



CONSULTA NAZIONALE  
SULLA SICUREZZA STRADALE



COMUNE DI CESENA



FEDERAZIONE  
CICLISTICA ITALIANA

PROGETTO TANDEM

---

# **ISOLE AMBIENTALI e CICLOMOBILITÀ a CESENA: RIQUALIFICAZIONE e MESSA in SICUREZZA della RETE VIARIA ESISTENTE**

SEMINARIO LOCALE del PROGETTO TANDEM  
CESENA, 27 MAGGIO 2011 - Sala Ligna della Biblioteca Malatestiana

[Documenti informativi](#)

## **Piano Regolatore Integrato della Mobilità del Comune di Cesena**

---



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità  
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



PIANIFICAZIONE  
INFRASTRUTTURE  
& SICUREZZA

SOSTA &  
QUALITÀ URBANA

QUALITÀ IN MOVIMENTO

C E S E N A

TRASPORTO PUBBLICO  
& RIQUALIFCAZIONE  
DELLE STRADE

MOBILITÀ  
SOSTENIBILE  
& AMBIENTE

# Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale - PRIM -

*Adottato con delibera di Giunta Comunale  
n. 134 dell'08 maggio 2007*

*APPROVATO con delibera di  
CONSIGLIO COMUNALE  
n.138 del 19 luglio 2007*

*Proposta culturale, tecnica, sociale, economica per condividere una nuova mobilità in una città accessibile, vivibile e sana*



## INDICE

### ► INTRODUZIONE

## Capitolo 1° - RICERCA , CONOSCENZA & OBIETTIVI

- |                                   |                            |
|-----------------------------------|----------------------------|
| 1. 1. CONSAPEVOLEZZA & OBIETTIVI  | Schede n. 1 – 14           |
| 1. 2. RESPONSABILITA' & OBIETTIVI | Schede n. 15 – 28          |
| 1. 3. RICERCA, DATI & METODO      | Schede n. 29 – 51 e Tavole |

## Capitolo 2° - II PROGETTO: PIANIFICAZIONE & INDIRIZZI

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| 2. 1. PIANIFICAZIONE, INFRASTRUTTURE & SICUREZZA   | Schede n. 52 – 78 e Tavole  |
| 2. 2. SOSTA & QUALITA' URBANA                      | Schede n. 79 – 91 e Tavole  |
| 2. 3. TRASPORTO PUBBLICO & RIQUALIFICAZIONE STRADE | Schede n. 92 – 112 e Tavole |
| 2. 4. MOBILITA' SOSTENIBILE & AMBIENTE             | Schede n. 99 – 112 e Tavole |
| ► RIASSUNTO del “PRIM” & DOPO il PRIM              | Schede n. 113 – 115         |

### Nota:

Le **TAVOLE GRAFICHE** inserite all'interno di questo documento, sono delle **RIDUZIONI** delle stesse tavole realizzate nelle diverse scale adeguate al progetto, e disponibili ovvero agli atti presso il Servizio Mobilità. Inoltre, le tavole sono una **SINTESI** di un numero più ampio e dettagliato di studi, tavole, grafici, ecc., elaborati per ogni singola tematica con i “Piani di Settore” e i “Piani Particolareggiati” della mobilità.  
**Il PRIM è consultabile sul sito web del Comune di Cesena.**



## INTRODUZIONE

Il “**Piano Regolatore Integrato della Mobilità – PRIM**”, prima dell’elaborazione del progetto definitivo per l’approvazione da parte del Consiglio Comunale, è stato anticipato – con uno studio di massima presentato nel luglio del 2006 - da un ampio confronto e collaborazione con i cittadini, quartieri, associazioni sociali, politiche, sindacali e di categoria sulla proposta illustrata lo scorso luglio 2006, sulla quale ci sono stati 35 incontri, 51 istituzioni e rappresentanze coinvolte, inoltre 23 osservazioni articolate in 125 diverse tematiche.

Dopo questo confronto con la cittadinanza il PRIM è stato progettato per l’adozione da parte della Giunta con delibera n. 134 dell’08/05/2007, a seguito della quale si è attivato un’ulteriore pubblico confronto “istituzionale” in varie sedi e con diverse enti, istituzioni, rappresentanze ed associazioni, con formale presentazioni di OSSERVAZIONI contro dedotte dall’ufficio responsabile del progetto prima della definitiva approvazione da parte del CONSIGLIO COMUNALE.

Quest’ampia consultazione è stata voluta e seguita dall’Amministrazione comunale perché il PRIM è uno strumento di pianificazione, progettazione e gestione della **mobilità che incide sulla QUALITÀ QUOTIDIANA di ogni singola persona che si muove o sta ferma abitando strade più o meno rumorose ed inquinate.**

Ma la mobilità incide ancor più sul **FUTURO** di una città, sul suo sviluppo economico, sociale e turistico, sulla salute nostra e dei nostri figli, sul benessere e serenità di tutte le famiglie, sulle decisioni di scegliere o di emigrare dalla nostra città.

Per questo il PRIM è innanzi tutto un “**PIANO CULTURALE**”, un vero **PROGETTO INFORMATIVO e FORMATIVO**: come tale è stato presentato - *e, pensiamo, correttamente percepito e partecipato* - nella bozza dello scorso luglio, ed è riconfermato in questa definitiva stesura ed approvazione.

Infatti, pensando alla complessità vera e *viziata* della nostra mobilità quotidiana, è **FONDAMENTALE comprendere il SIGNIFICATO OGGETTIVO dei problemi; avere la CONSAPEVOLEZZA STORICA e MORALE delle loro soluzioni; assumersi la RESPONSABILITÀ delle SCELTE di fronte al PROSSIMO dei nostri figli.**

Il PRIM è un “*piano culturale, informativo e formativo*” che forse dovrebbe avere come **primi giudici i ragazzi dai 7 ai 14 anni, per chiedere a loro la BONTÀ e GIUSTEZZA delle scelte che proponiamo e vogliamo realizzare per muoversi oggi e farli vivere domani.**

Ma il PRIM di Cesena non è un “*generico piano culturale*” riproponibile, con cambio di intestazione, da Bolzano a Trapani, da Pescara a Pisa. Le problematiche delle città italiane medio-piccole - esaltate da piacevoli ma *difficili* centri storici ed “*attanagliate*” da vecchie periferie *senza strade*, parcheggi e spazi pubblici - sono simili fra loro, ma le SOLUZIONI sono sempre diverse e uniche per le specificità di ogni città, dei progetti strutturali e minimali, delle priorità di breve e lungo periodo, delle esigenze delle opere e della gestione.

...segue



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità  
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



... segue *INTRODUZIONE*

Questo è il “Piano Regolatore Integrato della Mobilità del COMUNE di CESENA”: analizzato, studiato, progettato, verificato per l’assetto del suo “piccolo” centro storico; per la struttura viaria del suo “concentrato centro urbano”; per la densità abitativa della sua prima periferia con una storica e limitata struttura viaria; per l’ampiezza del suo territorio con le decine di frazione e le tante case sparse; per il suo rapporto con il territorio regionale e la rete viaria nazionale; per l’abitudine all’uso della bicicletta; per le proprie vittime da incidenti stradali; per i livelli e modalità di inquinamento dell’aria e del rumore; per la comune volontà di valorizzare e tutelare il nostro ambiente.

Inoltre il PRIM di CESENA non è solo un “piano culturale”, perché è un **piano con PROPOSTE e SCELTE CONCRETE**, è un **piano che SARA’ ATTUATO** con interventi progressivi e concatenati, che incideranno fisicamente sul rinnovamento della rete viaria e, ancor più, sul modo di usare le strade, di entrare ed uscire dalla città, di parcheggiare, di SCEGLIERE l’auto o la bicicletta o il bus, di muoversi a piedi, sulle abitudini quotidiane, ecc. .

**Il PRIM è un PIANO che SCEGLIE e vuole condividere il rinnovamento qualitativo della città di Cesena, da raggiungere attraverso un corretto ed equo rapporto tra il diritto di muoversi e quello della salute, della scorrevolezza del traffico e della sicurezza, del benessere personale e della qualità di tutti i luoghi abitati.**

Le SCELTE del PRIM sono così concrete e finalizzate alla realtà del Comune di Cesena che in questa stessa introduzione si indicano **le due priorità assolute che condizionano tutte le altre priorità e proposte del piano, dello sviluppo e qualità della mobilità cesenate:**

- 1 - investimenti e strade per TUTELARE la SALUTE dei CITTADINI DIMINUENDO le “VITTIME DEBOLI” negli INCIDENTI STRADALI e le “VITTIME DIFFUSE” da INQUINAMENTO;**
- 2 - investimenti e strade per POTENZIARE l’efficacia ed i vantaggi del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, e la CONTINUITA’ e SICUREZZA delle PISTE CICLABILI.**

Queste DUE SCELTE sono già contemporaneamente un “**progetto culturale-strutturale-di sviluppo**”. Nelle schede e tavole del piano ci sono gli elementi per comprendere la portata delle proposte che saranno maggiormente illustrate nei “Piani di Settore” in corso di elaborazione per essere presentati dopo l’approvazione del PRIM.

La NUOVA MOBILITÀ’ cesenate è un articolato e PERMANENTE **processo di cambiamento culturale che precede ma sostiene quello tecnico, quello strutturale e quello operativo.**

Con questo “**PIANO CULTURALE & STRUTTURALE, QUOTIDIANO & LUNGIMIRANTE**”, proseguiamo un lavoro avviato da alcuni anni, continuando a chiedere la continua collaborazione di ogni singolo cittadino & rappresentanza.

\* \* \*

...segue

*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)*

*Cesena per la sicurezza delle persone in movimento*



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità  
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



... segue *INTRODUZIONE*

Il PRIM è stato analizzato, studiato e progettato con queste costanti e condizionanti riferimenti culturali, tecnici e propositivi:

**CONSAPEVOLEZZA** della STORIA e dei LIMITI della MOBILITA' ITALIANA e dell'esigenza di una RADICALE SVOLTA nel modo di usare e muoversi nelle città;

**RESPONSABILITA'** di uno SVILUPPO SOSTENIBILE della mobilità da parte dei DIVERSI SOGGETTI che costruiscono la CITTA' ed operano nella MOBILITA';

**PROGRAMMARE** la MOBILITA' SOSTENIBILE come fattore condizionante le TRASFORMAZIONI URBANISTICHE, lo SVILUPPO ECONOMICO COMPATIBILE, il VALORE PUBBLICO, le INIZIATIVE e BISOGNI PRIVATI;

**CONDIVISIONE PUBBLICA** degli OBIETTIVI e delle SCELTE per la NUOVA MOBILITA';

**PROGETTI MIRATI & LUNGIMIRANTI** di BREVE, MEDIO e LUNGO PERIODO per un COSTANTE MIGLIORAMENTO del MUOVERSI QUOTIDIANO, in una CITTA' DOVE QUELLO che si FA OGGI NON SIA in CONTRASTO, INUTILE o DANNOSO con QUELLO che si FARA' o SERVIRA' DOMANI.

Nel PRIM è stata elencata una serie di obiettivi prioritari per MONITORARE e valutare nel breve, medio e lungo periodo la qualità ed efficacia degli interventi proposti con un attento monitoraggio.

Il **1° obiettivo** del PRIM, da alcuni anni costantemente perseguito dal Comune di Cesena, è **RIDURRE gli incidenti stradali, la loro gravità e, soprattutto, le VITTIME.**

Ai fini della **SICUREZZA** le strade cesenati stanno decisamente cambiando la loro struttura ed il loro aspetto con intersezioni più sicure (e scorrevoli) per le rotonde e minirotonde, piste ciclabili, marciapiedi, isole di traffico, rallentatori di velocità, zone 30, sosta ordinata, ecc. .

Sta **cambiando** anche la rete stradale e la **distribuzione del “grande” traffico** con le nuove infrastrutture del “terzo ponte” sul Savio (Ponte Europa Unita), dei due sottopassi ferroviari (Stadio ed ex Zuccherificio), e soprattutto con il prossimo completamento della “**Secante**” e della “**circonvallazione Diegaro-Assano-Secante**”.

Il PRIM è particolarmente attento e centrato sulle possibili modifiche alla mobilità consentite dal completamento delle sopra indicate infrastrutture viarie che non solo potranno ridurre il traffico di attraversamento e dei mezzi pesanti sulla Via Emilia urbana, la Via Cervese urbana e la cosiddetta “circonvallazione sud” (da Ponte Vecchio a Porta Santi), ma potranno liberare spazi utili per lo sviluppo del trasporto pubblico, delle bici, dei pedoni.

Non è solo uno slogan sostenere che **con il completamento della Secante circolerà meglio il PEDONE.**

... segue

*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)*

*Cesena per la sicurezza delle persone in movimento*



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità  
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



... segue *INTRODUZIONE*

Gli obiettivi del PRIM non sono sole strade più efficienti e sicure, ma **migliore qualità, vivibilità e “salute” negli spazi pubblici, nei luoghi abitati, di lavoro, delle scuole, del tempo libero.**

L'**INQUINAMENTO** da traffico crea disturbi alla salute e mortalità più gravi ed elevati degli incidenti stradali, ma questa negatività è ancora percepita in modo riduttivo da molti soggetti e cittadini. Per questo il “*piano culturale*” deve essere forte e condiviso per garantire la profonda riorganizzazione delle nostre strutture stradali e delle nostre abitudini del muoversi, con l'impegno di **consegnare ai nostri figli una città efficiente, sicura, in salute, senza stress e con pari dignità tra automobilisti e pedoni, tra bus e sosta, tra residenti e commercianti, tra lavoratori e clienti.**

Come già avvenuto con le ristrutturazioni stradali in diversi quartieri e con le **possibilità offerte dal completamento della Secante**, è fondamentale continuare ad **ESSERE DISPONIBILI** a costruire, sostenere e usare una città sempre più PUBBLICA, FUNZIONALE e SICURA, ACCESSIBILE e SANA, DEMOCRATICA e CORRETTA; una città “**non subita per i divieti e le limitazioni**”, ma **accettata per le NUOVE, POSSIBILITA' di MUOVERSI, di ABITARE, di PARCHEGGIARE, di CAMMINARE, di INCONTRASI, di RESPIRARE** che offre a TUTTI, nessuno escluso - ma con delle PRIORITÀ - ORDINE, RISPETTO, TUTELA dei PIÙ DEBOLI, CERTEZZE di SVILUPPO, PIACERE, BENESSERE e **TUTELA del FUTURO.**

Il **PRIM**, con il suo programma di breve, medio e lungo periodo ed il contemporaneo impegno per nuove infrastrutture ed il sicuro attraversamento di un pedone, è il **LUOGO-DOCUMENTO** per condividere la “**la CITTA' di TUTTI ed il MUOVERSI di OGNUNO**”. Per questo, ad esempio, ci auguriamo innanzi tutto di **costruire il “sentimento comune che l'efficienza e PUNTUALITA' dei BUS” è importante** quanto il percorso sicuro dell'auto per andare al lavoro o rientrare a casa. Quindi, NO “al bus contro l'auto”, ma **SÌ all'intelligente divisione o condivisione degli spazi pubblici** per assicurare a tutti gli utenti qualità ed efficienza, doveri e diritti, accettando che la mobilità pubblica o non inquinante ha qualità benefiche per tutti.

Nella nostra società **l'AUTO** ha un ruolo **fondamentale**, e per una città efficiente le auto devono circolare e parcheggiare facilmente. Il PRIM non sottovaluta la **funzione e servizio dell'auto privata**, ma l'A.C. è consapevole che la qualità di movimento per gli automobilisti non deriva dallo sviluppo indefinito del loro veicolo e relative strutture, ma da un **progressivo spostamento, per libera scelta e VANTAGGI, di molti utenti verso altri sistemi di mobilità.** Per questo il PRIM, insieme a nuove strade e parcheggi, pone, nella scala delle PRIORITÀ, l'attenzione privilegiata per lo **sviluppo del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE** come una scelta comoda ed utile di mobilità quotidiana per una “*quota di cittadini*”.

... segue

*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)*

*Cesena per la sicurezza delle persone in movimento*



Comune di Cesena – Assessorato Infrastrutture e Mobilità – Servizio Mobilità  
“Piano Regolatore Integrato della Mobilità” - PRIM - del Comune di Cesena



... segue *INTRODUZIONE*

Altrettanto utile agli automobilisti può essere il progressivo aumento delle **PISTE CICLABILI** e relativi ciclisti sistematici (*chi usa quotidianamente la bici per andare al lavoro o per servizi*).

Attualmente, nell'ora di punta delle 7,30-8,30, sulla pista ciclabile di Corso Cavour transitano più biciclette che automobili. Se con la sicurezza ed efficienza delle piste ciclabili costruite su tutti i percorsi “periferia-centro” si raggiungeranno le stesse quantità di ciclisti di Corso Cavour, ci saranno meno automobilisti sulle strade che, a loro volta, circoleranno e parcheggeranno con più facilità e meno stress. Ma i ciclisti oltre che in sicurezza vogliono pedalare respirando aria pulita e, quindi, gli automobilisti devono condividere la scelta di circolare con auto meno inquinanti e, a volte, non su tutte le strade.

Il PRIM evidenzia l'importanza di contribuire anche con le strade, i marciapiedi, le piste ciclabili, la sosta ordinata, la segnaletica chiara, le rotatorie, ecc., ecc., a costruire una **CITTA' BELLA** (la “*città al piano terra*”). In alcuni recenti interventi di riqualificazione delle strade esistenti si è portato un “valore aggiunto” alla qualità dei quartieri, contribuendo a migliorare il rapporto di APPARTENENZA e TUTELA dei cittadini con il LORO habitat, la LORO strada. Quindi, **STRADE PIU SICURE, MENO INQUINATE** ma anche **PIU BELLE** (*è più facile essere pedoni o ciclisti su strade più piacevoli*).

**La mobilità è un grande evento quotidiano che interessa principalmente il “piccolo muoversi”** di tanti “*percorsi di breve durata*”, ma l'A.C. è consapevole che molti rinnovamenti delle strutture della mobilità non possono essere sostenuti solo con una politica ed investimenti locali. **SENZA una POLITICA NAZIONALE della MOBILITA', le speranze dei Comuni di gestire con successo lo sviluppo sostenibile del muoversi e la salute dell'ambiente saranno fortemente ridotte e penalizzate.**

Con il “PRIM” l'A.C. si pone anche l'obiettivo di un **diretto impegno nelle sedi istituzionali** per richiedere a Provincia, Regione (*dove sono già alte le sensibilità e collaborazioni*), e soprattutto al **Governo, un costante e lungimirante contributo per sostenere, con leggi, strategie, strutture e finanziamenti non solo la sicurezza stradale nazionale e locale, ma anche un diverso modello di sviluppo delle città e della mobilità, con un impulso netto e prioritario per la mobilità sostenibile soprattutto del trasporto pubblico.**

\* \* \* \* \*

Con questo **impegno CULTURALE, PROGETTUALE, SOCIALE e DIALETTICO**, invitiamo i singoli cittadini, i quartieri, le associazioni, le rappresentanze, ecc., a conoscere e valutare le idee e i contenuti proposti per migliorare le possibilità di muoversi, abitare, sviluppare e stare in salute a CESENA nel 2010 ed oltre.

Queste proposte costituiscono le **LINEE di INDIRIZZO per i conseguenti “Piani di Settore” su ogni singola tematica della mobilità**, sui quali continuerà il pubblico confronto per **condividere una città in movimento, sana e piacevole** .

L'Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità

*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)*

*Cesena per la sicurezza delle persone in movimento*

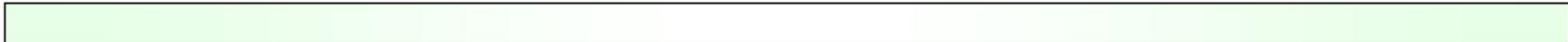


# Capitolo 1° RICERCA CONOSCENZA & OBIETTIVI

1.1. Consapevolezza & Obiettivi

1.2. Responsabilità & Obiettivi

1.3. Ricerca & Dati





## Capitolo 1° - Ricerca, Conoscenza & Obiettivi

# 1.1. CONSAPEVOLEZZA & OBIETTIVI

*La CONSAPEVOLEZZA dello stato di fatto delle nostre strade e città  
e la necessità di nuovi processi culturali, tecnici, sociali ed economici  
per OBIETTIVI lungimiranti che costruiscano e consegnino  
una mobilità efficiente, sicura in un ambiente sano*





## La CONSAPEVOLEZZA & gli OBIETTIVI indice delle schede

- ▶ La STORIA delle STRADE ITALIANE scheda n. 2
- ▶ MORTI e FERITI PREDESTINATI ?!?!  
**1° OBIETTIVO: meno 50% di morti e feriti entro il 2010** scheda n. 3
- ▶ MORIRE per INQUINAMENTO da TRAFFICO  
**2° OBIETTIVO: rispettare i vincoli europei inquinamento aria** scheda n. 4
- ▶ La MOBILITA' DIMENTICATA  
**3° OBIETTIVO: la mobilità pianifica lo sviluppo urbano** scheda n. 5
- ▶ I LIMITI STRUTTURALI della NUOVA MOBILITA' scheda n. 6
- ▶ IL RECENTE RINNOVAMENTO della MOBILITA' -  
STRADE, SICUREZZA, SALUTE e AMBIENTE scheda n. 7
- ▶ POTERE e SCELTE LOCALI sulla MOBILITA' –  
Ricerca, progetti, confronto e FATICA per il “sistema mobilita” scheda n. 8
- ▶ MIGLIORAMENTO e PEGGIORAMENTO  
degli incidenti stradali nelle PROVINCE italiane scheda n. 9
- ▶ IL RALLENTAMENTO dell'ITALIA rispetto all'EUROPA  
nel miglioramento della sicurezza stradale scheda n. 10
- ▶ SPESA per la sicurezza stradale nei PAESI EUROPEI  
**4° OBIETTIVO: politica e investimenti nazionali alla mobilità locale** scheda n. 11
- ▶ SETTORI di INTERVENTO finanziati dai Piani Nazionali Europei scheda n. 12
- ▶ INNANZI TUTTO il PEDONE ...  
... e la MIGLIORE SICUREZZA e la NOSTRA PRUDENZA scheda n. 13
- ▶ La CONSAPEVOLEZZA COLLETTIVA scheda n. 14



## La “storia” delle strade italiane

È **deludente** la “**storia italiana delle strade**” ed il (non) valore che in Italia è stato dato all’intera rete stradale eccetto, in parte, quella autostradale. Fino a pochi anni fa, le strade erano progettate e realizzate come una banale distesa di asfalto per far transitare in fila indiana una indifferenziata quantità di auto, autocarri, motocicli, biciclette che dovevano convivere fra loro e con altre non considerate esigenze di movimento ed uso della città.

In questi ultimi anni si è raggiunta una consapevolezza sui **limiti della nostra “storia stradale”** che sta portando significativi benefici negli attuali e futuri interventi sulla mobilità. La storia negativa delle “strade italiane” è denunciata dal **Ministero dei Lavori Pubblici** nella relazione del “*Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale*”- dicembre 2000 - che tra l’altro indica:

*“L’incidentalità stradale del nostro Paese presenta evidenti caratteri di sistematicità e “ordinarietà”: non siamo cioè di fronte ad un fenomeno che si concentra in modo nettamente prevalente in alcune specifiche tipologie di mobilità o di utenti, .... “l’elevato tasso di incidentalità costituisce piuttosto un carattere strutturale dell’attuale modello di mobilità”.*

*“Le città italiane sono pericolose e tendono a diventarlo sempre più”.*

*“ ... le “condizioni ambientali di contesto” (il tipo di infrastruttura, l’assetto territoriale, il rapporto tra struttura insediativa e rete stradale, il modello di mobilità e il volume di traffico, le caratteristiche e la diffusione del trasporto collettivo, etc.) determinano il numero e la gravità degli incidenti stradali in misura nettamente prevalente rispetto ai comportamenti individuali”.*



## Incidenti stradali:

### **MORTI e FERITI “predestinati” !?!**

Le valutazioni del Piano Nazionale Sicurezza Stradale

“Nel decennio 1990- 1999, gli incidenti stradali hanno causato (\*):

- oltre 72.000 morti (\*),
- 2.400.000 feriti (\*),
- una famiglia su dieci ha registrato un morto o un ferito,
- circa 1/3 delle vittime sono giovani con meno di 30 anni di età (\*),
- 30.654 milioni di Euro/ANNO, pari al 2,5% del PIL, sono i costi sociali stimati per cure, perdite ore di lavoro, invalidità, ecc. conseguenti agli incidenti stradali (dato riferito all’anno 2004 fornito dal Ministero dei Trasporti).

*Questa drammatica distruzione di vite e di risorse viene spesso interpretata come un contributo, doloroso ma inevitabile, alla libertà di spostarsi sul territorio e allo sviluppo socio-economico. In realtà non v’è nulla di ineluttabile in questa ingente perdita sociale ed economica”. (\* )*

*Questo “... costo sociale ed economico inaccettabile impone a tutto il Paese un secco cambiamento di rotta e richiede al Governo la definizione di una politica della sicurezza stradale efficace, rigorosa, in grado di contrastare tutti i principali fattori di rischio degli incidenti stradali” (\*).*

(\* ) Dati e valutazioni estratti dal “Piano Nazionale per la Sicurezza stradale”, del Ministero dei Lavori Pubblici, dicembre 2000

*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)*

## **1** **OBBIETTIVO/PRIORITA’ del PRIM:** **Meno 50% di morti e feriti** **entro il 2010** (vedi schede da 40 a 49)

La Comunità Europea e l’Italia hanno assunto l’impegno di **ridurre del 50% il numero di feriti e morti da incidenti stradali entro il 2010**, ma, nonostante gli enunciati del “*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*”, questo importante obiettivo sembra, in Italia, lasciato al solitario volontariato dei singoli amministratori locali e non alla pianificazione nazionale che organicamente si diffonde alle Regioni e quindi ai “...*Comuni che sono i reali terminali degli interventi sulle strade locali dove, purtroppo, si registra oltre il 60% di feriti e morti e si soffrono tutti i fattori inquinanti (dell’aria, del rumore e dello spazio).*”

La Regione Emilia Romagna ha un alto tasso di incidentalità rispetto alla media nazionale (vedere scheda 26).

Negli ultimi quattro anni c’è stata una significativa diminuzione degli incidenti stradali in tutto il Paese, e con particolare rilevanza nella nostra Regione e nella nostra città (vedere scheda 9), ma nel 2006 questa diminuzione sembra avere avuto un rallentamento e l’Italia non è al passo con l’obiettivo europeo (vedere scheda n. 10).

Comunque, rispetto agli anni passati sono state salvate decine di vite umane o limitati i danni di altre, e questi risultati incoraggiano scelte ancora più importanti, impegnative e radicali in difesa della vita di tutte le persone.

**L’ambizioso obiettivo di ridurre gli incidenti del 50% ed azzerarli in alcune strade e quartieri, è un impegno assoluto che deve guidare qualsiasi scelta sulla mobilità presente e futura.**

CONSAPEVOLEZZA & OBIETTIVI



... ma il **TRAFFICO UCCIDE**  
**ANCHE SENZA INCIDENTI**

L'Organizzazione Mondiale della Sanità denuncia che ogni anno in ITALIA MUOIONO per conseguenze di **INQUINAMENTO da TRAFFICO**:

- ▶ **106 italiani morti ogni giorno causa le polveri sottili**
- ▶ **39.000 i decessi anno (800.000 nel mondo)**
- ▶ **28 miliardi di euro/anno in Italia per malattie da smog**
- ▶ **CONTENENDO l'inquinamento è possibile evitare 12.000 morti anno**

L'AUSL di Cesena, considerando gli stessi parametri di inquinamento e danno alla salute dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ha indicato che riducendo nella nostra area urbana i fattori di inquinamento del 10%, è possibile **ridurre ogni anno le morti relative di 20 persone** (dallo studio per il “Piano provinciale sulla qualità dell'aria”).

*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)*

**2** OBIETTIVO/PRIORITA' del PRIM:  
**RISPETTARE i VINCOLI EUROPEI**  
**sull'INQUINAMENTO dell'ARIA**  
 (vedere schede 50 e 104)

L'Italia ha sottoscritto – *DM 60 del 2 aprile 1962* - le direttive europee 1999/30/EC e 96/62/EC dove sono fissati i limiti per le concentrazioni del PM10 nell'aria:

	Fase 1 dal 1°/01/05	Fase 2 dal 1°/02/10
Valore massimo per la media annuale	<b>40 ug/m3</b>	<b>20 ug/m3</b>
Valore max giornaliero	<b>50 ug/m3</b>	<b>50 ug/m3</b>
Numero max superamenti consentiti in un anno	<b>35 giorni</b>	<b>7 giorni</b>

L'intero Paese, tutte le Regioni del centro-nord e Cesena superano ampiamente questi limiti. La soluzione dell'inquinamento dell'aria si presenta più complessa e socialmente più difficile degli incidenti stradali, in quanto è recente e minimale la percezione collettiva delle cause, del pericolo e del danno.



**La mobilità DIMENTICATA:  
 senza TRADIZIONE e CULTURA  
 della STRADA e della MOBILITÀ**

In un recente articolo di **Luigi Mazza** pubblicato su “**Il giornale dell’Architettura**” si legge: “*Uno degli aspetti più singolari dei progetti, pubblici e privati, che si producono nel nostro Paese è la scarsa o nulla considerazione degli aspetti della mobilità. L’impressione è che investitori e progettisti tendano a considerare il problema dell’accessibilità ai nuovi insediamenti come un problema estraneo al progetto, un problema destinato in qualche modo a risolversi da solo, o di cui forse, debba farsi carico esclusivamente la pubblica amministrazione. I problemi dell’accessibilità sono destinati a complicarsi sempre di più, ed è impensabile che possano risolversi da soli.*

*... Il problema ha due aspetti che convergono nel peggiorare i risultati: l’assenza di attenzione e preoccupazione per le questioni della mobilità da parte di investitori e progettisti, pubblici e privati, e la relativa carenza delle informazioni necessarie per orientare operativamente gli uni e gli altri. Su questi temi il patrimonio di informazioni e conoscenze disponibili nelle città italiane è irrisorio rispetto a quello di città europee della stessa importanza e dimensioni. L’insufficienza della cultura tecnica e delle capacità di proposta si riflette sia nelle politiche di pianificazione, realizzazione e gestione dei trasporti pubblici, sia nella qualità della progettazione urbana”.*

*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)*

**3<sup>o</sup>** OBIETTIVO/PRIORITA’ del PRIM:  
**La MOBILITA’ PIANIFICA  
 lo SVILUPPO URBANO.  
 “SEPARARE” le FUNZIONI  
 e TIPOLOGIE del TRAFFICO**



La città ha spostato le fabbriche dal centro cittadino, ha aperto nuove scuole, università, centri commerciali, ha visto raddoppiare il numero di auto circolanti in meno di venti anni e, spesso, le strade sono rimaste là, immutate, uguali a se stesse, più eterne degli edifici, ma spesso **inadeguate e insicure.**

**La gestione della mobilità che interessa grandi infrastrutture, grandi numeri ma anche piccole esigenze e qualità quotidiane, deve avere un proprio strumento di pianificazione, gestione e controllo più articolato del PRG perché deve al contempo INDICARE GRANDI OPERE e la SICUREZZA DEL PEDONE che attraversa la strada.**

Le strade sono state per decenni, per secoli il LUOGO per antonomasia dell’uomo, ma il “*processo di modernizzazione*” ha modificato funzioni e ruolo di molti tratti stradali e non sempre c’è stata la trasformazione geometrica e, soprattutto, la sostituzione delle strade inadeguate al nuovo sviluppo del territorio.

**Per questi motivi la 3<sup>a</sup> PRIORITA’ del PRIM è quella di assegnare la “giusta gerarchia e ruolo” ad ogni singola strada e portare su altre o nuove strade il traffico di attraversamento che ancora transita in mezzo alle residenze.**



## I limiti “strutturali” della NUOVA mobilità

I recenti interventi sulla sicurezza stradale, seppure meritevoli, sono, in questa fase, ancora deboli per i seguenti limiti (*in maiuscolo e sottolineato si possono leggere le qualità che, invece, definiscono gli strumenti, metodi, obiettivi e scelte della nuova mobilità*):

1. assenza di una **POLITICA NAZIONALE** della mobilità e della sicurezza stradale
2. incerta **PROGRAMMAZIONE** del territorio in relazione alla mobilità
3. parziali valutazioni di **COMPATIBILITA’ e SOSTENIBILITA’** tra le infrastrutture viarie, le trasformazioni del territorio e le qualità ambientali
4. limitate analisi, pianificazione, progettazione e gestione di **TUTTE** le componenti della mobilità soprattutto sulla rete stradale esistente
5. insufficiente **LUNGIMIRANZA** per le esigenze ed interventi di lungo periodo
6. assenza di **COORDINAMENTO** tra gli enti proprietari delle strade
7. limitati **INVESTIMENTI**
8. limiti formativi e deboli **PROFESSIONALITA’** tecniche
9. caos lessicale e dei **CONTENUTI** dei “Piani” previsti per la progettazione della mobilità
10. difficile **CONFRONTO** con i cittadini e le associazioni
11. deboli **VALORI PUBBLICI** e **RESPONSABILITA’ COLLETTIVA**



## Il recente RINNOVAMENTO della MOBILITÀ

In questi ultimi cinque-dieci anni ci sono state norme ed interventi in vari Comuni che hanno **modificato la funzionalità, l'efficienza e la sicurezza di alcune parti della rete stradale**, in particolare in ambito urbano (*Piani Urbani del Traffico*).

In alcune città il rinnovamento della rete stradale si è ampliato con nuovi obiettivi e finalità collegati alle **qualità ambientali, di salute e capovolgimento dei diritti di movimento ed uso della città**.

Questa evoluzione ha cambiato i soggetti a cui è rivolta la riqualificazione delle rete viaria e dello spazio pubblico, e modificato anche il lessico: i problemi del traffico sono stati tradotti nelle “tematiche di **sviluppo sostenibile della MOBILITÀ**”.

Infatti, il **TRAFFICO** ricorda solo l'automobile mentre con il termine “**MOBILITÀ**” ci si rivolge a tutte le componenti del muoversi compreso il trasporto pubblico, i ciclisti e i pedoni.

**Con il termine TRAFFICO si pensa alla strada, con la MOBILITÀ si pensa ad un LUOGO, ad un QUARTIERE ad una somma di RELAZIONI e FUNZIONI, ad una CITTA' dove la libertà di muoversi viene condivisa con altri valori della persona e dell'ambiente.**

Citando ancora il “*Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale*” si comprende l'invito ad un impegno progettuale ed operativo molto diverso dal passato:

*“In materia di sicurezza stradale gli interventi a carattere prevalentemente settoriale in generale hanno conseguito risultati scarsamente soddisfacenti. I livelli oggettivi di sicurezza stradale dipendono infatti dalla interazione di numerosi fattori e l'azione su uno solo (o su pochi) di questi potrebbe avere effetti trascurabili o del tutto controintuitivi (determinare cioè un deterioramento piuttosto che un miglioramento del livello di sicurezza)”*.

*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)*

## STRADE, SICUREZZA, SALUTE e AMBIENTE

Lo **SVILUPPO SOSTENIBILE** della mobilità non significa solo strade più sicure, informazione ed educazione per ridurre gli incidenti stradali, aumentare l'uso delle cinture, del casco, ecc., ma **impegno per modificare l'(ab)uso dell'auto e assicurare contemporaneamente la massima accessibilità, la massima sicurezza, la massima salute ai cittadini e la massima qualità dell'ambiente**.

**DIMINUIRE la QUANTITÀ delle AUTOMOBILI CIRCOLANTI significa AUMENTARE la QUALITÀ della MOBILITÀ di TUTTI, automobilisti compresi.**

Infatti, se riusciremo a ridurre il pur fondamentale numero di morti e feriti per incidenti stradali, **non è detto che con strade più sicure e funzionali riusciremo a ridurre le morti da inquinamento atmosferico**, e a migliorare la qualità dell'ambiente abitato, il valore sociale dello spazio pubblico, lo stress da traffico.

Quando tra 40 o 50 anni i veicoli saranno tutti elettrici o ad idrogeno (!?), ma rimarrà l'attuale (ab)uso dell'auto, non si ridurrà la congestione del traffico, il rischio incidenti, l'incompatibilità delle auto con le aree dei centri storici e la necessità di separare alcuni spazi per la gente da quelli per le autovetture. Non a caso, ogni cittadino quando evade dallo spazio “coercitivo” quotidiano si **raccoglie** in ambienti vietati all'auto, all'interno di aree pedonali o nella natura degli agriturismi o dei parchi protetti.

E non è un caso se le pubblicità delle case automobilistiche isolano l'auto al centro della natura, in città senz'auto, in ambienti ideali dove risulterebbe fastidiosa, antiestetica ed addirittura inaccettabile la presenza di altre auto, di tante auto.



CONSAPEVOLEZZA & OBIETTIVI

## POTERE e SCELTE LOCALI sulle strade e per la sicurezza

Il Comune esercita il potere di intervento sulle strade di propria competenza con sufficiente autonomia, forse, come in nessun altro settore.

Infatti - recita il “Piano nazionale della Sicurezza Stradale” – *“...il problema del miglioramento dei livelli di sicurezza stradale è, per circa 3/4 , un problema locale e più precisamente che gli organismi decisionali e tecnici competenti su una parte ampiamente prevalente dell’incidentalità stradale fanno parte del sistema delle amministrazioni locali. ... Dunque la parte più rilevante del miglioramento della sicurezza stradale riguarda i programmi e gli interventi che le Amministrazioni locali saranno in grado di definire e di attuare”.*

Questa “autonomia e potere locale” sulla qualità delle strade, priva di una tradizione, di una politica e di investimenti nazionali per la mobilità locale, potrà determinare un miglioramento della viabilità italiana a *macchia di leopardo*, con città dove sarà evidente la qualità della rete viaria, dell’ambiente residenziale, della sicurezza e dove diminuiranno feriti, morti ed inquinamento, e città dove, invece, potrà addirittura aumentare il rischio di incidenti o il degrado ambientale.

*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)*

## Ricerca, progetti, confronto, responsabilità, “FATICA” e sviluppo per il “SISTEMA della MOBILITA’”

Non c’è tema dell’Amministrazione Locale più conflittuale e partecipato del traffico, a qualsiasi scala di intervento.

**Il CONFRONTO e la CONDIVISIONE degli obiettivi e delle scelte sulla nuova mobilità ed uso della città sono passaggi fondamentali ed irrinunciabili per lo sviluppo sostenibile delle nostre città.**

Il “Piano Regolatore Integrato della Mobilità” comunale - PRIM - richiede PIÙ IMPEGNO, PIÙ RICERCA, PIÙ PROGRAMMAZIONE, PIÙ PROGETTI, PIÙ GESTIONE e PIÙ DISPONIBILITA’ alla CONOSCENZA, al CONFRONTO, al RAGIONAMENTO, al DIALOGO e, infine, PIÙ FATICA che l’Amministrazione Comunale spende e chiede ai cittadini per concretizzare un lungimirante e generoso sviluppo sostenibile e una qualità diffusa della mobilità e della città .



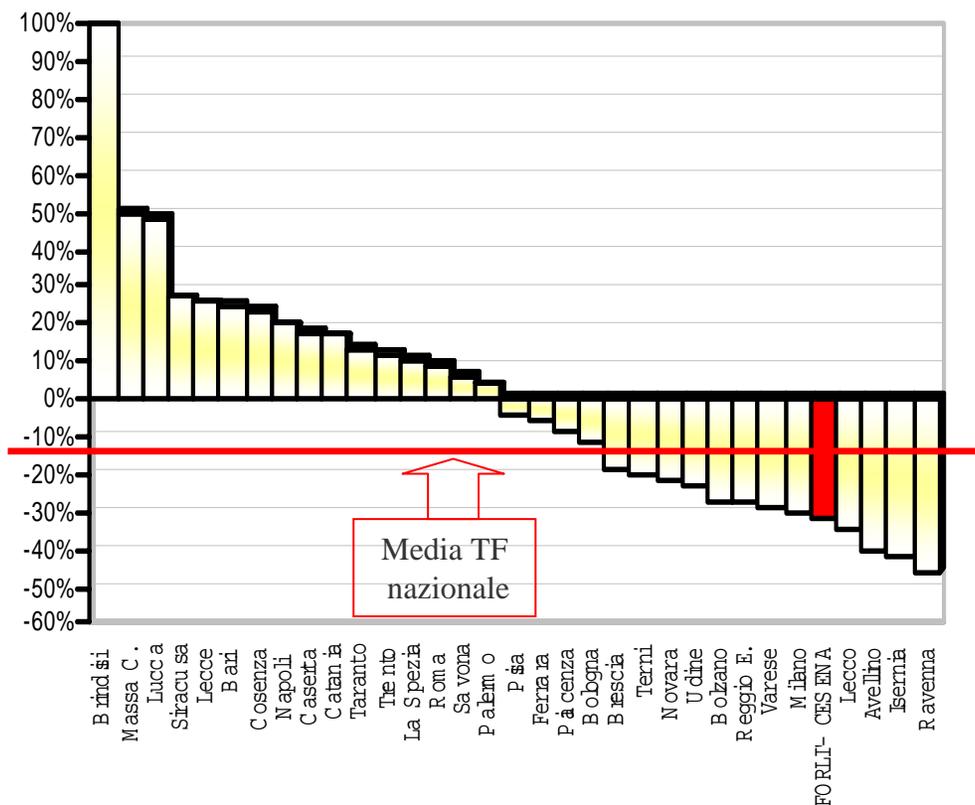
## IL MIGLIORAMENTO e PEGGIORAMENTO degli INCIDENTI nelle PROVINCE ITALIANE (fonte Ministero Trasporti – CNEL 2007)

L'andamento del “*tasso di ferimento*” per incidenti stradali nelle diverse province italiane dal 2002 al 2005, rileva una **FORTE DIFFERENZA sul territorio italiano**.

Infatti alcune città hanno già raggiunto l'obiettivo di ridurre del 50% i morti e i feriti entro il 2010, mentre altre non solo sono distanti da questo valore, ma addirittura hanno aumentato il numero di incidenti, morti e feriti (il “*Tasso di Mortalità – TM*” registra all'incirca lo stesso andamento).

Ciò attesta, che la “*storia della sicurezza sulle strade italiane*” è **debole come cultura e responsabilità NAZIONALE** e, attualmente, spetta quasi esclusivamente alla volontà delle singole amministrazioni locali, capire, progettare, sperimentare e gestire la sicurezza stradale.

EVOLUZIONE del “*TASSO di FERIMENTO – TF*” nelle principali province italiane dal 2002-2005





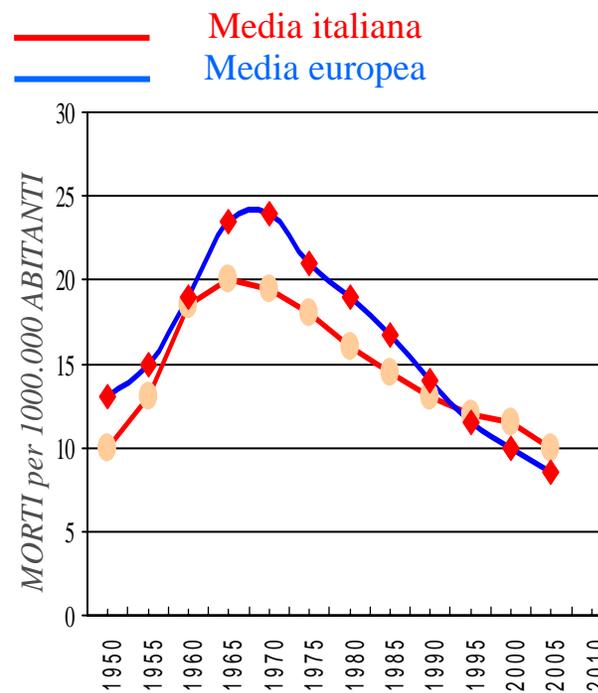
## Il RALLENTAMENTO dell'ITALIA nell'Europa per il miglioramento della sicurezza stradale *(fonte Ministero dei Trasporti - CNEL)*

Il processo di miglioramento della sicurezza stradale italiana non riesce a tenere il passo con quello europeo.

Dal 1990 al 2005 l'Italia ha registrato una delle più esigue riduzioni di mortalità tra tutti i paesi europei, circa la metà della riduzione media dell'Unione Europea a 15, e di quelle realizzate in Germania, Svizzera, Danimarca, Finlandia; 1/3 di quella realizzata in Grecia; 1/4 di quelle realizzate in Spagna, Francia, Austria, Slovenia, Estonia, Croazia; 1/6 di quelle realizzate da Portogallo e Estonia.

Questa circostanza ha determinato l'arretramento della posizione del nostro Paese nella graduatoria della sicurezza dell'EU a 15: **dalla 5<sup>a</sup> posizione del 1990 alla 8<sup>a</sup> del 2003.**

*Evoluzione dei “TASSI di MORTALITA’  
dal 1950 al 2005 in Italia e nell’Europa dei 15*



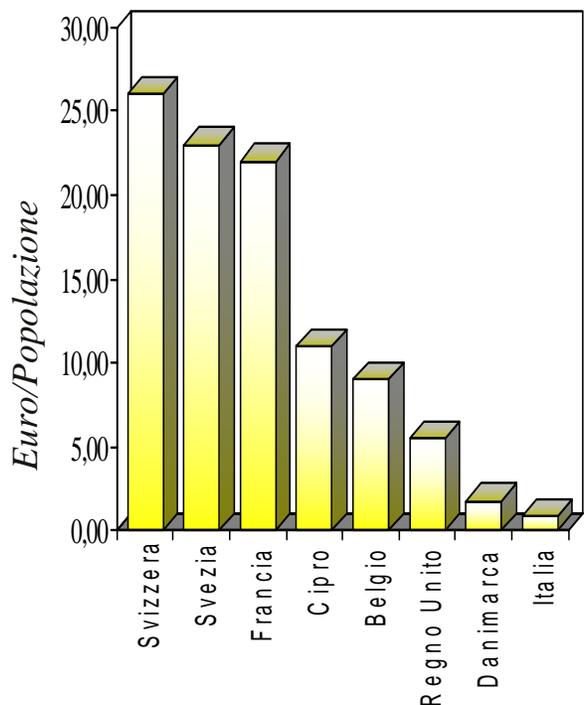


**SPESA in sicurezza stradale  
 PROCAPITE e per VITTIMA  
 in alcuni PAESI EUROPEI**

(fonte Ministero dei Trasporti – CNEL -2007)

**4** OBIETTIVO/PRIORITA' del PRIM:  
**CESENA impegnata nelle sedi istituzionali  
 per costruire una lungimirante e costante  
 POLITICA ed INVESTIMENTI  
 NAZIONALI per la mobilità LOCALE**

*SPESA in sicurezza stradale PROCAPITE*



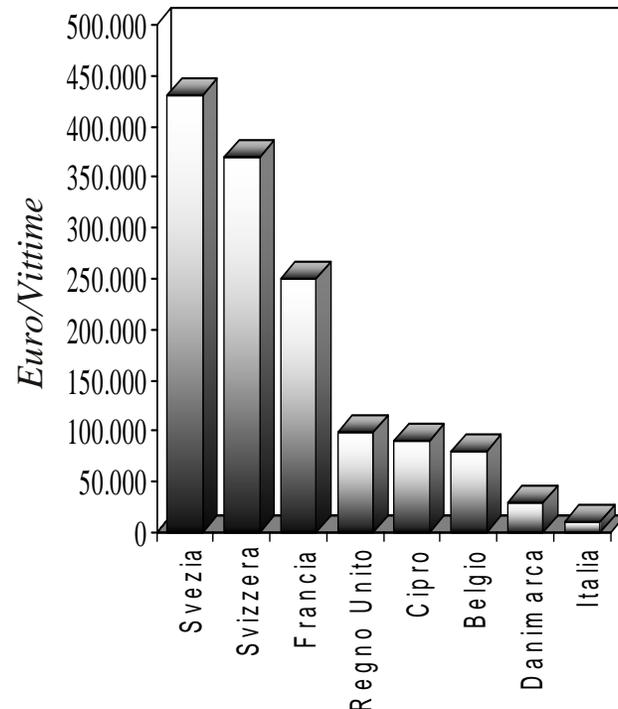
La spesa dell'Italia per la sicurezza stradale è tra le più basse d'Europa. Negli ultimi anni non c'è stato alcun investimento del Governo.

**Nel 2007 sono stati finanziati 53 milioni di euro pari a 0,93/euro procapite.**

Per il 2008 è previsto un finanziamento di 200 milioni di euro

Per la sicurezza stradale il **Comune di Cesena** negli ultimi otto anni ha investito mediamente **ogni anno 79 euro/procapite.**

*SPESA in sicurezza stradale per VITTIMA*



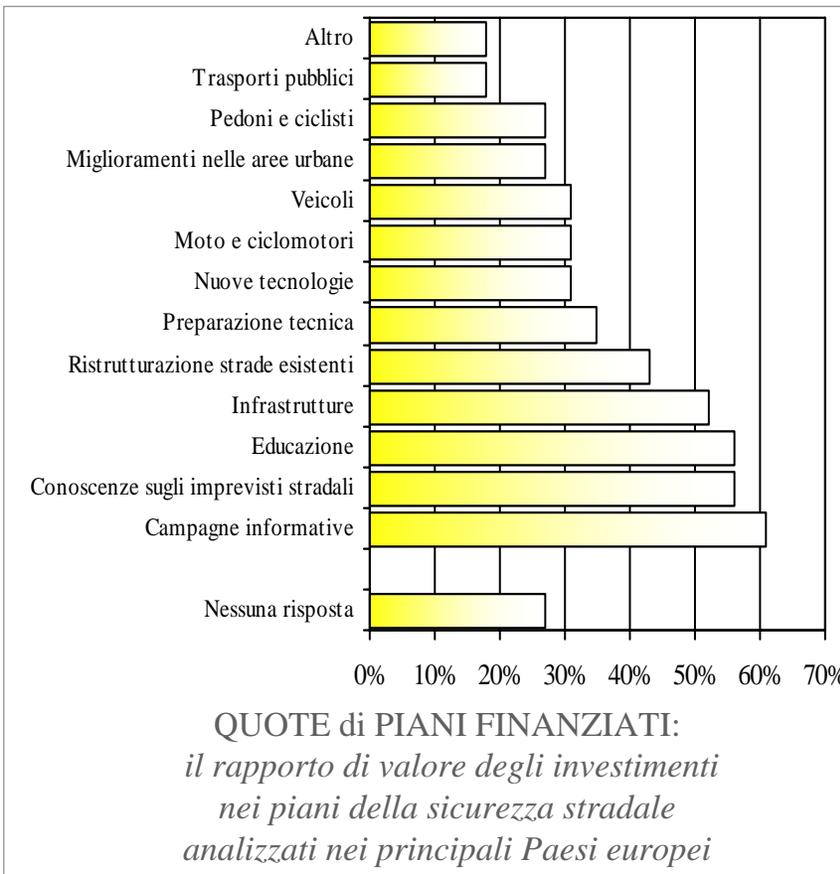


**SETTORI di INTERVENTO finanziati dai PAESI EUROPEI  
 che hanno ottenuto i migliori risultati in sicurezza stradale**  
 (fonte Ministero dei Trasporti – CNEL)

Nei paesi che hanno approvato specifici “Piani della sicurezza stradale” e raggiunto i migliori risultati nella riduzione di incidenti, morti e feriti, sono stati **maggiormente FINANZIATI rispetto al passato:**

- ▶ **CAMPAGNE INFORMATIVE;**
- ▶ **PREPARAZIONE TECNICA;**
- ▶ **NUOVE TECNOLOGIE.**

L'Italia deve allinearsi a questi parametri di “investimenti-qualità” non solo per raggiungere gli obiettivi di meno incidenti/morti, ma per livellare la qualità delle strade e della sicurezza sull'intera rete viaria, nazionale e locale (vedere scheda 9).



CONSAPEVOLEZZA & OBIETTIVI



## Innanzitutto il PEDONE e ...

L'art. 1, comma 2, del Codice della Strada (Cds) recita :  
“*La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice*”.

Quindi, il primo utente della strada a cui si rivolge il CdS non è l'automobilista, o il camionista, ma il semplice PEDONE che è privo di veicolo, ma si muove lungo le strade ed ha bisogno di marciapiedi, di attraversamenti pedonali, di isole di traffico-salvagente, ecc. per muoversi in sicurezza e non essere vittima degli altri veicoli.

**Il PEDONE paga il più alto tributo di morti da incidente stradale in ambito urbano (vedere scheda 44).**

Recentemente il CdS ha inserito il concetto di UTENTE DEBOLE: *pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritano una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.*

Anche i principi e gli obiettivi del Codice della Strada sono più ampi della semplice regolamentazione del traffico “...perché si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico” (art.1 e 13).

*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)*

## ... il miglior progetto per la sicurezza stradale è la nostra PRUDENZA

Le NOSTRE DEBOLEZZE  
e GRAVI SCORRETTEZZE come utenti della strada:

- UTENTI GENERALMENTE INDISCIPLINATI
- **AUTOTOLLERANZA** per le **NOSTRE INFRAZIONI**
- “CATTIVE ABITUDINI” nella GUIDA e SOSTA
- **GUIDA TROPPO VELOCE**
- GUIDA DISTRATTA:
  - con il TELEFONINO
  - con la SIGARETTA
  - con i PASSEGGERI
- **INCOSTANTE USO** delle **CINTURE di SICUREZZA**
- POCA ATTENZIONE ai PEDONI
- **CONSIDERAZIONE SUPERFICIALE** della “**POTENZA**” del **VEICOLO** e del **PERICOLO STRADA**
- **RISPETTO** delle **REGOLE SOLO** con la **CERTEZZA** della **CONTRAVVENZIONE**
- **MOTOCICLISTI SPERICOLATI** e **SENZA CASCO** (o **NON allacciato!?!?**)
- **CICLISTI INDIFFERENTI** alle **NORME** del CdS

Ogni singolo cittadino deve assumere e diffondere una maggiore consapevolezza e responsabilità sui propri **DOVERI** per il miglior funzionamento del “sistema della mobilità”, uso della città e per la propria ed altrui sicurezza e **VITA**.



## La CONSAPEVOLEZZA COLLETTIVA

La mobilità è di fatto un evento che interessa tutti i cittadini, nessuno escluso, dal primo all'ultimo giorno della vita.

La mobilità è un valore costituzionale (art. 16 della Costituzione: “*Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per i motivi di sanità o di sicurezza*”), ma con chiari richiami **a dei limiti per la salute e la sicurezza**.

Il diritto costituzionale alla salute è ulteriormente enunciato dalla Costituzione (art. 32: “*La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività ...*”).

Inoltre, la Costituzione enuncia (art. 9), “*La Repubblica ... tutela il paesaggio ed il patrimonio storico e artistico della Nazione*”.

Quindi **la mobilità è un DIRITTO**, ma con il **DOVERE** di garantire la qualità di altri diritti tra cui il **FONDAMENTALE ed IRRINUNCIABILE DIRITTO alla SALUTE**.

Nei rapporti di valori tra questi diritti (*massima accessibilità, massima salute, massima tutela del territorio*), è importante la **COLLETTIVA CONDIVISIONE** dei **vantaggi e degli svantaggi** di ogni scelta che può condizionare un diritto rispetto ad un altro, che può **valorizzare o sminuire** la qualità pubblica e generale rispetto a quella egocentrica di singoli interessi di categoria o di utenti.

Per questo le proposte del PRIM sono state discusse ed ampiamente condivise con la più ampia partecipazione dei cittadini e delle rappresentanze, prima della definitiva progettazione ed approvazione dello stesso Piano.

Il PRIM è stato presentato come “bozza di lavoro” nel luglio 2006 ed è stato oggetto di:

- **51 relazioni con istituzioni e rappresentanze;**
- **35 incontri/presentazioni;**
- **23 documenti di “risposta”, valutazioni, indicazioni e proposte;**
- **125 osservazioni tematiche.**

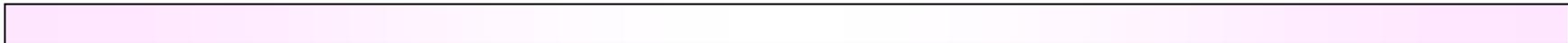
Dopo questa fase preparatoria il PRIM è stato completato, **adottato** dalla Giunta (8 maggio 2007) ed oggetto di altrettanti rapporti con istituzioni, rappresentanze e cittadini nonché di formali osservazioni e relative contro deduzioni e **definitivamente approvato dal Consiglio Comunale**.



## Capitolo 1° - Ricerca, Conoscenza & Obiettivi

# 1.2. RESPONSABILITÀ & OBIETTIVI

*La RESPONSABILITÀ e gli OBIETTIVI di uno sviluppo sostenibile della mobilità, che insieme al diritto di muoversi assicurano il fondamentale diritto alla salute, alla tutela dell'ambiente e l'impegno di consegnare ai posteri una città vivibile*





## La RESPONSABILITA' & gli OBIETTIVI indice delle schede

- |  |                   |
|--|-------------------|
| ▶ CHE COS'E' il PRIM   | scheda n. 16      |
| ▶ La STRUTTURA del PRIM  | scheda n. 17      |
| ▶ La LOTTA CONTRO il FUMO AIUTA il TRAFFICO                                      | scheda n. 18 - 19 |
| ▶ L'IMPEGNO COLLETTIVO per i PROSSIMI 20 ANNI                                    |                   |
| <b>5° OBIETTIVO: insieme per la sicurezza stradale</b>                           | scheda n. 20      |
| ▶ GRUPPO di LAVORO - DOVE e QUANDO il PIANO                                      | scheda n. 21      |
| ▶ CRITERI e PRIORITA' della NUOVA MOBILITA'                                      | scheda n. 22      |
| ▶ PROBLEMI e POTENZIALITA' mobilità e territorio cesenate                        | scheda n. 23      |
| ▶ SOLUZIONI e IMPEGNI NUOVA MOBILITA' cesenate                                   | scheda n. 24      |
| ▶ RIDURRE l'USO dell'AUTO e potenziare BUS e BICI                                |                   |
| <b>6° OBIETTIVO: ridurre le auto nel centro urbano</b>                           | scheda n. 25      |
| ▶ I RIFERIMENTI e gli OBBLIGHI NORMATIVI   | scheda n. 26      |
| ▶ La STRUTTURA (ideale) per pianificare la mobilità: “dal nazionale al comunale” | scheda n. 27      |
| ▶ RIASSUNTO degli OBIETTIVI/PRIORITA' del PRIM                                   | scheda n. 28      |



## Che cos'è il PRIM, “Piano Regolatore Integrato della Mobilità” ?

Il **compito** del PRIM è semplice: **RISPONDERE alle DOMANDE di ogni singolo cittadino** su cosa succede nella strada che passa sotto casa sua; nella strada dove vuole aprire una nuova attività; nell'area produttiva dove vuole sviluppare la propria azienda; nel quartiere dove vogliono abitare gli anziani genitori o dove vuol portare a scuola i propri figli; dove si costruiranno nuove strade e dove diminuirà il traffico; dove passeranno nuove linee del bus e nuove piste ciclabili; dove si realizzeranno delle isole pedonali; dove transiteranno i mezzi pesanti ed il traffico di attraversamento e come sarà protetto dal “traffico estraneo” il proprio quartiere.

**Il PRIM programma le “grandi infrastrutture” per la città del futuro, ma deve anche rispondere subito alla sicurezza del pedone.**

Il Piano Regolatore Integrato della Mobilità (PRIM), contiene tutte le componenti della programmazione, progettazione e gestione della mobilità, nessuna esclusa (*dalla circolazione alla sosta, dalla bicicletta al trasporto pubblico, dalle grandi infrastrutture ai marciapiedi*).

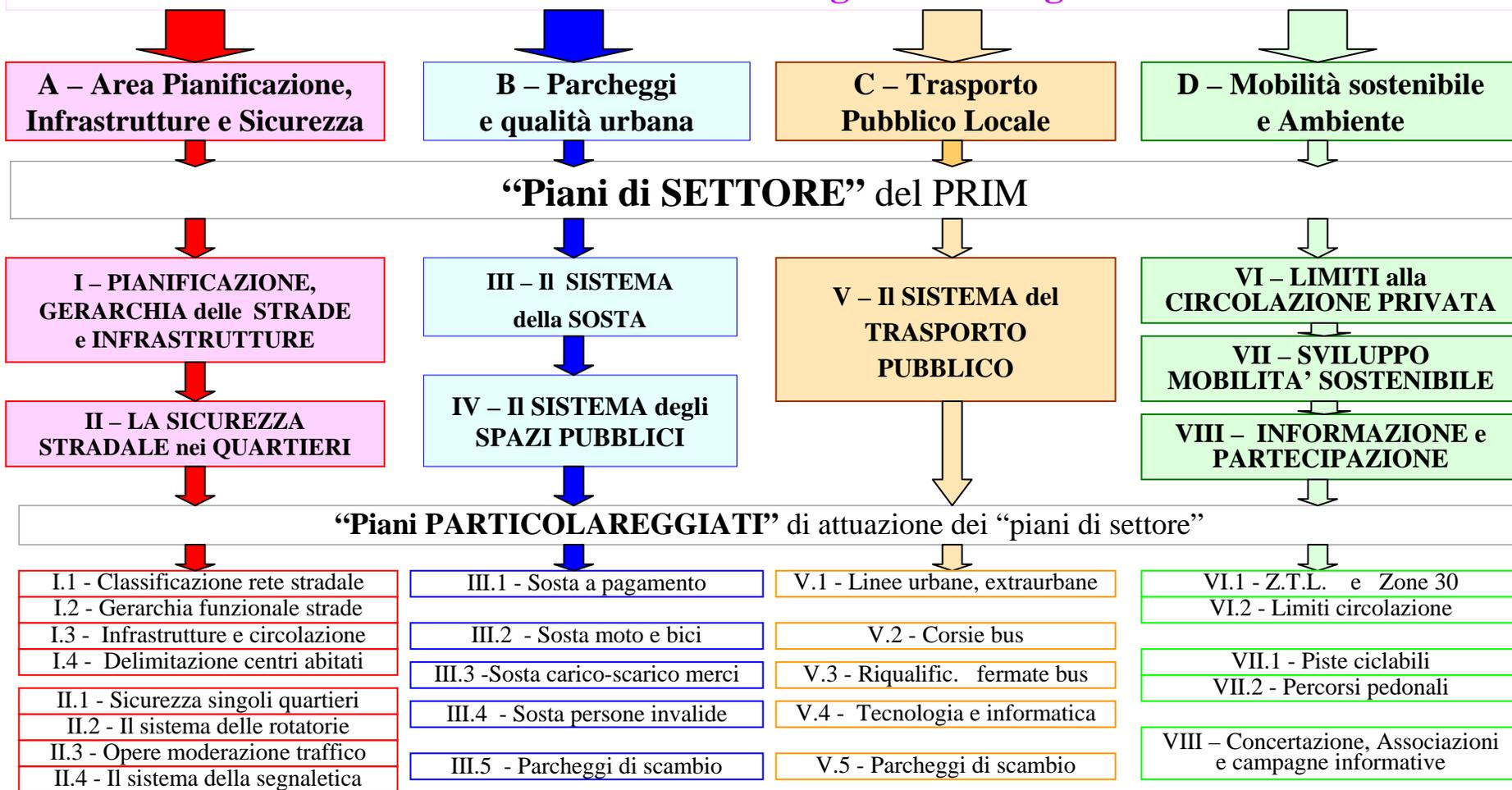
Il PRIM si attua con successivi e dettagliati “**PIANI di SETTORE**” per ogni singola tipologia della mobilità che perfezionano con progetti definitivi le **LINEE di INDIRIZZO** indicate dallo stesso PRIM.

Per relazionare tutte le funzioni della mobilità, il PRIM ed i collegati “PIANI di SETTORE” contengono una gamma di interventi che vanno dalla grande scala del territorio comunale-provinciale (1:10.000 e 1:50.000), alla piccola scala del quartiere, delle singole strade ed intersezioni (1:2.000 e 1:100) (vedere scheda n. 17).



# La struttura del PRIM

## Linee di indirizzo del PRIM - “Piano Regolatore Integrato della Mobilità”



*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)*



## Dalla STORIA della “LOTTA CONTRO il FUMO” un importante **AIUTO** all’impegno per la sicurezza stradale e contro l’inquinamento

### La storia del “fumo” aiuta la strada - 1/4 **MORTI e DANNI in “comune”**

Venti anni fa chi fumava sigarette aveva, generalmente, una posizione ed un comportamento più “forte” rispetto al non fumatore e, per quest’ultimo, era imbarazzante e difficile ottenere rispetto da parte del fumatore.

Nelle problematiche del “fumo delle sigarette” ci sono **ANALOGIE** con quelle della circolazione stradale e dell’inquinamento dell’aria (*da traffico!*):

- **PROVOCANO MORTI**
- **DANNI AD ALTRE PERSONE INCOLPEVOLI**
- **SI SPERA SEMPRE che “NON CAPITERÀ A ME”**
- **C’È RICHIESTA di RISPETTO e CIVILTÀ**
- **ADEGUARE le STRUTTURE alle DIVERSE ESIGENZE**
- **LEGGI e COMPORTAMENTI INNOVATIVI**
- **CI SONO “PENTITI” dei PROPRI COMPORTAMENTI**
- **Le REGOLE e le QUALITÀ devono essere diffuse tra TUTTE LE PERSONE e in OGNI PAESE**
- **Le SOLUZIONI in un PAESE-CITTA’ AIUTANO le SCELTE in ALTRI PAESI-CITTA’**

*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)*

### La storia del “fumo” aiuta la strada - 2/4 **CAPIRE le DIFFERENZE**

E’ opportuno “copiare” la storia delle “conquiste dei non fumatori” per avere gli stessi effetti positivi sulla sicurezza stradale e l’inquinamento dell’aria.

Esistono, ovviamente, anche delle **DIFFERENZE** tra i due problemi, nelle soluzioni, nei ruoli, nei modi e nelle persone coinvolte:

- **Il FUMO divide nettamente due fazioni**
- **Invece, il TRAFFICO è TRASVERSALE ed è INTERSCAMBIABILE l’appartenenza ai “trasgressori” ed ai “difensori” della sicurezza stradale e della qualità ambientale**
- **Nel FUMO sono “certi” e identificabili le vittime ed i “colpevoli”**
- **Invece, nel TRAFFICO sono “ignoti” le prossime vittime e i “colpevoli”**
- **nel fumo il messaggio da comunicare è SEMPLICE e MIRATO, in positivo o in negativo**
- **Invece, nel TRAFFICO il messaggio da comunicare è più ARTICOLATO, e sono DIVERSI i REFERENTI da coinvolgere**



## La storia del fumo aiuta la strada - 3/4 **CON CHI e CONTRO CHI**

La “lotta contro il fumo” ha ottenuto molte vittorie anche perché sà:

- 1. CONTRO CHI LOTTA**
- 2. INSIEME a CHI LOTTA**
- 3. PERCHÉ LOTTA**
- 4. COSA DIRE**
- 5. COME EDUCARE**

La difficoltà di dare risposte esatte e CONDIVISE alle molteplici domande di qualità della rete stradale, è il **grande** limite della lotta per la sicurezza stradale e lo sviluppo della mobilità sostenibile che **troppo** spesso:

- 1. NON SA CONTRO CHI LOTTA**
- 2. NON SA INSIEME a CHI LOTTA**
- 3. NON SA PER COSA LOTTA**
- 4. NON SA COSA DIRE**
- 5. NON SA COME EDUCARE**

## La storia del fumo aiuta la strada - 4/4 **UN IMPEGNO A TUTTO CAMPO**

La divergenza più evidente tra le due realtà (*fumo e mobilità*), è che **nel fumo c'è una netta differenza** tra le parti in causa, mentre nella circolazione stradale sono più diffusi i “trasgressori” e più complessi, intrecciati e contrastanti i conflitti e le “fazioni”.

La “lotta al fumo” è stata combattuta su quattro fronti ed il suo metodo può essere riproposto per la **sicurezza stradale e l'inquinamento dell'aria:**

- 1. LEGGI e DIVIETI sul fumo (sul TRAFFICO)**
- 2. CAMPAGNE ISTITUZIONALI di INFORMAZIONE contro i rischi del fumo (del TRAFFICO)**
- 3. ASSOCIAZIONI contro il fumo (TRAFFICO SUPERFLUO e PERICOLOSO)**
- 4. INVESTIMENTI per tutelare e prevenire le vittime del fumo (del TRAFFICO e dell'INQUINAMENTO)**

Per la sicurezza stradale e contro l'inquinamento “copiamo”, con tenacia e pazienza, i metodi e le strategie della “lotta al fumo” (*vedere anche schede 20 e 21*).



**Strutture ed educazione:  
 L'IMPEGNO COLLETTIVO  
 per i PROSSIMI 20 ANNI**

Gli interventi, l'associazionismo e le CAMPAGNE per la sicurezza stradale e la “salute dell'ambiente” devono:

1. essere COSTANTI nel tempo
2. essere MIRATE e DIRETTE
3. con messaggi in POSITIVO e NEGATIVO
4. richiamare RESPONSABILITÀ ed ERRORI collettivi ed individuali
5. ISOLARE i trasgressori
6. essere di DENUNCIA e di PROPOSTA
7. essere NAZIONALI e LOCALI
8. essere ISTITUZIONALI, delle ASSOCIAZIONI e dei PRIVATI (esempio case automobilistiche)

**Senza un impegno collettivo e condiviso di tutte le istituzioni, operatori, associazioni e cittadini, la sicurezza stradale e la qualità della mobilità avranno ritardi di attuazione e di risultati.**

*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)*

**5<sup>o</sup> OBIETTIVO/PRIORITA' del PRIM:  
 INSIEME per la  
 SICUREZZA STRADALE**

La campagna per la sicurezza stradale promossa dal Comune di Cesena e l'AUSL con diversi manifesti sui principali comportamenti pericolosi degli utenti



RESPONSABILITÀ & OBIETTIVI



## GRUPPO di LAVORO e altre risorse del Piano

## DOVE e QUANDO il Piano ?

### TECNICO e ISTITUZIONALE

- Uffici Comunali
- Provincia Forlì-Cesena ANAS
- Forze dell'Ordine
- AUSL, ARPA, ATR
- Quartieri
- Amministrazione Comunale

### DI OPINIONE

- Associazioni sociali, ambientali, di categoria, sindacali, ecc.
- Scuole
- Cittadini

Il “Piano Regolatore Integrato della Mobilità” è progettato:

- **SENZA LIMITI**  
di SPAZIO e TEMPO
- con **PRIORITA'**  
di SPAZIO e TEMPO
- in **COSTANTE**  
**MONITORAGGIO e**  
**AGGIORNAMENTO**

Il **COSTANTE MONITORAGGIO** ed **AGGIORNAMENTO** del PRIM è l'impegno ed obbligo più importante per dare credibilità e qualità agli obiettivi e proposte di questo stesso Piano.

La rete stradale cesenate sarà oggetto – nel breve e medio periodo - di numerosi interventi di modifica della circolazione che incideranno sulle abitudini e distribuzione dei flussi di traffico.

**Monitorare la situazione viaria “PRIMA & DOPO”** questi interventi sarà lo strumento per comprendere se e come il PRIM deve essere aggiornato e nuovamente discusso con la cittadinanza.

Il primo e fondamentale appuntamento di **MONITORAGGIO, VERIFICA ed AGGIORNAMENTO** del PRIM sarà il **“Piano della circolazione dopo il completamento della Secante”** che sarà presentato e discusso entro il 2007, per decidere, secondo anche quanto proposto dal PRIM e monitorato con la **“messa in funzione della Secante”**, quali scelte di modifica della circolazione sulle strade esistenti, - soprattutto a favore del TPL e della riduzione del traffico di attraversamento - andranno attuate per **sfruttare i vantaggi** della Secante.



## I CRITERI delle PRIORITA' negli interventi

### ► TECNICI

- INCIDENTI STRADALI
- TUTELA UTENTI DEBOLI
- PRECARIETA' della SEDE STRADALE
- MOBILITA' SOSTENIBILE
- TUTELA della SALUTE e dell' AMBIENTE
- INTERESSE COLLETTIVO

### ► ECONOMICI

- RAPPORTO COSTI/BENEFICI
- DISPONIBILITA' delle RISORSE
- TIPOLOGIA di SPESA
  - GESTIONE ORDINARIA (*interventi minori*)
  - INVESTIMENTI (*opere più consistenti*)

## Le PRIORITA' della NUOVA MOBILITA'

### ► SALUTE

- ▷ SICUREZZA UTENTI DEBOLI
- ▷ da INQUINAMENTO

### ► MENO AUTO

- ▷ PIU' TRASPORTO PUBBLICO
- ▷ PIU' PISTE CICLABILI

### ► VALORIZZARE la CITTA' SOCIALE

I CRITERI e le PRIORITA' che possono condizionare positivamente lo sviluppo della mobilità, della rete viaria e le trasformazioni ed urbanizzazione del territorio, devono essere OGGETTIVAMENTE e COSTANTEMENTE alla base delle SCELTE PUBBLICHE e PRIVATE per qualsiasi tipologia e scala di intervento.

Il “Piano Regolatore Integrato della Mobilità” fornisce i dati, le analisi e le proposte per consentire, da SUBITO, uno sviluppo omogeneo, organico, sostenibile e lungimirante dell'organizzazione complessiva della mobilità e dell'urbanizzazione del territorio, ed il confronto con la pianificazione e progettazione del PRIM deve costituire parte della valutazioni dell'impatto sostenibile e migliorativo di ogni progetto sul territorio.



## PROBLEMI della mobilità e territorio cesenate

### DATI, SCELTE e PROBLEMI

1. TERRITORIO COMUNALE VASTO con NUMEROSE FRAZIONI e AREE PRODUTTIVE
2. URBANIZZAZIONE ANNI ‘50-’70 debole sulla MOBILITÀ
3. DIFFICOLTA’ a PROGRAMMARE la MOBILITA’
4. CENTRO CITTADINO di PICCOLE DIMENSIONI
5. TESSUTO URBANO COMPATTO carente di spazi pubblici
6. RETE VIARIA INADEGUATA (*limitate sezioni stradali*)
7. TROPPI VEICOLI PRIVATI PROCAPITE (*vedere scheda 31*)
8. ELEVATA PRESENZA di MEZZI PESANTI (Cesena centro di attività di distribuzione merci)
9. DEBOLE MOBILITÀ ALTERNATIVA (*BUS, BICI, PEDONI*)

### CONSEGUENZE:

1. ALTA DOMANDA di MOBILITA’ PRIVATA
2. AUMENTO SPOSTAMENTI LOCALI ed INEFFICACIA TPL
3. PROMISCUITÀ di VEICOLI sulla RETE VIARIA PRINCIPALE
4. CONFLITTUALITÀ tra gli UTENTI della STRADA  
COMPORTAMENTI INADEGUATI degli UTENTI
5. DIFFICOLTA’ per ADEGUARE le STRADE ESISTENTI e  
MANCANZA di SPAZI per la MOBILITA’ SOSTENIBILE
6. DEBOLE STRUTTURA TECNICA e CULTURALE
7. DEBOLE TRADIZIONE CULTURALE e CIVILE
8. CONFLITTUALITÀ SOCIALE

*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)*

## QUALITÀ e POTENZIALITÀ della mobilità cesenate

- RETE VIARIA NAZIONALE  
(*nord-sud A14, est-ovest E45*)
- NUOVA PIANIFICAZIONE della MOBILITÀ
- INVESTIMENTI nelle INFRASTRUTTURE
- SVILUPPO STRUTTURA TECNICA, STRUMENTI e CULTURA della MOBILITA’
- CENTRO CITTADINO PEDONABILE
- TESSUTO URBANO a DISTANZE  
CICLABILI dai SERVIZI (*50.000 abitanti in un raggio di 3 km dal centro cittadino*)
- TRADIZIONE CICLABILE  
e PISTE per i CICLISTI “quotidiani”
- LIMITAZIONI al TRAFFICO PRIVATO
- CONFRONTO, COESIONE SOCIALE  
e DECISIONI PARTECIPATE



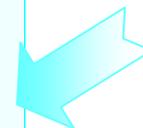
## SOLUZIONI ed IMPEGNI per la NUOVA mobilità cesenate

1. NUOVI CRITERI di ORGANIZZAZIONE, FUNZIONI ed USO della CITTÀ
2. URBANIZZAZIONI DISEGNATE e REGOLAMENTATE dal SISTEMA della MOBILITA'
3. NUOVI INSEDIAMENTI SOLO in AREE con STRUTTURE VIARIE ADEGUATE o ADEGUABILI
4. PRIMA le INFRASTRUTTURE VIARIE POI gli INSEDIAMENTI
5. RICERCA e COORDINAMENTO con PROVINCIA, ALTRI COMUNI del COMPENSORIO, ANAS
6. COLLABORAZIONE con FORZE dell'ORDINE, AUSL, ARPA, ATR
7. SUDDIVISIONE FUNZIONALE e STRUTTURALE della RETE STRADALE
8. PRIORITA' ed INVESTIMENTI per la SICUREZZA STRADALE LOCALE
9. AMMODERNAMENTO della RETE STRADALE ESISTENTE
10. NUOVE INFRASTRUTTURE per il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO
11. LIMITI di ACCESSO ai VEICOLI PRIVATI nel CENTRO CITTADINO
12. PRIORITA' e INVESTIMENTI per la MOBILITÀ SOSTENIBILE (BUS e BICI)



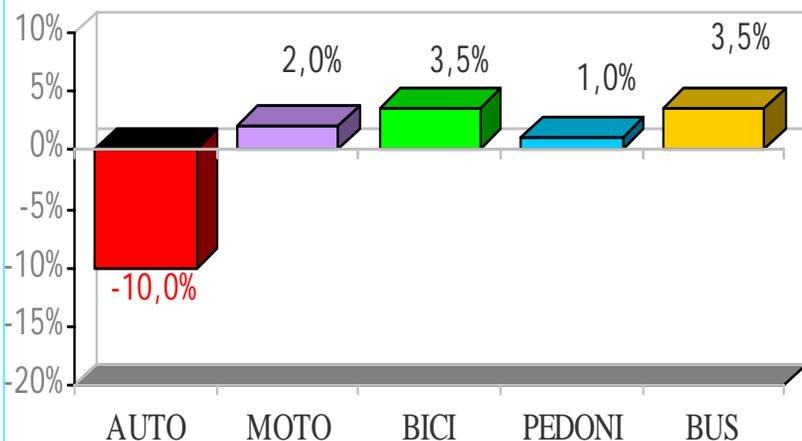
L'impegno a modificare  
 la MOBILITA' QUOTIDIANA  
 a Cesena entro il 2010 & 2017

6° OBIETTIVO/PRIORITA' del PRIM:  
**RIDURRE le AUTO  
 nel CENTRO URBANO  
 e più mobilità sostenibile**



Nell'area urbana di Cesena si spostano in media ogni giorno (ore 7-20) 80.000 autovetture pari a circa 110.000 utenti. La variazione dell'1% dei flussi di traffico tra le diverse tipologie di utenti corrisponde a circa 800 autovetture e 1.100 persone.

*L'obiettivo strategico e fondamentale del PRIM è di modificare le quantità delle tipologie del traffico senza ridurre la mobilità delle persone.*



- **AUTO** - 8.000 veicoli/11.000 persone
- **MOTO** + 2.200 veicoli /persone
- **BICI** + 3.850 veicoli/persone
- **PEDONI** + 1.100 utenti/persone
- **BUS** + 3.850 passeggeri/persone

L'obiettivo di più lungo periodo di **ridurre il traffico privato delle auto nel CENTRO CITTADINO del 20% entro i prossimi 10 anni (2017)**, può essere raggiunto addirittura con maggiore probabilità e “facilità” per i seguenti **motivi/condizioni**:

- ▶ il progressivo completamento della rete delle piste ciclabili e dei servizi alla bicicletta, in una città a forte tradizione ciclistica, può portare a livelli di utenti pari ai Paesi nordici;
- ▶ l'impegno per la riduzione dei fattori inquinanti e di una politica di sviluppo e mobilità sostenibile è diventato prioritario nell'agenda dei lavori politici dei Paesi Europei e, quindi, è legittimo, pensare a campagne informative e ad investimenti nazionali rilevanti in questa direzione che aiuteranno i Comuni a scelte ancora più incisive per limitare la mobilità privata a motore, dare priorità ai progetti ed alle opere innovative non inquinanti, alla tutela dell'ambiente, della salute e degli spazi pubblici e, per la nostra città, a sostegni economici per il potenziamento del TPL utile per la mobilità quotidiana dei pendolari;
- ▶ la conseguente maggiore condivisione ed informazione nazionale, potrà accelerare le scelte a favore della mobilità sostenibile;
- ▶ la riorganizzazione del lavoro, dello studio, delle informazioni e dei servizi sono tese a ridurre progressivamente le esigenze della mobilità;
- ▶ in questo quadro **il Comune di Cesena contribuirà per raggiungere i più alti obiettivi e dati di contenimento dell'uso dell'auto e dell'inquinamento da traffico.**



## I riferimenti e gli obblighi normativi

Un Piano della Mobilità deve considerare e rispettare diverse norme e vincoli delle leggi italiane, delle direttive europee e degli accordi internazionali.

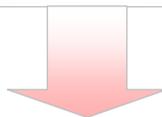
Di seguito si riporta un elenco dei principali riferimenti normativi:

- **Codice della Strada**
- Direttive Ministeriali per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, giugno 1995
- **Piano della Mobilità di cui all'art. 22 della Legge 24/11/2000 n. 340**
- Linee Guida “Piano Nazionale Sicurezza Stradale” del Ministero LL.PP., anno 2000/2002
- **Decreto 30/11/1999 n. 557 per la costruzione delle piste ciclabili**
- Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti 05/11/2001 sulle norme per la costruzione delle strade
- **Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti 26/04/2004 adeguamento strade esistenti**
- Circ. Ministero Infr.-Trasporti 19/04/2006 sulle norme per la costruzione delle intersezioni stradali
- **Decreto ministeriale n. 60 del 02/04/02 recante “Recepimento direttiva CE199/30 concernente i valori limiti di qualità dell'aria”**
- Carta di Aalborg sottoscritta dal Comune di Cesena con delibera di Consiglio Comunale n. 678 del 24/10/00 (*impegno per lo sviluppo sostenibile*)
- **Trattato di Kyoto sottoscritto dall'Italia nel 2002 (riduzione effetto serra)**
- Processo di “Agenda 21” attivato tramite forum cittadino così come approvato dalla delibera di Consiglio Comunale n. 393 del 12/11/02

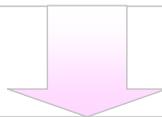


## La struttura (ideale) della pianificazione della mobilità: dal nazionale al comunale

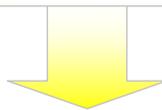
POLITICA NAZIONALE della MOBILITA'  
INFRASTRUTTURE NAZIONALI  
E INVESTIMENTI per gli ENTI LOCALI



P.R.I.T.  
PIANO REGIONALE INTERMODALE dei TRASPORTI



PIANO dei TRASPORTI della PROVINCIA



PIANO REGOLATORE della MOBILITA' COMUNALE



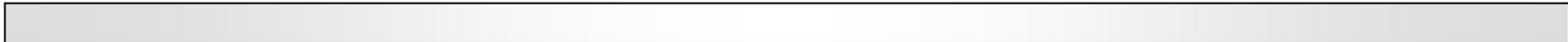
## Riassunto degli OBIETTIVI/PRIORITA' del PRIM

1. **RIDURRE** gli **INCIDENTI STRADALI**, **MORTI** e **FERITI** del 50% entro il 2010 (*base di riferimento 1999*)  
▷ **SICUREZZA UTENTI DEBOLI** e **MOTOCICLISTI**
2. **RIDURRE l'INQUINAMENTO** da **TRAFFICO** ai valori delle norme europee;
3. La **MOBILITA' PIANIFICA** lo **SVILUPPO URBANO** - **SEPARARE** le **TIPOLOGIE** del **TRAFFICO** (*flussi veicolari di attraversamento esterni ai centri abitati*)
4. **PRESSIONE ISTITUZIONALE** per una **POLITICA NAZIONALE** di **SVILUPPO** della **MOBILITA' SOSTENIBILE**
5. **IMPEGNO COLLETTIVO** per la **MOBILITA' SOSTENIBILE**
6. **RIDURRE** del 10% i **FLUSSI** dell'**AUTO** entro il 2010  
▷ **AUMENTARE** gli **UTENTI** dei **BUS**, **BICI** e **PEDONI**



Capitolo 1° - Ricerca, Conoscenza & Obiettivi

**1.3. RICERCA & DATI**





## RICERCA & DATI sull'attuale mobilità indice delle schede

▶ ELENCO DATI/RICERCHE FONDAMENTALI raccolti ed elaborati	scheda n. 30	
<b><u>VEICOLI, TRAFFICO e TEMPI per MUOVERSI e SOSTARE</u></b>		
▶ VEICOLI IMMATRICOLATI a CESENA nel 2005	scheda n. 31	
▶ ... MA CI SONO ANCHE TANTI “CICLISTI” ...	scheda n. 32	
▶ ... e TANTE “MOTO”	scheda n. 33	
▶ ... e gli AUTOCARRI !?!	scheda n. 34	
▶ FLUSSI VEICOLARI a Cesena: le STRADE PIU' TRAFFICATE	scheda n. 35	e Tavola
▶ TEMPI e VELOCITA' del MUOVERSI in sicurezza ... e a CESENA	scheda n. 36 – 37	e Tavola
▶ TEMPI di SPOSTAMENTO e SOSTA a CESENA	scheda n. 38	
▶ L'UTILIZZO dei POSTI AUTO	scheda n. 39	e Tavola
<b><u>Gli INCIDENTI STRADALI</u></b>		
▶ LA “VERITA'” degli INCIDENTI STRADALI a CESENA	scheda n. 40	
▶ Gli INCIDENTI, FERITI e MORTI a CESENA dal 1998 al 2005	scheda n. 41 - 42	
▶ Gli incidenti a Cesena dal 1998 al 2005: gli UTENTI VITTIME	scheda n. 43 - 44	
▶ Gli incidenti a Cesena dal 1998 al 2005: l'ETA' delle VITTIME	scheda n. 45	
▶ I LUOGHI degli INCIDENTI	scheda n. 46	
▶ La LOCALIZZAZIONE degli incidenti URBANI e EXTRAURBANI	scheda n. 47	
▶ Gli incidenti a Cesena: le 10 STRADE con PIU' INCIDENTI	scheda n. 48	e 3 Tavole
▶ Gli incidenti a Cesena: il CONFRONTO CON ALTRE CITTÀ	scheda n. 49	
<b><u>L'INQUINAMENTO</u></b>		
▶ L'INQUINAMENTO ... dell'ARIA	scheda n. 50	e Tavola
▶ L'INQUINAMENTO ... del RUMORE	scheda n. 51	e Tavola



## **RICERCHE / DATI** preliminari e FONDAMENTALI per lo studio del Piano Regolatore Integrato della Mobilità

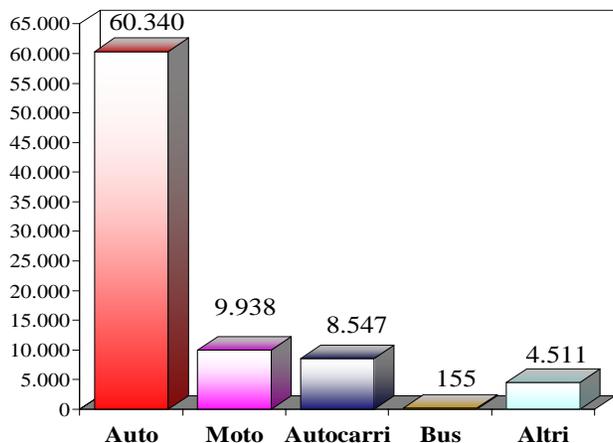
- **FLUSSI e MODALITA' del TRAFFICO** (*schede da 30 a 39*)
  - PARCO VEICOLARE nel COMUNE di CESENA
  - MAPPA dei FLUSSI VEICOLARI sulla RETE STRADALE PRINCIPALE
  - TIPOLOGIE di UTENTI della STRADA
- **VERIFICA dello STATO della RETE STRADALE**
  - SEZIONI TIPO e CAPACITA' di TRAFFICO
- **INCIDENTALITÀ STRADALE** (*schede da 40 a 49*)
  - MAPPA dei “BUCHI NERI” (localizzazione degli incidenti stradali)
  - CATEGORIE di UTENTI con MAGGIORI FERITI e MORTI
- **FATTORI di INQUINAMENTO** (*schede 50 e 51*)
  - MAPPA delle AREE con i LIVELLI di INQUINAMENTO dell'ARIA e del RUMORE
- **SVILUPPO URBANO del TERRITORIO**
  - VERIFICA COMPATIBILITA' e SOSTENIBILITA' della RETE VIARIA
- **LOCALIZZAZIONE delle AREE PRODUTTIVE**
  - RETE STRADALE per la CIRCOLAZIONE MEZZI PESANTI (*paragrafo 2.1./scheda 61*)
- **INFORMAZIONI dagli UTENTI**
  - INCONTRI con QUARTIERI, ASSOCIAZIONI, CITTADINI



## Veicoli IMMATRICOLATI a CESENA (al 31/12/2005)

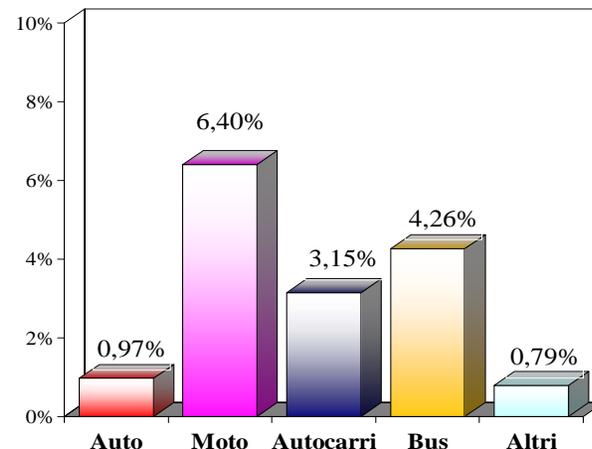
L'Italia, insieme agli USA, ha il più alto numero di automobili procapite. A Cesena la media di auto ogni 1000 abitanti si alza ulteriormente, raggiungendo valori che testimoniano ricchezza diffusa, ma anche problemi per l'eccessivo (ab)uso personale dell'auto.

Veicoli immatricolati a Cesena al 31/12/2005

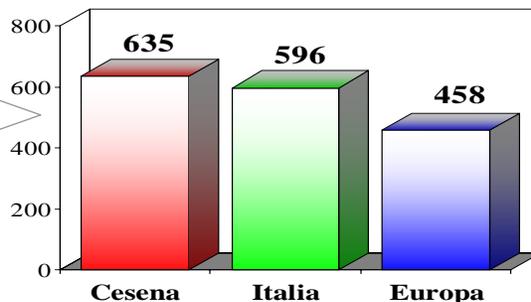


**Totale veicoli  
a motore  
al 31/12/05  
83.491  
+ 1,8%  
rispetto 2004**

Differenza rispetto anno 2004:  
Significativo l'aumento delle moto



Autovetture ogni 1000 abitanti  
a Cesena, in Italia e in Europa





... ma ci sono anche TANTI “CICLISTI” ...

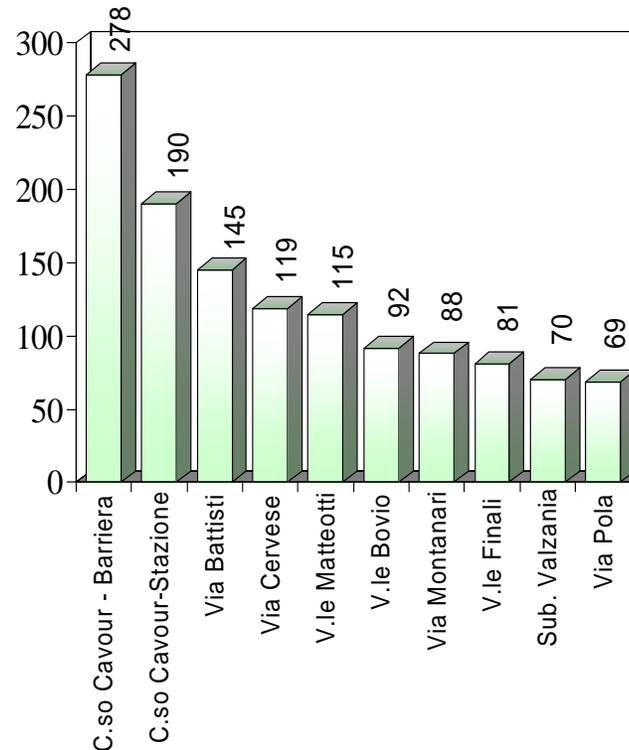
I ciclisti sono una secolare risorsa per la mobilità quotidiana di Cesena, ed oggi contribuiscono significativamente ad una mobilità più fluida della circolazione degli automobilisti (*circa il 16% degli utenti/giorno*).

L'importanza dei ciclisti per la mobilità cesenate è evidente nei giorni di pioggia che sono i veri momenti di criticità del traffico urbano.

**I ciclisti sono il miglior contributo alla qualità della mobilità** perché non inquinano e sono a “costo zero” per la collettività.

Se i flussi dei ciclisti tra le diverse periferie della città possono raggiungere i numeri presenti in Corso Cavour dove termina la pista più continua tra centro e periferia, è possibile aumentare ulteriormente l'utenza quotidiana dei ciclisti di circa il 3,5%.

### Strade con più **CICLISTI** a Cesena dalle 7,30 alle 8,30





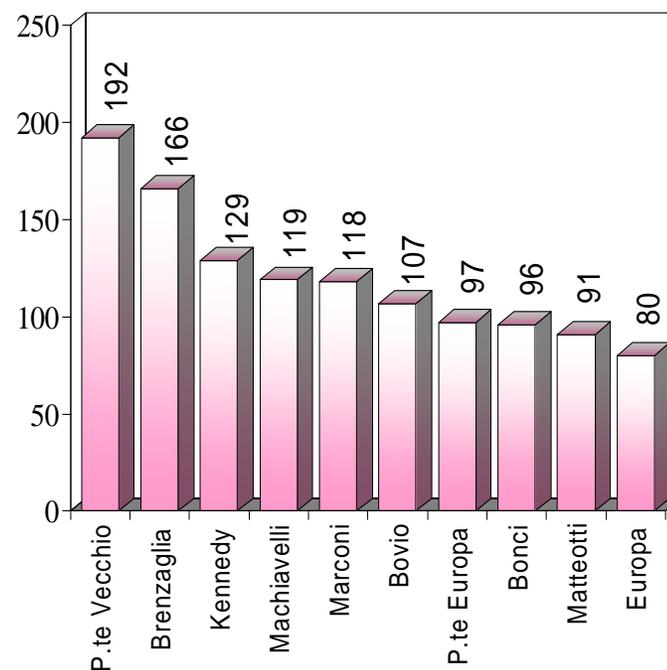
## ... e TANTE “MOTO” ...

Le MOTO aumentano progressivamente la loro presenza sulle strade cesenati ed il dato è in costante crescita in tutta Italia e in Europa.

La presenza delle moto determina minor criticità del traffico ma aumenta considerevolmente i problemi di rumore e soprattutto di sicurezza (*il 36% dei morti da incidenti a Cesena sono motociclisti, vedere scheda 45*).

Alle moto occorre offrire anche adeguati spazi per la sosta per evitare l'abuso di parcheggiare sui marciapiedi, spazi pedonali o sotto i porticati.

### Strade con più MOTOCICLISTI a Cesena dalle 7,30 alle 8,30





## ... e gli AUTOCARRI !?!

Il transito degli autocarri nel cesenate è notevole perché, tra l'altro, Cesena è la “capitale” dell'autotrasporto soprattutto nel settore alimentare.

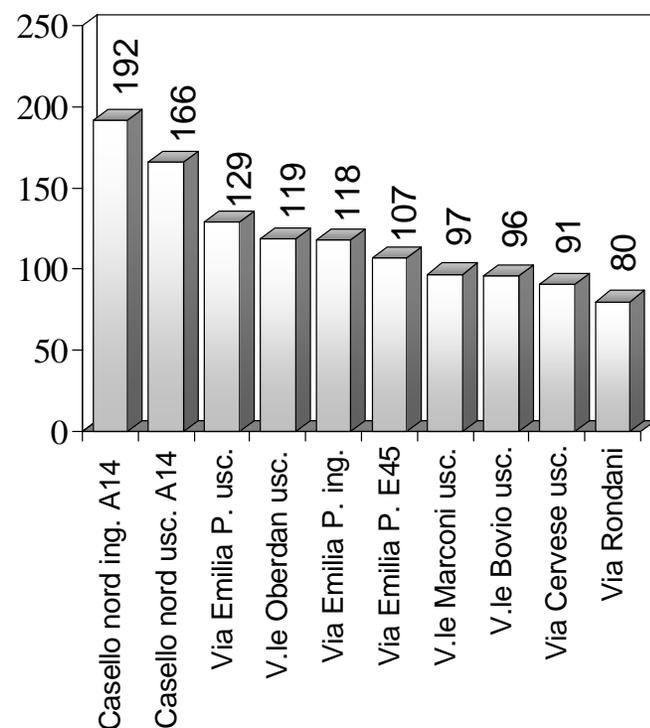
Nelle strade del centro cittadino c'è ancora un transito improprio di autocarri, soprattutto nel tratto urbano della Via Emilia corrispondente a V.le Bovio e V.le Oberdan.

Il transito degli autocarri, su strade relativamente strette e a fianco di ciclisti, rallenta notevolmente il traffico, soprattutto in corrispondenza del tratto stradale suddetto con quattro semafori in circa 700 metri.

Altresì, invece, esiste un traffico fisiologico di autocarri (*rifornimento a distributori di carburante, supermercati, cantieri, nettezza urbana, ecc.*), che si ritiene compatibile con la rete stradale.

Nei tratti della Via Emilia urbana dove esiste già l'alternativa della Secante (*soprattutto “lato Forlì”*), i flussi degli autocarri si sono già ridotti a valori tollerabili e di servizio.

### Strade con più AUTOCARRI a Cesena dalle 7,30 alle 8,30

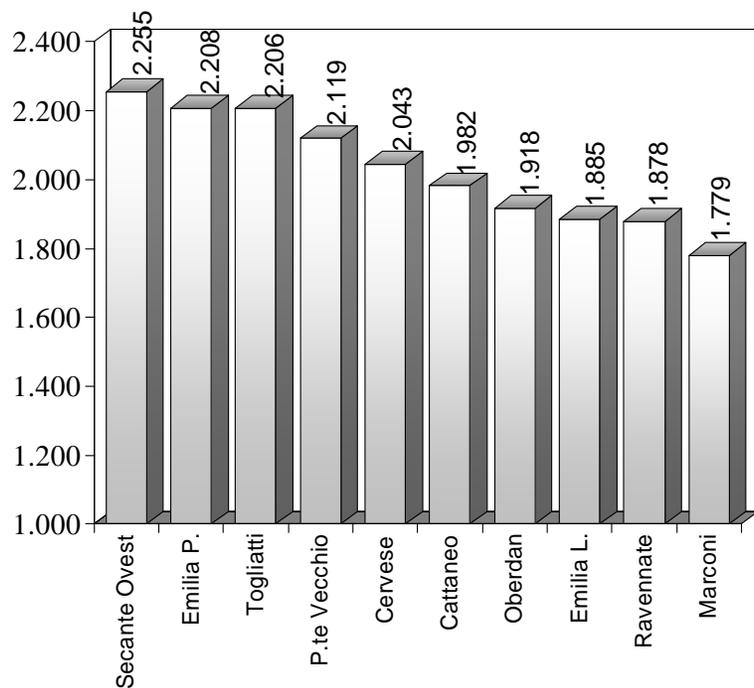




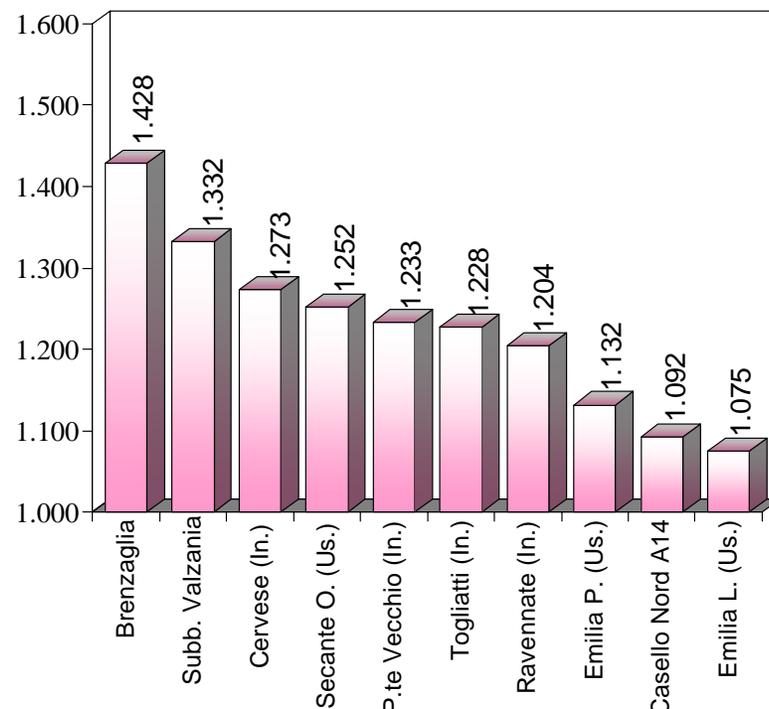
Flussi veicolari a Cesena (ora di “punta” 7,30-8,30):  
 le STRADE più **TRAFFICATE**

Tavola/dati  
 n. A/1

Veicoli a motore nei DUE sensi di marcia



Veicoli a motore in UN senso di marcia



*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)*

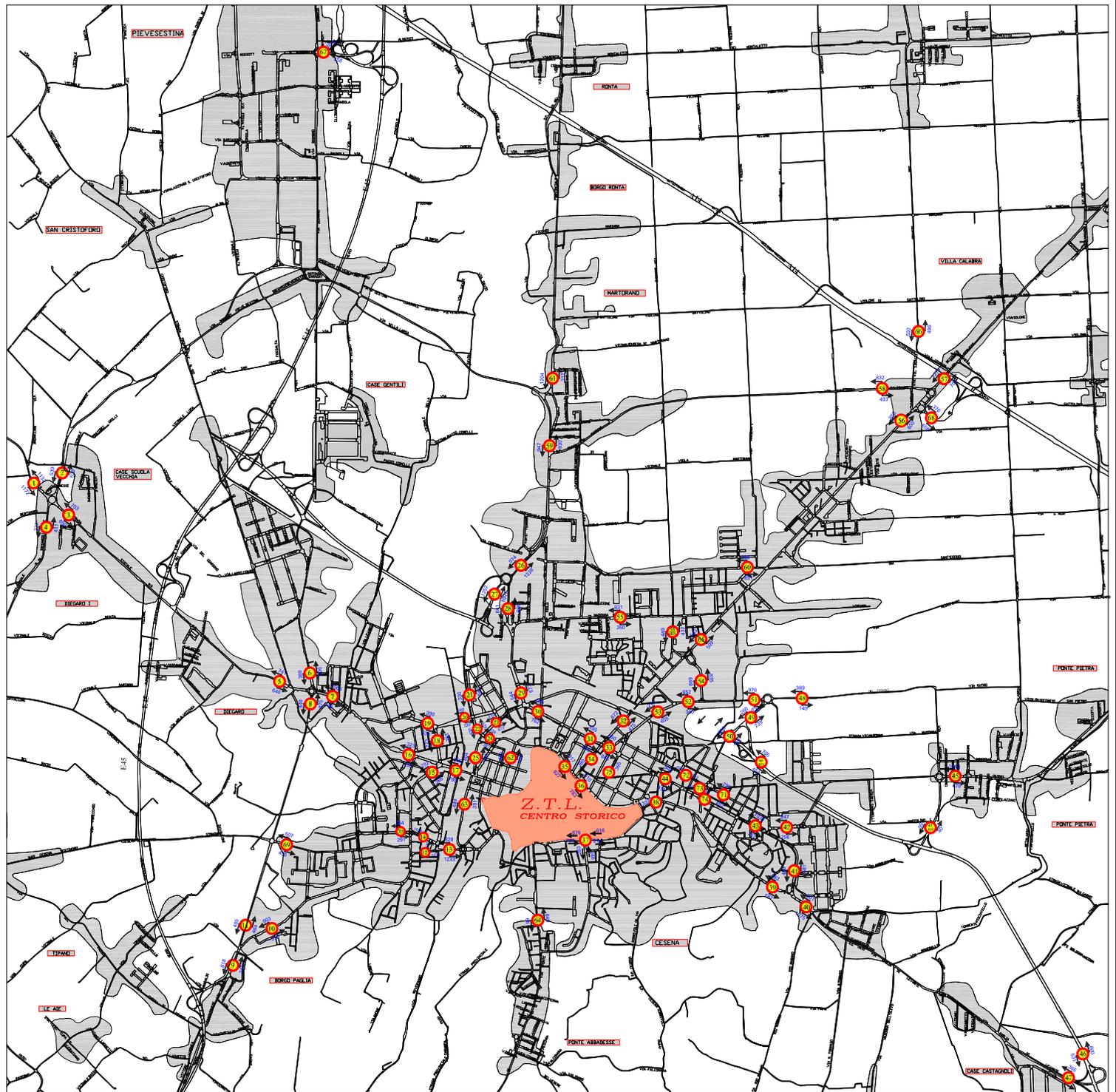


PIANO REGOLATORE INTEGRATO della MOBILITA' (PRIM) del Comune di Cesena 2007-2015

R.D.- Area RICERCA DATI

Oggetto tavola n° A/1 Rilievo Aprile 2006 ore 7:30-8:30

Responsabile del Piano Area: Gabriele BAMBINO; Direzione Settore Infrastrutturativo e Mobilità Ing. Roberto BIGNARDI; Collaboratori: Com. Giorgio MARI, Com. Stefano DE PALLA, Com. Marco GENTILI, Ing. Luca BIGNARDI; Gruppo interdisciplinare: Settore Programmazione Urbanistica, Settore Polizia Municipale, Settore LL.PP., Settore Polizia Ambientale e Partecipati, ATS, Anas



1132



Punto di rilievo dei flussi di traffico nell'ora di "punta" 7:30-8:30, in strade con doppio senso di circolazione.

1173



Punto di rilievo dei flussi di traffico nell'ora di "punta" 7:30-8:30, in strade a senso unico di circolazione.



## I TEMPI e VELOCITA' del MUOVERSI in SICUREZZA e SENZA STRESS

Le velocità medie “ottimali” delle autovetture per garantire al contempo la qualità della mobilità, la sicurezza stradale e la tutela dell’ambiente e della salute, sono (fonte CNR):

- **25 km/ora nelle STRADE URBANE** (ad alta densità di utenza e “promiscuità”);
- **70 km/ora nelle STRADE EXTRA URBANE.**

La **velocità media di 25 km/ora nelle STRADE URBANE** è ottimale per la CONVIVENZA tra la mobilità “veloce” delle auto in attraversamento e quella “lenta” delle auto in manovra per le “svolte”, la sosta, l’ingresso-uscita dai passi carrai; per la CONVIVENZA tra la mobilità veicolare e gli utenti deboli (*pedoni, ciclisti, bambini, ecc.*); per la CONVIVENZA tra la circolazione sulle strade e l’esigenza di abitare, accedere ai servizi, scuole, ecc.; per il RISPETTO degli obblighi semaforici, dare precedenza, far attraversare pedoni, ciclisti, ecc.

Una **velocità media più ALTA di 25 km/ora, mette a rischio la mobilità debole** e la sicurezza per i diffusi “conflitti veicolari” che sono presenti sulle strade urbane (*un pedone a 50km/h ha il 99% di probabilità di morire, a 30km/h il 60% - fonte Ministero Trasporti*). Velocità medie inferiori a 25 km/ora congestionano il traffico, aumentano inquinamento e stress ed evidenziano, generalmente, l’esigenza di nuove infrastrutture o diverse regole della circolazione o una riduzione dei flussi veicolari (*investimenti per TPL o piste ciclabili*).

La **velocità media di 70 km/ora nelle STRADE EXTRAURBANE** (ad una corsia per senso di marcia), è ottimale per la sicurezza, il minor inquinamento ed una adeguata scorrevolezza del traffico. Una velocità media più alta di 70 km/ora aumenta i rischi, la gravità degli incidenti e l’inquinamento (*maggior consumo di carburante*). Una velocità media più bassa di 70 km/ora testimonia l’insufficienza della capacità veicolare della rete viaria e, generalmente, l’esigenza di nuove infrastrutture o una diversa regolamentazione della circolazione o la riduzione dei flussi veicolari (*investimenti per il trasporto pubblico di bus e treni*).

Infine, occorre annotare che gran parte dei percorsi tra i maggiori centri abitati della Provincia di Forlì-Cesena (*ad esempio lungo l’asse della Via Emilia*) sono intervallati da “piccoli centri abitati” con il limite dei 50 km/ora per cui la velocità media risulta essere inferiore alla media di 70 km/ora sulle strade interamente extraurbane.



**VELOCITÀ di PERCORRENZA** sui principali percorsi di attraversamento del centro abitato di Cesena e “extraurbani”

Tavola/dati  
n. A/2

PERCORSI di ATTRAVERSAMENTO del centro abitato di CESENA dalle ore 7,00 alle ore 10,00 (rilievi continui nelle opposte direzioni)		km	Velocità in km/ora												Velocità media km/ora
			1° percorso ore 7,00	2° percorso	3° percorso	4° percorso	5° percorso	6° percorso	7° percorso	8° percorso	9° percorso	10° percorso	11° percorso	12° percorso	
1/a	Case Finali-ViaEmilia-Torre del Moro	5,500	23,50	25,38	31,88	19,41	21,85	12,69	14,62	12,22	13,57	15,71	16,30	<b>18,83</b>	
1/b	Torre del Moro-Via Emilia-Case Finali	5,100	25,50	27,06	27,82	26,96	21,86	20,20	20,40	16,88	18,00	17,66		<b>22,23</b>	
2/a	Rot. Case Finali-Fuorenzuola-Ponte Vecchio-Metteotti-Torre Moro	5,900	23,60	32,18	20,82	23,60	23,60	22,13	19,67	22,13	25,29	23,60	23,60	25,29	<b>23,79</b>
2/b	Torre Moro-Matteotti-Ponte Vecchio-Fiorenzuola-Rot. Case Finali	6,000	40,00	25,71	30,00	22,50	25,71	27,69	30,00	25,71	27,69	25,71	32,73	30,00	<b>28,62</b>
3/a	Rot. Case Finali-Fuorenzuola-Ponte Vecchio-Savio-Agraria	6,100	38,32	25,38	32,45	19,41	30,50	12,69	28,15	12,22	32,02	15,71	31,83	<b>25,33</b>	
3/b	Agraria-Romea-Ponte Vecchio-Fiorenzuola-Rot. Case Finali	6,400	42,67	45,75	38,40	33,27	32,00	30,50	25,60	26,14	32,00	32,02	34,91	30,50	<b>33,65</b>
4/a	Rot. Cervese/A14-Cervse-Stadio-Case Finali	6,200	44,50	31,00	30,24	20,67	24,22	12,40	28,29	17,17	39,37	14,88	30,37		<b>26,65</b>
4/b	Rot. Case Finali-Stadio-Cervese-Rot. Csello A14		41,33	32,69	31,00	30,39	14,31	45,26	16,17	30,63	21,88	35,77	33,67		<b>30,28</b>
5/a	Rot. Cervese-Via Calcinaro-Macchiavelli-Fiorenzuola-Case Finali	9,100	45,50	37,79	27,30	44,03	35,69	26,00	36,04	34,13	38,32	27,10	33,91		<b>35,07</b>
5/b	Rot. Case Finali-Fiorenzuola-Carducci-Mulini-Clacinaro-Cervese		41,68	45,50	27,30	35,69	24,59	26,63	24,82	32,12	23,74	39,00			<b>29,19</b>
<b>Percorsi EXTRAURBANI</b>															
6/a	Rot. Torre del Moro-Rot. Aeroporto Forlì	14,800	40,36	41,67	44,40	44,36	38,61	39,43	44,40	41,73					<b>41,87</b>
6/b	Rot. Aeroporto Forlì-Rot. Torre del Moto		40,36	40,11	44,40	32,20	42,29	48,71	49,33	45,61					<b>42,88</b>
7/a	Rot. Case Finali-Savignano sul R. (lato S. Arcangelo)	15,500	46,50	38,75	33,21	46,50	37,20	48,95	51,67	44,29					<b>43,38</b>
7/b	Savignano sul R. (lato S. Arcangelo)-Rot. Case Finali		40,43	40,43	37,20	42,27	48,95	44,29	54,71	40,43					<b>43,59</b>

Le diverse velocità medie delle autovetture rilevate nel centro abitato di Cesena non sono distanti da quella ottimale di 25 km/ora (vedere scheda precedente n. 36). Una velocità critica è riscontrata solo nella “ora di punta” delle 7,45-8,15 e solo per alcuni tratti stradali e, in particolare, la Via Emilia urbana corrispondente alla zona del Centro Storico dove ancora non c’è l’alternativa della “Secante” e circola ancora la più alta percentuale di “mezzi pesanti” (vedere scheda n. 34 e 35)..

Positivi i tempi e velocità nei percorsi tra i Comuni (direzione Forlì e Savignano sul R.), considerato che si tratta di percorsi brevi e che attraversano altrettanti centri abitati con l’obbligato limite dei 50 km/ora.

*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)*



MUNICIPALITÀ  
CESENA

Comune di Cesena  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Servizio MOBIS

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

R.D.- Area RICERCA DATI

Oggetto tavola n° A/2 Scala 1/18000  
PERCORSI  
STUDIO FLUSSI DEL TRAFFICO

Data: Maggio 2007 Aggiornamento: Luglio 2007

Responsabile del Piano Arch. Gianluigi BILDI	Direttore Settore Infrastrutture e Mobilità Ing. Stefano BIANCHI
Collaboratori: Geom. Giorgio MARI Geom. Marco CECILI Ing. Marco BIANCHI	Gruppo Interdisciplinare: - Settore Programmazione Urbanistica - Settore Polizia Municipale - Settore LL.PP. - Settore Tutela Ambiente e Territorio - ATC

Non sono da ritenersi né in scala né in rilievo i dati e i rilievi ottenuti in questo modo e relativi a edifici e strade (Cesena Area)

### LEGENDA

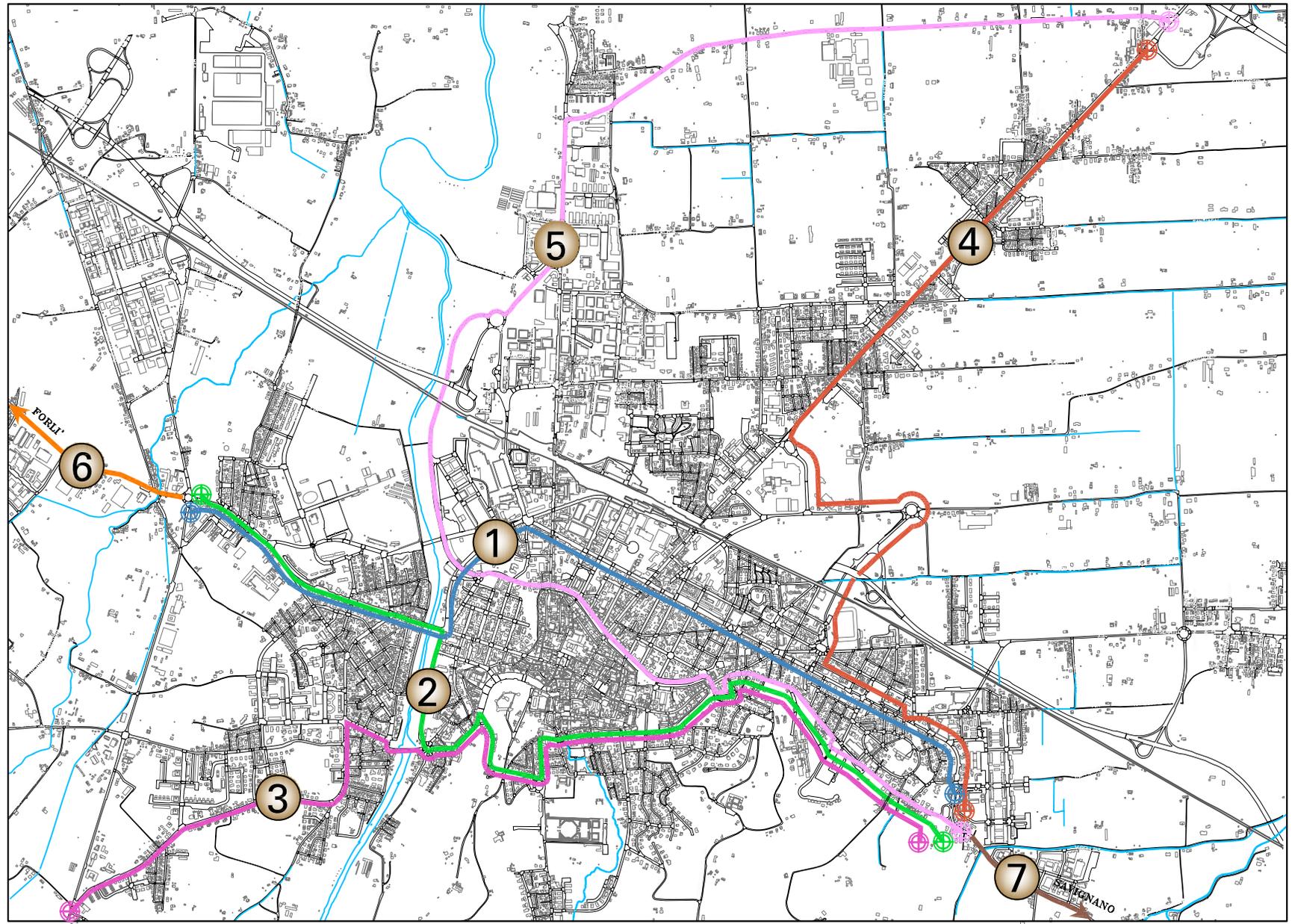
PERCORSI OGGETTO DEL RILIEVO  
DEI TEMPI E VELOCITA' DI PERCORRENZA

#### PERCORSI URBANI

- ① CASE FINALI-EMILIA-TORRE DEL MORO
- ② C.FINALI-FIORENZUOLA-TORRE DEL MORO
- ③ CASE FINALI-FIORENZUOLA-BORGO PAGLIA
- ④ CERVESE-STADIO-CASE FINALI
- ⑤ CERVESE-RAVENNATE-CASE FINALI

#### PERCORSI EXTRAURBANI

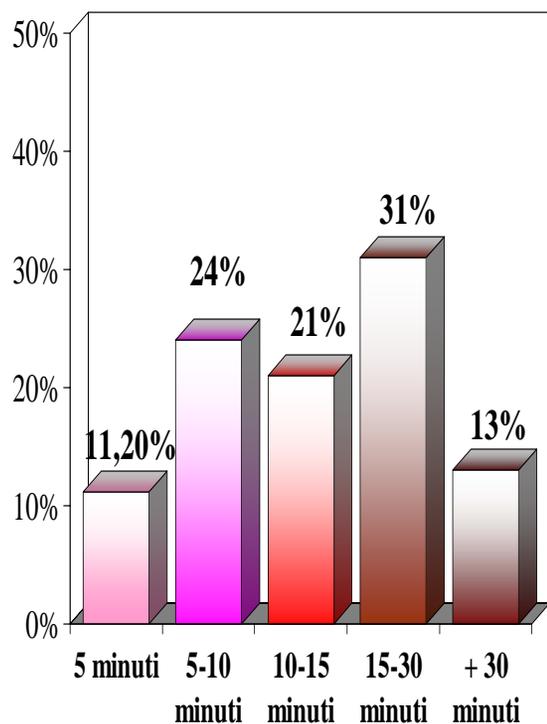
- ⑥ TORRE DEL MORO-FORLI'
- ⑦ CASE FINALI-SAVIGNANO





## TEMPI di SPOSTAMENTO e SOSTA a Cesena

*TEMPI di SPOSTAMENTO  
medi nelle strade*



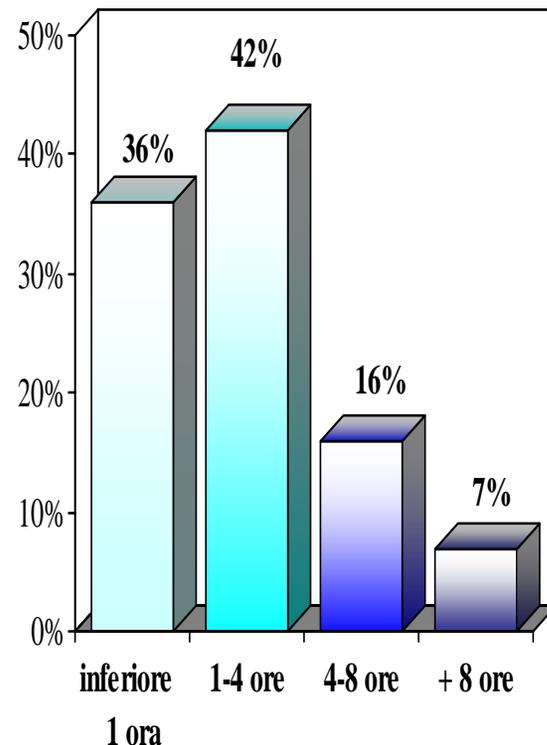
56,20%  
delle  
persone si  
spostano in  
meno di 15  
minuti  
(“città corta  
con 55% della  
popolazione  
che abita in un  
raggio di 5 km  
dal duomo)

I TEMPI  
REALI  
della  
mobilità a  
Cesena  
sono  
accettabili.  
(vedi scheda 37)

Il 78%  
delle  
persone fa  
“SOSTE  
BREVI”  
(non per  
lavoro).

Occorre  
aumentare  
l’offerta di  
posti auto  
per la  
“sosta  
breve” dei  
“CLIENTI  
della città”

*TEMPI di SOSTA  
medi nel centro urbano*





## L'UTILIZZO dei POSTI AUTO

Tav. n. III.1.0.A

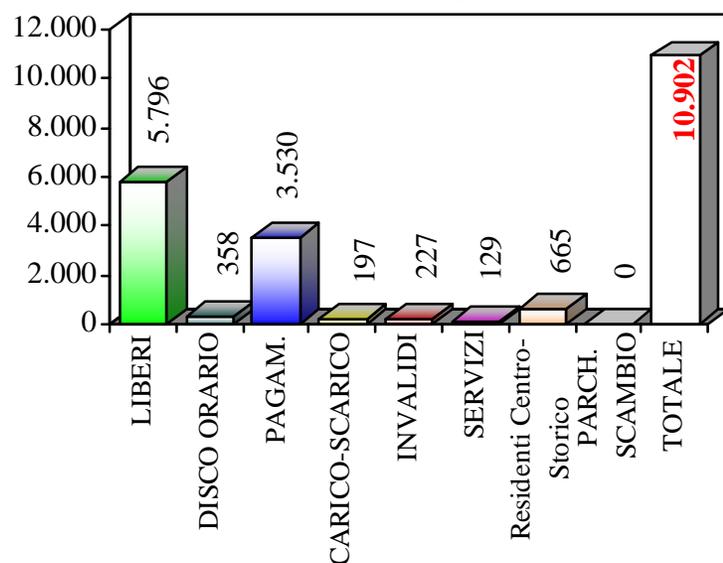
Nel centro urbano la “SOSTA LUNGA” gratuita è più ampia rispetto ai posti auto per la “SOSTA BREVE”, creando un forte squilibrio nell’uso della città troppo “occupata” da auto in sosta per l’intera giornata.

Con questo rapporto squilibrato tra la “sosta lunga” (*per lavoro*) e la “sosta breve” (*per i “clienti” dei servizi*), si incentiva l’uso dell’auto, non si favorisce la sosta lunga all’esterno del centro (*parcheggi di scambio*) e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

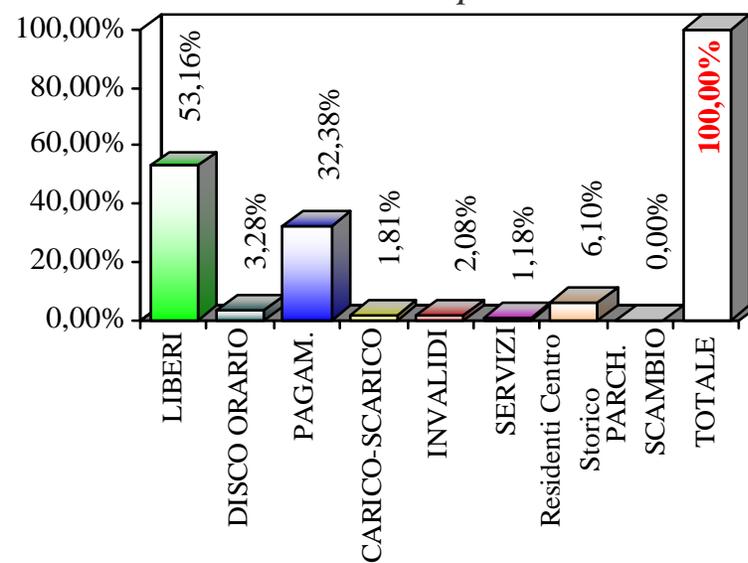
Anche la sosta dei “residenti senza garage in centro” costituisce uno squilibrio nell’uso dello spazio pubblico, nonchè socio-economico rispetto a chi dispone di un garage con acquisto ed “Ici” a carico.

I posti auto nei parcheggi di scambio sono ampiamente disponibili (*oltre 1000 stalli*), ma attualmente non utilizzati. Il PRIM prevede una nuova funzionalità, efficacia e ruolo dei parcheggi di scambio (*vedere paragrafo 2.2. / scheda 88*).

Valore assoluto posti auto



Valore in % posti auto





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/A Scale 1/5000 SUDDIVISIONE della SOSTA per TIPOLOGIA e AREE STATO ATTUALE

Data Maggio 2007 Aggiornamento Luglio 2007

Responsabile del Piano  
Arch. Gastone BASSANO  
Gruppo Interdisciplinare  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Ing. Massimo BORGHETTI

Collaboratori:  
Gen. Sergio LUCINI - Settore Programmazione Urbanistica  
Gen. Maurizio DE PAOLA - Settore Polizia Municipale  
Gen. Marco GIOVALLI - Settore LL.PP.  
Ing. Nicola BERTOLINI - Settore Tutela Ambiente e Territorio  
ATA  
ATA

Struttura Mobilità  
Comune di Cesena  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Servizio Mobilità

Struttura Mobilità  
Comune di Cesena  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Servizio Mobilità

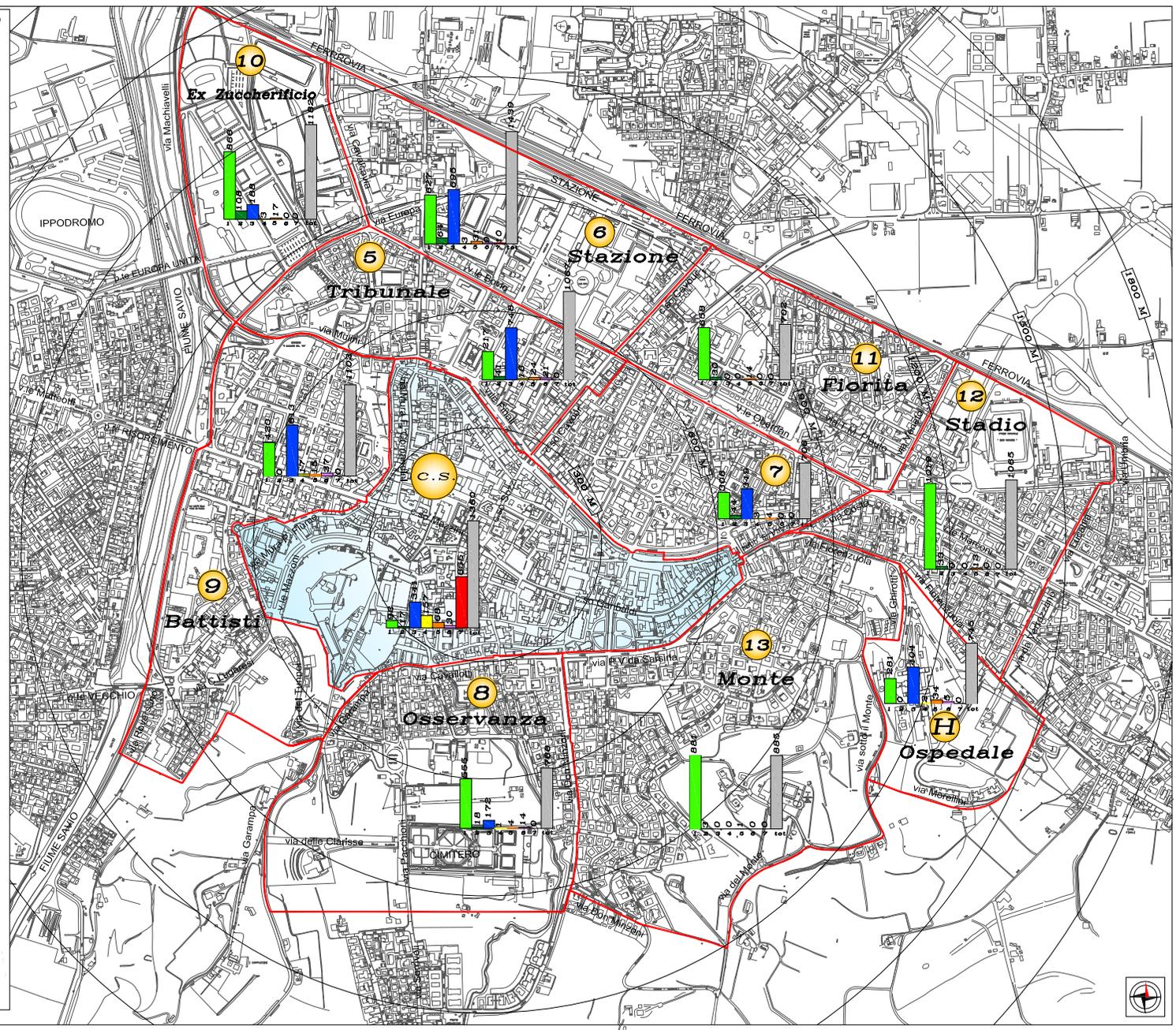
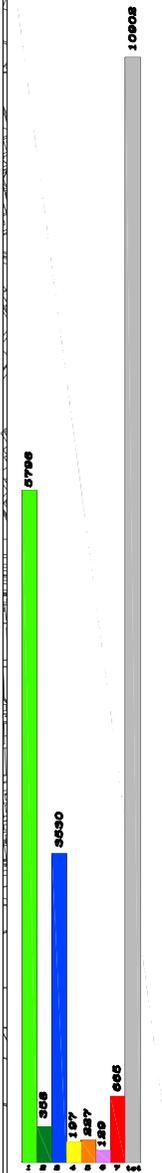
Piano regolatore integr. n. 10 del 2007 e n. 11 del 2008 con modifiche, integrazioni e varianti. In vigore dal 2007.

LEGENDA

SOSTA ATTUALE PER ZONE e TIPOLOGIA di PARCHEGGIO

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

TOTALE POSTI AUTO nel Centro Urbano





## La “VERITA”” sugli incidenti a Cesena: **VITTIME** gli **UTENTI DEBOLI**

Tavole/dati  
n. B/1 – B/2 – B/3

Gli incidenti stradali a Cesena stanno progressivamente diminuendo con significativi risultati (*vedere schede successive dalla 41 alla 49*), ma anche se diminuisce il numero di morti (*dato più imprevedibile per il “limitato” rapporto delle variazioni*) e di feriti, la riduzione è troppo recente (*dal 2003*) per considerarla definitivamente strutturale fino a **raggiungere oggettive “quote fisiologiche” e, addirittura, “VITTIME ZERO” in alcune strade e quartieri.**

Comunque rimane **l’impegno costante e, appunto, strutturale per rispettare l’obiettivo europeo di ridurre del 50% il numero delle vittime entro il 2010.**

Certamente senza conoscere dati su dove, come, perché e **CHI** è coinvolto negli incidenti stradali è **DIFFICILE** realizzare interventi condivisi per ridurre i veri problemi e cause degli incidenti stradali. Infatti negli anni passati non si disponeva di dati certi su:

- ▶ **puntuale LOCALIZZAZIONE degli incidenti;**
- ▶ **VITTIME degli incidenti (pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti, ecc.);**
- ▶ **MOTIVAZIONI degli incidenti (infrazioni).**

La lunga ricerca sugli incidenti dal 1998 al 2005 ha mostrato dati inequivocabili che indicano chiaramente dove, come e per chi occorre migliorare le strade cesenati:

- ▶ **maggiori vittime tra PEDONI e CICLISTI;**
- ▶ **maggiori vittime tra i GIOVANI (sulle moto !?!?);**
- ▶ **maggiori vittime in AMBITO URBANO.**

La “banca dati” ci consente anche di avere un rapporto più trasparente e veritiero con i cittadini, concentrando gli interventi nei punti critici e con misure che aumentino la sicurezza delle categorie maggiormente soggette a incidenti stradali, evitando la *distorsione dell’incidentalità* per interessi settoriali.

I dati che presentiamo nelle schede successive sono una parte della “banca dati” e delle conoscenze che abbiamo acquisito nella ricerca e elaborazioni degli incidenti stradali dal 1998 al 2005. Nei prossimi mesi sarà presentato un “**LIBRO BIANCO**” con tutti i dati possibili per **“capire gli incidenti stradali” e definire interventi ed opere puntuali e mirate per la loro diffusa e costate diminuzione in numero e gravità.**



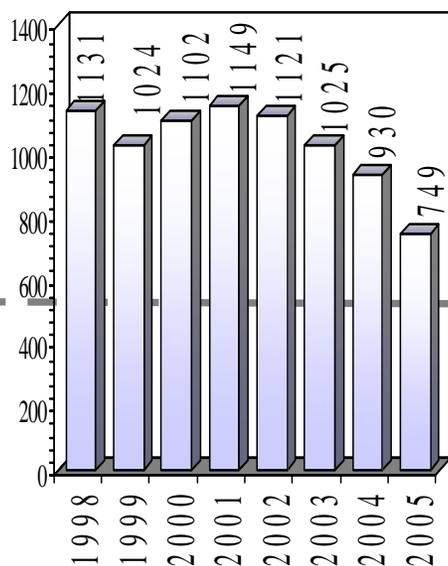
## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - 1a/5

# Valori assoluti degli INCIDENTI, MORTI e FERITI

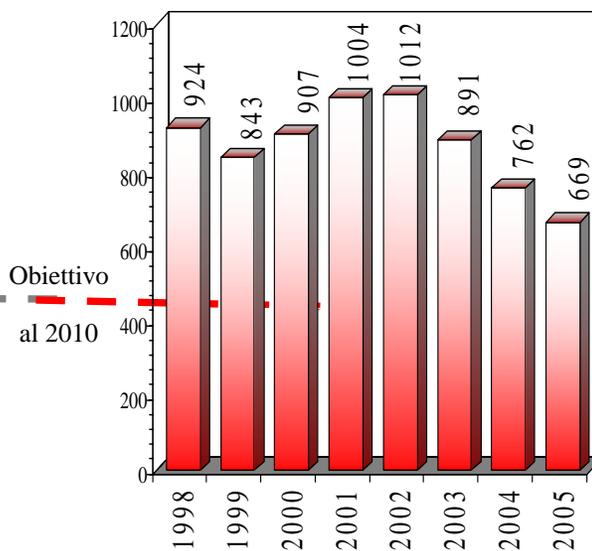
Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale.  
 Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi.

*N.B. Il totale degli incidenti comprende quelli con feriti, morti e solo danni a cose*

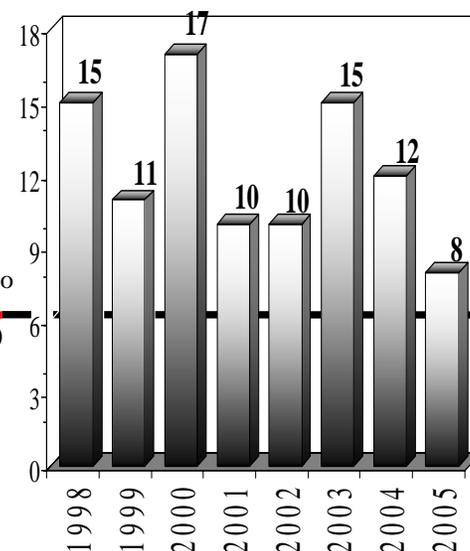
*Incidenti (totale)*



*Feriti (totale)*



*Morti (totale)*

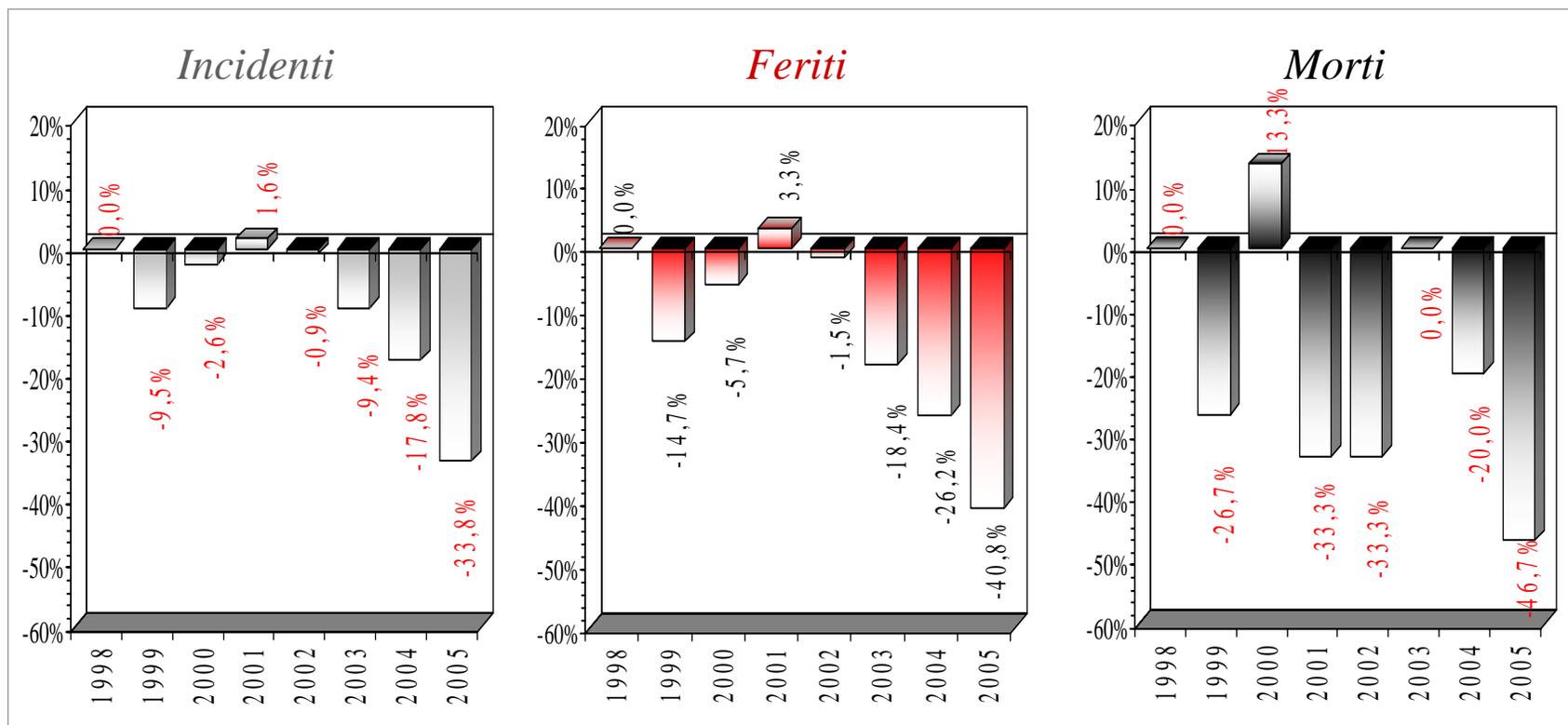




Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - **1b/5**

## Variatione in percentuale (1998 base uguale a zero) degli INCIDENTI, MORTI e FERITI

Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale.  
Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi.



*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)*

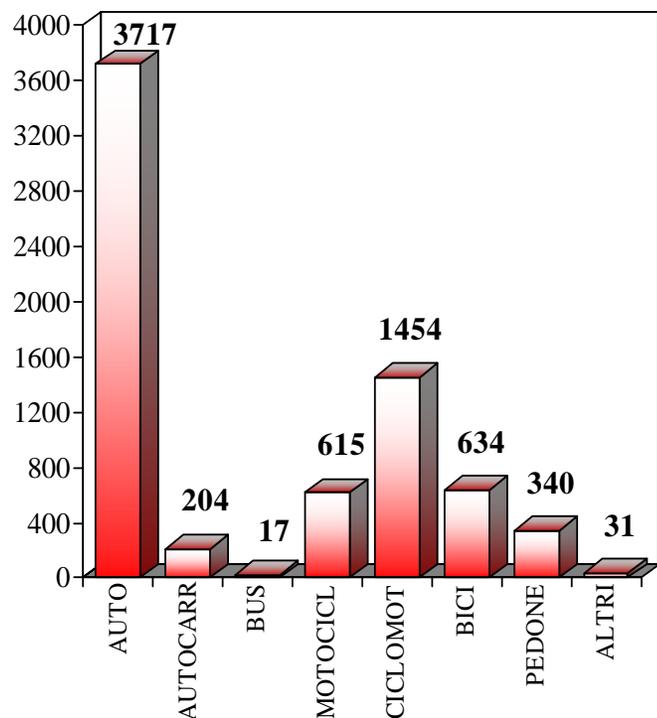


Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - **2a/5**

## FERITI per tipologia di UTENTI

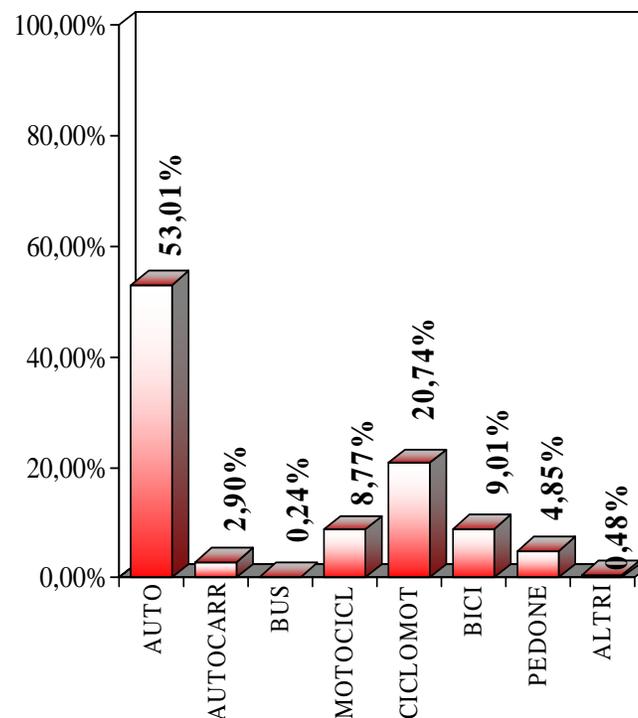
Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale .  
 Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi

Valore assoluto



Nel 2005  
 in Italia  
**OGNI**  
**GIORNO**  
**15 MORTI**  
**E**  
**860 FERITI**  
 per incidenti  
 stradali

Valore in %

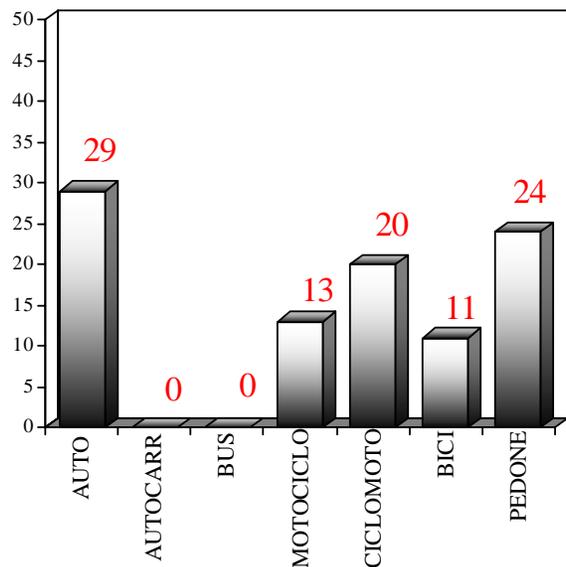




## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - 2b/5 **MORTI** per tipologia di UTENTI

Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale .  
 Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi

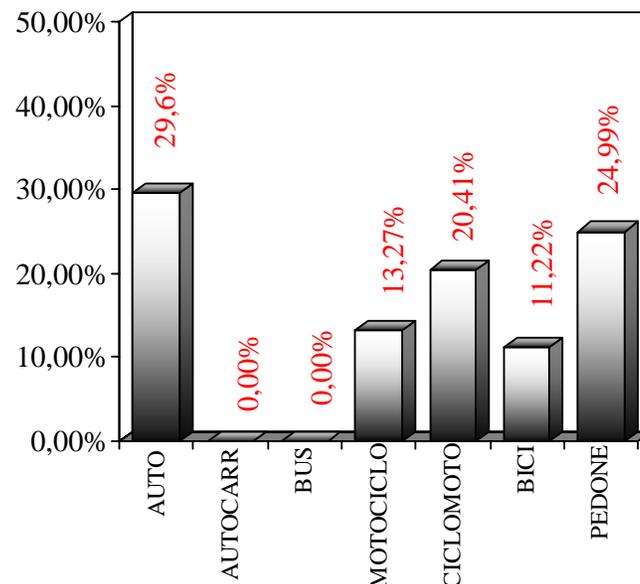
Valore assoluto



**1 MORTO**  
 ogni 4  
 da incidente  
 stradale è un  
**PEDONE**

**1 MORTO**  
 ogni 3  
 da incidente  
 stradale è un  
**MOTOCICLISTA**

Valore in %



I dati sugli incidenti stradali hanno rilevato una situazione grave per i PEDONI e CICLISTI verso i quali, senza riserve, devono essere rivolte le **PRIORITA'** degli **INVESTIMENTI** e delle **OPERE** per ridurre le vittime e la gravità dell'incidente.

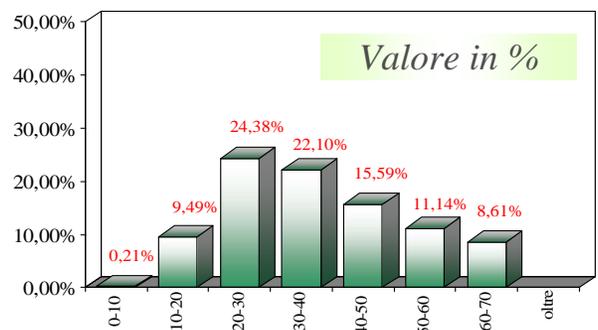
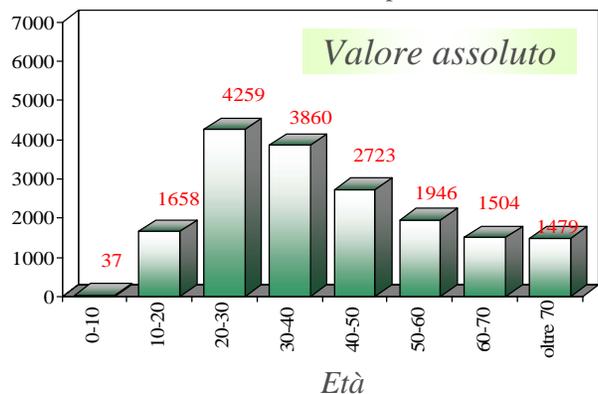
Per la grave situazione dei **MOTOCICLISTI**, l'impegno deve essere principalmente indirizzato nel settore delle **CAMPAGNE INFORMATIVE**.



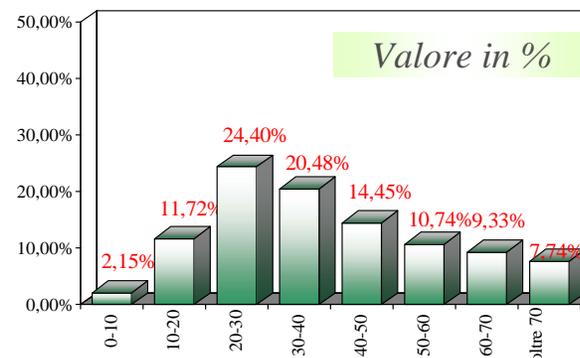
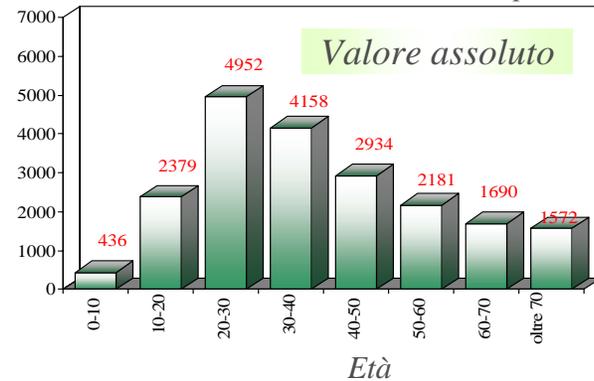
## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 – 3/5 L'ETA' delle PERSONE soggette ad incidenti

Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale .  
 Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi

CONDUCENTI per età



CONDUCENTI e PASSEGGERI per età



**Il 46,48% degli incidenti coinvolge persone tra i 20 e 40 anni di età.**

**Il 30% sono giovani tra i 18 e 30 anni.**

**DIALOGARE con i GIOVANI per RIDURRE le VITTIME da INCIDENTE STRADALE.**



## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - 4a/5 I LUOGHI degli incidenti

Tavole/dati  
n. B/1 – B/2 – B/3

La maggior parte degli incidenti stradali rilevati a Cesena sono avvenuti in ambito urbano (*più di 4 incidenti su 5*), ovvero dentro i centri abitati, sulle strade con la più alta promiscuità di utenti, di “convivenza” tra pedoni, ciclisti, automobilisti, autocarri, ecc, di “convivenza” tra funzioni di circolazione e sociali della strada.

Anche a livello nazionale il calo complessivo degli incidenti stradali è bilanciato negativamente dall’aumento degli incidenti in ambito urbano (*nel 2005 rispetto al 2004, + 107 morti e +564 feriti*).

L’impegno a lavorare per la “**SICUREZZA DENTRO LA CITTÀ**” è quindi una priorità nazionale che il Comune di Cesena persegue da diversi anni e intensificherà con i prossimi progetti (*vedere anche scheda 2*).

Dentro i centri abitati le strade con la più alta incidentalità sono quelle con i maggiori volumi di traffico (*Via Cervese, Via Ravennate, Via Emilia, ecc.*).

Ciò non significa, in assoluto, che queste strade siano le “più pericolose” perché il volume degli incidenti deve essere confrontato con la lunghezza della strada, le tipologie di utenti, le caratteristiche geometriche e funzionali della sede stradale, ecc. (*analisi che sarà presentata, nei prossimi mesi con il “LIBRO BIANCO” degli incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005*).

Sebbene il PRIM non sostenga la tesi ed usi le parole di “*strade killer*”, non c’è dubbio che, generalmente, gli utenti sono gli stessi per comportamenti e situazioni sull’intera rete stradale, ma sono soggetti ad incidenti prevalentemente in alcune strade. Quindi, queste stesse strade “partecipano ai sinistri” più di altre.

Inoltre, se come evidenziato nella scheda 75, in **diverse “strade messe in sicurezza” sono diminuiti gli incidenti (e sono rimasti gli stessi utenti)**, ciò significa che anche la “**STRADA PUÒ ESSERE PIÙ BUONA**” ed aiutare ad avere meno incidenti o meno gravi.

In conclusione, **conoscere i luoghi puntuali, le modalità degli incidenti e gli utenti coinvolti, è lo strumento fondamentale per interventi mirati e efficaci per la sicurezza stradale.**

Per capire la validità delle opere per la sicurezza è **FONTAMENTALE MONITORARE il “PRIMA e DOPO” gli interventi di riqualificazione e miglioramento della sede stradale.**

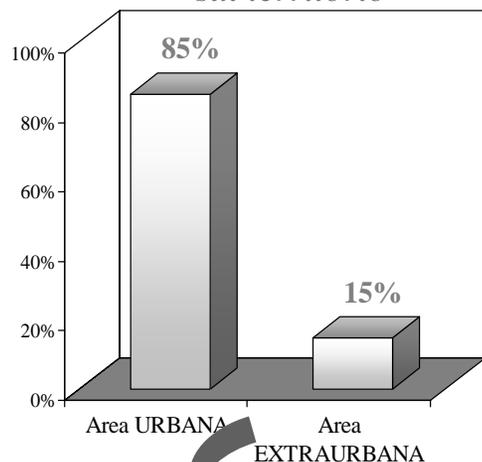


## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - 4b/5 La LOCALIZZAZIONE degli incidenti a Cesena dal 1998 al 2005

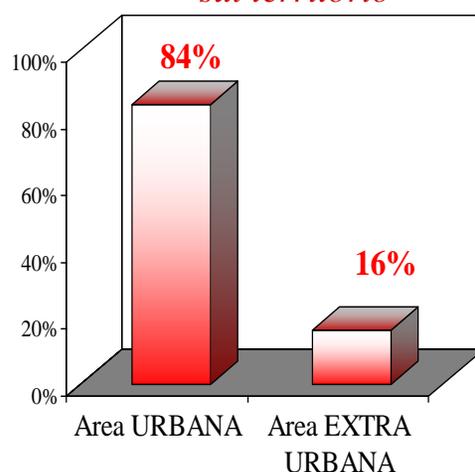
Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale .  
Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi

La maggioranza degli incidenti, feriti e morti avvengono sulle **STRADE URBANE** dove, generalmente, è minore la velocità assoluta, ma è più alta quella relativa ed incompatibile con i flussi e le tipologie di traffico proprie delle strade residenziali e “sociali”.  
L’incidentalità è più elevata non solo dove è maggiore il traffico, ma dove è più alta l’**INADEGUATA** promiscuità tra gli utenti e quindi i “conflitti” tra auto, moto, bici e pedoni.

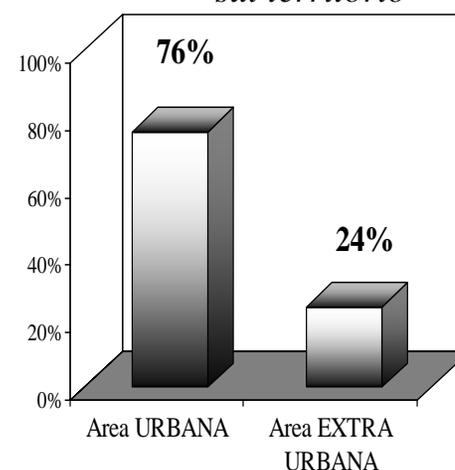
*INCIDENTI  
sul territorio*



*FERITI  
sul territorio*



*MORTI  
sul territorio*



**PRIORITA' degli INTERVENTI sulle STRADE URBANE**

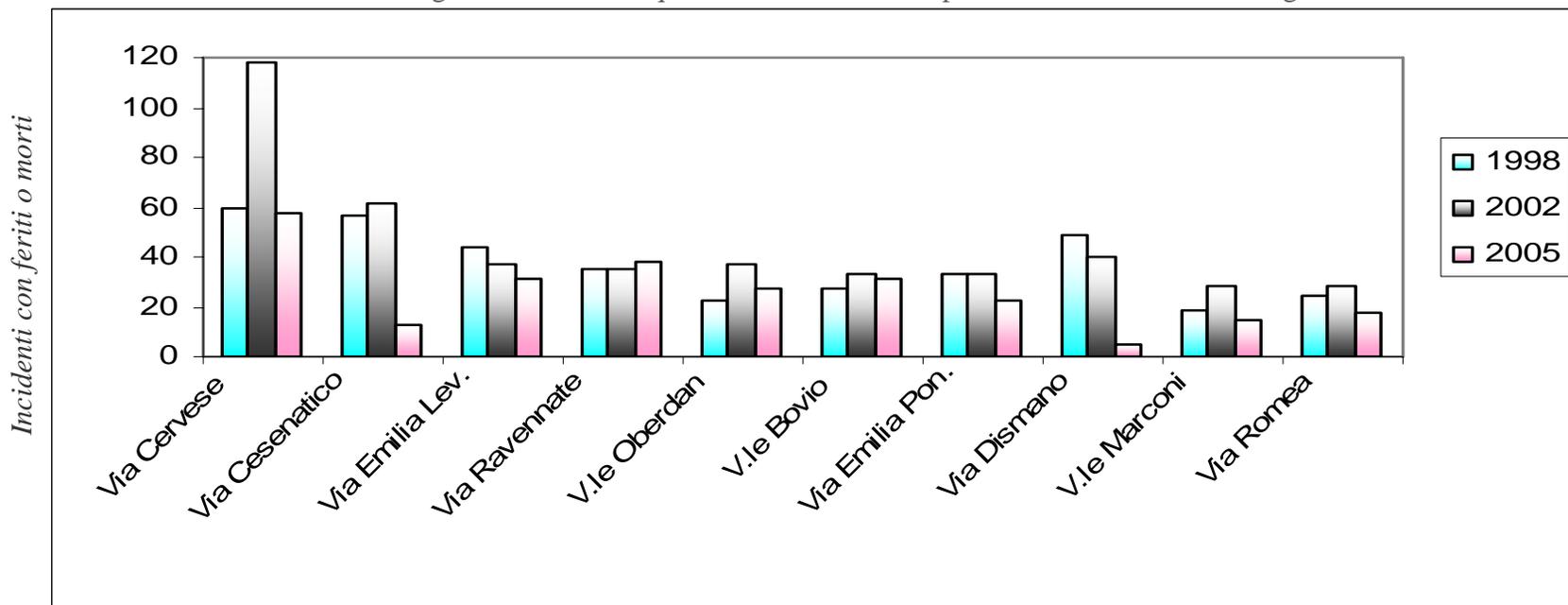


## Incidenti stradali a Cesena dal 1998 al 2005 - 4c/5

# Le 10 STRADE con **PIÙ** INCIDENTI *(con feriti e morti)*

Dati rilevati in collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale.  
 Informatizzazione, georeferenziazione ed elaborazione del Settore Sistemi Informativi.

L'analisi logistica degli incidenti stradali – *considerata a campione per gli anni 1998, 2002 e 2005* - ha indicato su quali strade avviene il maggiore numero di incidenti. Come detto nella scheda 46, ciò non significa che queste strade siano in assoluto le più “pericolose” (*per questa valutazione servono altri dati che saranno illustrati nel “Libro bianco degli incidenti stradali a Cesena” che sarà presentato a breve*), ma è importante verificare l'andamento dell'incidentalità negli anni sulle strade con il maggior numero di feriti e morti. Infatti è significativo che in quasi tutte le strade con più sinistri siano diminuiti i gravi incidenti.



*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**  
 del Comune di Cerena 2007-2016



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

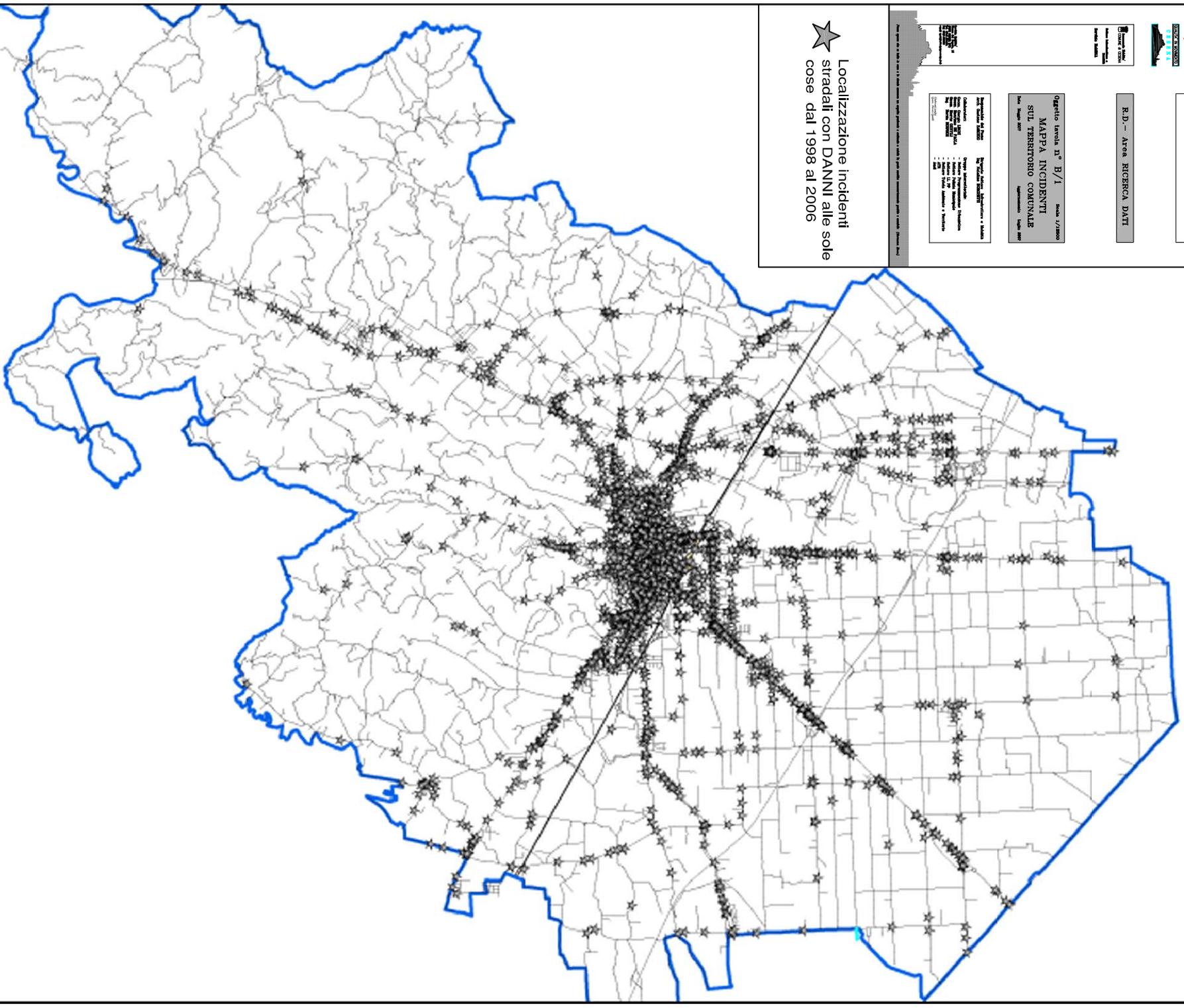


**Oggetto tavola n° B/1** scala 1/1000  
**MADDA INCIDENTI**  
 SUL TERRITORIO COMUNALE

**Prodotto da:** Studio di Architettura e Urbanistica  
**Autore:** Studio di Architettura e Urbanistica  
**Redatto da:** Studio di Architettura e Urbanistica  
**Verificato da:** Studio di Architettura e Urbanistica  
**Approvato da:** Studio di Architettura e Urbanistica

Autore grafica: Studio di Architettura e Urbanistica

★ Localizzazione incidenti  
 stradali con DANNI alle sole  
 cose dal 1998 al 2006





PIANO REGOLATORE INTEGRATO  
della MOBILITÀ (PRIM)  
del Comune di Cesena 2007-2016

R.D. - Area RICERCA DATI

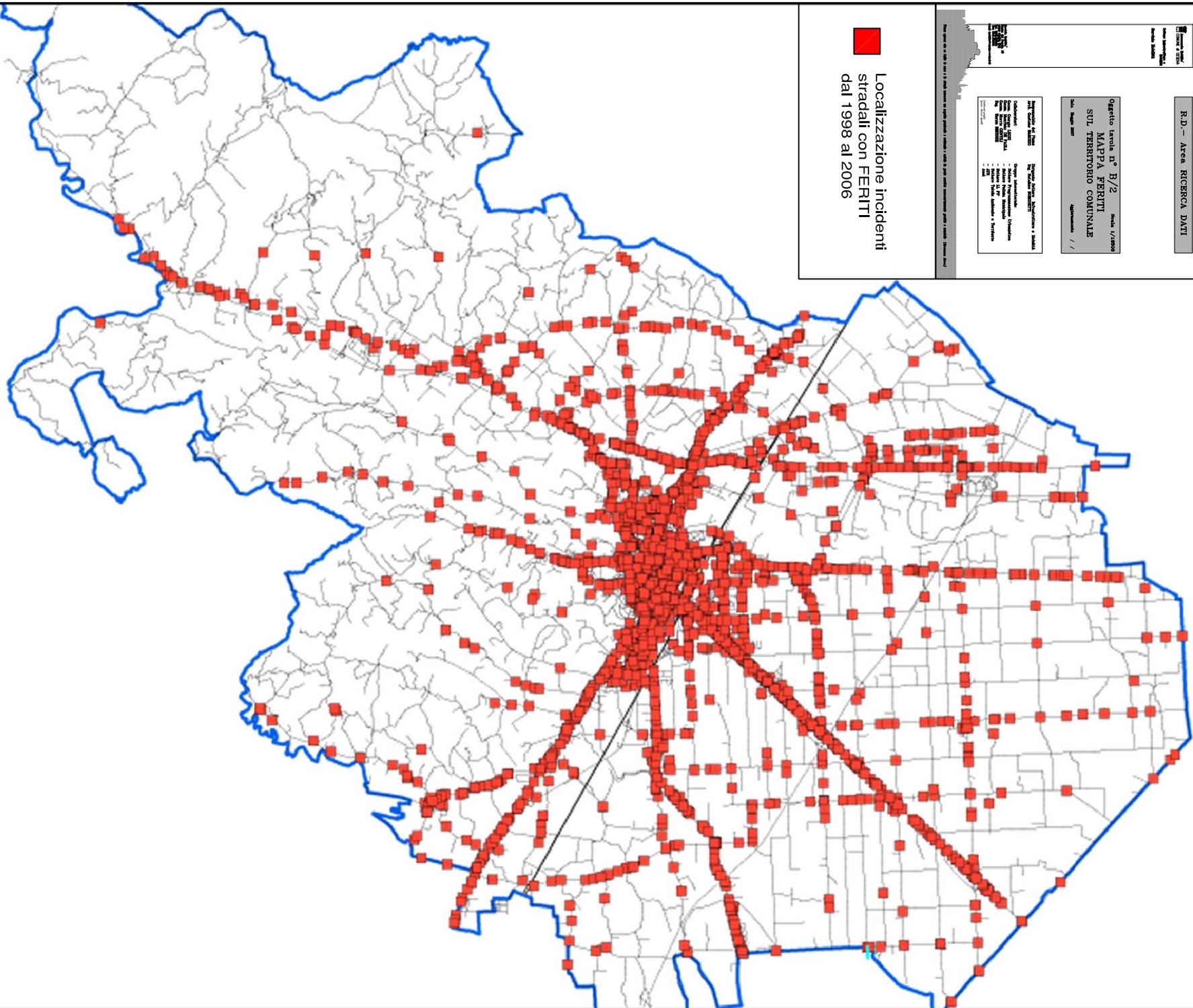


OGGETTO: AREA RICERCA DATI

OGGETTO: AREA RICERCA DATI  
MAPPA FERITTI  
SUL TERRITORIO COMUNALE

OGGETTO: AREA RICERCA DATI  
MAPPA FERITTI  
SUL TERRITORIO COMUNALE

Localizzazione incidenti  
stradali con FERITTI  
dal 1998 al 2006





PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE  
del Comune di Cerena 2007-2015

R.D. - Area RICERCA DATI

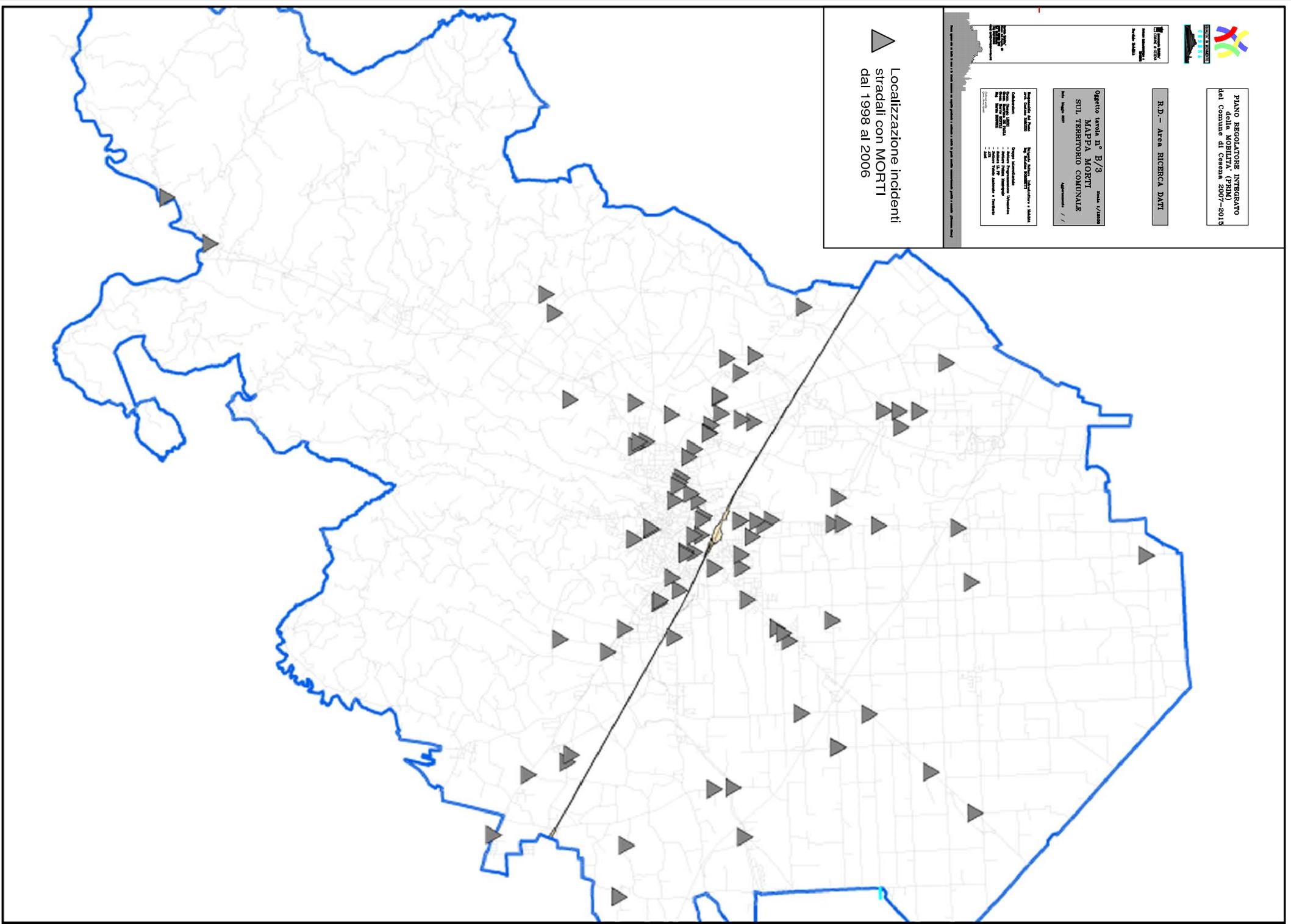


Comune di Cerena  
Via Roma, 10  
01100 Cerena (PG)

Oggetto tavola n° B/3 scala 1/10000  
**MAPPA MORTI**  
SUL TERRITORIO COMUNALE

Prodotto da: **Studio Territorio & Urbanistica**  
Autore: **Studio Territorio & Urbanistica**  
Data: **12/01/2015**  
Versione: **1.0**  
Data: **12/01/2015**  
Autore: **Studio Territorio & Urbanistica**  
Data: **12/01/2015**  
Versione: **1.0**

▲ Localizzazione incidenti  
stradali con MORTI  
dal 1998 al 2006



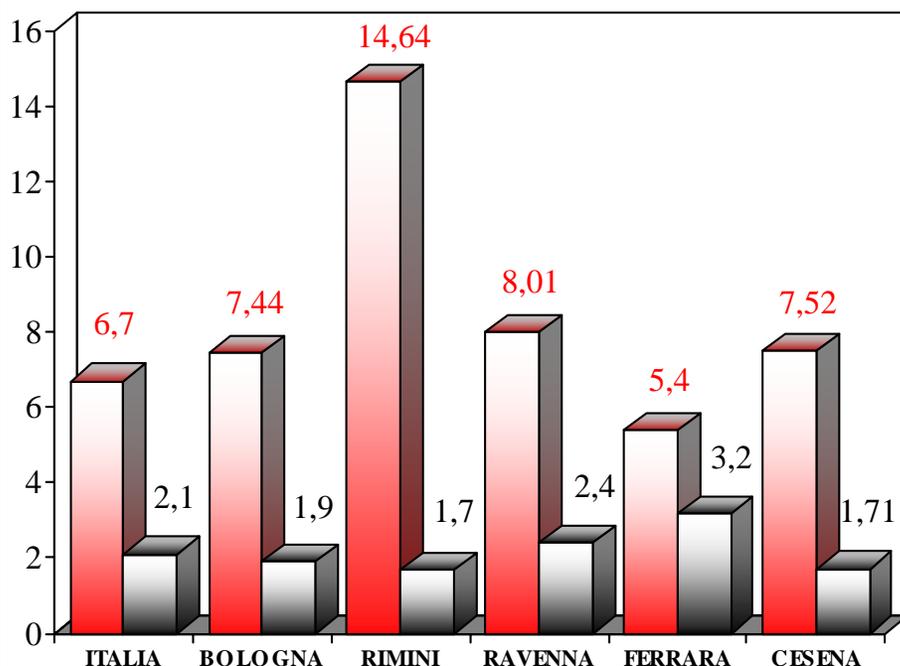


## Incidenti stradali a Cesena - **5/5** **CONFRONTO** incidenti in ITALIA, altri COMUNI e CESENA (fonte ISTAT)

N.B. Riferimento SOLO agli **incidenti con morti o feriti** nell'anno 2004:

1^ colonna: indice di incidenti ogni 1.000 abitanti

2^ colonna: indice di mortalità ogni 100 incidenti



CESENA ha un indice relativamente pressoché simili alle principali medie delle città regionali (eccetto l'alto e particolare indice di Rimini).

Questi dati devono essere letti come un costante impegno per ridurre morti e feriti da incidenti stradali.



## L'INQUINAMENTO ... dell'ARIA

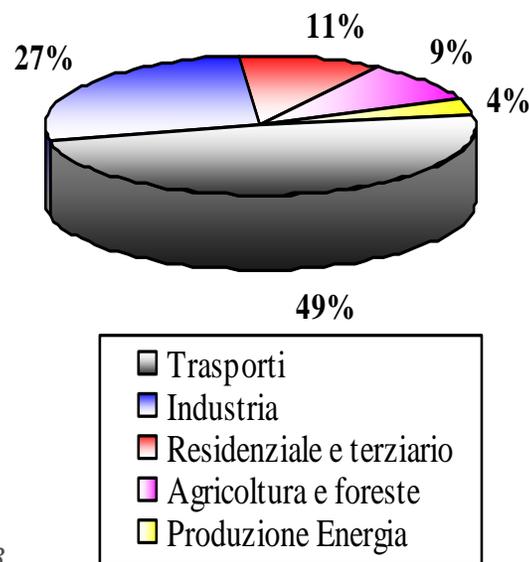
Tavola/dati n. C

L'aria di Cesena è MALATA e le cosiddette “*polveri sottili*” PM10 superano i parametri fissati dalle “direttive europee” rettificata dall'Italia nel 1992. Il superamento dei limiti è rilevante ed è costantemente superato negli ultimi tre anni.

Gli studi sui fattori dell'inquinamento hanno anche confermato che **il TRAFFICO è di gran lunga il maggiore responsabile della “malattia dell'aria”.**

Anno	Giorni di misura	Stazione rilevamento	Giorni in cui il PM10 superano i 50 ug/m3	% di giorni in cui si supera il valore di PM10	Media annua PM10 ug/m3
2005	172	Via Emilia	42	24,42%	45
	355	Via Angeloni	57	16,06%	37
2006	350	Via Emilia	123	35,15%	47
	294	Via Angeloni	60	20,41%	36
2007	95	Via Emilia	51	53,68%	
	95	Via Angeloni	24	25,27%	

Distribuzione in % delle emissioni di PM10 per settore nell'anno 2003 (fonte APAT)



La normativa europea vigente prevede che non venga superata la soglia di 50 ug/m3 per più di 35 giorni l'anno. Inoltre la media annua di PM10 non deve essere superiore a 40 ug/m3



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

R.D. - Area MOBILITA' SOSTENIBILE  
AMBIENTE e SALUTE

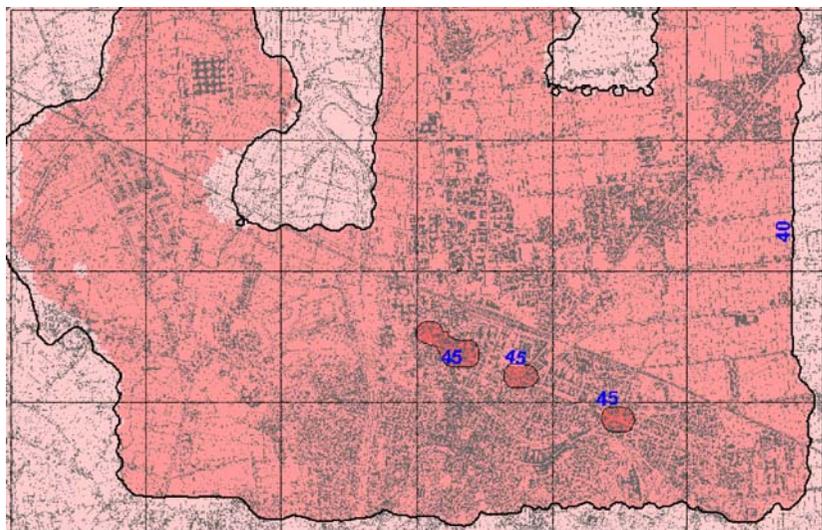
Piano di Settore  
VIII-PIANI di SALVAGUARDIA  
AMBIENTALE  
2007-2015

VI.2-Piano Particolareggiato  
L'INQUINAMENTO dell' ARIA

Oggetto tavola D\* C  
DATI & RICERCA  
LA QUALITA' dell' ARIA  
PM10 e NO2-STATO ATTUALE  
Data: Maggio 2007

Autore: Studio G. Pini  
Elaborazioni: Studio G. Pini  
Collaboratori:  
Gruppo di lavoro:  
- Ufficio Programmazione Urbanistica  
- Ufficio Piano Strategico  
- Ufficio G. Pini  
- Ufficio Tutela Ambientale e Verde  
- Uff. S.M.

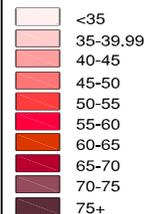
## PM10 STATO ATTUALE (POLVERI SOTTILI)



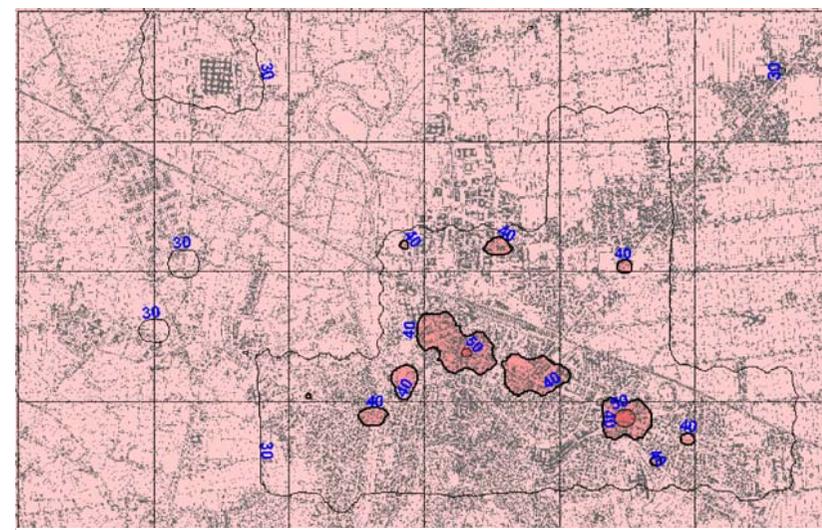
PM<sub>10</sub> - Area 2 - Cesena - Situazione ATTUALE-Media annuale

La mappa riporta le medie annuali stimate dal modello, secondo la scala cromatica indicata in legenda. L'area in cui è superato il valore di 40 µg/m<sup>3</sup> (limite di legge della media annuale al 2005) è delimitata da una isolina più spessa.

Media annuale di PM<sub>10</sub> (µg/m<sup>3</sup>)



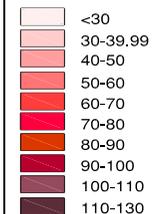
## NO2 STATO ATTUALE (BIOSSIDO D'AZOTO)



NO<sub>2</sub> - Area 2 - Cesena - Situazione ATTUALE-Media annuale

La mappa riporta le medie annuali stimate dal modello, secondo la scala cromatica indicata in legenda. L'area in cui è superato il valore di 40 µg/m<sup>3</sup> (limite di legge della media annuale al 2010) è delimitata da una isolina più spessa.

Media annuale di NO<sub>2</sub> (µg/m<sup>3</sup>)





# L'INQUINAMENTO ... del RUMORE

Tavola/dati n. D

Con l'approvazione del “Piano di Classificazione Acustica” del 2002, si è definita la “MAPPATURA ACUSTICA” (*rilevamento Arpa*), del centro urbano di Cesena.

Relativamente alla RUMOROSITA' da TRAFFICO VEICOLARE le rilevazioni eseguite hanno evidenziato che nel periodo diurno presso il primo fronte abitativo limitrofo alla strada, si supera, in circa il 50% dei casi i 65 dB(A) ed in diversi casi anche i 70 dB(A). Nel periodo notturno si supera nel circa il 55% i 55 dB(A) e nel 40% dei rilevamenti i 60 dB(A).

I 65 diurni ed i 55 notturni di dB(A) sono i limiti della Classe IV del “Piano ...” e possono considerarsi a grandi linee i valori oltre i quali inizia il disturbo psico-fisico delle persone.

In merito alle indagini riguardanti la rumorosità in corrispondenza dei siti sensibili (**SCUOLE e OSPEDALI**), i rilevamenti hanno evidenziato che nel periodo diurno si supera nel 65% dei casi i 65dB(A) (*50 quelli ammessi*), mentre nel periodo notturno nel 75% dei ricettori si superano i 55 dB(A) e nel 65% i 60 dB(A) (*40 quelli ammessi*).

**Il “Piano ...” ha quindi evidenziato un clima acustico NEGATIVO influenzato dal rumore delle infrastrutture.**

Ubicazione ricettore	Valori Leq rilevati giorno in dB(A)	Valori limite ammessi	Valori Leq Rilevati notte in dB(A)	Valori limite ammessi
Corso Garibaldi (sopra Galleria Isei)	<b>67,0</b>	60	<b>63,0</b>	50
Viale Marconi (angolo Via Paradiso)	67,0	70	<b>63,0</b>	60
Via Emilia Levante (angolo Via Rio Marano)	69,5	70	<b>64</b>	60
Via Cerchia S. Egidio	<b>66,5</b>	65	<b>59,5</b>	55
Via Romea	<b>66,5</b>	70	<b>60,5</b>	60
Via Cesenatico (angolo Via Canarelli)	<b>71,0</b>	70	<b>65,5</b>	60
Via Madonna d. Schioppo	<b>72,5</b>	70	<b>66,5</b>	60
Viale Finali	<b>66,5</b>	65	51,5	55
Viale Mazzoni (Hotel Cappello)	60,0	65	51,5	55
Via Cervese	<b>72,5</b>	70	<b>62,5</b>	60
Via Dismano	69,5	70	<b>62,5</b>	60
Via Emilia Ponente	<b>71,5</b>	70	<b>66,5</b>	60



QUALITÀ IN MOVIMENTO  
CESENA

Assessorato Mobilità  
COMUNE DI CESENA  
Settore Infrastrutture e Mobilità  
Servizio Mobilità

Servizio Mobilità  
Ufficio del Piano di  
Urbanistica  
Via S. Maria 10  
43020 Cesena (FC)

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

**R.D.- Area MOBILITA' SOSTENIBILE  
AMBIENTE e SALUTE**

**Piano di Settore  
VIII-PIANI di SALVAGUARDIA  
AMBIENTALE**

**VIII.2-Piano Particolareggiato  
CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA  
della RETE STRADALE COMUNALE**

**Oggetto tavola n° D  
DATI & RICERCA  
ZONIZZAZIONE ACUSTICA  
CENTRO URBANO (FONTE ARPA)**  
Data: Maggio 2007      Aggiornamento: Luglio 2007

**Responsabile del Piano**  
Arch. Gaetano FABBRO  
Geom. Giorgio LOTTI  
**Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità**  
Ing. Natalino BORGHETTI  
**Collaboratori:**  
Geom. Maurizio DE PAOLA  
Geom. Marco CESTILI  
Ing. Maria MISTROSI  
**Gruppo intersettoriale:**  
- Settore Programmazione Urbanistica  
- Settore Polizia Municipale  
- Settore LL.PP.  
- Settore Tutela Ambiente e Territorio  
- ATS  
- Anit

Prima copia che si fa alla casa e si archivia con un esemplare originale e valida la prima cartella numerazione grafica e cartella (Struttura Area)

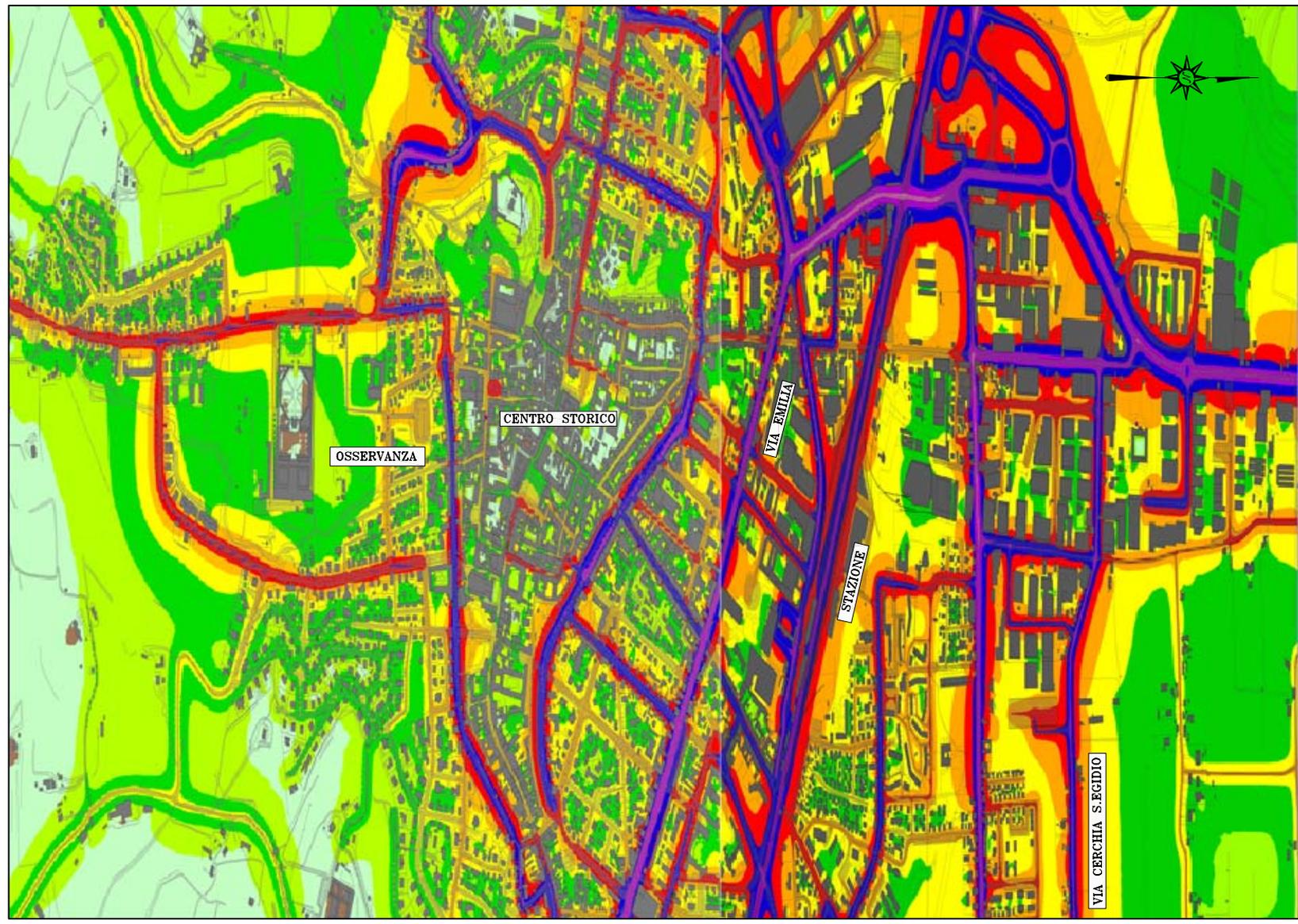
**LEGENDA**

Livelli di esposizione al rumore in dB(A)

- < 35
- da 35 a 40
- da 40 a 45
- da 45 a 50
- da 50 a 55
- da 55 a 60
- da 60 a 65
- da 65 a 70
- da 70 a 75
- > 75

Ubicazione dei punti di monitoraggio

- Punti di monitoraggio periodo lungo (settimanale)
- Punti di monitoraggio periodo breve (30 minuti)
- Punti di monitoraggio precedenti indagini (2000-2001-2002)





# Capitolo 2° II PROGETTO: PIANIFICAZIONE & INDIRIZZI

2.1. Pianificazione Infrastrutture & Sicurezza

2.2. Sosta & Qualità Urbana

2.3. Trasporto Pubblico Locale

2.4. Mobilità Sostenibile & Ambiente

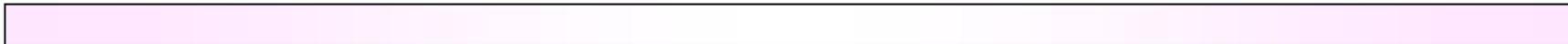


## Capitolo 2° - Il Progetto: Pianificazione & Indirizzi

PIANIFICAZIONE  
INFRASTRUTTURE  
& SICUREZZA

# 2.1. PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURE & SICUREZZA

QUALITÀ IN MOVIMENTO  
C E S E N A





## IL PROGETTO per la NUOVA MOBILITA’ **INFRASTRUTTURE & SICUREZZA** indice delle schede

▶ <b>METODI &amp; PRIORITA’ nel riordino delle STRADE URBANE ESISTENTI</b>	scheda n. 53	
▶ La rete stradale cesenate di IERI e di DOMANI	scheda n. 54	
▶ Il CATASTO delle STRADE: SAPERE per FARE	scheda n. 55	
<b><u>PIANIFICAZIONE</u></b>		
▶ Obiettivi della GERARCHIA delle STRADE	scheda n. 56	
▶ GERARCHIA FUNZIONALE delle STRADE cesenate	scheda n. 57	e 4 Tavole
▶ Le NUOVE GRANDI INFRASTRUTTURE	scheda n. 58	e Tavola
▶ Le strade esistenti di ATTRAVERSAMENTO da RISTRUTTURARE	scheda n. 59	
▶ Le strade esistenti di DISTRIBUZIONE e LOCALI da RISTRUTTURARE	scheda n. 60	
▶ La CIRCOLAZIONE e DISTRIBUZIONE delle “MERCİ”	scheda n. 61	e Tavola
▶ Le STRADE nelle NUOVE URBANIZZAZIONI	scheda n. 62	
<b><u>CIRCOLAZIONE “DOPO SECANTE ed altre nuove infrastrutture</u></b>		
▶ COSA SUCCEDDE nel DOPO SECANTE & ...	scheda n. 63	
▶ Le SCELTE STRATEGICHE del dopo SECANTE sulle strade esistenti	scheda n. 64	e 2 Tavole
▶ Le SIMULAZIONI di flussi di traffico del DOPO SECANTE & ...	scheda n. 65-66-67	e 3 Tavole
▶ Le STRADE DECLASSATE	scheda n. 68	
▶ La SICUREZZA STRADALE nei QUARTIERI	scheda n. 69-70	e 4 Tavole
<b><u>SICUREZZA STRADALE</u></b>		
▶ Il SISTEMA delle ROTATORIE	scheda n. 71	
▶ Le ROTATORIE di BREVE PERIODO	scheda n. 72	
▶ Le ROTATORIE nei PROSSIMI 5-10 anni	scheda n. 73	e 3 Tavole
▶ Le “OPERE MINORI” per la sicurezza stradale	scheda n. 74	e Tavola
▶ Le STRADE DIVENTATE “PIU’ SICURE”	scheda n. 75	e Tavola
▶ SEGNALETICA STRADALE & MANUTENZIONE	scheda n. 76-77	
▶ EDUCARE, PREVENIRE e VIGILARE	scheda n. 78	



## METODO & PRIORITA'

### nel riordinare e qualificare le strade urbane esistenti

Molte strade urbane esistenti hanno limitate sezioni stradali e, quindi, spazi insufficienti per consentire il contemporaneo e SICURO movimento del “grande traffico”, il doppio senso di circolazione, lo spazio protetto per i pedoni, la sosta e, dove servono, le piste ciclabili.

In questa realtà (già evidenziata nel “Piano della rete dei percorsi pedonali e ciclabili” del 1992), occorre fare delle SCELTE PRIORITARIE per RIORGANIZZARE le sedi stradali e consentire la regolare funzione e sicurezza di tutte le esigenze della mobilità.

E' importante non intervenire su singole strade, ma procedere con **progetti unitari su una maglia stradale completa di “strade principali”** che racchiudono **“strade locali”**.

Il progetto della mobilità non è quindi un fatto monotematico - circolazione o sicurezza o sosta o infrastrutture o protezione utenti deboli o ecc., ecc. – ma un progetto unitario che va dalla superstrada alle strisce pedonali.

Con “progetti unitari sulla rete viaria e quartieri omogenei” si è intervenuto e si interverrà considerando i seguenti valori della mobilità e degli utenti (valutazioni indicate anche dalle “*Direttive ministeriali per la redazione ed adozione dei Piani Urbani del Traffico*” del 1995):

- 1. CIRCOLAZIONE dei PEDONI**
- 2. CIRCOLAZIONE dei VEICOLI**
  - A. mobilità sostenibile**
    - ▶ privata/BICI
    - ▶ pubblica/BUS
  - B. mobilità privata a motore**
  - C. trasporto merci**
- 3. SOSTA**



## La rete stradale cesenate di IERI e di DOMANI

Le rete stradale del traffico di **ATTRAVERSAMENTO** nel 1985 (*vedere Tav. n. I.2.1. con la rete viaria principale evidenziata in rosso*) era interna ai centri abitati, sulle stesse strade utilizzate per distribuire il traffico nei vari “centri di servizi”, per accedere alle abitazioni, per il movimento dei pedoni, ciclisti, bus e la socialità urbana.

L’urbanizzazione “storica” ha sempre costruito a “bordo strada” – spesso sulle strade statali - e ancora oggi parte di quelle strade fanno parte della rete principale di attraversamento, con le “finestre sull’asfalto”. Anche l’urbanizzazione dei primi 30 anni del dopo guerra non ha sufficientemente differenziato la gerarchia e struttura della rete stradale. Con i primi tratti della Secante, con i nuovi ponti sul Savio, i sottopassi sulla ferrovia, le nuove “circonvallazioni” si è pian piano modificata la “gerarchia” delle strade ed alcune hanno perso il ruolo di strada di attraversamento (*esempi: \* declassate Via Emilia Ponente e Via Emilia Levante con la messa in esercizio dei tratti della Secante; \* declassate V.le Matteotti e P.te Risorgimento con la messa in esercizio di Viale della Resistenza e P.te Europa Unita; \* declassato Viadotto Kennedy con la messa in esercizio di Via Spadolini e sottopasso Stadio; \* declassata Via Cervese a Pioppa con la messa in esercizio della nuova “bretella”*).

**L’obiettivo conclusivo dell’ammodernamento della rete stradale è quello di “spostare” tutto il traffico di attraversamento - “strade rosse” nelle tavole allegate - al di fuori dei centri abitati, come è possibile vedere nella Tav. n. I.2.4. che documenta l’assetto finale della rete stradale di Cesena.**

Questa nuova gerarchia non solo rispetta la corretta progettazione della rete viaria (*le strade organizzano l’urbanizzazione*), le norme del Codice della Strada (*geometria e funzioni della circolazione e della sosta*), *la sicurezza degli utenti (minore promiscuità)*, ma potrà assicurare anche miglioramenti alla qualità dell’aria e del rumore (*vedere schede n. 104 e 112*).

Infatti **l’AMMODERNAMENTO della RETE STRADALE URBANA è un atto dovuto per lo stato attuale di alcune frazioni e zone residenziali**, e non genera automaticamente maggiore traffico (+ strade = + auto!?), se la “struttura della mobilità” è progettata anche con disincentivi all’uso dell’auto e incentivi all’uso di altri veicoli, soprattutto nelle aree ad alta concentrazione di densità abitativa, di commercio e di servizi, come il PRIM si prefigge in modo ampio e dettagliato (*vedere schede n. 81, 88, 91, 94, 95, 97, 101, 103, 104, 106, 110*).



## Il CATASTO delle STRADE: SAPERE per FARE

Il Codice della Strada prevede, all’art. 13, l’istituzione del “**CATASTO delle STRADE**” fondamentale per una corretta, aggiornata e legale organizzazione e gestione della rete stradale.

Allo stesso articolo del CdS si legge che “*Gli enti proprietari delle strade sono tenuti ad effettuare rilevazioni del traffico per l’acquisizione dei dati che abbiano validità temporale riferita all’anno ...*”.

Come dimostrato da questo stesso PRIM, la “**conoscenza della realtà e storia strutturale, funzionale e gestionale della rete stradale**” è un fatto fondamentale che diventa oggettivamente componente della PIANIFICAZIONE & PROGETTO delle strade.

La conoscenza dettagliata delle strade comunali è stata sempre limitata e mai “*in tempo reale*”. Il Comune di Cesena ha predisposto il software per la gestione del “CATASTO delle STRADE” dove è documentato:

- ▶ la **GEOMETRIA di ogni singolo tratto stradale**;
- ▶ le **ORDINANZE che regolamentano la circolazione e sosta**;
- ▶ la **SEGNALETICA verticale**.

Altro importante ruolo “aggiunto” del “CATASTO delle STRADE” è quello di determinare la funzionalità di ogni singola strada ovvero le **POSSIBILITÀ** di CIRCOLAZIONE e SOSTA consentite o vietate per lo stato stesso della strada, la sua geometria, il suo rapporto con la rete e con l’ambiente.

Ulteriore dato importante è costruire la “memoria” dei “**FLUSSI di TRAFFICO**” e dei “**TEMPI di PERCORRENZA**” di ogni singolo tratto stradale per sapere come funziona la rete ovvero se e dove è critica o efficiente.

Infine la “memoria” degli **INCIDENTI** per sapere dove e perché la rete contribuisce a provocare “danni” ed a costare più della sua funzione.

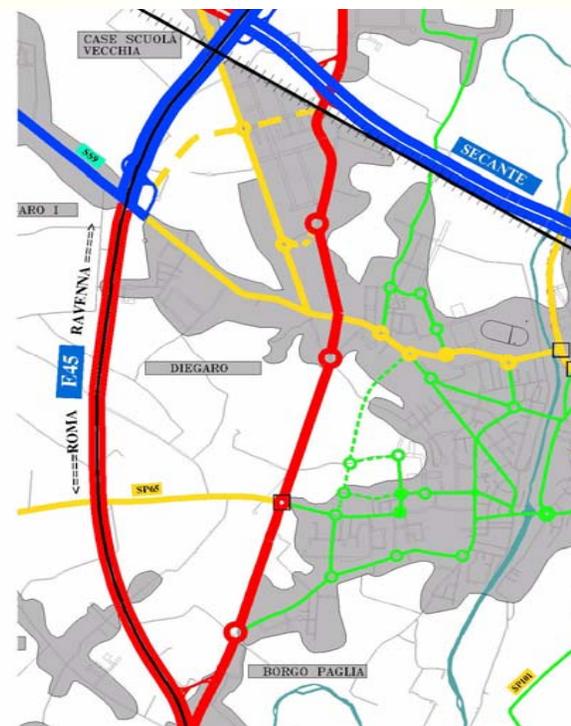
Questa **articolata BANCA DATI** consentirà di avere in “tempo reale” la conoscenza dello **STATO DINAMICO** della rete indispensabile per intervenire sulle strade esistenti e comprendere i contributi da chiedere alle nuove urbanizzazioni per migliorare l’intera mobilità ed ambiente.



## Obiettivi progettuali e gestionali della **GERARCHIA FUNZIONALE** della rete stradale

1. DIVIDERE le FUNZIONI delle STRADE, PERCORSI e NODI
2. **INDIVIDUARE** le CRITICITÀ della RETE PRINCIPALE e dei NODI
3. INDICARE le NUOVE INFRASTRUTTURE INDISPENSABILI alla RETE STRADALE PRINCIPALE (di attraversamento e di distribuzione)
4. **DECLASSARE** la RETE o le STRADE INADATTE al RUOLO
5. REGOLAMENTARE il TRAFFICO dei MEZZI PESANTI
6. **IMPEDIRE** o LIMITARE il TRAFFICO IMPROPRIO (di attraversamento o distribuzione) sulle STRADE RESIDENZIALI-LOCALI
7. DELIMITARE e TUTELARE le ZONE RESIDENZIALI
  - ZTL e/o ZONE 30 a TRAFFICO PEDONALE PRIVILEGIATO
8. **CATASTO STRADE** e VINCOLI NORMATIVI (LIVELLI di SICUREZZA)
9. INDICAZIONI e NORME per l'EDIFICAZIONE ed ATTIVITA' PRIVATE

Particolare della rete urbana di Cesena, con in **rosso** le strade di attraversamento (particolare **blu** l'asse urbano Secante-E45), in **giallo** quelle di distribuzioni, e in **verde** quelle locali interzone





Progetto di pianificazione - **1/7** (vedere schede da 58 a 62)

## GERARCHIA FUNZIONALE della definitiva rete stradale cesenate

Vedere EVOLUZIONE  
dal 1980 a stato futuro  
Tav.le n. I.2.1. - n. I.2.2.  
Tav.le n. I.2.3. - n. I.2.4.

### ■ VIABILITÀ PRIMARIA (nazionale e interregionale)

- AUTOSTRADA (A14)
- STRADE di SCORRIMENTO (E45)

### ■ RETE STRADALE PRINCIPALE (regionale e provinciale)

#### ■ VIABILITÀ di ATTRAVERSAMENTO

- ASSE URBANO Via EMILIA-SECANTE-E45-Via EMILIA
- STRADE di INTERQUARTIERE:
  - ✓ Circonvallazione Diegaro-Ponte Pietra, Via Emilia extra urbana
  - ✓ Via Cervese (a nord dell'autostrada con circonvallazione dei centri abitati)
  - ✓ Via Cesenatico (tratto a est di Ponte Pietra), Via Romea, Via Dismano

#### ■ VIABILITÀ di DISTRIBUZIONE (comunale)

- STRADE DI QUARTIERE

### ■ RETE STRADALE LOCALE (per residenza e relativi servizi)

- STRADE INTERZONE (declassate a questo ruolo Via SAVIO, PONTE VECCHIO, “CIRCONVALLAZIONE SUD”, “CIRCONVALLAZIONE dei VIALI”, Via CERVESE URBANA, ecc.)
- STRADE LOCALI (residenziali, strade parcheggio a traffico pedonale privilegiato)



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



**A- AREA PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURE E SICUREZZA**

**Piano di Settore I-PIANIFICAZIONE E ORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE 2003-2015**

**1.2-Strada: Pianificazione, classificazione ed organizzazione della RETE STRADALE CONTINUA 2003-2015**

**Regolamento n. 12 del 12/1/2007**

**GERARCHIA delle STRADE nel 1990**

Prodotto da: **Studio di Architettura e Urbanistica**

Autore: **Studio di Architettura e Urbanistica**

Collaboratori: **Studio di Architettura e Urbanistica**

Coordinatore: **Studio di Architettura e Urbanistica**

Approvato: **Studio di Architettura e Urbanistica**

**LEGENDA**

Gerarchia delle strade in base alla direttiva Ministeriale per i piani urbani del traffico (giugno 1995)

**RETE STRADALE PRINCIPALE**

- Strada principale
- Strada principale di primo ordine
- Strada principale di secondo ordine
- Strada principale di terzo ordine
- Strada principale di quarto ordine
- Strada principale di quinto ordine
- Strada principale di sesto ordine
- Strada principale di settimo ordine
- Strada principale di ottavo ordine
- Strada principale di nono ordine
- Strada principale di decimo ordine

**RETE STRADALE LOCALE**

- Strada locale di primo ordine
- Strada locale di secondo ordine
- Strada locale di terzo ordine
- Strada locale di quarto ordine
- Strada locale di quinto ordine
- Strada locale di sesto ordine
- Strada locale di settimo ordine
- Strada locale di ottavo ordine
- Strada locale di nono ordine
- Strada locale di decimo ordine

**ALTRE SINDROLOGIE**

- Strada di quartiere
- Strada di vicinato
- Strada di zona
- Strada di quartiere
- Strada di vicinato
- Strada di zona
- Strada di quartiere
- Strada di vicinato
- Strada di zona
- Strada di quartiere
- Strada di vicinato
- Strada di zona

Tav. PRIM 9



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



**1- AREA PRINCIPALE DI INTERESSE STRADALE**

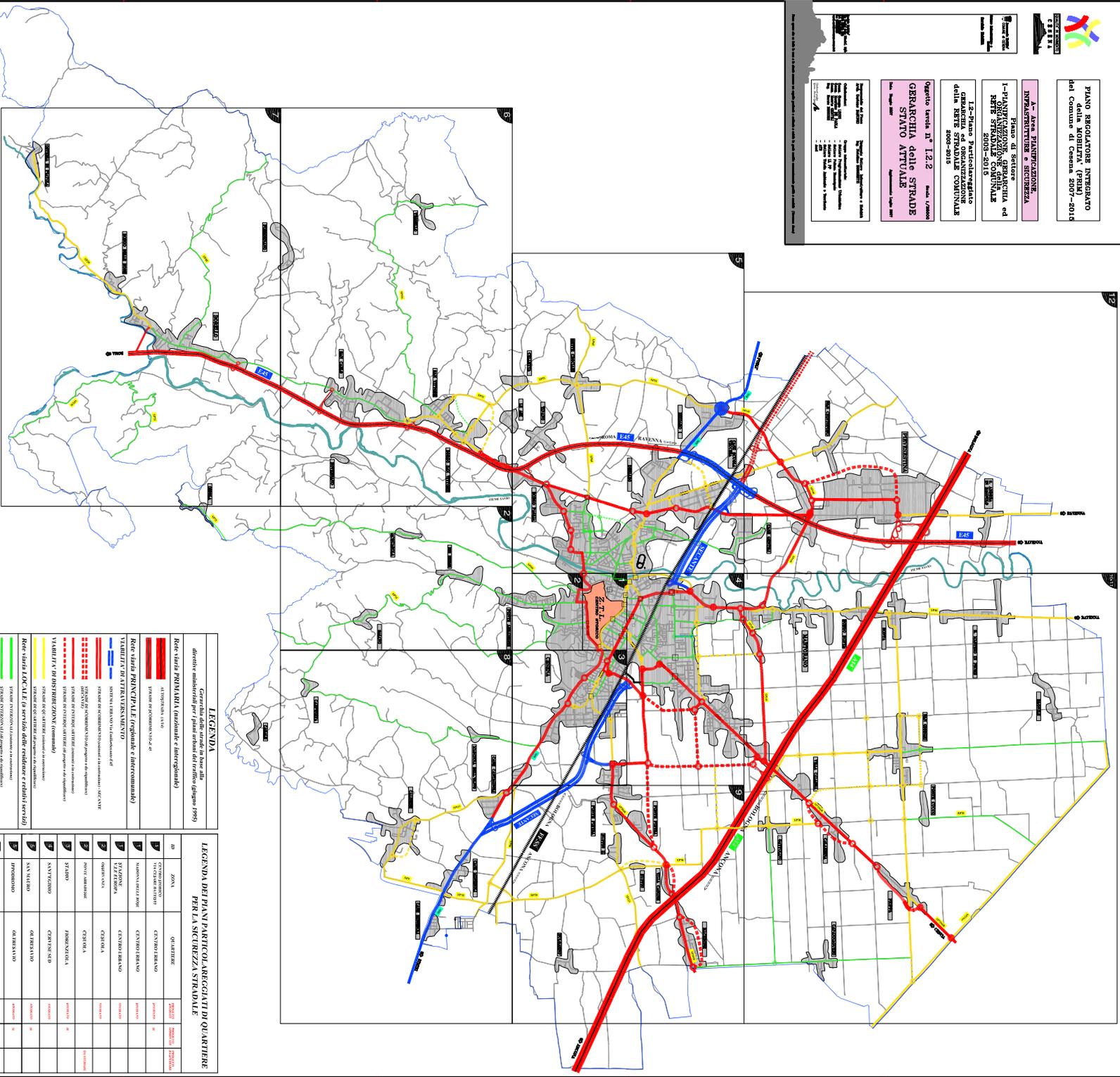
**1- PIANIFICAZIONE E GERARCHIA ed ORGANIZZAZIONE della RETE STRADALE 2003-2015**

**1.2- Piano Particolareggiato della RETE STRADALE COMUNALE 2003-2015**

**GERARCHIA della STRADA STATO ATTUALE**

Legenda

Linea continua	Strada principale
Linea tratteggiata	Strada secondaria
Linea a tratti	Strada di quartiere
Linea punteggiata	Strada di vicinato
Linea a zigzag	Strada di campagna



**LEGENDA**

	<b>Rete viaria PRIMARIA (nazionale e interregionale)</b>
	<b>Rete viaria PRINCIPALE (regionale e intercomunale)</b>
	<b>VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO</b>
	<b>VIABILITÀ DI DISTURBIO (limitata)</b>
	<b>Rete viaria LOCALE (di quartiere, di vicinato e di campagna)</b>
	<b>ALTRE SIMBOLICHE</b>

**LEGENDA DEI PIANI PARTICOLAREGGIATI QUARTIERE PER LA SICUREZZA STRADALE**

ID	ZONA	QUARTIERE	PERICOLO	PERICOLO	PERICOLO
P1	COMUNICAZIONE	ENTROTERMINO	ALTO	ALTO	ALTO
P2	VICINIZI	ENTROTERMINO	ALTO	ALTO	ALTO
P3	SUBURBANIZZAZIONE	ENTROTERMINO	ALTO	ALTO	ALTO
P4	STAZIONE	ENTROTERMINO	ALTO	ALTO	ALTO
P5	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P6	STADIO	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P7	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P8	SAN VALENO	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P9	SAN VALENO	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P10	SAN VALENO	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P11	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P12	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P13	SAN VALENO	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P14	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P15	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P16	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P17	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P18	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P19	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO
P20	OPERE SANITARE	QUARTIERE	ALTO	ALTO	ALTO