



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 Linea della Biblioteca Malatestiana

[Documenti informativi](#)

**Piano particolareggiato della sicurezza stradale  
nei quartieri Vigne, S. Egidio  
e zona commerciale Romagna, Comune di Cesena**

---



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Piano particolareggiato della sicurezza stradale  
nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA – ZONA 30

# RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

21 dicembre 2010

PRIMA



DOPO



*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)*



**Comune di Cesena  
(FC)**

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



<b>Progettista del Piano:</b>	<b>Arch. Gastone Baronio</b>
<b>Dirigente:</b>	<b>Ing. Natalino Borghetti</b>
<b>Collaborazione Serv. Mobilità:</b>	<b>Geom. Giorgio Legni Geom. Maurizio De Paola Geom. Morris Gentili Rag. Rosa Tornincasa</b>
<b>Rilievi e disegni:</b>	<b>Ing. Franco Moretti (collaboratore esterno) Geom. Ones Gianfanti (collaboratore esterno)</b>
<b>Collaborazioni</b>	<b>Sistemi Informativi (rilievo degli incidenti stradali)</b>
<b>Sindaco</b>	<b>Paolo Lucchi</b>
<b>Asses. Infrastrutture e Mobilità</b>	<b>Maura Miserocchi</b>



## CITTADINI coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA

Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Elenco dei cittadini presenti negli incontri del “progetto partecipato” del 12 aprile e 17 maggio nel Palazzo Comunale:

Sig. Manuzzi Quinto	residente
Sig. Paglierani Diego	residente
Sig. Tani Oscar	residente
Sig. Brighi Giorgio	residente
Sig. Ceccarelli Pierino	residente
Sig. Golinucci Davide	residente
Sig. Targhini Roberto	residente
Sig. Faraoni Otello	residente
Sig. Gardini Diego	residente
Sig.ra Mazzotti Roberta	operatore
Sig. Bartoletti Roberto	operatore
Sig. ra Montalti Sara	confcommercio
Sig. Agostini Rino	confcommercio
Sig. Manuzzi Quinto	residente
Sig. Sintucci Gianni	residente
Sig. Casadei Paolo	residente
Sig. Pini Romano	residente
Sig. Sintucci Romano	residente
Sig. Comandini Alberto	consigliere quartiere
Sig. Di Maria Claudio	operatore

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Sig. Casadei Franco	residente
Sig. Fagioli Roberto	residente
Sig. Dradi Giovanna	residente
Sig. Guidi Romano	operatore
Sig.ra Sciarri Crisina	residente
Sig. Casalboni Ercole	residente.
Sig. Bracci Giberto	residente
Sig. Bracci Federico	residente
Sig. Bagnoli Marco	residente
Sig.ra Presepi Catia	operatore
Sig.ra Montanari Manuela	residente

Oltre a questi due incontri di “lavoro” c’è stata l’assemblea pubblica della “fase di ascolto” del 22 febbraio e l’assemblea pubblica di presentazione del progetto definitivo del 25 ottobre 2010, con ulteriore consistente partecipazione dei cittadini.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## INDICE della RELAZIONE

<b>INTRODUZIONE</b>	<b>pag. 7</b>
<b>Capitolo 1: PREMESSA</b>	<b>pag. 11</b>
- L'oggetto del piano	pag. 13
- Il luogo del piano	pag. 14
- Il sistema della mobilità nel settore nord-est	pag. 16
- Il sistema della mobilità nel Comune di Cesena	pag. 17
- Gli obiettivi del piano	pag. 19
- Perché il piano	pag. 20
- Il metodo del piano	pag. 21
- Cos'è il progetto partecipato	pag. 22
- Il gruppo di lavoro	pag. 25
- Analisi e dati per il piano	pag. 26
- Quando si progetta e si attua il piano	pag. 27
<b>Capitolo 2: L'ANALISI &amp; DATI dello STATO di FATTO</b>	<b>pag. 29</b>
- Una ricerca oggettiva	pag. 31
- 1 - Geometria e funzioni della rete stradale	pag. 33
- 2 - Il rilievo fotografico	pag. 39
- 3 - I flussi di traffico	pag. 51
- 4 - La velocità	pag. 57
- 5 - Gli incidenti stradali	pag. 59
- 6 - La percezione del pericolo dalle strade	pag. 69
- 7 - Le indicazioni dei cittadini	pag. 73
- 8 - L'Analisi del tessuto urbano e attività	pag. 77
- Riassunto dei dati e delle analisi	pag. 85
<b>Capitolo 3: La NORNATIVA &amp; dintorni</b>	<b>pag. 87</b>
- I principali riferimenti normativi	pag. 89
- Premessa sui riferimenti normativi	pag. 90
- Decreti ministeriali	pag. 91
- Codice della Strada	pag. 99
- Regolamento del Codice della Strada	pag. 101
- La particolare norma dell'art. 157 del CdS	pag. 104



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Capitolo 4: Il PROGETTO

- Qualche premessa ... con i cittadini	pag. 111
- Qualche esempio tecnico e informazione	pag. 112
- La sicurezza nel quartiere Vigne negli anni precedenti	pag. 123
- La sicurezza nel quartiere S. Egidio negli anni precedenti	pag. 124
- Le priorità nell'organizzare la strada	pag. 125
- Il progetto in due fasi	pag. 126
- La rete stradale futura 1^ FASE	pag. 129
- Innanzi tutto la ZONA 30 e ZONA RESIDENZIALE	pag. 131
- Le altre ipotesi progettuali	pag. 138
- Schemi funzionali delle nuove sezioni stradali	pag. 144
- La possibilità di avere incroci più sicuri	pag. 149
- La mobilità pedonale	pag. 153
- Per i pedoni percorsi pedonali e pochi marciapiedi	pag. 154
- La mobilità ciclabile	pag. 155
- Le piste ciclabili nelle ZONE 30	pag. 156
- La mobilità dei BUS del trasporto pubblico	pag. 159
- La mobilità delle auto e delle moto	pag. 161
- Il sistema della sosta	pag. 163
- Speciale piazzale di Via Madonna dello Schioppo	pag. 167
- Altre proposte per la sicurezza e il decoro urbano	pag. 171
- La segnaletica stradale	pag. 173
- Breve riassunto sulla nuova mobilità della 1^ fase	pag. 183
- I progetti del piano nella 2^ FASE	pag. 185
- Perché le intersezioni rialzate interne alla ZONA 30	pag. 189
- Perché la rotatoria in Via Madonna dello Schioppo, e nuova strada di PRG (prolungamento Via G. Bruno)	pag. 193
- Considerazioni finali sul piano	pag. 195



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## **Capitolo 5: L'APPROVAZIONE del PIANO**

- Delibera di Giunta per approvare il piano

**pag. 197**

pag. 199

## **Capitolo 6: L'ATTUAZIONE del Piano**

- Le opere e i tempi per l'attuazione del piano

**pag. 201**

pag. 203

## **Capitolo 7: MONITORAGGIO e CRITERI di VALUTAZIONE piano**

- Gli indicatori di qualità del piano

- L'indicatore delle foto prima e dopo

- Abbiamo risposto alle problematiche dei cittadini?

- Il piano tra un anno

**pag. 209**

pag. 211

pag. 215

pag. 223

pag. 225

## **CONCLUSIONI**

**pag. 227**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## INDICE delle TAVOLE

### TAVOLE di RILIEVO

- ▶ Tavola 1.R. **Planimetria dello STATO ATTUALE GEOMETRICO-FUNZIONALE della rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**
- ▶ Tavola 2.R. **Planimetria con RILIEVO degli INCIDENTI STRADALI 1998-2009**
- ▶ Tavola 3.R. **Rilievo FOTOGRAFICO dello STATO di FATTO delle strade dei quartieri**

### TAVOLE di PROGETTO

- ▶ Tavola 4.P. **Planimetria del PROGETTO-STATO FUTURO della 1^ FASE GEOMETRICO-FUNZIONALE della rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**
- ▶ Tavola 5.P. **Particolari planimetrie e sezioni del PROGETTO-STATO FUTURO delle SINGOLE STRADE dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**
- ▶ Tavola 6.P. **Particolare INTERSEZIONE RIALZATA (tipo) all'intersezione tra Via BORGHI e Via dei FIORI e DOSSO in Via BOSCONO**
- ▶ Tavola 7.P. **Planimetria PROGETTO-STATO FUTURO della 2^ FASE GEOMETRICO-FUNZIONALE della rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**
- ▶ Tavola 8.P. **Particolare della RIORGANIZZAZIONE di Via BOSCONO**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## INTRODUZIONE

Con il “*Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA*”, ci occupiamo di una cosiddetta “isola ambientale” (in questo caso due “isole” contigue separate da Via Madonna dello Schioppo) ovvero di un sistema di STRADE LOCALI perimetrate dalla rete stradale principale.

L'intervento interessa la RETE STRADALE ESISTENTE COSTRUITA DA DIVERSI DECENNI che ha diverse e diffuse **INADEGUATEZZE geometriche/strutturali**:

- ▶ sedi stradali con limitate ed irregolari larghezze per le funzioni consentite;
- ▶ prevalente assenza di marciapiedi o percorsi pedonali;
- ▶ inadeguati indici urbanistici tra edificato e aree di parcheggi privati e pubblici;

e conseguenti **INADEGUATEZZE funzionali/comportamentali**:

- ▶ corsie di marcia al di sotto degli standard dimensionali;
- ▶ pedoni costretti a camminare sulla carreggiata;
- ▶ limitati raggi di curvatura;
- ▶ sosta irregolare diffusa;
- ▶ difficoltà di uscita dai passi carrai e ingressi pedonali degli edifici;
- ▶ accessi privati non regolarizzati dall'autorizzazione al passo carraio;
- ▶ diffusi comportamenti irregolari o inadeguati o forzati degli utenti;
- ▶ visibile percezione della irregolarità delle strade;
- ▶ elevata percezione del rischio della strada soprattutto per gli utenti deboli;
- ▶ ecc., ecc..

Di massima sono disattese diverse regole sulla struttura delle strade, sulla circolazione e sulla sosta previste dal Codice della Strada e dalle diverse normative in merito.

Come detto, si tratta di “vecchie strade” costruite senza appropriate regole geometriche e funzionali, determinando un conseguente arbitrio nei comportamenti degli utenti che circolano e sostano in queste strade, che guidano un veicolo o che camminano a piedi.

Questa generale situazione è decennale e così radicata che sembra essere altrettanto strutturale ed inevitabile, lasciando al destino, al fato le regole, i diritti e i doveri degli utenti sulla rete stradale, ma anche le responsabilità dell'ente proprietario delle strade.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Certamente la riorganizzazione di un sistema urbano decennale che NON E' SOLO stradale, ma anche di dinamiche sociali, economiche, culturali, educative e comportamentali è difficile perché non può essere regolata, organizzata e gestita solo dalle semplici, amorfe e spesso astratte regole del Codice della Strada e affini, perché non si deve solo far funzionare una strada, la circolazione delle auto o delle bici e dei pedoni o la sosta o la sicurezza, ma si deve garantire un difficile EQUILIBRIO di esigenze di mobilità veicolare e "debole", di accesso e sicurezza, di scorrevolezza e tutela ambientale, di riduzione del traffico improprio e di tutela delle pur necessarie e altrettanto dinamiche attività economiche, di ridurre l'invasione irregolare delle auto in sosta ma di far fronte all'assenza di storica di parcheggi.

Un compito oggettivamente, fisicamente e visivamente difficile, dove gli spazi pubblici dell'insieme della mobilità sono all'incirca il 50% inferiori a quelli che avrebbe un quartiere costruito oggi con lo stesso numero di abitanti e di funzioni.

Un compito difficile dove chi interviene per ultimo, dopo una "latitanza decennale" di regole geometriche e funzionali, nel necessario e dovuto progetto di riorganizzazione, maggiore regolarità e sicurezza della rete viaria di un "vecchio ed inadeguato quartiere", si assume non solo il gravoso onere di rimediare a decennali errori, inadeguatezze ed inefficienze della rete e del sistema della mobilità e delle relazioni sociali tout-court, ma si assume anche la pesante responsabilità di scelte mai ottimali, mai perfette, che difficilmente possono raggiungere la costante, continua e diffusa regola della "MISURA", del rispetto delle dimensioni dell'insieme delle strade e di ogni loro singola parte e funzione, che invece sono normali e dovute in una nuova urbanizzazione, ma deve mediare, con giusti, corretti e MOTIVATI CRITERI & VALORI & DINAMICHE & SICUREZZA & ACCESSIBILITA' per far funzionare non solo la singola strada, la domanda di regola di funzioni e comportamenti di ogni singola categoria di utenti della strada, ma l'INSIEME del SISTEMA STRADALE di quel quartiere & quell'insieme FUNZIONALE all'INSIEME STRADALE di PIU' QUARTIERI & dell'INTERA CITTA' & ... .

E NON SOLO fare funzionare le strade, e il sistema viario di una città, ma FAR FUNZIONARE il SISTEMA CITTA' dell'INSIEME delle funzioni dell'ABITARE, LAVORARE, PROMUOVERE ed USARE le ATTIVITA' ed i SERVIZI.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Negli inadeguati spazi dei vecchi quartieri tutto questo ha una complicazione elevata, spesso senza soluzioni ovvero con soluzioni d'insieme (intervenire su tutta la rete stradale e gli spazi pubblici del quartiere), che chiedono CONOSCENZA, DATI OGGETTIVI, PROFESSIONALITÀ, RESPONSABILITÀ e, soprattutto, SCELTE CHIARE, COERENTI, MOTIVATE e TRASPARENTI soprattutto quando non si potrà sempre raggiungere tutti i parametri e gli obblighi normativi che sono chiesti ad nuova rete stradale.

Anche se i “piani di ristrutturazione della rete stradale dei quartieri” non raggiungono mai situazioni ottimali, in più interventi si è dimostrato che il GIORNO DOPO l'immagine, le funzioni ed il comportamento degli utenti sono così RADICALMENTE CAMBIATI, visivamente più giusti, corretti e piacevoli, che è indispensabile riorganizzare le “vecchie rete stradali” anche a discapito del permanere di qualche inefficienza, qualche regola non interamente applicata e “qualche strada più sfortunata” e “qualche utente più svantaggiato”.

Infatti la (NON)organizzazione della mobilità determina il radicamento degli arbitri, una diffusa incomprensione, sfiducia e diseducazione degli utenti e l'errata (ir)responsabilità dell'ente proprietario della strada (in questo caso il Comune).

Anche se lo stato di fatto della rete stradale dei quartieri dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA non è e non sarà sempre congruo alle qualità geometriche e funzionali di un nuova struttura viaria (ad esempio, una strada locale con marciapiede su ambo i lati e sosta longitudinale su un lato deve avere una larghezza minima di 11,50 metri, mentre la maggior parte delle sedi stradali dei quartieri in oggetto hanno sezione comprese tra i 6/7 e gli 8-9 metri), si ritiene possibile e doveroso tendere ad un **sistema stradale organizzato con regole certe, uniformi, logiche e il più possibile conformi alle norme sulle strutture, funzioni, organizzazione e gestione della strada come singolo elemento e, soprattutto, come sistema viario.**

Con questa consapevolezza, con questi obiettivi e la responsabilità di non poter sempre soddisfare tutte le esigenze, le qualità e neppure la nostra stessa professionalità, andiamo ad incominciare il progetto nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



# Capitolo 1

**PREMESSA:**  
l'oggetto,  
il luogo,  
gli obiettivi,  
il metodo  
e i contenuti del “Piano ...”





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## L'OGGETTO del “Piano ...”

I “Piani particolareggiati della sicurezza stradale nei quartieri – zona 30” si occupano di **RIQUALIFICARE** il “**SISTEMA della MOBILITÀ**” della RETE STRADALE **LOCALE** di un **QUARTIERE** intervenendo su:

- ▶ **INTERA RETE STRADALE INTERNA** al quartiere
- ▶ **INGRESSI-USCITE** dal quartiere
- ▶ **TUTTI** gli **UTENTI** della **STRADA**  
(pedone, ciclista, automobilista, motociclista, bus, ecc.);
- ▶ **TUTTE** le **FUNZIONI** della strada  
(percorsi pedonali, circolazione veicolare, sosta, percorsi e fermate bus, ecc.)
- ▶ **TUTTE** le **FUNZIONI** del **QUARTIERE**  
(abitare, lavorare, utilizzare i servizi e promuovere le attività, ecc.).

Una “**ZONA 30 – ZONA RESIDENZIALE**” è un luogo urbano dove inizia e soprattutto si **CONCLUDE** la **MOBILITÀ**, e chi “*entra*” nella “**ZONA 30**” ha l'interesse e le motivazioni di **FERMARSI** nell'area.

Una “**ZONA 30**” **NON** ha o **NON** deve avere strade e traffico di attraversamento al suo interno.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## II LUOGO del “Piano ...”

L’area del “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”, è un SISTEMA STRADALE omogeneo perimetrato dalla **RETE VIARIA PRINCIPALE** (o delimitazioni strutturali):

- **Via CERVESE a est** (che, tra l’altro, separa il quartiere tra est ed ovest),
- **LINEA FERROVIARIA a sud**,
- **Via TOGLIATTI e Via CAVALCAVIA a ovest**,
- **Via CERCHIA di S. EGIDIO a nord**.

Inoltre l’area è interessata dal ruolo di “STRADA INTERZONALE” (sempre di tipo locale) con significativi flussi di traffico della:

- **Via MADONNA dello SCHIOPPO che separa il quartiere Vigne da quello di S. Egidio**,

Un ruolo INTERZONALE è svolto anche dalla Via XXV APRILE, ma con una funzione e flussi di traffico notevolmente inferiori rispetto alla Via Madonna dello Schioppo.

La rete stradale interna al quartiere è di tipo **LOCALE** e ha problemi e soluzioni sufficientemente autonome” rispetto alle problematiche della mobilità nei quartieri limitrofi.

Infatti il limite fisico della ferrovia determina due soli contatti viari con il centro cittadino: il Viadotto Kennedy e la Via Cavalcavia.

Invece, nella direzione nord, la Via Cerchia di S. Egidio è il limite urbano nella direzione nord dove la continuità con gli altri quartieri e lungo l’asse urbano della Via Cervese.

L’intera area è composta da DUE AREE PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI (VIGNE e S. EGIDIO) e dall’AREA COMMERCIALE ROMAGNA.

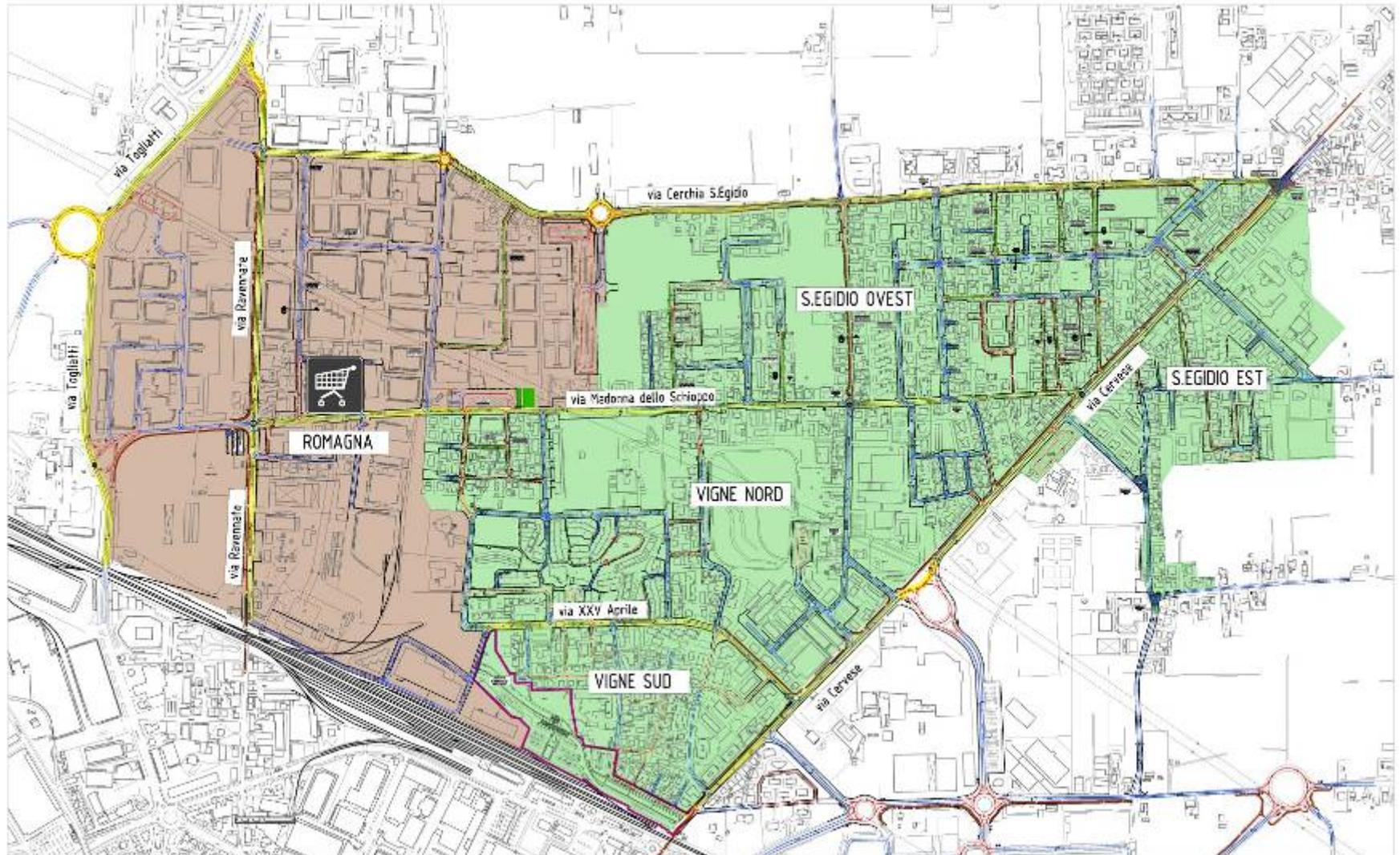
L’insieme di queste TRE AREE crea un sistema unico di viabilità che però deve avere anche dei limiti di relazioni soprattutto per l’improprio traffico di attraversamento e degli autocarri.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” interessa l’area indicata nella sottostante **PLANIMETRIA**.



Servizio Mobilità





## Il “SISTEMA della MOBILITA” nel settore nord-est della città “Piani particolareggiati della sicurezza stradale – zona 30” nei singoli quartieri

Comune di Cesena  
(FC)

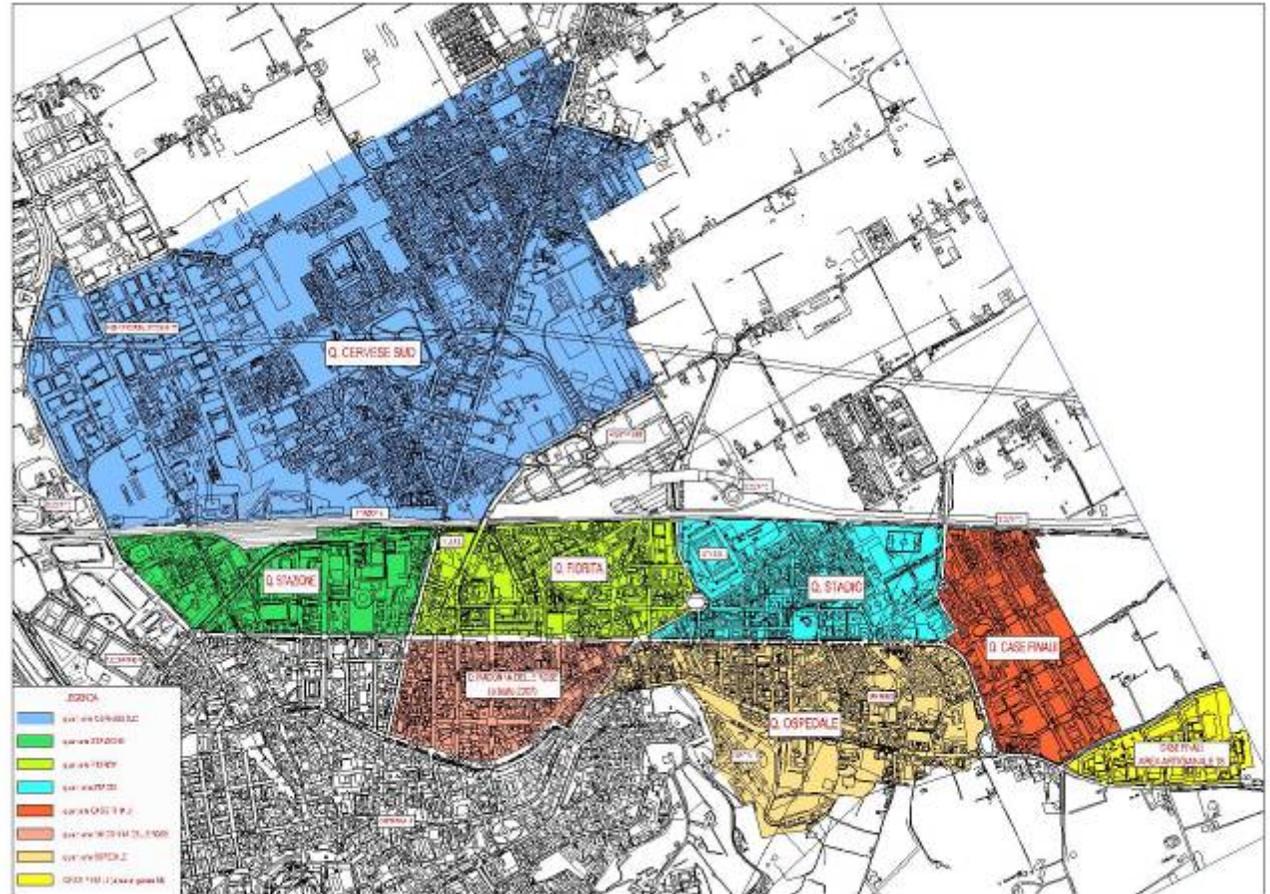
Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il “SISTEMA della mobilità” nel settore nord-est del centro di Cesena (Circoscrizione Cervese Sud e Circoscrizione Fiorenzuola) può essere suddiviso in diversi quartieri omogenei (ZONE 30) con singole problematiche e soluzioni ed un più facile rapporto di condivisione con i cittadini di ogni zona.

L'intervento su ogni singola potenziale “zona 30” deve rispondere e raggiungere criteri di SICUREZZA ed EFFICENZA della mobilità, della salute e della qualità ambientale interna al quartiere, ma anche in rapporto con le altre zone 30 ovvero con le restanti aree del centro cittadino e del territorio comunale. Questo “rapporto egualitario e solidale” vale per tutti i quartieri e strade del Comune di Cesena.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Il “SISTEMA delle MOBILITA’” nel Comune di CESENA

Il “SISTEMA della mobilità” nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, deve essere comunque relazionato alla funzionalità e qualità della mobilità dell’intero territorio comunale e, in particolare del cosiddetto centro cittadino (un’area di circa 1-1,5 km dalle mura storiche).

Il Comune di Cesena ha approvato, con delibera di Consiglio Comunale n. 138 del 18/07/2007, il “**Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale - PRIM**” che pianifica lo sviluppo e le relazioni strutturali della modalità nella rete viaria dell’intero territorio comunale.

Il PRIM è anche lo strumento per monitorare e controllare gli effetti delle progressive trasformazioni della rete stradale comunale (di proprietà del Comune, della Provincia e dell’ANAS), evitando che si “trasferiscano” i problemi da un quartiere all’altro, e soprattutto che le opere che si realizzano oggi siano inutili o dannose a ciò che serve o è previsto per domani.

Per la rete stradale prossima al quartiere STADIO il PRIM prevede in particolare:

- ▶ **RISTRUTTURAZIONE e SICUREZZA dei percorsi d’ingresso ed uscita dalla “secante” (\*) con due nuove rotatorie di cui una sullo svincolo della stessa secante con la Via Spadolini e l’area Montefiore e la seconda sul Viale Marconi, Viale Oberdan, Via del Mare e Via Veneto;**
- ▶ **RIQUALIFICAZIONE URBANA della Via EMILIA (viale urbano con percorsi ciclabili continui e protetti)**

Inoltre, è stato approvato il cosiddetto “**Piano della mobilità nell’ultimo chilometro del centro cittadino**” (delibera di Giunta n. 165 del 01/06/2010) quale studio di dettaglio della pianificazione e linee di indirizzo del PRIM, con scelte progettuali che in parte interessano anche i quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA (in particolare la cosiddetta “bretella-gronda”).

(\*) secante: autostrada urbana in direzione Forlì-Rimini, con un’uscita allo stadio



Comune di Cesena (FC)

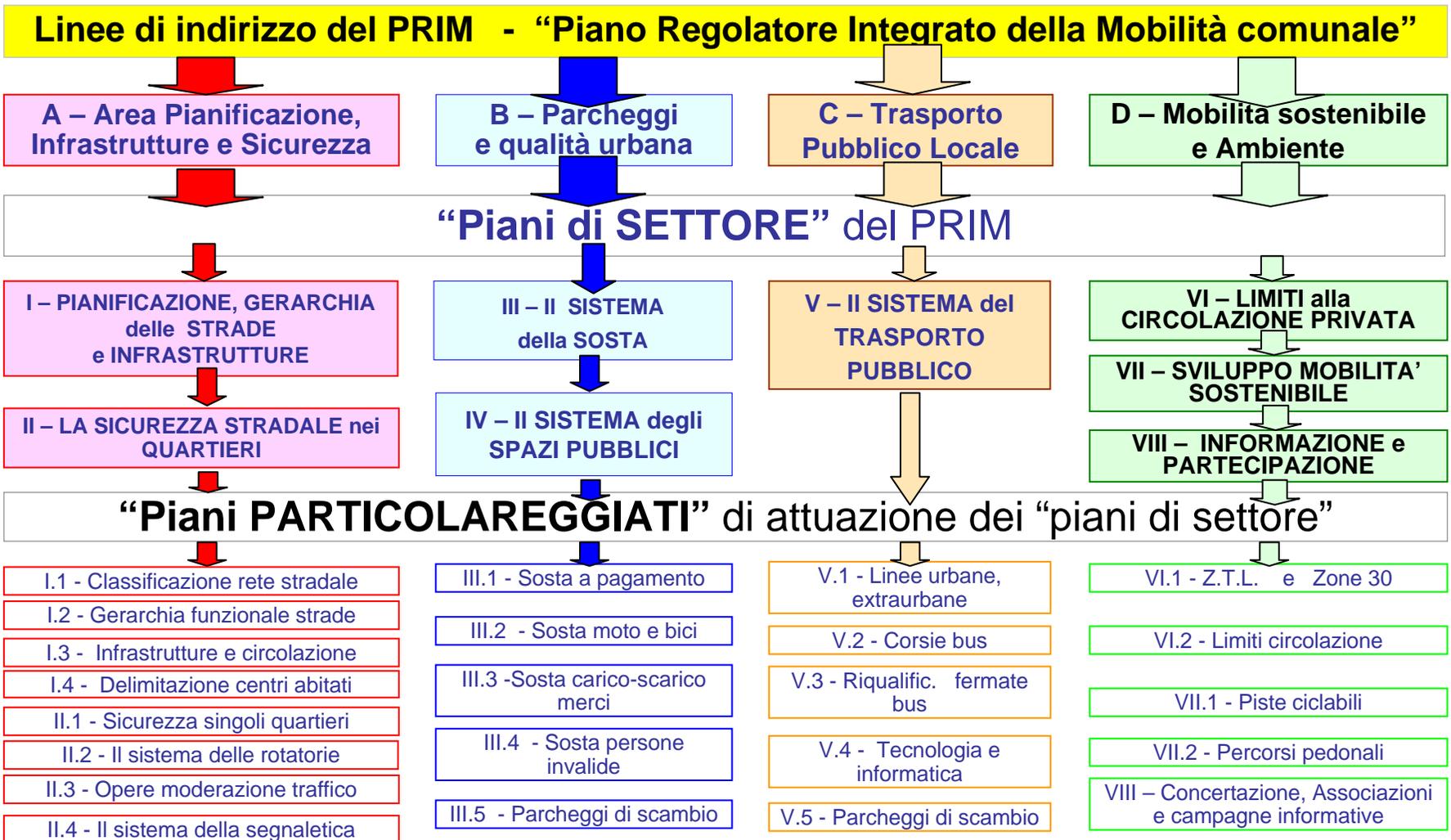
Assessorato Infrastrutture e Mobilità

Servizio Mobilità



Lo strumento del PRIM offre la possibilità del continuo MONITORAGGIO delle relazioni modali fra le varie parti della città evitando che si “trasferiscano” i problemi da un quartiere all’altro, e soprattutto che le opere che si realizzano oggi siano inutili o dannose con ciò che serve o è previsto per domani.

Nello schema sottostante la struttura del PRIM per il controllo di ogni parte della mobilità, delle relazioni tra strutture, funzioni e territorio e valore dell’insieme.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Gli OBIETTIVI del “Piano ...”

Il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” ha i seguenti **OBIETTIVI** principali:

(obiettivi generali indicati dall’Ufficio)

- ▶ **METTERE a NORMA la RETE STRADALE**
- ▶ **AUMENTARE la SICUREZZA degli UTENTI, in particolare quelli DEBOLI**
- ▶ **CERTEZZA delle REGOLE, dei COMPORTAMENTI e dei CONTROLLI sulla STRADA**

(obiettivi principali indicati nella prima assemblea pubblica del 22 febbraio 2010)

- ▶ **RIDURRE i FLUSSI di TRAFFICO sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO in particolare degli AUTOCARRI**
- ▶ **MARCIAPIEDI in Via MADONNA dello SCHIOPPO**
- ▶ **GARANTIRE PERCORSI PEDONALI CONTINUI e SICURI**
- ▶ **MAGGIORE SICUREZZA per PEDONI, BAMBINI e CICLISTI**
- ▶ **RIDURRE la VELOCITÀ in Via Madonna dello Schioppo e Via Cerchia di S. Egidio**
- ▶ **STRADE ORDINATE**
- ▶ **CERTEZZA dei COMPORTAMENTI (DIRITTI e DOVERI degli UTENTI della STRADA)**
- ▶ **SOSTENERE le ATTIVITÀ COMMERCIALI**
- ▶ **MAGGIORI CONTROLLI.**

Ricordiamo che l’articolo 1 del Codice della Strada indica:

### 1. Principi generali.

***La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.***



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## PERCHE' il "Piano ..."

### *Cos'è, com'è fatto e a cosa serve un Piano della mobilità e sicurezza in un quartiere?*

Il **compito** del "Piano ..." 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, nel quartiere dove vuole trasferire la propria abitazione, dove porta a scuola i propri figli, dove si costruiranno nuove strade, dove diminuirà il traffico, dove passeranno nuove linee del bus, 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.

Per **dare tutte queste risposte** il "Piano ..." deve:

- ▶ **AVERE DATI OGGETTIVI** sullo stato delle STRADE, della MOBILITA' della SICUREZZA e delle DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE del quartiere
- ▶ **ESSERE CONDIVISO** con gli UTENTI del QUARTIERE e della STRADA
- ▶ **RISPETTARE** le NORME sulla STRUTTURA delle STRADE e sulle REGOLE della CIRCOLAZIONE
- ▶ **ESSERE EQUO e SOLIDALE** per tutti gli utenti e bisogni della vita quotidiana del quartiere
- ▶ **ESSERE LUNGIMIRANTE** (fare oggi quello che serve anche domani).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## IL METODO del “Piano ...”: IL “PROGETTO PARTECIPATO” per CONDIVIDERE la CITTA’ e le STRADE

Il “traffico e la mobilità” hanno un elevato impatto sulle persone con un elevato coinvolgimento diretto e personale, che determina una grande partecipazione anche per minimi interventi.

Il “**Piano particolareggiato della sicurezza stradale nel quartiere**” determina un’ulteriore “partecipazione e conflitto” tra gli opposti bisogni e interessi dei vari utenti della strada e del quartiere perché è un piano operativo di opere che, di solito, modificano le abitudini dei cittadini, gli usi consolidati sulla strada, la qualità dell’abitare e lo sviluppo delle attività.

Infatti:

- ▶ **la MOBILITA’ interessa il 100% delle persone**
- ▶ **la MOBILITA’ è un valore permanente**
- ▶ **la MOBILITA’ condiziona l’abitare, il lavoro, le scelte stesse del muoversi**
- ▶ **la MOBILITA’ deve avere QUALITA’ che MIGLIORANO la CITTA’ e le PERSONE.**

Per questi motivi il “Piano della sicurezza stradale nel quartiere STADIO” è un piano ad **ALTA PARTECIPAZIONE e CONDIVISIONE** con tutti gli utenti del quartiere e della strada.

Quest’obiettivo si raggiunge con il “**PROGETTO PARTECIPATO**” APERTO a TUTTI i CITTADINI quale **LUOGO OPERATIVO** di **ASCOLTO, ANALISI, LAVORO e DECISIONI** condivise.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Cos'è il “PROGETTO PARTECIPATO”

Nel “**PROGETTO PARTECIPATO**” deve essere garantita la **PRESENZA di TUTTI** gli interessi, bisogni e competenze, e sono coinvolti:

- ▶ **UFFICI TECNICI**
- ▶ **SINGOLI CITTADINI**
- ▶ **GRUPPI di INTERESSE: OPERATORI ECONOMICI, SCUOLE, SERVIZI, ecc. .**

Nel “progetto partecipato” il confronto avviene con:

- ▶ **PARI DIGNITA’ delle PERSONE**
- ▶ **PARI DIGNITA’ dei PROBLEMI**
- ▶ **DISPONIBILITA’ a CAPIRE i BISOGNI degli ALTRI**
- ▶ **DISPONIBILITA’ a CONOSCERE, RISPETTARE e ATTUARE le “LEGGI della STRADA”**
- ▶ **VOLONTA’ di ESSERE LUNGIMIRANTI**  
per una **MOBILITA’ VIRTUOSA, CORRETTA e SOSTENIBILE**
- ▶ **PARTECIPARE per TROVARE SOLUZIONI CONDIVISE**
- ▶ **DISPONIBILITA’ a CONDIVIDERE i VANTAGGI e gli SVANTAGGI delle SOLUZIONI.**

Il “progetto partecipato” è un luogo di lavoro dove si raggiunge:

- ▶ **PROGETTO CONDIVISO tra TUTTI i “GRUPPI d’INTERESSE”**
- ▶ **MAGGIORE QUALITA’ PUBBLICA e SICUREZZA STRADALE.**

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il “**PROGETTO PARTECIPATO CONDIVISO**” non è un progetto dove si raggiunge sempre e su tutto l’unanimità delle scelte, e, soprattutto, dove non si prendono decisioni a maggioranza.

Nel “**PROGETTO PARTECIPATO CONDIVISO**” *non si vota mai*, non solo perché la partecipazione non ha alcuna formale e proporzionale rappresentanza dell’intera collettività del quartiere (partecipazione libera di 20, 30, 50, 100 cittadini su 1.000/2.000 persone che vivono ed operano nel quartiere) , ma perché non è mai equa la quantitativa partecipazione tra le possibili opposte “fazioni” di vicinato, di strade, di bisogni, di utenti, in particolare tra residenti e commercianti.

Nel “progetto partecipato condiviso” NON vince chi porta più gente.

Il “**PROGETTO PARTECIPATO CONDIVISO**” è un **LUOGO di LAVORO** dove innanzi tutto si **CONDIVIDE**:

- ▶ **L’ASCOLTO dei PROBLEMI**
- ▶ la **DISPONIBILITA’ alla CONOSCENZA**
- ▶ la **CONSAPEVOLEZZA della RICERCA e dei DATI OGGETTIVI**
- ▶ la **VOLONTA’ di TROVARE SOLUZIONI OPERATIVE, a NORMA e LUNGIMIRANTI**
- ▶ la **RESPONSABILITA’ delle PRIORITA’ COLLETTIVE e della QUALITA’ PUBBLICA.**
- ▶ la **PARI QUALITA’ della STRADA, del SISTEMA VIARIO, dell’ABITARE, del LAVORO, e della VITA SOCIALE.**

Il “progetto partecipato condiviso” è un **LUOGO di LAVORO CONCRETO e PRAGMATICO per raggiungere OGGETTIVE QUALITA’ nel BREVISSIMO PERIODO**, con le risorse di spazio e gli investimenti disponibili.

Il “progetto partecipato condiviso” è un **LUOGO di LAVORO OPERATIVO** dove si inizia a cercare le **SOLUZIONI POSSIBILI** per raggiungere la corretta struttura e funzione delle strade, consapevoli che già questa ricerca oggettiva determina, nella “vecchia” ed inadeguata rete stradale locale del quartiere, delle scelte obbligate, spesso vincolanti o, al massimo, tra un numero ridotto di scelte possibili ed opzionali.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Nel “progetto partecipato condiviso” si lavora sulla mappa dell’intera rete stradale del quartiere, e si parte con l’analisi delle problematiche più semplici e con le soluzioni inevitabili (per “legge”), che, di solito, hanno quasi sempre una reale unanime condivisione.

Osservando INSIEME, mentre si PROGETTA, come la RETE STRADALE si modifica con le successive scelte condivise (con maggiore o minor soddisfazione dei singoli, ma un’evidente logica e valore collettivo di ogni singola trasformazione), si prosegue nell’analizzare le situazioni più complesse e difficili per i limiti fisici dello spazio stradale e urbano e, spesso, per le opposte esigenze dei diversi gruppi di interesse.

Nel “progetto partecipato condiviso” c’è lo spazio per esprimere qualsiasi SOLUZIONE radicale o settoriale – fermo restando il rispetto delle minime norme di sicurezza - che però deve trovare il **consenso delle parti, il corretto compromesso sulle opposte proposte.**

Se il confronto porterà ad una soluzione sempre più CONDIVISA (non unanime, non a maggioranza, ma percepita, durante il confronto, come la soluzione che meglio di altre raggiunge più obiettivi e qualità, e con una minore penalizzazione di altre proposte e di singole esigenze), sarà **evidente nello stesso dibattito l’emergere della SOLUZIONE PIU’ CONDIVISA.**

Il “progetto partecipato condiviso” è un’**ESPERIENZA**, ancor prima di una scelta e di un risultato finale.

Se, invece, su un problema rimangono totalmente immutate le opposte proposte iniziali nonostante l’ampio confronto dei reciproci PRO & CONTRO, significa che ogni singola proposta non ha avuto una CONDIVISIONE EVOLUTIVA, la capacità di convincere o la disponibilità degli altri. In questo caso quel problema avrà la soluzione che compete alla responsabilità oggettiva dei tecnici e dell’Amministrazione Comunale.

Il metodo del “progetto partecipato condiviso” se non è quello dell’unanimità delle idee e delle scelte o del voto a maggioranza, di solito non è neppure quello della contrapposizione frontale, dell’incapacità di fare rinunce settoriali e di trovare soluzioni più collettive, di non credere che c’è una soluzione PIU’ EQUA e GIUSTA per TUTTI.

Il “PROGETTO PARTECIPATO CONDIVISO” più che una disquisizione metodologica e filosofica è un **modo di PARTECIPARE, di CONOSCERE, di CAPIRE, di SCEGLIERE INSIEME agli ALTRI.**

E’ innanzi tutto un **METODO di LAVORO: andiamo ad incominciare.**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## II GRUPPO di LAVORO e altre risorse del “progetto partecipato”

La **CONDIVISIONE** del “Piano della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” si realizza nel “**GRUPPO di LAVORO**” che deve collaborare a tutte le fasi del Piano. Per il quartiere STADIO è stata richiesta la collaborazione a:

### ► UFFICI COMUNALI

- ▷ SERVIZIO VIABILITA' e MANUTENZIONE
- ▷ POLIZIA LOCALE
- ▷ SETTORE URBANISTICA
- ▷ SETTORE SISTEMI INFORMATIVI

### ► CITTADINI

- ▷ singoli RESIDENTI nel quartiere
- ▷ singoli OPERATORI nel quartiere
- ▷ SERVIZI di rilevante interesse
- ▷ ASSOCIAZIONI di categoria, sociali, ecc.
- ▷ COMITATI CITTADINI interni al quartiere
- ▷ ALTRI soggetti \_\_\_\_\_ .

Il “GRUPPO di LAVORO” ovvero il “PROGETTO PARTECIPATO” è stato attivato con i seguenti appuntamenti:

- **22 febbraio 2010:** assemblea pubblica: FASE di ASCOLTO con la “raccolta dati” dei cittadini
- **12 aprile 2010:** 1° incontro progettuale
- **17 maggio 2010:** 2° incontro progettuale
- **16 luglio 2010:** parere del Consiglio di Quartiere Cervese Sud (PGN 44994/454)
- **25 ottobre 2010:** assemblea pubblica: valutazione definitiva del Piano.

Non sono pervenuti pareri formali dagli altri uffici, in particolare dalla Polizia Municipale formalmente invitata agli incontri del progetto partecipato.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ANALISI e DATI per il “Piano ...”

Le scelte progettuali e l’attuazione del “**Piano della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**” possono raggiungere gli obiettivi se sono sostenuti dalla **CONOSCENZA** che si ottiene con **DATI e ANALISI OGGETTIVE e DOCUMENTATE** quali:

- ▶ FLUSSI di TRAFFICO
- ▶ CAPACITA’ della RETE VIARIA e delle SINGOLE STRADE (sezioni stradali)
- ▶ INCIDENTI STRADALI
- ▶ DOMANDA e OFFERTA della SOSTA
- ▶ DINAMICHE dei SERVIZI, delle ATTIVITA’ e SOCIALI
- ▶ ZONIZZAZIONE e SVILUPPO URBANO del quartiere (previsioni PRG)
- ▶ DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA e VIDEO  
sullo STATO delle STRADE e COMPORTAMENTO degli UTENTI
- ▶ INFORMAZIONI dai CITTADINI del quartiere.

Con questa articolata “**BANCA DATI**” può essere possibile garantire la coerenza, le motivazioni e la qualità delle trasformazioni dell’intero sistema stradale del quartiere, **dal pedone all’auto, dal ciclista all’autocarro, dal marciapiede alla strada di attraversamento, perché si attuano soluzioni che corrispondono a problemi reali e documentati.**

La “BANCA DATI” consente anche di **confrontare il “PRIMA e DOPO”** gli interventi e quindi di verificare e documentare l’efficienza del “Piano” e il suo aggiornamento.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## QUANDO si PROGETTA e si ATTUA il “Piano ...” ?

Il “Piano della sicurezza stradale del quartiere STADIO” è stato analizzato e **PROGETTATO** con le seguenti modalità e tempi:

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| ▶ <b>1^ assemblea pubblica di ASCOLTO:</b>                   | <b>lunedì 22 febbraio 2010</b> |
| ▶ <b>1° incontro progettuale del “GRUPPO di LAVORO”:</b>     | <b>lunedì 12 aprile 2010</b>   |
| ▶ <b>2° incontro progettuale del “GRUPPO di LAVORO”:</b>     | <b>lunedì 15 maggio 2010</b>   |
| ▶ <b>parere della Circoscrizione FIOREZZUOLA:</b>            | <b>16 luglio 2010</b>          |
| ▶ <b>2^ assemblea pubblica di CONDIVISIONE del progetto:</b> | <b>lunedì 25 ottobre 2010.</b> |

Il “Piano ... nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO” è **ATTUATO** nei seguenti tempi:

- ▶ **modifiche SPERIMENTALI sulle strade con le soluzioni condivise nel progetto partecipato:**  
- agosto e settembre 2010
- ▶ **2^ assemblea pubblica per la condivisione definitiva del progetto sulle problematiche di maggiore complessità o conflittualità sociale ovvero verifica su quanto già attuato:**  
- lunedì 25 ottobre 2010
- ▶ **modifiche SPERIMENTALI sulle strade oggetto dell'ultima verifica nell'assemblea del 25 ottobre:**  
- novembre 2010
- ▶ **approvazione del piano con delibera di Giunta:**  
- entro dicembre 2010
- ▶ **ordinanza definitiva sulla nuova regolamentazione della circolazione e sosta nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO:**  
- entro dicembre 2010
- ▶ **altre opere civili sulla rete stradale:**  
- da concordare
- ▶ **verifica del nuovo sistema della mobilità nel quartiere:**  
- entro fine 2011.

In generale il “Piano della sicurezza stradale di un quartiere ” è progettato per raggiungere la maggiore qualità possibile **“nell'anno X”** con la realizzazione di tutti i progetti previsti dal Piano.

E' fondamentale **concordare le PRIORITA'** e programmare gli interventi previsti dal Piano con una logica funzionale, di relazione tra la causa/effetto (oltre all'effettiva disponibilità finanziaria), e, soprattutto, con la certezza che **QUANTO REALIZZATO OGGI NON SIA in CONTRASTO CON CIÒ CHE SERVE DOMANI.**





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Capitolo 2

# L'ANALISI & DATI dello stato di fatto:

il “sistema della circolazione e della sosta”  
la geometria delle strade  
il rilievo fotografico  
i flussi di traffico  
la velocità dei veicoli  
gli incidenti stradali  
la percezione del pericolo  
le indicazioni dei cittadini  
il tessuto urbano, sociale, economico





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Una RICERCA OGGETTIVA

La ricerca è di fatto il primo elemento progettuale del “Piano della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”, e deve oggettivamente:

- ▶ DOCUMENTARE il REALE STATO di FATTO della rete stradale e dei comportamenti degli utenti
- ▶ COSTRUIRE la BANCA DATI
- ▶ CONSENTIRE il CONFRONTO tra il PRIMA e DOPO.

Con la ricerca si tenterà di dare CERTEZZA DOCUMENTATA e CONDIVISA ai PROBLEMI della rete stradale come struttura, funzioni ed uso.

Per l’articolata struttura viaria dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, insieme ad una “commistione” di tessuto e attività urbane, poste al centro di una complessità di direzioni, flussi di traffico e destinazioni (due ingressi-uscite nelle direzione nord del territorio comunale: Via Cervese e Via Ravennate), è importante un’esaustiva ricerca dei seguenti dati:

- 1 - GEOMETRIA e FUNZIONI delle STRADE**
- 2 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**
- 3 - FLUSSI di TRAFFICO**
- 4 - VELOCITA’ VEICOLARE**
- 5 - INCIDENTI STRADALI**
- 6 - PERCEZIONE del PERICOLO STRADALE**
- 7 - INDICAZIONE dei CITTADINI**
- 8 - ANALISI del TESSUTO URBANO e delle ATTIVITA’**

Nelle pagine successive sono riportati i dati dello stato di fatto della rete stradale e del sistema urbano nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 1 – GEOMETRIA e FUNZIONI della rete stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA(Tavola 1.R)

Il primo e fondamentale rilievo è quello delle **DIMENSIONI GEOMETRICHE** della rete stradale, soprattutto delle sezioni stradali e delle relative funzioni.

Le **FUNZIONI** principali da rilevare sono:

- 1 - SEZIONE STRADALE (dai confini delle proprietà private)
- 2 - MARCIAPIEDE o PERCORSO PEDONALE
- 3 - CARREGGIATA
- 4 - SOSTA.

Il rilievo è documentato nell'allegata **TAVOLA 1.R.** (tavola generale del quartiere), dove, con le misure delle larghezze di ogni tratto stradale e spazi funzionali, è evidenziato il seguente stato di fatto della rete stradale nei quartieri VIGNE (\*), S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA:

- ▶ SEDI STRADALI e FUNZIONI COMPLESSIVAMENTE INADEGUATE
- ▶ PREVALENTE ASSENZA di MARCIAPIEDI o PERCORSI PEDONALI
- ▶ CARREGGIATA di LARGHEZZA INSUFFICIENTE in alcune strade
- ▶ PEDONI che CAMMINANO sulla CARREGGIATA
- ▶ DIFFUSA SOSTA IRREGOLARE
- ▶ DISPONIBILITA' di alcune AREE per la SOSTA REGOLARE
- ▶ INDIFFERENTE OFFERTA di FUNZIONI della SOSTA (assenza di sosta a disco orario, sosta per carico-scarico, limitata offerta di posti invalidi).

**(\*) Parte del quartiere Vigne (quello a sud della Via XXV Aprile) è già stato oggetto di un "Piano della sicurezza stradale" approvato con delibera di Giunta e di fatto completato nel 2008.**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La **GEOMETRIA** della rete stradale che occorre principalmente documentare è quella della **SEZIONE STRADALE**.

Il rilievo delle sedi stradali, documentato nell'allegata **TAVOLA 1.R. (tavola generale del comparto)**, ha evidenziato il seguente stato di fatto (indicazione di massima):

► **SEZIONE STRADALE inferiore a 5,80 metri circa (senza marciapiede)**

*sezione stradale con l'obbligo di ristrutturazione a senso unico, banchina/percorsi pedonali su ambo i lati e che NON consente la sosta:*

- ▷ Via TREDOZIO, Via LUGO (da Via Morciano a Via Cervese), Via MELDOLA, Via FORLIMPOPOLI, Via METASTASIO, Via LENDINARA, Via BERTINORO, Via RAVENNA, Via SALUDECIO, Via MONDAINO, Via GEMMANO, Via BRATTI, Via NARGHERINI, Via SORELLE JACHIA

► **SEZIONE STRADALE larga circa 5,80/7,00 metri circa (senza marciapiede)**

*sezione stradale con l'obbligo di ristrutturazione a senso unico, percorso pedonale su uno o due lati e eventuale sosta su un lato:*

- ▷ Via SANA, Via BRISIGHELLA, Via DOVADOLA, Via ZACCARI, Via CIVITELLA, Via CAMBIVOGLIA, Via CAFIERO, Via LEPANTO (da Via Madonna dello Schioppo a Via Premuda), Via ZOLI (da Via Madonna dello Schioppo a Via Casali), Via CERVIA, Via BARDUCCI, Via NELLO CASALI, Via SARALVO, Via CERCHIA delle VIGNE.

► **SEZIONE STRADALE larga circa 7,00/8,00m. circa (senza marciapiede)**

*sezione stradale con diverse possibilità di ristrutturazione tra cui:*

- a senso unico, percorso pedonale su uno o due lati e sosta su un lato
- doppio senso di circolazione e divieto di sosta su ambo i lati

- ▷ Via MANUZZI, Via FUSIGNANO, Via MONTEFIORE (da Via Fusignano a Via Sana), Via LUGO (da Via Cerchia a Via Morciano), Via VISERBA, Via MANCINI, Via SALVOLINI, Via GIORGIONE, Via TINTORETTO, Via VECELIO, Via VERONESE, Via CERCHIA di S. EGIDIO, Via GORI, Via OLIVETI, Via POLESINE, Via CIPRO, Via LEPANTO, Via ZOLI (da Via Casali a Via XXV Aprile), Via CAMPANA, Via DOMENICONI, Via MONTECATINI.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► SEZIONE STRADALE larga tra gli 8,00-10,00 metri (senza marciapiede)

*sezione stradale con diverse possibilità di ristrutturazione, in base all'effettiva larghezza, tra cui:*

- a senso unico, percorso pedonale su due lati e sosta su un lato
- doppio senso di circolazione, percorso pedonale su due lati e divieto di sosta su ambo i lati
- doppio senso di circolazione, percorso pedonale su un lato e sosta su un lato

- ▷ Via XXV APRILE; Via MONTEFIORE (da Via Fusignano a Via Assano), Via dei FIORI, Via ASSANO, Via ANNA FRANK, Via BORGHI, Via TORRIANA, Via BOSCONI, Via MADONNA dello SCHIOPPO, Via PREMILCUORE, Via MONTEVERDI, Via ROMAGNA, Via RAVENNATE, Via PERTICARA.

## ► SEZIONE STRADALE larga più di 10,00 metri (senza marciapiede)

*sezione stradale con diverse possibilità di ristrutturazione, in base all'effettiva larghezza, tra cui:*

- doppio senso di circolazione, percorso pedonale su due lati e divieto di sosta su ambo i lati
- doppio senso di circolazione, percorso pedonale su due lati e sosta su un lato

- ▷ Via CERVESE, Via ASSANO (da via Cervese a Viadotto Kennedy), Via SPINELLI.

Lo stato precario di queste sezioni stradali (documentato nello schema della planimetria del rilievo dello stato di fatto di cui alla Tavola n. 1.R.), deve essere riorganizzato con il semplice intervento a basso costo della segnaletica orizzontale e verticale perché lo stato decennale dell'arbitrio delle strade di questi quartieri non può attendere le soluzioni strutturali con investimenti non disponibili soprattutto perché la nuova qualità dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO deve rapidamente interessare i quartieri limitrofi, tutti i quartieri del centro cittadino, quelli del centro abitato di Cesena, e i quartieri delle frazioni.

Si rinnova l'obiettivo di una qualità diffusa delle strade e del sistema della mobilità quale migliore garanzia di un altrettanto diffuso nuovo rapporto ed uso della città e di una scelta libera e sicura del modo di muoversi quotidiano.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il rilievo geometrico-funzionale dalla rete stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA e, in particolare, delle sezioni stradali, documenta di massima le seguenti inefficienze e carenze (vedere anche il paragrafo 2 con la documentazione fotografica dello stato di fatto):

- ▶ limitata disponibilità di spazio pubblico
- ▶ assenza di spazi pedonali
- ▶ sosta che invade diffusamente gli spazi pedonali
- ▶ pedoni costretti a camminare sulla carreggiata
- ▶ difficoltà di visibilità nelle intersezioni ed uscita da passi carrai e pedonali delle abitazioni
- ▶ doppi sensi di marcia su carreggiate effettive senza adeguate larghezze
- ▶ sosta senza distinzioni di funzioni (ad esempio non ci sono posti auto a disco orario in corrispondenza delle attività commerciali e servizi vari).

Altresì, nei singoli quartieri VIGNE, S. EGIDIO e nella zona commerciale ROMAGNA – tutte aree di limitate dimensioni - sono disponibili delle aree di parcheggio parzialmente utilizzabili e che offrono una adeguata risposta alla sosta, soprattutto dei residenti e di lavoro nel quartiere, con limitate distanze pedonali (100/200/ 300 metri).

Lo stato di fatto GEOMETRICO-FUNZIONALE della rete stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è prevalentemente non conforme alla corretta progettazione e regolazione delle strade ed il progetto deve mediare le soluzioni tra la *povertà* dello spazio stradale, le molteplici esigenze funzionali dei quartieri (anche se prevalentemente residenziale), il rispetto delle regole e la sicurezza stradale.

Le soluzioni progettuali di ristrutturazione funzionale non devono essere valutate solo nella singola strada, ma nell'intero SISTEMA STRADALE dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA.



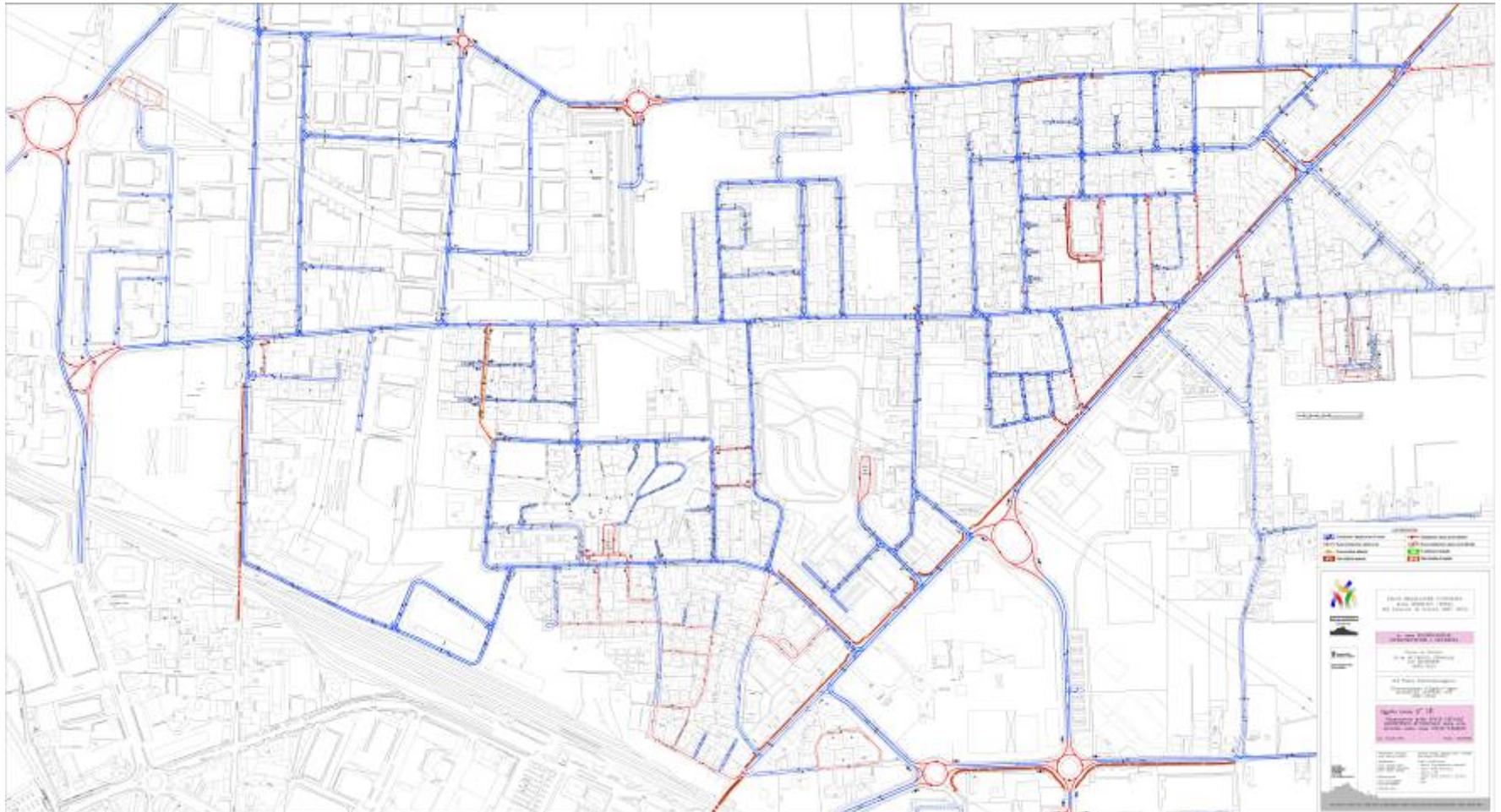
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Tavola 1.R. Planimetria della rete stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 2 - Il rilievo FOTOGRAFICO dello stato di fatto (Tavola 3.R)

Lo stato di fatto della rete stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è chiaramente ed utilmente documentato dal rilievo fotografico che testimonia la struttura, le (NON) funzioni, l'uso e le **IMMAGINI delle STRADE**, e il **COMPORTAMENTO degli UTENTI**.

Il rilievo fotografico oltre ad essere un'**OGGETTIVA TESTIMONIANZA**, costituirà anche un utilissimo materiale per il **confronto tra il "PRIMA e DOPO"** l'attuazione del progetto di ristrutturazione del sistema stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA.

Nelle foto di queste pagine sono evidenti, in particolare, la limitata sezione stradale, l'assenza di marciapiedi o percorsi pedonali, la sosta irregolare e non segnalata.

Il rilievo fotografico ha documentato, in particolare, la **DIFFUSA SOSTA "IRREGOLARE" delle AUTO negli spazi che dovrebbero essere dedicati ai PEDONI**. Quasi tutte le strade sono in questa condizione, sia quelle di limitata larghezza (Via Campana, Via Barducci, Via Meldola, Via Civitella, Via Premilcuore, Via Tunisi, Via Ceccaroni, Via Oliveti, Via Lepanto, ecc.), sia quelle con sezione più ampie (Via Boscone, Via Borghi, Via Calfiero, ecc.).

Inoltre, in diverse strade non è rispettata la minima sezione della carreggiata a doppio senso di marcia (minimo 5,50 metri) perché, appunto, in "strade strette" viene consentito il doppio senso di circolazione, la sosta su ambo i lati e non ci sono marciapiedi o non sono stati istituiti i percorsi pedonali (esempio Via Campana, Via Premilcuore, Via Tunisi, Via Ceccaroni, Via Oliveti).

Infine, le fotografie dimostrano la diffusa inadeguatezza delle strade non solo come struttura viaria, ma soprattutto il **degrado dei quartieri** che, invasi dalle auto, non solo non offrono sicurezza agli utenti deboli, alle azioni quotidiane del muoversi della "piccola mobilità", ma anche **all'ESTETICA, alla IMMAGINE al VALORE PUBBLICO e PRIVATO di tutte le aree**.

Le fotografie sono e saranno nel tempo la migliore e la più comprensibile testimonianza dell'essere del quartiere IERI, OGGI e DOMANI.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità



### Via MADONNA dello SCHIOPPO

L'asse viario principale dei quartieri S. EGIDIO, VIGNE e della zona commerciale ROMAGNA, che, di fatto, separa ed unisce le tre aree, è una strada con un significativo flusso di traffico e con diversi tratti che non garantiscono la sicurezza ai pedoni e a chi esce dalle abitazioni per la mancanza del marciapiede.

La Via Madonna dello Schioppo richiede un'ampio intervento di ristrutturazione, soprattutto con opere civili (in particolare marciapiedi).



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità



### Via BOSCONE

Nel “principale” asse viario nord-sud del quartiere S. EGIDIO e VIGNE, la sede stradale (in queste foto il tratto compreso tra Via Madonna dello Schioppo e Via Cerchia di S. Egidio), la strada è a doppio senso di circolazione, la sosta è tollerata su ambo i lati, è priva di marciapiedi o dei percorsi pedonali, e, quindi complessivamente senza una chiara organizzazione delle funzioni e spazi stradali.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità



### Via CERCHIA di S. EGIDIO

La strada parallela alla Via Madonna dello Schioppo, alterna tratti stradali sufficientemente regolari ad altri più confusi ed inadeguati. Anche questa necessità di un completamento strutturali degli spazi funzionali e per la sicurezza.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Via MORCIANO



## Via MELDOLA



Altra documentazione fotografica sull'assente o limitata organizzazione regolare degli spazi e delle funzioni delle strade.



## Via GIORGIONE

## Via TIEPOLO

## Via TINTORETTO



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Via CERCHIA delle VIGNE (lato nord)



Anche in queste strade le foto documentano che è assente o limitata la regolare organizzazione funzionale delle strade.



**Via LUGO**



**Via VISERBA**



**Via PREMILCUORE**

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### Via LENDINARA



### Via OLIVETI



### Via MANCINI



Altra documentazione fotografica sull'assente o limitata organizzazione regolare degli spazi e delle funzioni delle strade.

Servizio Mobilità



### Via CAFIERO



### Via CECCARONI CAMBIVOGLIA





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Via ANNA FRANK



## Via CASTROCARO



Anche in queste strade le foto documentano che è assente o limitata la regolare organizzazione funzionale delle strade.



## Via SANA

## Via MONTEFIORE

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Via dei FIORI



Strade più ampie del quartiere S. Egidio, ma con scarsa segnaletica orizzontale di limite di carreggiata, mezzaria, posti auto, ecc.



## Via BORGHI



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità



### Via CAMPANA (quartiere VIGNE)

La carreggiata ha una larghezza totale di circa 8 metri, a doppio senso di circolazione (di fatto la carreggiata è inferiore a 4 metri), la sosta tollerata su ambo i lati (marciapiedi su ogni lato).

L'inefficienza della struttura e funzioni della strada sono evidenti nelle foto.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### Via BARDUCCI



### Via CERVIA



### Via RAVENNA



Le strette strade del quartiere VIGNE: altra documentazione fotografica sull'assente o limitata organizzazione regolare degli spazi e delle funzioni delle strade o dell'uso irregolare.

Servizio Mobilità



### Via BERTINORO



### Via CASALI



### Via DOMENICONI





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Via RAVENNATE



## Via ROMAGNA



## Via CIPRO



Alcune delle strade della zona commerciale ROMAGNA: anche le strade ampie, non hanno sempre una comprensibile organizzazione della sede stradale, delle corsie di transito, parcheggi e percorsi pedonali.



## Via LEPANTO



## Via PREMUDA



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 3 - I FLUSSI di TRAFFICO

Il rilievo dei FLUSSI VEICOLARI (nell'ora di punta dalle 7,30 alle 8,30), conferma l'empirica percezione della mobilità nei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna, con il **traffico consistente** sulla rete STRADALE PRINCIPALE di ATTRAVERSAMENTO verso il centro cittadino (**Via CERVESE e Via TOGLIATTI-Via CAVALCAVIA**), e, sulla **Via MADONNA dello SCHIOPPO** con il suo triplice ruolo di STRADA PRINCIPALE di attraversamento, strada locale di interquartiere e strada di distribuzione alla zona commerciale.

Quindi, il rilievo ha confermato l'indicazione dei residenti sul **consistente traffico in Via MADONNA dello SCHIOPPO, con maggiore intensità nella direzione di marcia ovest (centro, Forlì)**.

Molto più contenuto il traffico sulla parallela **Via CERCHIA di S. EGIDIO** (circa il 50% dei flussi su Via Madonna dello Schioppo).

Relativamente limitati anche i flussi sulla **Via BOSCONI** (quasi come quelli di Via Cerchia di S. Egidio), considerato che nella ora di punta del rilievo la strada è interessata anche dal traffico specifico dei frequentatori della Scuola Media Superiore Comandini (circa 1500 studenti).

Significativo invece il traffico degli **AUTOCARRI** (319), anche perché sono rilevanti quelli "PESANTI" (102, un terzo del totale). Il traffico è in parte IMPROPRIO perché è molto probabile che diversi autocarri a servizio della zona commerciale-artigianale ROMAGNA transitano sulla Via Madonna dello Schioppo e Via Bosconi per andare allo svincolo della secante dello stadio per la direzione Rimini invece di utilizzare il percorso NON RESIDENZIALE dello svincolo secante allo zuccherificio.

Limitati i flussi di traffico su tutte le altre strade dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, che svolgono il normale ruolo e funzione di STRADE LOCALI-RESIDENZIALI-PARCHEGGIO.

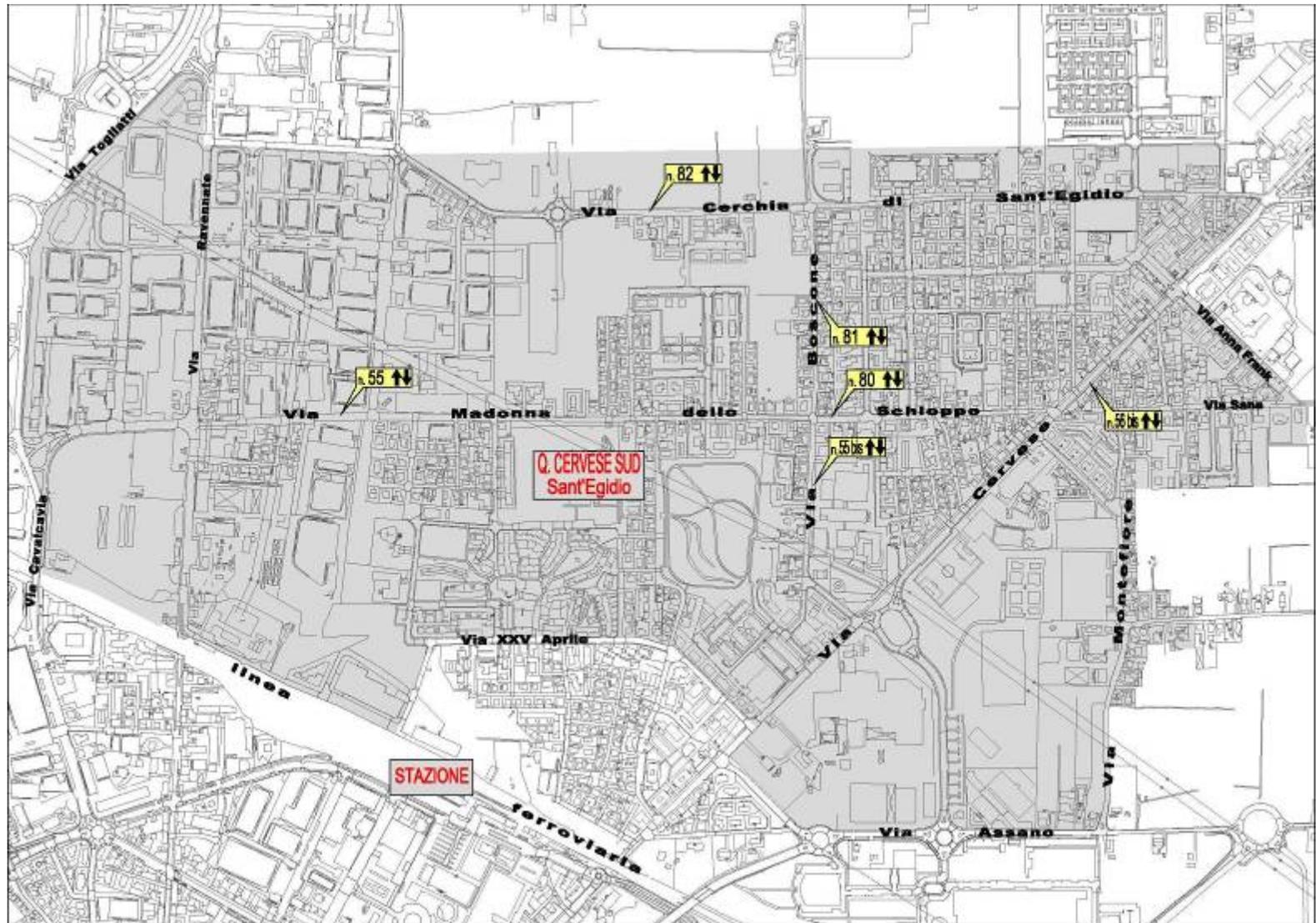
Infine, non sono sempre funzionali i principali NODI del TRAFFICO – quasi tutti di tipo TRADIZIONALE - sia per la limitata scorrevolezza sia per la sicurezza di tutti gli utenti.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Le “stazioni” del rilievo manuale dei flussi di traffico ore 7,30-8,30



Servizio Mobilità

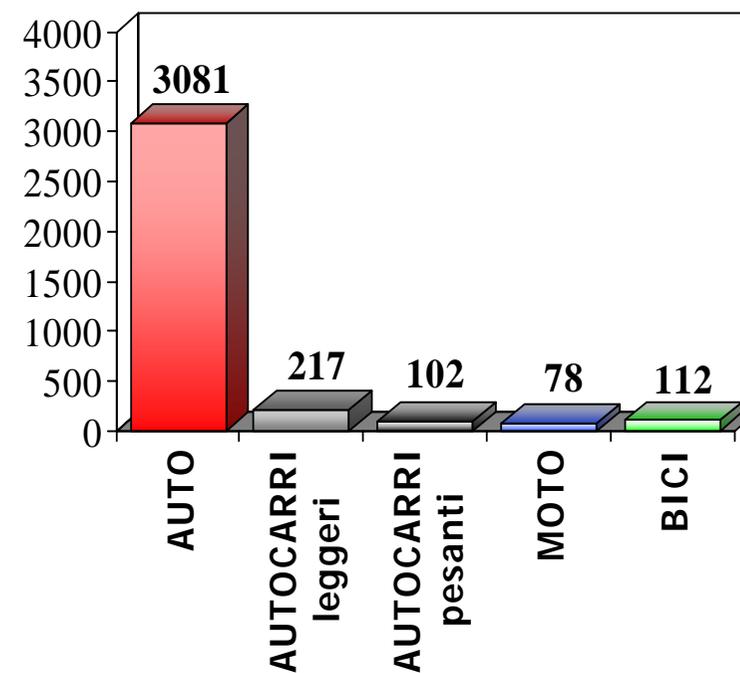
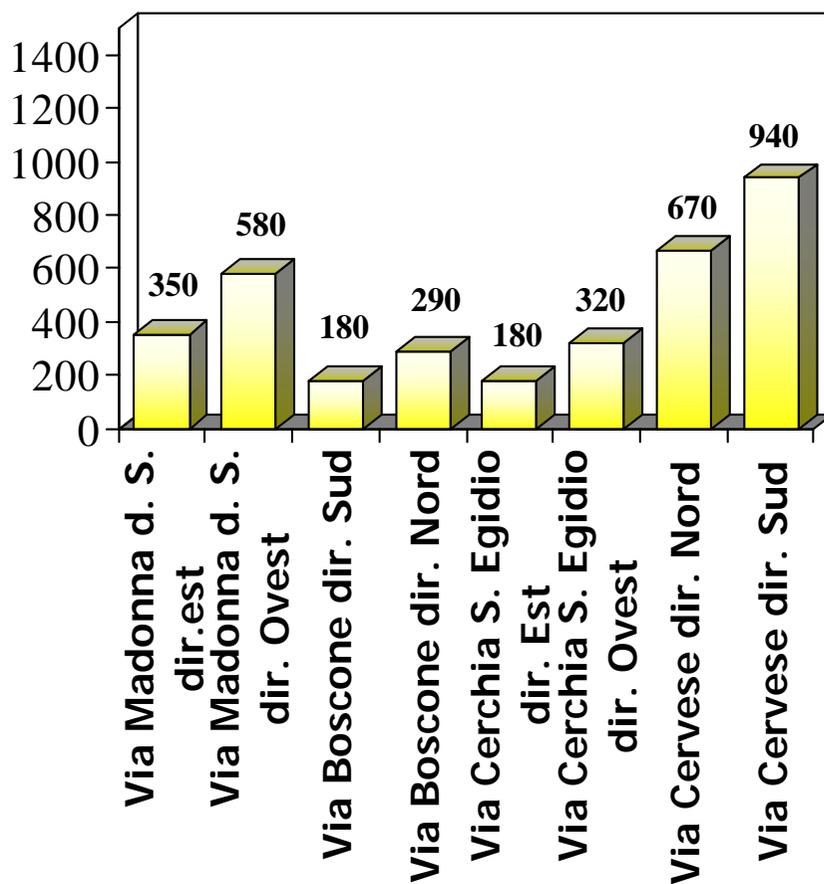




Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### Rilievo dei flussi di traffico di LUNEDI' 24 maggio 2010, ore 7,30 – 8,30 (rilievo con operatori)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## **VALUTAZIONI sui FLUSSI di TRAFFICO nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**

Di massima il rilievo dei FLUSSI di TRAFFICO nei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna consente di indicare le seguenti ANALISI-PROGETTO:

- ▶ **TROPPO TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO in  
e Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via CERVESE (strade residenziali)**
- ▶ **ADEGUATO il TRAFFICO sulle Via TOGLIATTI e Via CAVALCAVIA  
(strade non residenziali)**
- ▶ **DEBOLA la FUNZIONALITA' di alcuni NODI STRADALI**
- ▶ **TRAFFICO SCORREVOLE: OCCORRE PRIVILEGIARE la SICUREZZA**
- ▶ **TROPPO TRAFFICO di AUTOCARRI: VIETARLO o LIMITARLO**
- ▶ **LIMITATO TRAFFICO di BICICLETTE all'INTERNO dei QUARTIERI:  
CONVIVENZA tra i veicoli**
- ▶ **TRAFFICO di BICICLETTE su Via MADONNA dello SCHIOPPO PERICOLOSO**
- ▶ **PEDONI NON CONTEGGIATI, ma OVUNQUE per piccoli e grandi spostamenti**
- ▶ **Quartiere S. EGIDIO MOLTO PIU' TRAFFICO di quello delle VIGNE.**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La Via MADONNA dello SCHIOPPO deve conservare il suo ruolo di strada INTERZONALE, e, quindi, dividere l'area urbana in DUE ZONE 30, ma anche su questa strada devono essere ridotti i flussi di traffico, soprattutto degli autocarri. Flussi di traffico di attraversamento all'interno delle due cosiddette "ISOLE AMBIENTALI" sono incompatibili con il concetto stesso dell'isola ambientale.

La struttura generale del sistema viario principale nel settore nord del centro abitato di Cesena, prevede un ruolo principale della Via CERVESE che dovrebbe essere declassato quando sarà costruita il percorso di attraversamento extra urbano della cosiddetta "bretella-gronda".

Questa strutturale evoluzione del SISTEMA della MOBILITA nel "quartiere CERVESE SUD" deve essere quindi opportunamente "governato" da uno piano specifico ovvero il presente piano dettagliato più nel breve periodo, deve essere perfezionato/aggiornato proprio in previsione della prossima realizzazione della "bretella-gronda" e del suo effetto su tutto il sistema stradale che dovrebbe essere prevalentemente positivo per la riduzione dei flussi di traffico, ma negativo per la possibile maggiore velocità del traffico e pericolo per gli utenti deboli.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 4 - La VELOCITA'

Non si dispone di specifici dati sulla velocità per l'attuale mancanza di un'adeguata strumentazione tecnica per tali rilievi sulle STRADE LOCALI.

Anche in quest'ampia area urbana, il rilievo empirico sulla rete stradale non fornisce la percezione di un'elevata velocità veicolare, anche perché sono già stati attuati interventi di limitazione della velocità, in Via BOSCONE (dosso), in Via MADONNA dello SCHIOPPO (semaforo con Via Boscone), e Via CERCHIA di S. EGIDIO (rotone).

Anche il rilievo degli incidenti stradali documentati nelle pagine precedenti, dimostrano una limitata incidentalità all'interno di quasi tutte le strade dei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna, mentre è elevata l'incidentalità su Via Madonna dello Schioppo e Via Cervese dove sono i alti i flussi di traffico e gli utenti deboli ancor prima di essere più alta la velocità.

Anche da parte dei cittadini non sono stati indicati rilevanti problemi di velocità, ma gli elevati flussi di traffico, l'assenza degli spazi pedonali che costringe i pedoni a camminare sulla carreggiata (soprattutto sulla Via Madonna dello Schioppo) dove si percepisce il pericolo, anche se i veicoli transitano a velocità moderata o non elevata.

Infatti, più che i dati sulla velocità e l'incidentalità, i cittadini hanno una alta PERCEZIONE di PERICOLO delle STRADE per le inadeguate funzioni e spazi della rete stradale (vedere prossimo punto 6 dei dati sull'analisi).

Altresì, considerando che i piani di riqualificazione della rete stradale nei quartieri hanno assunto l'indirizzo di istituire la "ZONA 30", perché, in un quartiere prevalentemente residenziale, il traffico in ingresso deve essere interessato a fermarsi all'interno dello stesso quartiere il possibile limite di velocità dei 30 km/ora deve essere un comportamento diffuso e sufficientemente reale, soprattutto nei percorsi a maggiore utenza debole e in prossimità delle intersezioni.



## 5 - Gli INCIDENTI STRADALI dal 1998 al 2009



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

I dati sugli **INCIDENTI STRADALI** sono fondamentali per comprendere quanto la percezione del pericolo è un rischio oggettivo con conseguenze gravi o drammatiche per gli utenti della strada e per chi vive in un quartiere residenziale.

Nella planimetria della pagina successiva (vedere TAVOLA 2.R), sono localizzati TUTTI gli incidenti stradali rilevati dalle FORZE dell'ORDINE dal 1998 al 2009 nei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna e dintorni.

Inoltre sono evidenziati i dati su TRE STRADE (Via CERVESE, Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via XXV APRILE) e su QUATTRO INTERSEZIONI di Via Madonna dello Schioppo a maggiore incidentalità ovvero dove sono stati anche realizzati degli interventi di “moderazione del traffico” per verificarne l'efficacia rispetto alla minore incidentalità, ovvero se sono necessari degli ulteriori specifici interventi.

Rilevante l'incidentalità anche sulla Via CERVESE, dove abbiamo ulteriormente evidenziato il dato specifico dal 1998 al 2009 (vedere pagine successive).

Gli incidenti stradali sono il dato più rilevante e significativo per un progetto sulla sicurezza stradale.

E' il dato che se analizzato con puntualità sui luoghi interessati, per le modalità degli incidenti e per le tipologie degli utenti coinvolti, può indicare se e con quali strutture e gestione occorre intervenire in ogni singola strada, intersezione e sistema viario per ottenere un'efficacia riduzione dell'incidentalità (lo studio dettagliato dell'incidentalità è di particolare complessità, ed è in fase di elaborazione sull'intero territorio comunale, e sarà concluso nel prossimo febbraio 2011).

Inoltre, gli incidenti stradali sono l'elemento che determina le priorità degli interventi perché ancora prima della prevenzione degli incidenti, occorre intervenire dove si ha l'oggettiva documentazione dell'incidentalità.

I dati elaborati specificatamente per i quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna e dintorni anche se non completi di tutte le possibili analisi (veicoli, utenti, giorni e orari, età, cause degli incidenti, ecc.), offrono comunque l'immediata e fondamentale percezione del DOVE avvengono gli incidenti ovvero la “MAPPA dei BUCHI NERI”, e l'obiettivo primario di ridurre gli incidenti stradali.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La MAPPA degli INCIDENTI STRADALI dal 1998 al 2009 (vedere Tavola 2.R)





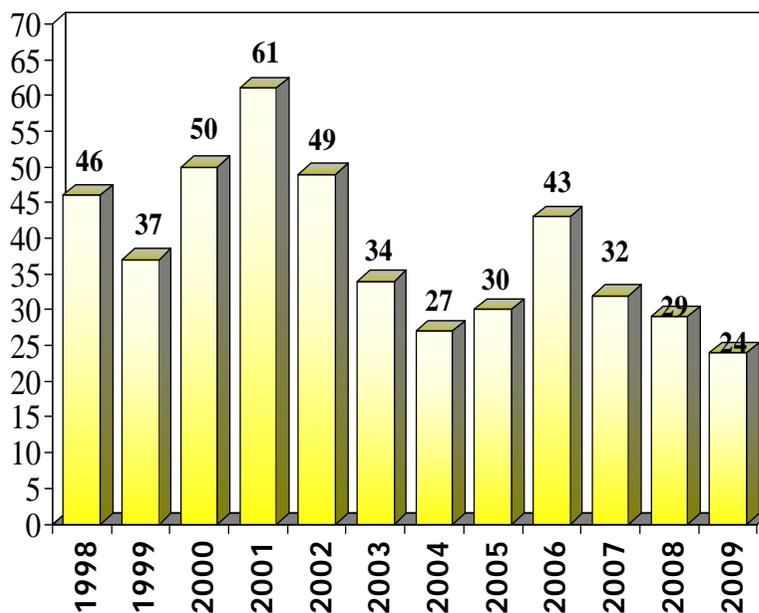
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

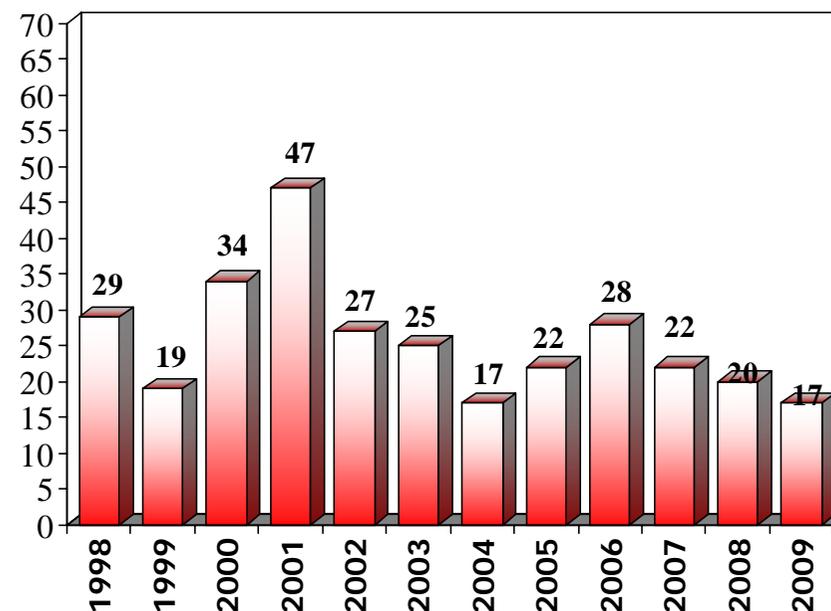
### Gli incidenti nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA dal 1998 al 2009

ANNO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Tot
DANNI	34	36	31	36	37	36	33	19	31	28	34	35	390
FERITI	50	68	72	63	58	60	60	33	47	45	48	49	653
MORTI	3	2	3	0	0	1	0	1	2	0	1	0	13

#### Incidenti totali (danni + feriti + morti)



#### Incidenti con feriti



Servizio Mobilità





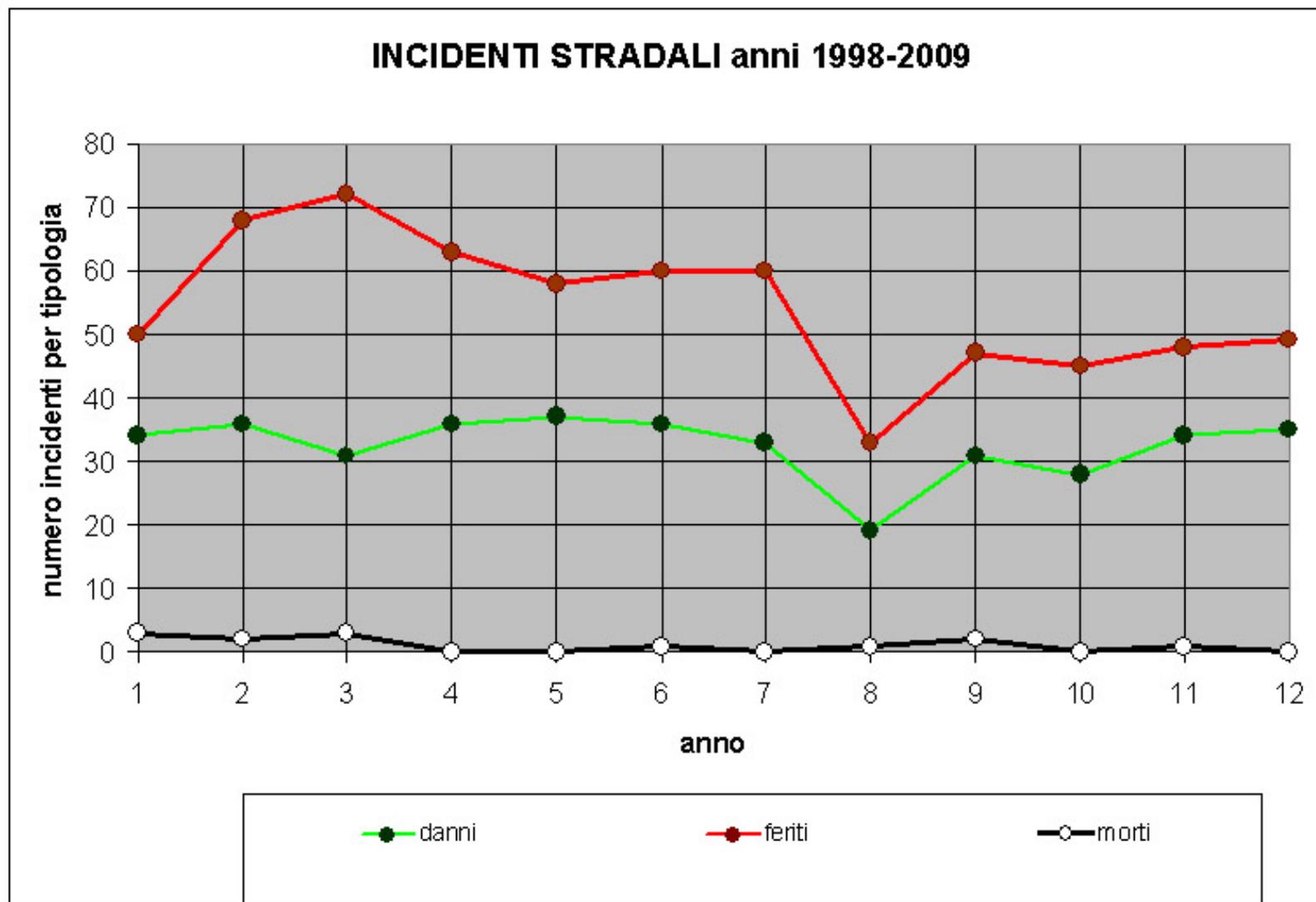
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### Il grafico degli incidenti nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA dal 1998 al 2009





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La “MAPPA degli INCIDENTI STRADALI” documenta innanzi tutto i seguenti dati “logistici”:

- ▶ **LIMITATI INCIDENTI all’INTERNO delle STRADE LOCALI dei QUARTIERI**
- ▶ **MAGGIORI INCIDENTI in Via CERVESE, Via MADONNA dello SCHIOPPO  
Via XXV APRILE**
- ▶ **MAGGIORI INCIDENTI in ALCUNE INTERSEZIONI (delle strade sopra indicate)**
- ▶ **RIDUZIONE PROGRESSIVA e COSTANTE degli INCIDENTI e FERITI dal 2006**
- ▶ **RIDUZIONE degli INCIDENTI e FERITI soprattutto nelle INTERSEZIONI  
OGGETTO di INTERVENTI di SICUREZZA.**

Per gli incidenti stradali all’**INTERNO** dei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna (escluso le strade interzonali di cui alle pagine successive), è possibile avere l’obiettivo di

▶ **INCIDENTI ZERO,**

soprattutto a seguito di un’organizzazione più chiara, semplice e regolare delle sedi stradali che contribuisca a ridurre anche la “percezione del pericolo”, indipendentemente dagli incidenti.

In queste strade sono forse necessari anche piccoli interventi di moderazione del traffico, ma è anche utile attendere la verifica dell’efficacia degli interventi del Piano che dovrà essere monitorata tra 3-4 anni (questo è il tempo necessario per il dato dell’incidentalità su un’ampia rete stradale, dove comunque non sono elevati i sinistri).

Inoltre, il confronto con i cittadini del quartiere ha evidenziato che a parte la reale incidentalità, è la **PERCEZIONE** della STRADA INSICURA (un fatto oggettivo e reale, soprattutto per i pedoni e utenti deboli privi di marciapiedi o percorsi pedonali), a condizionare maggiormente le scelte delle persone sul come muoversi e su come considerare il rapporto e la fiducia con la strada.

La **PERCEZIONE** del **RISCHIO** della STRADA lo spieghiamo nel prossimo paragrafo sei.



## INCIDENTI: i CASI PIU' GRAVI

Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

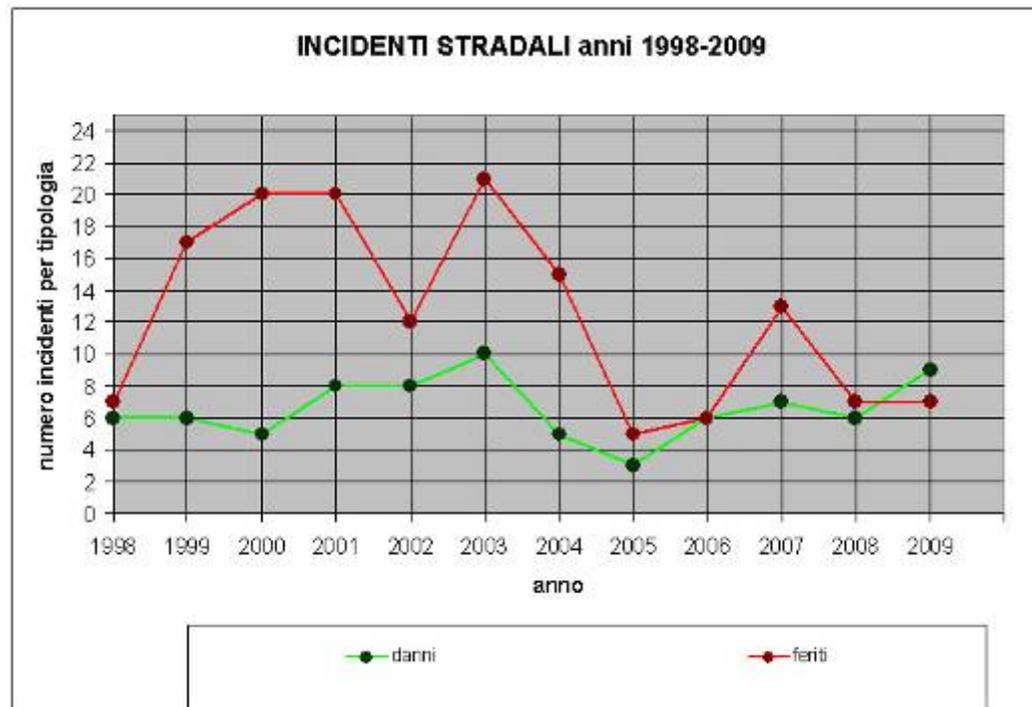
### 1 - Via CERVESE

La Via CERVESE è una delle strade con la più alta incidentalità della rete stradale di Cesena, sia per l'elevato flusso di traffico, sia per l'elevata promiscuità tra gli autoveicoli e gli utenti deboli.

L'intera Via CERVESE deve essere oggetto di uno specifico progetto di "ristrutturazione MIRATA" per ridurre gli incidenti stradali, con diversi tipologie di opere (e di controlli) studiati a seguito di un'analisi maggiormente dettagliata del come, perché, chi e quando sono avvenuti gli incidenti stradali.

Ma, come già detto, è opportuno che lo studio di dettaglio sulla sicurezza sia completato non sullo stato attuale ma, soprattutto, a seguito della realizzazione della cosiddetta "bretella-gronda" che determinerà una rilevante redistribuzione dei flussi di traffico sulla Via CERVESE e, quindi, un diverso ruolo e funzione della strada.

### Incidenti in Via CERVESE tra Via Cerchia di S. Egizio e linea ferroviaria



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 2 - Via MADONNA dello SCHIOPPO intera estensione

Anche sulla Via Madonna dello Schioppo è rilevante l'incidentalità, con una media di oltre 20 incidenti l'anno e circa 15 feriti.

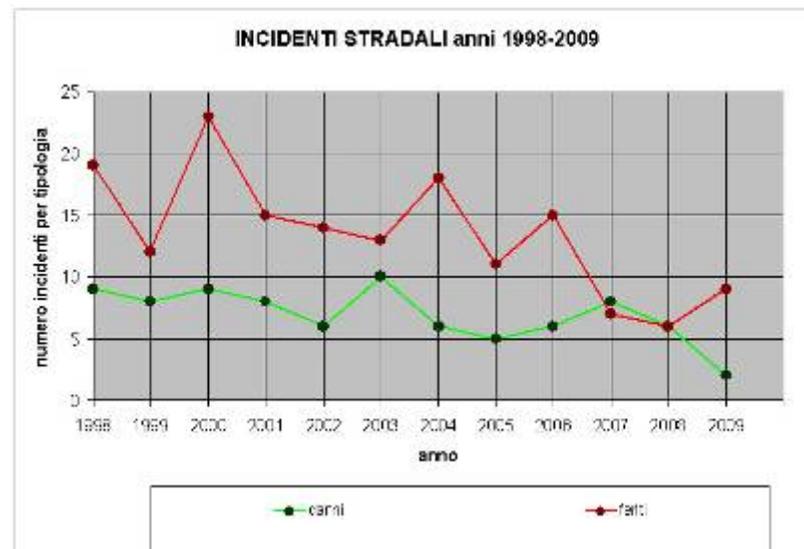
Fortunatamente negli ultimi anni c'è stata una significativa diminuzione degli incidenti più gravi (meno feriti) anche se proprio nel 2009 sono nuovamente aumentati.

Inoltre sulla Via Madonna dello Schioppo la "percezione del pericolo" è comprensibilmente più alta della pur rilevante incidentalità a causa del consistente traffico, del passaggio degli autocarri e dell'assenza di continui marciapiedi che determinano una difficile convivenza tra i veicoli a motore ed i pedoni.

L'incidentalità sulla Via Madonna dello Schioppo è diffusa sull'intero percorso, ma accentuata nelle principali intersezioni (come illustrato nella pagine successive), anche se alcuni incidenti mortali sono avvenuti sulle "intersezioni minori".

Anche su Via Madonna dello Schioppo l'incidentalità può essere ridotta con la riduzione del traffico ed una maggiore qualità strutturale della strada (marciapiedi su ambo i lati).

## Incidenti Via MADONNA dello SCHIOPPO intera estensione



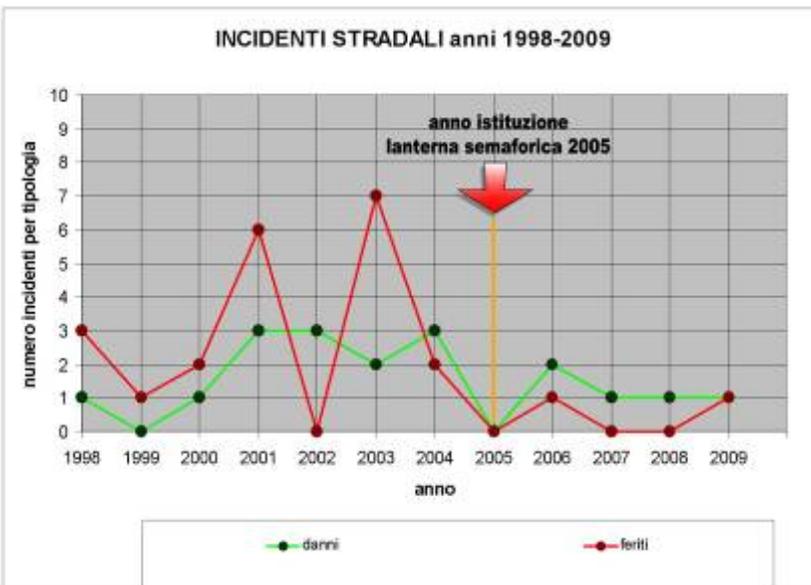


Comune di Cesena (FC)

Assessorato Infrastrutture e Mobilità

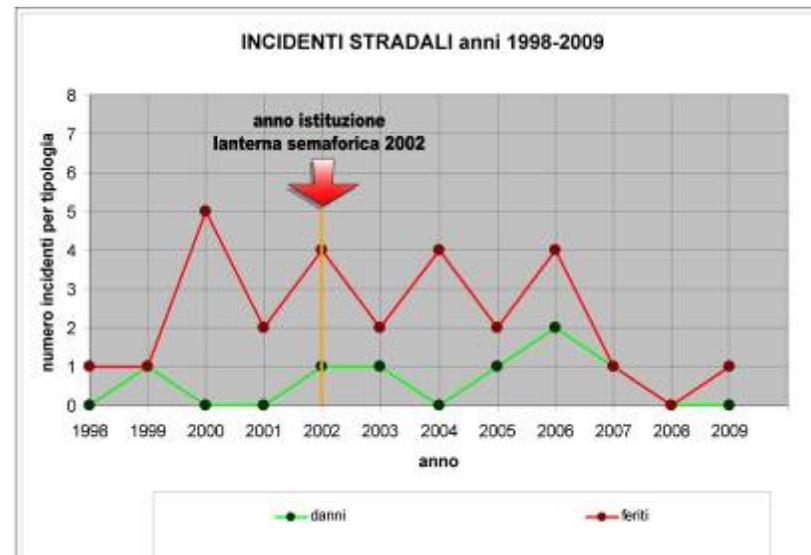
### Incidenti in quattro INTERSEZIONI di Via MADONNA dello SCHIOPPO

#### 3 - Incidenti nell'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e Via Cervese



L'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e la Via Cervese ha avuto elevati picchi di incidentalità (soprattutto con feriti negli anni 2001 e 2003), che sono notevolmente diminuiti dopo l'installazione del **semaforo (2005)** e il divieto di svolta a sinistra dalla Via Cervese.

#### 4 - Incidenti nell'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e Via Boscone



Anche nell'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e la Via Boscone (principale asse nord-sud dei quartieri Vigne-S. Egidio) si registra un numero significativo di incidenti, rimasto costante anche dopo l'installazione del **semaforo (2002)** che pare avere ottenuto effetti positivi solo dopo quattro anni.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

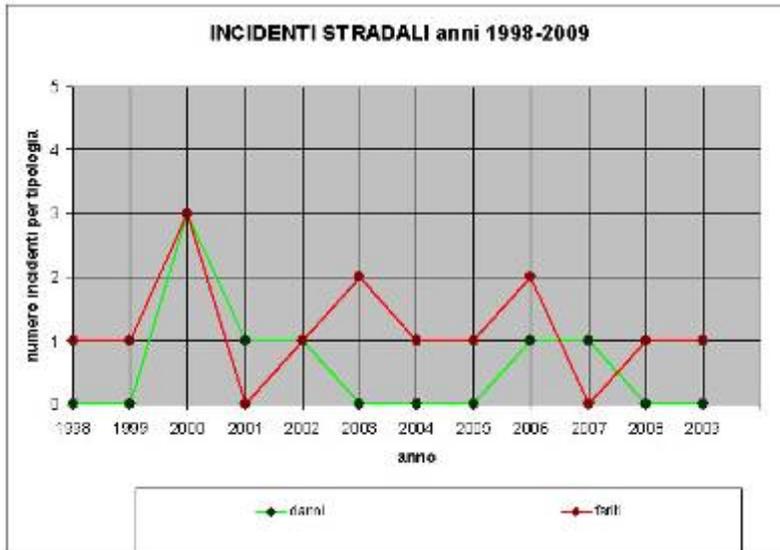
Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Incidenti in 4 INTERSEZIONI di Via MADONNA dello SCHIOPPO

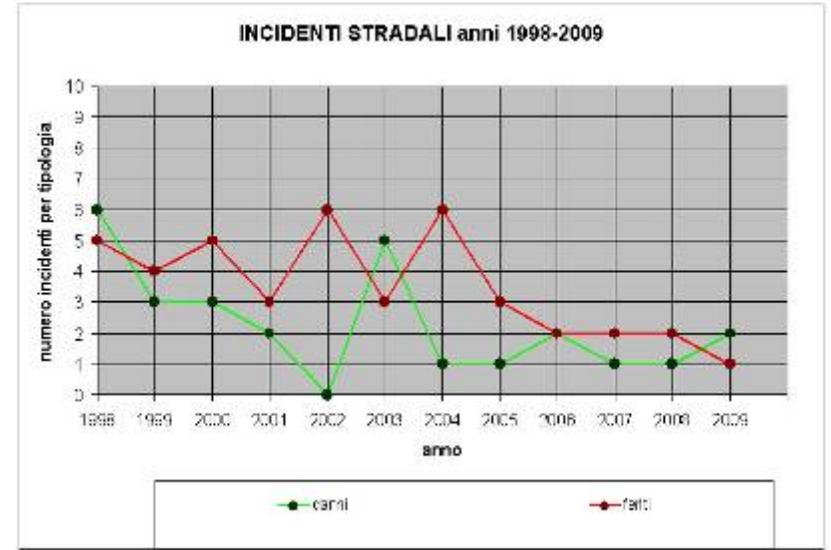
### 5 - Incidenti nell'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e Via Romagna



L'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e la Via Romagna (principale ingresso uscita dalla zona commerciale Romagna), ha una "limitata" incidentalità, ma è stato luogo di **UN MORTO**.

Ciò non toglie che debba essere perseguito e raggiunto l'obiettivo di INCIDENTI ZERO.

### 6 - Incidenti nell'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo, Via Ravennate e Via Cavalcavia



Anche l'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo, la Via Cavalcavia e la Via Ravennate (incrocio semaforizzato e con il maggiore transito di autocarri pesanti) ha una "limitata" incidentalità, ma con **DUE MORTI** e **MAGGIORI FERITI GRAVI** prevalentemente nelle ore notturne, a semaforo spento.

Questa "specificità oraria degli incidenti" richiede un intervento mirato.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

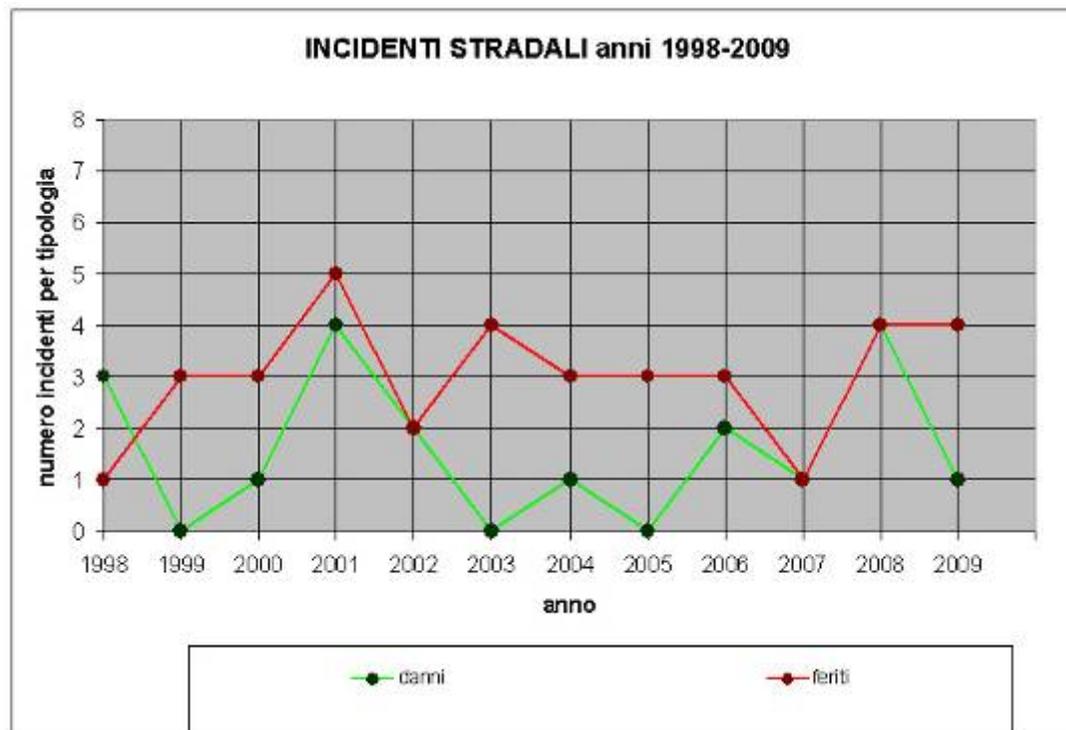
## 7 - Via XXV APRILE intera estensione

La Via XXV Aprile è, tra le strade locali di quest'ampia area urbana, quella con il maggior numero di incidenti (dopo i casi molto più gravi della Via Cervese e della Via Madonna dello Schioppo).

Gli incidenti - in media 5/6 all'anno sull'intera strada - sono principalmente concentrati nelle intersezioni (con la via Cervese, con la Via Cerchia di S. Egidio, con la Via Domeniconi), dove eventuali interventi mirati allo studio di dettaglio sull'incidentalità possono ridurre il numero e la gravità.

Per il tipo di traffico (prevalentemente di quartiere); per il "non elevato" numero di incidenti; e per le possibilità di prevedere ulteriori interventi di moderazione e sicurezza, anche per la Via XXV Aprile è possibile porsi l'obiettivo di INCIDENTI ZERO.

## Incidenti Via XXV APRILE intera estensione



Servizio Mobilità



## 6 – La PERCEZIONE del PERICOLO STRADALE



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Come anticipato nelle pagine precedenti, il dato degli incidenti stradali è quello più rilevante e significativo per un progetto sulla sicurezza stradale in un quartiere prevalentemente residenziale.

Ma molto spesso le persone, ed in particolare i residenti di un quartiere hanno la PERCEZIONE del RISCHIO della STRADA indipendentemente dall'effettiva incidentalità, dai flussi di traffico e velocità dei veicoli.

In particolare, questa PERCEZIONE NEGATIVA è elevata nei PEDONI, BAMBINI, ANZIANI e UTENTI DEBOLI in genere, che si muovono pedonalmente nel quartiere.

Questa PERCEZIONE di RISCHIO è allo stesso tempo VERA e CONDIZIONANTE perché:

- ▶ la strada “disordinata e irregolare” costringe gli utenti deboli a camminare prevalentemente sulla carreggiata con una promiscuità forzata e pericolosa indipendentemente dai flussi e velocità dei veicoli;
- ▶ questo rapporto improprio e irregolare con la strada condiziona la scelta della mobilità personale favorendo sempre l'uso dell'auto a discapito del camminare o della bicicletta.

Quindi intervenendo in quartieri ad elevata “invadenza” delle auto, soprattutto negli spazi dedicati ai pedoni ovvero in quartieri ad elevata assenza di percorsi pedonali contini e sicuri, è inevitabile chiedersi:

- ▶ in quartieri regolarmente organizzati ed ordinati sarebbe uguale la percezione di rischio a parità di flussi veicolari?
- ▶ Le persone aumenterebbero la scelta di muoversi a piedi o in bicicletta se fosse più visibile e percepita la sicurezza per queste categorie di utenti?
- ▶ In un quartiere più ordinato e con strutture viarie adeguate sarebbe più corretto e rispettoso il comportamento degli utenti?.

Se tutte queste risposte sono positive, allora dobbiamo prestare attenzione anche alla PERCEZIONE del PERICOLO e soprattutto attendere anche se e in che misura cambia questa “sensazione” con la “ristrutturazione e messa a norma” del quartiere.

Infatti un quartiere con una rete stradale disorganizzata, caotica ed arbitraria facilita comportamenti impropri, arbitrari e la diffusa percezione di caos, irregolarità e non sicurezza per tutti, anche per gli stessi automobilisti.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il caos e l'insicurezza diffusi delle strade, possono contagiare tutti gli utenti anche quelli più volenterosi e rispettosi delle regole perché sono impossibilitati a rispettarle.

Questa situazione psicologica comportamentale si può spiegare bene con la metafora di una stanza disordinata: se una persona entra in una stanza fortemente disordinata con tutti gli oggetti disposti in un evidente caos non si preoccuperà di posizionare il proprio oggetto in modo ordinato perché non percepisce dove è una posizione ordinata e corretta.

Altresì, collocato l'oggetto in qualsiasi posizione all'interno della stanza disordinata non si percepirà alcun maggiore disordine e tanto meno che quell'oggetto ha creato o è posto in modo disordinato.

Al contrario, entrando in una stanza logicamente e semplicemente ordinata saremo portati a mettere il nostro oggetto seguendo la logica dell'ordine visibile e se, per caso, saremo indifferenti a quell'ordine e posizioneremo in modo casuale e errato il nostro oggetto, sarà visibile l'anomalia della nostra scelta ed il nostro solitario errore.

Quindi, uscendo dalla metafora della stanza e rientrando nella strada, è evidente che l'utente medio non può incidere solitariamente in una strada dove non ci sono regole, dove non ci sono spazi adeguati e certi per tutte le funzioni e tutti gli utenti della strada.

Anzi, la situazione sulla strada è ancora più difficile perché se in una stanza disordinata una persona volenterosa e generosa può iniziare un solitario lavoro di ordine prima di posizionare il proprio oggetto, questo atteggiamento NON è possibile sulla strada perché anche se è rilevante il corretto comportamento degli utenti, è solo l'AUTORITA' (l'ente proprietario della strada) che può, che DEVE disporre e informare sulle regole di ordine, dei doveri e dei diritti sulla strada.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Questo “semplice racconto”, sta a testimoniare che:

- ▶ la prima responsabilità e dovere spetta all’ente proprietario della strada;
- ▶ il comportamento dei cittadini va valutato su strade corrette e ordinate,
- ▶ solo l’ordine formale e sostanziale della strada e del sistema stradale può determinare una corretta valutazione sulla percezione del rischio e, quindi, sul cosa serve per migliorare la scelta personale del come muoversi nel proprio quartiere.

Questa analisi-valutazione è allo stesso tempo un’importante indicazione progettuale perché fa comprendere che:

- 1 - E’ URGENTE INTERVENIRE per CREARE IMMEDIATO ORDINE,  
CHIAREZZA dei DIRITTI & DOVERI sulla STRADA  
e dei CORRETTI COMPORAMENTI degli UTENTI
  
- 2 - E’ OPPORTUNO ATTENDERE alcune TIPOLOGIE di INTERVENTI  
(soprattutto se strutturali)  
per MONITORARE le PERCEZIONI di RISCHIO, le SCELTE di MOBILITA’  
e i COMPORAMENTI degli UTENTI DOPO il “RIORDINO delle STRADE”.



## 7 - Le INDICAZIONI dei CITTADINI



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



I cittadini hanno aderito al “progetto partecipato”, con consapevolezza sui problemi e pericoli della mobilità nei loro quartieri, per entrare ed uscire sulla rete stradale principale, sui limiti storici delle proprie strade. Con responsabilità hanno collaborato per valutare e scegliere le migliori soluzioni possibili.

Le indicazioni dei cittadini (riportate nella pagina successiva) sono state ampie e dettagliate e si sono rilevate in gran parte reali - confermate dai monitoraggi - di prevalente rilevanza generale e collettiva, anche quanto sono conseguenti ai singoli problemi quotidiani del muoversi e vivere il quartiere.

Agli incontri ha prevalso la presenza dei residenti, ma anche gli operatori, come singoli e con le proprie associazioni di categoria, hanno dato un contributo utile, costruttivo e collaborativo anche se nel legittimo rilievo e tutela del loro lavoro e dell’accesso della clientela alle proprie attività.

Il confronto con i cittadini è avvenuto in primo luogo nell’ASSEMBLEA PUBBLICA convocata il 22 febbraio 2010, con lettera recapitata manualmente nelle cassette postali.

Nell’incontro, definito “**FASE di ASCOLTO**”, dopo aver illustrato il METODO di LAVORO del “PROGETTO PARTECIPATO”, ogni singolo cittadino ha esposto i piccoli e grandi problemi della mobilità e sicurezza nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO e durante questo incontro non sono state fatte delle proposte e presentato delle possibili soluzioni ai problemi indicati dai cittadini.

L’incontro ha visto prevalere le problematiche illustrate dai residenti, con la forte critica per **l’elevato flusso di traffico, anche di autocarri, sulla Via Madonna dello Schioppo**, generato soprattutto dal completamento della secante e dello svincolo dello stadio (in Via Spadolini) che ha determinato il nuovo percorso da e per il settore est della città (lato Rimini: “scorciatoia di Via Madonna dello Schioppo e Via Boscone per i veicoli che accedono alla zona Romagna e non vogliono utilizzare lo svincolo della Rotonda Secante).

Nella pagina successiva, l’elenco dei problemi evidenziati dai cittadini nel primo incontro della “fase di ascolto”, con qualche ulteriore indicazione annotata nei due successivi incontri progettuali.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Nella prima assemblea pubblica del 22 febbraio (e anche nei successivi incontri progettuali 12 aprile e 17 maggio 2010, e nell'ultima assemblea del 25 ottobre), i cittadini hanno elencato le seguenti **PROBLEMATICHE** nella rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA:

1. In Via Madonna dello Schioppo c'è troppo traffico, soprattutto di autocarri
2. In Via Madonna dello Schioppo pericolo per l'uscita dai passaggi pedonali e carrai perché manca il marciapiede
3. In Via Madonna dello Schioppo vietare il transito a tutti gli autocarri
4. Diffusa assenza di marciapiedi e percorsi pedonali: difficile uscire di casa
5. Poca attenzione e poco rispetto per i pedoni: pericoli per bambini e anziani
6. Senso unico in Via Boscone, nel tratto da Via Madonna d. Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio con percorsi pedonali e pista ciclabile
7. La sosta selvaggia impedisce di entrare ed uscire dai passi carrai e dai passaggi pedonali delle abitazioni
8. Le strade sono troppo strette: come fate a farci stare tutto?
9. Sostituire il dosso in plastica in Via Boscone con uno in conglomerato e spostarlo in altra posizione
10. Difficoltà a entrare in Via Madonna dello Schioppo per chi viene dalla zona est del centro
11. Sosta irregolare diffusa in tutto il quartiere (sugli spazi per i pedoni)
12. Pericolo per la sosta irregolare in Via Manuzzi angolo Via Sirotti (zona farmacia Vigne)
13. Vietare il transito degli autocarri
14. Fare rispettare le regole, ogni giorno
15. Troppi incidenti
16. Pista ciclabile di collegamento tra la Via Cervese e la Via Ravennate
17. Asfaltare le strade



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

18. Poco controllo della Polizia Municipale (chiamati non vengono)
19. Barriere architettoniche negli attraversamenti pedonali
20. Troppo traffico e caos in Via Anna Frank nelle ore di ingresso ed uscita dalla scuola
21. Velocità pericolosa in Via Madonna dello Schioppo
22. Velocità pericolosa in Via Cerchia di S. Egidio
23. Pericolo all'intersezione tra Via Cerchia s. Egidio e Via Cervese
24. Area di carico-scarico in Via Cervese, zona negozi di S. Egidio
25. Sosta selvaggia in Via Cervese sul lato est dopo la Cassa dei Risparmio
26. Migliorare l'accesso alla Via Madonna dello Schioppo per chi proviene dal lato sud della Via Cervese
27. Sosta sui marciapiedi in Via Barducci.

Tutte queste istanze devono essere considerate nell'elaborazione progettuale del Piano e avere una risposta, positiva, negativa o con soluzione rinviata ad altro progetto o intervento, ma una risposta motivata.

Questo impegno è uno dei fondamenti del "progetto partecipato", pena il fallimento del rapporto di fiducia tra gli interlocutori.

Servizio Mobilità







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## 8 – L'ANALISI del TESSUTO URBANO e delle ATTIVITA'

Il **TESSUTO URBANO** e delle **ATTIVITA'** dei quartieri Vigne, S. Egidio e zona commerciale Romagna è abbastanza articolato e richiede un'analisi complessiva ma anche distinta tra le tre zone.

La **Via MADONNA dello SCHIOPPO** - una strada locale ma di interquartiere - è l'asse viario che unisce le dinamiche urbane e della mobilità di tutte le tre aree urbane suddette, forse anche in misura maggiore della pur più trafficata Via Cervese.

Infatti, anche se il centro abitato a nord della ferrovia è storicamente strutturato dalle storiche Via Ravennate e Via Cervese, le tre aree oggetto del presente piano sono maggiormente "rappresentate" e strutturate dalla Via Madonna dello Schioppo.

Sulla Via Madonna dello Schioppo si articolano:

- ▷ **INGRESSI-USCITE dalla zona commerciale ROMAGNA**
- ▷ **INGRESSI-USCITE dal quartiere VIGNE**
- ▷ **INGRESSI-USCITE dal quartiere S. EGIDIO**
- ▷ **PICCOLE ATTIVITA' COMMERCIALI DIFFUSE.**

La Via Madonna dello Schioppo è divisa in due parti urbane nettamente distinte:

- ▶ **COMMERCIALE-PRODUTTIVA nel tratto da Via Ravennate a Via Barducci** (con INGRESSI-USCITE dalla zona commerciale ROMAGNA)
- ▶ **RESIDENZIALE nel tratto da Via Barducci a Via Cervese.**

A queste due aree urbane corrisponde un ruolo diverso della strada e l'esigenza del tratto residenziali di "tutelarsi" dall'eccessivo traffico di attraversamento causato dalla zona commerciale, soprattutto per il transito degli autocarri.

Un ruolo così rilevante e strutturale della Via MADONNA dello SCHIOPPO è, comunque, incompatibile con la sua dimensione, geometria e rapporti con gli edifici e le strade confluenti (incroci con limitata visibilità), e, quindi, essendo modificabile il suo tessuto urbano, da "conservare" le piccole attività commerciali presenti, è opportuno intervenire sul suo ruolo, flussi di traffico e sicurezza strutturale.

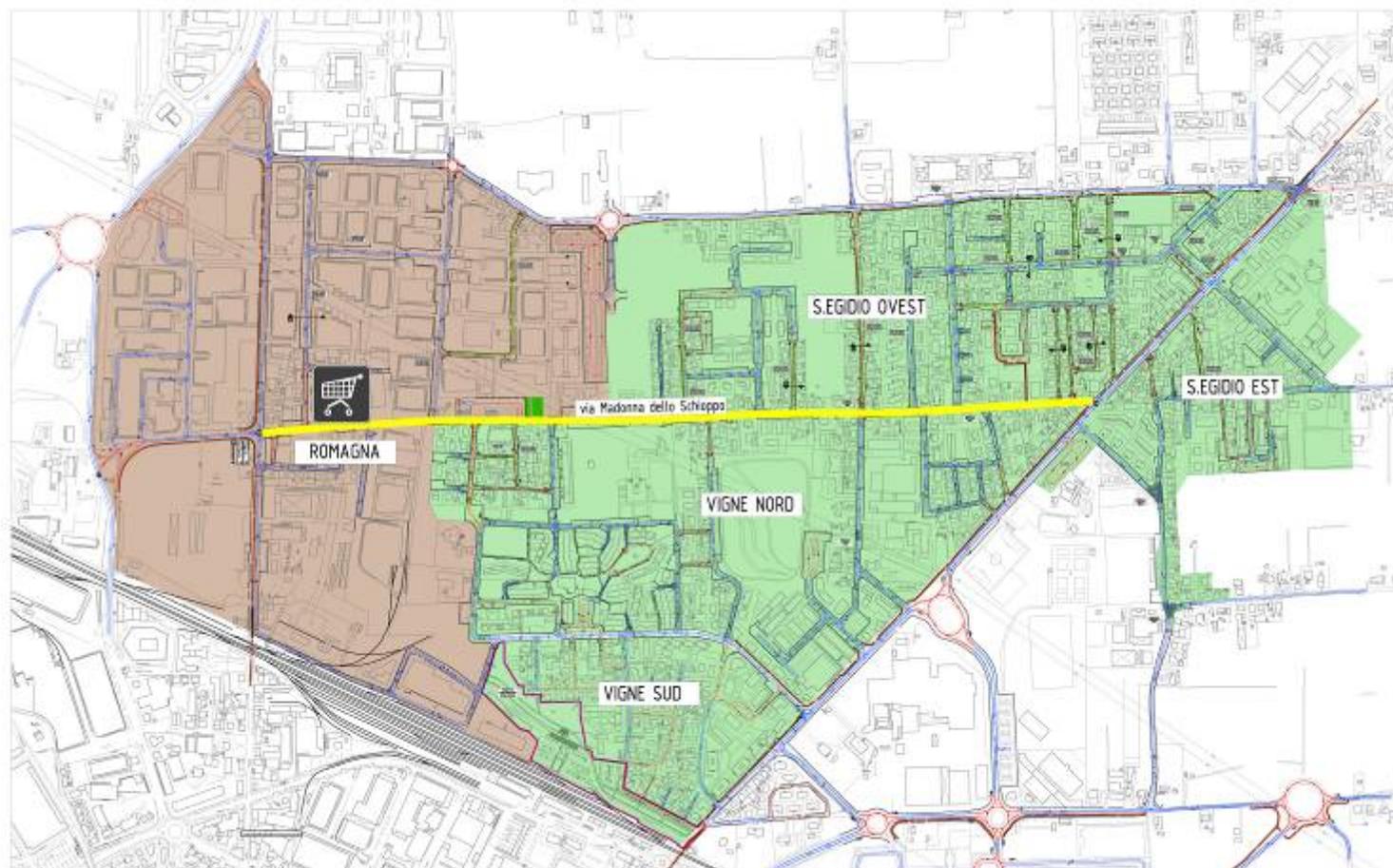


Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Le dimensioni delle aree urbane in cui è opportuno suddividere il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”.

L’asse est-ovest di Via MADONNA dello SCHIOPPO separa ed unisce le diverse aree urbane e le dinamiche della mobilità.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Quartiere delle VIGNE

Il quartiere delle VIGNE è stato costruito prevalentemente negli anni 60/70 (in parte con il cosiddetto “piano casa Fanfani”), dove, in tutte le città italiane, si costruivano strade senza marciapiedi, quartieri senza parcheggi e senza aree verdi. In genere, quartieri poveri di strutture pubbliche.

L'intero quartiere VIGNE ha diverse strade con sezioni molto limitate (tra i 4 e i sei metri) e quasi tutte prive di marciapiedi o percorsi pedonali.

Nella zona residenziale che per comodità gestionale chiamiamo “VIGNE SUD”, compresa tra la ferrovia e la Via XXV Aprile e sulla quale è già stato attuato il piano di ristrutturazione delle strade a fine 2007 (delibera di Giunta n. 331 del 30/10/2007), prevalgono strade molto strette che hanno richiesto sensi unici, percorsi pedonali su un lato e, in alcuni casi per soddisfare la domanda di sosta, parcheggi sul lato opposto.

Nella zona residenziale “VIGNE NORD”, compresa tra la Via XXV Aprile e Via Madonna dello Schioppo, le strade strette si alternano a quelle un po' più ampie, con marciapiedi e alcune aree di parcheggio. In questo settore ci sono gli isolati residenziali del “piano Fanfani”, un'urbanizzazione in parte lungimirante e ancora attuale, ma, ad esempio, senza sufficienti standard per i parcheggi

L'intero quartiere VIGNE è strutturato dalla strada interzonale **Via XXV APRILE** che separa idealmente il quartiere “più vecchio” addossato alla ferrovia da quello più recente costruito a nord della strada.

La Via XXV Aprile - una “strada moderna” con marciapiedi su ambo i lati, carreggiata sufficientemente ampia (spazio anche per i parcheggi longitudinali su un lato) – è la strada con direzione est-ovest che distribuisce il traffico di ingresso-uscita dai due settori urbani delle “Vigne Sud” e “Vigne Nord”.

Il quartiere VIGNE ha una DISCRETA DENSITA' EDILIZIA e ABITATIVA, aumentata anche con ultimi recenti nuovi edifici condominiali che si alternano a singole abitazioni.

L'insieme determina una rilevante domanda di parcheggi, soprattutto per le auto dei residenti. nell'ottobre del 2009 è stato completato il parcheggio “Nord Stazione” di circa 250 posti auto per gli utenti del treno.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Le **ATTIVITA' e i SERVIZI** presenti nel quartiere VIGNE sono limitati e concentrati in due zone:

- ▷ Piazza dei PARTIGIANI, storico centro del quartiere con singoli negozi;
- ▷ Supermercato COOP con altri negozi, sul “bordo” est del quartiere, sulla Via Cervese.

La clientela di questi servizi è prevalentemente di quartiere con un ambito più ampio per il supermercato COOP.

La somma di queste attività non determina particolari flussi di traffico all'interno del quartiere e di attrazione dall'esterno. Adeguati anche gli spazi di sosta per l'accesso dei clienti, soprattutto per il complesso COOP, mentre nella Piazza dei Partigiani la mancanza di una quota di sosta a disco orario rendere difficile la sosta di breve periodo.

Inoltre si segnala la presenza della SCUOLA ELEMENTARE in Via ZOLI, con le consuete problematiche di mobilità e sicurezza limitatamente alle ore di ingresso ed uscita degli studenti, in parte già risolti con il “senso unico” in Via Zoli (corsie bus in direzione opposta), e la recente costruzione di un parcheggio a fianco della scuola.

Nel “progetto partecipato” non sono state presentate specifiche problematiche.

Dopo alcuni recenti interventi edilizi, anche in conseguenza della costruzione della “secante”, il “vecchio quartiere residenziale” delle VIGNE non è oggetto di particolari trasformazioni urbane previste dal PRG.

Fa eccezione l'importante progetto denominato “NOVELLO” che interessa l'area a ovest del quartiere dell'ex mercato ortofrutticolo e di alcune attività produttive (vedere pagina 81).

Il NOVELLO è allo stesso tempo un'area circoscritta ed un'area integrata al “vecchio” quartiere delle Vigne.

L'influenza urbana del NOVELLO può interessare l'intero area urbana delle Vigne e di S. Egidio perché ci può essere una mobilità interna determinata dall'utilizzo dei nuovi servizi del Novello.

Lo studio urbanistico del Novello ha previsto le dinamiche modali del Novello, ma il progetto prevede un'edificabile di lungo periodo (10 anni circa), e quindi saranno riconsiderate nella revisione del presente “Piano ...”.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Quartiere S. EGIDIO

Il quartiere di S. EGIDIO, è racchiuso tra la Via Madonna dello Schioppo (a sud) e la Via cerchia di S. Egidio (a nord), dall'area commerciale Romagna a ovest, e "tagliato" dalla Via Cervese.

Il quartiere S. EGIDIO ha un rapporto più dinamico e quotidiano con la Via Cervese dove si accentrano le principali attività commerciali, quasi da essere il "centro socio-economico" del quartiere nonostante l'elevato traffico.

Anche il quartiere di S. EGIDIO è un misto di strade molto strette (4-7 metri senza marciapiedi o percorsi pedonali), e di strade più ampie, con marciapiedi, ma entrambe senza una puntuale organizzazione delle carreggiate (corsie, mezzaria), dei posti auto, ecc..

Nel quartiere prevalgono i piccoli edifici residenziali con cortili interni con una capacità di sosta privata che bilancia la mancanza di adeguati parcheggi.

Le **ATTIVITA' e i SERVIZI** presenti nel quartiere S. EGIDIO sono concentrati su due strade:

- ▷ Via CERVESE, una vera STRADA COMMERCIALE, con un continuo susseguirsi di negozi e vari servizi;
- ▷ Via MADONNA dello SCHIPPO, con un numero più limitato di isolate attività commerciali.

Non a caso, sulla Via Cervese, da anni la sosta è regolata con DISCO ORARIO per agevolare la sosta dei clienti delle attività.

Rilevante la presenza e le dinamiche modali determinate dalla Chiesa, con annesso bar e teatro.

Ancora più rilevante sulla mobilità la presenza della scuola elementare e media ANNA FRANK che coinvolge l'intero quartiere (e altri quartieri limitrofi) con una elevato carico di mobilità e di sicurezza nelle ore di ingresso e uscita degli studenti che coinvolge anche la Via Cervese (attraversamento semaforico pedonale istituito soprattutto per le esigenze degli studenti-pedoni).

Nell'incontro con i cittadini è stato lamentato dai residenti il "caos" delle auto durante tali orari.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La somma di queste attività determina una specifica mobilità veicolare, ciclabile e pedonale all'interno del quartiere, in parte anche dai quartieri limitrofi, ma senza particolari problematiche di flussi di traffico dove prevale sempre il traffico di attraversamento (senza tale "traffico esterno" il quartiere avrà una viabilità fin troppo scorrevole e prevarranno i problemi della sicurezza stradale.

Il quartiere S. EGIDIO non è interessato da particolari dinamiche di sviluppo urbanistico (previsioni di PRG). Sulla Via BOSCONI (tratto da Via Madonna dello Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio), e sulla Via CERCHIA di S. EGIDIO, sono previsti delle urbanizzazioni su lotti non costruiti che comunque non determineranno particolari problemi sul sistema della mobilità dell'intera area.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La ZONA COMMERCIALE ROMAGNA

La zona commerciale ROMAGNA è nel settore ovest dell'area oggetto del presente "Piano ...", e limitrofa ad entrambi i quartieri VIGNE e S. EGIDIO.

La zona è prevalentemente con attività di tipo commerciale (vendita delle merci), ma anche con qualche piccola attività produttiva di artigianato e dell'ortofrutta soprattutto nel settore sud, adiacente al quartiere Vigne, zona che sarà interessata dalla riqualificazione urbana del quartiere NOVELLO.

Nel lungo periodo la "vecchia" area commerciale sarà quella compresa tra la Via Madonna dello Schioppo e la Via Cerchia di S. Egidio, dove non sono previsti particolari sviluppi urbanistici ed insediativi.

La struttura urbana e le funzioni della zona commerciale ROMAGNA sono di massima compatibili con quelle delle adiacenti zone residenziale. Fa eccezione, come lamentato dai residenti negli incontri del "progetto partecipato" il transito degli autocarri, soprattutto di quelli pesanti, sul percorso di Via Madonna dello Schioppo e di Via Boscone (in direzione Cesenatico e Rimini ovvero fino allo svincolo della secante in Via Spadolini), utilizzato come "scorciatoia" rispetto al vicino svincolo della Rotonda Secante dove non si attraversano zone residenziali.

La convivenza tra la zona commerciale ROMAGNA e i quartieri residenziali sta proprio nella soluzione al transito degli autocarri perché il rimanente transito di autovetture determinato dalla attività interne alla ROMAGNA non sono di rilevante entità.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## II FUTURO QUARTIERE “NOVELLO”

Il Piano Regolatore Generale ha previsto la trasformazione dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo con una nuova urbanizzazione prevalentemente residenziale che coinvolgerà anche parte dell'area prossima al quartiere Vigne con degli edifici produttivi e commerciali.

Il “progetto NOVELLO” è oggetto di una specifica analisi e valutazioni urbanistiche e di impatto sulla mobilità a cura del Settore Programmazione Urbanistica, al quale il presente “Piano ...” rinvia.

Il progetto Novello contempla alcuni significativi miglioramenti strutturali:

- ▶ chiusura della Via Ravennate nel tratto da Via Madonna dello Schioppo a ferrovia (utilizzo solo ciclabile e accesso alle nuove residenze).
- ▶ nuova strada a completamento della Via MONTECATINI, fino ad intersezione con la Via Cavalcavia e Via Togliatti
- ▶ nuova rotatoria tra Via CAVALCAVIA e Via TOGLIATTI
- ▶ nuova rotatoria tra Via CAVALCAVIA, Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via RAVENNATE
- ▶ nuova PISTA CICLABILE di collegamento tra la Via Cervese e la Via Ravennate con percorso prevalentemente all'interno del quartiere Vigne:

Questi interventi strutturali sono tutti migliorativi rispetto alla situazione attuale, mentre occorrerà verificare se le dinamiche del nuovo quartiere come eventuale polo di attrazione per nuove attività non attualmente prevedibili, possono determinare problemi di traffico all'interno degli esistenti quartieri residenziali e soprattutto sulla Via Madonna dello Schioppo.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## RIASSUNTO dei DATI e delle ANALISI

La ricerca e i dati illustrati nelle precedenti pagine possono essere riassunte con le seguenti conclusioni analitiche:

- **1/RETE STRADALE e 2/RILIEVO FOTOGRAFICO:** la rete stradale ha **PROBLEMI STRUTTURALI** con una prevalenza di sezioni stradali limitate rispetto alle funzioni previste, senza gli spazi necessari per ogni singola funzione modale. Da decenni questa limitata funzionalità ha pregiudicato la mobilità dei pedoni perché nel quartiere e diffusa la mancanza dei marciapiedi o dei percorsi pedonali.

In diversi casi la sosta è irregolare ed occupa gli spazi che dovrebbero essere a disposizione dei pedoni, della loro sicurezza ma anche per l'uscita dai passi carrai e pedonali degli edifici residenziali.

Comunque entrambi i quartieri residenziali offrono risposte sufficienti alla domanda di posti auto anche per la struttura urbana di piccoli edifici con garage o cortili interni per la sosta dei residenti.

- **3/FLUSSI di TRAFFICO e 4/VELOCITÀ:** i FLUSSI VIARI sono fisiologici in tutte le strade del quartiere fatta eccezione per la Via CERVESE e la Via MADONNA dello SCHIOPPO dove il traffico ha volumi troppo alti e di attraversamento, e anche di autocarri.

E' quindi comprensibile e legittima la richiesta dei residenti di una consistente riduzione dei flussi di traffico, soprattutto sulla Via Madonna dello Schioppo.

Non sono state percepite velocità elevate, mentre i cittadini percepiscono il pericolo delle strade soprattutto per i loro "difetti strutturali e funzionali".

- **5/INCIDENTI STRADALI e 6/PERCEZIONE del PERICOLO:** gli incidenti stradali rilevati dal 1998 al 2009 da tutte le Forze dell'Ordine, sono abbastanza limitati all'interno della rete stradale locale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, ma molto elevati sulla strada principale della Via CERVESE e su quella interzonale di Via MADONNA dello SCHIOPPO.

L'incidentalità è maggiore in corrispondenza delle intersezioni e anche se alcuni interventi hanno ridotto il numero di incidenti o la loro gravità, c'è ancora un'ampio lavoro di sicurezza per un'ulteriore diminuzione, e, in alcuni casi, raggiungere anche l'obiettivo di **INCIDENTI ZERO**.

Elevata la percezione del pericolo "raccontata" dai cittadini negli incontri del "progetto partecipato", che trova il doppio riscontro nell'effettiva incidentalità e nell'insicuro stato e funzioni delle strade.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



**7/Le INDICAZIONI dei CITTADINI:** i cittadini, e soprattutto i residenti, hanno lamentato soprattutto gli elevati flussi di traffico e di autocarri sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO, ancor più che sulla Via Cervese dove, comunque, è stato ripetutamente richiesto la data di completamento della cosiddetta “bretella-gronda” per vedere ridotti i flussi di traffico di attraversamento.

Inoltre, sono stati rilevati problemi di sicurezza per gli utenti deboli, ma con la consapevolezza che ciò dipende essenzialmente dalla storica inadeguatezza della rete stradale degli anni 60/70.

Nell’attuazione della 1<sup>a</sup> fase del “Piano ...”, con ampi interventi soprattutto nelle strade di “S: EGIDIO OVEST” non ci sono stati particolari indicazioni negative da parte dei cittadini, se non minime richieste di “aggiustamenti tecnici”.

**- 8/II TESSUTO URBANO e delle ATTIVITA’:** il piano interessa una vasta area urbana che, in primo luogo, fa suddivisa tra la zona prevalentemente residenziale (quartieri VIGNE e S. EGIDIO), da quella commerciale-produttiva (zona commerciale ROMAGNA).

A sua volta la zona residenziale è suddivisa e unita dall’asse viario di Via MADONNA dello SCHIPPO con il “più vecchio” quartiere VIGNE a sud e il quartiere S. EGIDIO a nord.

In entrambi i quartieri residenziali, con vecchi ed inadeguati indici urbanistici, prevalgono i “piccoli edifici” residenziali e le case private con sufficienti posti auto privati che riducono al conflittualità nel rapporto tra domanda e offerta di posti auto.

Elevata la presenza di aree verdi pubbliche che si sommano ai diffusi giardini privati che favoriscono una qualità ambientale all’intero quartiere.

Diffusa anche l’offerta delle attività commerciali e dei servizi che rendono l’intera area urbana quasi autosufficiente.

La stessa Via CERVESE ha un rilevante e consolidato ruolo di STRADA COMMERCIALE, tale da essere il “CENTRO socio-economico” dell’intera area.

L’insieme delle attività e servizi determina una vivace mobilità veicolare e pedonale interna al quartiere, compatibile con il suo sistema viario, perchè è solo il traffico di attraversamento ad essere eccessivo.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

# Capitolo 3

## La **NORMATIVA** & dintorni

Servizio Mobilità







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## I PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22/04/2004:  
“ADEGUAMENTO delle STRADE ESISTENTI”

Direttiva Ministeriale (art. 36 del Codice della Strada) giugno 1995  
per la REDAZIONE, ADOZIONE ED ATTUAZIONE dei PIANI URBANI del TRAFFICO

Legge 144 del 17/05/1999, art. 32: “Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale”

Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale urbana  
Prot.3698 dell’8/giugno/2001

Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade - Prot. 3699 dell’8/giugno/anno 2001

Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 05/11/2001  
“Norme funzionali e geometriche per la COSTRUZIONE delle STRADE”

Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 1669 del 19/04/2006  
“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle INTERSEZIONI STRADALI”

### IL CODICE DELLA STRADA

DIRETTIVA del Ministero dei Lavori Pubblici del 24/10/2000:  
“Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione”.

2^ DIRETTIVA del Ministero Infrastrutture e Trasporti in corso di pubblicazione:  
“Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione”  
(del 2005 ma mai ufficialmente pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale)

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Premessa sui riferimenti **NORMATIVI**

Non esistono nella legislazione italiana specifiche norme e soprattutto “manuali di buone pratiche” (linee guida del Ministero del 2001?) a cui fare riferimento per impostare e valutare la progettazione di un “Piano della sicurezza stradale della **rete stradale ESISTENTE** di un quartiere”.

Le norme del **CODICE della STRADA** non sono uno strumento di progettazione della rete stradale, perché il CdS **REGOLA “La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade ...”** (art. 1, comma 2), e, quindi, non ha il compito di progettare la struttura delle singole strade, tanto meno del “sistema della rete viaria” e ancor meno del “sistema della mobilità”.

Altresì, mancando, soprattutto fino a qualche anno fa, qualsiasi reale riferimento normativo o “didattico” sulla progettazione delle rete stradale e soprattutto del “sistema stradale”, il **CODICE della STRADA** è stato per lungo tempo, e tutt’ora, il quasi unico riferimento per sapere se una strada è regolare.

E’ comunque certo che la rete stradale del quartiere **STADIO** non è sempre conforme ad alcune norme del Codice della Strada, e ha geometria e funzioni non adeguate a quelle che normalmente si realizzano nelle nuove strade.

Ora occorre comprendere a quali **NORME** devono ovvero possono essere conformi le **STRADE ESISTENTI** del quartiere **STADIO**, considerando innanzi tutto che in diversi casi la rigida e immutabile dimensione delle strade – soprattutto della sezione stradale – non consentirà di raggiungere sempre i parametri geometrici e funzionali previsti dalle varie norme in merito che, a loro volta sono un “puzzle” non omogeneo e non sistematico per andare oltre la qualità e sicurezza della singola strada.

Infatti, come già detto, spesso non è prioritaria la “regolarità della singola strada”, ma quello del sistema, che deve riorganizzare e rispondere a tutte le domande di circolazione, sosta e sicurezza per l’intero quartiere, per tutti gli utenti, per tutte le funzioni urbane.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il primo riferimento per intervenire sulla rete stradale esistente è il:

► **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22/04/2004:  
“ADEGUAMENTO delle STRADE ESISTENTI”**

Il Decreto – composto solo da 5 articoli – all’art. 3 rimanda alla “... *Direzione generale per le strade ed autostrade predisporre nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti finalizzate all’innalzamento dei livelli di sicurezza ed al miglioramento funzionale della circolazione ... . Entro lo stesso termine la Direzione generale ... predispone apposite linee guida contenenti criteri e modalità per la presentazione delle richieste di deroga alle norme di cui al punto 1 del presente articolo*”.

Le norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti non sono state ancora approvate.

Altresì l’art.4 del Decreto indica: **“Fino all’emanazione del suddetto decreto, per il conseguimento delle finalità di cui al precedente articolo, i progetti di adeguamento delle strade esistenti devono contenere una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza, attraverso la dimostrazione che l’intervento nel suo complesso, è in grado di produrre, oltre ad un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio dell’infrastruttura”**.

L’art. 4 è importante perché dispone l’OBBLIGO di un **PROGETTO** e di una **SPECIFICA RELAZIONE TECNICA** che deve dimostrare che **“l’INTERVENTO nel SUO COMPLESSO, E’ IN GRADO di PRODURRE, OLTRE ad un MIGLIORAMENTO FUNZIONALE della CIRCOLAZIONE ANCHE un INNALZAMENTO del LIVELLO di SICUREZZA”**.

Altresì occorre rilevare che la mancata emanazione delle **“... nuove norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti ...”** TESTIMONIA l’ELEVATA COMPLESSITA’ di **PREDISPORRE NORME CERTE, ma ANCHE EFFICACI e APPLICABILI**, capaci di aiutare i tecnici a migliorare la sicurezza nelle strade esistenti senza essere così rigide e vincolanti da essere inutilizzabili, rischiando di lasciare le “vecchie strade” ad un eterno destino di arbitrio, precarietà ed insicurezza.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Un altro strumento importante per impostare metodologicamente un progetto di riqualificazione della rete stradale esistente di un quartiere, è fornito dalle

► **Direttive Ministeriali per la REDAZIONE, ADOZIONE ed ATTUAZIONE dei PIANI URBANI del TRAFFICO (art. 36 del Codice della Strada) giugno 1995.**

Le Direttive ministeriali sui PUT sono, per l'Italia, un innovativo strumento culturale, tecnico e procedurale per un corretto approccio alla progettazione integrale della mobilità. Anche se i PUT hanno un iter burocratico diverso rispetto al “Piano della sicurezza stradale di un quartiere”, sono tecnicamente utili proprio per interpretare il progetto alla “piccola scala” nella rete stradale di un quartiere urbano omogeneo definito dalle stesse direttive **“ISOLA AMBIENTALE”**.

A pag. 18 delle Direttive si legge:

*“La **viabilità principale**, così definita, viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di **isole ambientali**, composte esclusivamente da strade locali (“isole”, in quanto interne alla maglia di viabilità principale; “ambientali” in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani).*

*Le isole ambientali in questione, anche se periferiche, sono tutte da considerare come “aree con ridotti movimenti veicolari”, in quanto il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale, almeno per la quota parte di non competenza specifica delle singole zone (eliminazione del traffico di attraversamento dalle singole isole ambientali)”*.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Inoltre, dalle Direttive del PUT è utile riportare le seguenti **PRIORITA'** nell'organizzare gli spazi della sede stradale:

### 3.2.1 - Tipi di componenti del traffico

*Le quattro componenti fondamentali del traffico, qui di seguito esposte secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, sono:*

- 1 - circolazione dei pedoni;*
- 2 - movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;*
- 3 - movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);*
- 4 - sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.*

Queste indicazioni delle Direttive del 1995, pongono in primo piano la **CIRCOLAZIONE dei PEDONI** (ribadita anche nell'art. 1, comma 1 del Codice della Strada), e quindi la **PRESENZA e CONTINUITA'** dei **PERCORSI PEDONALI** come elemento strutturale fondamentale della rete stradale urbana.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



► **PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA** istituito dall'art. 32 della legge n. 144 del 17 maggio 1999,

*Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al "" Piano di sicurezza stradale 1997-2001 " della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisce il Piano nazionale della sicurezza stradale che viene approvato dal CIPE. 2. Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.*

► **PIANO della MOBILITÀ** di cui all'art. 22 della Legge 24/11/2000, n. 340

Con queste norma (*velocemente* inserita in una legge finanziaria), il legislatore ha tentato di ampliare gli obiettivi e la scala di intervento dei PUT, ma il riferimento normativo dell'art. 22 della Legge 340/200 è troppo generico e non ha influenzato sull'attività delle amministrazioni comunale.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► “PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE” Ministero LL.PP. 29/03/2000

Sono state lo strumento culturale più rilevante e di impatto nella “storia delle strade italiane” che hanno dato forma alla consapevolezza e alla responsabilità sullo stato della nostra rete stradale, e su come esista una responsabilità oggettiva delle strade nel determinare o aggravare gli incidenti stradali e a non ridurre le conseguenze degli errori degli utenti.

Per la prima volta diventa UFFICIALE la denuncia sulla storia negativa delle “strade italiane” e nella relazione del “*Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale*” tra l’altro è scritto:

*“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”*(pag. 30).

*“Le città italiane sono pericolose e tendono a diventarlo sempre più”* (pag. 42).

*“ ... 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”* (pag. 34).

*“... 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”.*

Però queste linee guida non sono uno strumento di progettazione soprattutto per intervenire sulle strade esistenti e soprattutto per una pianificazione di sistema.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► LINEE GUIDA per la REDAZIONE dei PIANI URBANI della SICUREZZA STRADALE URBANA - Prot.3698 dell'8/giugno/2001

Queste linee guida sono un utile ed importante strumento di indirizzo sui criteri e metodi di progettazione, con un'ottica innovativa nella cultura della mobilità italiana, ma con una limitata applicabilità alla complessità delle inadeguate strade esistenti, sia come singole entità e ancor più come sistema complesso di circolazione veicolare, dei pedoni, della sosta, della dinamiche residenziali, sociali, dei servizi e delle attività, interne ed esterne ad un quartiere.

Significativo quanto indicato nella presentazione di queste linee guida dove, tra l'altro, si legge:  
*“La tutela della vita e della salute umana sulle strade, in due parole la tutela della “sicurezza stradale” è uno degli obiettivi fondamentali che ogni società civile deve porsi”.*

...  
*Nell'ambito di tale attività si è inteso affrontare la problematica della sicurezza stradale all'interno dei centri abitati, dove si registra oggi il 70% degli incidenti il 40% dei morti ed il 75% dei feriti. Si tratta di cifre di particolare gravità in considerazione delle quali “le aree urbane” costituiscono uno dei “Campi di interventi prioritari” individuati dagli Indirizzi generali e linee guida per la redazione del Piano Nazionale per la sicurezza stradale.*

...  
*Da tale ricerca è emersa la necessità di dare maggior rilievo alle esigenze primarie della sicurezza stradale nell'ambito della pianificazione del traffico urbano attraverso la redazione di specifici piani di settore della sicurezza stradale. E' stato pertanto predisposto il documento “Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale” che si allega e che costituisce atto di indirizzo per le Amministrazioni comunali tenute, ai sensi dell'art. 36 del Nuovo Codice della strada, alla redazione, all'adozione, all'attuazione ed all'aggiornamento del Piano urbano del traffico. Lo stesso documento rappresenta anche un utile riferimento per le Amministrazioni che, pur non essendo tenute alla redazione del Piano Urbano del Traffico, vogliono porre la dovuta attenzione ai problemi della sicurezza stradale nell'ambito dei propri centri abitati.*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► LINEE GUIDA per le ANALISI di SICUREZZA delle STRADE (Prot. 3699 dell'8/giugno/anno 2001)

Anche se queste linee guida sono riferite al lavoro degli esperti che dovrebbero valutare “*l'analisi di sicurezza delle strade è un esame formale di un progetto di una nuova strada, di un piano del traffico, di una strada esistente, o di qualsiasi progetto che interagisca con gli utenti della strada, in cui un indipendente e qualificato gruppo di esaminatori riferisce sui potenziali pericoli di incidente e sulle prestazioni in termini di sicurezza*”, è importante riportare alcune note di questo strumento tecnico che aiutano a comprendere ulteriormente la consapevole complessità del problema quando si interviene soprattutto sulla rete stradale esistente:

*Il raggiungimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale necessita di un approccio articolato capace di integrare aspetti molteplici, da quelli più squisitamente tecnici a quelli psicologici che governano il comportamento dell'utente. L'adozione di misure in favore della sicurezza presuppone che si sia in grado di riconoscere e valutare le condizioni di rischio che si accompagnano ad una determinata configurazione infrastrutturale, per la qual cosa il confronto delle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura con gli standard suggeriti dalle norme di progettazione non sempre risulta esaustivo delle problematiche presenti.*

*Un progetto stradale è un processo complesso e multidisciplinare finalizzato a definire, tra quelle effettivamente realizzabili, quella soluzione che meglio riesce ad interpretare e combinare le diversificate ed a volte contrastanti esigenze poste dalla necessità di soddisfare la domanda di mobilità e di accessibilità con quelle di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione, di rispetto dell'ambiente, di sviluppo sociale e di qualità di vita, il tutto commisurato alle risorse economiche e finanziarie messe a disposizione. E' possibile pertanto che il risultato del processo mortifichi, in un modo che un'analisi indipendente e svincolata da preconcetti potrebbe giungere a considerare eccessivo, alcuni degli aspetti e delle esigenze sopra richiamate.*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Le norme costruttive vincolanti sulla progettazione della NUOVA rete stradale sono presenti in Italia solo dal 2001 per le strade e dal 2006 per le intersezioni con i seguenti due decreti ministeriali:

- ▶ **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 05/11/2001**  
“Norme funzionali e geometriche per la **COSTRUZIONE delle STRADE**”
- ▶ **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 1669 del 19/04/2006:**  
“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle **INTERSEZIONI STRADALI**”

Questi due decreti, sono un OBBLIGO sulla struttura, geometria e funzioni delle strade, ma sono applicabili SOLO alle **NUOVE STRADE e alle NUOVE INTERSEZIONI**, e solo alla strada come “singolo oggetto” e non danno alcuna indicazione al “SISTEMA STRADALE e della MOBILITÀ”.

Però, come ricordato precedentemente, nel **Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22/04/2004 sull’“ADEGUAMENTO delle STRADE ESISTENTI”** è indicato che le norme sulle “nuove strade” **“sono di riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti, in attesa dell'emanazione per esse di una specifica normativa” (art. 1)..**

Quindi, nel **RISTRUTTURARE le STRADE ESISTENTI** occorre **TENDERE a raggiungere i parametri geometrici e funzionali prescritti per le nuove strade.**

Tra le diverse norme dei due decreti sopra riportati, hanno un particolare rilievo:

- ▷ **STRADA LOCALE a DOPPIO SENSO LARGA 6,50 m (compreso banchine da 0,50 m.)**
- ▷ **MARCIAPIEDE e/o PERCORSO PEDONALE su TUTTE le strade.**



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Infine, c'è il **CODICE della STRADA (D. Lgs. N.285/1992 e successive modifiche)** che, in un vastissimo articolato (circa 640 articoli tra Codice e Regolamento), ha comunque diverse norme che incidono anche sul progetto di ristrutturazione della strada, soprattutto come singolo elemento strutturale.

Ma l'incidenza normativa del Codice sulla "struttura della strada" è in realtà "occasionale" e "sparsa" in così tanti articoli che devono essere ricercati e ritagliati per comprenderne il loro "utilizzo e vincolo" ai fini del progetto del "**Piano della sicurezza stradale dei quartieri**".

Quindi, ricordando che il "**Piano della sicurezza stradale dei quartieri**" interessa principalmente le STRADE LOCALI, e le cosiddette "ZONE RESIDENZIALI" e/o "ZONA 30", preme annotare alcuni articoli del Codice e del Regolamento utile per questo progetto.

## Dal CODICE della STRADA

### **Articolo 1. Principi generali**

1. *La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.*
2. *La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia.*

### **PASSAGGIO PEDONALE (cfr. anche Marciapiede) (art. 3 , comma 1, punto 36 del CdS), :**

*"Parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.*

### **UTENTE DEBOLE DELLA STRADA (art. 3 , comma 1, punto 53 bis del CdS), :**

Pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade

### **ZONA RESIDENZIALE (art. 3 , comma 1, punto 58, del CdS),**

*Zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, e limitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine".*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Articolo 40. - Segnali orizzontali.

...

*10. È vietata: a) la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua; b) la circolazione sopra le strisce longitudinali, salvo che per il cambio di corsia; c) la circolazione dei veicoli non autorizzati sulle corsie riservate.*

...

## Articolo 157. - Arresto, fermata e sosta dei veicoli.

...

2. Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. **Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro.** Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.

...

4. Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.

5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.

...

## Articolo 182. - Circolazione dei velocipedi.

...

*9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.*

...



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Dal REGOLAMENTO di esecuzione del CdS

### **Art. 77. - Norme generali sui segnali verticali**

1. I segnali stradali verticali da apporre sulle strade per segnalare agli utenti un pericolo, una prescrizione o una indicazione, ai sensi dell'articolo 39 del codice, devono avere, nella parte anteriore visibile dagli utenti, forma, dimensioni, colori e caratteristiche conformi alle norme del presente regolamento e alle relative figure e tabelle allegate che ne fanno parte integrante.
2. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno **specifico progetto** riferito ad una intera area o a singoli itinerari, redatto, se del caso, di concerto con gli enti proprietari delle strade limitrofe cointeressati, ai fini della costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare.

...

### **Art. 140. - Strisce di corsia**

1. Il **modulo di corsia**, inteso come distanza tra gli assi delle strisce che delimitano la corsia, è in funzione della sua destinazione, del tipo di strada, del tipo di veicoli in transito e della sua regolazione; il modulo va scelto tra i seguenti valori:  
**2,75 m - 3 m - 3,25 m - 3,5 m - 3,75 m;**  
mentre per le corsie di emergenza il modulo va scelto nell'intervallo tra 2 e 3,5 m.
2. Negli attestamenti delle intersezioni urbane il modulo di corsia può essere ridotto a 2,5 m, purché le corsie che adottano tale modulo non siano percorse dal trasporto pubblico o dal traffico pesante.
3. La larghezza delle corsie di marcia lungo le strade deve essere mantenuta il più possibile costante, salvo che in prossimità delle intersezioni o in corrispondenza dei salvagente posti sulle fermate dei tram; in curva deve essere realizzato idoneo allargamento in funzione del tipo di veicoli in transito e del raggio di curvatura.

...

### **Art. 141. - Strisce di margine della carreggiata**

1. I margini della carreggiata sono segnalati con strisce di colore bianco.
2. Le **strisce di margine sono continue** in corrispondenza delle corsie di emergenza e delle banchine; esse possono essere **realizzate nei tratti di strada in cui vige il divieto di sosta.**

...



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### **Art. 147. - Frecche direzionali**

...

4. Le frecche direzionali possono essere tracciate anche per segnalare le direzioni consentite o quelle vietate (fig. II.439)
5. La posizione delle frecche all'interno delle corsie è stabilita in figura II.440.

...

### **Art. 148. - Iscrizioni e simboli**

1. Iscrizioni e simboli possono essere tracciati sulla pavimentazione esclusivamente allo scopo di guidare o regolare il traffico.

...

### **Art. 149. - Strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata**

1. La delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm formanti un rettangolo, oppure con strisce di delimitazione ad L o a T, indicanti l'inizio, la fine o la suddivisione degli stalli entro i quali dovrà essere parcheggiato il veicolo.
2. La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce (fig. II.444) è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli); è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (parallelamente all'asse della corsia adiacente agli stalli)
3. I colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta sono:
  - a) bianco per gli stalli di sosta non a pagamento;
  - b) azzurro per gli stalli di sosta a pagamento;
  - c) giallo per gli stalli di sosta riservati.
4. Gli stalli di sosta riservati devono portare l'indicazione, mediante iscrizione o simbolo, della categoria di veicolo cui lo stallo è riservato.

...

### **Art. 155. - Segnali orizzontali vietati**

1. Nessun altro segno non rimovibile è consentito sulle carreggiate stradali, soggette a pubblico transito all'infuori di quelli previsti dalle presenti norme, escludendosi anche indicazioni connesse con gare su strada o competizioni sportive.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### **Art. 156. - Segnali luminosi di pericolo e di prescrizione**

1. I segnali stradali verticali di pericolo e di prescrizione possono essere illuminati per trasparenza, purché colori, dimensioni e forme siano quelli prescritti per i normali segnali verticali, ne venga assicurata l'uniformità di illuminazione e non producano abbagliamento.

### **Art. 157. - Segnali luminosi di indicazione**

1. I segnali stradali di indicazione di maggiore importanza possono essere illuminati per trasparenza, purché colori, dimensioni e forme siano quelli prescritti per i normali segnali verticali, ne venga assicurata l'uniformità di illuminazione e non producano abbagliamento.

### **Art. 179. - Rallentatori di velocità**

1. Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

...

4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebraure gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli (fig. II.474) visibili sia di giorno che di notte.

5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residence, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

6. I dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 4, deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

### **Art. 351. - Arresti e soste dei veicoli in generale**

...

2. Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui.

...



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La particolare norma dell'art 157 del CdS sui PERCORSI PEDONALI

Il CODICE della STRADA all'art. 157, prescrive alcune dimensioni della strade relazionate dal rapporto tra le FUNZIONI e gli SPAZI, soprattutto per la circolazione, la SOSTA e i PERCORSI PEDONALI:

*2. Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.*

*4. Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.*

*5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.*

Questa norma del CdS sottolinea **l'IMPORTANZA dei PERCORSI PEDONALI e l'OBBLIGO di ISTITURLI.**

Ma questa norma non può essere sempre applicata indistintamente o automaticamente sulle strade esistenti per :

- ▷ SEZIONE STRADALE LIMITATA
- ▷ SOSTA LONGITUDINALE PERICOLOSA per l'USCITA dai PASSI CARRAI e PEDONALI delle ABITAZIONI
- ▷ ELEVATA CRITICITA' dell'OFFERTA della SOSTA REGOLARE.
- ▷ FAR FUNZIONARE il SISTEMA della MOBILITA' e NON SOLO la singola strada.

Per questi motivi occorre una riflessione più articolata e MOTIVATA sull'applicazione pratica, efficiente e di maggiore sicurezza dell'art. 157.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



L'applicazione dell'art. 157 del Codice della Strada determina di fatto questi possibili spazi di una strada residenziale locale senza marciapiedi:

**Esempio 1: STRADA a SENSO UNICO senza marciapiedi:**

- carreggiata a 1 corsia	3,00 metri di larghezza
- sosta	2,00 m
- percorso pedonale	1,00 m. (posizionato tra spazio sosta e recinzione privata)
- TOTALE	6,00 m. (ma con questa soluzione i veicoli rasentano le recinzioni).

**Esempio 2: STRADA a DOPPIO SENSO senza marciapiedi:**

- carreggiata a 2 corsie minimo	5,50 metri di larghezza (ottimale 6,50)
- sosta	2,00 m.
- percorso pedonale	1,00 m. (posizionato tra spazio sosta e recinzione privata)
- percorso pedonale	1,00 m. (sul lato opposto)
- TOTALE	9,50 m.

Organizzando la strada nell'assoluto ed astratto rispetto dell'art. 157, in alcuni casi c'è il rischio di aumentare il pericolo perché i veicoli transitano rasenti alle recinzioni su un lato della strada (Esempio 1), oppure la strada esistente non è abbastanza larga per consentire il doppio senso o il percorso pedonale su ambo i lati.

Infine è possibile avere le strade a norma, ma eliminando completamente la sosta su tutte le strade esistenti, quasi sempre con limitate sezioni, per consentire la PERFETTA organizzazione della strada.

Come spiegato anche nell'introduzione di questa relazione, di fatto non è possibile aspirare all'ottimale ristrutturazione di un'articolata rete stradale esistente e per questo si scelgono, in alcune strade, degli accorgimenti tecnici che migliorano l'applicazione pratica e la sicurezza nella riorganizzazione delle strade esistenti.

Nelle pagine seguenti gli schemi tecnici sull'applicazione o adattamento dell'art. 157.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

In questi quattro SCHEMI TECNICI sulla possibile applicazione dell'art. 157 del Codice della Strada, è visibile come nelle strade LOCALI e RESIDENZIALI di limitate dimensioni, possa risultare maggiormente pericolosa la rigida applicazione del Codice (soluzione "A" con il pericolo di conflitto tra le auto circolanti e i pedoni e i veicoli in uscita dalle abitazioni) rispetto alla stesse funzioni della strada ma organizzate con una diversa successione degli spazi (soluzione "B"). Comunque è sempre opportuno, in un progetto corretto e mirato, studiare le soluzioni tecniche più funzionali ad ogni singola strada.

Strada larga circa metri 6,00

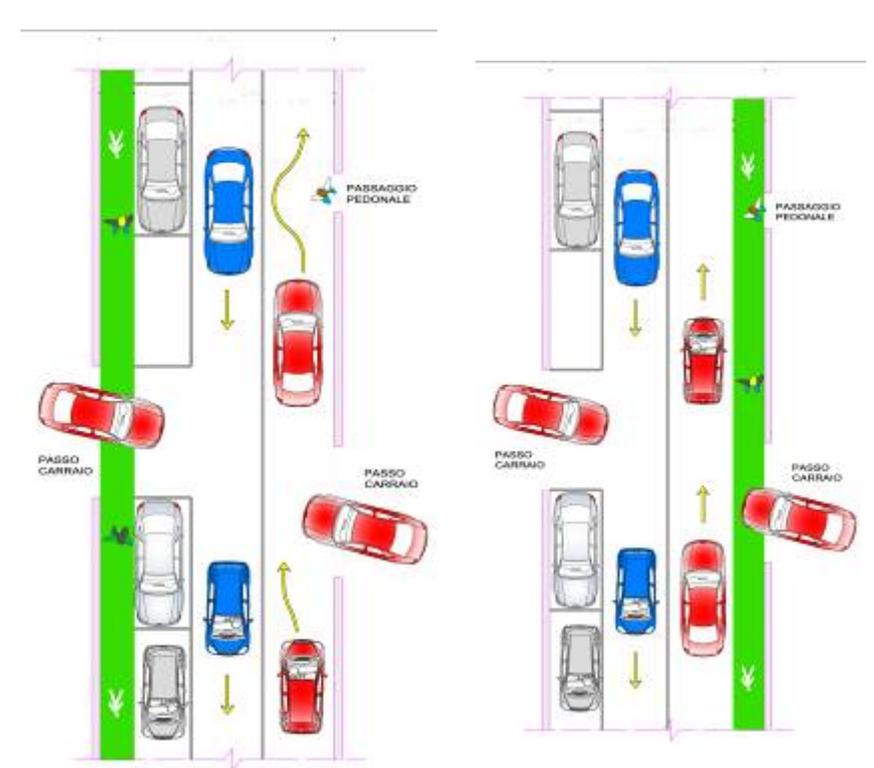
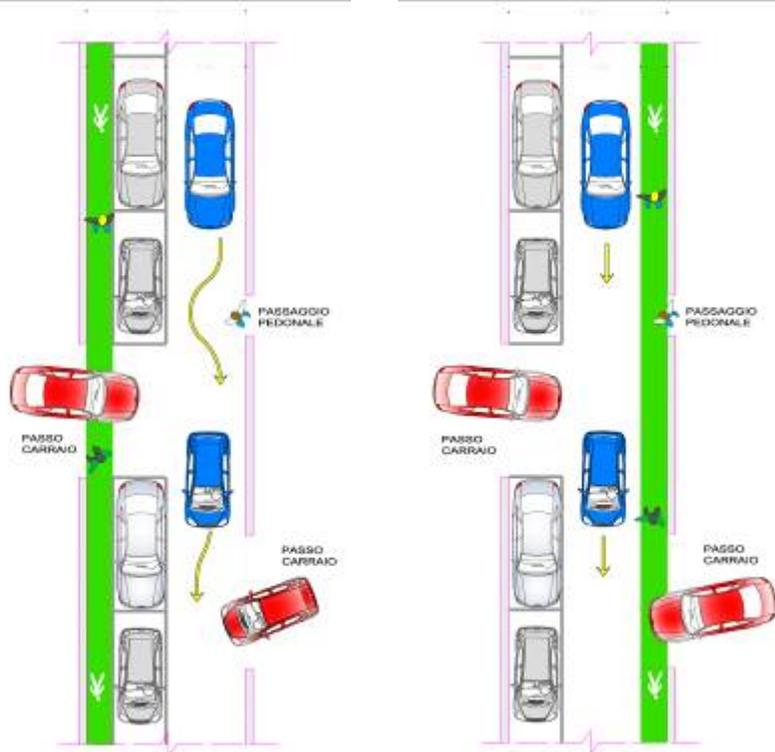
Strada larga circa metri 9,00

Soluz. "A" art. 157/2

Soluz. "B" + sicura

Soluz. "A" art. 157/2

Soluz. "B" + sicura



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### ► Decreto 30/11/1999 n. 557 per la costruzione delle PISTE CICLABILI

Questo decreto, sufficientemente puntuale, è un importante riferimento per progettare una corretta pista o corsia ciclabile ed evitare di realizzare inutili percorsi ciclabili, soprattutto all'interno delle zone 30.

Infatti, nelle ZONE 30 di norma non devono essere realizzate le piste ciclabili perché è possibile e sicura la convivenza tra la bicicletta e l'auto ovvero è questo il fine del piano.

L'eventuale pista o corsia ciclabile deve essere eventualmente prevista dove sono presenti significativi flussi ciclabili o nell'eventuale direzione opposta ad un "senso unico", sempre con importanti flussi ciclabili.

Invece, è possibile che sia necessaria la pista ciclabile all'esterno della ZONA 30 sul percorso principale dove si immettono tutte le biciclette dai diversi quartieri (in questo caso sulla Via Cervese).

Infine ricordiamo che l'obbligo delle piste ciclabili è anche disciplinato dal Codice della Strada all'art. 13, comma 4-bis per le strade di nuova costruzione, e all'art. 14, comma 2-bis per le strade esistenti.

### ► DIRETTIVA del Ministero dei Lavori Pubblici del 24/10/2000:

*"Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione"*.

### ► 2^ DIRETTIVA del Ministero Infrastrutture e Trasporti in corso di pubblicazione:

*"Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione"* (del 2006 ma mai ufficialmente pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale).

Queste due direttive, che correggono molti errori esecutivi ma anche mentali e strutturali nella gestione della mobilità e della segnaletica stradale, sono forse il riferimento più significativo e pratico per evitare gli errori più comuni propri di un intervento di dettaglio ed esecutivo come quello dei "piani della sicurezza stradale nei quartieri", dove, tra l'altro, hanno una particolare rilevanza la segnaletica stradale, la moderazione del traffico, le informazioni agli utenti.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



# Capitolo 4: II PROGETTO:

il nuovo  
“sistema della circolazione e della sosta”  
e delle geometria e funzioni  
del sistema stradale  
dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO  
e zona commerciale ROMAGNA





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Qualche premessa da **CONDIVIDERE** con i cittadini nel “progetto partecipato” per lavorare con profitto ...

Il “progetto partecipato” con i cittadini ha richiesto la condivisione del seguente sintetico metodo di lavoro: l’oggettiva consapevolezza dello stato di fatto delle strade e dei comportamenti degli utenti; le corresponsabilità dei cittadini come utenti e dei tecnici che gestiscono le strade; l’interesse pubblico sulle opzioni con cui si può raggiungere la funzionalità e la sicurezza delle strade; la conoscenza delle minime regole obbligatorie che devono essere rispettate nel progettare e organizzare le strade; la consapevolezza dei limiti e dei condizionamenti dell’inadeguato sistema stradale esistente da decenni:

Nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, occorre avere memoria e consapevolezza che:

- ▶ la zona residenziale VIENE DA LONTANO (con i suoi difetti storici)
- ▶ ABBIAMO QUEL CHE ABBIAMO (lo stato delle strade)
- ▶ POSSIAMO FARE MEGLIO (adeguare le strade alle regole uguali per tutti)
- ▶ PAZIENZA ... e nella “STRADA del VICINO” circola nostro figlio, nonno, ecc.
- ▶ **NON POSSIAMO DIVENTARE SUBITO SVIZZERI.**

Chi ha condiviso il “progetto partecipato” è stato informato sulle seguenti minime conoscenze normative sulle STRADE ESISTENTI e LOCALI (dimensioni minime inderogabili per le strade esistenti):

- ▶ **MARCIAPIEDI – PERCORSI PEDONALI obbligatori (almeno su un lato)**
- ▶ **MARCIAPIEDI – PERCORSI PEDONALI larghi almeno 1 metro**
- ▶ **STRADA A DOPPIO SENSO tra 5,50 (minimo inderogabile) e 6,50 metri**
- ▶ **CORSIA a SENSO UNICO larga almeno 3,00 metri**
- ▶ **POSTO AUTO longitudinale largo almeno 1,80 metri.**

Nel condividere il progetto di ristrutturazione della rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è fondamentale raggiungere l’obiettivo di queste dimensioni minime delle sedi stradali e delle funzioni modali (quasi sempre disattese nello stato di fatto).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Qualche esempio tecnico per capire i difetti e le regole delle strade ...

Il “**progetto partecipato**” è utile se i **cittadini** intervengono con una reale consapevolezza sullo stato delle strade e, soprattutto, su come è possibile modificarle rispettando il più possibile le leggi. In questo modo i cittadini partecipano per trovare soluzioni, con una **effettiva capacità propositiva, costruttiva e progettuale**.

Ai cittadini sono state fornite ampie, articolate ma semplici e comprensibili informazioni sui difetti (esistenti) e sulle qualità (da progettare) che si può e si deve raggiungere con la nuova rete stradale alla conclusione dello stesso “progetto partecipato”.

Per facilitare la partecipazione dei cittadini si sono illustrati, con immagini di facile lettura, alcuni esempi di **STRADE LOCALI TIPO**, confrontando:

- ▶ **SITUAZIONE ATTUALE** (non corretta, non conforme alle norme e con inevitabile arbitrio nel comportamento degli utenti);
- ▶ **SITUAZIONE FUTURA** (corretta e il più possibile conforme alle norme che determinano il sicuro, corretto, responsabile e condiviso comportamento degli utenti).

Questa conoscenza teorica sullo stato attuale e possibile stato futuro delle strade, è stata la base per comprendere quale può o deve essere la ristrutturazione delle strade dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, anche se, come già detto, l’esigenza di far funzionare non solo la singola strada ma l’intero SISTEMA STRADALE, determinerà delle scelte condizionate da diversi fattori a cui il “progetto partecipato” deve dare risposta scegliendo le soluzioni che offrono il maggior numero di vantaggi e sicurezza collettiva rispetto a possibili svantaggi privati o di alcune tipologie di utenti.

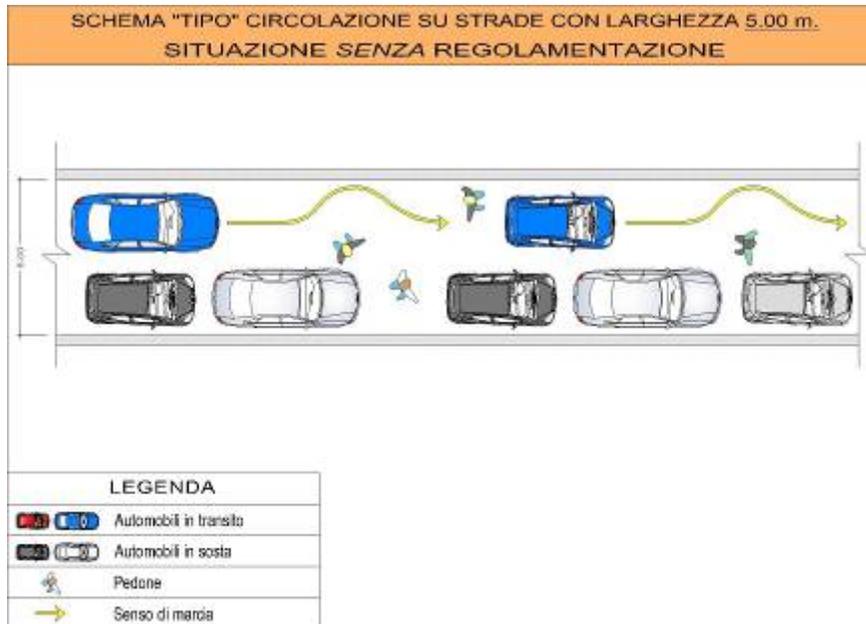
Nelle pagine seguenti alcuni confronti teorici tra le strade inefficienti e le strade funzionali e corrette in base alle diverse dimensioni delle sezioni stradali.



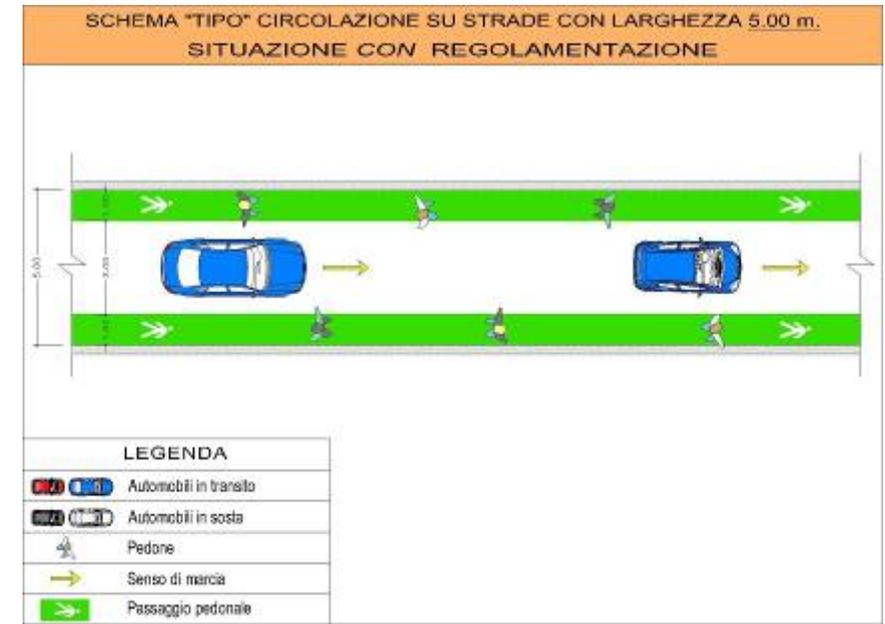
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

STATO ATTUALE STRADA LARGA meno di 6 m.



STATO FUTURO STRADA LARGA meno di 6 m.



In una strada locale esistente con larghezza complessiva **INFERIORE a 6 metri** (intera sede stradale, da confine a confine delle proprietà private), c'è lo spazio solo per una corsia veicolare (SENSO UNICO) e percorsi pedonali su ambo i lati.

Se la strada ha un **rilevante flusso di biciclette in entrambi i sensi di marcia**, è possibile istituire, un percorso pedonale su un lato, una direzione di marcia per tutti i veicoli e, in direzione opposta, la corsia riservata per le bici.

In questo caso si sottolinea che **NON** si istituisce alcun senso unico, ma **DUE DIREZIONI di MARCIA (USO CORSIE)**, di cui una per tutti i veicoli e quella opposta solo per le bici (larghezza totale della strada di circa 5,50 metri).

Servizio Mobilità



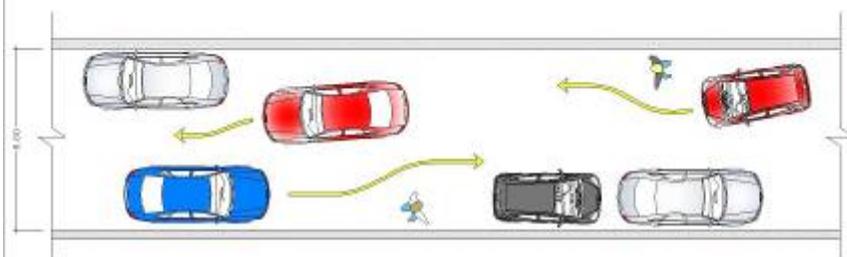


Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### STATO ATTUALE STRADA LARGA almeno 6 m.

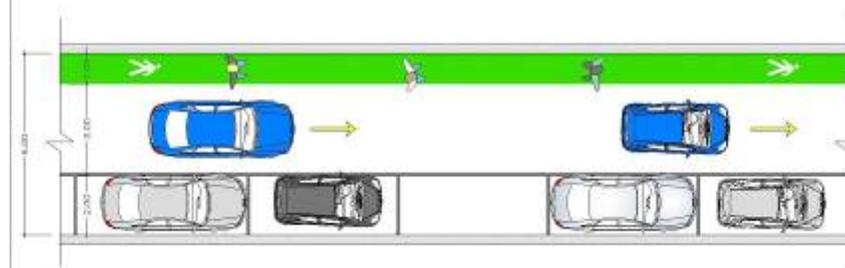
SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 6.00 m.  
SITUAZIONE SENZA REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia

### STATO FUTURO STRADA LARGA almeno 6 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 6.00 m.  
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia
	Passaggio pedonale

Invece se la sede stradale è larga almeno 6 metri e con limitata circolazione di pedoni, è possibile prevedere la sosta su un lato, soprattutto se non ci sono funzionali alternative alla domanda di parcheggi nel quartiere.

Servizio Mobilità



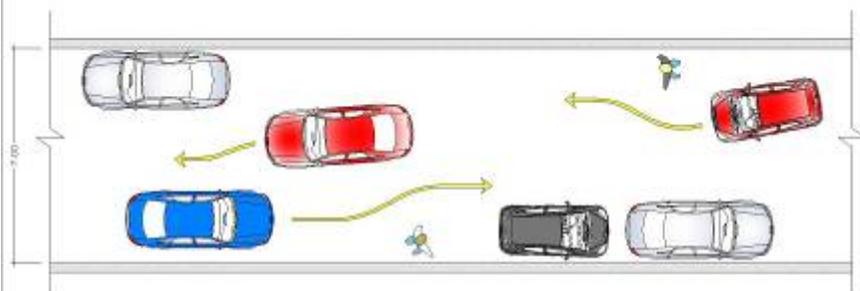


Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 7 m.

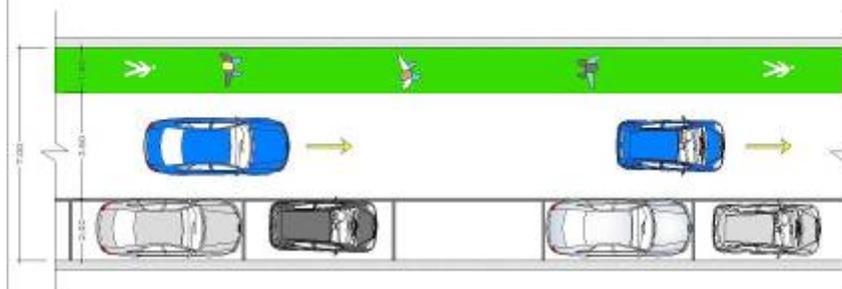
SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.  
SITUAZIONE SENZA REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia

### STATO FUTURO STRADA LARGA circa 7 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.  
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia
	Passaggio pedonale

In questo schema, con una strada larga circa 7 metri, c'è più spazio per il percorso pedonale e per la corsia di marcia, ma la strada residenziale NON può essere organizzata a doppio senso di marcia proprio per la limitata larghezza.

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Schemi delle SEZIONI TIPO (tra 6 e 7 metri) delle STRADE ESISTENTI RIORGANIZZATE

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE 6,00 m.

**OBBLIGO** - PERCORSO PEDONALE min. 1,00 m. su un lato  
- CORSIA SENSO UNICO minimo 3,00 metri

**OPZIONALE** - SOSTA su un lato (2 metri)  
(non sarà realizzata la pista ciclabile  
in direzione opposta)

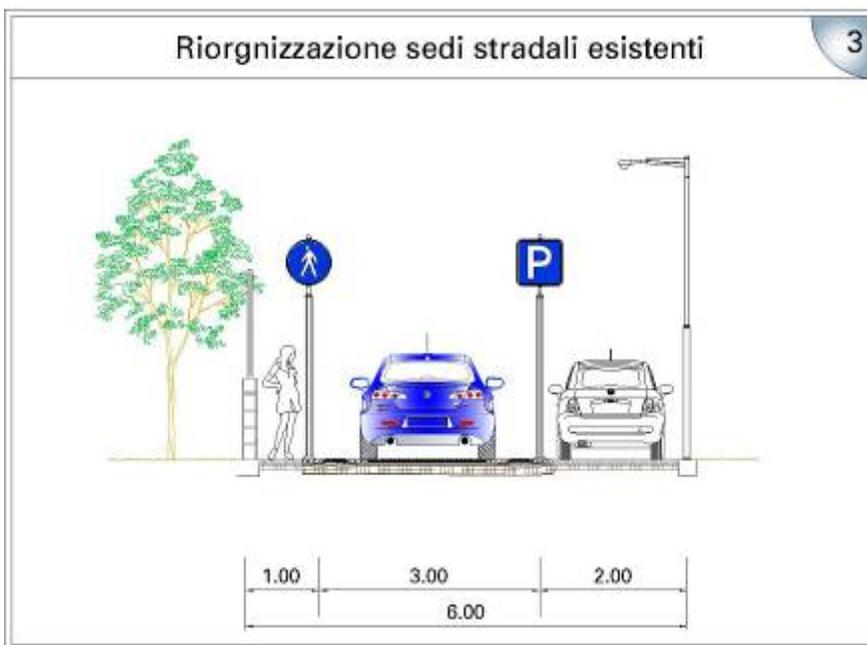
**VIETATA**

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE di 7,00 m.

**OBBLIGO** - PERCORSO PEDONALE minimo 1,00 metri  
su due lati  
- SENSO UNICO (3 metri)

**OPZIONALE** - SOSTA su un lato (2 metri)  
**OPZIONALE** - USO CORSIE con PISTA CICLABILE  
in direzione opposta (1,5 m.) al posto della sosta

**VIETATA**





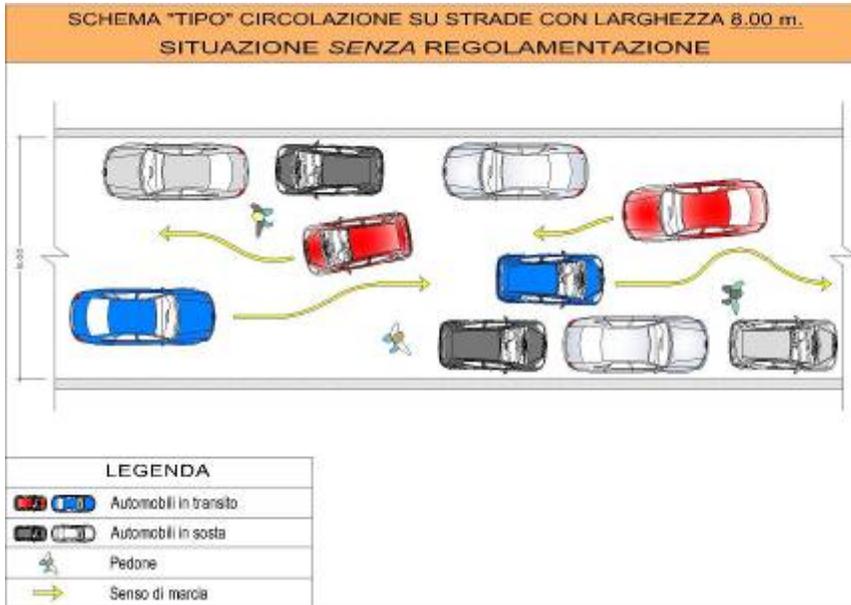
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 8 m.

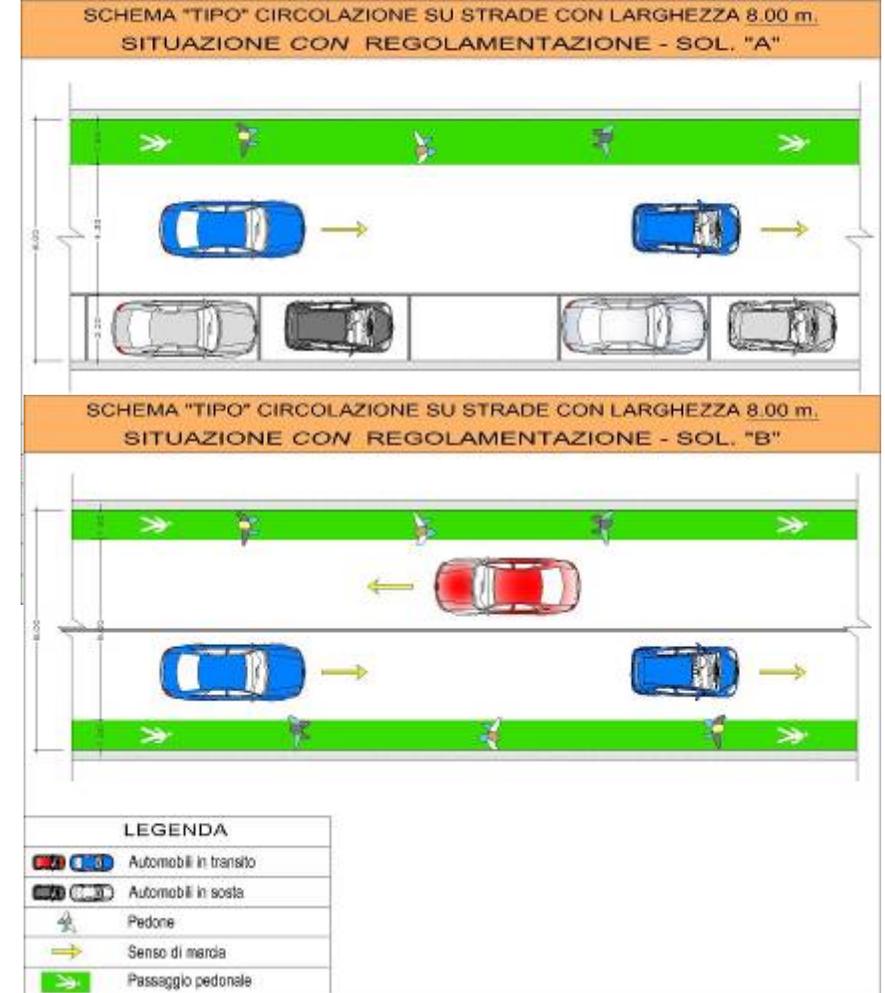


In questo schema, con una strada larga circa 8 metri, sono possibili due diverse soluzioni che si differenziano sostanzialmente perché a doppio senso o a senso unico.

Le due diverse soluzioni devono essere valutate in base all'intero sistema della circolazione veicolare della zona, dei flussi dei pedoni e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

Spesso, nei vecchi quartieri, la scarsa offerta di sosta "costringe" la scelta di una strada a senso unico.

### STATO FUTURO STRADA LARGA circa 8 m.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Schemi delle SEZIONI TIPO (8 metri) delle STRADE ESISTENTI RIORGANIZZATE

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE di 8,00 m.

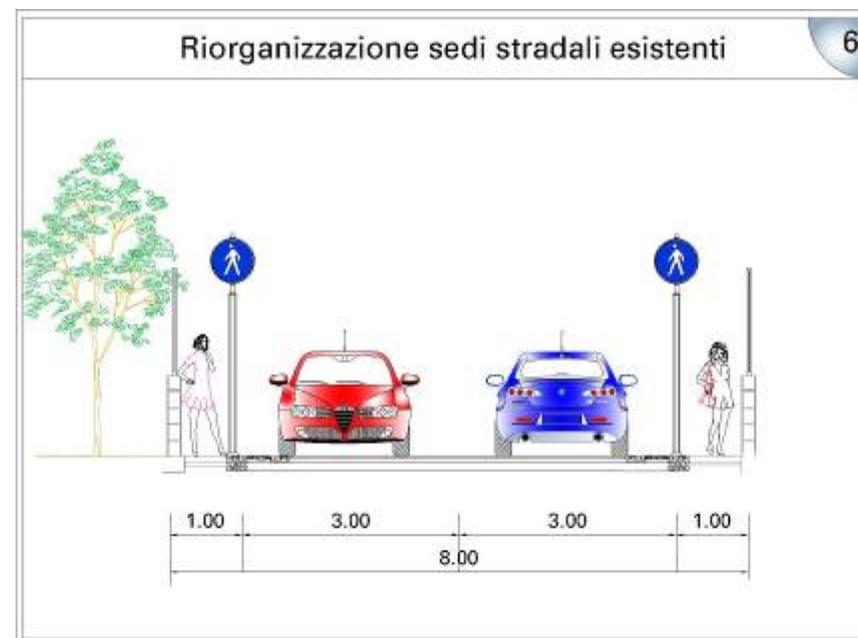
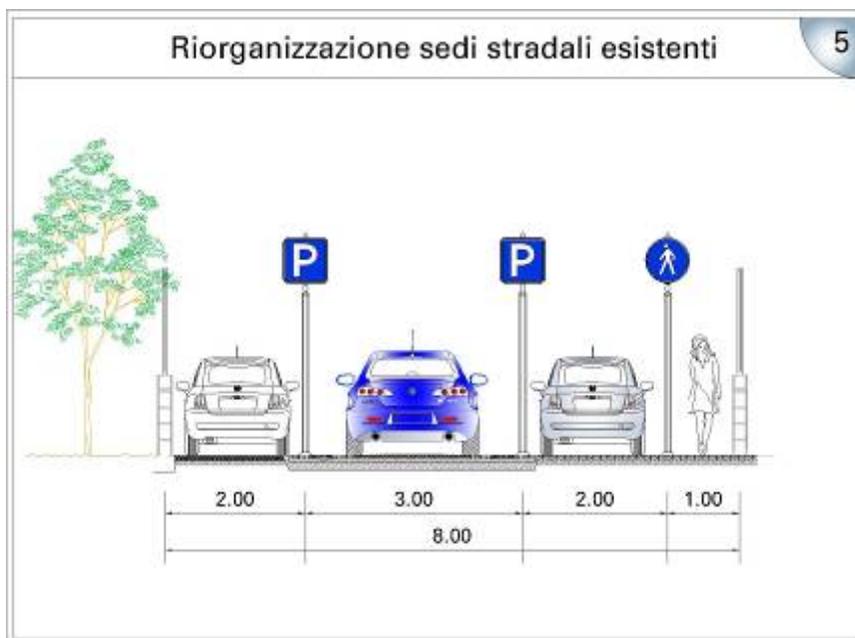
- OBBLIGO** - PERCORSO PEDONALE minimo 1,00 metro su uno o due lati (opzione pista ciclabile)
- OPZIONALE** - SENSO UNICO (3 metri)  
- SOSTA (2 metri) su uno o due lati (opzione pista ciclabile)  
- PISTA CICLABILE monodirezionale (1,5 m.) al posto di un lato della sosta

**VIETATA**

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE di 8,00 m.

- OBBLIGO** - PERCORSO PEDONALE minimo 1,00 metro su due lati (opzione pista ciclabile)
- OPZIONALE** - DOPPIO SENSO (5,50 m. minimo)

**VIETATA:** - LA SOSTA





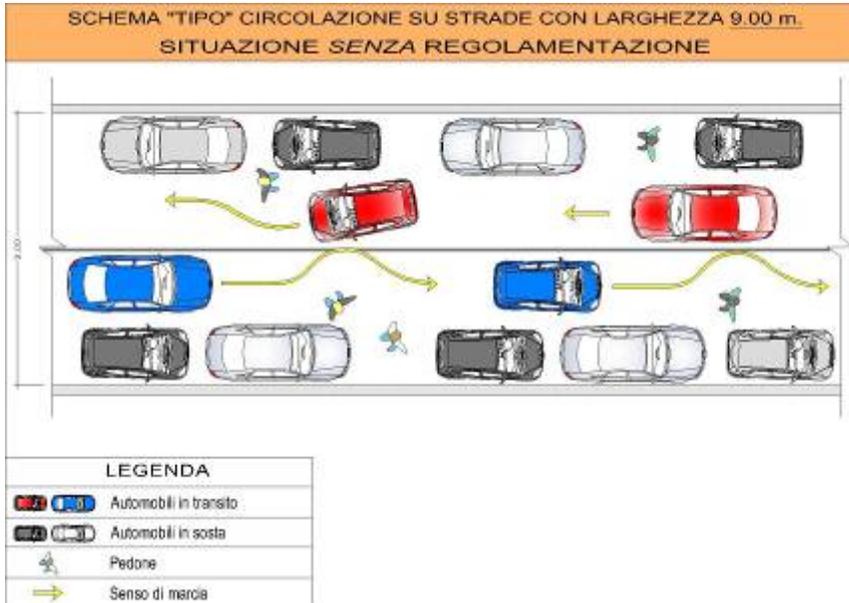
Comune di Cesena (FC)

Assessorato Infrastrutture e Mobilità

Servizio Mobilità



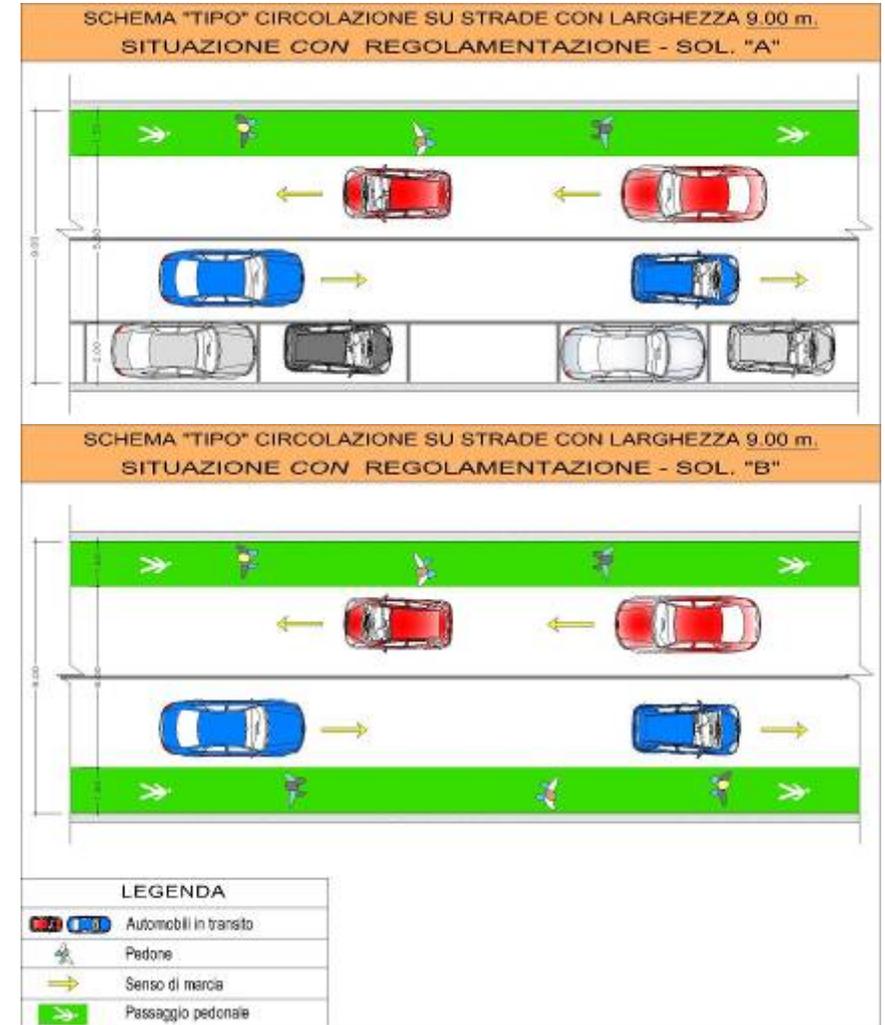
### STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 9 m.



In questo schema, con una strada larga circa 9 metri, è possibile conservare il doppio senso di circolazione e differenziare l'organizzazione della sede stradale in base alla presenza o assenza della sosta su un lato e, conseguentemente, del percorso pedonale solo su uno o entrambi i lati della sede stradale.

Le due diverse soluzioni devono essere valutate in considerazione dei flussi pedonali e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

### STATO FUTURO STRADA LARGA circa 9 m.





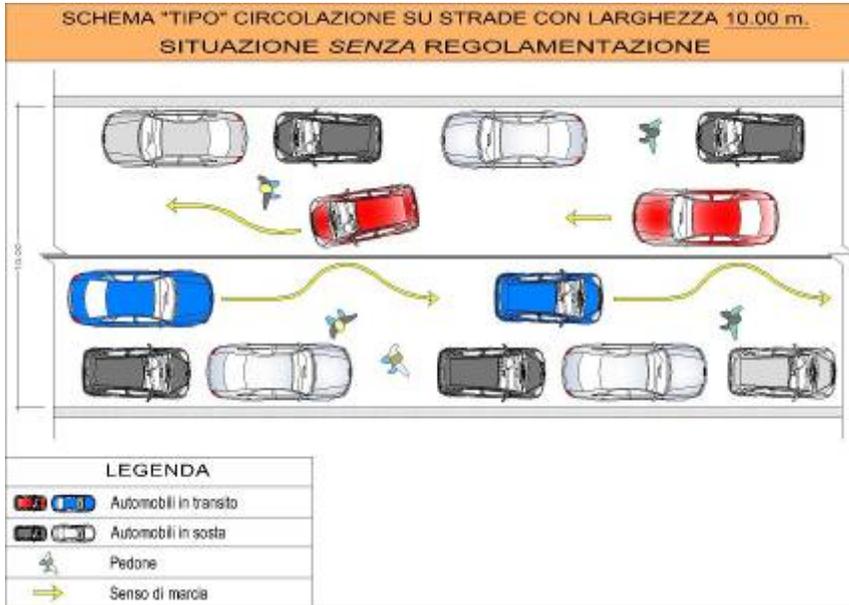
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 10 m.

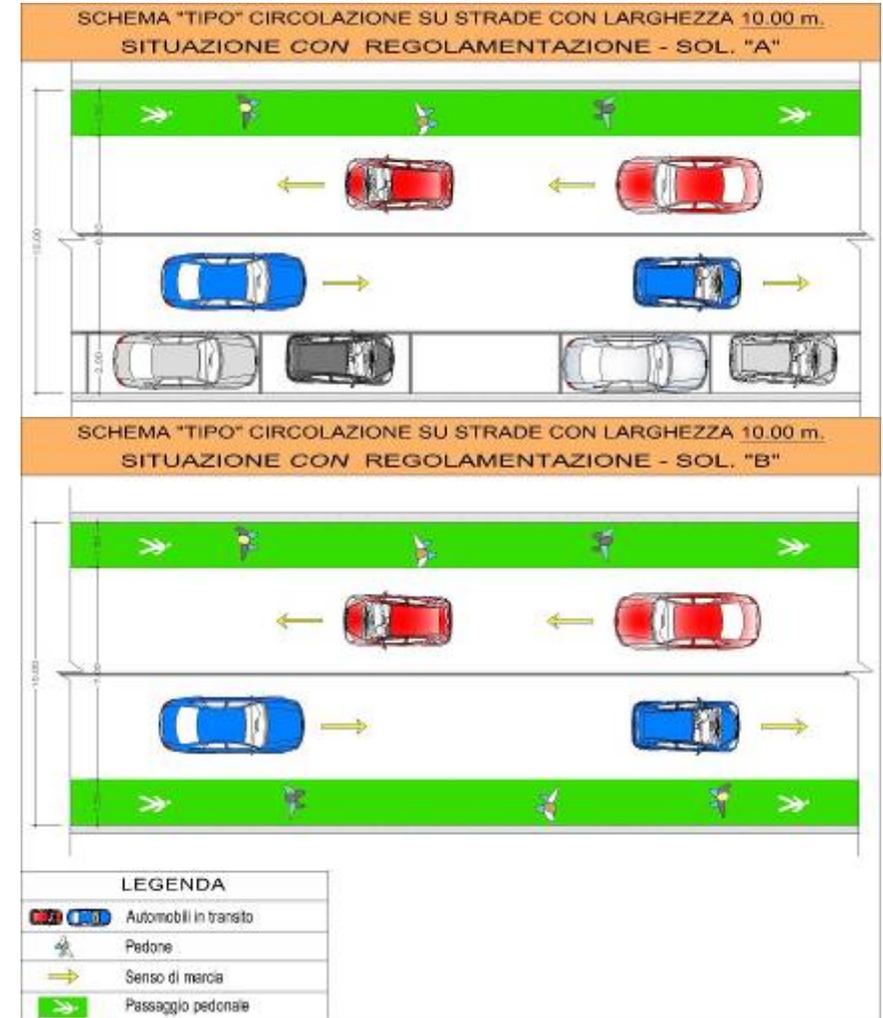


In una strada larga circa 10 metri non cambiano le possibilità di organizzare la sede stradale rispetto alle soluzioni di una strada larga 9 metri.

In una strada con questa larghezza però può essere improprio non prevedere il percorso pedonale su ambo i lati per la difficoltà ad attraversare una strada così ampia e con doppio senso di circolazione.

Il percorso pedonale solo su un lato può essere giustificato in una strada residenziale e con limitati flussi veicolari o con specifici interventi di limitazione della velocità.

### STATO FUTURO STRADA LARGA circa 10 m.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Schemi delle SEZIONI TIPO (tra 9 e 10 metri) delle STRADE ESISTENTI RIORGANIZZATE

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE di 9,00 m.

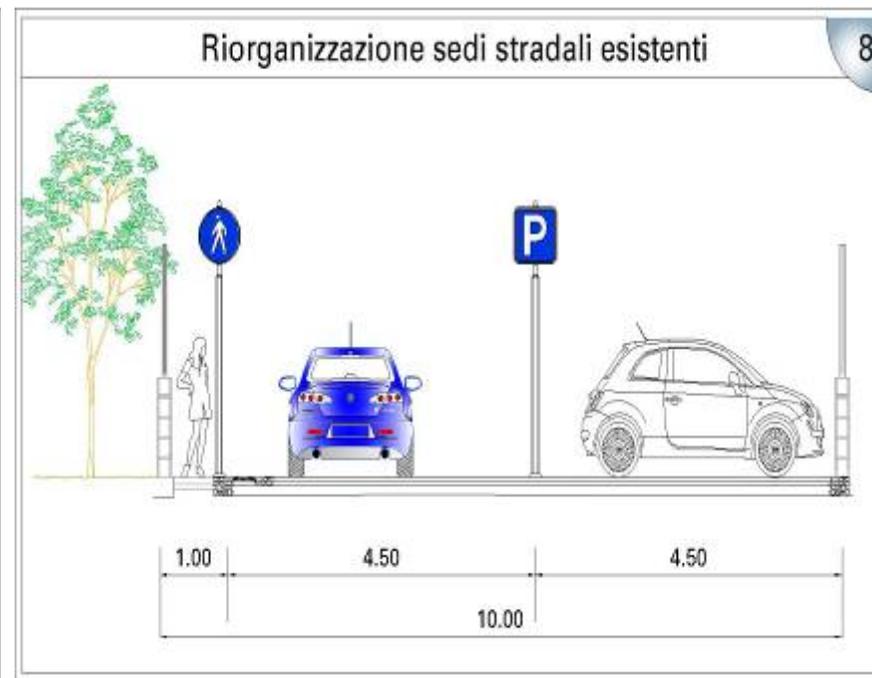
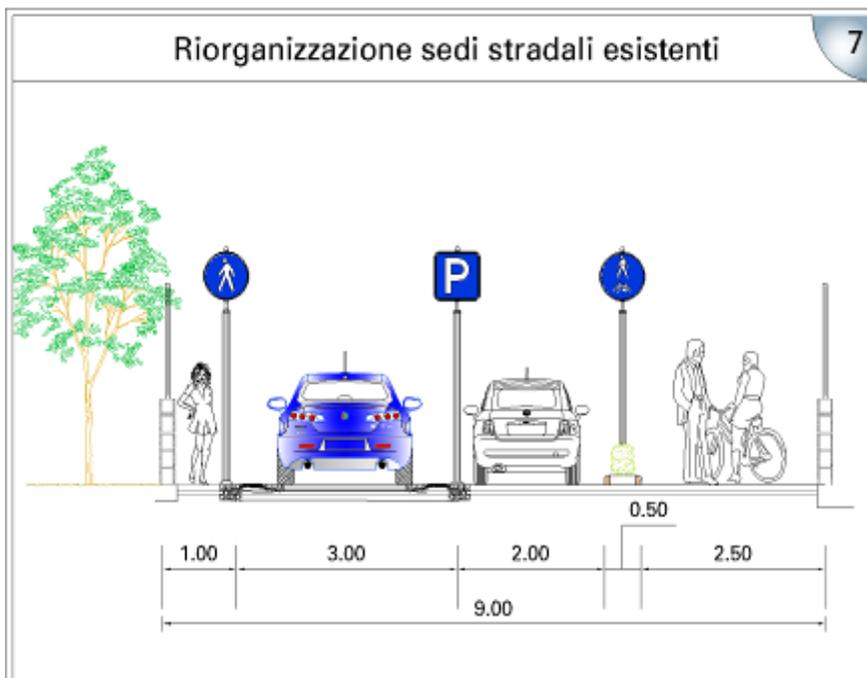
- OBBLIGO:** - PERCORSO PEDONALE minimo 1,00 metro su due lati
- OPZIONALE** - SENSO UNICO (3 metri)  
- SOSTA (2 metri)  
- PISTA CICLOPEDONALE (2,50) (bici mono direzionale)

**VIETATA**

### STRADE SENZA MARCIAPIEDI E SEZIONE di 10,00 m.

- OBBLIGO:** - PERCORSO PEDONALE minimo 1,00 metro su un lato
- OPZIONALE:** - SENSO UNICO (4 - 4,5 m. minimo)  
- SOSTA su un lato (4,5 - 5,00 m. inclinata)

**VIETATA:**





Comune di Cesena  
(FC)

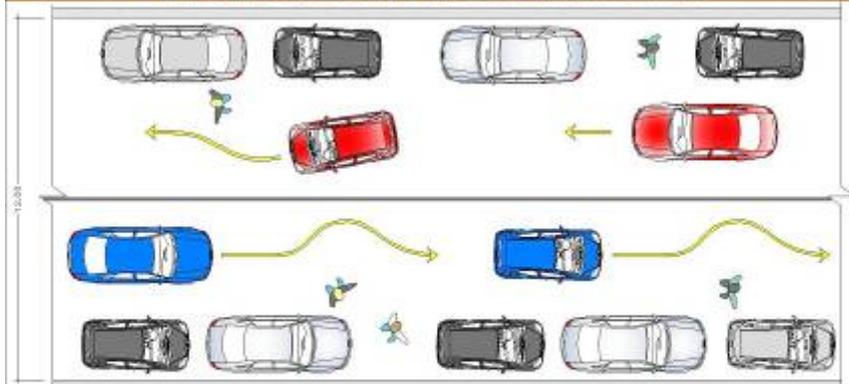
Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 12 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 12,00 m.  
SITUAZIONE SENZA REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia

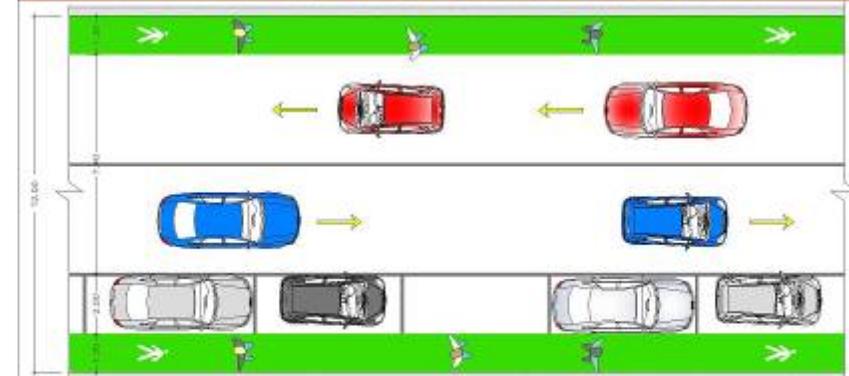
Infine, con una sede stradale larga circa 12 metri, sono possibili le stesse soluzioni indicate nelle strade larghe 9 o 10 metri ma con la possibilità di assicurare i percorsi pedonali su ambo i lati.

Infatti in una strada così ampia può essere un errore obbligare l'attraversamento stradale ai pedoni per accedere al percorso pedonale continuo.

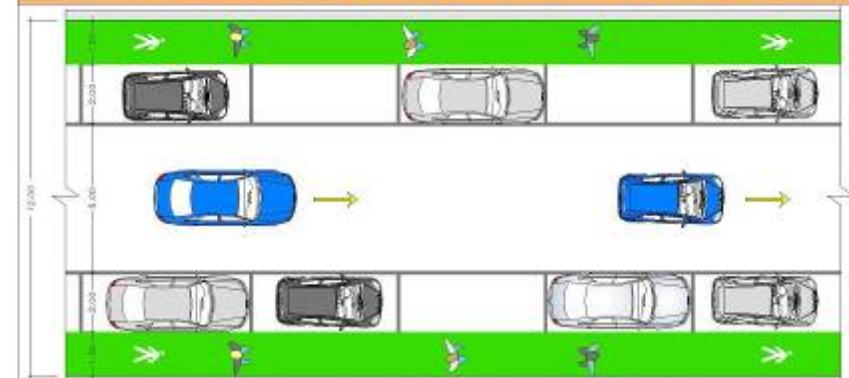
Invece anche con una strada così larga se si vuole avere la sosta su ambo i lati non rimane una sufficiente larghezza per il doppio senso di marcia.

### STATO FUTURO STRADA LARGA circa 12 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 12,00 m.  
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "A"



SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 12,00 m.  
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "B"



LEGENDA	
	Automobili in transito
	Automobili in sosta
	Pedone
	Senso di marcia
	Passaggio pedonale



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La SICUREZZA nel quartiere VIGNE negli ANNI PRECEDENTI

Il quartiere VIGNE è stato oggetto di alcuni interventi per riqualificare il sistema della mobilità e per la sicurezza stradale, tra i quali:

- ▶ PISTA CICLABILE sulla Via CERVESE
- ▶ CORSIA BUS in Via ZOLI
- ▶ Rotatoria CERVESE tra Via Cervese e Via Spinelli
- ▶ Rotatoria CAMPAGNA tra Viadotto Kennedy e Via Assano
- ▶ RIQUALIFICAZIONE di parte del quartiere VIGNE, compreso tra la ferrovia e Via XXV Aprile (anno 2007, delibera di Giunta n. 331/2007)
- ▶ PARCHEGGIO in Via ZOLI
- ▶ DOSSO in Via XXV APRILE
- ▶ PARCHEGGIO NORD STAZIONE  
(utile anche per evitare *l'invasione* della sosta nelle strade del quartiere da parte degli utenti del treno)

Questi interventi, prevalentemente strutturali, hanno contribuito ad una maggiore sicurezza soprattutto nelle intersezioni (vedere Tavola 2 sul rilievo degli incidenti stradali dal 1998 al 2009).

Altresì questi interventi puntuali (eccetto la riqualificazione del quartiere “Vigne sud” del 2007), non hanno modificato la generale organizzazione del sistema viario, la maggiore regolarità delle funzioni di ogni singola strada e dell'intero quartiere, lasciando, in particolare, senza adeguati spazi e sicurezza la circolazione dei PEDONI, la SOSTA ed un semplice e chiaro COMPORTAMENTO degli UTENTI (eccetto la continuità della pista ciclabile sulla Via Cervese).

Il “Piano ...” avrà come principale obiettivo la soluzione di queste decennali problematiche, oltre alla RIDUZIONE dei FLUSSI di TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La SICUREZZA nel quartiere S. EGIDIO negli ANNI PRECEDENTI

Il quartiere S. EGIDIO è stato oggetto di alcuni interventi per riqualificare il sistema della mobilità e per la sicurezza stradale, tra i quali:

- ▶ PISTA CICLABILE sulla Via CERVESE
- ▶ SEMAFORO PEDONALE in Via CERVESE intersezione con Via A. FRANK
- ▶ DOSSI in PLASTICA in Via BOSCONI
- ▶ Rotatoria CERVESE tra Via Cervese e Via Spinelli
- ▶ SEMAFORO tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via BOSCONI
- ▶ SEMAFORO tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via CERVESE
- ▶ Rotonda CALLAS, tra Via CERCHIA di S. EGIDIO e Via G. BRUNO
- ▶ Rotatoria tra Via CERCHIA di S. EGIDIO e Via ROMAGNA
- ▶ Tratti di MACIAPEDI e PISTE CICLABILI in Via CERCHIA di S. EGIDIO.

Anche questi interventi sono prevalentemente strutturali, e hanno contribuito ad una maggiore sicurezza soprattutto nelle intersezioni (vedere Tavola 2 sul rilievo degli incidenti stradali dal 1998 al 2009).

Inoltre sono prevalentemente delle “opere puntuali”, che non hanno modificato la generale organizzazione del sistema viario, la maggiore regolarità delle funzioni di ogni singola strada e dell'intero quartiere, lasciando, in particolare, senza adeguati spazi e sicurezza la circolazione dei PEDONI, la SOSTA ed un semplice e chiaro COMPORTAMENTO degli UTENTI (eccetto la continuità della pista ciclabile sulla Via Cervese).

Il “Piano ...” avrà come principale obiettivo la soluzione di queste decennali problematiche, oltre alla RIDUZIONE dei FLUSSI di TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO e sulla Via CERVESE.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Le PRIORITA' nell'organizzare la sede stradale

Ogni singola STRADA LOCALE del sistema viario di un quartiere deve essere organizzata con le seguenti **priorità funzionali** (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.**

Questa scala delle priorità - scontata in un nuovo quartiere dove ogni strada ha i marciapiedi su ambo i lati, specifici parcheggi e la carreggiata ha una larghezza di 6,50 metri – modificherà radicalmente la geometria e le funzioni delle STRADE ESISTENTI dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO dove, invece, come più volte evidenziato, la maggior parte delle strade hanno l'intera sede stradale con una larghezza che non consente tutte le funzioni stradali attualmente “ammesse” ovvero sono prive di marciapiedi.

L'organizzazione di ogni singola strada però non può essere progettata solo per rispettare la regolarità e funzionalità della stessa strada, ma deve **contribuire a far funzionare l'intero SISTEMA STRADALE e FUNZIONALE dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**, con una corretta articolazione tra le funzioni e le priorità sopra indicate, assicurando SEMPRE la CONTINUITA' dei PERCORSI PEDONALI, ma anche un'adeguata disponibilità di posti auto perché un quartiere senza parcheggi è ingestibile, non funzionale fino a diventare insicuro.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Il progetto in DUE FASI

Il progetto del “*Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA*” è suddiviso in DUE FASI:

### **FASE 1 - (Tavole 4.P., 5.P., 6.P e 8P)**

E' la fase dove s'interviene sulla rete stradale esistente prevalentemente con opere di SEGNALETICA STRADALE VERTICALE e ORIZZONTALE per **REGOLARE, ORDINARE e MIGLIORARE la FUNZIONE e ORGANIZZAZIONE di TUTTE LE STRADE** dei tre “quartieri”.

Il **primo gruppo di interventi** della 1<sup>a</sup> FASE è realizzato SOLO con OPERE di SEGNALETICA VERTICALE e ORIZZONTALE, e NON sono previste opere strutturali e nuove strade.

Il **secondo gruppo di interventi** della 1<sup>a</sup> FASE prevede alcune opere di moderazione del traffico consistenti in DOSSI su strade rettilinee o intersezioni.

La 1<sup>a</sup> FASE si realizza nell'IMMEDIATO e BREVE PERIODO per raggiungere una qualità omogenea e costante dell'intera rete stradale, soprattutto nei due quartieri residenziali.

Nei successivi 12 mesi sarà monitorato il nuovo sistema della circolazione e della sosta, e si valuteranno le eventuali modifiche ed aggiornamenti nonché l'utilità e le conferme delle stesse previsioni della Fase 2.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## FASE 2 - (Tavola 7.P)

Nella 2<sup>a</sup> FASE sono confermate tutte le opere e il sistema stradale della 1<sup>a</sup> fase (fatto salve le verifiche del monitoraggio), e si prevedono le opere infrastrutturali che richiedono maggiori investimenti e che devono essere valutate e confermate anche in base agli effetti della 1<sup>a</sup> FASE.

Nel progetto dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, la 2<sup>a</sup> FASE comprende diverse tipologie di interventi:

- ▶ OPERE SINGOLE sulla rete stradale esistenti (rotatorie, intersezioni rialzate, marciapiedi);
- ▶ la GESTIONE della rete viaria dopo il completamento della “BRETTELLA-GRONDA”.

Invece,

- ▶ la trasformazione della mobilità per il completamento della nuova urbanizzazione del “NOVELLO”, è un progetto di così lungo periodo che richiederà un aggiornamento del “Piano ...” quando la nuova urbanizzazione sarà prossima al completamento valutando il peso dei cambiamenti che saranno avvenute da allora ad ogni (circa 10 anni che possono essere influenzati anche da fattori socio-culturali-economici).

La 2<sup>a</sup> FASE del “Piano ...” è quindi molto impegnativa, di MEDIO e LUNGO PERIODO, perché comprende trasformazioni STRUTTURALI ed URBANE di grande rilevanza e di impatto anche sovracomunale (in particolare la nuova strada “BRETTELLA-GRONDA”).

Se le “OPERE PUNTUALI” previste nella 2<sup>a</sup> FASE non richiedono un particolare approfondimento del “Piano ...” sia prima che dopo la loro attuazione, la “bretella-gronda” (e come già detto il “Novello”) richiede invece un NUOVO STUDIO ed una RIPROGETTAZIONE del “Piano ...”.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La rete stradale FUTURA – 1^ FASE : il nuovo sistema della mobilità

Nella planimetria della **Tavola n. 4.P.** sono riportati tutti gli interventi previsti nella 1^ fase del progetto del “Piano per la sicurezza stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”.

In questa 1^ FASE prevalgono le opere della segnaletica stradale verticale e orizzontale (interventi di breve periodo, a basso costo e ad altissima efficacia), che regolano il nuovo sistema della circolazione dei PEDONI, dei VEICOLI e della SOSTA.

Non sono previste opere strutturali (in alcuni casi si possono realizzare dei limitatori di velocità, per rallentare la velocità dei veicoli).

La 1^ FASE è composta soprattutto da:

- ▶ **istituzione della ZONA RESIDENZIALE – ZONA 30**
- ▶ **CONTINUITA' dei PERCORSI PEDONALI**
- ▶ **maggiore regolarità delle SEZIONI delle CARREGGIATE**
- ▶ **SOSTA individuata con posti auto segnalati orizzontalmente**

Questi interventi sono operativamente molto semplici ma hanno un radicale impatto e trasformazione del sistema viario, determinando generalmente i seguenti effetti:

- ▷ ELIMINAZIONE della SOSTA IRREGOLARE e SELVAGGIA
- ▷ SENSI UNICI (per le limitate sezioni stradali)
- ▷ DIVERSA DISTRIBUZIONE del TRAFFICO
- ▷ DIVERSO COMPORTAMENTO degli UTENTI
- ▷ DIVERSA PERCEZIONE delle FUNZIONI e SICUREZZA delle STRADE
- ▷ DIVERSA IMMAGINE e VALORE del QUARTIERE
- ▷ DIVERSA TUTELA delle STRADE del QUARTIERE da parte dei RESIDENTI
- ▷ CONTROLLO PIU' SEMPLICE e CHIARO
- ▷ DIVERSA COLLABORAZIONE e CULTURA per la SICUREZZA della MOBILITA'.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Innanzitutto la ZONA 30 – ZONA RESIDENZIALE

La prima scelta del “Piano della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” è individuare il perimetro e istituire la “doppia” “ZONA 30 – ZONA RESIDENZIALE” (segnaletica a lato) che, con la relativa segnaletica, fornisce la “PRIMA INFORMAZIONE” sul comportamento richiesto agli utenti che entrano nella ZONA.

Infatti la “ZONA RESIDENZIALE” è indicata nell’art. 3 , comma 1, punto 58, del Codice della Strada che recita:

**“zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine”** (Figura II 318 e Figura II 319. Vedere anche art. 135, comma 12 del Regolamento).

Invece la “ZONA 30” è indicata nell’art. 135, comma 14 del Regolamento di esecuzione del CdS, e prescrive l’obbligo dei 30 Km/ora su tutte le strade comprese nella zona indicata dai relativi segnali di inizio e fine.

La “zona 30” deve essere istituita all’interno di STRADE LOCALI prive di percorsi di attraversamento e dove l’utente “entra” per concludere il suo percorso in uno spazio di circa 300-500 metri ovvero dove è possibile, sostenibile e comprensibile *chiedere* all’automobilista una velocità così limitata.

Per questi motivi la ZONA 30 in questa ampia zona urbana sarà distinta in almeno QUATTRO ZONE, suddivise da strade che NON possono essere inserite nella zona 30 perché, anche se con diversi flussi di traffico e ruoli, sono strade principali e/o interzonale con traffico di “attraversamento”: Via Ravennate, Via Cervese, Via Madonna dello Schioppo e Via XXV Aprile.

Su queste strade *d’interquartiere* non è possibile pretendere un limite di velocità non sostenibile.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La “ZONA 30-ZONA RESIDENZIALE” è la risposta tecnica alla percezione di pericolo che i residenti avvertono nelle strade locali del proprio quartiere.

Inoltre le “ZONA 30-ZONA RESIDENZIALE” nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è il proseguimento di una organizzazione dei quartieri con strade locali che devono omogeneizzare il sistema stradale del Comune di Cesena e, soprattutto, il comportamento degli utenti in tutti i quartieri residenziali.

Infine la “ZONA 30-ZONA RESIDENZIALE” sarà visualizzata con la segnaletica verticale, ma anche con il segnale orizzontale del limite dei 30 km/ora (foto a lato) che crediamo possa aumentare l’attenzione ed il corretto comportamento degli utenti.

Gli ulteriori vantaggi della “ZONA 30 – ZONA RESIDENZIALE” sono:

- ▷ UNIFORMITA’ delle NORME e dei COMPORTAMENTI su un’intera area omogenea
- ▷ RIDUZIONE del NUMERO dei SEGNALI  
(un “normale” limite di velocità decade ad ogni intersezione).

Come detto le possibili “ZONA 30” di questa area urbana sono:

- ▶ **VIGNE SUD:** area tra la ferrovia e la Via XXV Aprile”
- ▶ **VIGNE NORD:** area tra la Via XXV Aprile e Via Madonna dello Schioppo
- ▶ **S. EGIDIO OVEST:** area tra Via Madonna dello Schioppo, Via Cerchia di S. Egidio, Via Cervese e Via Romagna
- ▶ **S. EGIDIO EST:** area tra Via Cervese, Via Cerchia di S. Egidio, Via Assano.

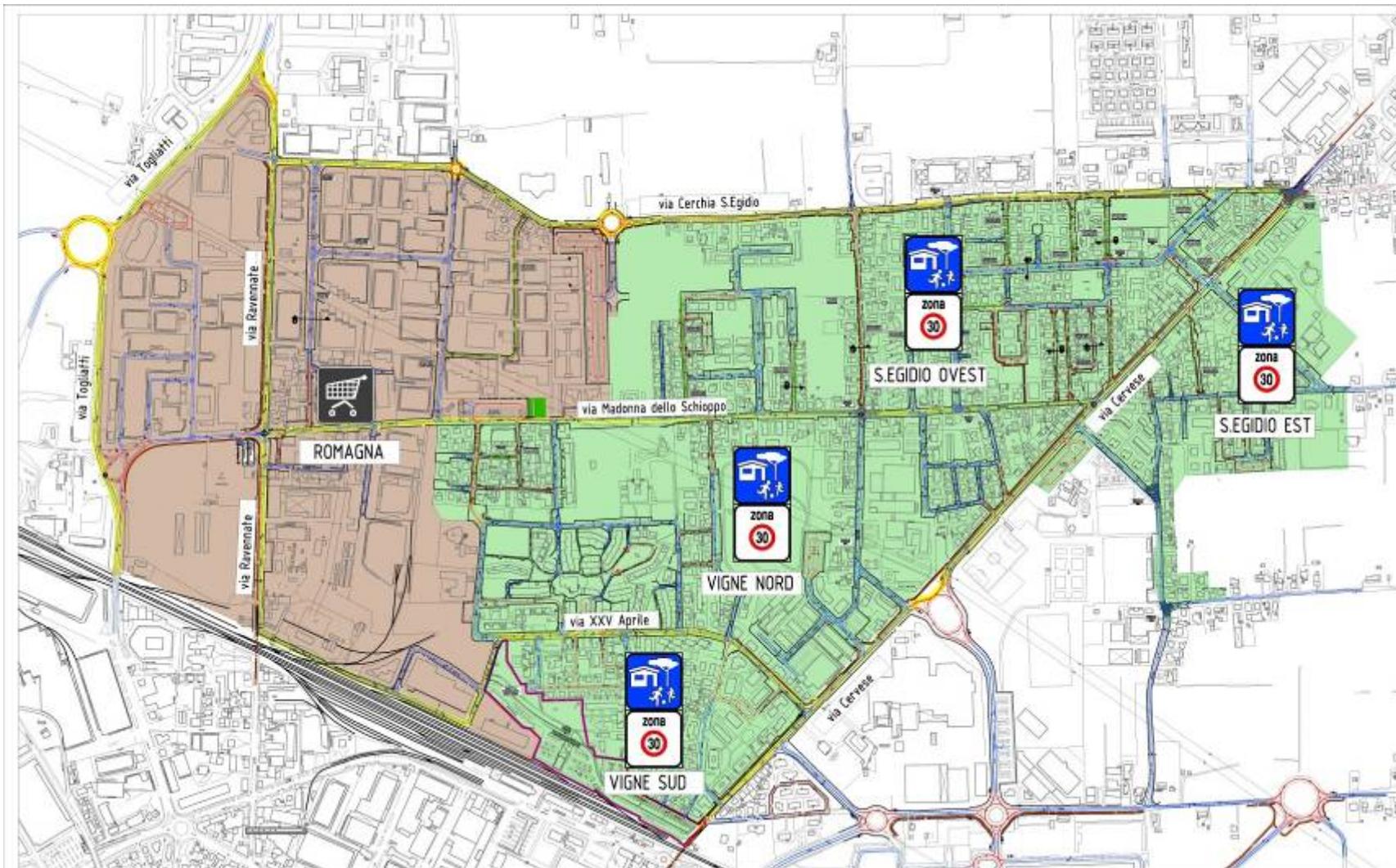
Nelle pagine successive la dettagliata individuazione delle quattro aree, che saranno realizzate in tempi diversi, anche a seguito della ristrutturazione delle singole strade e del sistema della mobilità all’interno di ogni singola zona 30 così come indicato dal presente “Piano ...”.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

In questa planimetria sono evidenziate le possibili quattro ZONA 30-ZONA RESIDENZIALE e la zona commerciale ROMAGNA (non regolata come zona 30).



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La “ZONA 30 – ZONA RESIDENZIALE” è istituita in corrispondenza delle seguenti strade di INGRESSO al quartiere (si ritiene opportuno installare il segnale di fine “ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE” anche nelle strade a senso unico sul retro dello stesso segnale di INIZIO, per avvisare i PEDONI che escono dalla stessa ZONA 30 - ZONA RESIDENZIALE).

► **ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE VIGNE SUD**

(già istituita con la delibera di Giunta n. 321/2007  
e l'ordinanza n. 13828/331 del 28/03/2008)

► **ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE VIGNE NORD**

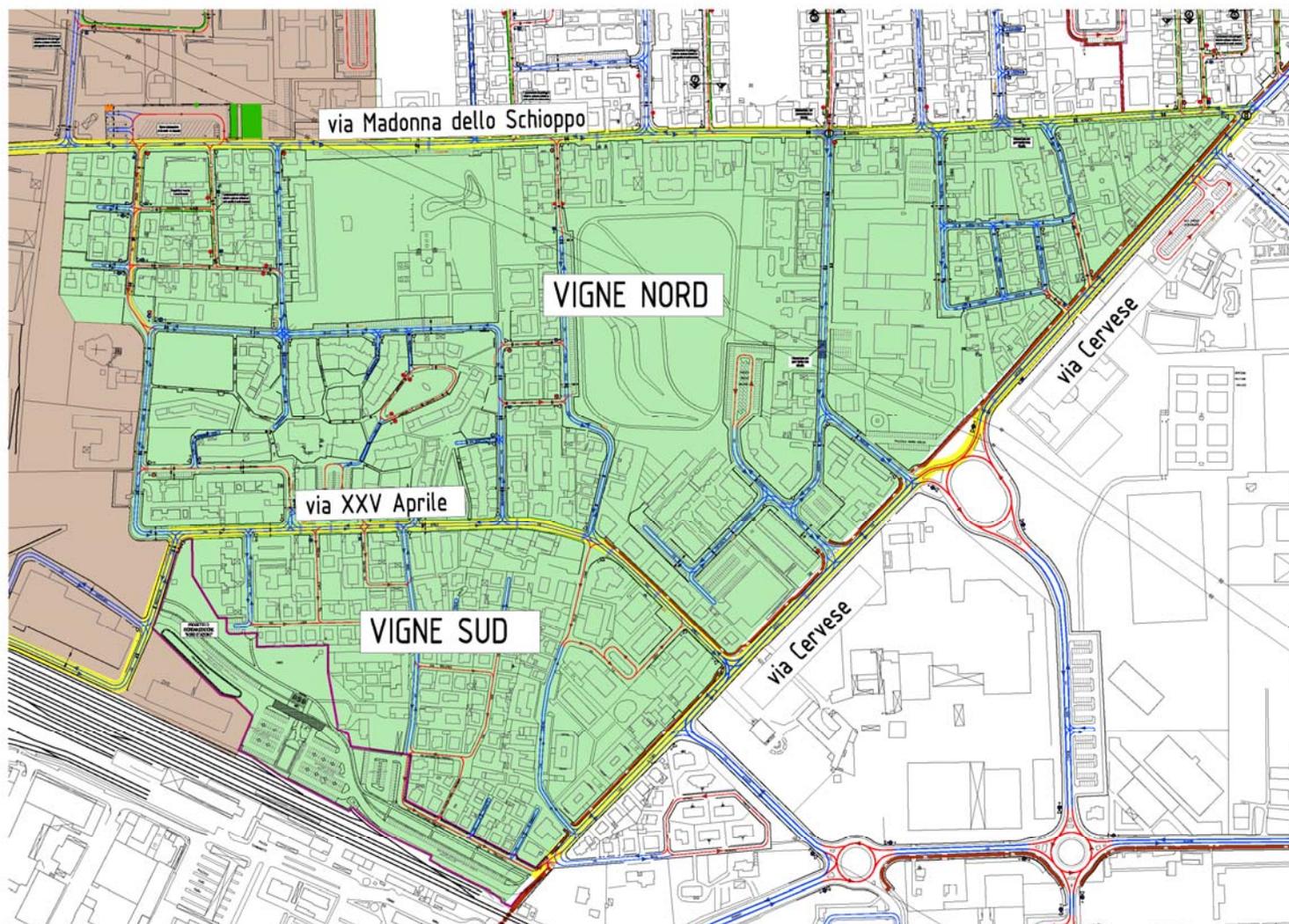
- Via Cerchia delle Vigne	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Domeniconi	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Gherardis	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Piazza dei partigiani	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Sintoni	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Zoli	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Zoli	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via Cervia	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	FINE
- Via Barducci	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via Cerchia delle Vigne	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO
- Via Salvolini	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Veronese	all'intersezione con Via XXV Aprile	INIZIO e FINE
- Via Veronese	all'inter. con Via Cervese	FINE
- Via Tintoretto	all'inter. con Via Cervese	INIZIO
- Via Boscone	all'inter. con Via Cervese	INIZIO e FINE
- Via Manuzzi	all'inter. con Via Cervese	INIZIO e FINE



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

In questa planimetria è evidenziata con il fondo verde l'area dove sarà istituita la ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE nei quartieri VIGNE SUD e VIGNE NORD.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



### ► ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE S. EGIDIO OVEST

- Via Cambivoglia	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO
- Via Cafiero	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via Oliveti	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	FINE
- Via Boscone	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO
- Via Mancini	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via dei Fiori	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via Meldola	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	FINE
- Via Forlimpopoli	all'inter. con Via Madonna dello Schioppo	INIZIO e FINE
- Via Lugo	all'inter. con Via Cervese	FINE
- Via Chiesa di S. Egidio	all'inter. con Via Cervese	INIZIO e FINE
- Via Torriana	all'inter. con Via Cerchia di S. Egidio	INIZIO e FINE
- Via Lugo	all'inter. con Via Cerchia di S. Egidio	INIZIO
- Via Viserba	all'inter. con Via Cerchia di S. Egidio	FINE
- Via Premilcuore	all'inter. con Via Cerchia di S. Egidio	INIZIO
- Via Boscone	all'inter. con Via Cerchia di S. Egidio	FINE

### ► ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE S: EGIDIO EST

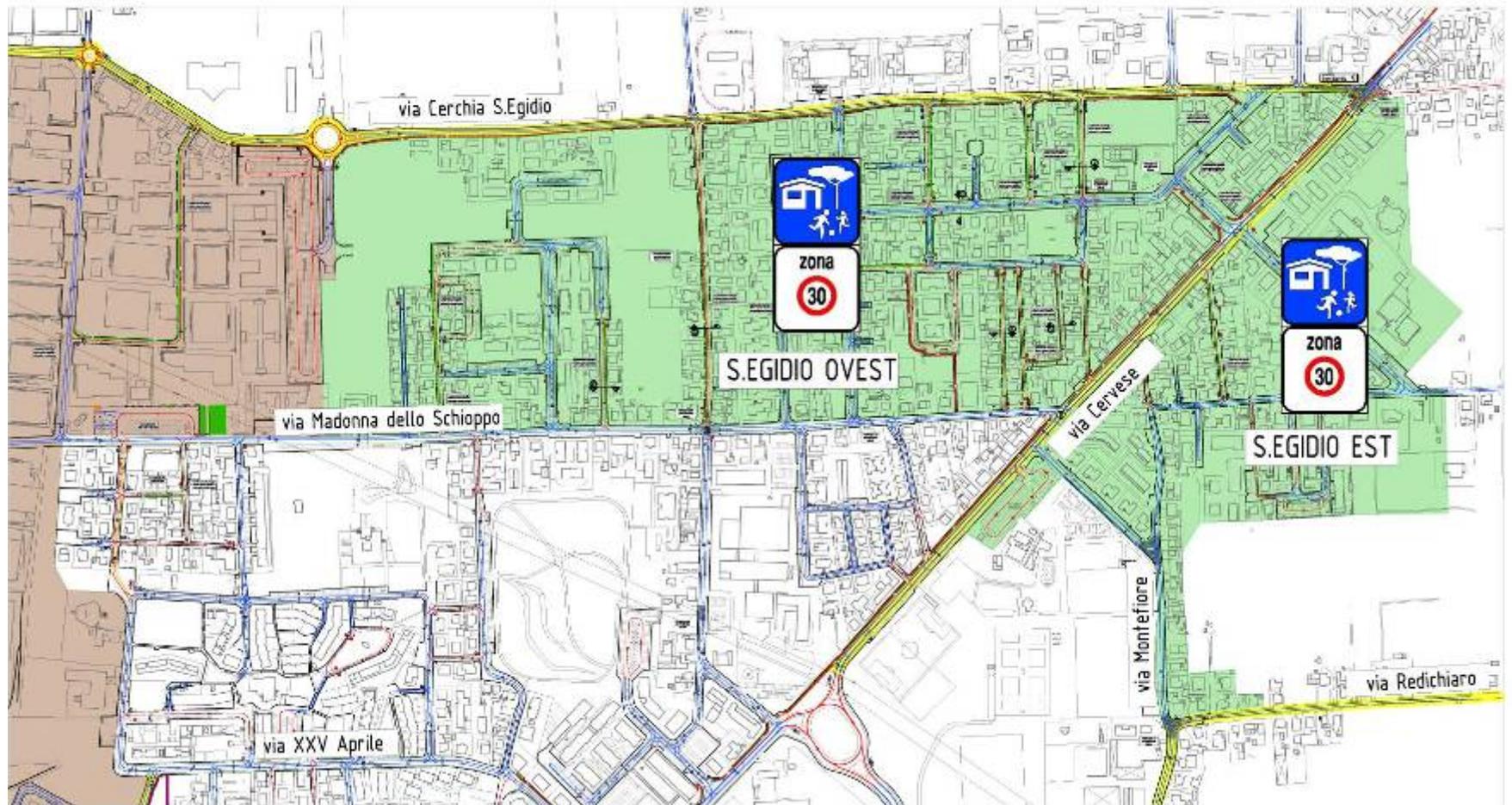
- Via Anna Frank	all'intersezione con Via Cervese	INIZIO e FINE
- Via Sana	all'intersezione con Via A. Frank	INIZIO e FINE
- Via Montefiore	all'intersezione con Via Redichiaro	INIZIO e FINE
- Via Fisignano	all'intersezione con Via Cervese	INIZIO e FINE
- Piazzale Berlinguer	all'intersezione con Via Cervese	INIZIO e FINE



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

In questa planimetria è evidenziata con il fondo verde l'area dove sarà istituita la ZONA 30/ZONA RESIDENZIALE nei quartieri S. EGIDIO OVEST e S. EGIDIO EST.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Le altre IPOTESI PROGETTUALI del “piano ...” nella 1^ FASE

Il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” ha individuato le seguenti modifiche alla **CIRCOLAZIONE** (vedere Tavole 4P. 1^ FASE):

▶ **PERCORSI PEDONALI CONTINUI** su TUTTE le STRADE (almeno su un lato)

▶ **DOPPIO SENSO di CIRCOLAZIONE CONFERMATO** nelle seguenti STRADE (elenco di massima):

- ▷ Via **CERCHIA di S. EGIDIO**, intera estensione
- ▷ Via **MADONNA dello SCHIOPPO**, intera estensione
- ▷ Via **XXV APRILE**, intera estensione
- ▷ Via **CERVESE**, intera estensione
- ▷ Via **RAVENNATE**, intera estensione
- ▷ Via **BORGHI**, intera estensione
- ▷ Via **dei FIORI**, intera estensione
- ▷ Via **MANCINI**, intera estensione
- ▷ Via **ROMAGNA**, intera estensione
- ▷ Via **CIPRO**, intera estensione
- ▷ Via **NELLO CASALI**, intera estensione
- ▷ Via **DOMENICONI**, intera estensione
- ▷ Via **BARDUCCI**, intera estensione
- ▷ Via **CAFIERO**, intera estensione
- ▷ Via **TORRIANA**, intera estensione
- ▷ Via **CHIESA di S. EGIDIO**, intera estensione
- ▷ Via **ANNA FRANK**, intera estensione
- ▷ Via **SANA**, intera estensione



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



► **SENSO UNICO di CIRCOLAZIONE CONFERMATO** nelle seguenti STRADE del quartiere **S. EGIDIO** (elenco di massima):

- ▷ Via **LUGO**, tratto e direzione da Via Morciano a Via Cervese
- ▷ Via **FORLIMPOPOLI**, intera estensione
- ▷ Via **CORIANO**, intera estensione
- ▷ Via **BRISIGHELLA**, intera estensione
- ▷ Via **MONTEFIORE**, tratto e direzione da Via Cervese a Via Sana

► **NUOVO SENSO UNICO di CIRCOLAZIONE** nelle seguenti STRADE del quartiere **S. EGIDIO** (elenco di massima):

- ▷ Via **CIVITELLA**, intera estensione con direzione da Via Forlimpopoli a Via Morciano
- ▷ Via **LUGO**, nel tratto e direzione da Via Cerchia di S. Egidio a Via Borghi
- ▷ Via **MELDOLA**, intera estensione
- ▷ Via **PREMILCUORE**, nel tratto e direzione da Via Cerchia di S. Egidio a Via Borghi
- ▷ Via **MORCIANO**, nel tratto e direzione da Via dei Fiori e Via Premilcuore
- ▷ Via **OLIVETI**, per un tratto con direzione da nord a sud
- ▷ Via **CAMBIVOGLIA**, intera estensione con dir. da Via Madonna d. S. a Via Salieri
- ▷ Via **SALIERI**, nel tratto e direzione da Via Cambivoglia a Via Monteverdi
- ▷ Via **LENDINARA**, intera estensione con direzione da sud a nord
- ▷ Via **VISERBA**, intera estensione con dir. da Via Borghi a Via Cerchia di S. Egidio

► **USO CORSIE (una direzione per tutti i veicoli e direzione opposta corsi velocipedi)** nelle seguenti STRADE del quartiere **S. EGIDIO** (elenco di massima):

- ▷ Via **BOSCONI**, nel tratto da Via Madonna dello Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



► **SENSO UNICO di CIRCOLAZIONE CONFERMATO** nelle seguenti STRADE del quartiere VIGNE (elenco di massima):

- ▷ Le strade già studiate nel piano del comparto “Vigne Sud” di cui alla delibera di Giunta n. 321/2007
- ▷ **Via SORELLE JACCHIA**, intera estensione
- ▷ **Via SARALVO**, intera estensione
- ▷ **Via VERONESE**, nel tratto e con direzione da Via Tiepolo a Via Cervese
- ▷ **Via TINTORETTO**, nel tratto e con direzione da Via Cervese a Via Vecellio

► **NUOVO SENSO UNICO di CIRCOLAZIONE** nelle seguenti STRADE del quartiere VIGNE (elenco di massima):

- ▷ **Via SINTONI**, per un tratto da sud a nord
- ▷ **Via CAMPANIA**, intera estensione con direzione da Via Sintoni a Via Zoli
- ▷ **Via CERCHIA delle VIGNE**, per un tratto da nord a sud, con direzione da Via Madonna dello Schioppo in direzione sud
  
- ▷ **Via RAVENNA**, nel tratto e direzione da Via Barducci a Via Zoli
- ▷ **Via CERVIA**, intera estensione con direzione da Via Ravenna a Via Madonna d. S.
- ▷ **Via BERTINORO**, intera estensione con direzione da Via Cervia a Via Zoli  
(in queste ultime tre strade verifica con il Quartiere Cervese Sud)
  
- ▷ **Via LEPANTO**, nel tratto e con direzione da Via Premuda a Via Madonna d. S.  
(ipotesi oggetto di successiva verifica con il Quartiere Cervese Sud).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Tavola n. 4.P. Planimetria della 1^ FASE del “Piano ...”



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Parte della rete stradale dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA ha **sezioni stradali che non consentono tutte le funzioni stradali attualmente consentite ovvero che sono prive di marciapiedi o percorsi pedonali.**

In alcune di queste strade non è possibile consentire il doppio senso di marcia per la prioritaria esigenza di garantire la continuità del percorso pedonale almeno su un lato delle STRADE LOCALI, di proteggere gli accessi pedonali e carrabili delle abitazioni (evitare la circolazione “a filo” delle recinzioni private).

Inoltre istituendo il senso unico (con corsia di marcia larga almeno 3,00 metri), si crea anche lo spazio per consentire la SOSTA regolare (solitamente sul lato destro ed opposto al percorso pedonale), necessaria per una risposta funzionale alla domanda di parcheggi indispensabile in un quartiere residenziale di così ampie dimensioni, densità abitativa e costruito con limitate aree di posti auto.

Anche se gestiamo un unico “Piano ...” composto da tre aree urbane (e quattro zone 30), ogni singolo quartiere è fortemente e fisicamente delimitato rispetto agli altri quartieri da infrastrutture pressoché “invalidabili” (la ferrovia sul lato sud) o da strade ad alta densità di traffico (la Via Cervese, la Via Madonna dello Schioppo), che non è possibile, funzionale e sicuro chiedere agli utenti di ogni singolo quartiere di parcheggiare ogni giorno la propria auto nei parcheggi degli altri quartieri (tra l’altro anch’essi con una limitata o insufficiente offerta di sosta).

La domanda di parcheggio serve non solo ai residenti (soprattutto per chi abita nei “grandi condomini” e non ha posti auto privati), ma anche ai “visitatori” del quartiere ed ai clienti delle varie attività.

Esempi di strade a senso unico con percorso pedonale su un lato e la sosta sul lato opposto





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Le strade a SENSO UNICO insieme alle strade a DOPPIO SENSO di marcia, sono state valutate con particolare **attenzione alle “costruzione” dei percorsi di ingresso-uscita dal quartiere e dai singoli isolati**, per organizzare il NUOVO SISTEMA della CIRCOLAZIONE capace di garantire i molteplici ma a volte contrastanti obiettivi che dovevano essere raggiunti in una rete viaria storicamente imperfetta e inadeguata:

- ▷ **STRADE a NORMA**
- ▷ **PERCORSI PEDONALI CONTINUI**
- ▷ **CIRCOLAZIONE SCORREVOLE ma LOCALE**
- ▷ **INTERSEZIONI PIU' SICURE**
- ▷ **VELOCITA' LIMITATA**
- ▷ **OFFERTA di SOSTA DIFFUSA**
- ▷ **CERTEZZA nel COMPORTAMENTO degli UTENTI.**

Come abbiamo già spiegato nel “Capitolo sulla NORMATIVA”, l'organizzazione delle STRADE LOCALI PRIVE di MARCIAPEDI è avvenuta con una successione degli spazi funzionali in alcuni casi diversi da quanto disposto dall'art. 157, comma 2 e 4, proprio con il fine di aumentare la sicurezza (maggiore visibilità tra veicoli e pedoni, tra veicoli in uscita dai passi carrai e passaggi pedonali delle abitazioni), ma anche per garantire una sufficiente disponibilità di parcheggi la cui mancanza non solo avrebbe determinato un ingestibile conflitto sociale e lo stesso fallimento del piano, ma anche la stessa sicurezza degli utenti proprio per la mancanza di parcheggi che avrebbe portato al non rispetto delle regole astratte di strade non gestibili.

Altresì, anche se si tratta comunque di STRADE LOCALI, nelle strade INTERZONALI quali assi viari principali del quartiere e a maggiore traffico, i percorsi pedonali sono stati garantiti su ambo i lati e nel maggiore rispetto delle norme e dello stesso art. 157 del Codice della Strada.



## Schemi funzionali delle NUOVE SEZIONI STRADALI

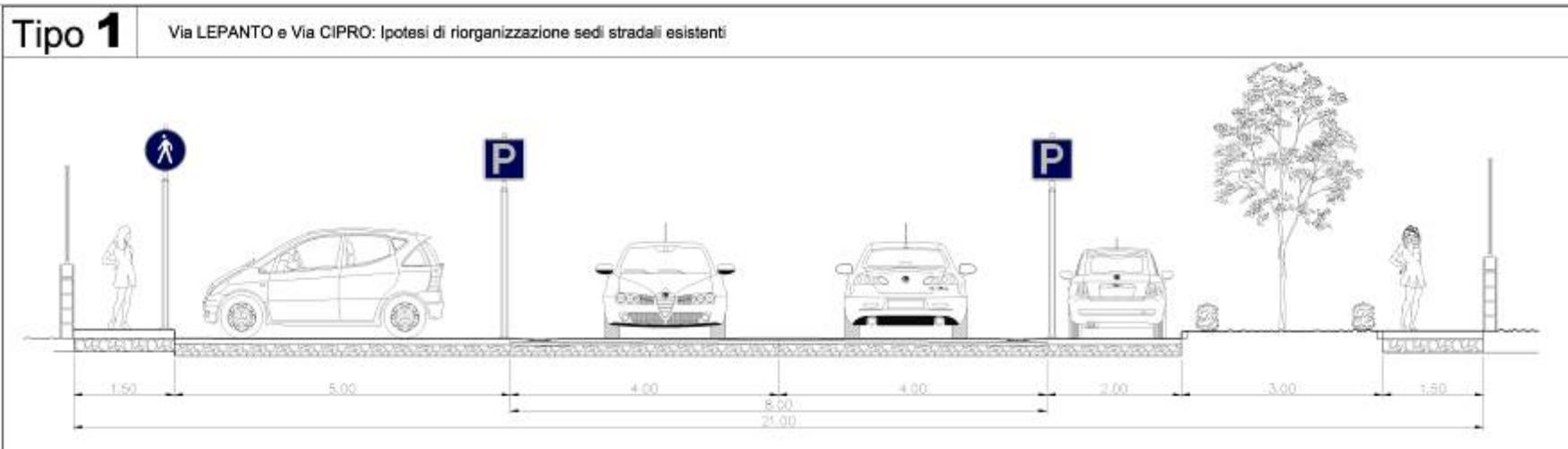
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Tutte le scelte progettuali illustrate nelle pagine precedenti sono state riassunte nella Tavola generale 4.P: “STATO FUTURO della RETE STRADALE dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”.

I **PARTICOLARI delle SEZIONI STRADALI** sono illustrate nelle seguenti pagine e riassunte nell'allegata Tavola 5.P: sulle “SEZIONI STRADALI”.

In questi particolari sono indicate le misure geometriche e le funzioni di tutte le strade tipo presenti nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA



Servizio Mobilità





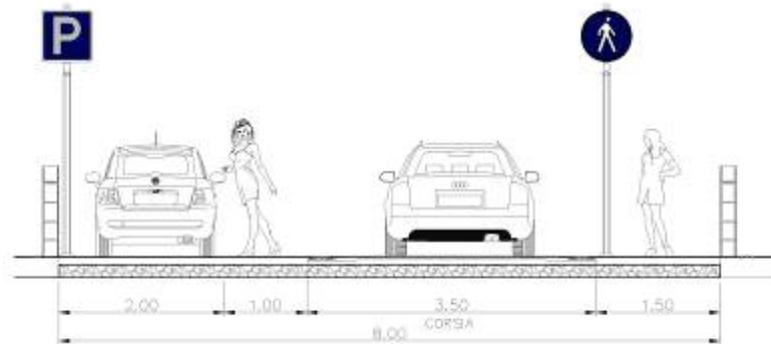
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

In questa pagina il particolare delle sezioni tipo per strade simili:

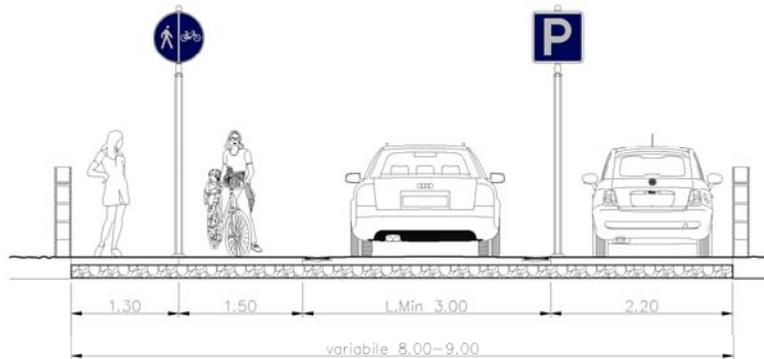
### Tipo 2

Via LUGO: ipotesi di riorganizzazione sede stradale esistente



### Tipo 3

Via BOSCONI: ipotesi di riorganizzazione sede stradale esistente



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



In questa pagina il particolare delle sezioni per strade simili:





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

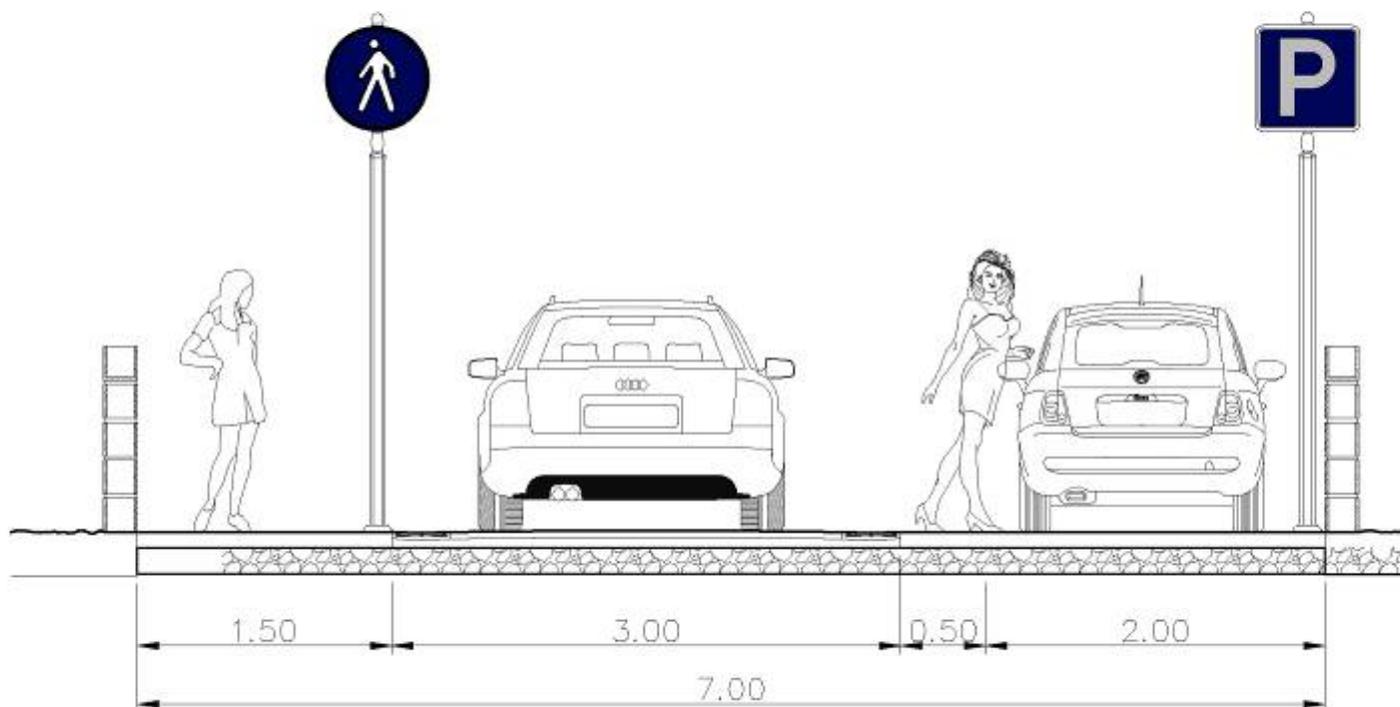
Servizio Mobilità



In questa pagina il particolare della sezione tipo per strade simili:

# Tipo 7

Via OLIVETI / CAMBIVOGLIA: Ipotesi di riorganizzazione sede stradale







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## La possibilità di avere INCROCI PIU' SICURI

L'obbligo di fare dei **SENSI UNICI** per le limitate dimensioni delle sedi stradali può essere "sfruttato" per semplificare le intersezioni ed aumentare la sicurezza stradale.

Infatti, in una **INTERSEZIONE TRADIZIONALE** con quattro rami stradali confluenti, si ha il massimo dei conflitti tra le direzioni possibili dei veicoli ed il massimo di rischio di incidenti.

Questo potenziale massimo rischio di incidenti si può diminuire riducendo le manovre di svolta di una o più strade, come dimostrato a titolo esemplificativo nei 9 schemi di intersezioni riportati nelle pagine successive.

Quindi i **SENSI UNICI** non sono solo un obbligo per le limitate sezioni stradali, o per avere spazi di sosta regolari in una strada dove sarebbe obbligatorio vietare la sosta su ambo i lati sempre per i limitati spazi della strada, ma sono anche un'occasione per:

- ▷ **SEMPLIFICARE** la **CIRCOLAZIONE** all'interno del quartiere
- ▷ **RIDURRE** la **COMPLESSITA'** delle **INTERSEZIONI**
- ▷ **AUMENTARE** la **SICUREZZA**
- ▷ **LIMITARE** gli **INGRESSI "PERICOLOSI"** al **QUARTIERE**
- ▷ **VIETARE** le **SVOLTE** a **SINISTRA**.

Quindi il **SENSO UNICO** non deve essere istituito valutando solo la singola strada, ma il **SISTEMA STRADALE** ovvero se ogni **SINGOLO SENSO UNICO** deve essere scelto per **FAR FUNZIONARE MEGLIO** il **SISTEMA**.

Le scelte sul **SE** e **COME** istituire il **SENSO UNICO** in alcune strade dei quartieri **VIGNE** e **S. EGIDIO** sono quindi condizionate anche dalle relazioni modali della rete stradale interna al quartiere e con le strade principali che delimitano questo settore urbano.

Servizio Mobilità





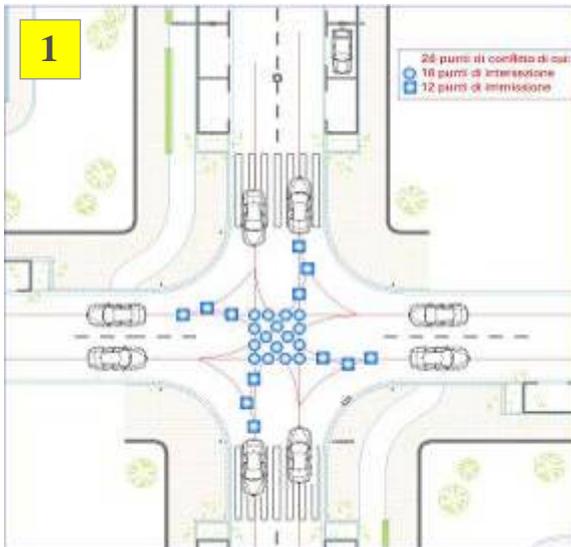
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

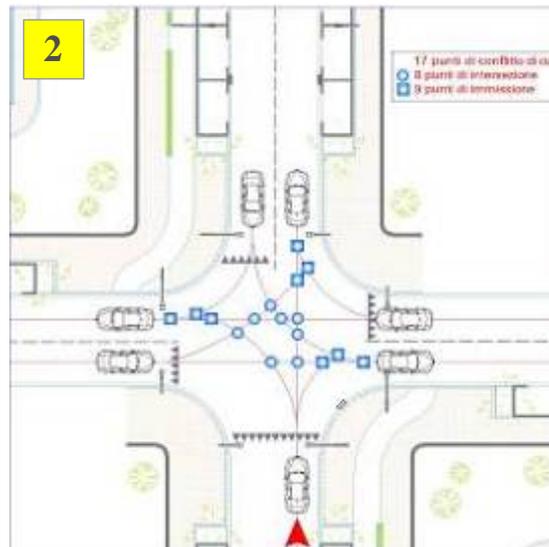
## Esempi di INCROCI PIU' SICURI

Nelle tre pagine successive gli schemi di come una medesima intersezione può essere semplificata e resa più sicura solo con semplici interventi di regolazione della circolazione (SENSI UNICI ma anche divieti di svolta a sinistra). Fa eccezione la sicurezza della ROTATORIA che richiede opere strutturali.

**Intersezione TRADIZIONALE TIPO**  
con tutte le direzioni di marcia  
e di svolta consentite con  
**28 potenziali punti di conflitto**  
(= 100)



**Intersezione TRADIZIONALE**  
con **UN SENSO UNICO**  
in ingresso  
e **17 potenziali punti di conflitto**  
(- 39%)



**Intersezione TRADIZIONALE**  
con **UN SENSO UNICO**  
in uscita  
e **14 potenziali punti di conflitto**  
(-50%)



Inserendo il **SENSO UNICO SU UNA SOLA STRADA** delle quattro che compongono in incrocio tipo, si riducono a 17 i conflitti (-39%) se il senso unico è in ingresso (esempio 2), e a 14 conflitti (-50%) se è in uscita (esempio 3).

Servizio Mobilità

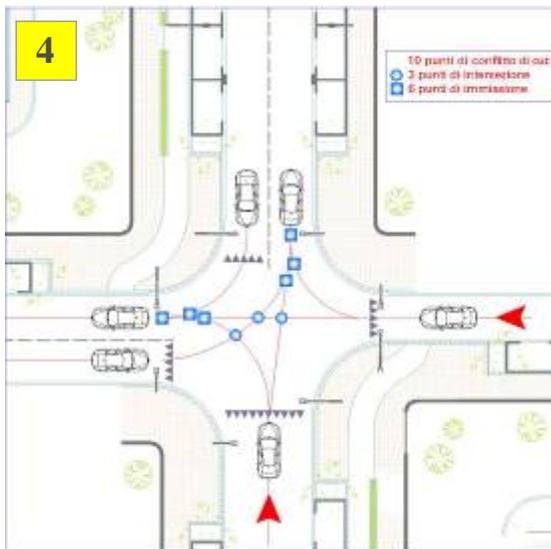




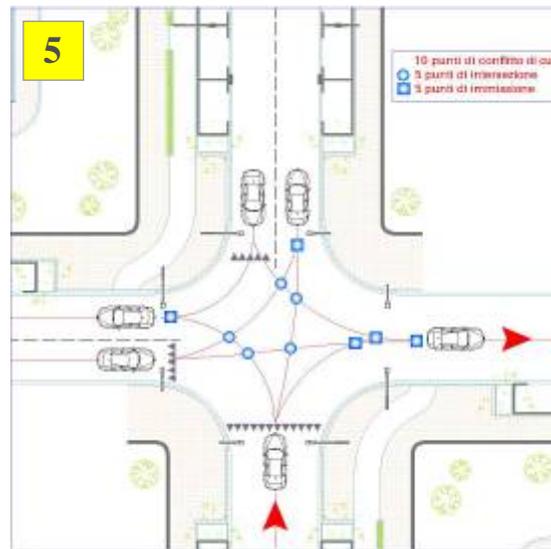
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

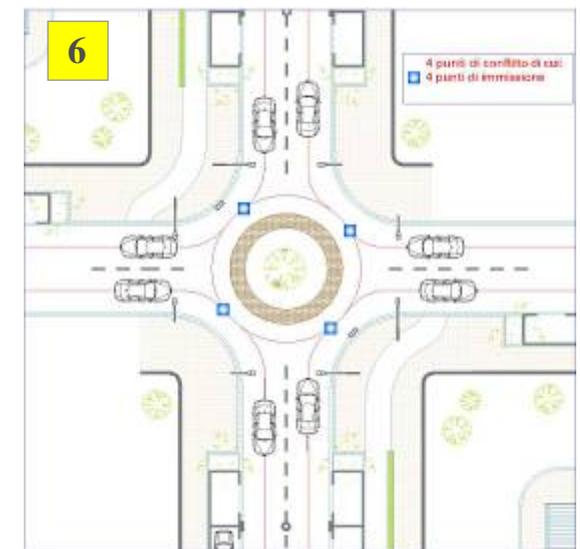
**Intersezione TRADIZIONALE  
con DUE SENSI UNICI  
contrapposti e 10 potenziali  
punti di conflitto  
(- 64%)**



**Intersezione TRADIZIONALE  
con DUE SENSI UNICI  
consequenti  
e 10 potenziali punti di conflitto  
(- 64%)**



**Intersezione a ROTATORIA  
con soli 4 punti potenziali  
di conflitto  
(- 86%)**



Servizio Mobilità



Con **DUE SENSI UNICI** istituiti su quattro delle strade confluenti in una intersezione, i conflitti sono ridotti a 10 (-64%, esempi 4 e 5).

Invece in una **ROTATORIA** con unica corsia centrale (obbligatoria in rotonde con diametro inferiore a 50 metri), i conflitti tra i veicoli sono solo 4 con un potenziale minor rischio di incidenti di circa l'84%.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

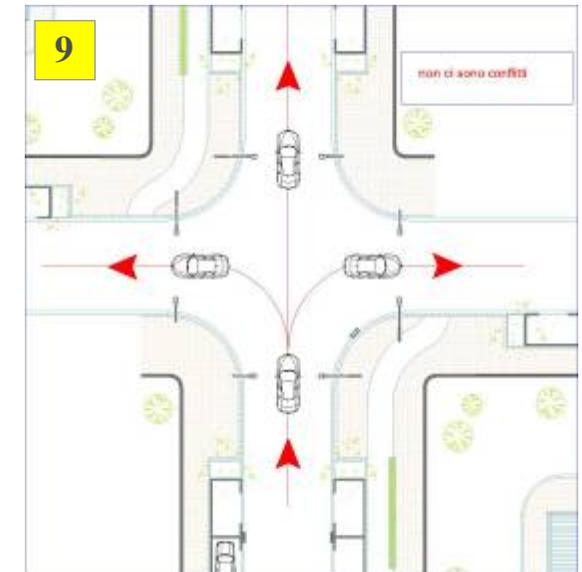
**Intersezione con  
QUATTRO SENSI UNICI  
che riduce a sole 3 possibilità  
i potenziali conflitti veicolari  
(- 89%)**



**Intersezione con  
QUATTRO SENSI UNICI  
contrapposti e isola centrale  
spartitraffico che riduce a sole 2  
possibilità i potenziali conflitti  
veicolari (- 96%)**



**Intersezione con  
QUATTRO SENSI UNICI  
a “fontanella” che ANNULLA  
i potenziali conflitti veicolari  
(- 100%)**



Servizio Mobilità



Infine, prevedendo **QUATTRO SENSI UNICI** su tutte le quattro strade che compongono un incrocio tipo, i conflitti si possono ridurre a 3 o a 2 o addirittura a ZERO secondo la direzione di marcia degli stessi sensi unici come illustrato negli schemi n. 7, 8 e 9.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La mobilità PEDONALE

Ricordiamo che il principale motivo per cui si interviene nella RISTRUTTURAZIONE del SISTEMA STRADALE di “VECCHI QUARTIERI” è la:

- ▶ DIFFUSA ASSENZA di MARCIAPIEDI o PERCORSI PEDONALI
- ▶ PEDONI COSTRETTI a CAMMINARE sulla CAREGGIATA
- ▶ SPAZI PEDONALI INVASI dalla “SOSTA SELVAGGIA e IRREGOLARE”.

Considerando che la **MOBILITA' PEDONALE** è considerata una priorità inderogabile, il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”, prevede:

- ▶ PERCORSI PEDONALI CONTINUI da OGNI “USCIO di CASA” ad OGNI DESTINAZIONE INTERNA al QUARTIERE
- ▶ PERCORSI almeno SU UN LATO nelle STRADE LOCALI-RESIDENZIALI
- ▶ PERCORSI PEDONALI su DUE LATI nelle STRADE INTERZONALI (assi viari locali ma principali interni al quartieri: es. Via MADONNA dello SCHIOPPO, Via XXV APRILE).

Già in diverse pagine di questa relazione generale abbiamo più volte spiegato come nei vecchi quartieri, con strutture stradali altamente inefficienti, non è possibile raggiungere la “perfezione” delle nuove strade dove i marciapiedi sono realizzati su ambo i lati.

La ristrutturazione stradale del “Piano ...” non è certamente perfetta, a volte non perfettamente a norma, ma, altrettanto certamente, più corretta, funzionale e sicura del decennale stato di arbitri e inefficienze.

L'efficacia del “Piano ...” è documentata dal conteggio dei percorsi pedonali “prima e dopo” l'attuazione del piano (vedere Capitolo “MONITORAGGIO de Piano”).

Anzi, in questa ristrutturazione delle strade esistenti, il “Piano ...” indica la necessità di una limitata costruzione di nuovi marciapiedi per i motivi illustrati nella pagina successiva.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## PER i PEDONI PERCORSI PEDONALI e POCHI MARCIAPIEDI

Con l'attuazione a basso costo del "Piano ..." si realizzano innumerevoli METRI di PERCORSI PEDONALI, che garantiscono un'adeguato e funzionale spazio riservato ai pedoni con i seguenti vantaggi:

- ▶ **IMMEDIATA REALIZZAZIONE**
- ▶ **BASSO COSTO**
- ▶ **COMPLETO ABBATTIMENTO delle BARRIERE ARCHITETTONICHE**
- ▶ **SPAZIO RISPETTATO dagli AUTOMOBILISTI**
- ▶ **QUALITA' alla STRADA e al QUARTIERE.**

Il PERCORSO PEDONALE (in strade locali) è uno spazio PIU' EFFICIENTE del MARCIAPIEDE non solo perché molto, molto meno costoso, ma perché il MARCIAPIEDE può creare delle BARRIERE ARCHITETTONICHE INSORMONTABILI ovvero essere inefficace se non addirittura non a norma per i portatori di handicap.

Infatti, nei quartieri residenziali il MARCIAPIEDE dovrebbe essere solitamente costruito a margine di diversi passa carrai e, quindi:

- ▷ con la rampa perpendicolare che molto spesso restringe un marciapiede molto spesso già di limitate dimensioni
- ▷ con la rampa longitudinale che determina un continuo "sali e scendi" che è del tutto impraticabile per una persona che si muove su una sedia con ruote.

Quindi, la costruzione diffusa di marciapiedi sulle vecchie strade locali è allo stesso tempo uno SPRECO di SOLDI e un'INEFFICIENZA FUNZIONALE.

La scelta generale di PRIVILEGIARE i PERCORSI PEDONALI, deve essere sempre comparata con la singola struttura, funzione e flussi di traffico di ogni quartiere. Nel caso dei nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA si ritiene, ad esempio, **estremamente necessaria la costruzione del marciapiede in Via MADONNA dello SCHIOPPO** (vedere progetto 2^ FASE).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La mobilità **CICLABILE** – le **PISTE CICLABILI**

I **RESIDENTI** nei quartieri **VIGNE**, **S. EGIDIO** e zona commerciale **ROMAGNA** con un'area pianeggiante, un'alta densità abitativa, con servizi interni e limitrofi (la stazione e le scuole medie superiori), e, soprattutto, a meno di un chilometro dal centro storico, si **MUOVONO ANCHE IN BICICLETTA**

La **MOBILITA' CICLABILE** è numericamente la più consistente tra tutte le periferie a contorno del centro cittadino, soprattutto per la presenza della pista ciclabile più storica e più continua di Cesena lungo la **Via CERVESE**.

Anche se i “numeri delle biciclette” sono importanti, possono ancora aumentare per raggiungere l'obiettivo di oltre il 30% degli utenti quotidiani e per incidere su una mobilità ancora troppo “autocentrica”.

L'aumento della ciclabilità nel settore nord del centro abitato di Cesena può aumentare se:

- ▶ **SI COMPLETA** la **SICUREZZA** sulla **Via CERVESE**
- ▶ **SI COMPLETA** la **SICUREZZA** sulla **Via RAVENNATE**
- ▶ **SI REALIZZA** il **COLLEGAMENTO** tra la **Via CERVESE** e la **Via RAVENNATE**.

Premessa questa realtà, il quartiere **VIGNE**, **S. EGIDIO** è interessato da due **ITINERARI CICLABILI PRIMARI**:

- ▶ **PISTA CICLABILE** sulla **Via CERVESE**
- ▶ **PISTA CICLABILE** sulla **Via RAVENNATE**.

La **ciclabile sulla Via CERVESE** è una struttura portante della mobilità ciclabile che interessa tutto il centro cittadino di Cesena, la cui progettazione, funzionalità, sicurezza e gestione è inserita nello specifico “**PIANO della RETE CICLABILE COMUNALE**”.

Lo stesso vale anche per la **ciclabile sulla Via RAVENNATE**, ma, per il presente piano di quartiere, è un percorso troppo esterno all'attuale centro abitato, e, quindi, non considerato un progetto del piano, anche perché in parte sarà aggiornato dal progetto **Novello**.

In entrambi i casi il piano specifico della rete ciclabile deve prevedere il completamento strutturale, funzionale e di sicurezza di entrambe le piste ciclabili, a tutt'oggi non ancora a pieno regime ed efficienza.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## La mobilità **CICLABILE** nella **ZONA 30**

Le due piste ciclabili indicate nella pagina precedente sono due itinerari di interquartiere che attraversano anche i quartieri VIGNE e S. EGIDIO (soprattutto la pista della Via Cervese).

All'interno di una ZONA 30, invece, solitamente NON si realizzano piste ciclabili, perché l'obiettivo della ZONA 30 è quello di una SICURA CONVIVENZA tra le diverse tipologie di veicoli (auto, moto, bus, bici, e, in alcuni casi particolari, anche con i pedoni: le "STRADE PIAZZE").

L'eventuale costruzione di una PISTA CICLABILE interna ad un quartiere con ZONA 30 può essere giustificata da importanti flussi di ciclisti, che confluiscono su una "STRADA PORTANTE" dello stesso quartiere per poi proseguire sugli itinerari ciclabili eterni.

Questa ALTA DOMANDA di CICLISTI su UNA STRADA o PEROCORSO, non è stata registrata nel rilievo dei flussi di traffico all'interno dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO, e quindi non si ritiene opportuno e necessario istituire una CORSIA CICLABILE o costruire una PISTA CICLABILE.

I CICLISTI del quartiere VIGNE e S. EGIDIO si muovono dalle varie strade interne sulla ciclabile della Via CERVESE per proseguire soprattutto in direzione centro, ed è su questa pista che occorre garantire una maggiore efficienza e sicurezza ai ciclisti.

Inoltre, il "Piano della rete ciclabile" (vedere PRIM, pag 107 e Tav. 42), prevede una "bretella" di pista ciclabile sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO come collegamento est-ovest tra le piste ciclabili della Via Cervese e della Via Ravennate.

Considerato che sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO c'è un'oggettiva situazione di pericolo perché:

- ▶ PROMISCUITA' con il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO e di AUTOCARRI
- ▶ SEZIONE STRADALE LIMITATA, in alcuni tratti INADEGUATA.

si ritiene opportuno che questo collegamento sia previsto su strade interne nonché all'interno del nuovo progetto Novello che ha previsto la realizzazione della ciclabile est-ovest.

Nel tempo un'altra "bretella" est-ovest è stata prevista e in parte realizzata nella Via Cerchia di S. Egidio, soprattutto in previsione dello sviluppo residenziale lungo questa strada e a nord di essa.

Il presente "Piano ..." conferma questa previsione, rinviando i dettagli tecnici della pista ciclabile al relativo progetto della "Piano della rete ciclabile".

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

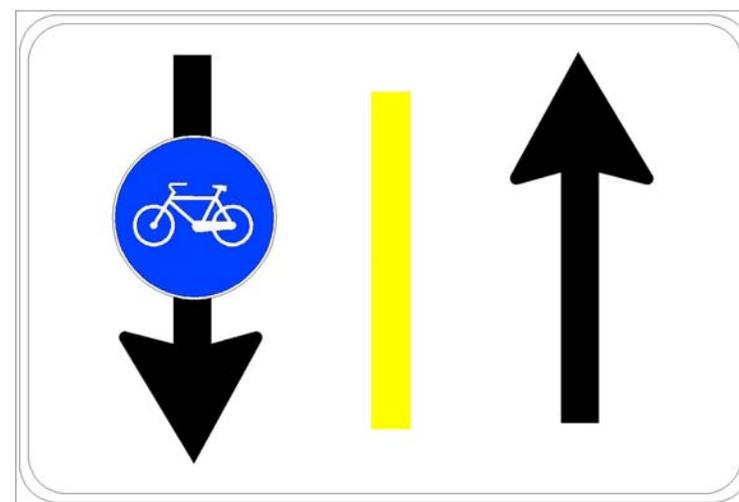
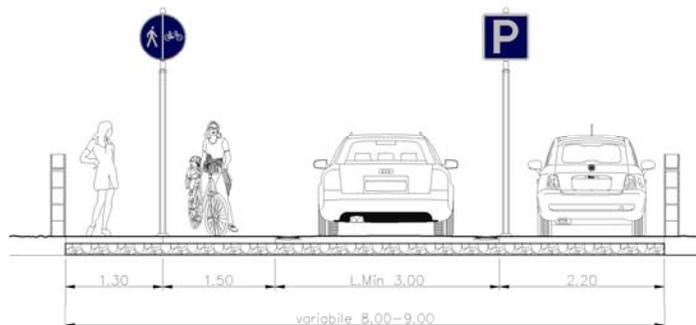
Si è valutato opportuno fare l'eccezione di una **CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE** sulla **Via BOSCONI**, nel tratto da Via Madonna dello Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio, per i seguenti motivi:

- ▶ “SENSO UNICO” che VIETA il TRANSITO delle BICI nella DIREZIONE OPPOSTA
- ▶ LUNGHEZZA della STRADA
- ▶ PERCORSO che “ACCENTRA” i RESIDENTI sulla Via Cerchia di S. Egidio
- ▶ STRADA di COLLEGAMENTO con la SCUOLA COMANDINI.

Questa scelta, anche se in parte contrasta con il D.M. 30/11/999, n. 557 sul “**Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili**” del Ministero dei Lavori Pubblici, crediamo possa essere comunque un CHIARA ed EFFICACE risposta alle molteplici esigenze di funzionalità su una strada esistente.

Il particolare della pista ciclabile nel tratto a “*senso unico*” della Via BOSCONI, e la corretta segnaletica stradale verticale per indicare l'organizzazione di una strada con una corsia per tutti i veicoli e la direzione opposta riservata alle biciclette.

**Tipo 3** Via BOSCONI: ipotesi di riorganizzazione sede stradale esistente



Servizio Mobilità







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La mobilità dei BUS del trasporto pubblico locale

I quartieri VIGNE e S. EGIDIO sono interessati dal transito della “storica” linea urbana:

- ▶ LINEA 1, con capolinea a San Mauro e Villa Chiaviche, che attraversa la Via Cervese
- ▶ LINEA 1.A, con capolinea a San Mauro e Villa Chiaviche, che attraversa la Via Cervese con “deviazione” in Via Cerchia di S. Egidio e Via Torriana
- ▶ LINEA 11, Barriera, Via Cervese per San Giorgio e ritorno
- ▶ LINEA 12, Barriera, Via Cervese per Capannaguzzo e ritorno
- ▶ LINEA 21, San Martino, Via Madonna dello Schioppo, Vai Zoli, Via XXV Aprile, Gambettola e ritorno

e da qualche linea scolastica da e per la scuola media Plauto (linea 146, 147 e 84 bis limitatamente a singole corse di andata e ritorno).

Il transito di queste linee urbane all’interno dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO non genera particolari problemi all’efficienza del trasporto pubblico (leggeri ritardi alla mattina sulla Via Cervese, in particolare all’intersezione con Via Anna Frank per “l’accumulo modale delle scuole”), e al quartiere (nessun problema particolare rilevato negli incontri con i cittadini).

In questi quartieri il PRIM (Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale) non ha indicato l’esigenza di alcuna CORSIA BUS, e il presente “Piano ...” conferma l’indirizzo del PRIM.

Non c’è quindi un progetto specifico per la mobilità dei BUS, anche se con la nuova segnaletica orizzontale saranno migliorate le posizioni delle FERMATE collocandole asimmetriche con l’attraversamento pedonale tra le due fermate per la maggiore sicurezza degli utenti dei bus.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La mobilità degli AUTOVEICOLI (e delle MOTO)

La CIRCOLAZIONE degli AUTOVEICOLI non è *una scelta a parte* e neppure una scelta prioritaria rispetto alle altre esigenze della mobilità, della vita urbana e della qualità della vita delle persone e dell'ambiente, ma deve comporre il PUZZLE dell'articolato SISTEMA della MOBILITA'.

Nello stato attuale del sistema viario generale e di questi quartieri, la CIRCOLAZIONE degli autoveicoli e moto sembra avere il sopravvento su tutti gli altri veicoli e utenti, ma, di fatto, anche per questi veicoli a motore le strade e l'organizzazione della rete viaria hanno dei livelli di insicurezza, con situazioni di pericolo e con regole non sempre certe ed efficienti.

Il "Piano ..." coordina una serie di interventi di breve, medio e lungo periodo per:

- ▷ RIDURRE il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO
- ▷ RIEQUILIBRARE i DIRITTI e DOVERI della CIRCOLAZIONE degli AUTOVEICOLI
- ▷ AUMENTARE la SICUREZZA per i veicoli a MOTORE
- ▷ DARE CERTEZZA nelle REGOLE ed USO delle STRADE
- ▷ RIDURRE i PUNTI CRITICI e di MAGGIORE PERICOLO (soprattutto nelle intersezioni)
- ▷ FAVORIRE la CIRCOLAZIONE dei PEDONI
- ▷ PRIORITARIA la SICUREZZA sulla SCORREVOLEZZA
- ▷ EQUILIBRARE una GIUSTA OFFERTA di PARCHEGGI.

Gli interventi di questa 1<sup>a</sup> FASE raggiungono una minima parte di questi obiettivi perché in parte condizionati da "interventi esterni" come il nuovo fondamentale asse viario della "bretella-gronda" che è la principale condizione per ridurre i flussi di traffico all'interno dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La **CIRCOLAZIONE** delle AUTOVETTURE all'interno dei quartieri non presenta particolari problemi di SCORREVOLEZZA (limitati rallentamenti sulla Via Cervese, nel "centro di S. Egidio", nelle ore di punta), mentre sono accentuati i pericoli per la SICUREZZA nelle strade di maggiore traffico e promiscuità ovvero in:

- ▷ **Via CERVESE**
- ▷ **Via MADONNA dello SCHIOPPO** (vedere dati sull'incidentalità e indicazione dei cittadini).

Il Piano prevede comunque significativi cambiamenti alla circolazione veicolare per:

- ▶ **ZONA 30** (limiti di 30 km/ora)
- ▶ **DIVIETO di TRANSITO** agli AUTOCARRI SUPERIORI a 8,0 t nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO
- ▶ **SENSI UNICI e MINORI CONFLITTI** nelle INTERSEZIONI (con maggiore incidentalità)
- ▶ **RIORGANIZZAZIONE** dei TEMPI SEMAFORICI nell'intersezione tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via RAVENNATE
- ▶ **RIDUZIONE** dei FLUSSI di TRAFFICO (2<sup>a</sup> FASE con la costruzione della "bretella-gronda")
- ▶ **RALLENTATORI di VELOCITA'** e, nella 2<sup>a</sup> FASE, opere di moderazione del traffico nella Via Cervese)
- ▶ **MARCIAPIEDI** in Via Madonna dello Schioppo

La **CIRCOLAZIONE** è quindi riorganizzata come specificato nell'allegata Tavola n. 4.P. (e per la 2<sup>a</sup> FASE vedere pagine successive e la Tavola n. 7.P.).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## II SISTEMA della SOSTA

Come illustrato nelle precedenti pagine sulla nuova organizzazione delle strade e della circolazione, anche la **SOSTA** subisce un profondo cambiamento con l'obiettivo di:

- ▶ **ELIMINARE** la SOSTA SELVAGGIA
- ▶ **REGOLARE** la SOSTA DOVE CONSENTITO
- ▶ **SEGNALARE** I POSTO AUTO a TERRA
- ▶ **OFFRIRE** la più **AMPIA DISPONIBILITA'** di **POSTI AUTO** possibili.

La SOSTA in ogni singola strada dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è, quindi, organizzata come elencato nelle pagine successive e come illustrato negli schemi delle allegate Tavola 4.P. (tavola generale) e nei particolari delle sezioni stradali della Tavola 5.P..

Cercando di **OMOGENEIZZARE** ed **EQUILIBRARE** la circolazione dei veicoli, con la sosta delle auto e la tutela dei pedoni, di fatto ci sono le seguenti possibilità di organizzazione delle strade:

### **STRADE a DOPPIO SENSO:**

- ▷ **DOPPIO SENSO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **AMBO I LATI**
- ▷ **DOPPIO SENSO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **AMBO I LATI**  
+ **SOSTA** su un **LATO**
- ▷ **SENSO UNICO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **UN LATO**  
+ **SOSTA** sul **LATO OPPOSTO**

### **STRADE a SENSO UNICO:**

- ▷ **SENSO UNICO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **DUE LATI SENZA SOSTA**
- ▷ **SENSO UNICO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **UN LATO**  
+ **SOSTA** sul **LATO OPPOSTO**
- ▷ **SENSO UNICO** di **MARCIA + PERCORSO PEDONALE** su **AMBI I LATI**  
+ **SOSTA** su un **LATO**.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



La SOSTA nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA è quindi organizzata in ogni singola strada nel seguente modo (indicazioni delle strade oggetto di modifica):

► **SOSTA su UN LATO della STRADA**

(PERCORSO PEDONALE sul LATO OPPOSTO)

- ▷ Via **BOSCONI**, nel tratto da Via Madonna dello Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio
- ▷ Via **CIVITELLA**, intera estensione
- ▷ Via **LUGO**, nel tratto e direzione da Via Cerchia di S. Egidio a Via Borghi
- ▷ Via **PREMILCUORE**, nel tratto da Via Cerchia di S. Egidio a Via Borghi
- ▷ Via **VISERBA**, intera estensione
- ▷ Via **MORCIANO**, nel tratto da Via dei Fiori e Via Coriano
- ▷ Via **OLIVETI**, per un tratto da nord a sud
- ▷ Via **CAMBIVOGLIA**, intera estensione
- ▷ Via **SALIERI**, nel tratto da Via Cambivoglia a Via Monteverdi
- ▷ Via **POLESINE**, intera estensione
- ▷ Via **CERVIA**, intera estensione
- ▷ Via **BRISIGHELLA**, intera estensione

► **DIVIETO di SOSTA su AMBO i LATI**

(PERCORSO PEDONALE su AMBO I LATI)

- ▷ Via **MELDOLA**, intera estensione
- ▷ Via **FORLIMPOPOLI**, intera estensione
- ▷ Via **LUGO**, da Via Morciano a Via Cervese
- ▷ Via **PREMILCUORE**, da Via Borghi a Via Morciano.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Altre particolari esigenze di sosta per **MOTO e BICI** non sono state segnalate dai cittadini negli incontri del progetto partecipato, forse perché è tollerato e non desta particolari preoccupazioni la “collocazione arbitraria” di tali veicoli in diverse strade dei quartieri.

Sicuramente si crea una domanda di sosta per BICI e MOTO nei punti con maggiori funzioni pubbliche e con attività commerciali, come, ad esempio, in:

- ▷ **SCUOLA di Via ZOLI**
- ▷ **SCUOLE di Via ANNA FRANK**
- ▷ **PARROCCHIA delle VIGNE e di S. EGIDIO**
- ▷ **PUNTI COMMERCIALI di Piazza PARTIGIANI e della Via CERVESE a S. EGIDIO**
- ▷ **zona commerciale ROMAGNA**
- ▷ **STAZIONE FERROVIARIA.**

In diversi casi la risposta della sosta per le MOTO e BICI è, in qualche modo, all'interno di questi servizi (soprattutto scuole e parrocchie e in particolare per le bici), mentre in altri casi c'è un'autogestione che pare non creare particolari problemi agli spazi della strada e agli altri utenti.

Certamente occorre individuare specifici spazi di sosta per le BICI e soprattutto per le MOTO nelle due aree commerciali di Piazza PARTIGIANI e della Via CERVESE a S. EGIDIO.



**Comune di Cesena  
(FC)**

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## **Speciale PIAZZALE in Via MADONNA dello SCHIOPPO al confine tra la zona commerciale ROMAGNA e l'area residenziale**

Un particolare problema è determinato dal piazzale a lato della Via Madonna dello Schioppo (di fronte alle opposte Via Zoli e Via Cervia), al confine tra la zona commerciale ROMAGNA e la zona RESIDENZIALE delle Vigne e S. Egidio.

Questo piazzale è stato urbanizzato come parcheggio dell'area commerciale-produttiva, con la sosta per gli autocarri, in particolare utile alle esigenze delle prospicienti officine per tali veicoli.

La gestione di questa area ha avuto diversi problemi, in particolare per gli antistanti tre edifici residenziali, con, in primo luogo, il parcheggio degli autofrigo che lasciavano accessi i frigoriferi per l'intera notte. Il conseguente provvedimento di divieto di accessione degli autofrigo pare aver impedito l'inadeguato uso del parcheggio.

Altresì, come si vede dalle foto a lato, il parcheggio, non avendo alcun spazio di sosta segnalato a terra, è utilizzato in forma caotica.

Il parcheggio deve essere innanzi tutto organizzato con adeguata segnaletica orizzontale che individui con chiarezza la **SOSTA per gli AUTOCARRI e quelle per le AUTOVETTURE**.

In secondo luogo deve essere semplificata, anche ai fini della sicurezza, la **CIRCOLAZIONE di ingresso ed uscita dal piazzale** (del tutto inutili e con maggiori pericoli gli attuali tre ingressi-uscite), e **all'interno dello stesso parcheggio**.

**Quindi il piazzale avrà un solo INGRESSO sul lato est** (anche come possibile ultima intersezione per il transito degli autocarri con possibile divieto di proseguire sulla Via Madonna dello Schioppo in direzione della Via Cervese), una **solta USCITA sul lato ovest**, ed una circolazione interna prevalentemente a senso unico.

L'organizzazione del piazzale è vincolata anche dalla necessità di avere ampi spazi di manovra per il movimento degli autocarri.

Nella pagina successiva lo schema di organizzazione della circolazione e sosta nel piazzale.







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



In sintesi, in merito alla **SOSTA**, il “Piano ...” ha previsto di:

- ▷ **ISTITUIRE POSTI AUTO REGOLARI** in **OGNI STRADA**
- ▷ **VERIFICARE la COSTANTE DISPONIBILITÀ PUBBLICA di POSTI AUTO** con la **DISPONIBILITÀ** delle **AREE PRIVATE (GARAGE e CORTILI)** e l'**OFFERTA** di alcune **AREE di PARCHEGGIO** (P.le Berlinguer, piazzale in Via Madonna dello Schioppo Via Cerchia delle Vigne presso il parco Fornace Marzocchi, piazzale in Via Teodorani presso il supermercato COOP, Piazza dei Partigiani e piazzale presso Via Sacco e Vanzetti)
- ▷ **ISTITUIRE dei POSTI AUTO A DISCO ORARIO** nella Piazza dei **PARTIGIANI** (una “fila” di posti auto sul lato est con D.O. 30/60 minuti, 8-20, nei giorni feriali) perché richiesti dalle attività commerciali, e, soprattutto, perché necessari per una zona commerciale nonché previsti dal “Piano generale della sosta” di cui alla delibera di Giunta n. 188 del 22/giugno 2010
- ▷ **ISTITUIRE POSTI AUTO** per **PERSONE INVALIDE** dove specificatamente richiesti,
- ▷ **DARE ORDINE** alle **STRADE**
- ▷ **DARE CERTEZZA** delle **REGOLE**, dei **COMPORTEMENTI** e del **CONTROLLO**
- ▷ **MIGLIORARE la FUNZIONALITÀ** delle **STRADE**
- ▷ **MIGLIORARE l'IMMAGINE** delle **STRADE** e del **QUARTIERE**.

La specifica **DOMANDA** di **SOSTA** per l'accesso alla **STAZIONE** dal nuovo sottopasso pedonale nel quartiere Vigne è già stata risolta con la realizzazione del **PARCHEGGIO NORD STAZIONE** (250 posti auto + moto + bici).

Negli incontri del progetto partecipato non sono più emersi problemi di “invasione” delle auto degli utenti della stazione l'interno del quartiere Vigne (problema che, in parte, era stato risolto con la riqualificazione della zona “Vigne Sud” del progetto di cui alla Delibera 321/2001).





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Altre proposte per la SICUREZZA

Nel progetto della “1^ FASE” non sono previsti altri particolari interventi rispetto a quelli descritti nelle pagine precedenti e già attuati nei mesi di luglio-agosto e nel mese di novembre perché tutto quanto si poteva modificare, migliorare e adeguare il più possibile alle norme, solo con le semplici opere di segnaletica verticale ed orizzontale, di fatto è già stato realizzato o è in programma per la prossima primavera (rinvii per le condizioni atmosferiche), soprattutto nel comparto di “VIGNE nord”.

Si evidenziano comunque le altre seguenti opere:

► **DOSSO in conglomerato in Via BOSCONI** (tratto da Via Madonna dello S. e Via Cervese), in sostituzione di quello in plastica, da posizionare in posizione più distante dalle abitazioni ed in prossimità della scuola media superiore e di un attraversamento pedonale tra la stessa scuola ed un ampio parcheggio;

► **semaforo con durata 0-24 nell'intersezione già semaforizzata tra Via MADONNA dello SCHIOPPO, Via RAVENNATE e Via CAVALCAVIA**, a seguito del rilievo della maggiore incidentalità grave e con morti nelle ore notturne con semaforo spento. L'intervento è di tipo sperimentale - verifica in 2/3 anni sulla minor incidentalità e gravità - perché il traffico nelle ore notturne è particolarmente ridotto e ciò potrebbe determinare un comportamento scorretto negli utenti di non rispetto dello stesso semaforo. L'esperimento del semaforo 0-24 sulla Via Emilia urbana non ha dato questo problema negativo, anche se deve essere verificata l'efficacia del provvedimento sempre in funzioni di minori incidenti gravi e con morti. Comunque per questa intersezione rimane valida la soluzione definitiva di una rotatoria come proposto nella 2^ FASE (opera prevista a carico del progetto Novello).





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## La SEGNALETICA STRADALE

La SEGNALETICA STRADALE è un altro elemento fondamentale del “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” perché, soprattutto nella 1<sup>a</sup> FASE, il progetto si attua unicamente con la segnaletica stradale per indicare la nuova organizzazione e regole della circolazione e della sosta in ogni singola strada.

In primo luogo la segnaletica stradale è divisa in:

- ▶ **SEGNALETICA ORIZZONTALE**
- ▶ **SEGNALETICA VERTICALE.**

Una corretta segnaletica ottiene il risultato di:

- ▷ INFORMARE l'utente sui suoi diritti e doveri
- ▷ FACILITARE il comportamento degli utenti
- ▷ AUMENTARE il RISPETTO delle REGOLE
- ▷ CONTROLLO rapido, certo ed efficace.

La segnaletica stradale sarà installata nel rispetto delle norme del Codice della Strada, per fornire una corretta, chiara e semplice informazione agli utenti ed avere un'uniforme installazione su tutta la rete stradale comunale.

La segnaletica stradale sarà realizzata in modo più ampio di quello attualmente presente nel quartiere Stadio perché dovrà prescrivere ed informare su tutti i diritti e doveri degli utenti della strada, ma sarà anche quella strettamente necessaria, utile, non ridondante o superflua.

Il “Piano particolareggiato della sicurezza nel quartiere Stadio” è quindi anche l'occasione per uno studio attento della **SEGNALETICA ORIZZONTALE e VERTICALE per TUTTE le FUNZIONI e TIPOLOGIE della circolazione e sosta**, condivisa in particolare con la Polizia Municipale che ha il fondamentale ruolo di controllo e rispetto degli stessi segnali.

Nelle pagine seguenti sono riportati alcuni tra i principali SEGNALI STRADALI che potranno essere utilizzati per regolare la mobilità nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Segnaletica stradale ORIZZONTALE

La **segnaletica ORIZZONTALE** sarà ampiamente utilizzata - sempre nei limiti dell'utilità e conformità alle norme - perché è maggiormente visibile e può facilitare i comportamenti degli utenti.

In particolare saranno utilizzati i **segnali ORIZZONTALI** di:

- ▷ **RIGA CONTINUA del LIMITE di CORSIA**  
(la riga sul margine destro indica anche il divieto di sosta)
- ▷ **FRECCIA di OBBLIGO di DIREZIONE**  
(utile per proseguire in modo corretto la direzione di marcia e per evitare di immettersi in sensi vietati)
- ▷ **POSTI AUTO**  
(dà certezza di dove è consentita o vietata la sosta, facilita il comportamento degli utenti, il rispetto delle regole e il controllo. Il quartiere è ordinato e maggiormente tutelato).

Inoltre si realizzerà la segnaletica orizzontale per potenziare i segnali verticali (vedere gli esempi delle foto a lato) di:

- ▷ **ZONA 30 (o limite dei 30 km/ora)**
- ▷ **DARE PRECEDENZA.**

Come è visibile nelle due foto a lato, i segnali verticali ripetuti anche a terra hanno una grande visibilità e determinano un'informazione più semplice ed efficace per gli utenti.



Segnali orizzontali di  
POSTI AUTO e PERCORSO PEDONALE



Segnali orizzontali di  
"SENSO UNICO", LIMITE 30 km/ora  
e di margine del  
percorso pedonale/divieto di sosta



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Segnaletica stradale VERTICALE

Anche la **segnaletica VERTICALE** è il principale strumento con cui si riorganizza il sistema stradale del quartiere Stadio.

Altrettanto importante installare segnaletica solo conforme al codice della strada ed iniziare un percorso di uniformità dei segnali stradali verticali su tutto il Comune.

In particolare nei piani di quartiere sono utilizzati i **segnali VERTICALI** di:

- ▷ ZONA RESIDENZIALE associato a ZONA 30
- ▷ SENSO UNICO
- ▷ SENSO VIETATO
- ▷ PERCORSO PEDONALE
- ▷ USO CORSIE
- ▷ DARE PRECEDENZA
- ▷ PARCHEGGIO GENERICO
- ▷ PARCHEGGIO MOTO o BICI
- ▷ PARCHEGGIO A DISCO ORARIO
- ▷ PARCHEGGIO per CARICO-SCARICO MERCI
- ▷ PARCHEGGIO per INVALIDI
- ▷ DIVIETO di SOSTA.



Fig. Il 318 del CdS  
Segnale di ZONA RESIDENZIALE  
“Indica l’inizio di una strada o di una zona a carattere abitativo, nella quale vigono particolari norme di comportamento che sono indicate in apposito pannello integrativo”.

Fig. Il 323/a del CdS  
Segnale di  
ZONA A VELOCITA' LIMITATA  
“Indica l’inizio di un’area in cui non è consentito superare la velocità riportata nel segnale”.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Fig. Il 348 del CdS  
Segnale di  
senso unico parallelo

Fig. Il 292 del CdS  
Segnale di  
nome strada combinato con  
senso unico

*“E’ installato parallelamente all’asse stradale per indicare che la strada è a senso unico. Può essere installato in combinazione col segnale “nome strada”.*



Fig. Il 349 del CdS  
Segnale di  
senso unico frontale

*“E’ installato frontalmente all’inizio di una strada per indicare che i conducenti possono utilizzare l’intera larghezza.*



Fig. Il 47 del CdS  
Segnale di  
senso vietato

*“Vieta di entrare in una strada accessibile invece dall’altra parte, in quanto a senso unico”.*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Fig. Il 88 del CdS  
Segnale di  
PERCORSO PEDONALE

*“Indica l’inizio di un percorso, un itinerario, un viale, un’area pedonale, riservata solo a pedoni. Il segnale implica il divieto di transito per tutte le altre categoria di utenti della strada.”*

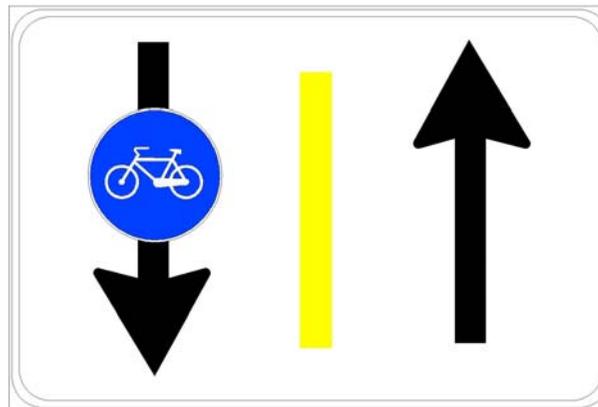


Fig. Il 339 del CdS  
Segnale di  
USO CORSIE

Indica la corsie riservate al traffico normale e la direzione opposta alle biciclette.

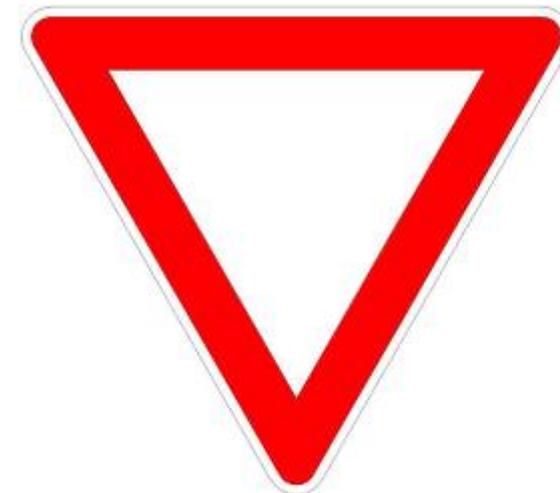


Fig. Il 36 del CdS  
Segnale di  
DARE PRECEDENZA

*“Indica l’obbligo di dare precedenza ai veicoli che circolano nei due sensi sulla strada sulla quale ci si immette o che si va ad attraversare”.*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Fig. II 176 del CdS  
Segnale di  
parcheggio generico

*“Indica un’area organizzata ed attrezzata per sostare a tempo indeterminato. Mediante pannelli integrativi sono eventualmente indicati con valore prescrittivo:*

- limitazione di tempo
- tariffe per la sosta a pagamenti
- schema della disposizione dei veicoli (sosta parallela, obliqua, ortogonale)
- categorie ammesse o escluse



Segnale di  
parcheggio per auto



Segnale di  
parcheggio per auto  
con schema sosta



Segnale di  
parcheggio per  
ciclomotori e motocicli



Segnale di  
parcheggio per  
velocipedi (biciclette)



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Segnale di  
parcheggio  
con disco orario

La sosta a disco orario è prevista nei giorni feriali, dalle ore 8,00 alle 20,00 per il tempo di 60 minuti.

Negli altri orari e giorni festivi la sosta è consentita senza limiti di tempo



Segnale di  
parcheggio per  
carico-scarico merci

Il segnale indica che la sosta è consentita solo agli autocarri per il carico-scarico merci con disco orario 30 minuti, nei giorni feriali, ore 8-20.

Negli altri giorni (festivi) e orari (20-8) la sosta è consentita a qualsiasi altro veicolo all'interno del segnale orizzontale



Figura II 79/a del CdS  
Segnale di  
parcheggio riservato ai  
veicoli al servizio di  
persone invalide munite  
di apposito  
contrassegno



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Modello Il 8/a del CdS  
Segnale di  
divieto di sosta  
temporaneo

*Esempio di segnale  
composito di divieto di sosta  
temporaneo con simbolo  
esemplificativo della  
motivazione*



Figura Il 74 del CdS  
Segnale di  
divieto di sosta

*Indica i luoghi dove la sosta è vietata, in aggiunta a quelli dove, per regola generale, vige il divieto.*

*In assenza di iscrizioni integrative il divieto è permanente nelle 24 ore lungo le strade extraurbane. Su quelle urbane, in assenza di iscrizioni integrative, il divieto vige dalle 8,00 alle 20,00.*

*Pannelli integrativi con cifre, simboli o brevi iscrizioni possono limitare la portata del divieto.*



Figura Il 75 del CdS  
Segnale di  
divieto di fermata

*Vieta la sosta e la fermata o comunque qualsiasi momentaneo arresto volontario del veicolo.*

*In assenza di iscrizioni integrative il divieto è permanente. E' sempre disposta la rimozione coatta del veicolo.*



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Un utile segnaletica stradale è quella verticale di **DIREZIONE**, che informa sui percorsi da seguire per raggiungere le destinazioni che interessano i diversi utenti.

Nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e soprattutto nell'area commerciale ROMAGNA, sono numerose le informazioni che servono per entrare all'interno degli stessi quartieri e soprattutto per EVITARE al traffico di attraversamento inutili percorsi sulle strade residenziali.

Sulle strade principali, nelle intersezioni di ingresso ai quartieri è opportuno indicare le direzioni di:

-quartiere Vigne



-quartiere S. Egidio



-zona commerciale ROMAGNA.



Queste segnalazioni saranno collocate (nelle intersezioni interessate).

- ▷ a ovest sulla Via Togliatti, Via Cavalcavia, Via Ravennate;
- ▷ a est Via Cervese, Via Assano, Viadotto Kennedy.

Durante l'incontro con i cittadini, gli operatori presenti sulla Via MADONNA dello SCHIOPPO hanno evidenziato la difficoltà di raggiungere tale strada per i clienti che provengono dal settore sud-est della città (dalla zona di Case Finali e dello Stadio) perché nell'intersezione semaforica tra la Via Cervese e Via Madonna dello Schioppo non è consentita la svolta a sinistra sulla stessa Via Madonna dello Schioppo.

Per ovviare a questo inconveniente la segnaletica di indicazione deve essere completata con il segnale



collocato nella Rotonda Campana Augusto (tra Viadotto Kennedy e Via Assano), nella Rotonda Cervese (tra Via Cervese e Via Spinelli) e nelle successive intersezioni fino alla Via Boscone, strada che interseca la Via Madonna dello Schioppo.

Anche questa "piccola" ma efficace SEGNALETICA di DIREZIONE può contribuire a migliorare il rapporto di fiducia degli utenti ed il loro corretto e sicuro comportamento sulla strada.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Ancora più importanti i segnali di direzione sulla rete stradale principale di “contorno” ai quartieri VIGNE, S. EGIDIO e area commerciale ROMAGNA e verso le diverse ed opposte mete di:

- **centro**
- **stazione**
- **A14**
- **secante**
- **RIMINI (SS9 e SS16)**
- **FORLI'**
- **CESENATICO**
- **CERVIA.**

Se queste informazioni forse NON servono ai residenti dei quartieri, sono utili ad un qualsiasi “utente forestiero” che per vari motivi è entrato e si è fermato nel quartiere e deve essere accompagnato con facilità sui percorsi più funzionali per la sua destinazione, considerando anche i divieti di transito che incontrerà con i nuovi sensi unici.

Se poi pensiamo ad una buia serata invernale, magari con pioggia o nebbia, si comprende ancor di più l'utilità della segnaletica d'indicazione e di come si possa innervosire un utente che non sa da che parte uscire e, magari si trova nella direzione opposta alla sua volontà.

Ancora più utile la segnaletica di indicazione per i veicoli che accedono alla zona commerciale ROMAGNA, soprattutto gli autocarri del trasporto merci che provengono da altre città, e devono raggiungere la rete stradale principale (segnaletica in parte già realizzata con il “Piano generale della segnaletica stradale di indicazione” del 2007).

In conclusione, nelle principali intersezioni dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e area commerciale ROMAGNA occorre installare adeguati segnali di direzione soprattutto:

- ▶ **settore EST:** nell'intersezione tra Via Cervese e Via Madonna dello Schioppo; Rotonda Cervese; Rotonda Domeniconi; Rotonda Campana;
- ▶ **settore OVEST:** intersezione Via Cavalcavia e Via Togliatti; intersezione Via Cavalcavia e Via Ravennate; intersezione Via Ravennate e Via Togliatti.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Breve riassunto sulla nuova organizzazione del sistema della circolazione e sosta nella 1^ FASE

Il “SISTEMA della CIRCOLAZIONE e della SOSTA” proposto nella 1^ FASE del “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”, è in gran parte il **sistema possibile** considerato lo stato della rete stradale esistente e le attuali relazioni con la rete stradale principale di “contorno e attraversamento” dei quartieri.

Innanzitutto, è stata definita la delimitazione delle **QUATTRO “ZONE RESIDENZIALI-ZONA 30”** da individuare con apposita segnaletica orizzontale e verticale quale “segnale” di “SPAZIO PARTICOLARE di MOBILITÀ LOCALE” dove le auto entrano con prudenza per “condividere” la strada con ciclisti, pedoni e le funzioni sociali.

Sui singoli interventi attuati in ogni strada, si possono, ad esempio, avere alcune opzioni differenti sulla direzione di marcia dei **SENSI UNICI**, ma per molte strade è inevitabile questa regolamentazione della circolazione (l'eventuale modifica deve attendere la sperimentazione del primo anno ovvero del 2011).

Invece in altre strade è utile lasciare il **DOPPIO SENSO** di circolazione per facilitare l'ingresso e l'uscita dal quartiere e la circolazione interna.

Sulle strade locali del quartiere a prevalente utilizzo dei residenti, prive di traffico di attraversamento anche se solo d'interquartiere, e con limitata mobilità di pedoni, si è istituito il **PERCORSO PEDONALE** solo su **UN LATO** per consentire, sempre a causa della limitata sezione stradale, la **SOSTA LONGITUDINALE** almeno su un lato (solitamente il lato opposto al percorso pedonale), considerato tra l'altro la significativa **RIDUZIONE** della AUTO su STRADA.

Infatti, eliminare la sosta su tutte le strade non perfettamente a norma, creerebbe l'oggettiva difficoltà di gestione e sicurezza dell'intero sistema e funzioni della mobilità del quartiere, anche perché l'offerta della sosta non può trovare alternative più efficaci e corrette né all'interno del quartiere e tanto meno nei quartieri limitrofi.

Altresì l'offerta generale della sosta è soddisfatta da alcune aree di parcheggio diffuse in diversi punti dei due quartieri residenziali, anche se, a volte, a 100, 200 o 300 metri dalle abitazioni.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Invece, nella strade interzonali del quartiere a maggiore traffico veicolare e movimento dei pedoni - soprattutto in Via MADONNA dello SCHIPPO - il **PERCORSO PEDONALE (futuro MARCIAPIEDE)** deve essere istituito su **AMBO I LATI** per non obbligare l'attraversamento dei pedoni.

Altresì, nelle limitate sezioni stradali dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO, quasi tutte prive di marciapiedi, il "Piano ..." prevede nuove **CORSIA DI MARCIA** a norma ovvero:

- ▶ larghe almeno **3,00 metri nei sensi unici**
- ▶ larghe almeno **6,00 metri nei doppi sensi.**

Nei doppi sensi di circolazione le sezioni stradali delle carreggiate sono state limitate a circa 6,00 metri sia per "fare spazio" alle altre funzioni, sia per contribuire a limitare la velocità dei veicoli di solito favorita da corsie stradali più ampie (il passaggio dei bus che di norma sulle strade nuove richiederebbe corsie di 3,50 metri, in questo caso non è stato seguito sia per i più volte richiamati limiti di spazio stradale, ma anche per il limitato passaggio del numero dei bus).

Come già detto nel "Capitolo 3: La normativa", la prescrizione dell'art. 157, comma 2 del Codice della Strada sullo ... *spazio pedonale di un metro tra la sosta il margine destro della carreggiata, qualora non esista marciapiede rialzato ...*, non sempre la strada è stata organizzata con tale criterio funzionale perché nell'articolato sistema della mobilità delle "vecchie strade" dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO, non solo il "Piano ..." ha garantito la continuità della circolazione di pedoni in ogni direzione, ma ha organizzato ogni singola strada per raggiungere la migliore sicurezza possibile tra tutte le funzioni e gli utenti della strada.

Inoltre, l'uniforme organizzazione delle strade dell'intero quartiere insieme ad un'altrettanto uniforme e diffusa segnaletica verticale ed orizzontale, saranno lo strumento per rendere agevole, chiaro e semplice rispettate le regole della strada e il comportamento degli utenti.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## IL PROGETTO del “piano ...” nella 2^ FASE – Tavola 7.P

Le opere della 2^ FASE sono in parte documentate nell'allegato schema planimetrico della Tavola generale n. 7/P, e, per quanto non documentabile nella stessa planimetria, riassunte nella pagina successiva.

La 2^ FASE del piano, ripartirà dal monitoraggio sull'attuazione della 1^ FASE, per verificarne l'efficacia e la conferma o l'aggiornamento di quanto attuato ovvero se quanto previsto dalla stessa 2^ FASE è ancora utile e necessario.

Nella 2^ FASE di un qualsiasi piano della sicurezza stradale in un quartiere sono previste le opere strutturali di breve, medio e lungo periodo che hanno bisogno di specifici finanziamenti.

Nella 2^ FASE sono previsti MOLTI INTERVENTI, alcuni STRATEGICI (“Bretella-Gronda”, “Novello” e, anche se opera più limitata, la rotatoria all'intersezione tra Via Madonna dello Schioppo e nuova strada di PRG che prolunga la Via G. Bruno), ed altri più “episodici” e locali.

Questi interventi hanno una diversa tempistica e tutti quanti devono essere costantemente MONITORATI per comprendere l'effettiva influenza sull'intero sistema della mobilità e dell'ambiente, e come deve essere adeguato il “Piano ...” nel tempo.

Forse il “**Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA**”, è il piano di quartiere più ricco di progetti di medio e lungo periodo, e, quindi, il piano che dovrà essere certamente *rianalizzato e riprogettato*.

Nella pagine successive l'elenco delle piccole e grandi opere previste nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Nella “**2^ FASE**” sono previste le seguenti principali opere di breve, medio e lungo periodo:

- ▶ INTERSEZIONE RIALZATA tra Via BORGHI e Via dei FIORI
- ▶ INTERSEZIONE RIALZATA tra Via BORGHI e Via LUGO  
o tra Via CHIESA di S. EGIDIO e Via TORRIANA
- ▶ INTERSEZIONE RIALZATA tra Via XXV APRILE e Via CERCHIA delle VIGNE
- ▶ “BRETELLA-GRONDA” e interventi di moderazione del traffico sulla Via Cervese
- ▶ ROTATORIA tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e NUOVA STRADA di PRG  
(prolungamento di Via Giordano Bruno)
- ▶ ROTATORIA tra Via CERCHIA di S. EGIDIO e Via BOSCONI
- ▶ ROTATORIA tra Via CERVESE e Via FAENZA
- ▶ MARCIAPIEDI in Via MADONNA dello SCHIOPPO: intera estensione
- ▶ PISTA CICLABILE in Via CERCHIA di S. EGIDIO (completamento)
  
- ▶ QUARTIERE NOVELLO con le conseguenti opere di:
  - ▷ PISTA CICLABILE tra Via CERVESE e Via RAVENNATE (completamento)
  - ▷ NUOVA TRATTO di Via MONTECATINI
  - ▷ ROTATORIA tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via RAVENNATE
  - ▷ ROTATORIA tra Via CAVALCAVIA e Via TOGLIATTI.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

### Tavola n. 7.P. Planimetria della 2<sup>a</sup> FASE del “Piano ...”



Servizio Mobilità







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Perché le INTERSEZIONI RIALZATE interne alla “ZONA 30”

Nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO sono stati realizzati negli anni passati dei rallentatori di velocità quasi sempre con DOSSI in PLASTICA.

Negli ultimi anni nel Comune di Cesena abbiamo aggiornato la TIPOLOGIA dei DOSSI a seguito delle esperienze positive e negative avute con i dossi di plastica e quelli in conglomerato (e per quest’ultimi, con la scelta di aggiungere l’ATTRAVERSAMENTO PEDONALE).

Il “prototipo” più funzionale, efficace e che ha raggiunto non solo l’obiettivo di moderare la velocità, ma anche quello di ridurre l’incidentalità è stata l’**INTERSEZIONE RIALZATA**, un utile strumento per ridurre la velocità e creare situazioni di maggiore sicurezza nelle aree con una complessa promiscuità tra gli autoveicoli e gli utenti deboli e dove è opportuno “obbligare” la velocità moderata.

Le intersezioni rialzate (di fatto dei dossi), possono essere, come gli stessi dossi previsti dal Codice della Strada, anche un *ostacolo* alla circolazione, e, quindi, vanno realizzate:

- ▶ **con particolare attenzione**
- ▶ **uniformi su tutta la rete stradale**
- ▶ **simili ai dossi previsti dal Codice della Strada.**

Di fatto, per quanto di seguito indicato nei dettagli, queste intersezioni rialzate corrispondono a quanto indicato nel Codice della Strada (art. 179 del Regolamento), e sono progettate con le stesse modalità, altezza e segnaletica previste per i dossi alti 7 cm. in conglomerato. Quindi, le intersezioni rialzate saranno realizzate con i seguenti elementi:

- ▶ **altezza cm. 7**
- ▶ **rampa di 60/70 cm.**
- ▶ **ampio ripiano per creare uno “spazio di sicurezza” - non solo un “punto” - e allontanare i rumori dei veicoli in salita e discesa dal “dosso”**
- ▶ **segnale orizzontale giallo sulla rampa di oltre 2.00 metri di lunghezza per essere maggiormente visibile anche al momento della discesa**
- ▶ **attraversamenti pedonali distanti dai segnali gialli di dosso**
- ▶ **eventuale pavimentazione particolare.**

In questo “Piano ...” si indica l’evoluzione formale-funzionale delle INTERSEZIONI RIALZATE per renderle più visibili, sicure e di minor impatto sulle abitazioni (vedere pagina successiva)



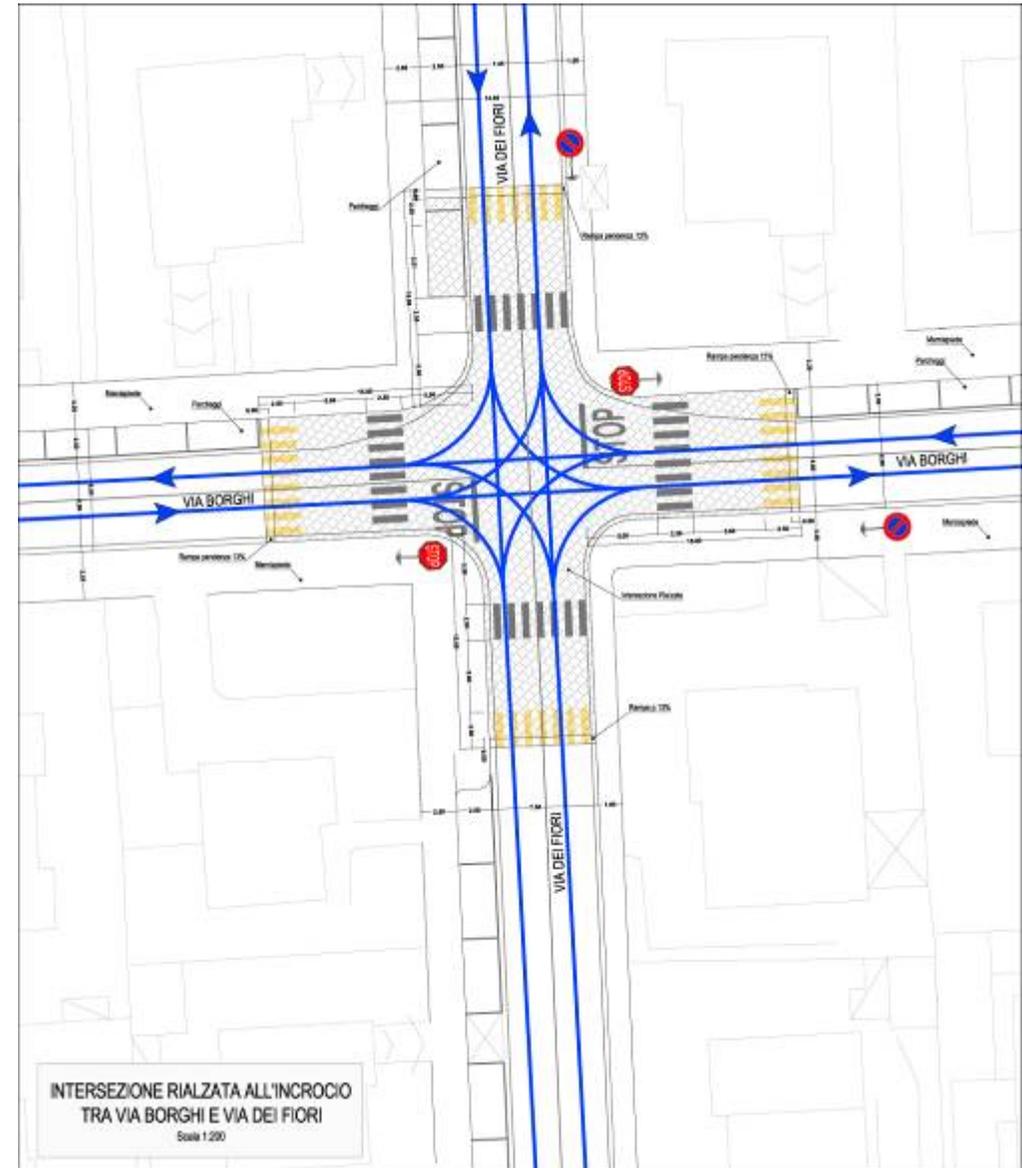
Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Schema di un'intersezione rialzata tra Via BORGHI e Via dei FIORI (vedere Tavola n. 6).

Lo schema - riportato nella planimetria a lato - di **INTERSEZIONE RIALZATA** (con gli elementi descritti nella precedente pagina), è conseguente delle esperienze e delle verifiche dei “dossi” già realizzati in diverse strade cesenati, e migliora la funzionalità, la visibilità e la sicurezza, con l'ulteriore qualità di creare uno **SPAZIO SICURO**, il più ampio possibile in relazione alle “dinamiche urbane da proteggere”.

Questo schema deve essere costantemente mantenuto in tutti gli interventi della rete stradale di Cesena per uniformare l'immagine, la forma e funzione di queste strutture ed il conseguente comportamento degli utenti.



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Schema di un DOSSO “lineare” (esempio in Via BOSCONE vedere Tavola n. 6).

Questo schema di **DOSSO “lineare”** in conglomerato di h. cm 7 (con gli stessi elementi tecnici, di forma e segnaletica descritti nella precedente pagina), è “diverso” dal dosso previsto dal Codice della Strada (art. 179 del regolamento) SOLO perché sopra è riportato il segnale orizzontale dell’attraversamento pedonale.

Anche questo dosso ha i “piccoli” accorgimenti tecnici descritti precedentemente, dove si migliora la funzionalità (in particolare per il transito degli autocarri, come richiesto anche dai Vigili del Fuoco), la visibilità e la sicurezza, con l’ulteriore qualità di creare uno SPAZIO SICURO, il più ampio possibile in relazione alle “dinamiche urbane da proteggere”.

Questo schema, frutto della ricerca e studio dei dossi realizzati sulle strade del Comune di Cesena, deve essere costantemente mantenuto in tutti gli interventi della rete stradale di Cesena per uniformare l’immagine, la forma e funzione di queste strutture ed il conseguente comportamento degli utenti.







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Perché la ROTATORIA in Via Madonna dello Schioppo e nuova strada di PRG (prolungamento della Via Giordano Bruno)

Nel “Piano ...” sono previste diverse ROTATORIE con diversi ruoli ed importanza soprattutto in funzione dei flussi di traffico.

La loro realizzazione nel tempo è concatenata soprattutto con la realizzazione delle nuove urbanizzazioni del PEEP di S. EGIDIO (Via Boscone) e del NOVELLO.

Tra le numerose rotatorie previste preme porre l’attenzione sulla **Rotonda tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e NUOVA STRADA di PRG (prolungamento della Via GIORDANO BRUNO).**

Infatti questa ROTONDA (non ancora prevista nel PRG), può aiutare a **visualizzare maggiormente la delimitazione fisica tra la ZONA COMMERCIALE ROMAGNA ed i quartieri RESIDENZIALI S. EGIDIO e VIGNE** e, quindi, ridurre il traffico di attraversamento sul tratto residenziale di Via MADONNA dello SCHIOPPO, soprattutto degli autocarri.

Infatti, attualmente, la Via MADONNA dello SCHIOPPO è un lungo asse pressoché rettilineo che non ha visibili e funzionali differenziazioni tra il tratto nell’area commerciale-artigianale ROMAGNA ed il tratto residenziale dei quartieri Vigne e S. Egidio.

La NUOVA ROTATORIA può contribuire a questa “fisica e funzionale separazione” dei due tratti stradali.

Inoltre, anche il tratto residenziale della Via MADONNA dello SCHIOPPO potrebbe essere ricompreso nella ZONA 30, quale ulteriore indicazione di separazione tra l’area urbana più “locale-residenziale” e quella commerciale più “pubblica-interquartiere” e con traffico anche extra quartiere.

La nuova rotatoria ha attualmente vincoli di PRG ovvero la nuova strada di PRG è all’interno di un’urbanizzazione di iniziativa privata.

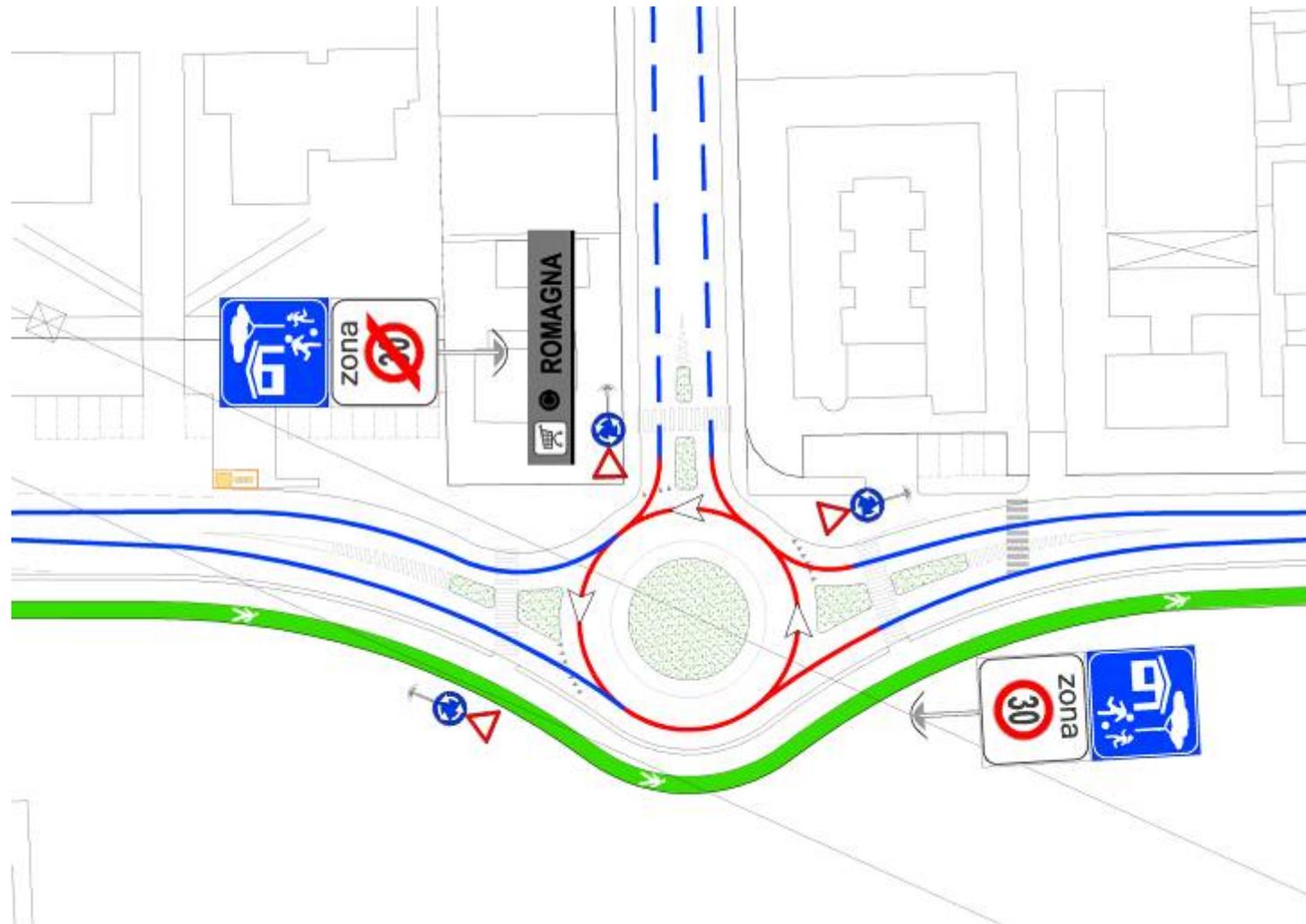
Si valuterà se e come è possibile modificare la previsione del PRG estrapolando la strada come opera pubblica insieme all’effettiva possibilità di finanziare l’opera.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Lo schema funzionale della rotatoria in  
**Via MADONNA dello SCHIOPPO, NUOVA STRADE di PRG**  
(prolungamento di Via Giordano Bruno - vedere Tavola 7.P.)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Considerazioni finali sul “Piano ...”

A pagina 141/182 abbiamo esposto una breve valutazione sulle principali scelte di riorganizzazione e sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e delle opere attuate nella 1<sup>a</sup> FASE, soprattutto in merito al sistema di circolazione di PEDONI e AUTOVEICOLI (con la priorità dei percorsi pedonali e la prevalenza dei sensi unici) e al sistema della sosta per garantire posti auto corretti, segnalati a terra e necessari *all'autonomia dei quartieri* che non possono utilizzare gli spazi della sosta al di fuori della “*propria isola*”.

Considerando anche la 2<sup>a</sup> FASE del piano, si può ritenere completata la sicurezza del progetto che rimane l'obiettivo prioritario contenuto nel titolo stesso del piano.

Come visto nell'analisi, il problema della sicurezza è più percepito dai residenti rispetto, ad esempio, all'oggettività degli incidenti stradali che sono maggiori e più gravi sulle strade principali esterne al quartiere rispetto alla rete stradale interna al quartiere (occorre uno **specifico studio ed intervento soprattutto per la sicurezza sulla Via CERVESE e Via MADONNA dello SCHIOPPO**).

A nostro avviso, le scelte del piano ci sembrano sufficientemente semplici e chiare, e non necessitano di ulteriori spiegazioni e motivazioni rispetto a quelle date di volta in volta su ogni proposta progettuale.

Il piano risponde ai principali PARAMETRI della SICUREZZA con tutti gli interventi previsti, da quelli già indicati dei percorsi pedonali e della sosta regolare, a quello dei sensi unici “disegnati” anche per ridurre i conflitti nelle intersezioni, a quello della delimitazione della ZONA 30, a quelli più strutturali delle rotatorie, delle intersezioni rialzate e dei marciapiedi (e delle piste ciclabili esterne al quartiere).

Il valore del piano non è quindi il singolo elemento di qualità, ma il **SISTEMA**, l'offrire agli utenti un'IMMAGINE CORRETTA ed EFFICIENTE della rete stradale dei loro quartieri, che RISPONDE ai LORO PROBLEMI e che qualifica il loro ambiente ed il loro comportamento.

Il piano con la novità e la VISIBILITA' dei suoi interventi (quartieri all'unisono ordinati e con segnali stradali “nuovi” e chiari) inviterà ad assumere comportamenti adeguati e sicuri da parte di tutti i cittadini.

Infatti, in un circolo vizioso, si rincorrono le colpe tra le irregolarità e indisciplina degli utenti e lo stato inadeguato della rete stradale: il piano è l'occasione per ridurre entrambi i difetti partendo in primo luogo da una maggiore qualità della rete stradale come valore per migliorare il comportamento di tutti gli utenti.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



# Capitolo 5

## L'APPROVAZIONE del “Piano ...”





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## DELIBERA di GIUNTA per approvare il “Piano ...”

Come abbiamo documentato nei precedenti capitoli, il “Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA” ha avuto un articolato ed indispensabile processo d’informazione, dialogo e partecipazione dei cittadini, con i seguenti appuntamenti/incontri:

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| ▷ <b>FASE di ASCOLTO dei cittadini delle VIGNE, S. EGIDIO ...:</b> | <b>22 febbraio 2010</b> |
| ▷ <b>CONFRONTO e PROGETTO PARTECIPATO e CONDIVISO:</b>             | <b>17 aprile 2010</b>   |
|  | <b>15 maggio 2010</b>   |
| ▷ <b>PARERE del Quartiere CERVESE SUD:</b>                         | <b>16 luglio 2010</b>   |
| ▷ <b>PRESENTAZIONE PUBBLICA del PIANO:</b>                         | <b>25 ottobre 2010.</b> |

Nel “progetto partecipato” è prevalsa la convergenza su la maggior parte delle scelte del progetto, ed i contenuti del “Piano ...”.

Parere positivo anche dal Quartiere CERVESE SUD, con alcuni utili suggerimenti e aggiustamenti.

L’insieme dei pareri e del progetto sono valutati ed approvati definitivamente dalla **GIUNTA comunale** in quanto **piano di programmazione della mobilità, anche se limitata ad un singolo quartiere, secondo gli indirizzi e le modalità indicate dal PRIM.**

L’approvazione della GIUNTA consente che il piano sia attuato/confermato soprattutto per la 1<sup>a</sup> FASE, e attuato con successive **ORDINANZE** che richiameranno, come principale MOTIVAZIONE, il presente atto della Giunta (delibera e, in particolare, relazione illustrativa ed elaborati tecnici).

Invece, l’attuazione della 2<sup>a</sup> FASE del “Piano ...”, dove sono previsti molti interventi strutturali, anche di rilevante finanziamento, richiede gli atti previsti per le opere pubbliche dalle norme vigenti.

Servizio Mobilità







Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



# Capitolo 6

## L'ATTUAZIONE del "Piano ..."





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## Le OPERE e i TEMPI di ATTUAZIONE del “Piano ...”

Come illustrato nel “Capitolo 4: Il Progetto”, il “Piano ...” - che è stato in parte già attuato per dare delle immediate risposte di regolarità e sicurezza sull'intera rete stradale dei quartieri, e per sperimentare un diverso rapporto critico-progettuale con gli utenti e cittadini prima della definitiva approvazione del progetto - è **suddiviso DUE FASI principali di ATTUAZIONE**, relative sia alla tipologia delle opere e, soprattutto, al costo ed investimento degli interventi:

Di massima, si prevede il seguente elenco di **OPERE**:

### ► **1 FASE: ATTUAZIONE IMMEDIATA con opere prevalentemente di:**

- ▷ **SEGNALETICA VERTICALE e ORIZZONTALE** in tutti i quartieri per regolamentare:
  - la zona 30/zona residenziale
  - i percorsi pedonali continui
  - la circolazione dei veicoli (eventuali sensi unici, corsie bus e corsie velocipedi)
  - la sosta con i singoli posti auto
  - la segnaletica di indicazione
  - moderazione della velocità (dosso in Via Boscone).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► 2 FASE con opere prevalentemente **STRUTTURALI**:

### **ATTUAZIONE di BREVE PERIODO**

- INTERSEZIONE RIALZATA tra Via BORGHI e Via dei FIORI
- INTERSEZIONE RIALZATA tra Via BORGHI e Via LUGO o tra Via CHIESA di S. EGIDIO e Via TORRIANA
- INTERSEZIONE RIALZATA tra Via XXV APRILE e Via CERCHIA delle VIGNE.

### **MEDIO-LUNGO PERIODO con opere strutturali di:**

- “BRETELLA-GRONDA” ed interventi di moderazione del traffico su Via Cervese
- ROTATORIA tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e NUOVA STRADA di PRG (prolungamento di Via Giordano Bruno)
- ROTATORIA tra Via CERCHIA di S. EGIDIO e Via BOSCONE
- MARCIAPIEDI in Via MADONNA dello SCHIOPPO, intera estensione
- PISTA CICLABILE in Via CERCHIA di S. EGIDIO, completamento.

### **LUNGO PERIODO con opere di nuova urbanizzazione:**

- QUARTIERE NOVELLO
  - ▷ PISTA CICLABILE tra Via CERVESE e Via RAVENNATE
  - ▷ ROTATORIA tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e Via RAVENNATE
  - ▷ ROTATORIA tra Via CAVALCAVIA e Via TOGLIATTI.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► L'attuazione della 1^ FASE

La “1^ FASE” un “Piano della sicurezza stradale di un quartiere” prevede quasi sempre **SOLO OPERE di SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE e VERTICALE.**

Con la “1^ FASE” – che ha INTERVENTI a BASSO COSTO e ad ALTA EFFICACIA perché prevede lavori NON STRUTTURALI e di SEMPLICE ESECUZIONE - si realizza la più consistente e radicale trasformazione delle funzioni, dell'organizzazione e del ruolo di ogni singola strada e dell'intero sistema, come, illustrato, in particolare dalla documentazione fotografica del nuovo stato delle strade.

Nel progetto dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, la 1^ FASE è stata ampiamente realizzata nel quartiere S. EGIDIO (settembre e ottobre 2010), mentre nel quartiere VIGNE si è intervenuto solo in Via Campana, Via Cerchia delle Vigne e Via Saralvo (altri interventi sono previsti nella primavera 2011). Ancora non c'è stato alcun intervento nella zona commerciale ROMAGNA (interventi previsti nella primavera-estate 2011)

Alla data di approvazione del “Piano ...” si può quindi considerare efficace e significativa l'attuazione della 1^ FASE, che ha evidenziato:

- **VISIBILE MIGLIORE IMMAGINE URBANA del QUARTIERE S. EGIDIO e VIGNE**
- **FUNZIONI delle STRADE PIU' CHIARE, SEMPLICI, UNIFORMI e DIFFUSE**
- **MAGGIORI SPAZI per i PEDONI**
- **COMPORAMENTI degli UTENTI PIU' CORRETTI**
- **APPREZZAMENTO delle NUOVE FUNZIONI delle STRADE e IMMAGINE del QUARTIERE**
- **CITTADINI che TUTELANO la QUALITA' delle “NUOVE” STRADE.**

L'iniziale percezione della qualità funzionale e visiva dei quartieri VIGNE e S. EGIDIO deve essere confermata nel medio-breve periodo, tra circa un anno



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ► L'attuazione della 2^ FASE

La “2^ FASE” del “Piano ...” ha generalmente un “tempo X” di attuazione che dipenderà dal piano degli investimenti dell’ Amministrazione Comunale (accordo sulle priorità generali con i quartieri, i cittadini, le rappresentanze, ecc.), ma anche dal monitoraggio e verifiche sugli effetti di quanto realizzato e trasformato con la 1^ FASE del “Piano ...”.

Nel quartiere VIGNE e soprattutto S. EGIDIO, la “2^ FASE” è particolarmente condizionata dalla realizzazione della “**BRETELLA-GRONDA**” che avrà l'immediato effetto di ridurre i flussi di traffico sulla Via Cervese e, di riflesso, sulla Via Madonna.

I tempi della BRETELLA-GRONDA sono certi (2011-12), e comporteranno una serie di interventi di moderazione del traffico sulla Via Cervese (progetto “ad hoc”).

Altri rilevanti interventi sono una serie di ROTARORIE ed in particolare la Rotonda all'intersezione tra Via MADONNA dello SCHIOPPO e NUOVA STRADA di PRG (prolungamento della Via Giordano Bruno).

Come spiegato nel “Capitoli. IL PROGETTO”, questa rotatoria consentirà di determinare una NETTA SEPARAZIONE URBANA-STRUTTURALE tra il quartiere residenziale di S. EGIDIO e la zona commerciale ROMAGNA.

La rotatoria è condizionata dalla costruzione della NUOVA STRADA di PRG d'iniziativa privata. Il “Piano ...” suggerisce la necessità di accelerare quest'intervento considerando la nuova strada di PRG e relativa rotatoria come INTERVENTO PUBBLICO (verifica possibilità di finanziamento).

Più strettamente “pratici” e relazionati alla SICUREZZA QUOTIDIANA la REALIZZAZIONE dei MARCIAPIEDI in Via MADONNA dello SCHIOPPO, di cui il “Piano ...” sollecita l'esecuzione in base al finanziamento del piano degli investimenti delle opere pubbliche.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Anche la nuova organizzazione funzionale della viabilità nel quartiere realizzata con le opere della 1<sup>a</sup> FASE, può modificare il comportamento degli utenti e la loro percezione di pericoli e ridurre le richieste di sicurezza.

Ad esempio:

- i nuovi sensi unici che creano una diversa distribuzione del traffico ed una maggiore sicurezza nelle intersezioni;
- i nuovi percorsi pedonali, continui su tutto il quartiere, che danno sicurezza agli utenti deboli;
- le ZONE 30 e gli interventi di moderazione del traffico (DOSSI) che modificano il comportamento degli utenti;

possono determinare una trasformazione della percezione della strada e del comportamento degli utenti tale da modificare in parte le proposte progettuali della 2<sup>a</sup> FASE.

In conclusione, man mano che si realizzano le importanti opere della 2<sup>a</sup> FASE elencate nella pagina precedente, sarà ancora più necessario il MONITORAGGIO per vedere se, e come, completare gli obiettivi del “Piano ...” e gli ulteriori interventi.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



# Capitolo 7

## **MONITORAGGIO e CRITERI di VALUTAZIONE del “Piano ...”**





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Gli INDICATORI di QUALITA' del "Piano ..."

Un "Piano della sicurezza stradale nel quartiere" deve dimostrare la qualità dei propri interventi ed il raggiungimento degli obiettivi verificando degli **INDICATORI di QUALITA'** tra il **"PRIMA e DOPO"** le diverse fasi di attuazione dello stesso "piano ...".

Gli INDICATORI sono di breve, medio e lungo periodo e devono essere rilevati e **MONITORATI** con adeguata continuità per costruire una **BANCA DATI** affidabile e comparativa che possa essere confrontata anche con i progetti che saranno attuati in altri quartieri.

Un piano di quartiere ha diversi INDICATORI come di seguito elencati e per il piano nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, vanno considerati, in particolare, quelli evidenziati in **grassetto** (rilievo PRIMA e DOPO):

### **A – MOBILITA' PEDONALE (indicatore di breve periodo, con l'attuazione del piano):**

- 1 - PERCORSI PEDONALI (metri)**
- 2 - MARCIAPIEDI (metri)**
- 3 - ATTRAVERSAMENTI PEDONALI SEMPLICI (numero)**
- 4 - ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PROTETTI - ISOLE di TRAFFICO (numero)**
- 5 - ATTRAVERSAMENTI PEDONALI ILLUMINATI (numero)**

### **B – MOBILITA' CICLABILE (indicatore di breve-medio periodo / 3-12 mesi) :**

- 1 - PISTE CICLABILI in SEDE PROPRIA (metri)**
- 2 - PISTE CICLABILI in CORSIA RISERVATA (metri)**
- 3 - PISTA CICLO PEDONALE (numero)**
- 4 - CICLISTI (numero/ora)**

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



**C – SOSTA (indicatore di breve periodo, con l’attuazione del piano):**

- 1 - POSTI AUTO segnalati a terra (numero posti)
- 2 - SOSTA IRREGOLARE (numero auto)
- 3 - SOSTA A DISCO ORARIO – SOSTA BREVE (numero auto)
- 4 - SOSTA per MOTO (numero posti)
- 5 - SOSTA per BICI (numero posti)
- 6 - SOSTA per CARICO-SCARICO (numero posti)
- 7 - SOSTA per PERSONE INVALIDE (numero posti)

**D – CIRCOLAZIONE AUTOVEICOLARE (indicatore di medio periodo / 1 anno):**

- 1 - VEICOLI TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO (numero)
- 2 - VELOCITA' (media km/ora )

**E – INTERSEZIONI SICURE (indicatori di medio-lungo periodo / 1-3 anni):**

- 1 - ROTATORIE (numero incidenti)
- 2 - INTERSEZIONI RIALZATE (numero incidenti)

**F – INCIDENTI (indicatore di lungo periodo / 3-4 anni) :**

- 1 - TOTALE INCIDENTI (numero/anno)
- 2 - TOTALE MORTI (numero/anno)
- 3 - TOTALE FERITI (numero/anno)

**G – COMPORTAMENTO degli UTENTI: CONTROLLO e CONTRAVVENZIONI:**

- 1 - CONTRAVVENZIONI (numero/mese)
- 2 - FOTOGRAFIE

**H – QUALITA' dell'ARIA e del RUMORE:**

- 1 - RILIEVO del RUMORE (decibel)
- 2 – RILIEVO dell'ARIA (CO2, PM10, ecc.).



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Tutti questi INDICATORI possono essere rilevati e confrontati tra il PRIMA e DOPO per comprendere come cambia la qualità della mobilità, ma anche dell'ambiente e del comportamento degli utenti.

Il MONITORAGGIO nel tempo di questi indicatori è lo strumento per valutare la qualità del "Piano ..." che potrà essere immediata (esempio metri dei percorsi pedonali, posti auto), o di medio-lungo periodo (esempio incidenti, flussi di traffico, utenti in bicicletta).

Inoltre alcuni indicatori sono di semplice e facile rilievo e percezione (ancora, come esempio, i percorsi pedonali, i posti auto), mentre altri richiedono specifici strumenti (esempio, il rumore da traffico), o un articolato lavoro nel tempo (esempio, il rilievo della velocità e dei flussi di traffico) oppure la collaborazione di più soggetti (esempio, il rilievo degli incidenti stradali).

Invece, anche se inserito negli indicatori, è pressoché impossibile che un piano della mobilità di quartiere possa incidere significativamente sui fattori dell'inquinamento dell'aria, perché anche se si spostano i flussi di traffico da un itinerario ad un altro, non ci sono le strutture e gli elementi per incidere e RIDURRE in modo significativo i flussi degli autoveicoli.

E' invece possibile in alcuni casi dove è documentato un elevato rumore da traffico (rilievi ARPA o AUSL) modificare in parte il livello del rumore, soprattutto nei "luoghi sensibili".



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

## Gli INDICATORI di QUALITA' del “Piano ... VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”

Il “Piano ... nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA”, è stato in parte sperimentalmente attuato - interventi della 1^ FASE - in anticipo rispetto al presente atto di approvazione della Giunta dello stesso “Piano ...”, per verificare - anche con un breve periodo di monitoraggio e di “prova sul campo degli utenti e dei cittadini” - se il progetto andava interamente confermato o in parte modificato prima della stessa approvazione definitiva.

Per questo è già possibile riportare alcuni sintetici INDICATORI di QUALITA' tra il PRIMA e il DOPO l'attuazione del Piano. In particolare con l'attuazione della 1^ fase si sono eliminati elementi di criticità e introdotti fattori di qualità in merito a:

- ▷ **SOSTA IRREGOLARE**
- ▷ **PERCORSI PEDONALI**
- ▷ **POSTI AUTO REGOLARI**
- ▷ **INCROCI PIU' SICURI (per sensi unici o intersezioni rialzate)**
- ▷ **MODERAZIONE del TRAFFICO (dossi nella 2^ fase).**

Nella tabella sottostante alcuni dati numerici nei quartieri VIGNE e S. EGIDIO su questi indicatori di qualità (indicazione sulle opere già attuate o in programma entro la primavera-estate del 2011).

### GLI INDICATORI DI QUALITA' DEL "Piano Vigne S. Egidio"

A	<b>MOBILITA' PEDONALE</b>	<i>Stato di fatto</i>	<i>Stato futuro</i>	<i>Unità di misura</i>
	1 - PERCORSI PEDONALI (strade oggetto di intervento)	0	1870	metri
C	<b>SOSTA</b>	<i>Stato di fatto</i>	<i>Stato futuro</i>	<i>Unità di misura</i>
	1 - POSTI AUTO REGOLARI (nei quartieri Vigne e S. Egidio)	1500	1924	numero posti
	2 - SOSTA IRREGOLARE	340	0	numero auto
D	<b>CIRCOLAZIONE AUTOVEICOLARE</b>	<i>Stato di fatto</i>	<i>Stato futuro</i>	<i>Unità di misura</i>
	1 - SENSI UNICI (nei quartieri Vigne e S. Egidio)	10	26	numero
	2 - per la realizzazione di DOSSI (2^ FASE)	0	6	numero

Servizio Mobilità





## L'indicatore delle FOTO “PRIME e DOPO”

Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Tra gli *indicatori di qualità* si può anche inserire l'IMMAGINE delle strade “PRIMA e DOPO” gli interventi previsti dal “Piano ...” e documentabili con le fotografie.

Per i motivi indicati nella “premessa”, il “*Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA*”, è stato in parte attuato prima della formale approvazione della Giunta, e quindi è possibile in questa relazione documentare alcune immagini delle strade “prima e dopo” i “semplici” interventi di opere di segnaletica stradale verticale e orizzontale che hanno modificato radicalmente le funzioni delle strade, la reale percezione di maggiore qualità e sicurezza, insieme ad una qualità urbana delle strade e dell'intero quartiere.

Il rapporto costo/benefici di questa prima fase del “Piano ..” è altissimo.



Via BOSCONE, prima (foto a sinistra) e dopo (foto a destra).

Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

**Via  
CAMBIVOGLIA**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



**Via OLIVETI**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

**Via LUGO**  
(da Via Cerchia di S.  
Egidio a Via Borghi)  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



**Via PREMILCUORE**  
(da Via Cerchia di S.  
Egidio a Via Borghi)  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

**Via VISERBA**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



**Via OLIVETI**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

**Via VISERBA**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



**Via  
FORLIMPOPOLI**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra).



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

**Via  
PREMILCUORE**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



**Via LUGO**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra).



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



**Piazzale - parcheggio  
In Via MADONNA  
dello SCHIOPPO**  
(di fronte alle opposte  
Vai Zoli e Via Cervia)  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità



**Via CAMPANA**  
prima (foto a sinistra)  
e dopo (foto a destra)



Servizio Mobilità





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## ABBIAMO RISPOSTO alle indicazioni dei CITTADINI ?

Tra gli indicatori di qualità si può anche inserire la capacità del “Piano ...” di rispondere ai cittadini che espongono i loro piccoli e grandi problemi. Nella prima assemblea pubblica del 22/02/2010 e nei successivi incontri, i cittadini hanno elencato le seguenti **PROBLEMATICHE** nella rete viaria dei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, e il “piano ...” ha risposto nel seguente modo:

Valutazioni e problemi elencati dai cittadini e le risposte del "piano ..."		
	Problematiche	Risposte del piano
1	In Via Madonna dello Schioppo c'è troppo traffico, soprattutto di autocarri	SI ?
2	In Via Madonna dello Schioppo pericolo per l'uscita dai passaggi pedonali e carrai perché manca il marciapiede	SI', RINVIATO
3	In Via Madonna dello Schioppo vietare il transito a tutti gli autocarri	SI ?
4	Diffusa assenza di marciapiedi e percorsi pedonali: difficile uscire di casa	SI'
5	Poca attenzione e poco rispetto per i pedoni: pericoli per bambini e anziani	SI'
6	Senso unico in Via Boscone, nel tratto da Via Madonna d. Schioppo a Via Cerchia di S. Egidio con percorsi pedonali e pista ciclabile	SI'
7	La sosta selvaggia impedisce di entrare ed uscire dai passi carrai e dai passaggi pedonali delle abitazioni	SI'
8	Le strade sono troppo strette: come fate a farci stare tutto?	SI'
9	Sostituire il dosso in plastica in Via Boscone con uno in conglomerato e spostarlo in altra posizione	SI'
10	Difficoltà a entrare in Via Madonna dello Schioppo per chi viene dalla zona est del centro	SI'



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



11	Sosta irregolare diffusa in tutto il quartiere (sugli spazi per i pedoni)	SI'
12	Pericolo per la sosta irregolare in Via Manuzzi angolo Via Sirotti (zona Farmacia Vigne)	SI'
13	Vietare il transito degli autocarri in Via Boscone	SI' ?
14	Fare rispettare le regole, ogni giorno	SI'
15	Troppi incidenti	SI'
16	Pista ciclabile di collegamento tra la Via Cervese a la Via Ravennate	SI ?!
17	Asfaltare le strade	SI ?!
18	Poco controllo della Polizia Municipale (chiamati non vengono)	Comunicato
19	Barriere architettoniche negli attraversamenti pedonali	IN PARTE
20	Troppo traffico e caos in Via Anna Frank nelle ore di ingresso ed uscita dalla scuola	RINVIATO
21	Velocità pericolosa in Via Madonna dello Schioppo	Controlli
22	Velocità pericolosa in Via Cerchia di S. Egidio	SI'
23	Pericolo all'intersezione tra Via Cerchia s. Egidio e Via Cervese	Controlli
24	Area di carico-scarico in Via Cervese, zona negozi di S. Egidio	SI'
25	Sosta selvaggia in Via Cervese sul lato est dopo la Cassa dei Risparmi	SI'
26	Migliorare l'accesso alla Via Madonna dello Schioppo per chi proviene dal lato sud della Via Cervese	SI ?!
27	Sosta sui marciapiedi in Via Barducci	????



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## II “PIANO ...” TRA UN ANNO

Il MONITORAGGIO del “Piano ...” deve avere più fasi e periodi a seconda delle diverse problematiche della mobilità e dei dati utili per il confronto tra il “PRIMA e DOPO”.

Ad esempio il monitoraggio sugli INCIDENTI richiede un tempo medio-lungo per un’efficace verifica.

Invece la FUNZIONALITA’ ed EFFICACIA del nuovo sistema di circolazione può essere valutato dopo circa un ANNO, considerato un periodo sufficiente per completare il cambiamento delle abitudini degli utenti e dei cittadini e quindi un rapporto più consolidato ed equilibrato con il nuovo modo di muoversi, usare e vivere il quartiere.

Anche la cosiddetta “PERCEZIONE di RISCHIO” può modificarsi nel tempo, man mano che i cittadini percepiscono l’augurata maggiore sicurezza offerta dalle strade ristrutturate, più a norma, più funzionali e, soprattutto, con spazi certi e continui per i pedoni e gli utenti deboli.

L’insieme di queste TRASFORMAZIONI in RELAZIONE CON le STRUTTURE e FUNZIONI della MOBILITA’, deve essere valutato per verificare se e quali modifiche avvengono negli utenti e nel quartiere, e se e quali ulteriori interventi attuare nella 2<sup>a</sup> FASE ovvero come aggiornare e modificare la stessa 2<sup>a</sup> FASE.

La verifica e il confronto per il possibile aggiornamento del “Piano ...” può essere prospettato tra circa UN ANNO.





Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## CONCLUSIONI

Con il “*Piano particolareggiato della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA*”, il Comune di Cesena prosegue nell’ampia e articolata “riqualificazione funzionale e messa a norma della RETE STRADALE ESISTENTE”, all’interno dei quartieri individuati come “**isole ambientali**” di strade locali perimetrata dalla viabilità principale, definite e regolate come “ZONA 30” in quanto zone urbane di “arrivo” della mobilità.

Di fatto, si prosegue il percorso progettuale e sulla sicurezza stradale che si vuole diffondere ed attuare in tutti i quartieri del Comune di Cesena, perché crediamo che il migliore risultato nella sicurezza, nel comportamento degli utenti, nel rispetto delle regole, nella tutela del proprio quartiere e quello degli altri, si otterrà proprio quando le **qualità** di questo piano saranno **DIFFUSE sulla maggior parte della “vecchia” e non sempre adeguata rete stradale urbana.**

Infatti nell’incontro con i cittadini insieme alla percezione dei pericoli stradali, molti hanno rilevato la diffusa banalità delle strutture e funzioni della rete stradale locale con strade inadeguate, spesso strette, senza marciapiedi, senza parcheggi, con molte auto lasciate in sosta ovunque, anche negli *spazi degli altri*.

Dare una qualità visiva, percettiva alla storica *banalità* delle strade per incentivare la qualità del comportamento degli utenti e quindi la maggiore sicurezza di tutti i cittadini che difenderanno il proprio quartiere più giusto, ordinato, funzionale, sicuro e bello, è una importante sfida per tutti, per il Comune, per i tecnici e per gli abitanti dei quartieri Vigne e S. Egidio.

Una sfida positiva e costruttiva soprattutto per il percorso scelto di lavorare con i cittadini, di capire, insieme a loro, i problemi delle strade e del quartiere; di conoscere le regole della strada e della sicurezza, e le possibili, opzionali o obbligate scelte per riqualificare il sistema della mobilità con i maggiori vantaggi possibili per tutti, e i minori disagi per pochi.



Comune di Cesena  
(FC)

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



Il metodo del “progetto partecipato con i cittadini” è quindi un sistema di informazione, formazione, conoscenza e consapevolezza irrinunciabile per gli interventi sulla mobilità, pena il fallimento di qualsiasi proposta ed opera.

Non si potrà riorganizzare in modo ottimale alcuna strada; non si potrà raggiungere alcuna perfezione della mobilità e del sistema urbano; probabilmente si creeranno alcuni svantaggi settoriali e per i singoli, ma certamente sarà notevolmente e diffusamente migliorata la rete stradale e la vita del quartiere.

Il piano prevede due fasi di attuazione, di cui la 1<sup>a</sup> FASE di brevissimo periodo e di basso costo (ed in parte già attuata nel quartiere S. EGIDIO, e, per motivi tecnici e pratici, rinviata ai mesi primaverili per il quartiere VIGNE e la zona commerciale ROMAGNA), ma di grande impatto sulla circolazione e sulla sosta in ogni strada del quartiere.

Dopo un anno dall’attuazione di questa prima fase possiamo ritrovarci per verificare se quanto attuato ha raggiunto gli obiettivi preposti, possiamo completare la seconda fase e, soprattutto, si può ripetere l’esperienza in altri quartieri.

Concludiamo ringraziando tutti i cittadini che hanno aderito al “progetto partecipato” del piano della sicurezza stradale nei quartieri VIGNE, S. EGIDIO e zona commerciale ROMAGNA, collaborando in modo molto consapevole, responsabile, propositivo e costruttivo.

Grazie a tutti.

21 dicembre 2010



**Comune di Cesena  
(FC)**

Assessorato  
Infrastrutture e  
Mobilità

Servizio Mobilità



## FINE & ... CONTINUA

Progettista del Piano:	Arch. Gastone Baronio
Dirigente:	Ing. Natalino Borghetti
Collaborazione Serv. Mobilità:	Geom. Giorgio Legni Geom. Maurizio De Paola Geom. Morris Gentili Rag. Rosa Tornincasa
Rilievi e disegni:	Ing. Franco Moretti (collaboratore esterno) Geom. Ones Gianfanti (collaboratore esterno)
Collaborazioni	Sistemi Informativi (rilievo degli incidenti stradali)
Sindaco	Paolo Lucchi
Asses. Infrastrutture e Mobilità	Maura Miserocchi