



COMUNE DI CESENA

Assessorato Mobilità  
COMUNE DI CESENA  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Servizio Mobilità

PIANO REGOLATORE INTEGRATO  
della MOBILITA' (PRIM)  
del Comune di Cesena 2007-2015

A- Area PIANIFICAZIONE,  
INFRASTRUTTURE e SICUREZZA

Piano di Settore  
II-1a SICUREZZA STRADALE  
nei QUARTIERI  
2003-2015

II.2-Piano Particolareggiato  
il SISTEMA delle ROTATORIE  
2003-2015

Oggetto tavola n° II.2.2 Scala 1/2000

SCHEMA SISTEMA delle ROTATORIE  
ZONA IPPODROMO

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano  
Arch. Gastone BARONDI

Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità  
Ing. Natalino BORGHETTI

Collaboratori:

Gruppo Interdisciplinare:

Geom. Giorgio LUCI  
Geom. Antonio DE VALLA  
Geom. Maria CRISTINA  
Ing. Maria VENTURINI

- Settore Programmazione Urbanistica  
- Settore Polizia Municipale  
- Settore LL.PP.  
- Settore Tutela Ambiente e Territorio  
- ATS  
- Ausl

Coordinatore grafico:  
Giovanna MARIOTTI

Servizio Mobilità  
Via S. Maria alle Scale, 14/a  
43024 CESENA (FC)  
Tel. 0547/20077  
Fax 0547/20077  
E-mail: mobilita@comune.cesena.fc.it

Questo schema deve essere letto in relazione al Piano Regolatore Integrato e al Piano di Settore II-1a Sicurezza Stradale nei Quartieri (Dipartimento Urbanistica).

## LEGENDA



ROTATORIE ESISTENTI



ROTATORIE CON PROPOSTA DI MASSIMA



**ESEMPIO di SICUREZZA** su un tratto stradale tra due ROTATORIE "vicine":  
 obbligo di svolta a destra nell'intersezioni intermedie e nei passi carrai.



**PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015**

**A- Area PIANIFICAZIONE, INFRASTRUTTURE e SICUREZZA**

**Piano di Settore II-1a SICUREZZA STRADALE nei QUARTIERI 2003-2015**

**II.2-Piano Particolareggiato il SISTEMA delle ROTATORIE 2003-2015**

**Oggetto tavola n° II.2.3** Scala 1/1000

**SCHEMA CIRCOLAZIONE tra ROTATORIE ZONA IPPODROMO**

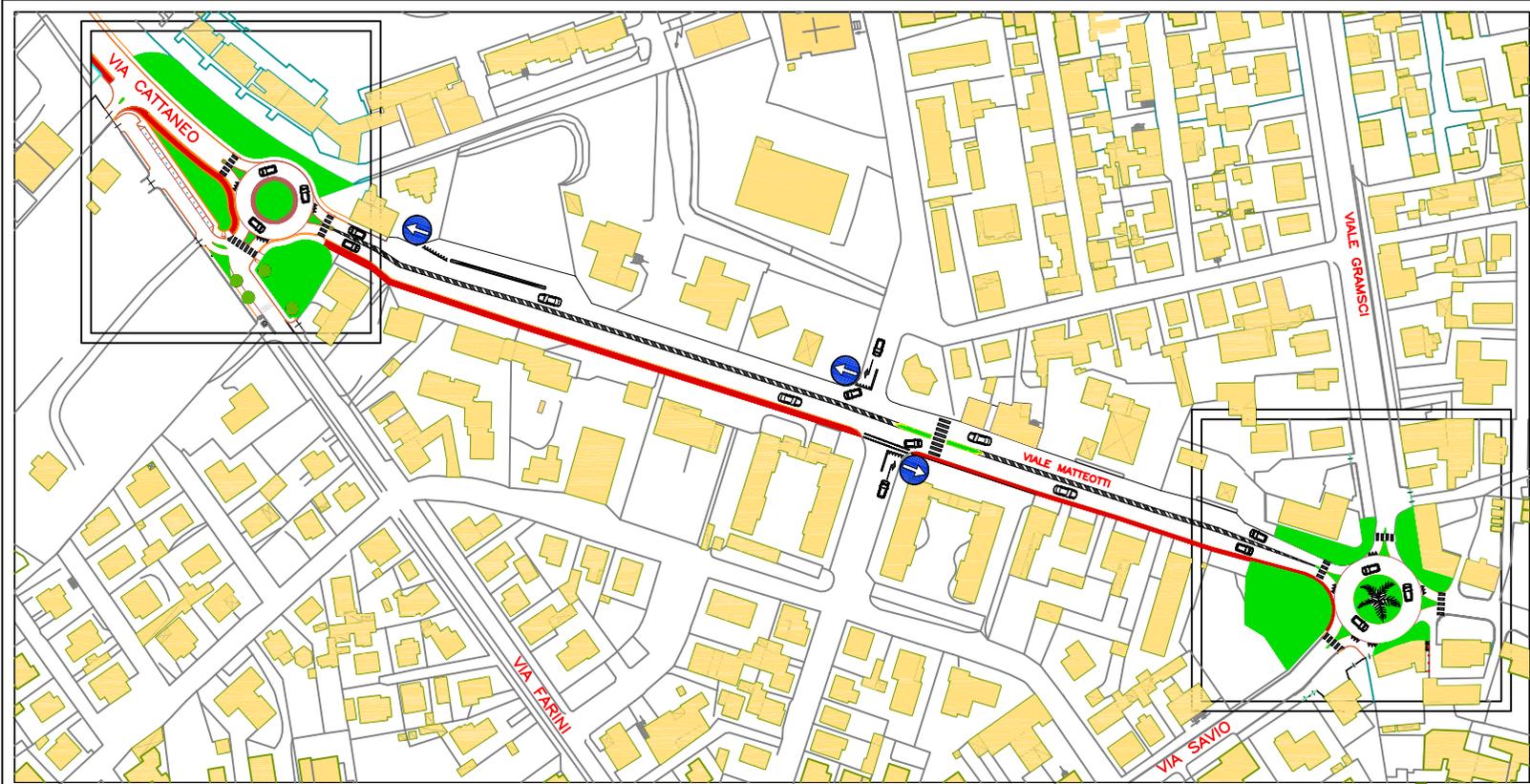
Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano Arch. Gastone BARONDO  
 Direzione Settore Infrastrutture e Mobilità Ing. Natalino BORGHIETTI

Collaboratori:  
 Geom. Giorgio LEONI - Settore Programmazione Urbanistica  
 Geom. Maurizio DE PAOLA - Settore Polizia Municipale  
 Geom. Norma GENTILI - Settore LL.PP.  
 Ing. Maria BERRIOLZI - Settore Tutela Ambiente e Territorio  
 - ATR  
 - Anas

Studio di Architettura e Urbanistica  
 S.p.A. - Via Matteotti, 14/5  
 43032 Cesena (FC)  
 Tel. 052/208177  
 Fax 052/208178  
 E-mail: studi@urbanistica.com.it

Prima copia che ne fa fede lo stato e lo stesso contenuto su supporto grafico e cartaceo. (Circoscrizione Roma)





## Progetto sicurezza stradale – 3/6 Le “OPERE MINORI” per la sicurezza stradale

Tavola n.  
II. 3. 1.

Su diverse strade sono state realizzate diverse opere cosiddette minori, ma di grande efficacia per la sicurezza stradale degli **UTENTI DEBOLI** (**PEDONI, BAMBINI, ANZIANI, ecc.**).

La riduzione degli incidenti stradali è stata in parte ottenuta anche grazie a questi interventi come dimostrano le “mappe sui buchi neri”. L’importanza di queste opere è superiore alla loro stessa specifica efficacia in quanto rendono immediatamente visibile una diversa funzione e struttura della strada urbana a favore degli utenti deboli e con “limitazioni” ai comportamenti scorretti degli automobilisti.

Ad esempio, le prime realizzazioni delle “isole di traffico” hanno trovato l’opposizione di diversi automobilisti a dimostrazione delle difficoltà a “cambiare la strada”.

*Isola di traffico ripetute lungo la Via Emilia urbana*



*Attraversamento pedonale rialzato*



Le cosiddette “opere minori” per la sicurezza stradale interessano prevalentemente le zone residenziali.

Di seguito l’elenco delle principali opere e strumenti per “moderare il traffico” e favorire la sicurezza degli utenti deboli.

Nella **Tavola II.3.1** sono illustrati gli schemi di alcune opere:

- **ZONE 30**
- **PERCORSI PEDONALI**
- **ISOLE di TRAFFICO**
- **INTERSEZIONI RIALZATE**
- **ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI**
- **RESTRINGIMENTO DELLA CARREGGIATA**
- **CORSIE di SVOLTA**
- **SENSI UNICI ALTERNATI**

**PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015**

**A- Area PIANIFICAZIONE, INFRASTRUTTURE e SICUREZZA**

**Piano di Settore**  
**II- la SICUREZZA STRADALE nei QUARTIERI 2003-2015**

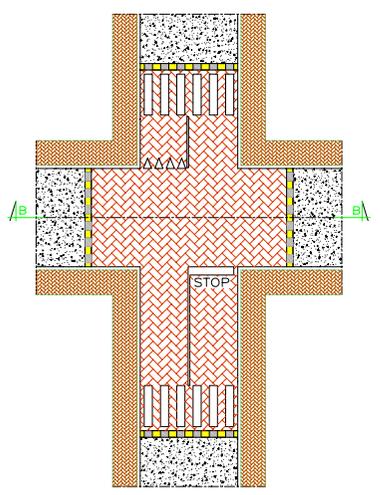
**II.2-Piano Particolareggiato OPERE MINORI di SICUREZZA 2003-2015**

**Oggetto tema n° II.3.1**  
**Tipologie di opere per la MODERAZIONE del TRAFFICO**

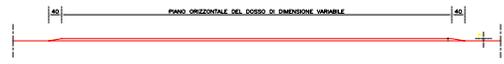
Data: Maggio 2017    Approvazione: luglio 2017

Autore: Ing. Roberto...  
 Disegnato: Ing. Roberto...  
 Collaboratori: ...

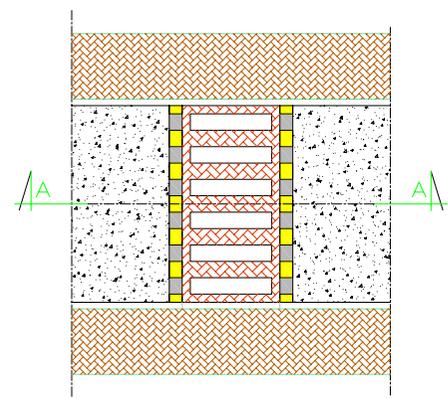
**1- Schema d'intersezione rialzata**  
 scala 1:100



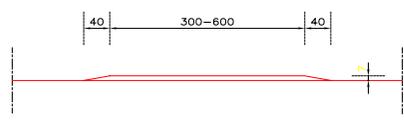
**Sezione B-B**  
 scala 1:100



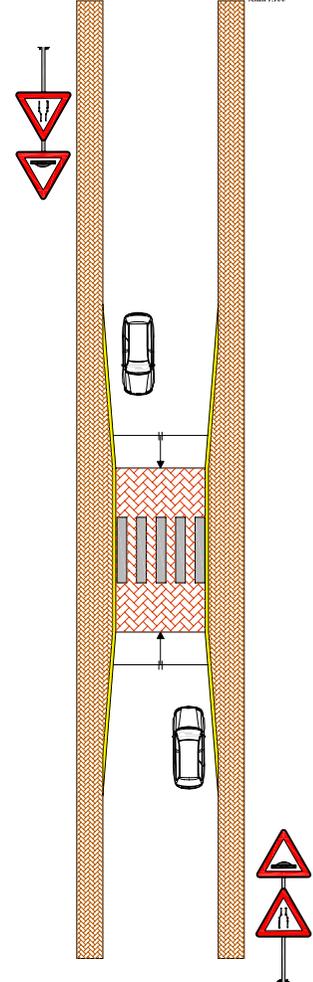
**1- Schema d'attraversamento pedonale rialzato**



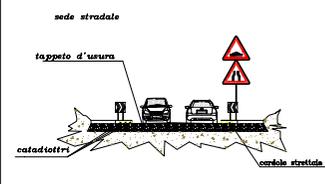
**Sezione A-A**



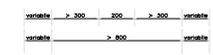
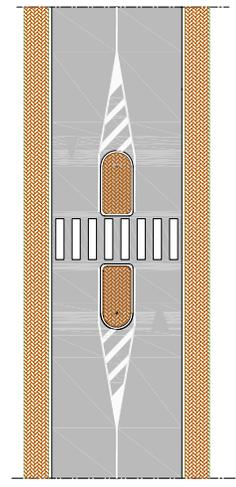
**3 - Schema di restringimento della carreggiata**  
 scala 1:100



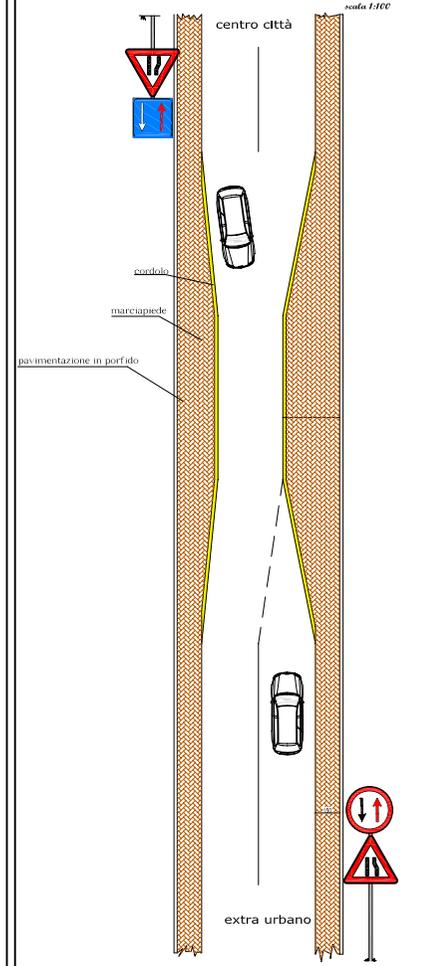
**Sezione**  
 scala 1:100



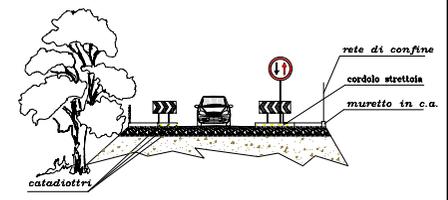
**4 - Schema di isola di traffico**  
 scala 1:100



**5 - Schema di senso unico alternato**  
 scala 1:100



**Sezione della sede stradale**





Progetto sicurezza stradale – 4/6  
**Le STRADE DIVENTATE “PIU’ SICURE”**

Tavola  
 n. II.3.2.

Insieme alle “strade che registrano” il maggior numero di incidenti (*vedere scheda n. 48*), la ricerca sull’incidentalità stradale ha rilevato anche **significativi diminuzioni di incidenti nelle strade ed intersezioni dove si sono attuate significative opere a favore della sicurezza stradale**.

Nella tabella sottostante sono riportati alcuni esempi di *strade-intersezioni* dove si è ottenuta una consistente riduzione degli incidenti stradali - *che può essere considerata strutturale* – a seguito di diversi interventi di riqualificazioni delle sedi stradali (*rotatorie, rallentatori di velocità, isole di traffico, percorsi pedonali, sensi unici, ecc.*).

Considerando che su queste strade risultano invariati i flussi di traffico ed è verosimile pensare che circolano le stesse persone (*con la stessa propensione ad errori e scorrettezze*), si ritiene dimostrato che **strade più efficienti e con “elementi di sicurezza” possono ridurre gli incidenti o la loro gravità.**

Strade/Intersezioni	1998				2002				2005				Variazione 1998-2005			
	Incidenti solo danni	Feriti	Morti	TOTALE	Incidenti solo danni	Feriti	Morti	TOTALE	Incidenti solo danni	Feriti	Morti	TOTALE	Incidenti solo danni	Feriti	Morti	TOTALE
Via SAN MAURO intersezione Via Giardino	3	2	1	6		1		1	1			1	-2	-2	-1	-5
Viale MARCONI intersezione Via Fiorenzuola	2	3		5		1		1		1		1	-2	-2	0	-4
Via DISMANO intersezione Via Rondani-Casello	3	8		11	1			1				0	-3	-8	0	-11
Via SAN VITTORE intersezione Via del Rio	4	1		5		2		2		2		2	-4	1	0	-3
Via LAMBRUSCHINI intersezione Vua Gadda	0	6	0	6	0	2	0	2	0	1	0	1	0	-5	0	-5
Via TOGLIATTI intersezione Secante	1	3	0	4	0	2	0	2	0	0	0	0	-1	-3	0	-4
<b>TOTALE</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>-12</b>	<b>-19</b>	<b>-1</b>	<b>-32</b>

*Penso spesso che se tutte le case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile (Hermann Hesse)*



**PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2016**

Comune di Cesena  
 Settore Urbanistica e Urbanistica  
 Servizio Urbanistica

**R.D. - Area RICERCA DATI**

Oggetto tavola n° B/4  
**RILIEVO INCIDENTI STRADALI ESEMPLI di STRADE "piu' sicure"**  
 Data: Maggio 2007 Approvazione: / /

Responsabile del Piano: Arch. Guido Zamboni	Progetto, direzione, supervisione e redazione: Ing. Stefano Biondini
Collaboratori: Claudio Biondini Stefano Biondini Roberto Biondini Ing. Marco Biondini Ing. Andrea Biondini	Gruppo Interdisciplinare: - Settore Programmazione Urbanistica - Settore Polizia Municipale - Settore Urbanistica - Settore Urbanistica e Territorio - Settore Urbanistica - Settore Urbanistica

Per ogni dato di dati di base e di dati estratti da ogni pubblica e privata e anche da ogni altro ente pubblico o privato (Cesena, Emilia Romagna)

**LEGENDA**

**INC-Incidenti Stradali 2005**

**Gravita**

- FERITO
- ▲ MORTO
- ★ NON FERITO
- NON RILEVATO

**INC-Incidenti Stradali 2002**

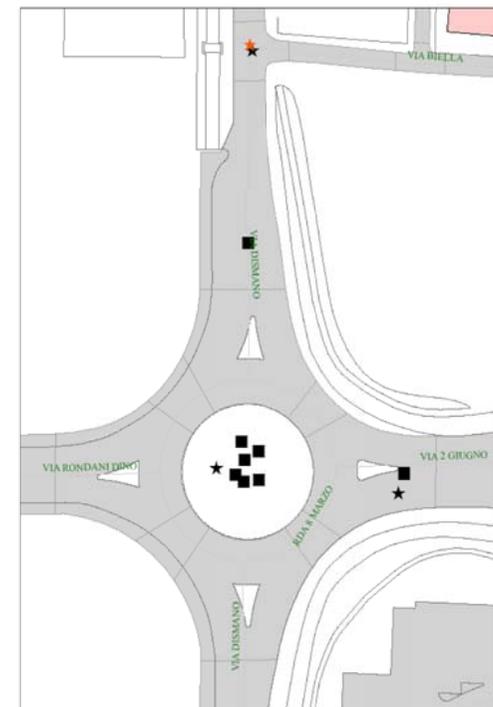
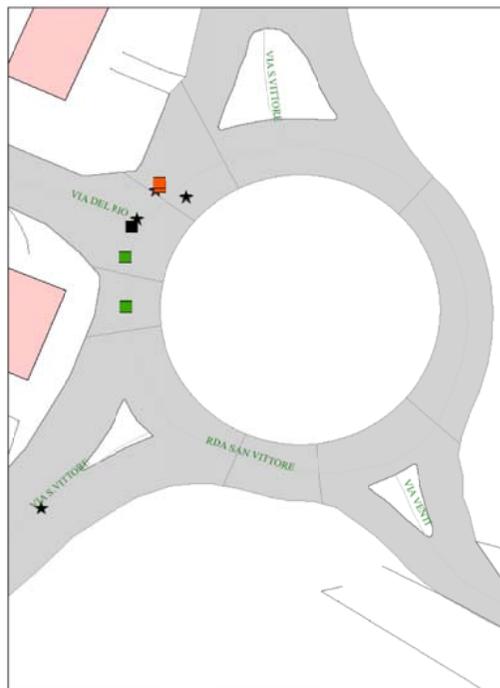
**Gravita**

- FERITO
- ▲ MORTO
- ★ NON FERITO
- NON RILEVATO

**INC-Incidenti Stradali 1998**

**Gravita**

- FERITO
- ▲ MORTO
- ★ NON FERITO
- NON RILEVATO





## Progetto sicurezza stradale – 5a/6 **SEGNALETICA STRADALE e MANUTENZIONE**

Il PRIM vuole dare un **ampio risalto all'importanza** della “semplice” **SEGNALETICA STRADALE**, collocandola tra gli **elementi FONDAMENTALI** della **QUALITÀ** e **GRADO** di **SERVIZIO** di una strada, della sua **sicurezza**, efficienza e come **immediata testimonianza della consapevolezza e responsabilità dell'ente proprietario**.

**La segnaletica stradale è il maggiore “INFORMATORE & AIUTO” per gli utenti della strada**, in particolare quando:

- ▶ **NECESSARIA** e **MOTIVATA**;
- ▶ **CHIARA** e **COMPRESIBILE**;
- ▶ **CORRETTAMENTE DISPOSTA** e **PERCEPIBILE**.

Diversi incidenti (*circa il 30%*) sono causati da comportamenti incerti degli utenti della strada per la non chiara, tardiva o addirittura assente e/o errata segnaletica stradale.

Ad esempio i segnali di pericolo devono essere collocati **SOLO** se esiste realmente una situazione di pericolo (*curva brusca; incrocio con limitata visibilità; motivata esigenza di limitare la velocità*), mentre la diffusa scelta di collocare ovunque limiti o segnali di pericolo per determinare comportamenti prudenti, non genera altro che un indifferenziato comportamento degli utenti della strada che non modificano la loro guida dove realmente esiste il pericolo.

**Fondamentale mantenere costante la qualità e visibilità dei segnali stradali, soprattutto della SEGNALETICA ORIZZONTALE che maggiormente indica lo stato della strada ed i comportamenti che deve assumere l'utente che, di fatto, è “obbligato” a guardarla.**

**La segnaletica stradale orizzontale valorizza la qualità, efficienza, finanche la bellezza delle strade.**

Rilevante anche la **SEGNALETICA TEMPORANEA** (*solitamente per cantieri stradali*) in quanto spesso modifica le abitudini degli utenti della strada e, quindi, deve prevenire possibili, imprevedibili e “comprensibili” errori. L'attenzione che il Comune di Cesena ha posto per la segnaletica provvisoria (*specificatamente regolamentata dal Codice della Strada*), è sempre più elevata per i propri lavori e per quelli delle ditte private.

Infine, la qualità del **FONDO STRADALE** che su diverse strade non corrisponde agli standard di qualità e sicurezza. Il Comune di Cesena è impegnato nella costante manutenzione del manto stradale e, soprattutto, in una riorganizzazione del sistema degli interventi sulle strade (*sottoservizi*) che aumenti la programmazione ed elimini il dissesto delle strade.



## Progetto sicurezza stradale - 5b/6 SEGNALETICA STRADALE e MANUTENZIONE

Criteria e metodologia di PROGRAMMAZIONE e GESTIONE della segnaletica stradale:

- SEGNALETICA e MANUTENZIONE delle STRADE COME STRUMENTO di SICUREZZA
- RIORDINO, UNIFORMITA' e RIGORE della SEGNALETICA STRADALE alle NORME del CODICE della STRADA
- RIDURRE la SEGNALETICA impropria e degli “inutili pericoli”
- RIDURRE e SEMPLIFICARE la SEGNALETICA di DIREZIONE ed INFORMAZIONE
- POTENZIARE la SEGNALETICA ORIZZONTALE
- COORDINARE i LAVORI sulle SEDI STRADALI (lavori di sottoservizi e ripristino del manto stradale)
- FONDI, INTERVENTI e GESTIONE PROGRAMMATA per la MANUTENZIONE COSTANTE delle STRADE e della SEGNALETICA

Segnaletica strada verticale per evidenziare le zone residenziali a traffico pedonale privilegiato (“strada sociale”), con limite di velocità di 30 km/ora



Esempio di strada “PRIMA e DOPO” una adeguata segnaletica orizzontale





## Progetto sicurezza stradale – 6/6 **EDUCARE, PREVENIRE & VIGILARE**

Se come abbiamo detto nei paragrafi introduttivi la “lotta contro il fumo” può essere presa ad esempio per la “lotta contro l’abuso da traffico e l’incidentalità”, dobbiamo **CREDERE che educare, collaborare, prevenire, vigilare siano strumenti di grande efficacia** per raggiungere positivi risultati per una mobilità più responsabile, sicura, efficiente, lungimirante e sana.

Siamo stati e siamo ancora troppo egocentrici, pessimisti e miopi per ottenere profondi e permanenti risultati per la sicurezza stradale dalla collettiva collaborazione.

Invece, l’esperienza ha dimostrato da, anche a Cesena la qualità della mobilità è può ottenere anche grazie all’**ampia informazione, al confronto, alla collaborazione di associazioni, comitati e singoli cittadini, alle scuole, forze dell’ordine, ecc.**

I successi di queste intese, sempre meno conflittuali e sempre più solidali, sono testimoniate dalle “zone a traffico limitato”, dalle “aree pedonali”, dagli spazi conquistati per le piste ciclabili, dalla riorganizzazione della circolazione e sosta in diversi quartieri, dai rallentatori di velocità, dalle “isole di traffico” e dalle numerose campagne informative.

Grande investimento per il futuro è costituito dalle iniziative di informazione presso le SCUOLE e con i GIOVANI, e sicuramente queste collaborazioni sono l’incentivo per realizzare oggi dei progetti (*esempio: percorsi sicuri casa-scuola*), e domani degli utenti più responsabili.

INFORMARE, EDUCARE, COLLABORARE e PREVENIRE sono quindi le NOSTRE RISORSE, ma i **CONTROLLI RIGOROSI e COSTANTI per eliminare il senso di impunità**, devono essere l’altro strumento non per aumentare le contravvenzioni, ma per diminuire le irregolarità, isolare i trasgressori recidivi e far sentire INTELLIGENTI e MIGLIORI le persone corrette e rispettose.

Le indicazioni del PRIM per un METODO di LAVORO, di INFORMAZIONE, di PREVENZIONE e di COLLABORAZIONE:

- **CAMPAGNE di SICUREZZA NAZIONALI e LOCALI**
- **COLLABORAZIONE e INFORMAZIONE nelle SCUOLE**
- **INIZIATIVE con le ASSOCIAZIONI**
- **COLLABORAZIONE con e tra le FORZE dell’ORDINE**
- **COLLABORAZIONE con il CAPS (Centro Addestramento Polizia Stradale)**
- **CONTROLLI DIFFUSI sul TERRITORIO**
- **PUBBLICIZZARE i RISULTATI dei CONTROLLI**



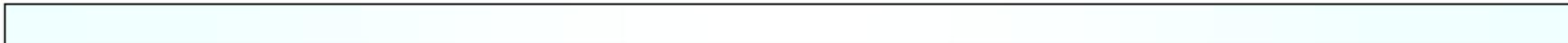
## Capitolo 2° - Il Progetto: Pianificazione & Indirizzi

SOSTA &  
QUALITÀ  
URBANA

# 2.2. SOSTA & QUALITÀ' URBANA

QUALITÀ IN MOVIMENTO

C E S E N A





Il PROGETTO per la NUOVA MOBILITA’  
**SOSTA & QUALITA’ URBANA**  
indice delle schede

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| ▶ MUOVERSI & SOSTARE: DIRITTI & DOVERI  | scheda n. 80            |
| ▶ Gli OBIETTIVI del PIANO GENERALE della SOSTA  | scheda n. 81            |
| ▶ DIMINUIRE l’esigenza della sosta auto   | scheda n. 82            |
| ▶ TARIFFE DIFFERENZIATE e di “MERCATO”<br>nella sosta a pagamento                                   | scheda n. 83            |
| ▶ OFFERTA GIORNALIERA di POSTI AUTO<br>con più sosta a pagamento, a parità di parcheggi disponibili | scheda n. 84            |
| ▶ AMPLIAMENTO SOSTA a PAGAMENTO   | scheda n. 85            |
| ▶ Le TARIFFE nei FUTURI PARCHEGGI a PAGAMENTO   | scheda n. 86 e Tavola   |
| ▶ NUOVI PARCHEGGI in “struttura”  | scheda n. 87 e Tavola   |
| ▶ PARCHEGGI di SCAMBIO  | scheda n. 88 e 2 Tavole |
| ▶ PARCHEGGI per MOTO  | scheda n. 89            |
| ▶ PARCHEGGI per BICI  | scheda n. 90 e 2 Tavole |
| ▶ SPECIALE OSPEDALE BUFALINI  | scheda n. 91            |



## MUOVERSI & SOSTARE DIRITTI & DOVERI

Abbiamo già indicato nelle schede precedenti che la “mobilità” è un diritto costituzionale, e che, da ogni tempo, il movimento porta alla naturale sosta delle persone e dei *mezzi* utilizzati per “*trasportarsi*”.

Quindi insieme al diritto di muoversi c'è quello dello **SPAZIO PER SOSTARE** il veicolo utilizzato, che oggi è principalmente l'AUTO.

La sosta dell'auto richiede ampi spazi (circa 20 mq/auto) e lo SPAZIO PUBBLICO (*si sottolinea **pubblico** cioè di **TUTTI, utile, utilizzato e pagato da tutti***), deve essere “proporzionato” ad un compatibile uso e domanda della sosta perché altrimenti si avrà:

- ▶ DEGRADO delle AREE URBANE con ampi parcheggi a raso;
- ▶ MAGGIORE VALORE degli SPAZI PUBBLICI PEDONALI, VERDI, SOCIALI;
- ▶ COSTI ELEVATI di costruzione e gestione dei PARCHEGGI in STRUTTURA;
- ▶ CONGESTIONE del TRAFFICO con l'offerta ILLIMITATA di PARCHEGGI.

Quindi, occorre **offrire, organizzare e gestire la sosta per la “quantità giusta”** che una città può *soportare* compatibilmente a:

- ▶ DIMENSIONI della CITTA' e degli SPAZI PUBBLICI;
- ▶ CAPACITA' della RETE STRADALE;
- ▶ VALORE degli SPAZI SOCIALI;
- ▶ ORGANIZZAZIONE e COMPETITIVITA' della MOBILITÀ ALTERNATIVA;
- ▶ MODELLO di CITTA' & QUALITÀ della VITA.

Le indicazioni del PRIM assicurano l'accessibilità alle auto nel centro cittadino, ma riorganizzano la gestione della sosta **FAVORENDO la “SOSTA BREVE”** nelle zone centrali (*per i “clienti” del centro*), con lo spostamento della “SOSTA LUNGA (*dei lavoratori*), prevalentemente all'esterno dell'anello urbano (*circa 700-900 metri dal Duomo*) o in efficienti e competitivi “parcheggi di scambio”.

L'altra indicazione del PRIM è di ridurre l'uso dell'auto (*anche in questo caso, prevalentemente da parte dei “pendolari”*) favorendo l'utilizzo della mobilità alternativa e, quindi, **DIMINUENDO la DOMANDA di SOSTA**.

In conclusione, riorganizzando l'attuale sosta su strada (*per la “sosta breve”*), realizzando nuovi parcheggi per la “sosta lunga” (*in particolare Nord Stazione e Osservanza*), e facendo funzionare i “parcheggi di scambio”, si ritiene che **il centro cittadino possa raggiungere un elevato, ma corretto e compatibile rapporto tra DOMANDA e OFFERTA di SOSTA**.

Infine, il PRIM indica gli interventi per offrire adeguate e diffuse aree di **SOSTA PER MOTO E BICI**, di cui si sono recentemente realizzati ampi posteggi.



## Gli **OBIETTIVI** del Piano Generale della Sosta 2005-2010

1. DIMINUIRE L'ESIGENZA di SOSTA delle AUTO
2. SOSTA a PAGAMENTO nel CENTRO URBANO per:
  - ▶ FAR FUNZIONARE il “SISTEMA SOSTA”
  - ▶ RIDURRE l'(AB)USO di SOSTA LUNGA nel CENTRO
  - ▶ RIEQUILIBRARE il VALORE e CONSUMO dello SPAZIO PUBBLICO e dei QUARTIERI
3. UNIFORMARE e SEMPLIFICARE le TARIFFE della sosta a pagamento (*attuato ad agosto 2005*)
4. SOSTA a DISCO ORARIO (*in parte*) nelle zone a destinazione mista (residenze e servizi) per FAR FUNZIONARE il “SISTEMA SOSTA”
5. CONTROLLO SISTEMATICO e DIFFUSO della SOSTA per PREVENIRE la SOSTA IRREGOLARE e FAR FUNZIONARE il “SISTEMA SOSTA”
6. AUMENTARE gli SPAZI per la SOSTA di MOTO e BICI
7. PARCHEGGI di SCAMBIO FUNZIONALI e UTILIZZATI
8. NUOVI PARCHEGGI con ADEGUATI TASSI di OCCUPAZIONE



Progetto sosta - **1/9**  
**DIMINUIRE l'esigenza della sosta auto**

1. **POTENZIAMENTO e PREFERENZA STRUTTURALE** (corsie bus, strade dedicate, semafori a chiamata) del **TRASPORTO PUBBLICO** (vedere schede da 93 a 98)

2. **RETE CICLABILE CONTINUA** tra **CENTRO** e **PERIFERIA** (vedere schede da 106 a 108)

3. **SERVIZIO GRATUITO** di **NOLEGGIO BICI** (attuato ed in ampliamento: vedere sch. 109)

4. **LIMITI** di **CIRCOLAZIONE** ai **VEICOLI PRIVATI a MOTORE** e **VALORIZZAZIONE** **PERCORSI** e **AREE PEDONALI** (vedere scheda 103)

5. **PARCHEGGI a PAGAMENTO** nel **CENTRO URBANO** (vedere scheda n. 84 e 85)

- Ricerche alternative all'uso dell'auto per la sosta lunga

6. **PARCHEGGI** di **SCAMBIO AUTO-BUS-BICI** (vedere scheda 88)

- Quote di sosta lunga spostate all'esterno del centro cittadino

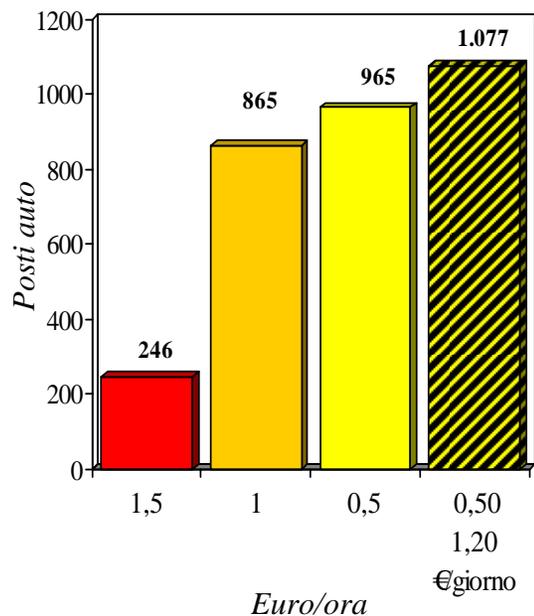
7. **NUOVO PARCHEGGIO NORD-STAZIONE** e **OSSERVANZA** (vedere scheda 87)

- Parcheggio per la sosta lunga e di scambio auto-treno-bus



Progetto sosta – 2/9  
**TARIFFE DIFFERENZIATE e di “MERCATO”**  
 nella SOSTA a PAGAMENTO attuale (3.153 posti totali)  
 (in vigore da agosto 2005 – dati al 15 aprile 2007)

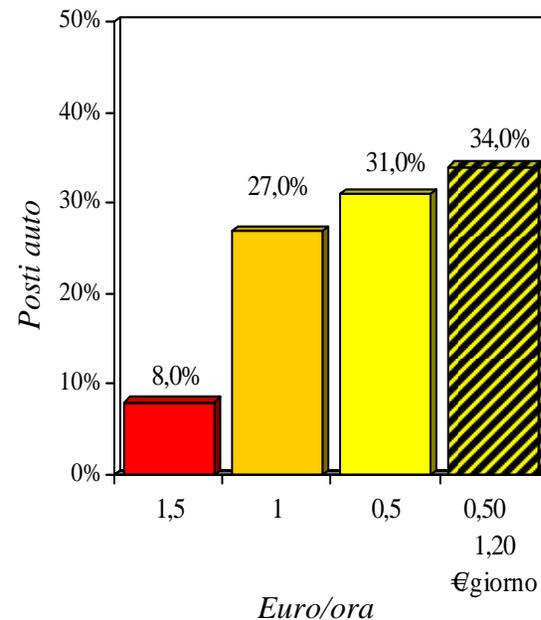
Suddivisione delle tariffe negli  
**ATTUALI** parcheggi a pagamento:  
**VALORI ASSOLUTI**



**Obiettivi:**

- SEMPLIFICARE l'INFORMAZIONE
- RAZIONALIZZARE l'OFFERTA
- MAGGIORE RICAMBIO per POSTO AUTO
- MAGGIORE USO dei PARCHEGGI in STRUTTURA a minore tariffa
- MAGGIORE offerta di posti auto a **TARIFFA BASSA (65%)**

Suddivisione delle tariffe negli  
**ATTUALI** parcheggi a pagamento:  
**VALORI in %**

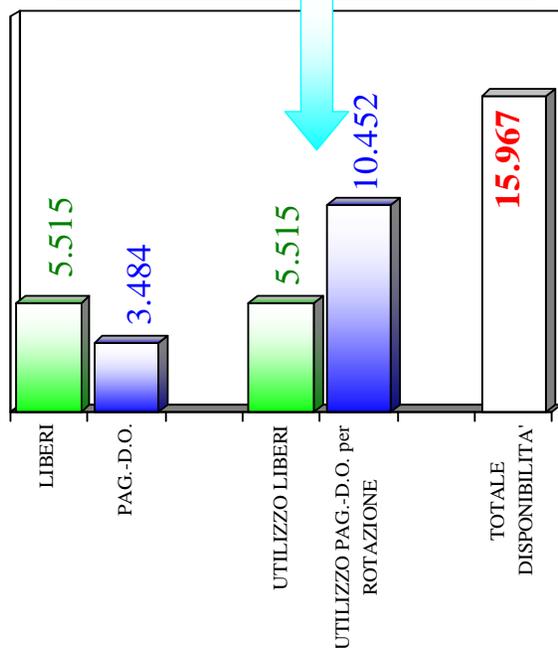




Progetto sosta – 3/9

**OFFERTA GIORNALIERA** di POSTI AUTO (escluso zona ospedale)  
 con aumento della SOSTA a PAGAMENTO su strada  
 e a **PARITA'** di parcheggi disponibili (*senza nuovi parcheggi*)

**OFFERTA ATTUALE** posti auto  
 per la ROTAZIONE:  
 1 auto nei parcheggi liberi  
 3 auto nei parcheggi a pagamento o D.O.

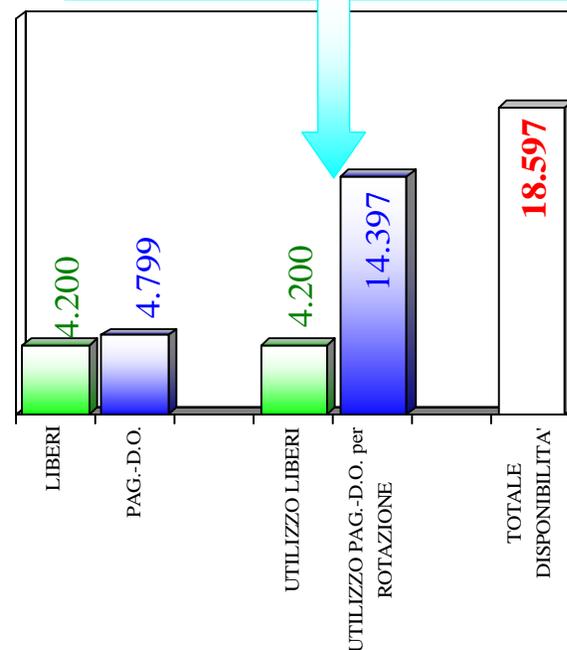


A parità di posti auto,  
 con più parcheggi a  
 pagamento c'è **maggiore  
 ROTAZIONE** e  
**l'OFFERTA giornaliera di  
 POSTI AUTO** aumenta di  
**+ 2.630 = a + 16,48%.**

La sosta a pagamento deve  
 essere diffusa a tutto il  
 centro cittadino per  
 eliminare squilibri tra i vari  
 quartieri.

La sosta a pagamento  
 aumenterà l'utilizzo di bici e  
 bus, e sposterà quote di auto  
 nei parcheggi di scambio.

**OFFERTA FUTURA** posti auto  
 per la ROTAZIONE:  
 1 auto nei parcheggi liberi  
 3 auto nei parcheggi a pagamento o D.O.

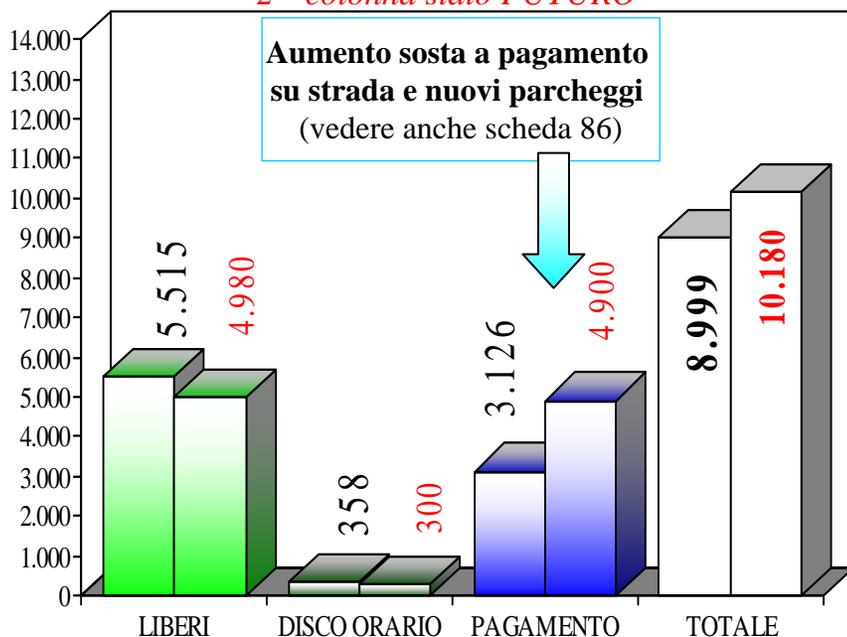




Progetto sosta – **4a/9**  
**AMPLIAMENTO SOSTA a PAGAMENTO**  
 nel centro urbano *(con nuovi parcheggi ed escluso zona ospedale)*

Tavola n.  
 III. 1. 0/F.

Legenda: 1<sup>a</sup> colonna stato **ATTUALE**  
 2<sup>a</sup> colonna stato **FUTURO**



**Aumento sosta a pagamento su strada e nuovi parcheggi**  
 (vedere anche scheda 86)

Aumento della sosta a pagamento su STRADA per:

- ▶ UNIFORMARE la GESTIONE delle aree del centro cittadino;
- ▶ far funzionare il “SISTEMA SOSTA”;
- ▶ **AUMENTARE l’offerta di posti auto per la “sosta breve”;**
- ▶ spostare quote di “sosta lunga” all’esterno del centro cittadino;
- ▶ favorire la mobilità alternativa;

**4.900 posti auto a pagamento**

- ▶ 3.000 circa su strada
- ▶ 1.900 in “struttura”: edifici o spazi delimitati e/o controllati

Una eventuale 2<sup>a</sup> fase di ampliamento della sosta a pagamento sarà verificata in base alle possibili modifiche di abitudini, comportamenti e **SPOSTAMENTI** della SOSTA LUNGA in altre zone residenziali del centro cittadino *(esempio zone Fiorita, ex Zuccherificio, ecc.)*.



PIANO REGOLATORE INTEGRATO  
della MOBILITA' (PRIM)  
del Comune di Cesena 2007-2015

B- Area PARCHEGGI  
e QUALITA' URBANA

Piano di Settore  
III-II SISTEMA GENERALE  
della SOSTA  
2005-2015

III.1-Piano Particolareggiato  
La SOSTA nel CENTRO URBANO  
e la SOSTA a PAGAMENTO  
2005-2015

Oggetto tavola n° III.1.0/F Scala 1/5000  
SUDDIVISIONE della SOSTA  
per TIPOLOGIA e AREE  
STATO FUTURO

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano  
Arch. Costantino BASTONI

Dirigente Settore Infrastruttura e Mobilità  
Ing. Stefano SCORRITI

Collaboratori:  
Geom. Sergio LUCINI - Settore Programmazione Urbanistica  
Geom. Maurizio DE PAOLA - Settore Polizia Municipale  
Geom. Maria CESTILI - Settore LL.PP.  
Ing. Maria BENVENUTI - Settore Tutela Ambiente e Territorio

Gruppo Interistituzionale:  
- Settore Programmazione Urbanistica  
- Settore Polizia Municipale  
- Settore LL.PP.  
- Settore Tutela Ambiente e Territorio  
- ATR  
- Anel



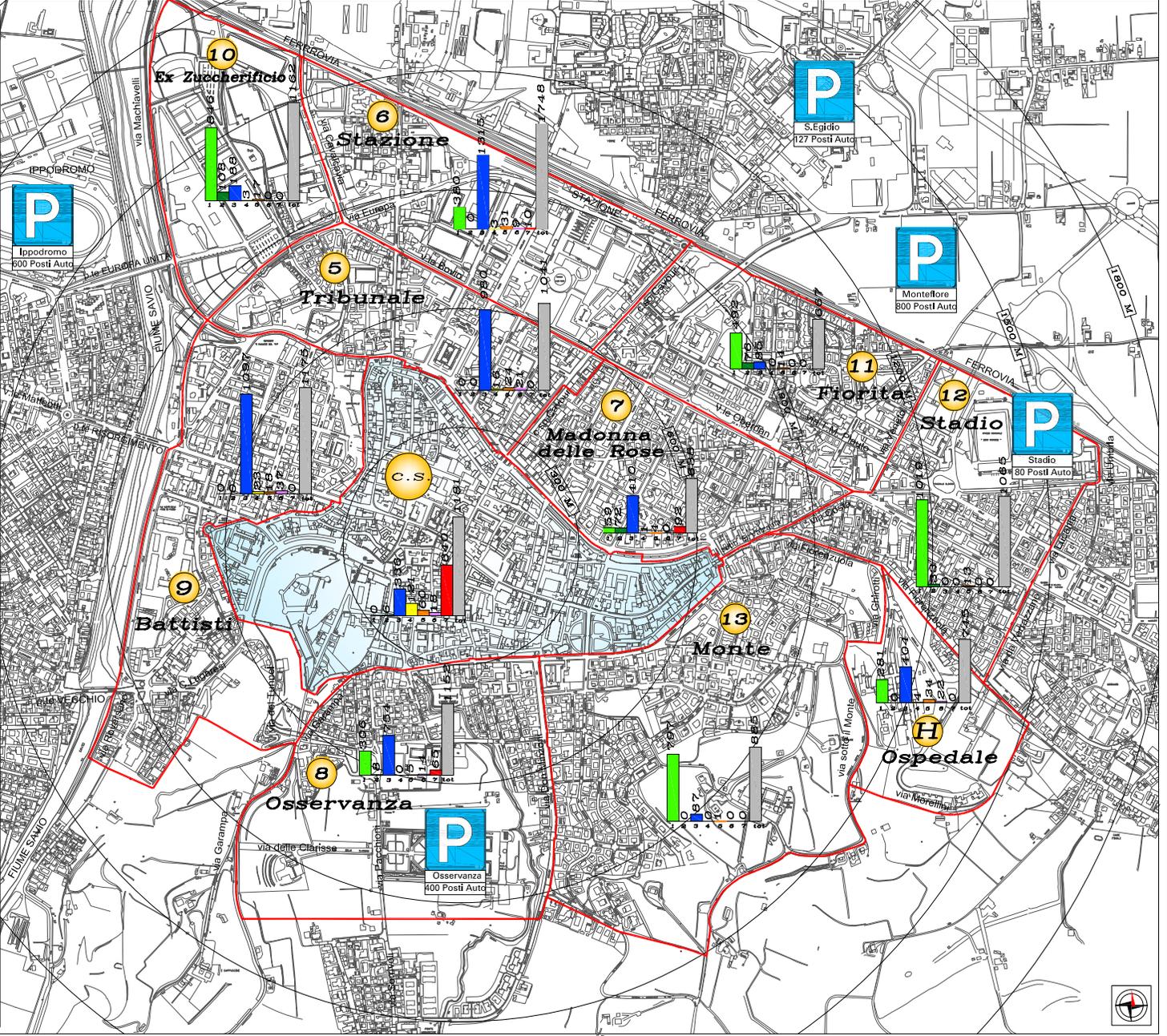
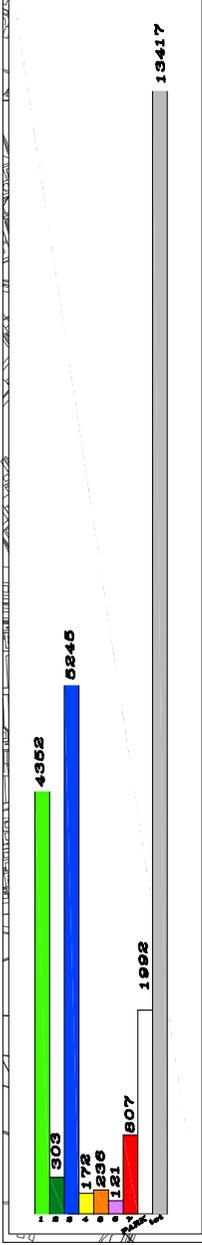
Alcune copie di questo piano sono in deposito presso la segreteria comunale, e sono a disposizione presso gli uffici competenti.

LEGENDA

SOSTA FUTURA PER ZONE  
e TIPOLOGIA di PARCHEGGIO

- 1 - LIBERI
- 2 - D.O.
- 3 - PAGAMENTO
- 4 - C.S.
- 5 - INVALIDI
- 6 - SERVIZI
- 7 - RESIDENTI
- 8 - PARC. SCAMBIO
- TOTALE

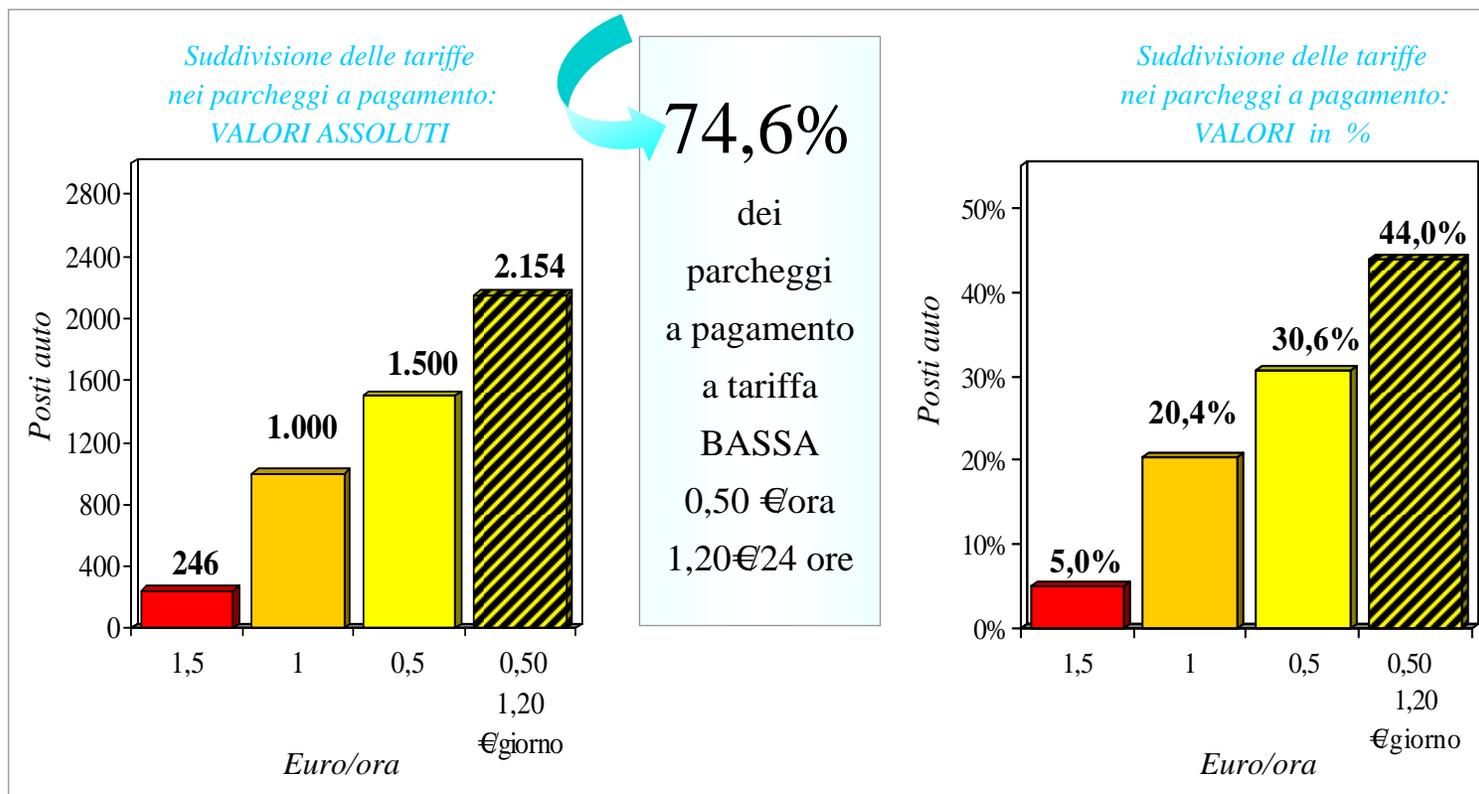
TOTALE POSTI AUTO  
nel CENTRO URBANO





## Progetto sosta - **4b/9**

# Le TARIFFE nei FUTURI **4.900** PARCHEGGI a PAGAMENTO **74,6%** di sosta a tariffa bassa (escluso zona Ospedale)





Progetto sosta – 5/9  
**NUOVI PARCHEGGI in “struttura”**

**Tavola n. III. 1. 1.**  
Schema Parcheggio Osservanza

La domanda di nuovi parcheggi nel centro cittadino ha trovato risposta anche con la costruzione di nuovi parcheggi, ma come detto nelle schede precedenti, la sosta breve ha trovato disponibilità solo con i parcheggi a pagamento e, nelle piccole aree terziarie, con il disco orario.

Considerato che il principale obiettivo del PRIM è quello di ridurre l'utilizzo dell'auto soprattutto per la “sosta lunga”, di regolamentare la sosta esistente principalmente per la “sosta breve” (*parcheggi a pagamento*), e di aumentare gli utenti di bus e bici, si ritiene che **L'OFFERTA dei nuovi parcheggi deve essere opportunamente monitorata per ottenere un corretto rapporto tra le diverse componenti della mobilità, la tutela dell'ambiente e della salute.**

Nel PRIM sono previsti QUATTRO NUOVI PARCHEGGI in STRUTTURA:

- ▶ **Parcheggio NORD STAZIONE – SECANTE:** 380 posti AUTO (più posti MOTO e BICI);
- ▶ **Parcheggio OSSERVANZA:** 400 posti AUTO (più posti MOTO e BICI);
- ▶ **Parcheggio CAPS - P.le CADUTI FORZA POLIZIA:** 320 posti AUTO;
- ▶ **Parcheggio P.zza della LIBERTA':** 100 posti AUTO (verifiche in atto con le Soprintendenze);

Di prossima realizzazione e particolare **efficacia per la “sosta lunga” e conseguente maggiore disponibilità dei posti auto per la “sosta breve”**, sono i due parcheggi del NORD-STAZIONE e dell'OSSERVANZA.

**Parcheggio NORD STAZIONE:**

Con 380 posti auto a raso, è un parcheggio gratuito per la **SOSTA LUNGA** e lo scambio tra auto e treno.

Il parcheggio sarà attrezzato anche con adeguati spazi per la **sosta delle moto e delle bici**.

Il parcheggio consentirà di: 1) mettere ordine alla circolazione e sosta nel quartiere delle Vigne; 2) liberare posti auto nelle strade circostanti l'ingresso principale della stazione (*zona ex Arrigoni – V.le Europa*), regolamentando la sosta a pagamento con tariffe basse orarie e/o giornaliera; 3) migliorare la circolazione per i veicoli provenienti da nord che non dovranno più superare il cavalcavia per accedere alla stazione ferroviaria.

**Parcheggio OSSERVANZA:**

Con 400 posti auto, è anch'esso un parcheggio per la **SOSTA LUNGA** e, quindi, movimenterà circa 500 auto al giorno, e questo flusso è compatibile con la prevista funzione locale della rete stradale nel settore sud del Centro Storico di Cesena.

Il parcheggio dista tra circa 700-800 metri da Piazza del Popolo, Duomo, Teatro Bonci, ovvero ad una distanza pedonale.

Il parcheggio è servito anche da una linea di minibus che attraversa il “cuore” del Centro Storico (*linea 5*).

**Parcheggio CAPS:**

Con 320 posti auto, è un parcheggio in struttura multi piano, a pagamento e prevalentemente per la **SOSTA BREVE con la capacità di dare risposte a diverse esigenze di utenze**. Questo parcheggio avrà anche la valenza di recuperare la zona urbana lungo il fiume Savio con una centralità di “STRADA-PIAZZA” tra la Via IV Novembre e Via IX Febbraio.





Progetto sosta – 6/9  
**PARCHEGGI di SCAMBIO**  
 auto-bus-treno-bici per la **SOSTA LUNGA**  
*(con linee rapide di navette bus interne al centro storico)*

Tavole n.  
 III. 5. 0.  
 III. 5. 1.

I parcheggi di scambio **Funzionano SOLO** con la sosta a pagamento in tutto il centro città.

I parcheggi di scambio di fatto sono **“utili ed utilizzabili” SOLO per la “SOSTA LUNGA”** ovvero dai lavoratori pendolari che:

- ▶ **PROVENGONO** dalle **FRAZIONI** o **ALTRI COMUNI**;
- ▶ **SONO PENDOLARI SISTEMATICI** e **NON USANO l'AUTO** durante il lavoro;
- ▶ **HANNO VANTAGGI** e **COMODITA'** nel sostare nei parcheggi di scambio perchè:
  - ▷ la sosta è **rapida, gratuita e vigilata**;
  - ▷ è **garantita un'alta frequenza dei bus-navetta (7 minuti!!!)**, percorsi veloci e fermate **“sulla porta”** del posto di lavoro.

I parcheggi di scambio sono di fatto già disponibili ed in parte serviti da linee bus: occorre solo renderli vantaggiosi rispetto alla sosta lunga nel centro urbano, così come indicato nel PRIM e dettagliato nel “Piano di Settore della SOSTA”.

<b>■ IPPODROMO</b>	<b>600 posti auto</b>
<b>■ MONTEFIORE-STADIO</b>	<b>800 posti auto</b>
<b>■ CIMITERO-OSSERVANZA</b>	<b>600 posti auto</b>
<b>■ PARCO S. EGIDIO</b>	<b>127 posti auto</b>
<b>■ NORD STAZIONE</b>	<b>380 posti auto</b>

*Il LOGO del “PARKIBUS”,  
 il servizio bus dai parcheggi di scambio*



Tra i parcheggi di scambio più funzionali si evidenzia quello dell'area **MONTEFIORE** accessibile dalla Secante sia per chi proviene da Rimini e da Forlì (ingresso sulla stessa Secante direttamente dal parcheggio), e, lungo la Cervese, dal settore nord della città. Andrà servito con specifica linea di **bus veloci**.



PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015

B- Area PARCHEGGI e QUALITA' URBANA

Piano di Settore III-II SISTEMA GENERALE della SOSTA 2005-2015

III.5-Piano Particolareggiato I PARCHEGGI di SCAMBIO AUTO-BUS-BICI 2005-2015

Oggetto tavola II° III.5.0 Scala 1/10000

PLANIMETRIA GENERALE

Data: Maggio 2007 Aggiornamento: Luglio 2007

Responsabile del Piano: Ing. Roberto GEMELLI  
 Responsabile del Progetto: Ing. Roberto GEMELLI  
 Gruppo Progettazione: Ing. Roberto GEMELLI, Ing. Stefano PAVAN, Ing. Luca BIANCHI, Ing. Marco TOSCANI, Ing. Luca BIANCHI, Ing. Marco TOSCANI, Ing. Luca BIANCHI, Ing. Marco TOSCANI

Non sono stati presi in considerazione i parcheggi a pedana e i parcheggi a scivolo.

### LEGENDA



Parcheggi Scambio

- A) Ippodromo 600 posti
- B) Montefiore Stadio 800 posti
- C) Parco S.Egidio 127 posti
- D) Cimitero-Osservanza 600 posti
- E) Nord Stazione 380 posti

LINEE 1 4

Frequenza minuti 7 nell'ora di punta  
 Frequenza minuti 15 nell'ora di morbida

LINEE 2 3 5 6

Frequenza minuti 10 nell'ora di punta  
 Frequenza minuti 20 nell'ora di morbida

Orari di punta: 7.00/9.00 - 12.00/14.00 - 17.00/19.00

- linee Suburbane invariate
- linee Suburbane aggiornate
- linee Foresi invariate

