

TAVOLO DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE di FORLÌ

PROGETTO "CENTRO STORICO 2020"

Z.T.L., MOBILITÀ SOSTENIBILE, SOSTA, AREE VERDI, RIQUALIFICAZIONE ASSI STRADALI

Premessa

La conformazione del Centro Storico (la città antica) si dimostra sempre più inadatta a sopportare l'impatto determinato dall'elevato traffico motorizzato oggi presente. Sono state infatti applicate le regole dettate dalla frenesia della modernità a spazi nati per tempi e dinamiche del tutto differenti, trasformando lentamente il Centro Storico in un immenso garage dove le piazze e ogni altro spazio pubblico sono occupati dalle auto (che generalmente trasportano una sola persona!). Di conseguenza la congestione veicolare ha ridotto sempre più gli spazi di relazione, vero valore aggiunto della città.

Le scelte urbanistiche di questi ultimi decenni hanno dato origine alla concentrazione, nel Centro Storico, di attività a carattere terziario e direzionale (banche, uffici) che, assieme ai frazionamenti speculativi dei fabbricati residenziali con previsione di monocali e bilocali, hanno trasformato il carattere della città antica, considerato oggi soprattutto come insieme di attività commerciali, piuttosto che come bene culturale collettivo di grande valore storico-artistico da salvaguardare.

Un luogo può essere considerato "vivo" solo se si instaura un processo di appartenenza. In una città non basta fruire di servizi, bisogna viverci. Pertanto sarà necessaria una politica che incentivi una residenza e un commercio di qualità, allo scopo di favorire le relazioni sociali ed una convivenza civile, ricostituendo quell'armonia di funzioni che hanno storicamente caratterizzato la città.

La visione del Centro Storico appare oggi ancora sbilanciata a favore di una impostazione più commerciale che culturale e non salvaguarda a sufficienza il proprio tessuto storico-urbanistico, in cui le piazze non dovrebbero essere destinate esclusivamente a parcheggi.

Occorre, quindi, promuovere ulteriori progressi in direzione di un Centro Storico "bene comune", luogo in cui perseguire innanzitutto gli aspetti prioritari della qualità della vita come la salute, i rapporti sociali nonché la fruizione della cultura.

Allo scopo proponiamo soluzioni che affrontano le seguenti tematiche:

Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.) e Z.T.L. a tutela ambientale

Mobilità sostenibile

Parcheggi

Aree verdi

Riqualificazione ambientale di assi stradali

Zone a Traffico Limitato (Z.T.L.) e Z.T.L. di "tutela ambientale"

In applicazione di quanto previsto dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), art. 13 e 14 delle Norme Tecniche di Attuazione, è obbligatorio un aggiornamento dei Piani Urbani del Traffico che deve prevedere: la riduzione del 20% dei flussi con mezzi privati nei centri abitati, attraverso l'estensione delle aree pedonali al 20% del Centro Storico; l'estensione delle ZTL al 100% del Centro Storico; l'estensione e riqualificazione delle piste ciclabili fino a 1,5 m./ab.

La necessità di migliorare la fruizione degli spazi collettivi di una città richiede perciò una drastica riduzione del traffico ed una riprogettazione generale degli spazi urbani.

A tale scopo, oltre ad estendere a tutto il Centro Storico la Z.T.L., come da prescrizioni regionali, si dovranno realizzare zone specifiche denominate Z.T.L. di "Tutela Ambientale" con

l'interdizione assoluta del transito veicolare privato, escluso residenti, secondo le modalità sotto riportate.

Area Z.T.L.

Diventa ZTL tutto il Centro Storico. L'accesso di mezzi a motore è consentito soltanto ad alcune categorie di popolazione (residenti, operatori commerciali con limitazioni orarie, mezzi pubblici, disabili).

I parcheggi all'interno del Centro Storico Z.T.L. saranno pertanto destinati solamente alla popolazione residente, con stalli dedicati e regolamentati come da normativa vigente, permettendo così di liberare molte strade dalla sosta degli autoveicoli. La sosta in strada per le rimanenti necessità sarà in stalli analogamente dedicati e regolamentati.

Il controllo dell'accesso al Centro Storico ZTL sarà attuato mediante modalità tecnologiche (varchi tipo SIRIO), così come già programmato dalla Amm.ne Com.le alle porte del CS, utilizzando i varchi interni, a secondo della loro disposizione, a controllo della ZTL a tutela ambientale e comunque della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Are Z. T.L. di "Tutela Ambientale".

Da attuare nel cuore storico della città, delimitata dalla vigente ZTL, in particolare zona piazza Saffi, piazze Duomo, Ordelaffi e Giovanni Paolo II, Piazza Cavour, via delle Torri, c. so Garibaldi da via Marcolini a piazza Saffi, Area S. Domenico, più piazza Galla Placidia, piazza Bernardi, piazza Melozzo, piazza Morgagni, piazza Solieri, piazzetta Campostrino (vedasi zona azzurrina della planimetria allegata). Questi luoghi costituiscono gli spazi privilegiati per le relazioni sociali (intrattenimenti, spettacoli, ritrovi, con eventuale installazione di arredi temporanei), le attività economiche destinate alla collettività (mercati e mercatini) nonché per una maggiore visibilità degli esercizi commerciali che potranno temporaneamente fruire a loro volta di tali spazi.

Vi possono accedere i mezzi motorizzati (auto, moto) dei soli residenti dotati di cortili o autorimesse, con divieto assoluto di sosta in strada h.24. Nelle strade contermini alla ZTL di tutela ambientale, dovranno essere reperiti stalli gratuiti numerati e riservati ai residenti nella suddetta ZTL. Vi possono accedere mezzi pubblici di trasporto a trazione elettrica o metano e mezzi pubblici di servizio, di sicurezza ed emergenza.

Le operazioni di carico e scarico dovranno essere effettuate in orari stabiliti, al di fuori dell'orario di apertura degli esercizi commerciali.

All'interno della ZTL di tutela ambientale potrà essere realizzato un "circuito culturale-commerciale all'aperto", comprendente Piazza Cavour, Piazza Duomo, Piazza Ordelaffi e Piazza Giovanni Paolo II, unite fra loro dalla pedonalizzazione e ciclabilità integrale.

Questo "circuito commerciale" è poi unito tramite Corso Garibaldi e Via Giorgina Saffi al "polo museale" San Domenico ed inoltre, tramite Vicolo Voghieri, Via Porta Merlonia, Via Primavera, Via della Torre, al "polo universitario".

La mobilità sostenibile

Con l'istituzione di ZTL e ZTL di tutela ambientale, molte strade potranno essere liberate dal traffico ed attrezzate per una ciclabilità generale.

Il trasporto pubblico dovrà prevedere un valido sistema di scambio intermodale (corriere, bus, navette, ferrovia, biciclette, parcheggio scambiatore), e la realizzazione per il Centro Storico di un sistema di navette circolari a basso impatto ambientale, a partire dai parcheggi sui viali a corona del CS (1648 stalli considerando anche i parcheggi Monte Grappa, Gerolimini, Vittorio Veneto, Cesare Battisti, Porta Cotogni, Lombardini, 1257 stalli in zona Stazione Ferroviaria e dintorni). Bisogna però che a questo si abbinino dei validi progetti di corsie preferenziali, orari mirati e differenziati a seconda degli utilizzi, che, in determinati casi, diano un rapido collegamento tra aree di sosta e centro città ed, in altri, tocchino il maggior numero possibile di

luoghi sensibili (scuole, uffici pubblici, zone di maggior densità commerciale) oltre ai parcheggi esterni, con biglietti cumulativi sosta-mezzo pubblico che rendano veramente funzionale l'utilizzo di questo tipo di mobilità.

Proponiamo inoltre che il Centro Storico, all'interno del perimetro delle antiche mura, venga globalmente considerato "zona 30", cioè un'area dove biciclette e pedoni possono circolare liberamente in entrambi i sensi di marcia e le auto devono attenersi a comportamenti di assoluta tutela della mobilità lenta, il tutto in analogia con delibere adottate da alcuni Comuni capoluogo, come per esempio Reggio Emilia.

Il sistema della sosta e del trasporto merci

La sosta su strada nella ZTL sarà destinata ai residenti, operatori commerciali con limitazioni orarie, mezzi pubblici, disabili, per lo meno durante il giorno (orientativamente 8-20); durante le ore notturne, laddove si riterrà necessario, la sosta potrà essere libera a favore di una fruizione che coinvolga pubblici esercizi e luoghi di pubblico spettacolo.

Per i parcheggi di corona, ai confini del Centro Storico, deve essere prevista una tariffazione oraria o giornaliera a seconda della distanza dal centro città.

Per quanto riguarda il trasporto merci, occorre dare attuazione al progetto "Smartset", già approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 36 del 10 marzo 2015, per quanto riguarda lo studio di fattibilità.

Le aree Verdi

Dev'essere prevista la valorizzazione dei parchi e dei giardini pubblici all'interno del Centro Storico. A queste dovrebbero essere aggiunte alcune aree verdi, oggi private, che necessitano di maggiore attenzione da parte della collettività.

Aree a Parco o Verde Pubblico:

a) *Ex Convento della Ripa:* utilizzo del parco per una fruizione pubblica. In questa prospettiva va programmata la demolizione dei corpi di fabbrica incongrui con tale utilizzo.

b) *Piazza G. da Montefeltro.* Prendiamo atto della volontà dell'Amministrazione di realizzare per stralci il "Giardino dei Musei", attuando a breve la demolizione del parcheggio scoperto a favore della realizzazione di un Parco Pubblico e rinviando la demolizione del parcheggio interrato (*Barcaccia*) alla fase di completamento del complesso S. Domenico e della realizzazione del "IV Stralcio". Ribadiamo il parere che la completa demolizione del parcheggio sia comunque necessaria per la realizzazione di un sistema di parchi ed aree pedonali connesso in maniera funzionale al Polo Museale del S. Domenico e S. Giacomo, da realizzarsi attraverso un progetto organico dalla forte valenza culturale.

c) *Parco Ex Ospedale Morgagni.* Prendiamo atto del progetto di sistemazione dell'area verde con relativo parcheggio interno.

d) *Ex palestra Campostrino.* Prendiamo atto del progetto di valorizzazione culturale del fabbricato e dell'annessa area verde.

e) *Ex Eridania - Foro Boario.* La riqualificazione di queste aree come poli culturali e polmoni verdi per la città va inserito come priorità all'interno della pianificazione comunale per la valorizzazione del Centro Storico, essendo queste una cerniera naturale fra la città antica e le aree periferiche.

Aree Verdi Private di pubblico interesse:

f) *Aree verde di Via Dandolo (ex vivaio Vittori e ex cortile convento S. Chiara).*

Proponiamo vengano inserite nel sistema del verde urbano, tutelandone il più possibile gli aspetti naturalistici e ostacolando logiche di speculazione edilizia al loro interno.

g) *Ex Arena Forlivese.* Da acquistare e restaurare attraverso i Fondi Europei, contributi dello Stato, contributi della Regione, contributi della Fondazione Cassa dei Risparmi o sponsorizzazioni private. Occorre predisporre un piano-programma di recupero del complesso teatrale di alto valore storico ed architettonico. Al suo interno si potrebbe realizzare un *polo*

estivo per spettacoli di livello nazionale ed internazionale con una gestione mista pubblico-privato (con positive ricadute sul tessuto economico e culturale della città).

h) Orti di via Curte. Inseriti nel Piano per il Centro Storico fra le aree verdi da recuperare assieme a quelle del complesso della Ripa, sono ancora di proprietà privata. Bisognerebbe valorizzarne il recupero, evitando la speculazione edilizia, attraverso progetti di orti partecipati e attività didattiche per le scuole. Già nel 2000 il Prof. Siviero Sansavini, proprietario dell'area e docente dell'Università di Bologna, Dipartimento Colture Arboree, presentò al Comune di Forlì e all'Istituto Beni Culturali della Regione Emilia Romagna un progetto per "l'orto della città".

Riqualficazione ambientale di assi stradali

Allo scopo di favorire la fruizione culturale del Centro Storico e la connessione delle emergenze architettoniche ed ambientali in esso presenti, si prevede di avviare un piano di sistemazione di alcuni assi stradali che, mediante una ristrutturazione di qualità del piano viabile, consenta la realizzazione di ampi percorsi pedonali in sicurezza con la contestuale eliminazione della sosta delle auto in strada e la progettazione di arredo urbano che disincentivi la velocità e favorisca la mobilità lenta.

Nello specifico dovranno essere sviluppati progetti che recuperino e valorizzino alcuni spazi pubblici del Centro Storico.

Riqualficazione ambientale delle vie Maroncelli e Regnoli (quest'ultima già parzialmente realizzata), eliminando la sosta e gli attuali marciapiedi e facendo posto ad ampi percorsi pedonali sui due lati. Potrà così essere sviluppato un percorso protetto che collega l'area del Convento della Ripa con l'Arena Forlivese, attraversando il cuore della città. Per quanto attiene la via Maroncelli il percorso potrà poi proseguire su via Giovine Italia, via Farabottolo e via Orto Schiavonia, collegando le piazze Melozzo, Bernardi e Galla Placidia, e, progettando un adeguato attraversamento di viale Salinatore, giungere infine alla pista ciclabile sul fiume Montone.

Riqualficazione ambientale dei Corsi Principali. In particolare si prevede di riqualficare tutti i corsi: Repubblica, Mazzini e Diaz ed il tratto di corso Garibaldi da piazza Melozzo a via Marcolini.

Riqualficazione di via Primavera e via Porta Merlonia, per realizzare un percorso diretto fra l'area museale del S. Domenico, l'"Ex Asilo" Santarelli, ed il Polo Universitario attraverso il Campostrino.

Riqualficazione Ambientale di Piazza Morgagni, mediante una riprogettazione complessiva della piazza che preveda l'eliminazione della sosta ai lati, il conseguente ampliamento dello spazio pedonale, in particolare di fronte alla Chiesa di S. Pellegrino, e la connessione con via Della Torre e piazza Solieri, quest'ultima parzialmente pedonalizzata, allo scopo di mettere in sicurezza tutta l'area per gli utenti del Polo Universitario.

Collegamento dell'area verde Ex Morgagni con il Parco della Resistenza, tramite la riqualficazione ambientale di via Primo Maggio e via Franchi

Pista ciclabile di collegamento tra via Porta Cotogni e Rocca Caterina Sforza attraverso il parco del campus universitario e via Padovani.

Riqualficazione di piazzette interne al nucleo storico quali Piazza Date Alighieri, Piazzetta Schiavonia, Piazzetta F.lli Ruffini, Piazzetta Bernardi ed altre, attraverso al realizzazione di arredi quali panchine, tavolini, giochi per bambini, per creare servizi che favoriscano la socializzazione anche trans generazionale fra i frequentatori del Centro Storico.

Mobilità Ciclabile, Pedonale e Motorizzata

In coerenza con le programmazioni e le previsioni sopra citate, occorre prevedere un assetto della circolazione motorizzata ad esse dedicato. Occorre prevedere il senso unico tranne bici

in tutto il centro storico, l'installazione di parcheggi per biciclette con stalli funzionali ed antifurto, l'istituzione dell'ufficio bicicletta per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato, percorsi pedonali pavimentati dai parcheggi a corona ed incentivazione del trasporto pubblico con titoli di viaggi scontati abbinati alla sosta, percorsi compatibili con le ZTL previste e l'intermodalità mezzo motorizzato-bici con parcheggi attrezzati del tipo "Park and Ride".

Decoro ed arredo urbano

Occorre elaborare soluzioni progettuali, anche con il contributo delle scuole o di concorsi pubblici, riguardanti le pavimentazioni stradali, le modalità di dissuasione del traffico, l'illuminazione, le aiuole, i posacenere, i portabiciclette, le panchine, le fioriere, i dehors, la segnaletica, le fontane, le pensiline, la messa a dimora di nuove piante etc. che non solo mirino ad aumentare il decoro urbano ma che siano progettate in maniera partecipata per favorire quei fenomeni di socializzazione di cui il Centro Storico deve tornare ad essere protagonista.

Conclusioni

Occorre perseguire politiche coerenti che privilegino stili di vita compatibili con la sostenibilità ambientale e la salute dei cittadini e contenere il consumo indiscriminato di territorio, di energia e di materie prime, come avvenuto a seguito della incontrollata espansione urbana del dopoguerra.

Il Centro Storico può diventare un modello in cui si attua una inversione di tendenza rispetto alla dispersione urbana generatrice di traffico, inquinamento e disservizi, oggi ancor più accentuata a seguito della rinuncia ad una pianificazione preventiva rigorosa e non condizionata da interessi particolari. Per questo pensiamo che la rinascita di Forlì debba partire dal Centro Storico con azioni appropriate che mettano al centro la tutela del patrimonio esistente, il blocco degli interventi speculativi, la valorizzazione della mobilità sostenibile per realizzare un luogo vivibile a misura della persona umana.

Schema cronologico di attuazione degli allargamenti delle ZTL

- 2017: realizzazione di ZTL di tutela ambientale in Piazza Cavour, quadrilatero Piazza Saffi, via delle Torri, piazza Ordellaffi, piazza Giovanni Paolo II, corso Garibaldi fino a piazza Saffi, via Giorgina Saffi, via Pace Bombace, piazza Guido da Montefeltro, piazzetta Ruffini con trasferimento in tale sito del mercatino attualmente in piazza Dante.
- 2018: riqualificazione assi principali (corso Diaz, corso Repubblica, corso Mazzini, corso Garibaldi fino a piazzetta Melozzo da piazza Duomo).
- 2019: completamento ZTL di tutela ambientale a tutta la zona azzurrina di cui all'allegata planimetria e riqualificazione ambientale delle vie Maroncelli, Regnoli, via Primavera e via Porta Merlonia, piazza Morgagni, piazza Solieri.
- 2020: allargamento ZTL alle porte del Centro Storico e riqualificazione assi zona universitaria - Parco della Resistenza e collegamento Porta Cotogni - Rocca di Caterina Sforza.

Per quanta riguarda le aree verdi, le piste ciclabili, il decoro e l'arredo urbano, gli interventi seguiranno cronologicamente le realizzazioni di cui sopra, integrandole e rendendole massimamente fruibili.