centro cittadino si dirigono nelle frazioni del Comune di Cuneo e nelle relative appendici nei Comuni limitrofi. Tali linee costituiscono la rete di collegamento, di integrazione e di raccordo tra il sistema extraurbano e la rete prettamente urbana secondo lo spirito di Conurbazione espresso dalla Legge Regionale n. 1/2000.

Queste linee inoltre, permettono l'interscambio sia con le linee urbane, sia con il treno, sia con il sistema di trasporto extraurbano operanti nella realtà territoriale della Conurbazione di Cuneo.

Le linee urbane sono identificate dalla dicitura "Linea" abbinata ad un numero:

1	PIAZZA TORINO - CROCETTA	Crocetta – San Rocco C. - c.Francia – c.Nizza – p.Galimberti – p.Torino
1 /	PIAZZA GALIMBERTI – BORGO SAN DALMAZZO	p.Galimberti – c.Nizza – c.Francia - S.Rocco C. - Borgo Mercato – B.S.Dalmazzo - Roccavione
2	STAZIONE FS – MADONNA DELLE GRAZIE	M.Grazie – B.S.Giuseppe – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti- Stazione FS
2 /	STAZIONE FS – TRUCCHI	Trucchi – T.Pesio – Bombonina – B.S.Giuseppe – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS
3	PIAZZA TORINO – VIGNOLO – CONFRERIA	Vignolo – S.Croce – Confreria – v.San Giacono – ponte Vecchio – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti- Stazione FS – c.IV Novembre – Viad.Soleri – Confreria – S.Croce – Vignolo
3 /	PIAZZA TORINO – BERNEZZO	Bernezzo – Cervasca – S.Defendente – Confreria- v.S.Giacomo – ponte Vecchio – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti- Stazione FS – c.IV Novembre – viad.Soleri – Confreria – S.Defendente – Cervasca – Bernezzo
4	PIAZZA TORINO – MADONNA DELL'OLMO	P.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS – c.IV Novembre – viad.Soleri – M.Olmo
5	STAZIONE FS – SAN LORENZO - SPINETTA	S.Lorenzo di Peveragno – Spinetta – B.S.Giuseppe – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS
6	PIAZZA TORINO - BEGUDA	Beguda – B.S.Dalmazzo – Crocetta – S.Rocco C. - c.Francia – c.Nizza – p.Galimberti – p.Torino
7	PIAZZA TORINO – TARANTASCA – SAN BENIGNO	P.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione Fs – c.IV Novembre – viad. Soleri – Madonna del Colletto – R.Rossi (eccetto le corse di via Villafalletto) – S.Benigno - Tarantasca
7 /	SAN BERNARDO	S.Bernardo di Cervasca – Passatore – v.Rocca – R.Rossi – M.Olmo – ponte Vecchio – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – Stazione FS
8	STAZIONE FS - CENTALLO	Centallo – Michelin – M.Olmo – Ponte Vecchio – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – Donatello – Cuneo 2 – S.Rocco C.
9	STAZIONE FS – ROATA CANALE	Stazione FS – p.Galimberti – p.Torino – B.S.Giuseppe – R.Canale – Villaggio Colombero
10	PIAZZA TORINO – BOSCO DI BUSCA – SAN PIETRO DEL GALLO	B.di Busca – S.P.Gallo – Passatore – Cerialdo – viad.Soleri – lungostura XXIV Maggio – Stazione FS – c.Giolitti – c.Nizza – p.Galimberti – p.Torino
11	STAZIONE FS - MOROZZO	Morozzo – Margarita – Trucchi – circonvallazione Bovesana – B.S.Giuseppe – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS
12	STAZIONE FS – CASTELLETTO STURA - BOMBONINA	C.Stura – Bombonina – B.S.Giuseppe – p.Torino – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS
13	STAZIONE FS – BORGO SAN GIUSEPPE	B.S.Giuseppe – p.Torino – v.Roma – p.Galimberti – c.Nizza – c.Giolitti – Stazione FS
14	SAN PAOLO - CIMITERO	S.Paolo – S.Rocco – Donatello - Cimitero
15	STAZIONE FS – ROATA CHIUSANI	Stazione FS – c.Giolitti – c.Nizza – p.Galimberti – p.Torino – ponte Vecchio – M.Olmo – Ronchi – R.Chiusani

Sistema flessibile

Sono stati previsti i seguenti servizi:

- LINEA CUNEO ALTIPIANO – CIMITERO: Il percorso collegherà i quartieri di Cuneo2 con il cimitero urbano attraverso un sistema di navette – pulmini da 9 posti;
- TRASPORTO A CHIAMATA PER PERSONE CON RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA: Su tutto il territorio del Comune di Cuneo saranno disponibili mezzi di piccole dimensioni per il carico di carrozzelle;
- SERVIZIO PER CINELANDIA – BORGO S. DALMAZZO: Con partenza da Piazza Galimberti fino a Cinelandia, nei giorni festivi saranno disponibili ogni mezz'ora navette di collegamento;
- SERVIZI A CHIAMATA NELLE AREE A DOMANDA DEBOLE PER L'OLTRE GESSO: Nei giorni feriali si attiveranno, con navette o pulmini, due percorsi: 1° per Tetto Garetto, 2° per Tetti Pesio;
- IMPIANTI SPORTIVI: è previsto un collegamento con la zona degli impianti sportivi collegamenti con navette, più frequenti nei mesi estivi;
- TAXI COLLETTIVO: servizi di navetta con orari programmati in base alle varie richieste.

Risorse finanziarie

La realizzazione del servizio sopra indicato prevedeva in sede di gara la corresponsione da parte della Regione Piemonte e del Comune di Cuneo delle seguenti risorse:

	Importi (Euro) – IVA esclusa
Trasferimento Regionale	3.443.692,20
Compensazioni per agevolazioni tariffarie Comune di Cuneo: <ul style="list-style-type: none"> - titoli di viaggio per alunni della scuola dell'obbligo, per anziani ed invalidi, per ultrasessantenni - titoli di viaggio a tariffa agevolata e ridotta (abbonamento lavoratori, blocchetti...) - servizi agevolati per corse specifiche richieste dalle scuole 	339.060,00
Agevolazioni tariffarie per trasporto gratuito disabili (Regione Piemonte)	44.602,70
Compensazione per servizio gratuito navette dai parcheggi di interscambio	113.636,00
TOTALE ANNUO	3.940.990,90
TOTALE PER DURATA CONTRATTUALE (6 ANNI)	23.645.945,40

L'indizione della gara per l'affidamento in appalto del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo avvenuta con D.G.C. n. 314 del 23 dicembre 2003 sulla base del Programma triennale dei servizi approvato con D.C.C. n. 173 del 23 dicembre 2003. La società "Granda Bus" si è aggiudicata l'affidamento d'appalto per il progetto con un ribasso offerto dello 0,10%.

La "Granda Bus" si occuperà anche delle attività di sensibilizzazione e informazione verso gli utenti del servizio e i cittadini di Cuneo. In particolare l'istituzione di un numero verde per la clientela (ore di chiusura: segreteria telefonica), di un sito internet apposito e di un punto vendita in Città per abbonamenti studenti; provvederà inoltre a realizzare 2 campagne pubblicitarie/anno, a realizzare un'indagine annuale sulla qualità percepita;

L'attuazione del suddetto programma porterà inoltre a impiegare 82 persone nel servizio.

Inoltre viene previsto un piano di rinnovo del parco mezzi sia per venire incontro alle mutate esigenze degli utenti del servizio sia per diminuire considerevolmente le emissioni di inquinanti.

Politica Tariffaria

TIPOLOGIA	IMPORTO
BIGLIETTI DI CORSA SINGOLA	
biglietto singolo 1 fascia urbana	€ 0,75
biglietto singolo 1 fascia extraurbana	€ 0,90
biglietto singolo 2 fasce	€ 1,25
biglietto singolo 3 fasce	€ 1,55
biglietto singolo a tempo 1 fascia (90 minuti)	€ 0,85
biglietto singolo a tempo 3 fasce (90 minuti)	€ 1,80
Bagagli voluminosi	€ 1,55
ABBONAMENTI MENSILI	
abbonamento mensile linee urbane	€ 17,00
abbonamento mensile lavoratori dipendenti 1 fascia	€ 21,20
abbonamento mensile 1 fascia urbana	€ 28,40
abbonamento mensile 1 fascia extraurbana	€ 24,50
abbonamento mensile 2 fasce	€ 31,00
abbonamento mensile 3 fasce	€ 38,00
BLOCCHI MULTICORSE	
blocco 40 corse 1 fascia urbana	€ 22,85
blocco 10 corse 1 fascia extraurbana	€ 8,10
blocco 10 corse 2 fasce	€ 11,25
blocco 10 corse 3 fasce	€ 13,95
BIGLIETTERIA A BORDO	
Maggiorazione della tariffa per il rilascio del biglietto a bordo autobus	€ 0,55
ABBONAMENTI STUDENTI INVERNALE (01-09 / 30-06)	
1 fascia urbana	
1 figlio trasportato	€ 180,00
2 figli trasportati	€ 340,00
3 figli trasportati	€ 480,00
4 o più figli trasportati	€ 620,00
ABBONAMENTI STUDENTI 2 FASCE	€ 250,00
ABBONAMENTI STUDENTI 3 FASCE	€ 305,00
ABBONAMENTI STUDENTI 1 FASCIA EXTRAURBANA	€ 89,50
ABBONAMENTI STUDENTI ESTIVO (01-07 / 31/08)	
abbonamenti studenti 1 fascia urbana	€ 36,00
abbonamenti studenti 2 fasce	€ 50,00
abbonamenti studenti 3 fasce	€ 61,00
abbonamenti studenti 1 fascia extraurbana	€ 17,90

INCENTIVAZIONE MOBILITÀ CICLISTICA

Premessa

L'Amministrazione Comunale di Cuneo ha promosso l'avvio di una serie di iniziative a favore della mobilità ciclistica nella Città di Cuneo, come elemento fondamentale del più ampio programma d'azione volto a realizzare una mobilità cittadina più snella e sostenibile.

In concomitanza con l'istituzione di nuove zone a traffico limitato, si è sentito il bisogno di proporre e valorizzare quelle modalità di spostamento alternative all'auto, che potessero considerarsi efficienti e idonee al nostro territorio. In particolare, si è ritenuto che il problema del traffico e le difficoltà di accesso al centro cittadino nelle ore di punta potessero essere validamente risolte con forme di intermodalità. In quest'ottica, tra gli altri provvedimenti, è stata sviluppata una politica di promozione dell'uso della bicicletta per i piccoli spostamenti. Consapevoli della necessità di realizzare interventi concreti che consentano un comodo e sicuro utilizzo di tale mezzo, è stato previsto sia un servizio di prestito di biciclette, sia il miglioramento delle infrastrutture presenti sul territorio quali piste ciclabili e rastrelliere. A questi si è aggiunta una parallela opera di sensibilizzazione e coinvolgimento della cittadinanza.

La valorizzazione della bicicletta rientra, inoltre, in una serie di altri progetti che interesseranno il territorio cuneese quali la costituzione di un percorso Eurovelo, la realizzazione di un impianto sportivo polivalente e del Parco fluviale di Cuneo.

Le varie iniziative adottate in fatto di mobilità ciclistica sono orientate allo sviluppo di un'alternativa concreta all'auto, garantendo ai cittadini mezzi e percorsi idonei a realizzare spostamenti in tutta comodità e sicurezza.

Nel caso specifico della Città di Cuneo è parso utile e ragionevole puntare sulla logica dell'intermodalità, abbinando l'uso della bicicletta nel centro cittadino a quello di auto, treni o bus per raggiungere le porte di ingresso della Città. E questo anche in considerazione dei risultati dell'indagine sugli spostamenti casa-lavoro che attesta un 55% di lavoratori del centro storico distanti più di 5 km dalla sede lavorativa.

L'obiettivo dell'Ufficio Biciclette nel lungo termine è quello di promuovere l'uso della bicicletta non solo come mezzo di trasporto, ma anche come elemento integrante le politiche di promozione turistica, come opportunità sportiva e culturale.

Strumenti e attività

Costituzione dell'ufficio biciclette

L'avvio di una politica a favore della mobilità ciclistica ha reso necessaria, nella primavera del 2004, la costituzione dell'Ufficio biciclette a cui affidare la gestione dei vari progetti in cantiere. Una delle prime iniziative è stata l'adesione alla rete internazionale Cities for cyclist - che vede Cuneo la seconda città italiana aderente dopo Ferrara - e all'Associazione Italiana Città Ciclabili.

Progetto bicincittà

E' il progetto più significativo realizzato dalla Città di Cuneo in fatto di mobilità ciclistica, ma anche un'esperienza singolare nel panorama italiano.

Dal giugno 2004 quaranta biciclette possono essere prelevate, con un'apposita tessera magnetica, in quattro punti della città corrispondenti alla stazione ferroviaria, al capolinea degli autobus e a parcheggi ad ampia disponibilità di posti, in modo da consentire a lavoratori, privati e turisti, di raggiungere il centro con la massima rapidità ed efficienza.

L'aspetto innovativo di questo sistema di noleggio biciclette è la gestione elettronica delle operazioni di prelevamento e di consegna. Attraverso un sistema GPRS di trasmissione di dati in tempo reale, l'ufficio preposto può monitorare costantemente l'uso del servizio: oltre a una serie di utili informazioni sulle abitudini dell'utenza, derivanti dall'incrocio delle operazioni di noleggio con i dati anagrafici registrati al momento del rilascio della tessera magnetica, si possono individuare i flussi di traffico con relativa matrice origine-destinazione.

Incremento rastrelliere e parcheggi per biciclette

Dal censimento delle rastrelliere presenti sul territorio effettuato nella primavera 2004, sono stati rilevati 145 portabiciclette (per un totale di circa 800 posti bici), per il 90% dislocati nel centro Città. Considerata l'insufficienza e l'usura di tali infrastrutture, sono state acquistate circa un centinaio di nuove rastrelliere da collocare nel centro cittadino. I vecchi portabiciclette, invece, sono stati rimessi a nuovo, con operazioni di manutenzione e riverniciatura, e collocati in aree periferiche. Il risultato è stato il raddoppio del numero di posti biciclette che è, pertanto, salito a 1681.

L'iniziativa è stata cofinanziata – per il 30% circa – dall'associazione dei commercianti "Il Porticone" di Cuneo, al fine di valorizzare l'area solitamente frequentata per lo shopping.

Attività di sensibilizzazione

Un aspetto non meno rilevante per la promozione della mobilità ciclistica, è stato il tentativo di coinvolgere la popolazione nella riflessione sui mezzi di trasporto alternativi per stimolare un cambiamento della mentalità corrente. A questo scopo il Comune di Cuneo ha aderito all'edizione 2004 della manifestazione Bimbibici e ha promosso il concorso "Disegna la bici più strana del mondo" rivolto ai bambini fra i 3 e gli 11 anni. Altrettanto significativa e partecipata è stata l'esperienza della Bicistaffetta FIAB, che ha visto Cuneo diventare una delle tappe del percorso compreso tra Nizza e Ferrara.

La predisposizione di un pieghevole informativo sui vantaggi derivanti dall'uso della bicicletta e di una cartina tascabile dei percorsi ciclabili in Cuneo costituisce l'inizio di un'attività informativa volta a stimolare la pratica dell' "andare in bicicletta".

20 biciclette in dotazione agli assessorati

Al fine di favorire l'utilizzo della bicicletta da parte dei dipendenti comunali che, per motivi di lavoro, devono percorrere brevi tratte, sono state acquistate 20 biciclette da destinare ai vari uffici.

Altri progetti

Nell'ambito della realizzazione di un impianto sportivo polivalente, a fianco di una pista artificiale da sci di fondo, è stata avviata la creazione di un percorso ciclabile protetto della lunghezza di circa un chilometro. La conclusione dei lavori è prevista per l'inverno 2005.

Il percorso potrà essere utilmente sfruttato per passeggiate in tutta sicurezza, per le prime esperienze in bicicletta da parte dei più piccoli, ma anche per la realizzazione di attività di educazione stradale o di sensibilizzazione-intrattenimento rivolte ai ragazzi.

Ulteriori 100 km di pista ciclabile sono previsti nel progetto di creazione del Parco Fluviale di Cuneo quale area verde di contorno alla Città, accessibile prevalentemente a pedoni e ciclisti. Gli 87 km di percorso ciclonaturalistico già esistenti (ma da collegare tramite specifica segnaletica) verranno integrati con 13 km di nuovi sentieri, potenziando in modo significativo la cosiddetta "rete verde" comunale.

Il territorio comunale sarà inoltre attraversato da un tratto del percorso Eurovelo, network di piste ciclabili che si propone di collegare numerose città europee per un'estensione totale di oltre 60.000 km. A luglio sono iniziati i lavori per la realizzazione della pista a doppio senso che si svilupperà lungo l'asse centrale di Cuneo e proseguirà verso il Colle di Tenda (Vernante).

Il progetto è cofinanziato da Provincia e Regione, la quota di partecipazione del Comune è di circa 80.000 euro.

Primi risultati

Dopo i primi due mesi di sperimentazione del servizio, è possibile sostenere che il progetto Bicincittà ha rappresentato per la Città di Cuneo una significativa esperienza di mobilità sostenibile. Si è dimostrato infatti che l'intermodalità può essere un concetto facilmente assimi-

labile dai cittadini a patto che si creino le opportunità di mobilità alternativa. Bicincittà, infatti, è un servizio collocato in quelle aree della città che rappresentano un punto di potenziale interscambio.

La prima fase di sperimentazione del sistema, iniziata a giugno 2004, ha dato risultati molto positivi che si possono così riassumere:

- oltre 400 tessere distribuite (dietro versamento di cauzione);
- più di 1500 prelevamenti di biciclette nel corso di due mesi (400 dal centro storico, 400 in prossimità del capolinea degli autobus, 600 dalla stazione ferroviaria e 100 dalla rastrelliera nei pressi di un'area di parcheggio);
- realizzazione di una banca dati sulle abitudini dell'utenza;
- monitoraggio in tempo reale del sistema.

Il successo dell'iniziativa può anche essere misurato dalle numerose richieste di informazioni e delucidazioni che sono pervenute agli uffici comunali da parte di altre Amministrazioni comunali e provinciali italiane interessate ad avviare simili esperienze.

Per quanto concerne le infrastrutture, oltre al raddoppio del numero di posti per le biciclette, sono stati avviati i cantieri per la realizzazione del percorso ciclabile protetto e del tratto Eurovelo. Per la rete ciclabile del Parco Fluviale è, invece, iniziata la fase progettuale con previsione di apertura dei cantieri per la prossima primavera.

L'attività di coinvolgimento e sensibilizzazione della cittadinanza ha avuto un ottimo riscontro contando oltre 250 bambini alla manifestazione Bimbibici, più di 500 partecipanti al concorso "Disegna la bicicletta più strana del mondo" e, di nuovo, oltre 250 presenze alla Bicistaffetta FIAB.

Risultati più che incoraggianti anche in considerazione del fatto che il contatto con il bambino generalmente implica coinvolgimento degli altri membri del nucleo familiare.

IDEE E PROGETTI SULLA MOBILITÀ

Di seguito verranno riportati sinteticamente alcuni degli interventi strategici che si inseriscono all'interno del progetto della nuova mobilità cittadina ma si proiettano su di essa con un orizzonte temporale più ampio.

Sistemi ettometrici per il "pizzo"

Da alcuni anni si stanno effettuando in Italia e in Europa sistemi di pubblica mobilità in grado di coprire distanze relativamente modeste, contenute entro i centinaia di metri, per questo denominati sistemi ettometrici. Sono annoverate tra questa denominazione le scale mobili, gli ascensori verticali e quelli inclinati, le funicolari, i people mover con cabina passiva e attiva. Il progetto propone di attrezzare i due versanti del "Pizzo" di Cuneo con aree di scambio e sistemi ettometrici di connessione all'area storica attraverso l'asse di Via Roma.

Il primo dei due versanti è quello verso est da cui provengono cose e persone dalla direttrice monregalese. L'intervento, oltre alla risistemazione dell'area parcheggio e di scambio modale, prevede un collegamento meccanizzato realizzabile alternativamente con un ascensore inclinato ad unica livelletta o con una serie di scale mobili sempre appoggiate al terreno.

Il secondo versante del Pizzo è quello verso nord ovest che intercetta i traffici provenienti dall'Oltre Stura. La futura sistemazione dell'area in prossimità del ponte sullo Stura con un parcheggio sistemato su una superficie di 20.000 mq si accompagna al progetto di superamento del dislivello tra il parcheggio stesso e piazza S. Croce con sistemi ettometrici.

Metrobus

Il metrobus diventerà una parte integrante e importante del sistema di Trasporto Pubblico Locale. Questo strumento può consistere in autobus articolati a metano o con sistemi di filobus. L'elemento caratteristico del progetto risiede nell'offerta di uno strumento di trasporto pubblico

molto più competitivo di quelli privati. La possibilità di avere un mezzo che garantisca tempi certi di percorrenza, al di là del traffico presente, permette all'utente di evitare perdite di tempo connesse alla mobilità in Città.

A Cuneo il progetto prevede da Piazza Torino e San Rocco Castagnaretta (i due capolinea) i seguenti punti di scambio:

- Piazza Galimberti;
- Piazza Europa;
- Parcheggio di Scambio Est – Ovest;

La percorrenza media tra i due capolinea consisterà in circa 40 minuti tenendo conto delle attese e delle soste ai capolinea. Impiegando 4 mezzi si ottiene una frequenza media di passaggi alle fermate di 10 minuti con 6 corse l'ora.

La capacità di trasporto in direzione di marcia è di circa 1.000 - 1.200 passeggeri ora, compatibile con le domande attese nel corridoio in esame, ottenibile attraverso l'impiego di mezzi con 150-200 posti a sedere.

Movicentro

Il Movicentro è una stazione passeggeri di interscambio tra diversi mezzi di trasporto: ferrovia, autolinee e veicoli privati (biciclette e automobili). La posizione baricentrica dell'area, adiacente alla stazione ferroviaria, permette inoltre un veloce accesso pedonale attraverso i portici coperti, caratteristici di Cuneo, direttamente al centro della Città.

Il progetto è costituito dal fabbricato, posto in adiacenza alla bastionata sud ovest del Piazzale della Libertà e dall'autostazione, con 20 stalli autobus disposti su due pettini. Ciascuno dei pettini è protetto da una copertura, posta approssimativamente alla quota di Corso Monviso.

Il fabbricato è costituito dagli uffici biglietteria e sala d'attesa, ufficio gestione servizi di trasporto, servizi igienici, atrio e da locali destinati a uso commerciale quale bar, edicola, tabacchi e simili. I locali commerciali (superficie complessiva di circa 310 m²), indispensabili per rendere la stazione "viva", saranno realizzati al rustico, lasciando il completamento a carico dei futuri gestori. L'accesso pedonale al Movicentro dalla Città avverrà attraverso il sottopasso che sarà realizzato sotto Corso Monviso. Gli autobus urbani effettueranno la fermata sul Piazzale della Libertà in corrispondenza dell'ingresso al Movicentro. Questo, pur garantendo la visibilità dall'esterno della futura stazione ferroviaria e delle autolinee di Cuneo, è progettato per mantenere aperta la visuale sull'arco alpino dalle Alpi Marittime al Monviso.

È posta anche particolare attenzione alla mobilità ciclabile. È prevista l'attestazione delle biciclette sotto la copertura dell'ingresso della stazione e a monte di una delle coperture degli autobus.

Piazza Europa

L'Amministrazione Comunale di Cuneo ha avviato una procedura di *project financing* per riqualificare Piazza Europa. I contenuti del progetto prevedono la realizzazione di un parcheggio sotterraneo e la rimozione di quelli in superficie. La fruibilità spaziale della Piazza dovrebbe venire incrementata dalla realizzazione di sistemi che permettano un facile accesso al parcheggio sotterraneo e dalla realizzazione di uno spazio urbano caratterizzato da aree verdi e da arredi urbani adatti.

Nuova Linea di Collegamento delle strutture sanitarie

Si tratta di un'opera finalizzata ad eliminare i problemi relativi al passaggio dalla struttura ospedaliera di Confreria e quella dell'Altipiano. Il tracciato previsto si affianca, nel punto di transito sullo Stura, al tracciato di attraversamento Est-Ovest, contenendo così il più possibile sia i costi di realizzazione sia gli impianti di tipo visivo, rispetto ad un tracciato autonomo e indipendente. In fase di realizzazione dell'opera dovranno essere previste le opportune barriere di mitigazione degli impatti, in particolare di tipo acustico e le dotazioni vegetazionali lungo il tracciato, che potrebbe divenire elemento della rete ecologica.

Gestione della mobilità attraverso piani e programmi

La mobilità, come abbiamo già ricordato, presenta sfaccettature e problematiche complesse che necessitano di soluzioni tecniche efficaci e di interventi integrati. Da qui la necessità di governare il sistema della mobilità attraverso piani e programmi che definiscano le principali strategie e le conseguenti azioni di progetto. L'Amministrazione Comunale di Cuneo sta producendo elaborazioni che porteranno al Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.), all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e alla stesura del Piano della Sicurezza Stradale sulla base di quanto previsto, e finanziato, dalla Regione Piemonte.

Il primo è uno strumento di medio lungo periodo con finanziamenti legati non più alle singole opere ma alla "famiglia" di obiettivi prefissati.

Nei piani urbani della mobilità il processo di pianificazione è integrato ed interconnesso tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, fondato su un insieme di interventi a carattere infrastrutturale, gestionale e tecnologico-normativo di medio e lungo periodo comunque compresi nell'arco dei dieci anni dall'approvazione.

Il P.U.M., vero e proprio piano strategico della mobilità, richiede investimenti, risorse finanziarie e tempi tecnici di attuazione e deve crescere in parallelo al P.G.T.U. che essendo un piano del traffico, di breve periodo, assume alla sua base "risorse infrastrutturali inalterate" ed organizza al meglio l'esistente configurandosi, sostanzialmente, come piano di gestione.

Le criticità emerse e irrisolvibili con il P.G.T.U. dovranno trovare soluzione con il P.U.M. anche in considerazione del suo previsto aggiornamento con cadenza biennale da far coincidere con le tappe di realizzazione del P.U.M.

Con il contestuale aggiornamento del P.G.T.U. di Cuneo, elaborato nell'aprile 2001, si organizza la stesura del Piano della Mobilità articolandolo come piano processo "a schede" per i singoli settori del trasporto privato e del trasporto pubblico in modo da renderne più semplice l'attuazione e gli eventuali adeguamenti.

Nel contempo è prevista la realizzazione del Piano della Sicurezza Stradale (P.S.S.), finalizzato alla riduzione della incidentalità attraverso una analisi puntuale delle dinamiche, dei mezzi coinvolti, dei danni registrati alle cose e alle persone, con l'obiettivo di programmare e realizzare interventi di carattere infrastrutturale leggero per contenere e/ridurre al minimo i fattori di rischio, pericolosità e conseguenti sinistri tra mezzi e tra mezzi e soggetti deboli della strada.

Elenco delle fonti principali:

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo - Piano Triennale dei Servizi 2004 – 2006

ZONA A TRAFFICO LIMITATO

- Proposta Piano di Azione per la riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Istituzione zona a traffico limitato nel centro storico cittadino: sintesi risultati conseguiti

PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO

- Indagine sugli spostamenti casa – lavoro dei dipendenti delle principali aziende del centro cittadino

MOBILITÀ CICLISTICA

- Progetto Mobilità Ciclistica nella città di Cuneo
- Bicincittà

Piano Urbano del Traffico (PUT)

Piano Regolatore Generale (Valutazione Impatto Ambientale)

Piano Strategico della Mobilità