



Piano Urbano Mobilità Sostenibile 2017-2030 nel Comune di Cesena
Obiettivi e proposta progettuale
Ottobre 2017

Comune di Cesena
Assessorato Infrastrutture e Mobilità
Servizio Mobilità



PUMS 2017 - 2030

Piano Urbano Mobilità Sostenibile

sintesi degli obiettivi, aree tematiche e punti di forza

sintesi della relazione generale



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

Cesena per la sicurezza delle persone in movimento



PREMESSA

La delibera di Consiglio Comunale n. 49 del 7/7/2016 ha concluso la 1^a fase del “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS 2017-2030” approvando le linee di indirizzo che:

- FOTOGRAFANO lo STATO DI FATTO del sistema della mobilità nel comune di Cesena**
- indicano i TEMI DI LAVORO per il PROGETTO del PUMS 2017-2030**

La “foto” dello stato di fatto ha dimostrato:

- che sono stati raggiunti gli obiettivi programmati dal precedente piano della mobilità comunale**
- che sono state completate le principali infrastrutture**
- che la 2^a fase del “PUMS 2017-2030” si occuperà della PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE degli interventi utili per redistribuire la mobilità e incentivare quella sostenibile**
- che nella futura mobilità sostenibile prevalgono i comportamenti, i servizi, la gestione e le scelte sugli stili di vita**



dove siamo arrivati





COMPLETATE LE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE

**“secante” / SS726 tangenziale di Cesena
con la superstrada urbana:
traffico più scorrevole, meno inquinamento,
più spazio alle biciclette, città più vivibile**



**88 rotatorie:
traffico più scorrevole,
meno inquinamento,
meno incidenti nelle intersezioni,
più bellezza urbana**



**completata la “grande
circonvallazione” di Cesena
Diegaro-Stadio
efficiente, scorrevole e
sicuro attraversare la città**



infrastrutture



FACILITATO L'ACCESSO AL CENTRO CITTADINO

**1.279 posti a basso costo in 8 parcheggi in
struttura a corona del centro storico
70% di posti auto sempre liberi:
la città accessibile, comoda e non costosa**



**parcheggi di scambio
274.664 utenti/anno (2016) nei tre parcheggi,
ippodromo, monte fiore, cimitero**



**2.672 posti auto su strada
20% di posti auto liberi nell'ora di punta**



**paga solo i minuti effettivi
con le app "pyng telepass" e "mycicero"**



sosta



**bike sharing dal 2004:
4 postazioni, 70 biciclette**



itinerari cicloturistici



bici bus nelle scuole



mobilità' sostenibile



SPAZIO AI PEDONI

173 chilometri di percorsi pedonali
5.294 pedoni/giorno pari al 7,55% degli spostamenti totali di 70.156 utenti



aree pedonali storiche e urbane



**ZTL in centro storico
con controllo elettronico dei varchi**

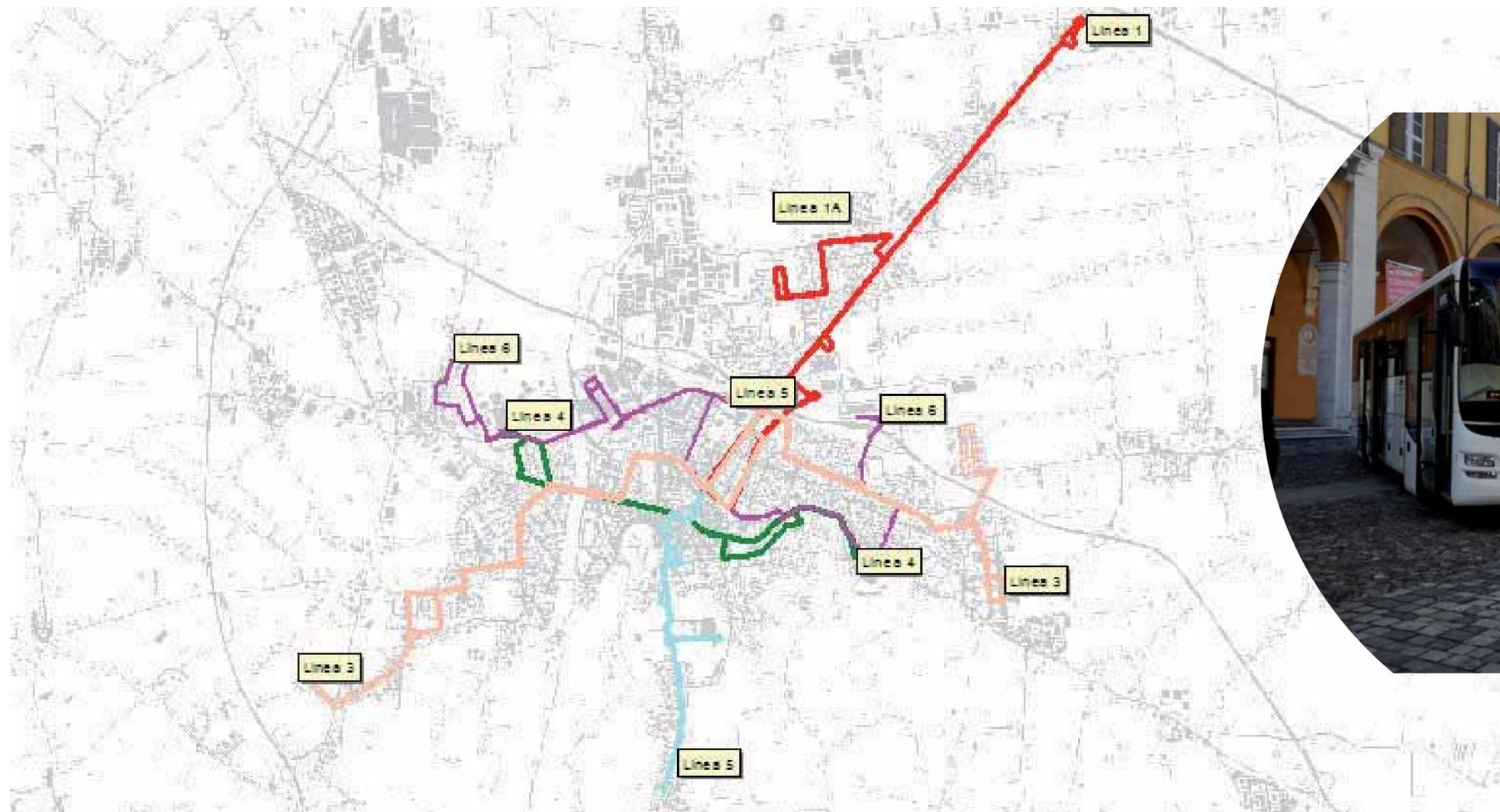


mobilità' sostenibile



riqualificazione e sviluppo delle linee urbane:

- ➔ reti urbane più efficaci
- ➔ alta frequenza delle linee 4 e 5 interne al centro storico
- ➔ aumento degli utenti
- ➔ 16 nuovi bus a metano finanziati dal comune per le linee urbane
- ➔ 8 nuovi bus a metano per le linee extra urbane abilitati anche al trasporto disabili





PIANI SICUREZZA NEI QUARTIERI:

una città più ordinata, sicura, con certezze di regole, comportamenti e controlli

**158 chilometri di strade in ZONA 30
e opere di moderazione del traffico
più prudenza e meno incidenti**



**percorsi pedonali e piste ciclabili
utenti deboli più sicuri**



**segnali stradali di qualità
la sicurezza di sapere dove andare**



sicurezza



CAMPAGNE INFORMATIVE

**concorso studenti di grafica "iris versari"
per campagna sulla sicurezza stradale**

**video contro l'abuso d'alcol
"NON BEVIAMOCI LA VITA"**



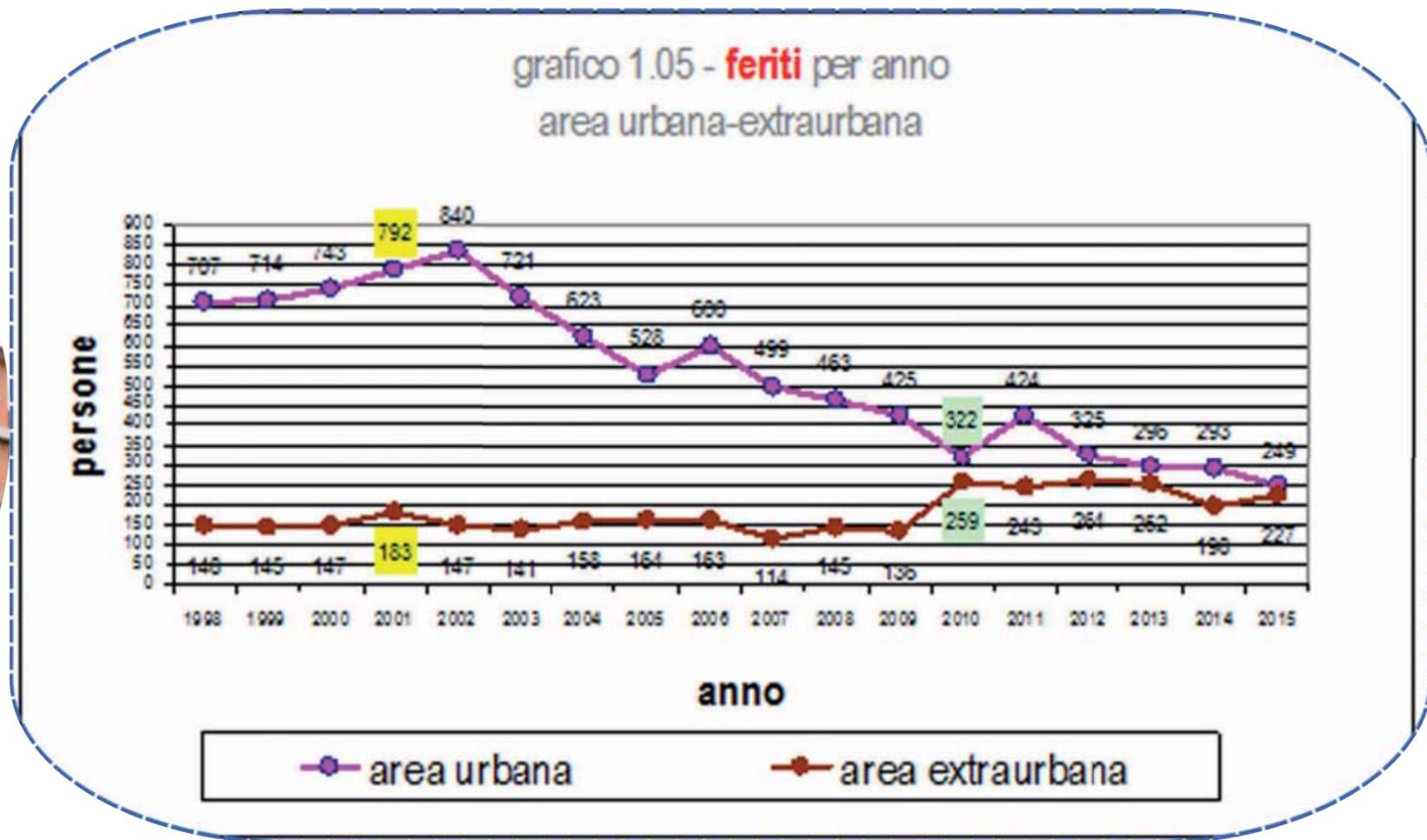
**controllo del tasso alcolico
nei clienti dei ristoranti**



sicurezza



MENO INCIDENTI STRADALI E MENO VITTIME



- ➔ meno **31,37%** di incidenti nel **2015 (816)** rispetto al **2001(1.189)**
- ➔ meno **50,45%** di feriti nel **2015 (381)** rispetto al **2001 (769)**
- ➔ meno **68,56%** di feriti nelle strade urbane nel **2015 (249)** rispetto al **2001 (792)**:

la sicurezza nei numeri ... che sono sempre troppi alti

gli obiettivi del pums a Cesena



una nuova strategia ...



... dal "piano delle infrastrutture"
al "piano dei servizi e comportamenti"





DALLE LINEE DI INDIRIZZO I 21 PUNTI PROGETTUALI

La conclusione dello studio sullo stato di fatto della mobilità cesenate e del confronto, ha consegnato al progetto del PUMS 2017-2030 i seguenti “titoli tematici”:

- 1 muoversi oggi ... e domani**
- 2 informare, conoscere, partecipare e condividere**
- 3 ancora molta sicurezza - soprattutto per pedoni e ciclisti**
- 4 mobilità casa-lavoro - premiare il merito, coinvolgere enti e aziende**
- 5 nuova accessibilità e un nuovo mondo attorno alle scuole**
- 6 mobilità nella disabilità**
- 7 trasporto pubblico - inventare il meglio senza spendere**
- 8 smart city e smart mobility - la nostra città più intelligente e utile**
- 9 molta bicicletta - raddoppiare gli utenti sistematici**

progetti



10 bicicletta e turismo - un'opportunità da completare e migliorare

11 sempre più pedoni - progettare il piediplan

12 trasporto e merci - il minimo di veicoli e il massimo di servizio

13 sosta: piccoli interventi di gestione e parcheggi privati

14 sosta di scambio - servizi e bike sharing a pedalata assistita

15 segnaletica stradale - sicurezza da mantenere

16 mobilità e turismo - è facile e comodo visitare cesena

17 qualità dell'aria - morti da non dimenticare

18 urbanizzazione - una città meno costruita e più recuperata. Speciale nuovo ospedale

19 ancora qualche infrastruttura - quel che serve

20 il diritto di "non muoversi" - la nuova sfida della mobilità

21 focus sui quartieri - il piano della mobilità in ogni frazione

progetti



PIU SERVIZI E COMPORAMENTI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

21 progetti hanno una diversa finalita' in base alla tipologia prevalente dell'intervento:



STRUTTURALE

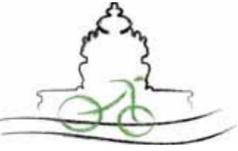


SERVIZI & COMPORAMENTI

	punti progettuali delle linee di indirizzo	tipologia interventi	
		infrastrutture	servizi e comportamenti
1	muoversi oggi ... e domani		SI'
2	informare, conoscere, partecipare e condividere		SI'
3	ancora molta sicurezza: soprattutto per pedoni e ciclisti	SI'	SI'
4	mobilità casa-lavoro: premiare il merito, coinvolgere enti e aziende		SI'
5	nuova accessibilità e un nuovo mondo attorno alle scuole		SI'
6	mobilità nella disabilità	SI'	SI'
7	trasporto pubblico: inventare il meglio senza spendere		SI'
8	smart city e smart mobility: la nostra città più intelligente e utile		SI'
9	molta bicicletta: raddoppiare gli utenti sistematici	SI'	SI'
10	bicicletta e turismo: un'opportunità da completare e migliorare	SI'	SI'
11	sempre più pedoni: progettare il piediplan		SI'
12	trasporto e merci: il minimo di veicoli e il massimo di servizio		SI'
13	sosta: piccoli interventi di gestione e parcheggi privati		SI'
14	sosta di scambio: servizi e bike sharing a pedalata assistita		SI'
15	segnaletica stradale: sicurezza da mantenere		SI'
16	mobilità e turismo: è facile e comodo visitare cesena		SI'
17	qualità dell'aria: morti da non dimenticare	SI'	SI'
18	urbanizzazione: una città meno costruita e più recuperata. Speciale nuovo ospedale	SI'	
19	ancora qualche infrastruttura: quel che serve	SI'	
20	il diritto di "non muoversi": la nuova sfida della mobilità		SI'
21	focus sui quartieri: il piano della mobilità in ogni frazione	SI'	SI'

Questa "divisione" degli interventi progettuali evidenzia il maggiore peso che ha la tipologia dei "servizi e comportamenti" su quella specificatamente "infrastrutturale".

Infatti la rete stradale cesenate è stata quasi interamente completata, e gli ulteriori ampliamenti avranno un minor impatto sulla viabilità interna e sulle prospettive di lungo periodo.



1 21 progetti sono stati suddivisi in 4 aree tematiche

	punti progettuali	aree tematiche			
		sicurezza	manutenzione	sostenibilità	qualità dell'aria
1	muoversi oggi ... e domani	SI'	SI'	SI'	SI'
2	informare, conoscere, partecipare e condividere	SI'	SI'	SI'	SI'
3	ancora molta sicurezza: soprattutto per pedoni e ciclisti	SI'	SI'		
4	mobilità casa-lavoro: premiare il merito, coinvolgere enti e aziende			SI'	SI'
5	nuova accessibilità e un nuovo mondo attorno alle scuole	SI'		SI'	SI'
6	mobilità nella disabilità	SI'		SI'	
7	trasporto pubblico: inventare il meglio senza spendere			SI'	SI'
8	smart city e smart mobility: la nostra città più intelligente e utile	SI'	SI'	SI'	SI'
9	molta bicicletta: raddoppiare gli utenti sistematici	SI'		SI'	SI'
10	bicicletta e turismo: un'opportunità da completare e migliorare	SI'		SI'	SI'
11	sempre più pedoni: progettare il piediplan	SI'		SI'	SI'
12	trasporto e merci: il minimo di veicoli e il massimo di servizio			SI'	SI'
13	sosta: piccoli interventi di gestione e parcheggi privati		SI'		
14	sosta di scambio: servizi e bike sharing a pedalata assistita		SI'	SI'	SI'
15	segnaletica stradale: sicurezza da mantenere	SI'	SI'		
16	mobilità e turismo: è facile e comodo visitare cesena		SI'	SI'	
17	qualità dell'aria: morti da non dimenticare			SI'	SI'
18	urbanizzazione: una città meno costruita e più recuperata. speciale nuovo ospedale			SI'	SI'
19	ancora qualche infrastruttura: quel che serve			SI'	SI'
20	il diritto di "non muoversi": la nuova sfida della mobilità			SI'	SI'
21	focus sui quartieri: il piano della mobilità in ogni frazione	SI'	SI'	SI'	SI'

aree tematiche



competenze e professionalità coinvolte

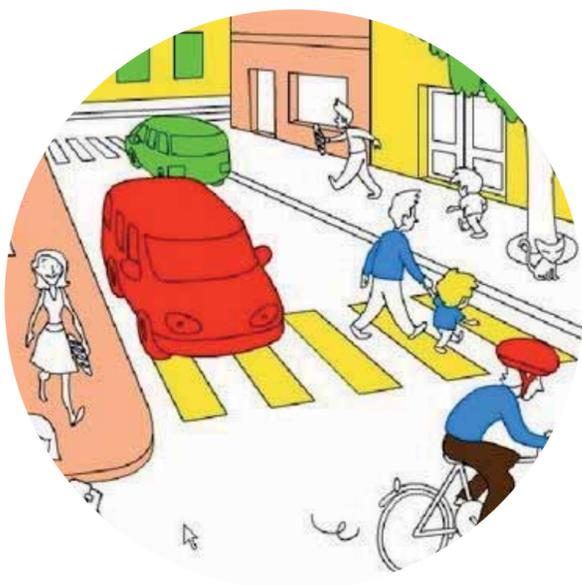
studio intersettoriale

	punti progettuali	settori comunali interessati							
		infrastrutture e mobilità	ambiente	urbanistica	polizia locale	lavori pubblici	sviluppo economico	scuola e formazione	servizi al cittadino e innovazione tecnologica
1	muoversi oggi ... e domani	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'		
2	informare, conoscere, partecipare e condividere	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'
3	ancora molta sicurezza: soprattutto per pedoni e ciclisti	SI'			SI'				
4	mobilità casa-lavoro: premiare il merito, coinvolgere enti e aziende	SI'	SI'						
5	nuova accessibilità e un nuovo mondo attorno alle scuole	SI'	SI'		SI'	SI'		SI'	
6	mobilità nella disabilità	SI'				SI'		SI'	SI'
7	trasporto pubblico: inventare il meglio senza spendere	SI'	SI'	SI'				SI'	
8	smart city e smart mobility: la nostra città più intelligente e utile	SI'	SI'		SI'	SI'	SI'		SI'
9	molta bicicletta: raddoppiare gli utenti sistematici	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	
10	bicicletta e turismo: un'opportunità da completare e migliorare	SI'	SI'		SI'		SI'		
11	sempre più pedoni: progettare il piediplan	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	
12	trasporto e merci: il minimo di veicoli e il massimo di servizio	SI'	SI'	SI'	SI'		SI'		SI'
13	sosta: piccoli interventi di gestione e parcheggi privati	SI'		SI'		SI'			
14	sosta di scambio: servizi e bike sharing a pedalata assistita	SI'	SI'				SI'		SI'
15	segnaletica stradale: sicurezza da mantenere	SI'			SI'	SI'			
16	mobilità e turismo: è facile e comodo visitare cesena	SI'			SI'		SI'		
17	qualità dell'aria: morti da non dimenticare	SI'	SI'		SI'			SI'	
18	urbanizzazione: una città meno costruita e più recuperata. speciale nuovo ospedale	SI'	SI'	SI'					
19	ancora qualche infrastruttura: quel che serve	SI'		SI'					
20	il diritto di "non muoversi": la nuova sfida della mobilità	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'
21	focus sui quartieri: il piano della mobilità in ogni frazione	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'	SI'



I QUATTRO PRINCIPALI OBIETTIVI E I "PUNTI DI FORZA" OPERATIVI

1- più sicurezza meno incidenti feriti e morti



- A - zero morti nelle zone 30**
- B - limite di velocità nelle strade extraurbane**
- C - maggiore distanza delle auto in sosta dalle intersezioni e dagli attraversamenti pedonali**

2- mantenere una città ordinata, funzionale e comprensibile



- A - manutenzione e qualità permanente delle strade e della segnaletica**
- B- meno sosta sulla strada**
- C- mobilità nella disabilità**
- D -pedoni sicuri e in aumento**

3-raddoppiare gli utenti sistematici in bicicletta



- A - incentivi economici a chi sceglie la bicicletta**
- B - velostazione e servizi diffusi alla bicicletta**
- C - nuova accessibilità alle scuole**
- D - ciclovia del savio**
- E - itinerari ciclabili nella pianeggiante centuriazione romana**
- F - bici e turismo: un'opportunità da completare e migliorare**

4-migliorare la qualità dell'aria



- A- il "diritto di non muoversi"**
- B- logistica: regole e servizi di consegna merci nel centro storico**
- C- "collegamento veloce Cesena-Forlì" tra sviluppo e sicurezza**
- D- nuovo ospedale: ridistribuire i flussi traffico nel centro cittadino**
- E-lo sviluppo del tpl**
- F-la qualità dell'aria**

1.A- ZERO MORTI NELLE ZONE 30: SOPRATTUTTO PEDONI E CICLISTI

sintetica analisi

La sicurezza stradale percepita e reale - minori incidenti, feriti e morti - è il primo obiettivo del “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS”.

Negli ultimi 15 anni le trasformazioni introdotte - soprattutto sulle strade esistenti con i piani particolareggiati di quartiere - hanno prodotto una maggiore qualità nelle funzioni delle strade, il corretto comportamento degli utenti, l'efficace controllo e la collaborazione con i cittadini, che consentono una nuova fase della sicurezza stradale, più comportamentale che strutturale.



OBIETTIVI

- ➔ zero morti nelle zone 30
- ➔ riduzione dei “buchi neri” con incidenti stradali mortali (*)

PROPOSTE

- ➔ ampliamento delle zone 30
- ➔ analisi e intervento mirato e immediato nel singolo luogo della zona 30 in caso di incidente grave e con decesso
- ➔ analisi particolareggiata e valutazione di interventi mirati nei singoli punti di ogni singolo incidente stradale con morti

(*) su strade di proprietà del comune di Cesena

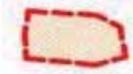


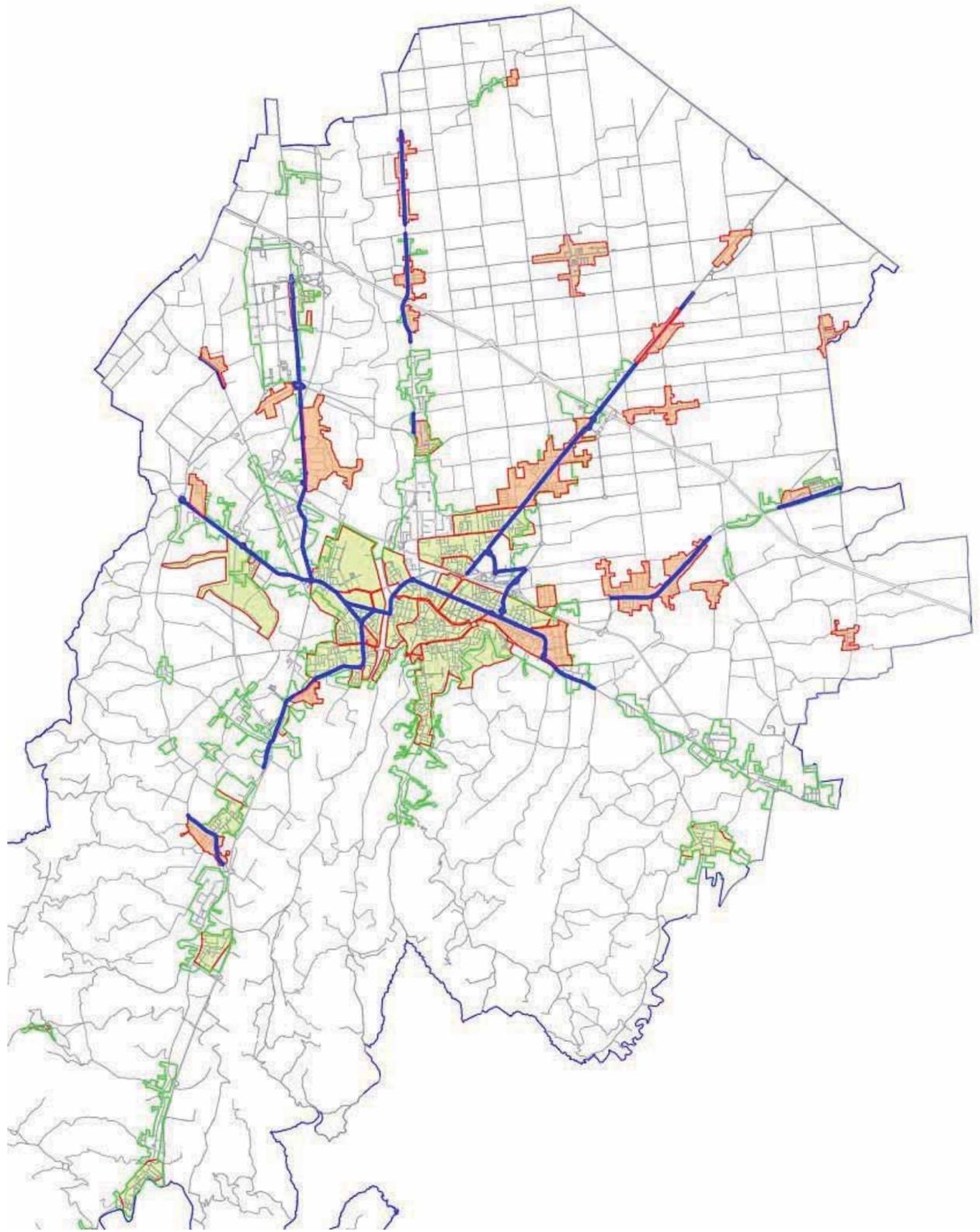


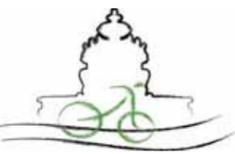
pio sicurezza

ampliamento delle zone 30

LEGENDA:

-  Limite centri abitati
-  Zone 30 esistenti
-  Zone 30 future (ipotesi)
-  Strade urbane a 50 km/h
-  Confine comunale





T.B-LIMITE DI VELOCITA' NELLE STRADE EXTRAURBANE

sintetica analisi

Le strade extraurbane hanno, a norma del codice stradale, il limite di velocità di 90 km/ora se non diversamente prescritto e segnalato.

Le strade extraurbane comunali, di tipo locale, hanno, nella maggior parte dei casi:

- **una sezione stradale limitata, senza separazione di corsie**
- **strade "mono corsia" nelle zona della centuria romana**
- **abitazioni diffuse nella zona pianeggiante della centuria romana**
- **morfologia tortuosa e con significativa pendenza nella zona collinare**
- **problemi di nebbia nella zona pianeggiante**
- **problemi di strade bagnate e ghiaccio nelle strade collinari**

che rendono impropria la velocità di 90 km/ora, di fatto non praticabile e pericolosa come sperimentato direttamente percorrendo le diverse tipologie di strade nelle zone extraurbane.

Su diverse strade extraurbane si è già intervenuto adeguando la velocità con le indicazioni sopra indicate.

OBIETTIVI

Definire i limiti di velocità nelle strade extraurbane locali (*) valutati:



**in funzione dello stato
strutturale della strada**



**in funzione della
morfologia e
urbanizzazione del
territorio**



**in funzione delle
prevalenti condizioni
atmosferiche**

(*) su strade di proprietà del comune di Cesena

PROPOSTE

- ➔ **pianificare gli interventi e i controlli su tutte le strade extraurbane**
- ➔ **limiti di velocità nelle extraurbane locali (*):**
 - **di 50 km/ora**
nelle strade senza separazione corsie per la limitata larghezza
nelle strade a significativa pendenza e tratti curvilinee
nelle strade a forte densità abitativa
 - **di 70 km/ora**
nelle strade con corsie di marcia separate
- ➔ **segnale a terra del limite di velocità nelle località con “gruppi di abitazioni”.**
- ➔ **controllo velocità sistematico sul territorio**
- ➔ **diffusione a mezzo stampa e siti web dei risultati dei controlli e sanzioni elevate**

Gli interventi sopra indicati saranno valutati nello specifico di ogni strada e tratto stradale al momento dell'intervento e ordinanza istitutiva.

(*) strade di proprietà del Comune di Cesena





T.C- MAGGIORE DISTANZA DELLE AUTO IN SOSTA NELLE INTERSEZIONI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

sintetica analisi

Nelle strade urbane aumenta il disagio degli utenti per:

- **limitata visibilità nelle intersezioni causa le auto in sosta di maggiori dimensioni,**
- **limitata visibilità dei pedoni negli attraversamenti per la vicinanza delle auto in sosta .**

OBIETTIVI



aumentare la visibilità tra i veicoli nelle intersezioni



aumentare la visibilità tra i veicoli e i pedoni negli attraversamenti

PROPOSTE

- ➔ **"zebrature" in prossimità delle intersezioni**
- ➔ **dissuasori di sosta nelle intersezioni.**
- ➔ **attraversamenti pedonali con illuminazione led**

Gli interventi saranno valutati nello specifico di ogni strada, in base al ruolo della strada, flussi di traffico, velocità consentita e mobilità pedonale.



2.A-MANUTENZIONE E QUALITA' PERMANENTE DELLE STRADE

sintetica analisi

In 15 anni di «piani della sicurezza stradale nei quartieri» e 150 chilometri di strade riqualificate, abbiamo verificato che:

- ➔ la certezza e la chiarezza delle norme di circolazione e sosta, determina il rispetto delle regole, il corretto comportamento degli utenti e l'efficace controllo.
- ➔ i cittadini diventano controllori e fanno rispettare le regole.



OBIETTIVI

- ➔ qualità costante della manutenzione delle strade e della segnaletica
- ➔ corretto comportamento e collaborazione degli utenti
- ➔ facilità del controllo



PROPOSTE

- ➔ finanziamenti annuali per la manutenzione delle strade e segnaletica
- ➔ piano triennale di riasfaltatura delle strade
- ➔ costante informazione ai cittadini

piu efficienza



2.B-MENO AUTO IN SOSTA SULLE STRADE

sintetica analisi

Si diffonde in tutte le città la riappropriazione delle strade come spazi pubblici a favore di usi a verde, ricreativi, pedonali e ciclabili.

Con i piani dei quartieri abbiamo ridotto in modo significativo la sosta su strada, a favore dei percorsi pedonali e di una maggiore qualità della scena urbana.

OBIETTIVI

➔ ridurre le auto in sosta nelle strade urbane



PROPOSTE

- ➔ favorire l'utilizzo e costruzione di garage privati**
- ➔ progetti di riqualificazione ambientale e sociale delle strade**

piu efficienza



2.C-MOBILITA' NELLA DISABILITA'

sintetica analisi

Deve continuare l'impegno per favorire l'autonoma mobilità delle persone disabili in tutti gli spazi della rete stradale e nei veicoli pubblici.

OBIETTIVI

- ➔ **strutture e servizi per la mobilità autonoma delle persone disabili.**



PROPOSTE

- ➔ **continuare a eliminare le barriere architettoniche sui percorsi stradali**
- ➔ **informazione e app dedicata alla localizzazione e disponibilità dei posti auto riservati**
- ➔ **completare il piano delle fermate bus abilitate per i disabili**



2.D-PEDONI SICURI E IN AUMENTO

sintetica analisi

La mobilità pedonale è stata per anni letteralmente ostacolata per la completa assenza di spazi occupati da auto in sosta, dai cassonetti della nettezza urbana, ect.. Cio' ha limitato fortemente la scelta di muoversi a piedi.

In 15 anni di interventi nei quartieri abbiamo recuperato circa 173 chilometri di percorsi pedonali continui, eliminato gli ostacoli nei marciapiedi e dato sicurezza alle intersezioni.

Abbiamo quindi verificato che più persone hanno scelto di muoversi a piedi soprattutto nei brevi percorsi casa-lavoro e casa-scuola.

OBIETTIVI

➔ **aumentare gli spostamenti pedonali quotidiani**



PROPOSTE

- ➔ **valorizzare e proteggere gli itinerari pedonali continui**
- ➔ **allontanare le auto in sosta dagli attraversamenti pedonali**
- ➔ **luci a led negli attraversamenti pedonali**

3-PIU' BICICLETTA: RADDOPPIARE GLI UTENTI SISTEMATICI

sintetica analisi

Cesena ha una tradizione, una disponibilità dei cittadini e la struttura territoriale che facilitano l'uso quotidiano della bicicletta per diverse esigenze di spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi.

Da oltre 20 anni si è proceduto a destinare spazi specifici e di maggiore sicurezza alla mobilità ciclabile, raggiungendo la lunghezza di circa 87 km di itinerari ciclabili.

L'ampliamento della rete stradale interesserà prevalentemente interventi sulle strade principali per realizzare piste ciclabili in sede propria ove possibile.

Le nuove piste ciclabili saranno valutate in base al rapporto utenti/costi/benefici.

OBIETTIVI



**raddoppiare in 10 anni gli utenti che usano sistematicamente la bicicletta
+4.400 ciclisti/giorno per un totale del 13% rispetto al totale degli spostamenti di 70.156 utenti**



PROPOSTE

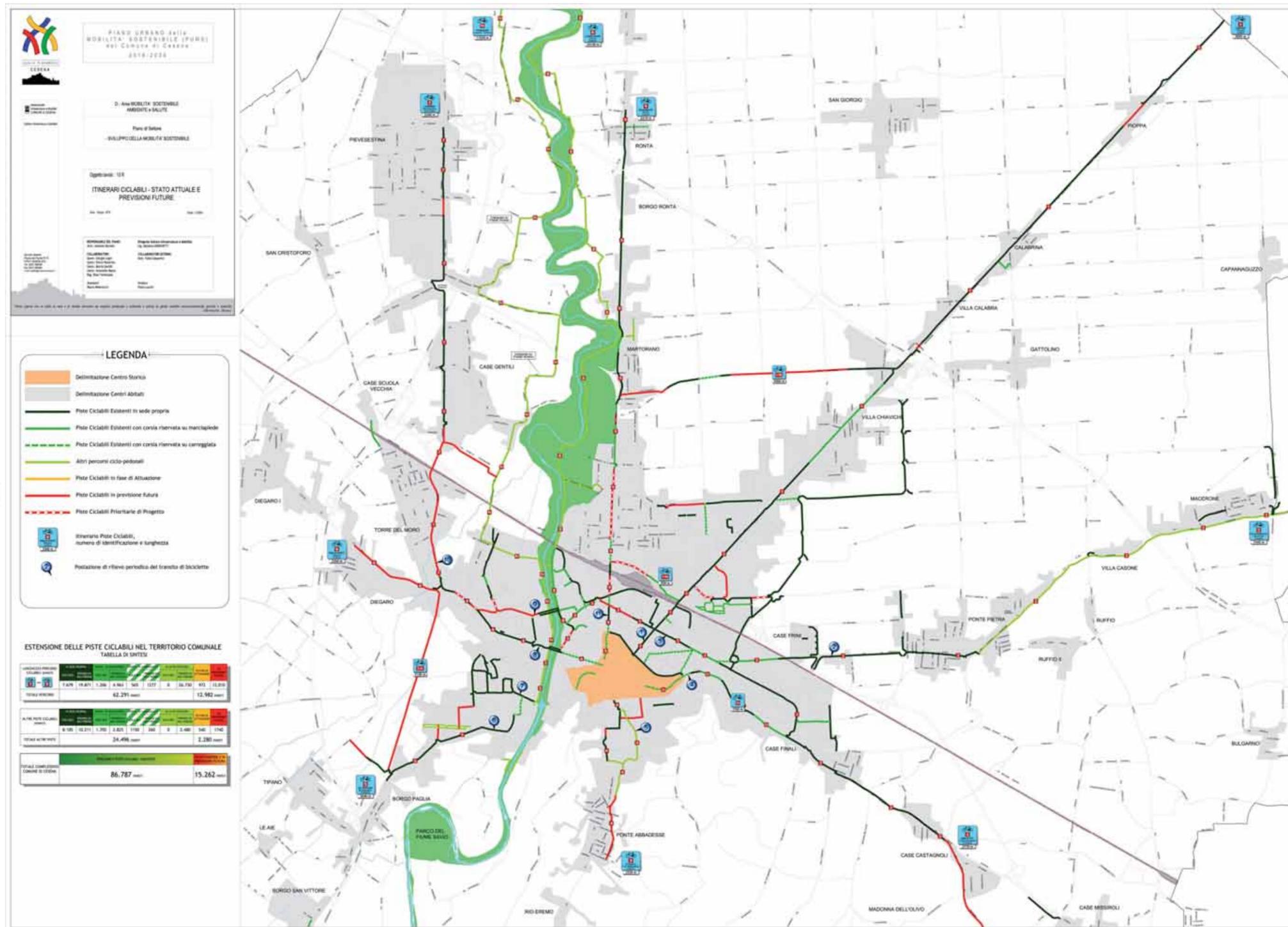
- **incentivi economici per chi usa la bici negli spostamenti casa-lavoro**
- **condividere la scelta con le principali aziende pubbliche e private**
- **incentivi per chi usa la bici negli spostamenti casa-scuola (bicibus)**
- **condividere la scelta con dirigenti scolastici, genitori e studenti**
- **moderazioni e zone a traffico limitato nei pressi delle scuole**
- **ampliare la rete ciclabile urbana: altri 33 chilometri di piste riservate**
- **costruzione di itinerari ciclabili nelle frazioni, soprattutto per i percorsi casa-scuola**
- **percorsi selezionati per le biciclette nelle "frazioni pianeggianti" della "centuriazione"**
- **migliorare la segnaletica e la continuità degli itinerari ciclabili.**





pio bicicletta

TAV.3-planimetria della rete ciclabile





3.A MOBILITA' CASA LAVORO

sintetica analisi

La qualità della mobilità è frutto anche di scelte individuali che producono un benessere complessivo: minor traffico e minor inquinamento.

Premiare chi fa scelte di mobilità utili per tutta la collettività può incidere numericamente sulla mobilità sostenibile.

OBIETTIVI

- ➔ favorire chi inquina meno
- ➔ penalizzare chi inquina di più
- ➔ incentivi a chi non inquina mai.



PROPOSTE

- ➔ **incentivi economici a chi si muove in bicicletta: l'amministrazione comunale proporrà regole e finanzia incentivi per un anno.**
- ➔ **tavolo operativo tra aziende, enti pubblici e privati per concordare incentivi ai dipendenti che si muovono in bicicletta.**

3.B NUOVA ACCESSIBILITA' E UN MONDO NUOVO ATTORNO ALLE SCUOLE

sintetica analisi

Nelle zone scolastiche sono state introdotte buone pratiche, soprattutto con i “**pedibus e bicibus**”. Nonostante questo rimane ancora alto il livello di caos e inquinamento nei brevi orari di ingresso e uscita dalle scuole. Anche in questo caso crediamo che sia utile la disponibilità a modificare gli stili di vita che possono incidere a migliorare la qualità dell'aria nelle aree scolastiche.

OBIETTIVI

- ➔ **limitare l'accesso delle auto in prossimità delle scuole.**



**incentivi per spostamenti
in BICI CASA/SCUOLA**



**PIEDIBUS sistematici nelle zone
scolastiche primarie**



**vietare il traffico nelle
strade fronte scuola**

PROPOSTE

- ➔ **“ztl scolastiche” negli orari di ingresso-uscita da attuare, condividendo il progetto con la direzione scolastica e i rappresentanti di genitori e studenti.**
- ➔ **“progetti pilota” nelle seguenti scuole :**
 - **scuole medie superiori e universitarie della zona stazione**
 - **scuola media ed elementare dell'ippodromo;**
 - **scuola media ed elementare di villarco**
 - **scuola media ed elementare di calise**
 - **scuola elementare di gattolino**
 - **scuola elementare v.le carducci**
- ➔ **forme di premio (libri!?) a chi accumula giorni in pedibus e bicibus.**



3.C VELOSTAZIONE E SERVIZI DIFFUSI ALLA BICICLETTA

sintetica analisi

I “servizi alla bicicletta” necessitano di uno spazio e di personale dedicato che possano garantire qualità, continuità e certezza degli stessi servizi.

Nelle città europee a maggiore tradizione e quantità di ciclisti è diffusa questa tipologia di servizio.

Nelle nostre città impegnate a sviluppare l'utenza ciclistica, l'ente pubblico può costruire una fase intermedia di servizi per contribuire allo sviluppo della mobilità ciclabile, attivando la struttura che ha preso il nome di velostazione.

OBIETTIVI

- ➔ **facilitare l'interscambio modale tra la bici e altri mezzi di trasporto**
- ➔ **qualità costante dei servizi alla bicicletta**
- ➔ **molteplici servizi nella velostazione e sul territorio per migliorare e facilitare la mobilità dei ciclisti**



PROPOSTE

- ➔ **sede della velostazione presso la stazione ferroviaria**
- ➔ **noleggio bici in modalità "front end"**
- ➔ **riparazione bici**
- ➔ **noleggio bici sul territorio con carta magnetica**
- ➔ **gestione rastrelliere**
- ➔ **pompe pubbliche per gonfiare bici nel centro cittadino.**



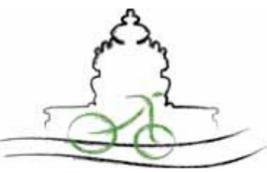
piu bicicletta



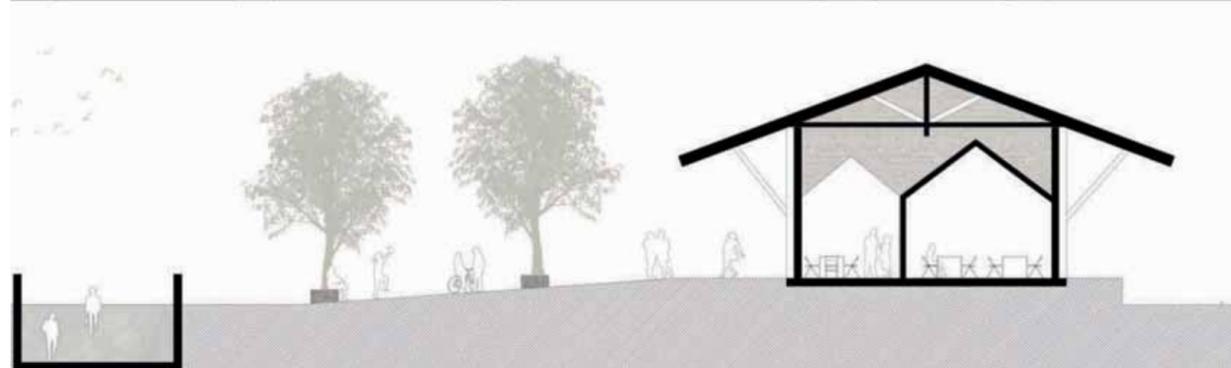
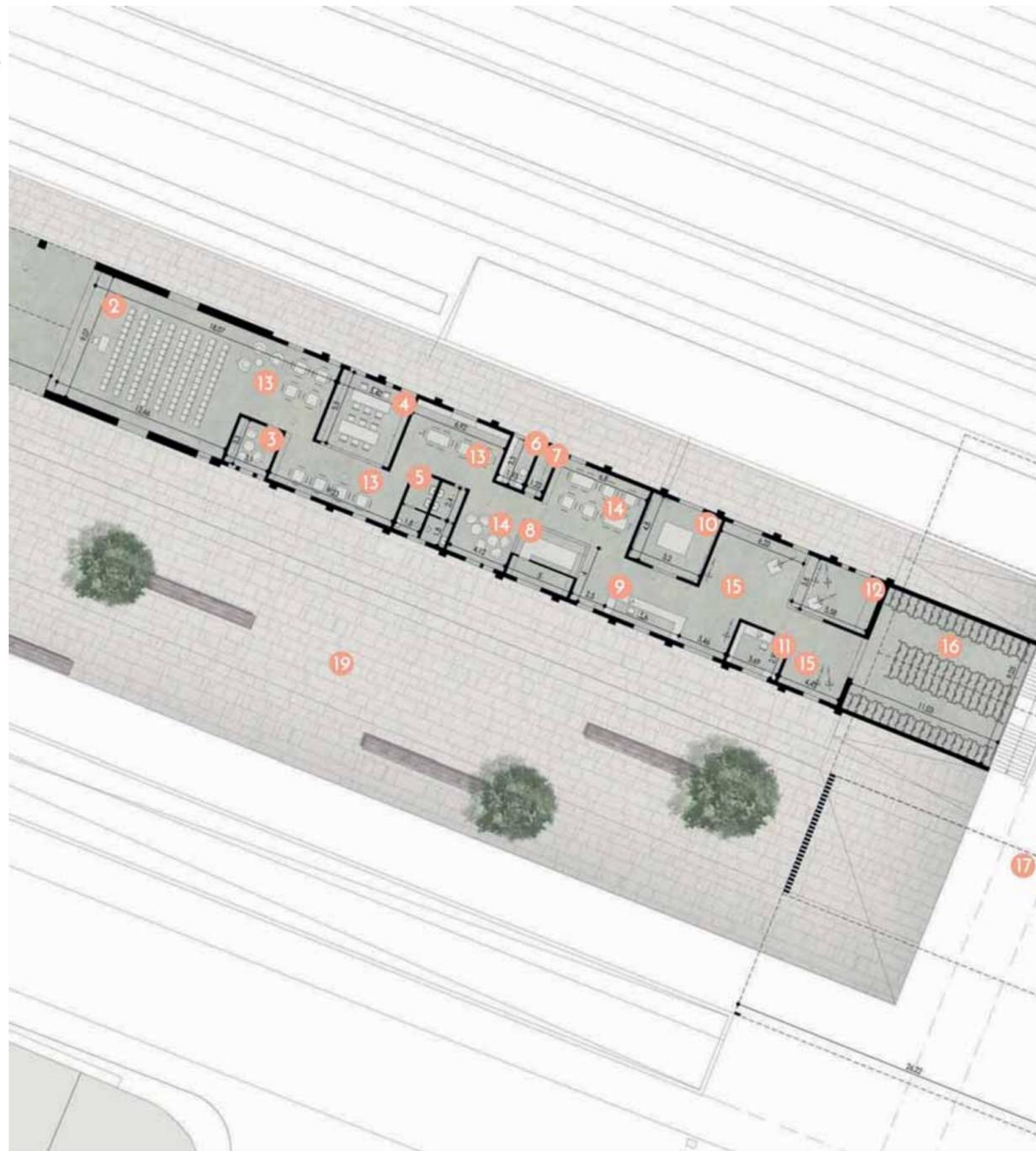
piu bicicletta

PROGETTO VELOSTAZIONE A CESENA





piu bicicletta





piu bicicletta





piu bicicletta





3.E ITINERARI CICLABILI NELLA CENTURIA ROMANA

sintetica analisi

Nella zona pianeggiante della centuria romana c'è una diffusa presenza residenziale. Nel reticolo ortogonale delle strade con bassi flussi di traffico (inferiori ai 50veicoli/ora), è possibile individuare degli itinerari ciclabili compatibili con la circolazione delle auto.

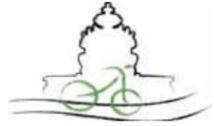
OBIETTIVI

- ➔ **aumentare l'uso della bicicletta nelle frazioni pianeggianti**



PROPOSTE

- ➔ **itinerari ciclabili continui con segnaletica dedicata, per favorire la convivenza e sicurezza tra ciclisti e automobili.**



3.F BICI E TURISMO: UN' OPPORTUNITA'

sintetica analisi

Cesena è al centro di un interesse turistico che si divide tra il mare, il centro storico e il paesaggio collinare.

C'è già una "mobilità interna dei cesenati e dintorni" che si muove in bicicletta in direzione mare – su itinerari ciclabili già presenti - e nei percorsi collinari.

Il "servizio ai ciclisti turisti" deve essere completato nella direzione mare, e interamente strutturato e organizzato per gli itinerari collinari.

**Dal mare, in centro storico, nelle colline:
il bello in lentezza che muove turisti ed economia**



OBIETTIVI

- ➔ offrire un servizio di itinerari turistici con qualità ambientale, interesse ricreativo e culturale**
- ➔ migliorare i servizi negli itinerari in direzione mare in collaborazione con Cesenatico e Cervia**
- ➔ itinerari ciclabili nelle zone collinari di valore paesaggistico e ambientale.**



PROPOSTE

- ➔ **realizzare 4 nuovi itinerari turistici collinari (vedi mappa pag.successiva)**
- ➔ **tavolo di lavoro con i comuni di Cesenatico e Cervia**
- ➔ **ciclovia del savio in collaborazione con i comuni della valle del savio**
- ➔ **perfezionare la mappa degli itinerari ciclabili turistici**
 - **individuare le rilevanze paesaggistiche e i “punti panoramici” da segnalare in loco**
 - **qualificare i percorsi con i servizi di ristoro privati, e nei punti panoramici (tavoli e panchine)**
- ➔ **diffondere la “mappa cicloturistica”.**
 - **sul sito del comune**
 - **sui siti delle biciclette**
 - **sui siti e luoghi turistici della riviera adriatica e dell’entroterra.**

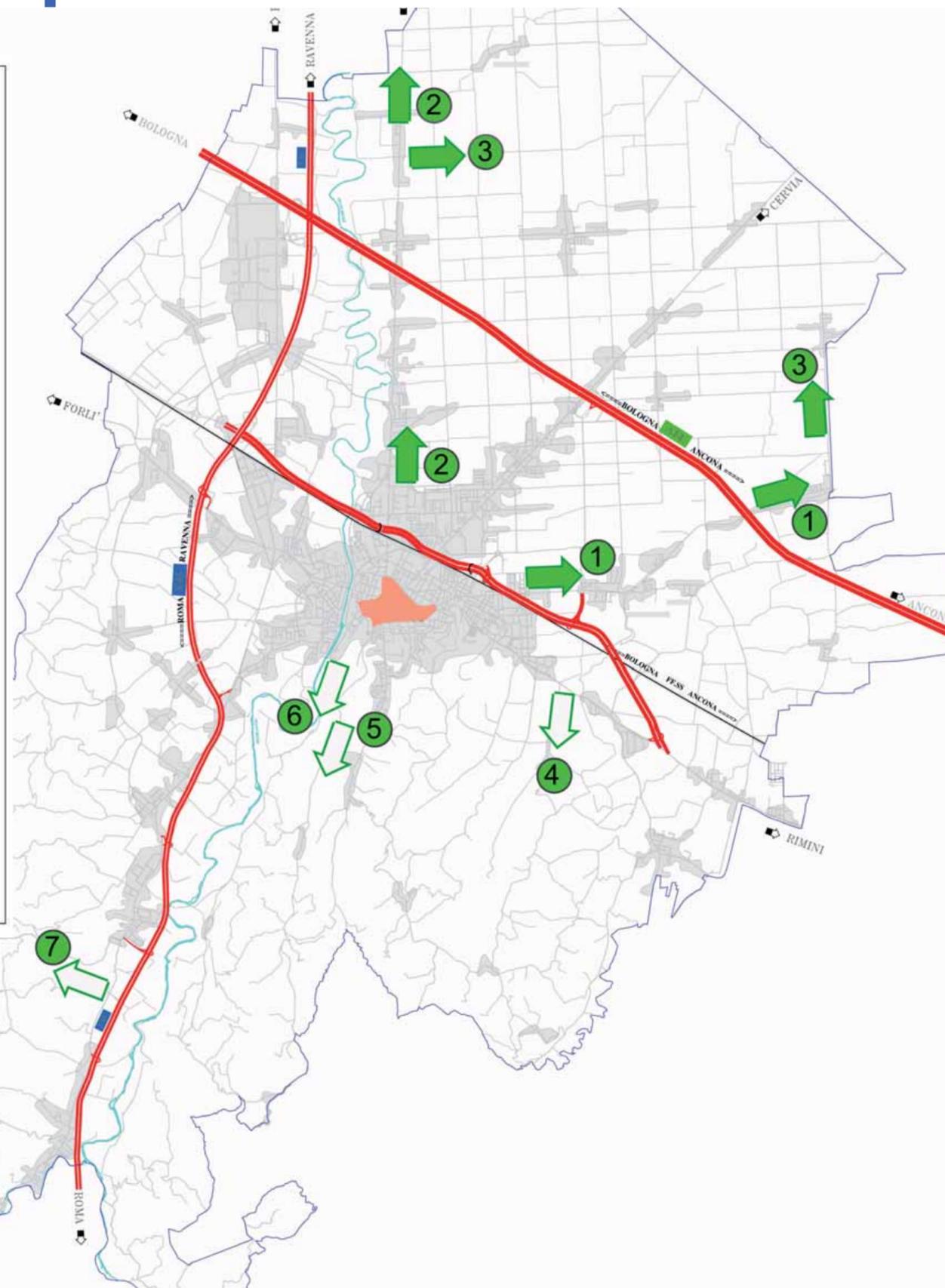




sviluppo dei percorsi turistici

legenda itinerari ciclabili :

-  itinerario ciclabile esistente
-  itinerario ciclistico lungo torrente per cesenatico
-  itinerario ciclistico lungo savio per cervia
-  itinerario ciclistico centuriazione romana
-  itinerario ciclabile da progettare
-  itinerario ciclabile di collina - valle del rubicone
-  itinerario ciclabile di collina - del garampa
-  itinerario ciclabile di collina - valle del savio
-  itinerario ciclabile di collina - di formignano





4.A. IL "DIRITTO DI NON MUOVERSI"

sintetica analisi

Da diversi anni molti servizi pubblici e privati possono essere effettuati "on-line".

Queste funzioni - "fare e avere senza muoversi" - stanno aumentando negli enti pubblici e nelle aziende private: ad esempio, il mercato dei prodotti è in continua crescita a "doppia" cifra.

Non conosciamo ancora studi che hanno calcolato il risparmio di chilometri percorsi, di tempo risparmiato e di minor inquinamento per i "servizi" che sono passati dal movimento delle persone al movimento "on-line".

Il peso è comunque significativo e in progressivo aumento a tutti i livelli, soprattutto con le nuove generazioni che diventano consumatori adulti sempre più capaci di usare i servizi on-line.

OBIETTIVI

- ➔ ridurre gli spostamenti veicolari sostituibili con i servizi "on-line"
- ➔ sviluppare la smart city con implementazioni continue



43

PROPOSTE

- ➔ dare benefici al cittadino che utilizza gli strumenti informatici: tempi, priorità, economici
- ➔ facilitare e semplificare l'accesso, la consultazione e l'uso dei servizi online
- ➔ formare il personale all'uso di questi strumenti
- ➔ informare e formare i cittadini sui vantaggi del "non muoversi"
- ➔ informazioni e app dedicate alla mobilità sostenibile e intelligente (il sistema smart city)



4.B. LOGISTICA: REGOLE E SERVIZI DI CONSEGNA DELLE MERCI NEL CENTRO STORICO

sintetica analisi

La consegna delle merci nel territorio cesenate non ha problemi logistici, funzionali e organizzativi. Fa eccezione il centro storico dove – al pari di tutte le aree storiche – ci sono oggettivi problemi di spazi, di destinazioni, di funzionalità e (in)compatibilità con le altre attività, mobilità pedonale, valore ambientale e ricreativo degli spazi pubblici. Di fatto si scontra l'esigenza di fornire merci alle attività commerciali e della ristorazione, con la maggiore domanda di pedonalizzazione, valorizzazione degli edifici, degli spazi pubblici e di tutela ambientale. L'equilibrio tra queste opposte esigenze è stato perseguito da anni e in gran parte raggiunto con le zone a traffico limitato e con il controllo elettronico dei varchi, che hanno ridotto l'accesso all'area storica solo ai veicoli e agli utenti con reali esigenze.

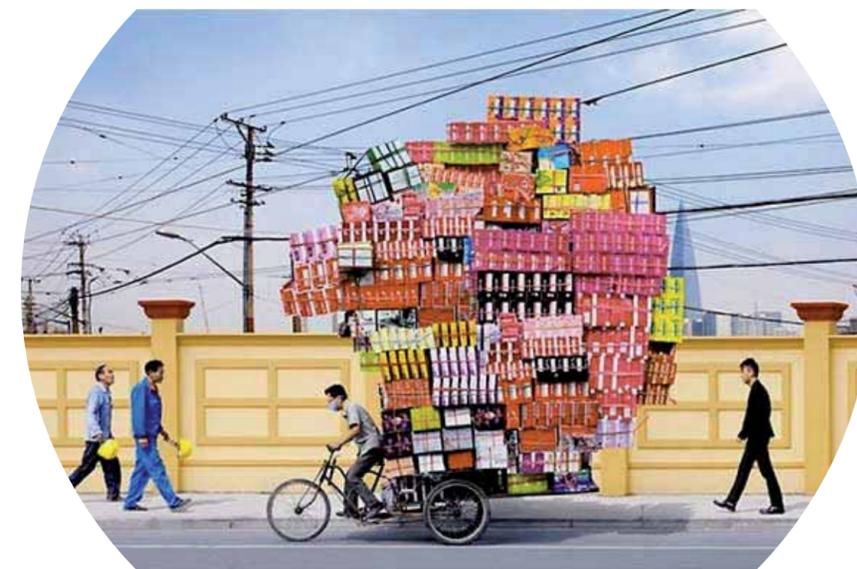
OBIETTIVI

Nel centro storico la consegna delle merci deve avere:

- ➔ *orari più limitati*
- ➔ *veicoli meno inquinanti e impattanti*
- ➔ *percorsi di circolazione limitati*

PROPOSTE

- ➔ *limitare l'orario di consegna merci a tre ore mattutine (ipotesi 6-9)*
- ➔ *indicare un termine temporale di divieto per i veicoli inferiori ad euro 5-6 (entro il 2020)*
- ➔ *favorire i servizi con i veicoli elettrici*
- ➔ *incentivare la consegna delle merci con la bicicletta*
- ➔ *realizzare un servizio unico di consegna merci nell'ultimo chilometro*



piu aria pulita



4.C. COLLEGAMENTO VELOCE CESENA-FORLI: TRA SVILUPPO E SICUREZZA

analisi sintetica

Il collegamento alternativo alla via emilia è stato realizzato nei tratti di attraversamento dei centri urbani di Cesena, Forlimpopoli e Forli.

Si deve completare il collegamento tra le tre città.

OBIETTIVI

- ➔ costruire il collegamento veloce tra le tre città



PROPOSTE

- ➔ riqualificare l'attuale via emilia sempre più urbana, locale, per la bicicletta e tpl.
- ➔ il nuovo collegamento veloce per il traffico di attraversamento e le merci

4.D. NUOVO OSPEDALE: RIDISTRIBUIRE I FLUSSI DI TRAFFICO NEL CENTRO CITTADINO

sintetica analisi

L'approvazione del Consiglio Comunale (delibera n. 7 del 26/01/2017) sulla **NUOVA SEDE dell'OSPEDALE BUFALINI** in località **VILLACHIAVICHE**, ha determinato anche **analisi e valutazioni**:

- **sugli attuali flussi di traffico di accesso all'ospedale Bufalini**
- **sulla compatibilità delle strade interessate per accedere alla sede del nuovo ospedale**
- **sulle simulazioni dei futuri flussi di traffico di accesso al nuovo ospedale**
- **sulla capacità di traffico delle strade interessate all'accesso al nuovo ospedale.**
- **sulla sostenibilità dei nuovi flussi veicolari.**





OBIETTIVI

- ➔ **ridurre il traffico nell'area urbana del centro cittadino**
- ➔ **aumentare l'accessibilità dai percorsi extra comunali**
- ➔ **collegare il nuovo ospedale al centro urbano con un tpl efficiente e innovativo**



PROPOSTE

Considerando che la rete stradale di accesso al nuovo ospedale è efficace sui percorsi dell' A14, delle SS3bis (E45) e della tangenziale (secante), sono necessari interventi solo per:

- ➔ **migliorare i collegamenti con Cesenatico e Cervia**
- ➔ **tpl innovativo per il collegamento tra centro e nuovo ospedale**
- ➔ **completare la rete ciclabile esistente in direzione del nuovo ospedale**



piu aria pulita





LA RETE DI ACCESSO AL NUOVO OSPEDALE

Tutti i percorsi di accesso al nuovo ospedale:

- ➔ **sono esterni alle aree urbane (eccetto brevi tratti dei percorsi da Cesenatico e da Cervia)**
- ➔ **su strade scorrevoli e con capacità di traffico «aggiuntivo»**

La simulazione dei flussi di traffico in direzione del nuovo ospedale ha evidenziato:

- percorsi con maggiore capacità di traffico
- nessuna nuova criticità
- riduzione dei flussi di traffico sui percorsi urbani di:
 - circonvallazione sud mura storiche: meno 8,73%
 - viale urbani a nord mura storiche: meno 18,69
 - via emilia urbana: meno 15,93%
 - percorsi zona stadio: meno 55,11%.

In merito alla mobilità la nuova sede dell'ospedale determina :

- ➔ **accesso più rapido per il traffico privato dalle frazioni e altri comuni**
- ➔ **accesso ciclabile su piste dedicate e pianeggianti**
- ➔ **tpl su percorsi di minor traffico**





sintetica analisi

Negli ultimi 10 anni siamo riusciti a consolidare il servizio del trasporto pubblico aumentandone l'efficienza, la frequenza e l'utenza, senza maggiori contributi regionali.

Il comune di Cesena ha fatto propri investimenti per rinnovare il parco veicolare dei bus

OBIETTIVI

- ➔ **efficientare il servizio e le frequenze delle reti urbane**
- ➔ **aumentare gli utenti del 10%**
- ➔ **bus meno inquinanti**



piu aria pulita

PROPOSTE

- ➔ **servizi a chiamata per le residenze diffuse sul territorio**
- ➔ **linea dedicata al nuovo ospedale**
- ➔ **acquisto bus elettrici o a basso impatto ambientale**
- ➔ **bus attrezzati per il trasporto disabili**
- ➔ **fermate bus adeguate per le persone disabili**
- ➔ **bus con servizio trasporto bici al seguito**



previsioni pums cesena e indicazioni pair (piano aria integrato regionale)

Il PAIR dell'Emilia-Romagna prevede entro il 2020 i seguenti obiettivi nel settore mobilità:

1 – AREE PEDONALI 20% dell'area storica

A Cesena -attuale: 1,16%

-al 2020: 11,10%

2 – ZTL 100% dell'area storica

A Cesena -attuale 100% area storica

3 – TRAFFICO PRIVATO A MOTORE meno 20% rispetto al 2017

A Cesena - al 2020: meno 4,5%

- al 2030: meno 20%

4 – PISTE CICLABILI 1,5 metri ogni abitante

A Cesena -attuale: 0,9 metri per abitante

-attuale: ZONE 30 1,6 metri per abitante (spazio equivalente utile alla mobilità ciclabile)

-al 2020: 1,1 metri per abitante entro 2020

-al 2020: ZONE 30 1,8 metri per abitante

5 – SOSTITUZIONE BUS Euro2 e inferiori

A Cesena al 2020: nessun bus euro2 o inferiore.

6 - + 10% dei servizi del TPL

A Cesena - al 2020: +2% di passeggeri, pari a 114.000/anno

(rispetto a 5,7 milioni di passeggeri nel 2016)

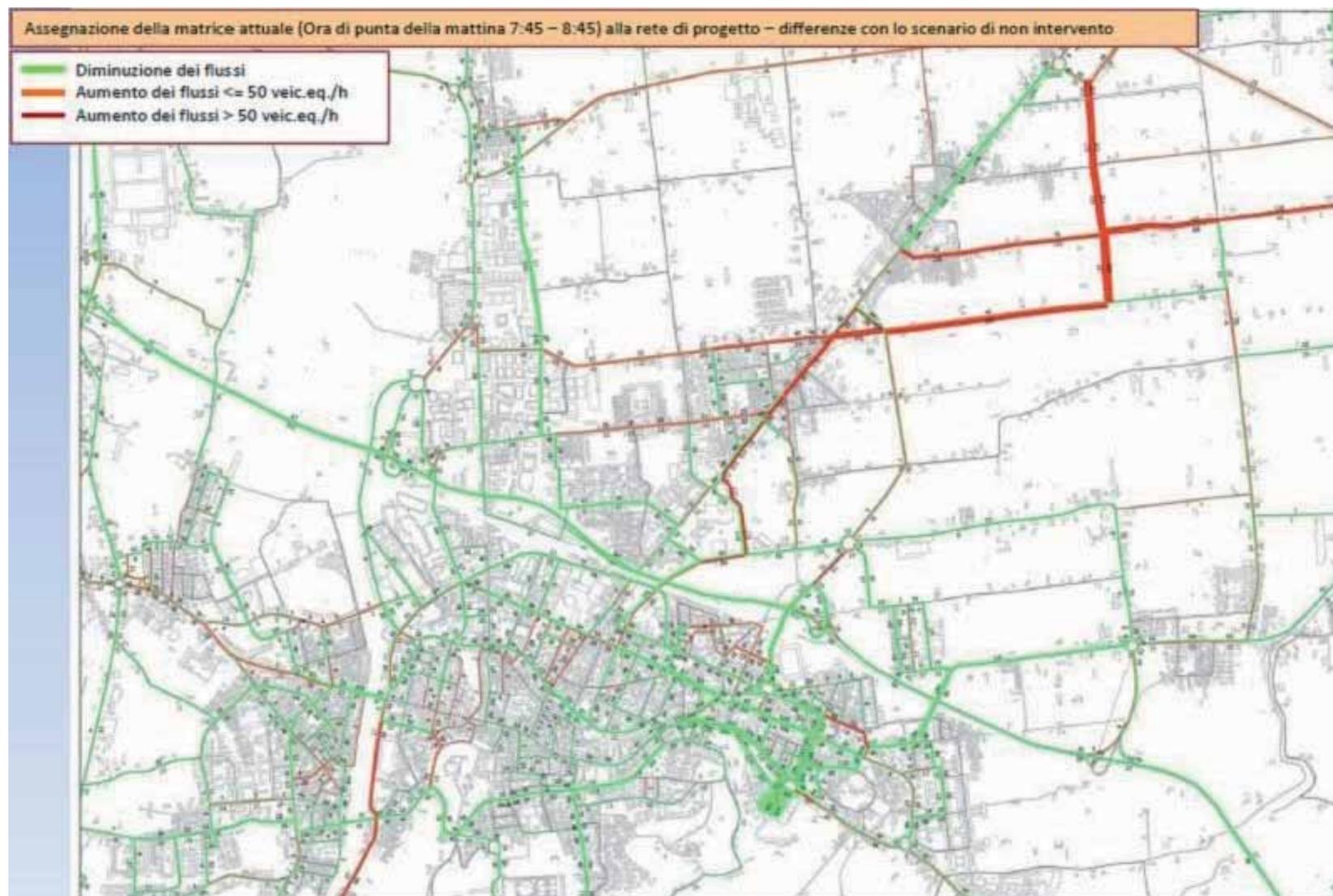
- al 2030: + 10% di passeggeri pari a 517.000/anno (rispetto al 2016)

più aria pulita



4.F. PIU' QUALITA' DELL'ARIA: LO SCENARIO AL 2030

piu aria pulita



La simulazione dei flussi di traffico al 2030 con:

- aumento ciclisti
- aumento pedoni
- aumento utenti bus
- moderazione traffico in via Cervese
- spostamento ospedale
- modifica stili di vita

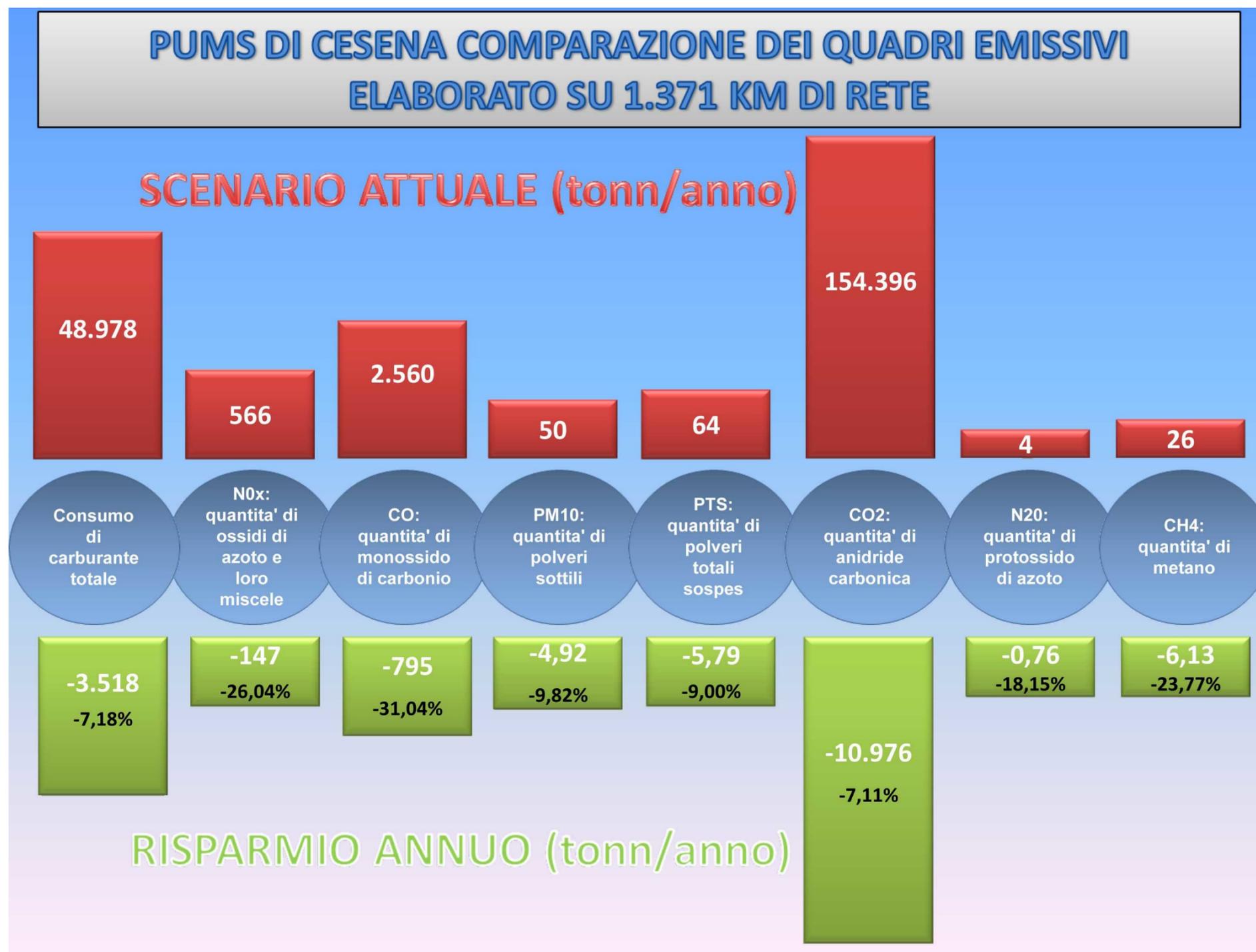
L'attuazione del PUMS, l'utilizzo di veicoli meno inquinanti e il nuovo ospedale determinano al 2030 una nuova distribuzione dei flussi di traffico nella rete stradale di Cesena con:

- ➔ **AUMENTI** dei flussi di traffico maggiori di 50 veicoli/ora nelle strade prossime alla nuova sede dell'ospedale: aumento sostenibile
- ➔ **DIMINUZIONE** dei flussi di traffico su tutta la rete urbana
- ➔ **DIMINUZIONE** dei fattori inquinanti dell'aria (vedere pagina successiva)



previsioni delle minori emissioni al 2030 su 1371 km di rete stradale

piu' aria pulita



Diminuzione dei fattori inquinanti al 2030 per : - aumento ciclisti - aumento pedoni- aumento utenti bus- spostamento ospedale- auto private meno inquinanti-modifica stili di vita-

