



Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Ferrara

Conferenza stampa
26 marzo 2019

La mobilità in auto ad oggi

TUTTO IL COMUNE

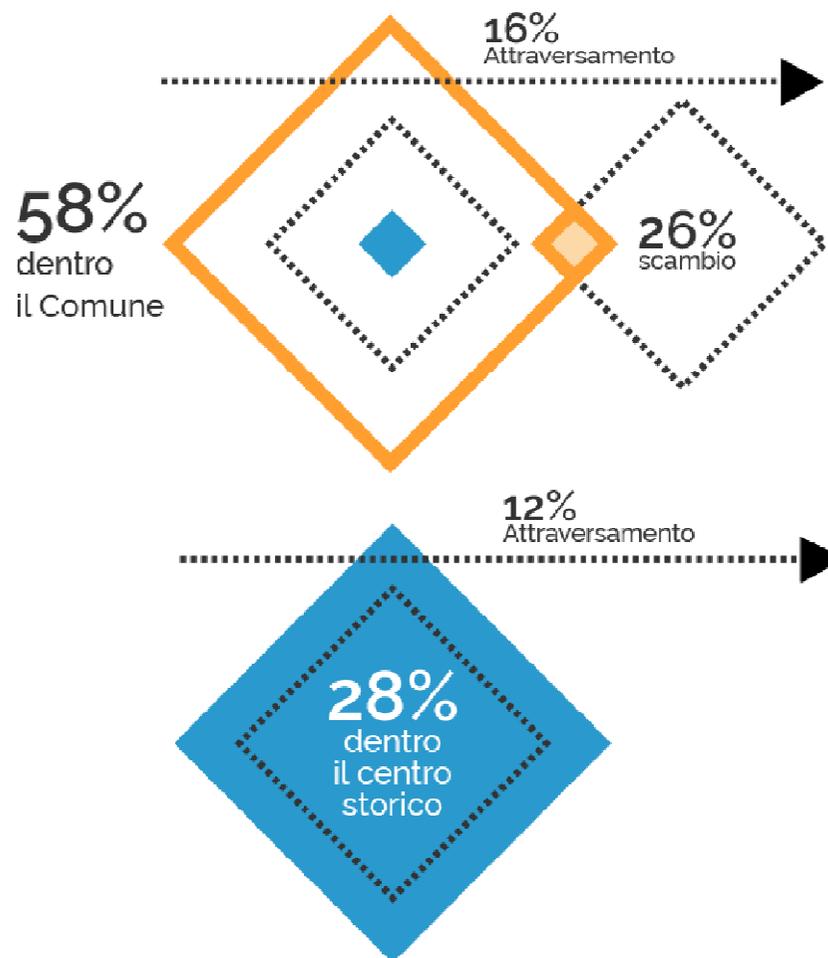
51% di lunghezza inferiore ai 5 km (11% meno di 1 km)

75% con durata inferiore ai 30 min (48% meno di 15 min)

CENTRO STORICO (1-5 Km)

80% di durata inferiore a 30 min

30% con velocità media inferiore di 20 km/h



Perchè il PUMS?

INCIDENTALITÀ

Dal 2004 al 2017 nel **Comune di Ferrara** sono stati rilevati **oltre 9.300 incidenti stradali**,

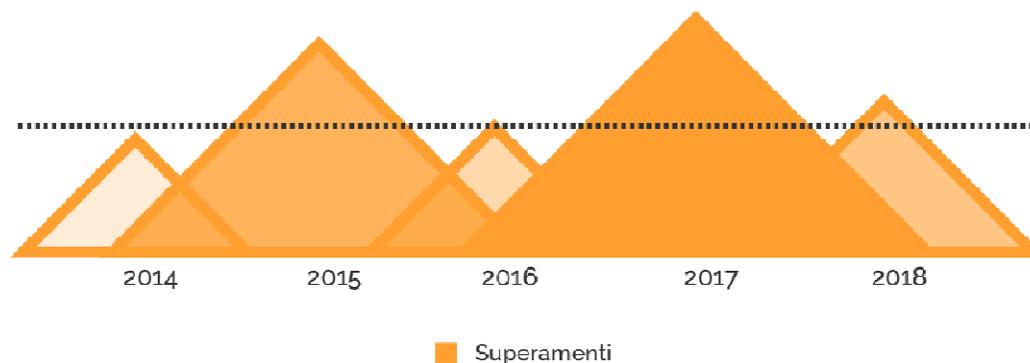
Hanno causato il decesso di oltre 180 persone e il ferimento di altre 11.600.



INQUINAMENTO

Dai dati della centralina Isonzo, negli ultimi 5 anni 4 volte registrati **oltre 35 giorni di superamento del valore soglia** (50 µg/mc)

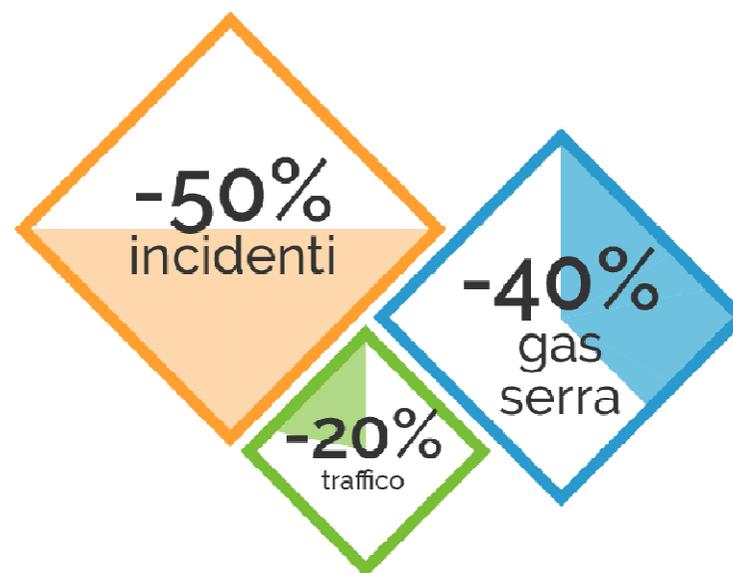
Nel 2018 Ferrara è rientrata **tra i 26 Comuni capoluogo** con oltre 35 superamenti annuali (41 giorni)



Sovra-obiettivi fondamentali del PUMS

I **Sovra – obiettivi** fanno riferimento a tematiche di grande interesse nell'ambito della redazione dei PUMS in quanto capisaldi della mobilità sostenibile:

1. Riduzione del **20%** dei flussi di traffico all'interno del **Centro Abitato entro il 2030** (calcolato rispetto al 2014), in coerenza con quanto previsto dal PAIR 2020 della Regione Emilia-Romagna
1. Riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il **40%** entro il 2030 e raggiungimento dei livelli minimi entro il 2050, coerentemente con l'Accordo di Parigi COP21
1. Riduzione significativa dell'incidentalità stradale (**50%**) entro il 2030, con particolare attenzione all'adozione di una "Visione Zero Morti" nel lungo periodo, in linea con le principali politiche comunitarie e nazionali in materia



Il ruolo del PAIR 2020

Si prefigge di **ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale** e rientrare nei valori limite fissati dalle direttive comunitarie e nazionali attraverso indirizzi e misure (di cui agli Artt. 15 e 16) **da recepire negli strumenti di pianificazione:**

1. **Individuazione di nuove aree pedonali** per un'estensione complessiva pari al **20%** della superficie del centro storico
1. **Estensione delle zone a traffico limitato (ZTL)** in modo che esse vadano a ricoprire una superficie pari al **100%** della superficie del centro storico
1. **Ampliamento delle piste ciclabili** fino a raggiungere una dotazione di **1,5** metri per abitante
1. **Raggiungimento di una quota modale** degli spostamenti urbani in **bicicletta** pari al **20%**



Obiettivi generali del PUMS

1. Qualità dell'aria:

- ◆ Ridurre le emissioni inquinanti derivanti dal settore dei trasporti

1. Sicurezza stradale:

- ◆ Ridurre significativamente l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali

1. Mobilità sostenibile:

- ◆ Garantire l'accessibilità completa alla città con l'integrazione trasporto Privato/Pubblico/Ferroviario/Mobilità Dolce, favorendo modi di trasporto a minore impatto e una migliore fruibilità e condivisione delle rete stradale e degli spazi pubblici

1. Equità, sicurezza e inclusione sociale:

- ◆ Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, prestando al contempo attenzione al superamento delle barriere di accesso ai servizi di mobilità per i soggetti più sensibili

1. Qualità ambientale:

- ◆ Prevenire e contenere l'inquinamento acustico, le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti, i consumi energetici e del suolo, migliorando la qualità del paesaggio urbano

1. Efficienza economica - Sostenibilità della spesa:

- ◆ Rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi) auspicando manutenzioni, programmazione e gestione efficace ed efficiente da parte degli Uffici Comunali

Processo partecipativo

Dall'esito del processo partecipativo è emerso come il **miglioramento della qualità dell'aria** sia tra gli obiettivi principali tanto per i cittadini che per gli stakeholder (1° e 2° classificato) seguito da obiettivi riguardanti la sicurezza stradale, la mobilità sostenibile e la qualità dell'ambiente.

Classifica	Obiettivo specifico	Stakeholder	Cittadini	Somma
1	Qualità dell'aria	2	1	3
2	Sicurezza stradale	3	3	6
3	Mobilità sostenibile	1	5	6
4	Qualità ambientale	4	2	6
5	Equità, sicurezza e inclusione sociale	5	4	9
6	Efficienza economica/sostenibilità della spesa	6	6	12

Obiettivo Mobilità Sostenibile



*“Dal **6-3-1** al **4-4-2** è un nuovo modo di immaginare la mobilità del futuro a Ferrara”*



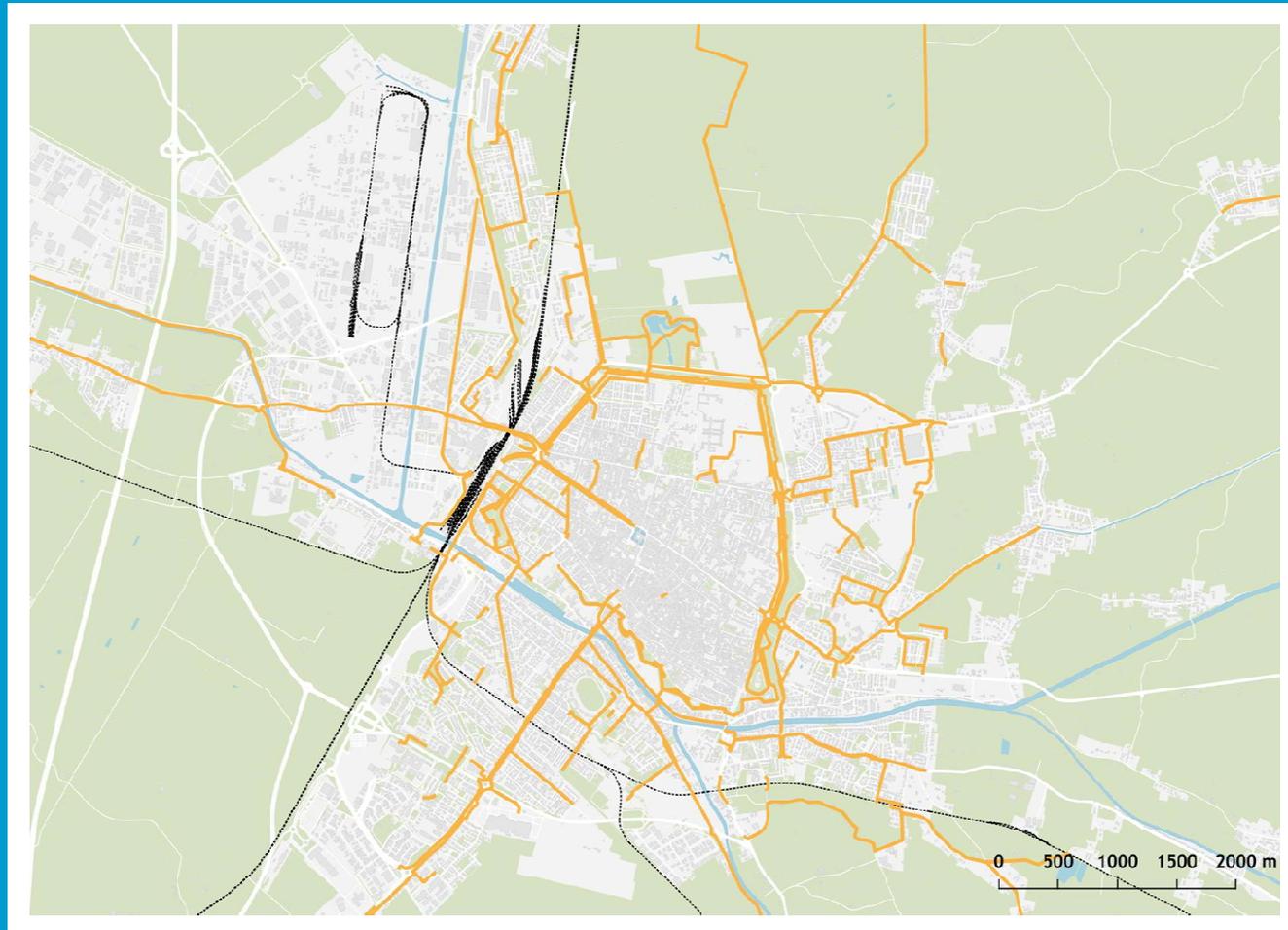
Le strategie e le azioni del PUMS



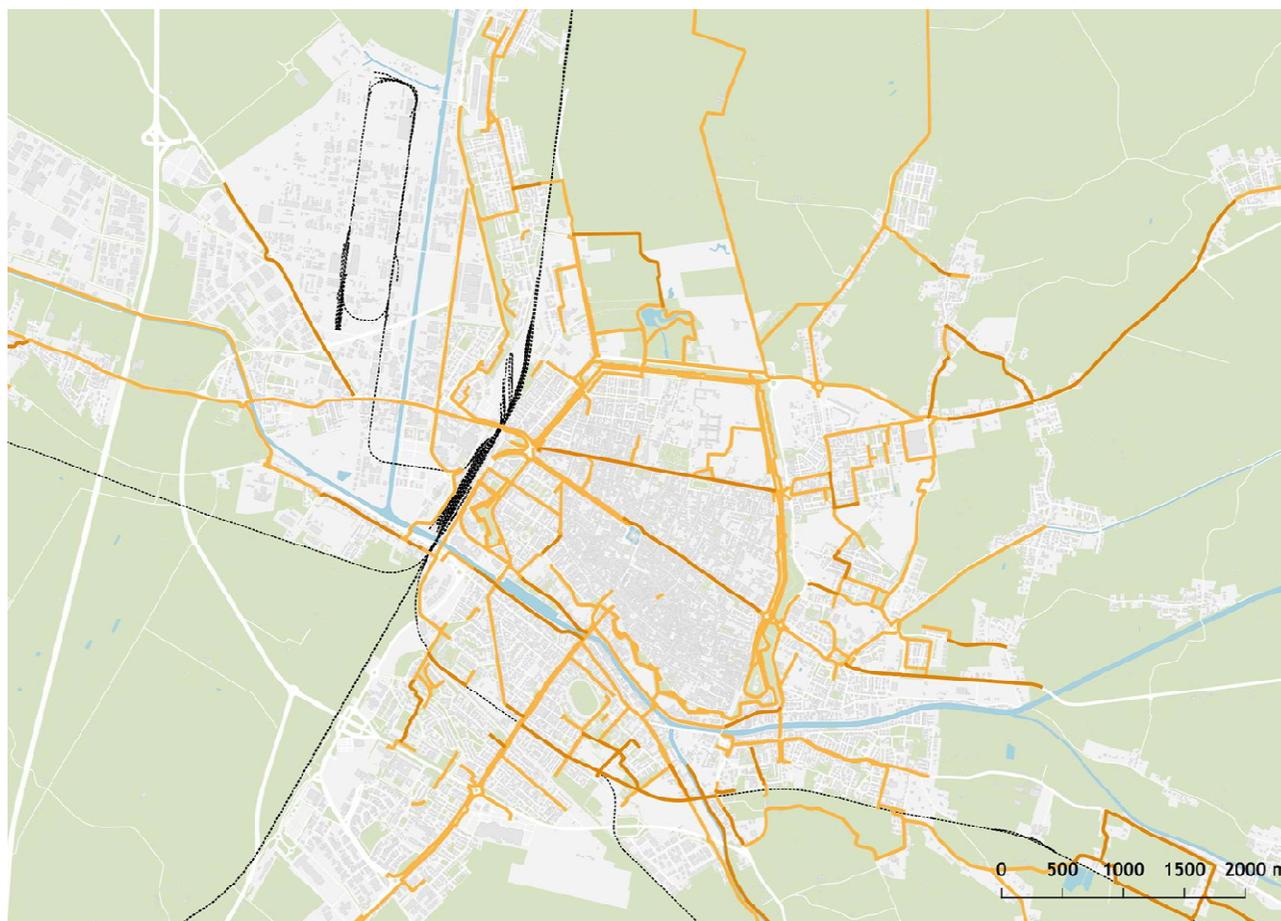
Strategie ed azioni per la mobilità ciclopedonale

- ◆ **Tutelare e rafforzare la continuità degli itinerari**, alle intersezioni (dando priorità a quelle con elevati livelli di incidentalità ciclabile e pedonale) e lungo gli archi stradali
- ◆ **Estendere le aree pedonali**, definendo piazze, strade e itinerari preposti all'introduzione di Zone 30 e interventi di traffic calming, principalmente lungo la viabilità di accesso agli istituti scolastici e nei quartieri residenziali
- ◆ **Incentivare l'educazione alla mobilità attiva finalizzata alla creazione di esperienze di "Pedibus"** di quartiere per gli spostamenti casa-scuola
- ◆ **Investire sulla qualità dell'arredo urbano e sul Wayfinding** (cognizione spaziale della città) aspetto, quest'ultimo, da legare anche alla fruibilità turistica della città, intesa come facente parte di un museo artistico/culturale a cielo aperto
- ◆ **Migliorare le condizioni di sicurezza reale e percepita** (aspetto fondamentale per assicurare un uso reale dei corridoi ciclabili) anche attraverso la riduzione delle interferenze con il traffico veicolare
- ◆ **Garantire la permeabilità del centro storico in direzione Est-Ovest agli itinerari ciclabili e pedonali**, lungo le due principali arterie Cavour-Giovecca e Porta Po-Porta Mare, attraverso misure di riduzione selettiva del traffico veicolare di attraversamento
- ◆ **Incrementare l'offerta di servizi a supporto della mobilità ciclabile**, attraverso l'implementazione diffusa di rastrelliere e velostazioni, incentivi alle ciclofficine, contrasto ai furti, bike sharing, anche in convenzione con operatori privati (parcheggi, hotel, ristoranti, B&B, agriturismi, etc.) e condomini

Rete ciclabile

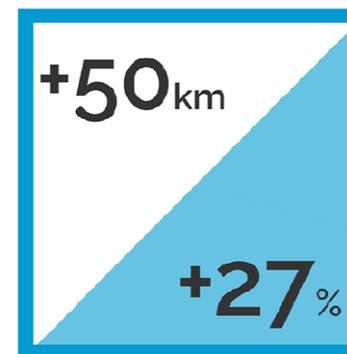


Rete ciclabile

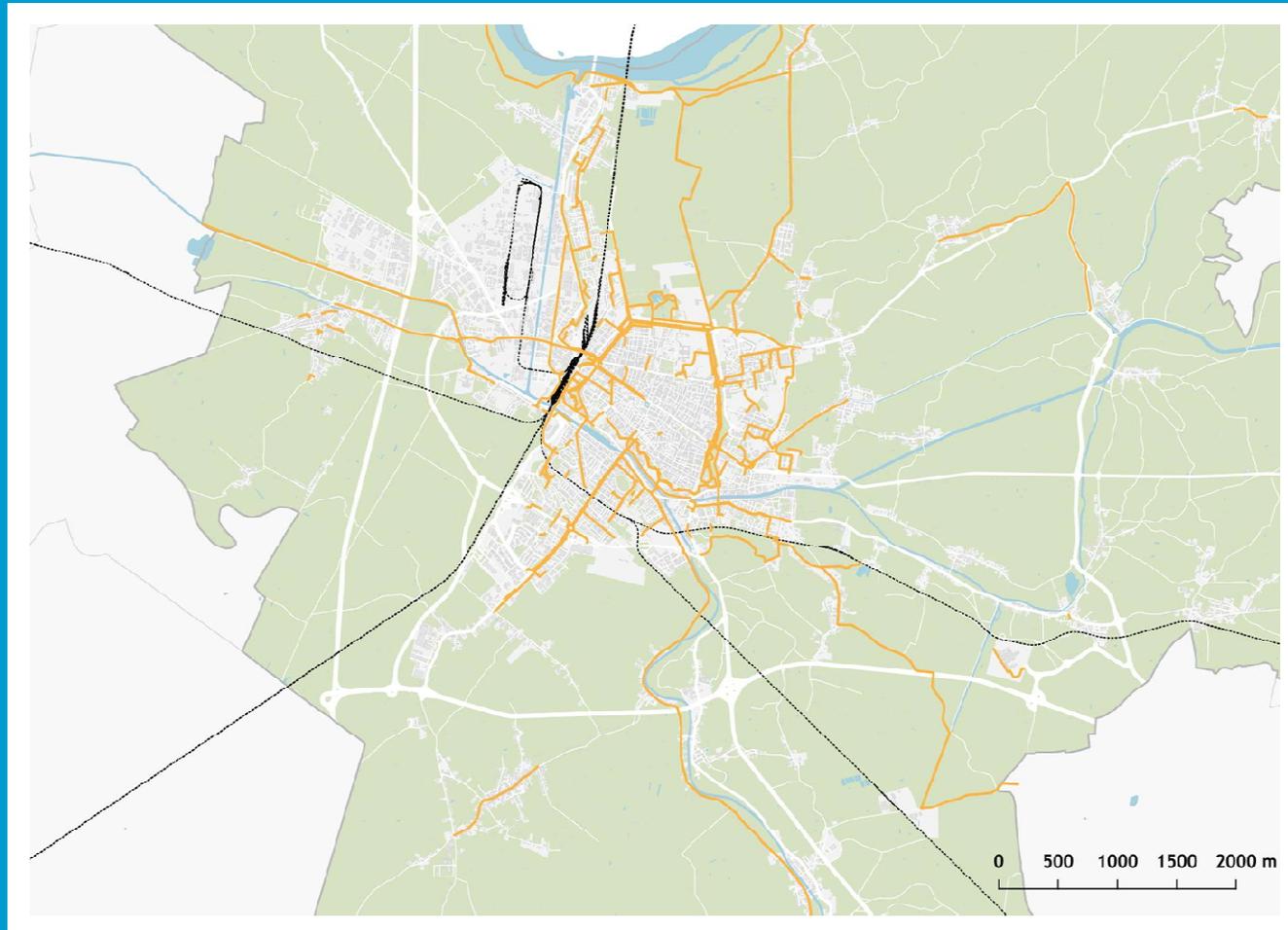


Da 183 km
a **233 km**

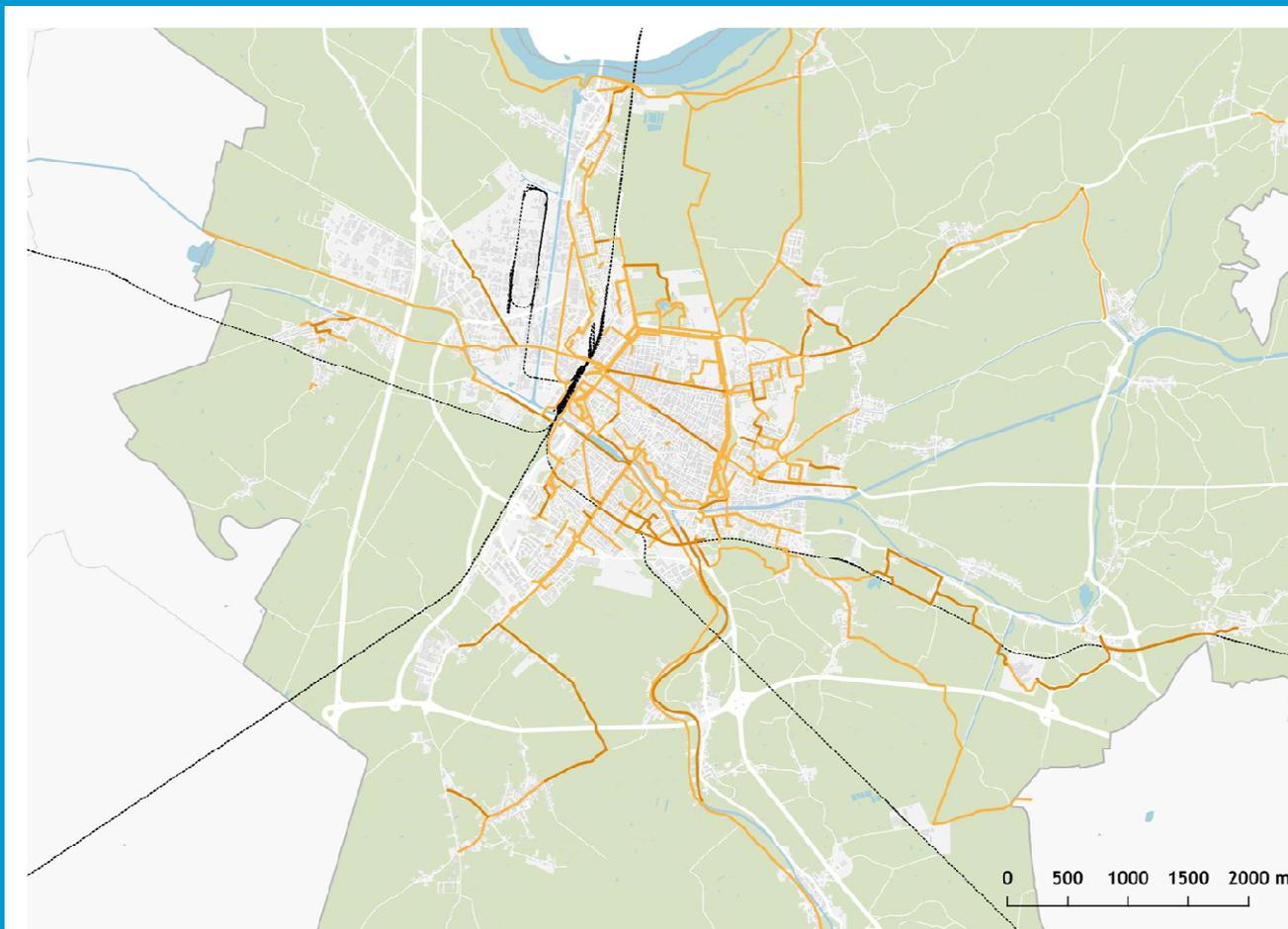
Estensione della rete lungo gli assi di attraversamento del Centro storico e con collegamenti verso le frazioni



Rete ciclabile

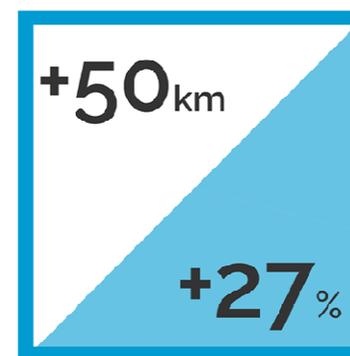


Rete ciclabile

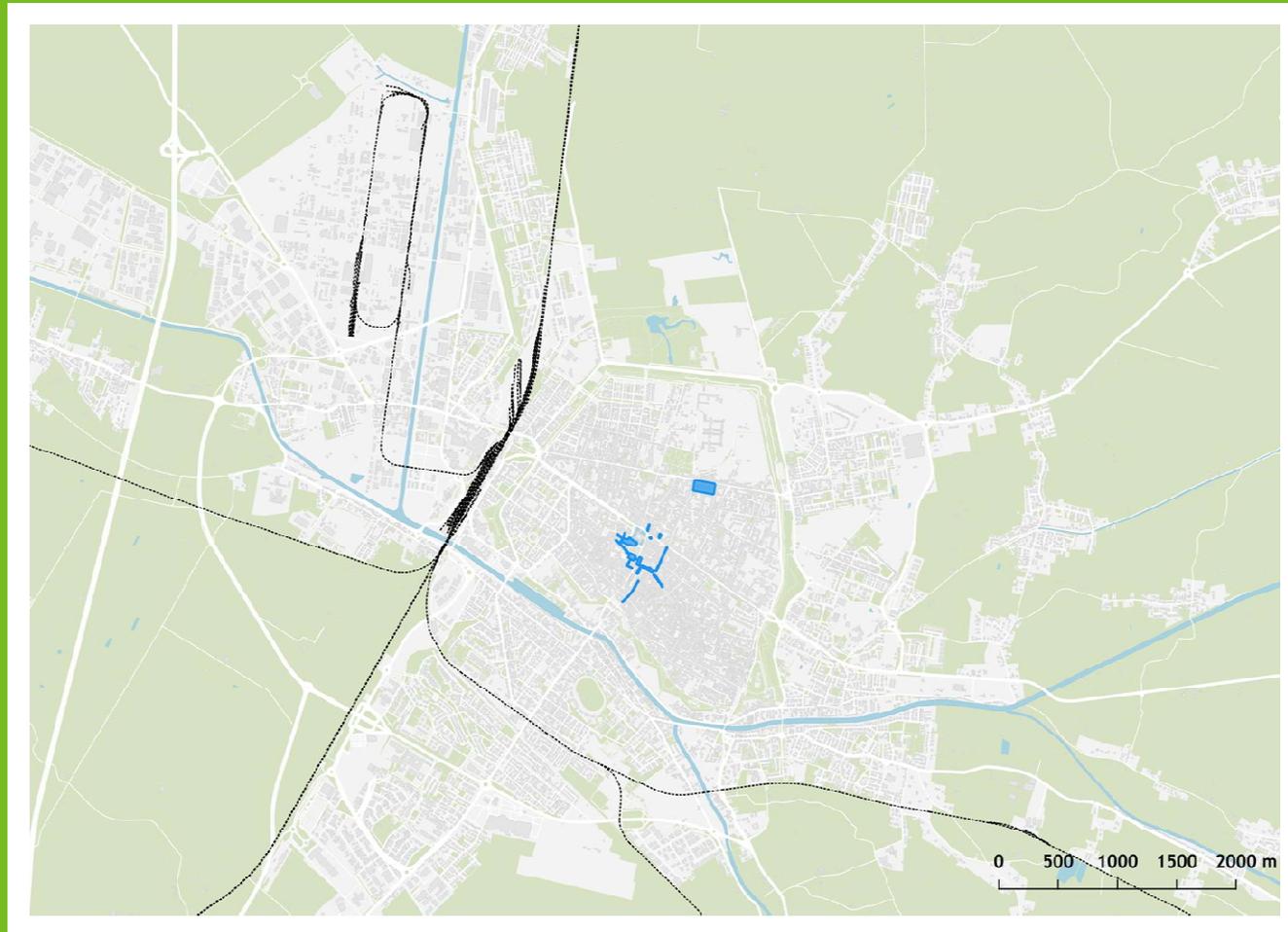


Da 183 km
a **233 km**

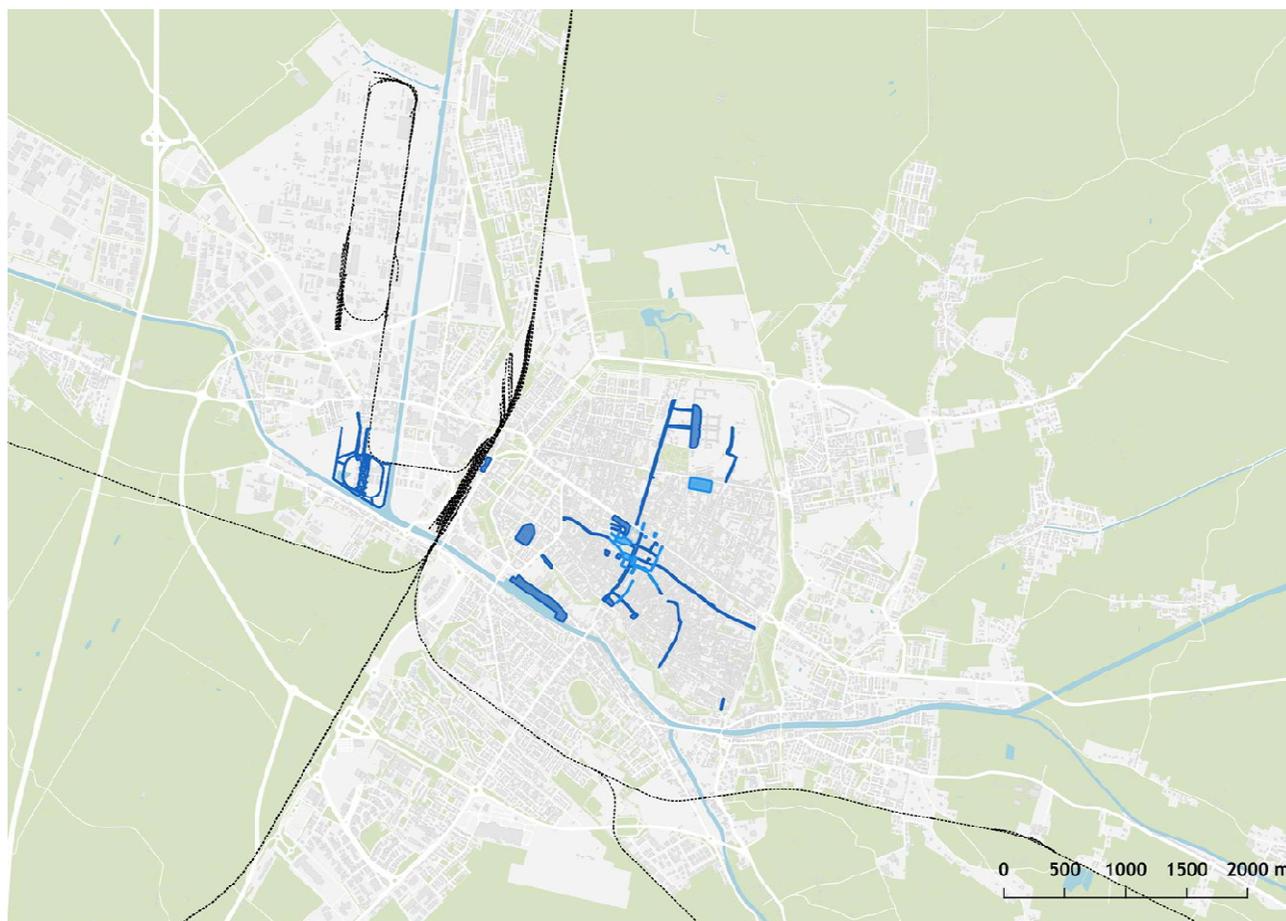
Estensione della rete lungo gli assi di attraversamento del Centro storico e con collegamenti verso le frazioni



Aree pedonali



Aree pedonali



Da 5 ettari
a **23** ettari

Estensione della rete su strade e piazze per costituire itinerari **continui, accessibili, sicuri e confortevoli**

+18 ettari

+360%