

Congestionamento traffico Via Caldirolo

Discontinuità e carenza percorsi ciclabili

Scarsi collegamenti con il parco delle mura

Criticità collegamenti Via Frutteti-Piazzale San Giovanni

Criticità collegamenti Via Frutteti-rotatoria Piazzale Medaglie d'Oro

Ciclabile Via Turchi

Non evidenziate scarsità TPL

Relazione allegata alle osservazioni

La proposta di PUG in vari passaggi prevede in ambito urbano e nelle aree di pianura misure "orientate alla riduzione dei flussi di traffico, promuovendo la mobilità ciclistica e sostenibile e l'intermodalità". In tale prospettiva si rendono necessari gli interventi di seguito indicati.

Relativamente alla Zona Est, nominata nelle strategie locali SL1: Borgo Punta, Quacchio, Via Comacchio, non sono evidenziate alcune criticità e indirizzi di trasformazione che qui rilevo.

1. Via Caldirolo - intersezione tra Via della Fornace e Piazzale S. Giovanni

Visto che Via Caldirolo viene indicata come punto critico, segnalo che negli orari di punta, in particolare coincidente con l'apertura delle scuole, il tratto da Via Fornace a piazzale San Giovanni è quasi sempre congestionato con lunghe code specie nella direzione sud-nord.

Al contrario fuori dalle ore di punta la strada, che non ha alcuna protezione per pedoni e ciclisti, è percorsa da auto che spesso violano i limiti di velocità, al punto che la velocità media rilevata è superiore a 40Km/h.

Inoltre questo tratto di Via Caldirolo è il principale ostacolo per il congiungimento ciclo-pedonale dei quartieri della Zona Est che vanno da Via della Fornace a Piazzale San Giovanni, con il parco delle Mura, non essendoci alcun attraversamento pedonale o ciclo-pedonale.

Considerata l'estrema pericolosità della percorrenza ciclabile, in Via Caldirolo, sarebbe indispensabile e urgente l'istituzione di **corsie ciclabili emergenziali** che, sfruttando anche qualche decimetro di banchina pavimentabile sul lato est, permetterebbero almeno di delineare i percorsi più sicuri per i ciclisti che si avventurano su tale tratta.

Sempre su Via Caldirolo si può pensare fin da ora di sfruttare le connessioni informali con il parco delle Mura per pedoni e ciclisti che si trovano:

a) nella rotatoria Via Caldirolo-Via Turchi;

b) costeggiando la recinzione della ex idrovora Via Caldirolo 81-83;

c) davanti alla recinzione del n. 185 di Via Caldirolo (solo quest'ultima indicata nella mappa

Si segnala altresì la pericolosità degli attraversamenti ciclo-pedonali di Piazzale San Giovanni, in particolare quelli posti su Via Gramicia, Via Borgo Punta, Via Caldirolo e Corso Porta mare, dove la frequenza di investimenti di pedoni o ciclisti, spesso non segnalati o solo rischiosi, richiede interventi, quali ad esempio attraversamenti rialzati, per la sicurezza di pedoni e ciclisti.

In particolare nell'attraversamento della carreggiata Nord=>Sud di Via Gramicia è insufficiente il campo di visione reciproca pedone/conducente, considerato che Via Gramicia viene percorsa quasi sempre da auto che procedono oltre il limite dei 50 Km H e che per indurre a moderare la velocità delle auto c'è solo il restringimento della carreggiata.

2. Via Don Zanardi

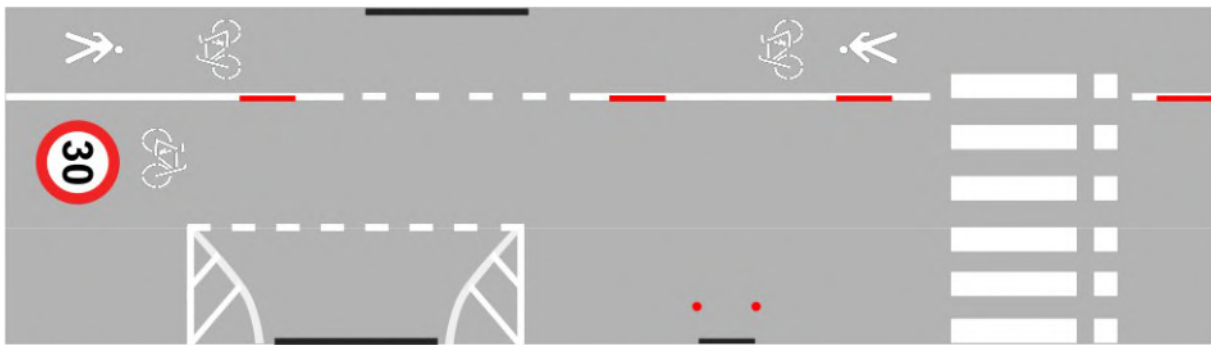
Via Don Zanardi in varie mappe presenti nella proposta di PUG è segnata come ciclabile ma in realtà può essere percorsa dalle biciclette solo in direzione ovest-est, nonostante, sia con petizioni sia con continue richieste all'Amministrazione, centinaia di residenti del quartiere Borgo Punta avevano chiesto di renderla percorribile in bicicletta anche nella direzione est-ovest.

I ripetuti interventi sulla viabilità di Via Don Zanardi non hanno risolto tale problema e il progetto di costruzione della nuova scuola Manzoni con il relativo parcheggio potrebbe evidenziare ulteriormente questa criticità.

In merito, pur rispettando l'impegno profuso nella ricerca di una soluzione, ci permettiamo di proporre un possibile schema di viabilità che consentirebbe l'utilizzo ciclabile di Via Don Zanardi in entrambi i sensi.

FERRARA - VIA DON ZANARDI

Schema di come si potrebbe realizzare la ciclabilità in entrambe i sensi



Descrizione:

- 1° portare la larghezza della ciclopedonale lato nord a 200 cm
- 2° portare la larghezza della carreggiata ciclabile (strada ciclabile) a 275 cm
- 3° portare la larghezza del lato "parcheggiabile" lato sud a 250-300 cm a seconda della larghezza strada senza prefigurare gli stalli, delineando solo, se proprio necessario, le aree di ingresso/uscita dai passi carrai
- 4° proteggere la ciclopedonale, soprattutto nelle intersezioni, con — archetti parapedonali
- 5° proteggere i cancelli pedonali, lato sud, con • paletti parapedonali

Commento: Questa soluzione risolverebbe l'annosa richiesta dei residenti di Borgo Punta di poter percorrere in bicicletta Via Don Zanardi da Est a Ovest e sostituirebbe la certa infrazione del Codice della Strada di tutti quei ciclisti che ogni giorno percorrono Via Don Zanardi da Est a Ovest, sulla pedonale, con la possibile infrazione del CdS, di quegli automobilisti che parcheggiano troppo vicino alle case. Il restringimento della carreggiata porterà inoltre a moderare la velocità a quei tanti automobilisti che non rispettano il limite di velocità dei 30Kmh.

3. Via dei Frutteti

In Via dei Frutteti viene indicata erroneamente nella mappa a pag.35 del SL1 come ciclabile esistente mentre è solo una "ciclabile di progetto". Progetto fermo da anni. Si evidenzia la necessità di considerare, se davvero si vuole ricucire e potenziare la rete ciclabile, l'intera Via una **strada urbana ciclabile**, trattandosi di una delle due principali direttrici est-ovest di tale parte del quadrante est (l'altra è Via Gaetano Turchi, di cui si dirà oltre), densamente abitata e sede (nel tratto centrale) di piccole attività commerciali di vicinato. Tale Via è percorsa da un discreto traffico veicolare costituito da automobili e furgoni (spesso incuranti del limite di velocità), nonché dalla linea 1 dell'autobus. Inoltre, in particolare il suo lato nord, la carreggiata è occupata quasi interamente da autoveicoli parcheggiati e in più punti dai cassonetti per la raccolta dei rifiuti rendendo problematica la realizzazione di piste o corsie ciclabili. Nell'occasione, si segnala, altresì, che gli stessi marciapiedi sono in molti tratti dissestati e discontinui, tali da non consentire un'agevole percorrenza a pedoni e a persone con ridotta mobilità o che necessitano di sedie a rotelle o carrozzine.

Si evidenzia inoltre che tale strada ciclabile necessita di dotazioni verdi ombreggianti, con particolare riferimento al primo tratto della strada (tra Via del Melo e Via Caldirolo), come peraltro suggerito nella mappa a pag 34 del SL1.

Gli attraversamenti pedonali, presenti in particolare nei pressi dei negozi di vicinato,

andrebbero meglio segnalati e dovrebbero indurre ad una riduzione della velocità degli autoveicoli.

4. Via Gaetano Turchi

Si indica la necessità di una pista ciclabile (o ciclo-pedonale) di tale strada. Infatti quella presente su Via S. Contardo d'Este si interrompe all'incrocio con Via Siepe, non proseguendo su Via G. Turchi.

Tale soluzione consentirebbe la connessione con il parco delle Mura sfruttando il passaggio presente nella rotonda di Via Turchi-Via Caldirolo, sopra citata.

Anche in tale contesto si renderebbe necessaria un'ombreggiatura del percorso.

Si segnala inoltre la pericolosità dell'attraversamento ciclo-pedonale posto all'incrocio tra le Vie Turchi-Siepe-S. Contardo d'Este, data l'elevata velocità con cui quest'ultima strada di scorrimento è percorsa dagli automezzi. Ciò rende necessario un intervento per migliorare la segnalazione dell'attraversamento e per la riduzione della velocità dei veicoli.

5. Via del Melo

Contrariamente a quanto indicato nella mappa a pag 35 del SL1 e in S1_InfraPaesaggioVerdiBlu_e_mobilità_SchemaMobilita, Via del Melo non è ciclabile, né è dotata di marciapiedi, nonostante vi siano presenti diversi luoghi di aggregazione, quali il Centro ricreativo/per anziani "Il Melo", il Centro bambini e famiglie "Mille Gru", la sede della Contrada Borgo San Giovanni ed il Centro sportivo "U.S. Frutteti".

Si segnala pertanto la necessità di una connessione ciclabile di tale strada, trasformandola in strada ciclabile, con la Via dei Frutteti (per la quale sopra si è evidenziata la medesima esigenza) e con lo stradello ciclopedonale che la congiunge con Via Borgo Punta adiacente gli orti.

In prossimità dei luoghi sopra indicati, si evidenzia la necessità di attraversamenti pedonali, eventualmente rialzati, che comportino una diminuzione della velocità degli autoveicoli.

6. Via delle Siepi

Come Via dei Frutteti e Via del Melo, anche Via delle Siepi è stata indicata impropriamente "ciclabile esistente" nella tavola SL1 a pag. 35. Particolarmente pericoloso per i ciclisti è il tratto che va dall'incrocio con Via dei Cedri, dove si interrompe la ciclabile, fino all'incrocio con Via dei Frutteti. La carreggiata è stretta ed in parte occupata dai cassonetti dei rifiuti differenziati e da auto parcheggiate. Si potrebbero spostare i cassonetti all'inizio di Via dei Cedri e vietare il parcheggio delle auto. In questo modo si ricaverebbe lo spazio sufficiente per realizzare una corsia ciclabile che si congiunga con la ciclabile esistente che va dall'incrocio con Via dei Cedri fino all'incrocio con Vie Turchi-S. Contardo d'Este.

Si evidenzia inoltre la necessità di prevedere attraversamenti di cui questa Via è oggi

sprovvista.

7. TPL

Preme evidenziare che il TPL, contrariamente a quanto indicato nella SL1, non è sufficientemente efficiente. La linea dell'autobus N. 1 (Via Frutteti-Stazione FS), che percorre le Vie Frutteti, Siepe, Cedri, San Contardo d'Este e G. Turchi, ha corse poco frequenti (ogni 25-30 minuti nei giorni feriali) e anche per tale ragione è scarsamente fruita dai residenti, che, in molti casi, per raggiungere il centro della città, preferiscono l'utilizzo del mezzo proprio, ritenuto più rapido.

Si suggerisce, pertanto, la dotazione di automezzi più piccoli con corse più frequenti, eventualmente percorrenti anche Corso Porta Mare-Corso Biagio Rossetti-Corso Porta Po.