

MOBILITÀ_Osservazioni sul Piano Urbanistico Comunale di Ferrara

Le seguenti osservazioni riguardano l'ambito della mobilità, che all'interno del PUG è considerata negli obiettivi strategici 3 e 4.

A tale proposito si rileva quanto segue:

- la genericità (anche nella rappresentazione grafica) della linea strategica 4 di OS4. Ad esempio, come si intende modificare l'accessibilità da nord e "l'attraversamento pesante" del centro urbano con un percorso di gronda? E dove precisamente si intende far passare l'anello viario delle tangenziali?
- Si nota la mancanza di un sistema di connessione tra la metropolitana di superficie di progetto e i percorsi ciclopedonali, nonostante il dichiarato intento di implementare il "pendolarismo *green*". Dagli elaborati non si riscontra la progettazione di un sistema che metta in connessione i percorsi ciclo-pedonali e le infrastrutture.
- Cosa si intende per "rammendi ciclabili"? Questo presuppone che l'intenzione sia quella di costruire una rete connessa ma nella città, oggi, questa è assente, per questo i rammendi di cui parla il piano non sono giustificabili, bisogna invece predisporre delle politiche integrate di mobilità sostenibile. La città ha bisogno di un sistema strutturato di percorsi ciclabili e pedonali (in sede propria) che attraversino il centro storico e che invece creino circuiti interconnessi, tenendo legando le parti della città. Da qui segue un altro punto: è interessante la volontà di connettere alla città il quartiere Barco e Pontelagoscuro tramite la metropolitana, ma comunque serve un sistema di percorsi che permettano di arrivare da questi al centro (OS4-LS2-AP3).
- Non si prevedono azioni strutturate se non a parole riguardanti la mobilità lenta ma il piano nel documento "Diagnosi" evidenzia che "Gli assi di attraversamento carrabile del centro storico rappresentano uno dei punti neri della rete a causa dei numerosi incidenti che coinvolgono le varie componenti di mobilità, dai mezzi motorizzati alle utenze vulnerabili. Recentemente sono state adottate misure per facilitare l'utilizzo della bicicletta quali il consolidamento e l'estensione delle zone a traffico limitato soprattutto nella zona medioevale e l'istituzione delle zone 30. Si registra una carenza di collegamenti tra il Vallo e i quartieri fuori mura e in direzione opposta; carenza di percorsi in sede propria, percorsi di progetto si inseriscono lungo via Giovecca e corso porta mare.
- La rete ciclabile e il trasporto pubblico sostenibile non vengono potenziati come reale sistema alternativo all'uso dell'automobile, gli interventi si concentrano sul fluidificare il traffico veicolare attraverso nuove infrastrutture viarie.
- Il piano conferma i parcheggi di attestamento nell'area di pertinenza delle mura (LS3-AP3), ma allo stesso tempo la premessa al piano è un elogio alla città, sito UNESCO, "Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po" (PUG). La trasformazione dello spazio sud delle mura in area di parcheggio appare dunque contraddittoria con la valorizzazione patrimonializzazione delle mura
- Inoltre, nel Progetto Guida 4 si parla di "valorizzazione del parco delle mura come cintura verde di connessione tra spazi interni ed esterni al cerchio delle mura", ma allo stesso tempo inserite nell'uso suolo come attrezzature collettive che consentono diverse attività e

servizi. Questa scelta potrebbe essere contraddittoria se non esplicitano le attività possibili di queste “attrezzature collettive”.

- Potenziare e attrezzare l’idrovia ferrarese” (LS6-AP3) è davvero la soluzione ai problemi di mobilità della città? Vista data la posizione dei due canali (Boicelli e Volano) marginali al tessuto urbano residenziale. Può essere certamente un valore aggiunto, legato al turismo e al tempo libero, ma non probabilmente non sarà un’azione necessaria a ridurre il traffico automobilistico.
- Non si menziona in alcun modo la necessità di potenziare il trasporto pubblico, con l’introduzione di linee di tram, intesi anche come opportunità ecologica.

Più in dettaglio si segnalano le seguenti azioni che presuppongono un’idea di città in linea con gli obiettivi della transizione ecologica. L’approccio sostenibile al tema della mobilità urbana richiede modifiche strutturali al funzionamento della città. Le scelte individuali non sono sufficienti. Le scelte strutturali sono riferite al potenziamento della mobilità pubblica e ciclo-pedonale;

- per convincere le persone a lasciare a casa l’auto e prendere il mezzo pubblico o la bicicletta serve una rete diffusa e integrata di mobilità pubblica e le piste ciclabili devono essere continue e definire circuiti integrati. Va avviata una riflessione sull’introduzione del tram associato a parcheggi scambiatori alle porte della città;
- pensare a una mobilità pubblica metropolitana aprendo un tavolo di confronto con le città vicine e in particolare Bologna, per avviare politiche comuni orientate verso la costruzione di una rete di trasporto metropolitano di superficie, per eliminare il pendolarismo automobilistico;
- ripensare la mobilità ribaltando lo schema gerarchico da auto, bicicletta, pedone a pedone, bicicletta, auto, ridando centralità al trasporto pubblico;
- creare parcheggi scambiatori alle entrate della città e collegati con navette (e tram);
- liberare le mura dai parcheggi (Kennedy, bastione, MOF) e trasformarle in spazi verdi del corridoio verde delle mura. Questi parcheggi lungo le mura sud sono addirittura potenziati;
- procedere con la trasformazione del centro storico in ZTL attraverso progetti simbolici da avviare subito quali: l’interruzione della mobilità automobilistica sull’asse Viale Cavour-Corso Giovecca, tra i giardini di Cavour e l’incrocio con Via Palestro;
- la trasformazione in tempi rapidi del quartiere giardino e Corso Isonzo, in ZTL, con riduzione di parcheggi (calibrati sui residenti) e ridisegno delle strade con aumento delle aree pedonali/ciclabili e di filari alberati e aree verdi;
- rendere ZTL e in parte pedonale l’area tra l’ex Caserma Pozzuolo del Friuli e tutto il settore universitario di Via Savonarola;
- avviare un percorso di sensibilizzazione ai problemi della mobilità sostenibile, di concerto con le istanze di “cittadinanza attiva”, presenti in città.

FORUM FERRARA PARTECIPATA

22/01/24