



COMUNE DI CERVIA

Provincia di Ravenna

Settore Programmazione del Territorio



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Sindaco
Massimo Medri

L'assessore all'Urbanistica, Lavori Pubblici,
Spazio Pubblico e Bene Comune

Dott. Enrico Mazzolani

Il Responsabile del Procedimento e Coordinatore
Ing. Daniele Capitani

I Progettisti

Ing. Daniele Capitani
Ing. Annalena Arfelli
Geom. Elena Taffagli
Arch. M. Laura Callegati
Ing. Arch. Caterina Girelli



Oggetto

Elaborato

Relazione

REL



PUMS



PREMESSA.....	3
Titolo 1 QuADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	5
1.1 La normativa europea.....	5
1.2 La normativa nazionale	8
1.3 La normativa regionale	10
DGR 275/2016	10
PRIT	11
PAIR.....	12
PER 2017-2030 e PTA 2017-2020.....	14
Strategia per la mitigazione e l’adattamento ai cambiamenti climatici	15
Piano territoriale del Parco del Delta del Po	15
Strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell’Emilia-Romagna.....	18
1.4 La normativa provinciale	19
PTCP	19
1.5 La normativa comunale.....	21
PUG-SQUEA	21
PAESC.....	22
ZAC E PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO COMUNALE	23
Titolo 2 QuaDRO CONOSCITIVO.....	26
2.1 Contesto territoriale.....	26
2.2 Contesto socio economico	27
2.3 Contesto ambientale	31
2.4 La rete infrastrutturale.....	32
2.5 La rete ciclabile e pedonale.....	36
2.6 La domanda di mobilità	39
2.7 Il trasporto pubblico locale	43
2.8 Il parco circolante.....	45
2.9 Emissioni ambientali.....	47
2.10 Il Covid-19 e le implicazioni sulla mobilità.....	50
Titolo 3 IL PERCORSO PARTECIPATO	52
3.1 Avvio del percorso partecipato.....	52
3.2 Contributi emersi dal percorso partecipato	53
3.3 Contributi emersi dal questionario online.....	57
Titolo 4 Vision.....	63
4.1 Cervia città resiliente	63
4.2 Scenari di piano.....	64
4.3 Obiettivi/politiche e azioni del PUMS	66



Promozione della ciclabilità e pedonalità	76
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale e per la qualità dell'aria e dell'acustica	99
Potenziamento del trasporto pubblico.....	112
Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica	116
Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile	118
Misure di mitigazione	124
5.1 Il monitoraggio secondo le linee guida	126
5.2 Target di risultato del PUMS.....	126
TITOLO 6 STIMA DEI COSTI DEGLI INVESTIMENTI.....	132
6.1 Analisi dei costi	132



PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) intende promuovere una visione condivisa delle politiche di mobilità sostenibile da implementare alla scala urbana. Si tratta di uno strumento di pianificazione strategica della mobilità, il cui orizzonte temporale traguarda il prossimo decennio 2020 - 2030, prevedendo interventi nel breve, medio e lungo periodo.

I principali documenti e norme di riferimento per l'elaborazione del PUMS sono i seguenti:

- Linee guida Eltis ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan") approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea e loro aggiornamento pubblicato come seconda edizione nell'Ottobre 2019;
- il Libro Bianco dei Trasporti al 2050;
- art. 3, comma 7, del D. Lgs. 257/2013 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi";
- DM 397/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";
- DM 396/2019 "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), di cui al decreto ministeriale 397/2017";

Negli ultimi anni molto è cambiato sia sul piano normativo che pianificatorio, con l'introduzione di nuovi strumenti di pianificazione, a seguito della L.R. 24/2017, sia sul piano contestuale con l'inaspettata pandemia da COVID-19 e le sue conseguenze sull'accessibilità. Tali cambiamenti hanno portato ad un nuovo approccio verso il tema della Mobilità Sostenibile, in parallelo alle tematiche connesse al cambiamento climatico.

Questo documento ha lo scopo di formalizzare i nuovi indirizzi e le strategie del PUMS, basandosi sullo studio dello stato di fatto. L'ambizione è quella di diffondere una nuova cultura di mobilità urbana al fine di rendere Cervia maggiormente accessibile, vivibile, sostenibile ed economicamente attraente, tramite uno sviluppo bilanciato del sistema di mobilità secondo i principi di sostenibilità ambientale, equità sociale ed efficienza economica, attraverso la formulazione di strategie da attuarsi in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni).

Cervia si è dotata, negli ultimi anni, di una strumentazione urbanistica di tipo strategico, attraverso un percorso iniziato nel 2017 con l'approvazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima (PAESC), a seguito dell'adesione del Comune al Patto dei Sindaci, avvenuta con Delibera di Consiglio Comunale 73 del 19/12/2017. Tale strumento costituisce un documento chiave contenente le strategie e gli obiettivi ambientali da raggiungere entro il 2030, tramite l'adozione di un approccio integrato per affrontare la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

In cascata all'emanazione della L.R. 24/2017 sulla disciplina sulla tutela e l'uso del territorio, Cervia ha subito accolto la sfida dell'innovazione culturale in atto, conformando le previsioni di PSC e RUE adottati ed approvando il nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), nel 2018. L'approvazione di tale strumento ha costituito un importante passo verso un cambiamento di rotta in tema di pianificazione: tale strumento è proprio nato dall'esigenza di tragguardare nuovi modelli di sviluppo economico, sociale e culturale, in grado di far fronte alla velocità con cui la società è investita da trasformazioni sostanziali.

Parte integrante e sostanziale del nuovo PUG è la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale (SQUEA), strumento che, tenendo conto delle carenze pregresse di dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi pubblici e delle situazioni di vulnerabilità riscontrate, individua i fabbisogni specifici da soddisfare, fornendo indicazioni di massima di carattere progettuale e localizzativo. La strategia per la qualità urbana ed



ecologico-ambientale persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale.

Nella SQUEA e nel PUG il tema della mobilità sostenibile rappresenta uno dei punti cardine della pianificazione, in quanto la volontà è di mettere al centro le persone garantendo due diritti fondamentali, quello a muoversi e quello alla salute, e cercando al contempo di soddisfare l'esigenza di un ridisegno degli spazi urbani pubblici.

In tema di mobilità sostenibile, già nel 2016, con Delibera di Giunta Comunale n. 91 del 17/05/2016, è stato approvato il masterplan delle ciclovie, strumento che aveva il compito di fornire un utile contributo alla stesura dei nuovi strumenti di pianificazione, in relazione al tema dei collegamenti ciclabili, e che ricomprendeva il collegamento tra la ciclabile del Savio, le località di Cannuzzo e Castiglione, Villa Inferno e Montaletto, con l'ambito vero e proprio delle Saline e il Centro Storico. Di fatto la grande ambizione del masterplan era di vedere collegate fra loro Ficocle - Cervia Vecchia e Cervia Nuova, oltre che da un punto di vista storico - culturale, anche da un sistema di percorsi ciclo-pedonali.

Al fine di dare continuità al percorso del Masterplan delle Ciclovie, anche Cervia, non soggetta all'obbligo di adozione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) poiché avente un numero di abitanti inferiore a 50.000, ha comunque ritenuto opportuno dotarsi dello strumento, completando così la triade virtuosa di strumentazione urbanistica strategica a servizio della città.

L'elaborazione delle linee di indirizzo del piano è stata avviata nel 2020, in coerenza con le strategie e gli obiettivi già fulcro di PUG, SQUEA e PAESC ed è coincisa con un momento storico nel quale la comunità e le istituzioni, già impegnate da tempo nella lotta al cambiamento climatico, nella transizione verde e nella tutela della salute umana e ambientale, hanno dovuto ulteriormente rivedere i paradigmi delle strategie di sviluppo, alla luce della pandemia ancora in corso. Il tema della mobilità è ampiamente discusso ed è imprescindibile, anche a livello locale, dotarsi di una strumentazione pianificatoria orientata verso uno sviluppo di tipo sostenibile, in grado di soddisfare le esigenze delle generazioni presenti e future, attraverso il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi prefissati a livello sovraordinato.

Con Delibera di Giunta Comunale n. 243 del 10/11/2020 il Comune di Cervia ha approvato le proprie preliminari linee d'indirizzo per il PUMS che hanno impostato una visione strategica della mobilità al 2030 sancendo l'inizio di una nuova strategia: passare dal focus prettamente infrastrutturale ad un piano dei servizi e dei comportamenti.

Il lavoro svolto è frutto di una partecipazione ampia che ha visto coinvolta la cittadinanza, gli uffici tecnici comunali e dei collaboratori esterni, nonché una serie di portatori d'interesse del territorio interessati ai temi della mobilità.

Quest'anno è stato avviato il percorso partecipato del PUMS, che ha visto la realizzazione di diversi incontri/laboratori partecipati rivolti a categorie omogenee di portatori di interesse e la pubblicazione di un questionario compilabile online, nonché la pubblicazione di un nuovo sito web con la raccolta di tutta la documentazione relativa agli strumenti di pianificazione comunale. Sono stati inoltre promossi diversi eventi/iniziative per la valorizzazione della mobilità sostenibile ed è stata perfezionata la candidatura del Comune di Cervia a "Comuni ciclabili", ad "AEES Agenzia per l'energia e lo sviluppo sostenibile" e a "Green City Network".



TITOLO 1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1 La normativa europea

La Commissione Europea ha emanato diversi documenti di indirizzo in tema di trasporti, tra i quali il Libro Verde - “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” (2007), il successivo Piano d’azione sulla mobilità urbana (2009) ed il Libro Bianco della Commissione Europea - “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” (2011).

All'interno di questi, tra le strategie, ricade la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. In particolare, Il Libro Verde del 2007 intende avviare il dibattito sulle problematiche tipiche dei trasporti urbani e trovare soluzioni applicabili su scala europea, individuando il ricorso ad una cooperazione su tutti i livelli (locale, regionale, nazionale e comunitario) come strategia prioritaria per promuovere un utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse. Le cinque sfide da affrontare per risolvere le criticità dei sistemi di trasporto dei centri urbani riguardano la fluidificazione del traffico, il miglioramento della qualità dell’aria, gli incentivi alla diffusione della Smart Mobility, l’incremento dell’accessibilità e la riduzione dell’incidentalità stradale.

Il Piano d’azione del 2009, invece, rappresenta un vero e proprio programma di sostegno per la mobilità urbana che la Commissione Europea rivolge alle autorità locali, regionali e nazionali, prevedendo un set di 20 azioni mirate alla lotta ai cambiamenti climatici, alla creazione di un efficiente sistema di trasporti ed al rafforzamento della coesione sociale, tra cui:

- la promozione di politiche integrate per affrontare la complessità dei sistemi di trasporto urbano, le questioni di governance e la necessaria coerenza tra politiche diverse, ad esempio tra quella della mobilità urbana e quella della coesione, dell’ambiente o della salute;
- un focus sui bisogni dei cittadini promuovendo informazioni affidabili sui viaggi, nonché un elevato livello di tutela dei diritti dei passeggeri;
- il sostegno dei trasporti urbani non inquinanti introducendo nuove tecnologie pulite e carburanti alternativi, nonché promuovendo la tassazione intelligente per incoraggiare gli utenti a cambiare le loro abitudini in materia di trasporti;
- una risposta alle richieste di finanziamento valutando attentamente le opportunità esistenti, gli innovativi modelli di partenariato privato e pubblico, nonché le nuove soluzioni di finanziamento;
- incoraggiamento alla condivisione di esperienze e conoscenze per permettere un miglior accesso a queste informazioni e aiutare gli interessati a fare tesoro di tali esperienze, nonché dei dati e delle statistiche;
- ottimizzazione della mobilità urbana a favore di un’integrazione, di un’interoperabilità e di un’interconnessione efficaci tra le reti di trasporto;
- miglioramento della sicurezza stradale, specialmente a favore degli utenti della strada vulnerabili quali giovani, anziani e disabili.

L’azione a livello UE, nonché la mobilitazione di risorse europee, può dare un contributo importante a sostegno delle iniziative locali, regionali e nazionali, che potranno così promuovere efficacemente lo scambio di informazioni, lo sviluppo e la sperimentazione di nuove soluzioni, attraverso la diffusione e la riproduzione di approcci innovativi, che consentiranno alle autorità pubbliche di agire di più, meglio e a costi minori.

Il Libro Bianco (2011), infine, definisce la strategia europea per i trasporti al 2050, individuando un set di 10 obiettivi strategici tra cui l’esclusione delle auto ad alimentazione tradizionale dai centri urbani, la riduzione delle emissioni inquinanti nei settori del trasporto aeronautico e marittimo attraverso l’uso di carburanti sostenibili e il trasferimento del 50% dei viaggi di medio raggio di passeggeri e merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia e per via fluviale, per ridurre le emissioni di carbonio del 60% nei trasporti entro il 2050.

Con questi documenti, nel passato decennio, l’UE ha introdotto il concetto di “sostenibilità” nella pianificazione della mobilità ed ha promosso la redazione dei PUMS per incentivare azioni e strategie in grado di risolvere le criticità dei sistemi di trasporto delle città; attraverso il più recente Accordo di Parigi – COP 21 (2015) ha definito i target e le scadenze da rispettare in termini di riduzioni delle emissioni inquinanti al fine



di conseguire gli obiettivi per la tutela del clima. Sono gli obiettivi di questo Accordo, infatti, che richiedono un radicale ripensamento a livello mondiale delle linee di sviluppo, ivi comprese le abitudini di mobilità, dal momento che tutti i 196 Paesi partecipanti hanno dichiarato la volontà di limitare il riscaldamento atmosferico a meno di 2°C rispetto ai livelli preindustriali, raggiungendo il picco delle emissioni di gas serra al più presto per arrivare ad un saldo zero già entro il 2050. A seguito della stipula dell'Accordo, gli Stati membri dell'Unione Europea hanno quindi decretato come obiettivo vincolante la riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto alle emissioni del 1990, coerentemente scelto quale obiettivo del PAESC del Comune di Cervia.

Tra il 2010 e il 2013 sono state redatte le Linee Guida Europee - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (LGE - ELTIS), frutto di una consultazione portata a termine per conto della Commissione Europea, che definiscono il PUMS come Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita, attraverso una pianificazione che metta al centro le persone e non più il traffico. Tali linee guida sono però state aggiornate nel 2019.

I principi fondamentali che guideranno la redazione del PUMS saranno: integrazione delle modalità di trasporto in favore di quelle più sostenibili, fattibilità attraverso proposte di azioni realmente realizzabili, partecipazione con il coinvolgimento della cittadinanza e dei portatori di interesse per una visione condivisa della città, sostenibilità in termini sociali, ambientali ed economici, misurazione attraverso il rilevamento delle modifiche indotte dalle azioni proposte, monitoraggio continuo degli interventi per poter valutare da un punto di vista quantitativo le azioni intraprese ed eventualmente poter agire per rettificare le azioni che non apportano i benefici ipotizzati.

Pianificazione tradizionale dei trasporti	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	Piano di breve-medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
materia trattata da ingegneri dei trasporti	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo



Monitoraggio e valutazione degli impatti limitati	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui
---	--

Agenda 2030

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, e approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU, l'Agenda è costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030. Gli obiettivi fissati per lo sviluppo sostenibile hanno una validità globale, riguardano e coinvolgono tutti i Paesi e le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori dell'informazione e cultura. I 17 Goals fanno riferimento ad un insieme di questioni importanti per lo sviluppo che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile – economica, sociale ed ecologica – e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani.

Si riassume di seguito i goals inerenti il tema della mobilità che possono avere interazioni con il PUMS:

<p>3 SALUTE E BENESSERE</p>	3.6 Entro il 2030, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali
<p>8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA</p>	8.9 Entro il 2030, elaborare ed attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e prodotti locali
<p>9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE</p>	9.1: sviluppare la qualità delle infrastrutture rendendole affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti
<p>10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE</p>	10.2: Entro il 2030, potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti, a prescindere dall'età, dal sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione o status economico o di altro 10.3: assicurare pari opportunità e ridurre le disuguaglianze, eliminando leggi, le politiche e le pratiche discriminatorie e promuovere una legislazione appropriata, politiche e azioni in questo senso
<p>11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI</p>	11.2: Entro il 2030, fornire l'accesso ai sistemi di trasporto sicuri, accessibili, e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, donne, bambini, persone con disabilità e le persone anziane 11.3: Entro il 2030, migliorare l'urbanizzazione e la capacità inclusiva e sostenibile per una pianificazione e gestione partecipative, integrate e sostenibili dell' insediamento umano in tutti i paesi 11.6: Entro il 2030, ridurre il negativo impatto ambientale pro capite nelle città, con particolare attenzione alla qualità dell'aria e gestione dei rifiuti urbani e di altro tipo 11.7: Entro il 2030, fornire l'accesso universale a spazi sicuri, inclusivi e accessibili, verdi e pubblici, in particolare per le donne e i bambini, anziani e persone con disabilità 11.a: Supporto ai legami economici, sociali e ambientali tra le zone urbane, periurbane e rurali

	rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale 11.b: Entro il 2020, aumentare notevolmente il numero di città e insediamenti umani con l'adozione e attuazione di politiche e programmi volti all'inclusione, all'efficienza delle risorse, alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, alla resilienza ai disastri integrati, e volti a sviluppare e attuare, la gestione del rischio di catastrofi a tutti i livelli
 12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	12.8: Entro il 2030, fare in modo che le persone ricevano in tutto il mondo le informazioni rilevanti e di sensibilizzazione per lo sviluppo sostenibile e stili di vita in armonia con la natura 12.b: Sviluppare e implementare strumenti per monitorare gli impatti di sviluppo sostenibile per il turismo sostenibile, che crea posti di lavoro e promuove la cultura e i prodotti locali
 13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	13.3: migliorare l'istruzione, la sensibilizzazione e la capacità istituzionale in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici, l'adattamento, la riduzione di impatto e di allerta precoce

1.2 La normativa nazionale

Alla luce di quanto disposto nell'ultimo decennio dall'Unione Europea, l'Italia ha avviato il processo di recepimento del quadro legislativo comunitario promulgando vari strumenti normativi fondamentali per il conseguimento degli sfidanti obiettivi fissati in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e miglioramento delle condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto.

Tra i principali meriti indubbiamente di esser citato il **Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS)** – Orizzonte 2020, che fissa quale obiettivo generale del Piano il dimezzamento dei decessi sulle strade al 2020 rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. Contestualmente, sulla base dei trend storici relativi a mortalità e lesività degli incidenti nei vari Paesi europei, riconosce tra le categorie più a rischio pedoni, ciclisti, motociclisti e utenti coinvolti in incidenti nel percorso casa-lavoro o tra luoghi di lavoro diversi. A tal proposito definisce una gamma di strategie specifiche per il conseguimento dei target specifici fissati al 2020, coerentemente ripresi dal PUMS per l'orizzonte 2030, quali:

- riduzione del 60% dei decessi su strada per i pedoni e i ciclisti rispetto al 2010;
- riduzione del 50% dei decessi su strada per i motociclisti e dei decessi dovuti a incidenti in itinere rispetto al 2010;
- azzeramento dei bambini morti su strada.

Le strategie specifiche individuate, pertanto, si concentrano prevalentemente sul miglioramento delle condizioni di sicurezza degli spostamenti attraverso formazione ed educazione stradale, incremento dei controlli per l'applicazione delle regole, gestione dell'emergenza e del servizio di soccorso, rafforzamento della governance della sicurezza stradale e promozione dell'uso delle nuove tecnologie.

Inoltre, nell'ottica di dare impulso a quest'ultima strategia, negli ultimi anni sono stati adottati il DL 179/2012, con il quale l'Italia ha recepito la normativa di riferimento per gli ITS in Europa (Direttiva ITS 2010/40/UE) e il Decreto Interministeriale 1/02/2013 "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", che costituisce la base metodologica ed operativa del Piano di Azione Nazionale degli ITS (adottato col DM 44/2014). Questo individua un set di azioni prioritarie che il PUMS fa proprie per attuare le strategie legate all'innovazione e alle Smart City, mirate a favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale, l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL, la diffusione della Sharing Mobility, l'implementazione di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta per i servizi di Trasporto Pubblico su gomma e la promozione della sostenibilità per la mobilità delle persone e delle merci (logistica sostenibile).

Infine, tra i principali strumenti normativi vigenti per dare impulso alla mobilità sostenibile, merita di essere citata la L. 2/2018 - “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”, anche detta “Legge Nazionale sulla Mobilità Ciclistica”, emanata con l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l’attività turistica, in coerenza con il piano straordinario della mobilità turistica.

Il **DM 04/08/2017** poi aggiornato con il **DM 396/2019** rappresenta il punto di riferimento per il PUMS in quanto definisce sia gli aspetti procedurali connessi alle modalità di approvazione sia gli aspetti legati ai contenuti minimi.

Le Linee Guida sono costituite da:

- una procedura uniforme per la redazione e l’approvazione del PUMS;
- l’individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all’attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS;

Inoltre, al fine di promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile, i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori devono essere monitorati con le modalità indicate, insieme ai relativi indicatori elencati, per valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

Vengono elencate **sette strategie** fondamentali:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- Sviluppo della mobilità collettiva;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
- Rinnovo del parco veicolare con l’introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
- Razionalizzazione della logistica urbana;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità ed alla mobilità sostenibile.

Con **DM 23/08/2022** è stato approvato il piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024, parte integrante del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che definisce la politica nazionale della mobilità ciclistica.

La finalità del Piano è quella di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile per l’Italia, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico. Più in generale, l’obiettivo è quello di realizzare:

- sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici, alle pandemie e ad altri disastri;
- trasporti efficienti, puliti, sicuri, silenziosi a zero emissioni nette, in attuazione di politiche ed azioni per una mobilità sana, attiva e più sicura;
- un processo di inclusione sociale che garantisca l’accesso alla mobilità e ai trasporti;
- investimenti che possano utilizzare la digitalizzazione dei servizi di trasporto e mobilità;



- infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile;
- un trasporto pubblico locale integrato;
- un uso più equo dello spazio pubblico.

1.3 La normativa regionale

DGR 275/2016

La portata strategica dei PUMS è stata riconosciuta e sostenuta anche dalla Regione Emilia-Romagna che ha stanziato importanti somme per per la redazione delle Linee di Indirizzo dei PUMS. Dopo la stipula dei Protocolli d'intesa con gli Enti beneficiari, la Regione ha fornito le indicazioni degli "elementi minimi per la redazione delle linee di indirizzo dei PUMS" (DGR 275/2016). Nel documento sono illustrati alcuni tra i contenuti imprescindibili degli obiettivi e delle strategie su cui basare la redazione dei PUMS:

- rinnovo/potenziamento del parco autobus e filobus regionale a basso impatto ambientale;
- miglioramento dell'attrattività del Trasporto pubblico locale (TPL) anche attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e la fluidificazione del traffico;
- potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici e promozione dei percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro;
- riqualificazione delle fermate del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità;
- sviluppo dell'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarietà delle altre forme di spostamento (TPL, bike sharing, Mi muovo in bici, car sharing, car pooling, parcheggi di interscambio, ciclabilità);
- controllo dell'accesso e della sosta nelle aree urbane con aumento delle zone 30, aree pedonali e delle ZTL;
- rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati disposte dal PAIR 2020;
- promozione dei mezzi a basso impatto ambientale, facilitandone l'accesso e la sosta nelle ZTL e promuovendo l'eco-driving anche con il supporto dell'ITS;
- sviluppo dell'infomobilità, dell'ITS e delle apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza;
- sicurezza stradale, interventi derivanti dai Piani della Sicurezza Stradale Urbana, dall'individuazione dei "tronchi neri" o "punti neri";
- logistica delle merci urbane con promozione dei veicoli meno inquinanti.

Per assicurare il perseguimento di obiettivi tanto eterogenei e multidisciplinari e per delineare, nelle sue caratteristiche macro, l'assetto territoriale e socio-economico di riferimento, risulta necessaria quindi un'adeguata ricomposizione del Quadro normativo.

Con DGR 10602/2018 sono state approvate le linee guida "CONTRIBUTO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE E ALLA FORMAZIONE DEI PIANI URBANI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)" finalizzate a supportare l'attività dei Comuni e dei soggetti con competenze ambientali coinvolti nel processo valutativo, e da considerarsi contributo alla valutazione ambientale e alla formazione dei PUMS.

Tali linee guida, incardinate sulle Linee Guida nazionali, indicano i passaggi salienti del processo di formazione e di valutazione del PUMS, costituito da percorso di partecipazione e consultazione, definizione degli obiettivi e strategie, prima analisi di coerenza, valutazione del piano, analisi costi-benefici, monitoraggio e stima dei costi, individuazione degli scenari di piano sottoposti a valutazione complessiva, valutazione dei risultati attesi, progettazione del sistema di monitoraggio. Nell'ambito della VAS, le linee guida danno indicazione per la definizione degli indicatori di efficacia e target, dei possibili effetti ambientali e del quadro di riferimento programmatico, con particolare riferimento al rapporto con il PAIR.

Il PUMS sia nel percorso di formazione che nei contenuti intende dare la massima attuazione alle indicazioni contenute nelle linee guida suddette.

PRIT

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) è il principale strumento di pianificazione in materia di trasporti. In Emilia-Romagna è stato recentemente approvato il PRIT 2025, con DAL n. 59 del 23/12/2021. Il PRIT 2025 offre un nuovo approccio per "il governo della domanda di mobilità" che non si limita a fornire risposte infrastrutturali alla crescita della domanda e dei flussi di trasporto ma piuttosto punta a garantire i massimi livelli di accessibilità alle merci e alle persone.

Si riassumono di seguito i principali obiettivi del PRIT:

- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
- garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci;
- contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;
- assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti e tutte, garantendo in particolare i diritti delle fasce più deboli;
- promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture;
- garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese.

Tali obiettivi si articolano in un insieme di obiettivi specifici (ed azioni) che saranno descritti nei prossimi capitoli, di alcuni dei quali sono stati definiti anche dei valori numerici di riferimento. In particolare, l'insieme delle misure definite punta al raggiungimento dei seguenti target al 2025:



OBIETTIVI CON TARGET - PRIT 2025	Target 2025 (riferiti anno 2013-14)
Riduzione dei tratti in congestione della rete stradale regionale	-50%
Riduzione mortalità nelle strade	-50%
quota (share) modale passeggeri TPL (gomma e ferro) su base regionale	12-13%
incremento dei servizi minimi TPL gomma	+10%
aumento servizi ferroviari	+30%
aumento passeggeri TPL ferro	+50%
aumento passeggeri TPL gomma	+10%
migliorare la composizione del parco circolante TPL gomma: riduzione età media	-20%
quota (share) modale mobilità ciclabile degli spostamenti urbani	20%
PUMS: quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a:	50%
PUT: quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a:	60%
quota (share) modale trasporto merci ferroviario	13%
aumento di trasporto merci ferroviario	+30%
Riduzione della crescita del tasso motorizzazione (auto) regionale	-10%
auto elettriche, % di immatricolazione	20%
auto ibride benzina, % di immatricolazione	15%
autobus elettrici, % di immatricolazione	35%
autoveicoli commerciali leggeri elettrici, % di immatricolazione	25%
autoveicoli commerciali pesanti elettrici, % di immatricolazione	10%
auto combustibili alternativi (metano), % di immatricolazione	20%
autobus metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali leggeri metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali pesanti metano (CNG, LNG) % di immatricolazione	15%
Sostituzione veicoli commerciali leggeri < euro 4 con veicoli a basso impatto ambientale (su previsione circolanti al 2025)	50%
Consumo energetico per trasporti – (Ktep)	-20%
Emissioni CO2 trasporti - (tonnellate)	-30%

Fonte: Relazione tecnica PRIT 2025

Al fine della verifica del raggiungimento degli obiettivi e target prefissati e più in generale della verifica del proprio stato d'attuazione, il PRIT 2025 prevede l'attivazione di un sistema di monitoraggio con l'uso di un sistema coordinato di indicatori sintetici. Tale monitoraggio potrà consentire di reindirizzare azioni e priorità, verificare il rispetto della coerenza delle strategie regionali, di adattare le azioni anche in ragione di mutamenti di contesto che dovessero intervenire o a fronte della sopravvenuta inadeguatezza rispetto ai risultati da raggiungere.

Il PUMS, attraverso gli obiettivi e le azioni di progetto, intende dare attuazione alla strategia già delineata nel PRIT regionale, valorizzando il sistema di trasporto pubblico, efficientando la mobilità delle merci, incentivando l'utilizzo dei mezzi meno inquinanti, con particolare riferimento ai mezzi elettrici, e incrementando le infrastrutture dedicate alla mobilità dolce.

PAIR

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) si prefigge di individuare gli indirizzi di politica regionale in materia di risanamento della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite e nei valori obiettivo fissati dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs 155/2010. La parola chiave del PAIR 2020 è "integrazione", nella convinzione che per rientrare negli standard di qualità dell'aria sia necessario agire su tutti i settori che contribuiscono all'inquinamento atmosferico oltre che al cambiamento climatico e sviluppare politiche e misure coordinate ai vari livelli di governo (locale, regionale, nazionale) e di bacino padano. Per tale ragione, il PAIR dispone che gli obiettivi di qualità dell'aria debbano essere recepiti all'interno degli strumenti di pianificazione di ogni livello.

Si riassumono di seguito i principali obiettivi del PAIR:

Promozione e ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico locale



- Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
- Riqualificazione dell'offerta dei servizi del tpl per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
- Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico
- Potenziamento car-sharing
- L'integrazione modale e tariffaria: Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
- Sviluppo di progetti di infomobilità
- Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)

Promozione della mobilità ciclabile

- Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale
- Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi
- Potenziamento bike-sharing
- Rinnovo parco auto veicolare: favorire veicoli a bassa emissione
- Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (bici a pedalata assistita, motocicli elettrici e auto elettriche)
- Potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città
- Favorire il rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a bassa emissione

Regolamentazione distribuzione merci in ambito urbano

- Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti
- Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto
- Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)

Politiche di Mobility Management

- Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di piedibus per gli spostamenti casa scuola
- Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto)
- Azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali iniziative per diffondere il car-pooling

Estensione ZTL e aree pedonali nei centri storici

- Promozione dell'estensione delle aree ZTL
- Armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL
- Promozione dell'estensione delle aree pedonali
- Promozione dell'estensione di aree 30 km/h



Limitazione della circolazione privata in area urbana

- Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti
- Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici
- Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati)

Misure emergenziali in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10

- Giornate ecologiche emergenziali con limitazione per determinate categorie di veicoli

Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici

- Progressiva conversione parco mezzi enti pubblici in flotte ecologiche
- Dotazioni di stalli protetti per bici per dipendenti pubblici e per utenti

In relazione al contenimento e riduzione dell'inquinamento atmosferico, il PAIR impone obblighi di limitazione alla circolazione e adozione di misure emergenziali in caso di sforamenti dei limiti di legge per il PM10, ai Comuni con più di 30.000 abitanti. A seguito della sentenza del 2020 della Commissione Europea in materia di qualità dell'ambiente, con riferimento specifico ai superamenti dei livelli massimi di valore limite di PM10, la Regione Emilia Romagna con DGR 33/2021 ha dato disposizioni straordinarie affinché anche i comuni con popolazione inferiore ai 30000 abitanti adottino misure di regolamentazione temporanea della circolazione per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nel periodo compreso tra il 1° ottobre 2021 e il 30 aprile 2022.

PER 2017-2030 e PTA 2017-2020

Il Piano Energetico Regionale (PER), approvato con DAL 111/2017, fissa la strategia e gli obiettivi della Regione Emilia-Romagna per clima e energia fino al 2030 in materia di rafforzamento dell'economia verde, di risparmio ed efficienza energetica, di sviluppo di energie rinnovabili, di interventi su trasporti, ricerca, innovazione e formazione.

In particolare, il PER fa propri gli obiettivi europei al 2020, 2030 e 2050 in materia di clima ed energia come uno dei fattori di sviluppo dell'economia regionale. Diventano pertanto strategici per la Regione la riduzione delle emissioni climalteranti, l'incremento di impiego di fonti rinnovabili e il miglioramento dell'efficienza energetica.

Per la realizzazione delle nuove strategie energetiche messe in campo dalla Regione, il PER è stato affiancato dal Piano triennale di attuazione (PTA) 2017-2019.

Gli obiettivi del Piano sono i seguenti:

- riduzione delle emissioni climalteranti del 20% al 2020 e del 40% al 2030 rispetto ai livelli del 1990;
- incremento al 20% al 2020 e al 27% al 2030 della quota di copertura dei consumi attraverso l'impiego di fonti rinnovabili;
- incremento dell'efficienza energetica al 20% al 2020 e al 27% al 2030.

Uno dei 4 ambiti di intervento è la "Razionalizzazione energetica nel settore dei trasporti", i cui principali obiettivi sono i seguenti:

- aumento del trasporto passeggeri sui mezzi pubblici sia su gomma sia su ferro: del 10% nel caso del TPL su gomma e del 50% nel caso del trasporto su ferro nel 2030;



- promozione, in questo scenario, di un forte shift verso gli spostamenti in bicicletta, con un incremento della quota modale pari al 20% nel 2020 nelle aree urbane e al 20% sul totale degli spostamenti nel 2030 (partendo da 8,4%). Il dato previsto al 2030 è coerente con indirizzi di PRIT e PAIR;
- per le auto elettriche si prevedeva nel 2020 un loro grado di immatricolazione al 20% sul totale;
- a livello urbano viene sostenuta la realizzazione e l'attuazione dei PUMS, promuovendo in particolare quelli che mirano a uno sviluppo della mobilità ciclopedonale e, se motorizzata, a favore dei veicoli elettrici, ibridi, a GPL e a metano, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.

Strategia per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici

La Regione Emilia Romagna ha approvato con DAL 187/2018 la Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna.

Gli obiettivi della Strategia regionale possono essere riassunti nei seguenti punti:

- valorizzare le azioni, i Piani e i Programmi della Regione Emilia-Romagna in tema di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico attraverso la mappatura delle azioni già in atto a livello regionale per la riduzione delle emissioni climalteranti e l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- definire indicatori di monitoraggio (tra quelli già in uso da parte dei diversi piani sia per la VAS e la VALSAT che per i programmi operativi dei Fondi Strutturali 2014-2020);
- definire e implementare un osservatorio regionale e locale di attuazione delle politiche;
- individuare ulteriori misure e azioni da mettere in campo per i diversi settori, in relazione ai piani di settore esistenti, contribuendo ad armonizzare la programmazione territoriale regionale in riferimento agli obiettivi di mitigazione e adattamento;
- individuare e promuovere un percorso partecipativo e di coinvolgimento degli stakeholder locali al fine di integrare il tema dell'adattamento e della mitigazione in tutte le politiche settoriali regionali e locali;
- coordinarsi con le iniziative locali per la mitigazione e l'adattamento al fine di ridurre le emissioni CO₂ del 40% al 2030 rispetto ai 39000 Kton del 2017.

Gli obiettivi e le azioni del PUMS sono coerenti con la strategia regionale in quanto si intende mettere in atto misure di mitigazione e adattamento relativamente alle emissioni climalteranti derivanti dal traffico veicolare, valorizzando la mobilità dolce e potenziando i percorsi green per migliorare la qualità dell'aria.

Piano territoriale del Parco del Delta del Po

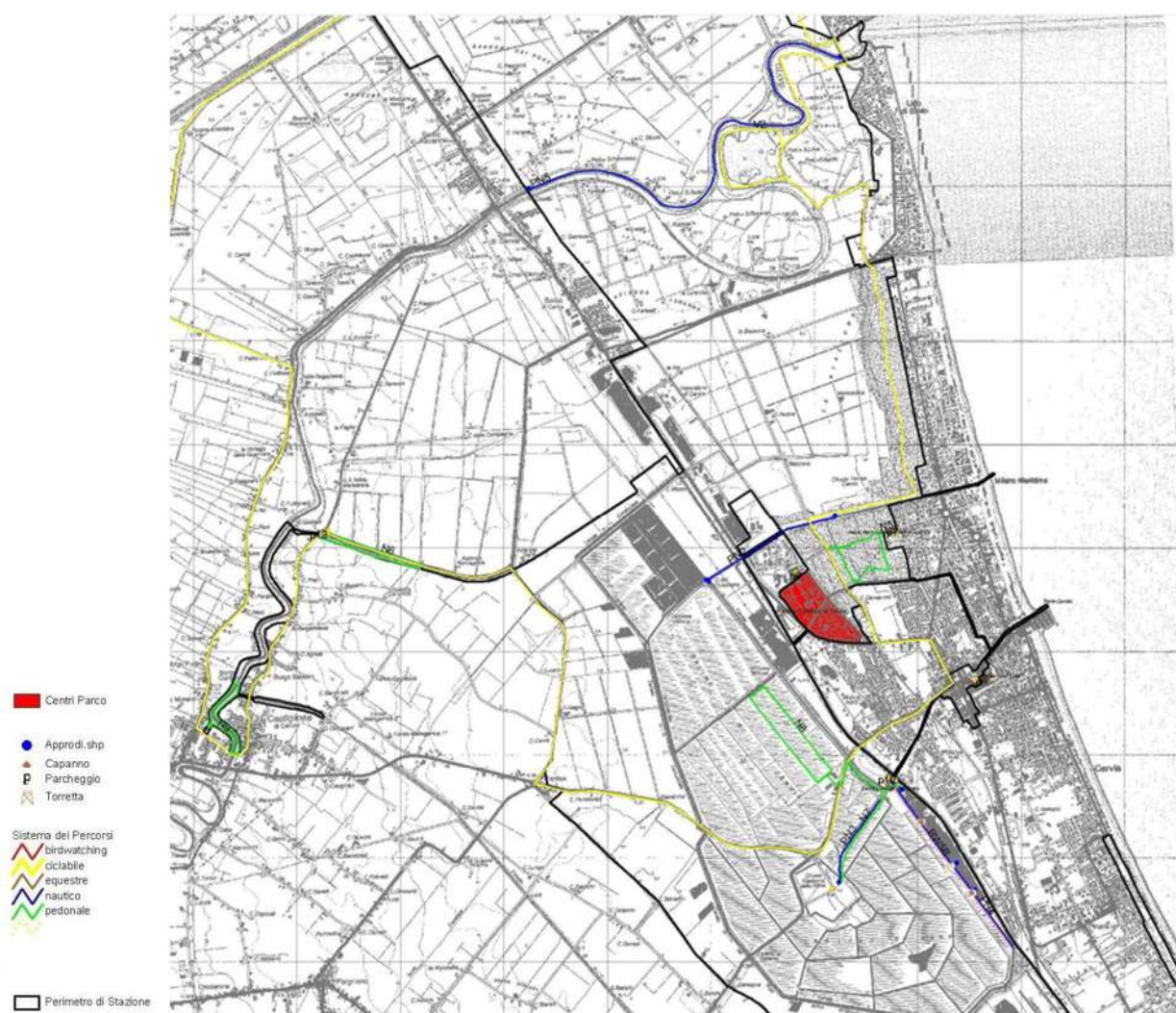
Il Parco regionale del Delta del Po (Parco) è stato istituito con legge regionale 2 luglio 1988, n. 27, al fine "di garantire e promuovere, in forma unitaria e coordinata, la conservazione, la riqualificazione e la valorizzazione dell'ambiente naturale e storico, del territorio e del paesaggio del Delta del Po ed in particolare delle zone umide di importanza internazionale, per scopi culturali, scientifici, didattici, economici e sociali".

Il Piano Territoriale della Stazione "Pineta di Classe e Salina di Cervia" (Piano di Stazione), che interessa territori compresi nei Comuni di Ravenna e Cervia, costituisce lo strumento generale che regola l'assetto del territorio, dell'ambiente e degli habitat compresi nel suo perimetro ed il suo raccordo con il contesto. Il

Piano, in coerenza con la legge istitutiva del Parco, indica gli obiettivi specifici e di settore e le relative priorità, precisa, mediante azzonamenti e norme, le destinazioni d'uso da osservare in relazione alle funzioni assegnate alle sue diverse parti.

Il piano individua le aree da mantenere e/o destinare ad uso pubblico per la collettiva fruizione del Parco: Sentieri natura, Percorsi birdwatching, Percorsi cicloturistici e ciclabili, Percorsi ippici, Percorsi nautici, Aree attrezzate, Parcheggi e specifica che il turismo di fruizione del Parco deve essere condotto in modo sostenibile, in modo da non arrecare danno agli habitat e alle specie presenti nel Parco, favorendo le visite guidate e le escursioni didattiche. In particolare regola le modalità di fruizione dei percorsi e ne definisce le caratteristiche materiche.

Di recente è stato candidato nel Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici ed aree naturali connesso al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il "Progetto integrato per il potenziamento dell'attrattività turistica del Delta del Po", una strategia condivisa che contribuisce allo sviluppo delle aree del Parco, attraverso una serie di interventi sinergici atti al potenziamento di tre elementi: le ciclabili, l'offerta storico culturale e museale (comprese cammini e ciclovie) nonché i percorsi turistico-naturalistici ed escursionistici e tutto il sistema di visita e accoglienza. Si tratta di un'occasione preziosa per rendere l'area ancora più ospitale e attrattiva nell'ottica di un turismo lento e attento all'ambiente.



Fonte: Piano Territoriale del Parco Regionale del Delta del Po

Il PUMS è coerente con le disposizioni del Piano territoriale e punta ad una fruizione dei luoghi nel rispetto delle caratteristiche naturalistiche.

MISURE GENERALI E SPECIFICHE SALINA E PINETA, PIANO DI GESTIONE SALINA E PIANO DI FRUIZIONE SALINA

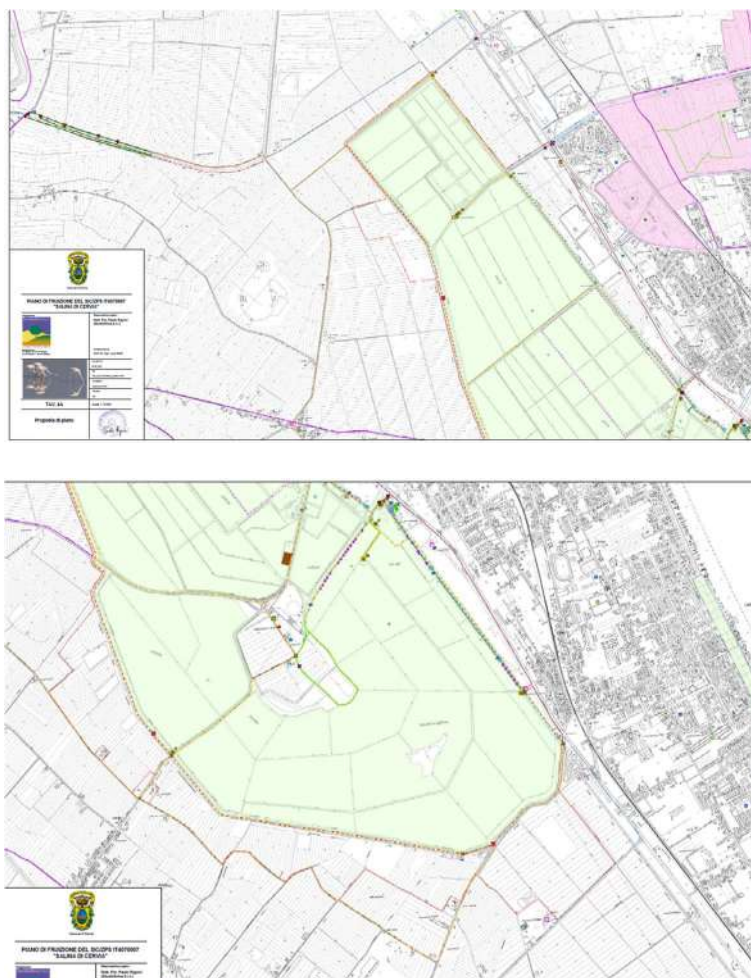
Le misure conservative dei siti natura 2000 (pineta e salina), secondo quanto disposto dalla Direttiva "Habitat" 92/43/CEE e dalla Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE, sono funzionali alla conservazione degli stessi e si sostanziano nel salvaguardare la struttura e la funzione degli habitat e garantire la persistenza a lungo termine delle specie.

Tali misure puntano alla tutela degli habitat e delle specie di importanza comunitaria e conservazionistica attraverso una serie di azioni organizzate nell'ambito dei seguenti obiettivi:

- mantenere e migliorare il livello di biodiversità degli habitat e delle specie di interesse comunitario per i quali il sito è stato designato;
- mantenere e/o ripristinare gli equilibri biologici alla base dei processi naturali (ecologici ed evolutivi);
- ridurre le cause di declino delle specie rare o minacciate ed i fattori che possono causare la perdita o la frammentazione degli habitat all'interno del sito e nelle zone adiacenti;
- tenere sotto controllo ed eventualmente limitare le attività che incidono sull'integrità ecologica dell'ecosistema (es. organizzazione delle attività di fruizione didattico-ricreativa secondo modalità compatibili con le esigenze di conservazione attiva degli habitat e delle specie);
- promuovere l'attività di ricerca scientifica attraverso la definizione di campagne di indagine irate alla caratterizzazione di componenti specifiche del sistema.

La strategia del PUMS è coerente con le misure di tutela degli habitat e delle specie, sia per il comparto saline che per l'ambito della pineta, in quanto propone una fruizione naturale del territorio nell'ottica di valorizzazione il contesto ambientale anche in chiave turistica.

In relazione alla salina il Piano di Gestione del sito ha definito uno strumento specifico per la pianificazione e la qualificazione del sistema della fruizione per la valorizzazione e la conservazione di habitat e specie e per la creazione di cultura, formazione e informazione in merito alle risorse naturali, alla biodiversità e alla Rete Natura 2000. Tale strumento, denominato "Piano di fruizione del SIC-ZPS IT4070007 Salina di Cervia" definisce un'opportuna zonizzazione delle attività di fruizione, in riferimento alla tutela di habitat e specie, nonché stabilire regole certe per il transito sui percorsi, le modalità e la tempistica delle visite didattiche e turistiche, assieme alla dimensione dei gruppi e alla frequenza di visita, giornaliera e stagionale.



Fonte: Piano di fruizione del SIC-ZPS IT4070007 Salina di Cervia

Il Piano di fruizione punta ad un utilizzo sostenibile del sito: l'uso sociale e la fruizione sono importanti per far conoscere i valori naturalistici e far comprendere la necessità di preservare gli ecosistemi. Il turismo ambientale di qualità da sviluppare in ambiti di pregio naturalistico e paesaggistico quale quello della Salina rappresenta una delle tematiche principali del piano e costituisce anche una leva su cui agire per la destagionalizzazione dell'attività turistica nel territorio cervese. Per lo sviluppo dell'attività turistica è necessaria una programmazione equilibrata coerente con le dinamiche ecosistemiche al fine di minimizzare il disturbo antropico. L'incremento dell'offerta turistica regolamentata potrebbe portare miglioramenti e benefici economici ma deve andare di pari passo con il rispetto dello status di Riserva Naturale dello Stato, di sito della Rete Natura 2000 e quindi del suo patrimonio di specie ed habitat di interesse conservazionistico e comunitario.

Il PUMS, a fronte di un incremento delle possibilità di visita legato alla diversificazione dell'offerta in termini di percorsi fruibili, di strutture ricettive e di attività dedicate, punta alla applicazione di una sistema di gestione delle stesse secondo criteri e modalità definiti nel piano di fruizione in base alla stima della capacità di carico, in maniera tale da non incidere negativamente sullo stato di conservazione di habitat e specie target.

Strategia regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'Emilia-Romagna

La Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'Emilia-Romagna affonda le proprie radici nel Programma di Mandato 2020-2025 della Giunta regionale e nel Patto per il Lavoro e per il Clima sottoscritto il 14 dicembre 2020.

Il cuore della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è costituito da 17 schede che rappresentano le declinazioni territoriali dei Goal dell'Agenda 2030 Onu, elaborate a partire dalle specificità del territorio, dai suoi punti di forza e dagli elementi di debolezza.

Dei 17 obiettivi della strategia regionale si sono selezionati quelli strettamente inerenti il PUMS e sono stati individuati i relativi indicatori:

3. SALUTE E BENESSERE: In Emilia-Romagna la priorità è garantire a tutti una buona sanità pubblica, universalistica e radicata nel territorio e costruire un welfare di comunità sempre più inclusivo e partecipato – Indicatore: DIMEZZARE IL NUMERO DI FERITI DA INCIDENTI STRADALI RISPETTO AL 2020

9. IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE: In Emilia-Romagna la priorità è innovare le reti di infrastrutture e sostenere le imprese, tutte, nella transizione ecologica e nei processi di innovazione tecnologica e sociale – Indicatori: Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati e studenti, Intensità di emissioni di CO2 sul valore aggiunto

11. CITTÀ' E COMUNITA' SOSTENIBILI In Emilia-Romagna si intende sostenere le città, le periferie, i piccoli comuni montani e rurali nei loro percorsi verso la piena sostenibilità. Indicatori: Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata delle città, Superamenti del valore limite giornaliero previsto per il PM10 nei comuni capoluogo di provincia, Posti km offerti dal tpl, Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati

13. LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO In Emilia-Romagna si intende ridurre le emissioni, gli effetti e i danni dei cambiamenti climatici e perseguire la neutralità carbonica prima del 2050. Indicatore: Percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990).

1.4 La normativa provinciale

PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Ravenna è redatto secondo le disposizioni della previgente L.R. 20/2000 e costituisce lo strumento di pianificazione di definizione dell'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, articolando sul territorio le linee di azione della programmazione regionale, è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali della Provincia e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale.

La LR 24/2017 definisce il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) quale strumento di pianificazione territoriale che raccoglie l'eredità del PTCP. Le Province costituiscono i soggetti di area vasta, che svolgono "la funzione di pianificazione strategica d'area vasta e di coordinamento delle scelte urbanistiche strutturali dei Comuni e loro Unioni che incidano su interessi pubblici che esulano dalla scala locale", attraverso l'approvazione del PTAV, che definisce gli indirizzi strategici di assetto e cura del territorio e dell'ambiente a livello provinciale.

Fino all'approvazione del nuovo PTAV risulta vigente l'attuale PTCP approvato con Del. di C.P. 9/2006 che nel tempo è stato oggetto di diversi aggiornamenti.

Si riassumono di seguito i principali obiettivi del PTCP in vigore:

- Progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza



di Kyoto e di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;

- Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
- Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.
- Ottenere lo sviluppo coordinato di una rete di percorsi extraurbani anche a sviluppo intercomunale con particolare riferimento ai percorsi casa-lavoro e alla connessione e fruizione dei punti di interesse ambientale e storico-culturale.
- La mobilità deve inoltre svolgere un ruolo preponderante nell'attuazione delle strategie trasversali del contenimento della dispersione degli insediamenti, delle politiche per la casa, dello sviluppo dei poli funzionali e degli insediamenti produttivi.
- Limitare il traffico di attraversamento per tutelare i centri abitati attraverso la previsione e realizzazione di varianti e/o di sistemi di circonvallazione esterna e intermedia.
- Prevedere e realizzare un sistema di parcheggi scambiatori attrezzati in corrispondenza di dette circonvallazioni al fine di favorire l'intermodalità tra auto e trasporto pubblico o bicicletta.
- Attrezzare le stazioni ferroviarie quali centri di intermodalità urbana in quanto ottimamente connesse al trasporto pubblico e dotate di adeguati servizi per favorire l'uso della bicicletta.
- Riorganizzare e adeguare i livelli del servizio di trasporto pubblico (fino a prefigurare nelle città maggiori un vero e proprio sistema di "metropolitana leggera" al fine di servire in modo adeguato quote consistenti dei flussi di mobilità urbana.

Ai fini dell'elaborazione del nuovo Piano Territoriale di Area Vasta della Provincia di Ravenna, con Atto del Presidente della Provincia n. 162 del 24/12/2021 è stata avviata la fase di consultazione preliminare di cui all'art. 44 della L.R. 24/201. E' attualmente in corso l'attività di consultazione attraverso l'attivazione di specifici tavoli di lavoro inerenti le tematiche della pianificazione provinciale.

Gli obiettivi strategici di piano, fundamenta della visione strategica dell'area vasta della provincia di Ravenna, sono descritti di seguito:

- **SOSTENIBILITA' ECONOMICA:** Favorire una crescita economica duratura e sostenibile, investendo in ricerca e innovazione tecnologica, garantendo progressivi incrementi occupazionali, riducendo le disparità territoriali, e improntando una transizione da un sistema tradizionale di economia lineare verso modelli più virtuosi di economia circolare, e da politiche energetiche altamente dipendenti da risorse fossili verso sistemi di energia pulita e a minor impatto.
 - Promuovere la transizione verso lo sviluppo sostenibile e l'economia circolare;
 - Sostenere ed accrescere la competitività e l'attrattività del sistema territoriale provinciale attraverso mirate politiche di potenziamento infrastrutturale
 - incrementare l'offerta turistica e l'ospitalità.
- **SOSTENIBILITA' SOCIALE:** Promuovere politiche e azioni atte a rigenerare il tessuto urbano e rendere gli insediamenti più sostenibili, inclusivi e sicuri, incrementando il benessere sociale, favorendo la transizione verso una società maggiormente equa, laddove siano garantite pari opportunità per tutti di accesso a beni e servizi essenziali, incentivando la partecipazione dei cittadini nei processi decisionali.



- Favorire la coesione sociale e incrementare il welfare urbano
- Accrescere la qualità del territorio e degli ambienti di vita
- Riequilibrare il sistema insediativo e risvegliare il policentrismo;
- Garantire un'elevata efficienza territoriale: "fare più con meno"
- **SOSTENIBILITA' AMBIENTALE:** Incentivare l'uso sostenibile delle risorse ambientali, promuovendo il ricorso alle risorse rinnovabili, favorendo un potenziamento della biodiversità e della continuità ecologica, nonché incrementando la resilienza territoriale rispetto alle tematiche del cambiamento climatico globale, degli eventi estremi e delle situazioni emergenziali, ridurre per quanto possibile l'inquinamento di aria, acqua e suolo, e favorire azioni volte alla protezione, al ripristino e alla valorizzazione del paesaggio e delle risorse naturali.
 - Contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici e alla riduzione del rischio;
 - Orientare le trasformazioni del paesaggio attraverso politiche di tutela, pianificazione e valorizzazione delle risorse, e rafforzare l'identità locale

1.5 La normativa comunale

PUG-SQUEA

All'inizio del percorso di formazione della nuova strumentazione urbanistica del Comune di Cervia, si è convenuto sull'esigenza di trarre nuovi modelli di sviluppo economico, sociale e culturale, in grado di far fronte alla velocità con cui la società è investita da trasformazioni sostanziali. Modelli di sviluppo in grado di rendere la nostra città una Città Resiliente. La resilienza non si sostanzia ormai solo come capacità di adattarsi ai cambiamenti climatici e/o eventi calamitosi naturali, ma deve costituire direzione per uno sviluppo sostenibile del territorio, fondato nelle tematiche sociali, economiche ed ambientali. Diviene pertanto centrale il tema della costruzione della "Città Pubblica", attraverso l'impiego di politiche finalizzate al contenimento del consumo di suolo, alla salvaguardia del territorio rurale, alla rigenerazione urbana dei tessuti consolidati e riqualificazione diffusa, alla tutela del sistema insediativo storico, alla ricerca di qualità progettuale e sostenibilità degli interventi alle diverse scale e, infine, alla generale semplificazione delle procedure.

Alla base delle scelte di pianificazione vi era la volontà di dotare il Comune di una strumentazione urbanistica flessibile, in grado di cogliere le rapide evoluzioni sociali, economiche ed ambientali. Pertanto il nuovo PUG, di cui alla L.R. 24/2017, che deriva dalla conversione degli strumenti PSC e RUE adottati, di cui alla previgente L.R. 20/2000, riguarda tale principio. Il nuovo PUG è stato approvato con Del. di C.C. 70/2018 ed è tuttora vigente.

Il PUG si esplica poi attraverso la SQUEA che persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale, tramite la crescita e qualificazione e i servizi e delle reti, attraverso l'incremento degli spazi pubblici, la valorizzazione del patrimonio identitario, il miglioramento delle componenti ambientali, lo sviluppo della mobilità sostenibile, il miglioramento del benessere ambientale e l'incremento della resilienza del sistema abitativo rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico ed eventi sismici.



La città resiliente si esplica nelle 4 città, promosse nel PUG e nella SQUEA, che sono riprese come strategie prioritarie del PUMS:

- Cervia Città Identitaria;
- Cervia Città Sicura ed ospitale;
- Cervia Città Verde;
- Cervia Città Accessibile,

Si riassumono di seguito le strategie del PUG e della SQUEA che hanno interazioni con le tematiche della mobilità sostenibile:

- Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra dell'80/90% entro il 2050 (rispetto al 1990) e promuovere interventi di mitigazione ed adattamento (co0nnettere gli elementi della rete ecologica, riprogettare gli spazi pubblici "con la natura",...)
- Realizzare il progetto di rete ecologica (ridurre la frammentazione della rete, affiancare alle ciclovie corridoi verdi, potenziare le connessioni dei nodi della rete ecologica urbana e rurale, realizzare nuovi viali alberati, ...)
- Migliorare l'accessibilità territoriale (migliorare gli accessi nelle varie frazioni,...)
- Migliorare la viabilità tra le parti del sistema urbano (realizzare parcheggi scambiatori e connetterli all'arenile con sistemi di mobilità sostenibile,)
- Incrementare le reti di mobilità lenta (realizzare nuove pedonalizzazioni e interventi di riqualificazione nel contesto urbano...)
- Promuovere una nuova qualità della città pubblica (riqualificare gli spazi pubblici con interventi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici,...)

PAESC

Il PAESC (ex PAES – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile) è un documento redatto dai comuni che sottoscrivono il Patto dei Sindaci per dimostrare in che modo l'amministrazione comunale intende raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni CO₂.

Il PAESC prevede la redazione di un Piano di Azione congiunto per l'Energia Sostenibile e il Clima, iniziativa che affianca alla previsione di riduzione delle emissioni di gas climalteranti, la previsione di misure di riduzione delle vulnerabilità del territorio al cambiamento climatico, mediante la preparazione di un inventario delle emissioni, la valutazione degli impatti dei cambiamenti climatici e la definizione di una serie di azioni da attuare. Il PAESC è stato approvato con Del. di C.C. 73/2017 ed il primo monitoraggio risale al 2019.

Si riassumono di seguito le strategie del PAESC che hanno interazioni con le tematiche della mobilità sostenibile:

- Ridurre l'intensità del traffico urbano e le conseguenti emissioni
- Promuovere la mobilità ciclabile sia tra i cittadini che tra i turistica
- Razionalizzare e rendere sostenibile la mobilità degli alunni
- Efficientare il parco auto privato agendo sulla vetustà e la tipologia di alimentazione del parco circolante puntando sulla mobilità elettrica

- Ridurre il ricorso alle auto private da parte dei turisti favorendo l'utilizzo del treno e di una mobilità più sostenibile
- Ridurre le emissioni di CO2 associate al settore dei trasporti di proprietà comunale

ZAC E PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO COMUNALE

La classificazione acustica di Cervia è stata approvata con Del. C.C. n. 70 del 28/11/2018, contestualmente al PUG. Ai sensi del DPR 142/2004, e si configura come lo strumento di governo del territorio finalizzato, in coordinamento con gli altri strumenti urbanistici, a garantire il miglioramento del clima acustico soprattutto negli ambiti urbani e negli spazi che sono fruiti in genere dalla popolazione. Il territorio comunale è stato suddiviso in Unità Territoriali Omogenee e ad esse è stata poi attribuita la classificazione, e per ciascuna classe acustica sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (6,00-22,00) e notturno (22,00-6,00).

Il piano di classificazione acustica, inoltre, individua le fasce di pertinenza delle strade, a partire dalla loro classificazione, ai sensi del DPR 142/2004, e delle infrastrutture ferroviarie, ai sensi del DPR 459/1995.

A seguito dell'attribuzione delle classi acustiche individua le situazioni di potenziale conflitto generate dallo scarto di più di una classe acustica fra aree confinanti che saranno oggetto di un successivo "Piano di risanamento acustico".

Allo stato attuale in relazione alle criticità emerse in sede di classificazione acustica è stata fatta una prima analisi ricognitiva concernente i luoghi sensibili appartenenti alla classe I, dalla quale è emersa l'identificazione del livello di superamento del limite di classe I (fissato in 50 dB) e del livello di difficoltà di intervento per la soluzione della problematica.

E' in fase di attuazione la seconda parte dell'analisi ricognitiva che interessa le altre criticità riguardanti conflitti tra macrozone, quali a titolo esemplificativo tra la pineta di Milano marittima e il centro abitato o la zona artigianale della malva e la zona residenziale limitrofa.

In funzione delle criticità rilevate tra le varie linee d'azione si potranno prevedere interventi di mitigazione sull'organizzazione della mobilità (sistema viabilistico e caratteristiche delle infrastrutture), ovvero sull'adeguamento dei fabbricati maggiormente esposti.

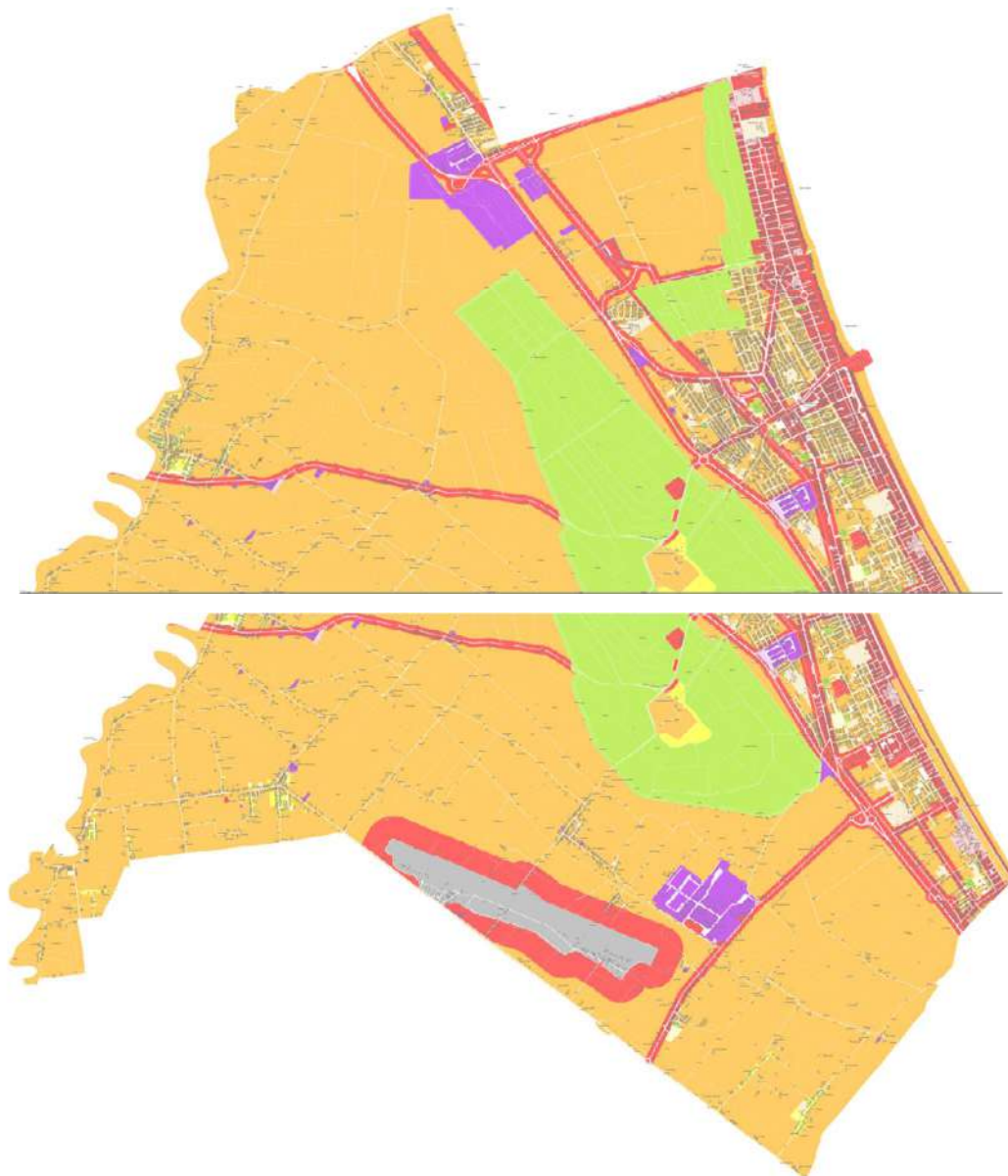
Il Piano di risanamento acustico comunale è lo strumento con cui predisporre, coordinare e controllare tutte le azioni e gli interventi, facenti capo al Comune, di contenimento del rumore ambientale entro i limiti stabiliti dalla normativa.

Per Piano di Risanamento Acustico Comunale si intende l'insieme di provvedimenti atti a conseguire la progressiva riduzione della rumorosità ambientale nell'ambito del territorio comunale. Si tratta di un'azione sinergica che deve avvalersi di tutti gli strumenti disponibili,

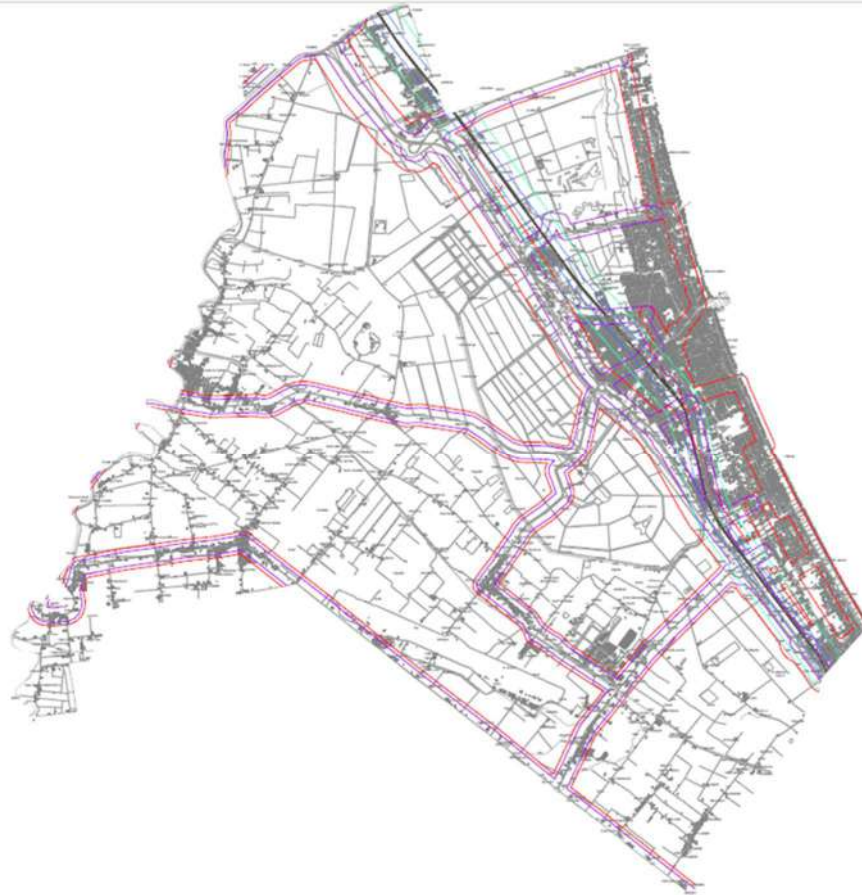
quali procedimenti amministrativi, normativi per arrivare agli interventi mitigativi veri e propri.

Tali provvedimenti realizzati singolarmente potrebbero non portare ad un significativo cambiamento della situazione acustica, ma attuati nel loro complesso possono produrre miglioramenti determinanti per il contenimento e/o abbattimento del rumore.

La strutturazione del piano segue una strategia dinamica che cerca di delineare dei primi veri interventi di risanamento acustico che scaturiscono da un'analisi che parte dagli strumenti di pianificazione acustica territoriale e da un'analisi oggettiva delle priorità acustiche presenti nel territorio.



Fonte: Piano di classificazione acustica del territorio comunale



Fonte: Piano di classificazione acustica del territorio comunale

In parallelo RFI e Anas hanno predisposto piani per interventi di contenimento e abbattimento del rumore che hanno previsto studi finalizzati all'individuazione di interventi specifici come barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori nei punti oggetto di superamento delle soglie minime.

A livello comunale sono poi state adottate diverse misure di contenimento del rumore, in continuo aggiornamento, in relazione alle attività dei pubblici esercizi e agli eventi in genere.



TITOLO 2 QUADRO CONOSCITIVO

2.1 Contesto territoriale

Il documento di quadro conoscitivo ha restituito una fotografia dello stato di fatto che ci consente di tracciare il punto di partenza. Viene riportata qui la sintesi delle principali risultanze.

Cervia è un comune italiano di circa 29.000 abitanti della Provincia di Ravenna in Romagna. Si trova sulla costa del Mar Adriatico, 20 km a sud di Ravenna, ad un'altitudine media di 5 m s.l.m.. Ha un'estensione territoriale di circa 82 Km², suddiviso tra una fascia litoranea con oltre 9 km di costa ed una zona interna a prevalente uso agricolo. Questa suddivisione è evidenziata dalla statale SS16 Adriatica che attraversa longitudinalmente il territorio comunale suddividendolo nella zona interna (il forese) e nella fascia costiera. Il Porto Canale di Cervia, realizzato sull'emissario delle Saline, il canale della Bova, suddivide la fascia costiera in una zona nord con la località turistica di Milano Marittima e in una zona a sud con il centro storico di Cervia e le località turistiche di Pinarella e Tagliata, di sviluppo recente ed ancora in via di espansione. Tale zona costituisce la sede dell'economia turistica comunale ed è ricca di edifici, strutture ricettive e numerosissimi servizi per far fronte alla grande domanda turistica. In quest'area infatti, sono presenti numerosi alberghi e appartamenti per uso turistico, bar, ristoranti ed esercizi commerciali, un impianto termale, campeggi e stabilimenti balneari. Dal punto di vista amministrativo, Cervia confina a nord con il Comune di Ravenna, a sud est con Cesenatico e a sud ovest col territorio comunale di Cesena.

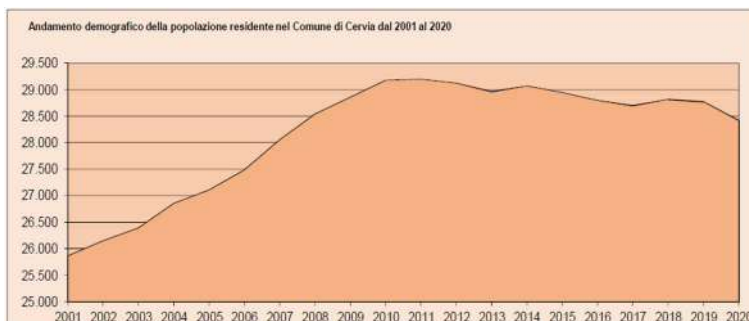
L'attuale assetto territoriale nasce da un processo di progressiva aggregazione di piccoli nuclei di natura agricola all'interno e di turismo e pesca sulla costa, avvenuto nel corso dei secoli. Il primo insediamento importante risale al X secolo con la nascita delle Saline. La città di Cervia Vecchia sorgeva infatti proprio al centro dell'attuale comparto delle Saline; grazie a questa importante risorsa, la città comincia ad acquisire una rilevante importanza strategica. La fondazione della nuova città corrisponde ad un processo di modernizzazione che comporta la separazione del principale luogo di lavoro (le Saline) dall'insediamento abitativo durante il Dominio Pontificio, spostando il nucleo abitativo verso il litorale. Nei tre secoli successivi sorgono gli edifici e gli insediamenti che formano la città attuale. La fisionomia basilare di Cervia rimane sostanzialmente invariata nei secoli successivi, anche se l'agricoltura (nell'entroterra) e la pesca tendono gradualmente ad assumere una maggiore importanza. L'ultima, radicale e più recente svolta della storia cervese, quella che ha conferito alla città la propria fisionomia attuale, si colloca solo all'inizio del '900. Nell'ultimo secolo si assiste ad un rapido e imponente sviluppo edilizio, al quale si accompagna un tumultuoso incremento del settore turistico, con la nascita della "Città giardino" di Milano Marittima (1912). Già negli anni '30, con il sorgere di numerose colonie estive per l'infanzia, lo sviluppo turistico comincia ad assumere dimensioni di massa. Tale processo si dispiegherà pienamente a partire dagli anni '60, nell'epoca del boom economico, dando vita ad un durevole modello di sviluppo destinato a prolungarsi fino a tempi recentissimi e capace di attrarre consistenti quote di turismo nazionale ed internazionale. Sorgono in questi anni il Parco Naturale e le Terme, e si sviluppano le località balneari nella zona meridionale, come Pinarella e Tagliata, investite dal boom turistico. Notevole è il suo patrimonio storico-architettonico, in cui spiccano, il settecentesco palazzo comunale; la cattedrale, del XVII-XVIII secolo; le chiese del Suffragio e di Sant'Antonio; il complesso dei Magazzini del sale, con la Torre di San Michele, e il Santuario della Madonna del Pino (XV sec.).

Il Comune di Cervia comprende undici frazioni: Cervia Centro, Terme, Milano Marittima, Pinarella, Tagliata nella fascia costiera e Castiglione, Savio, Pisignano, Cannuzzo, Montaletto, Villa Inferno, Saline nel forese.

Per quanto riguarda la popolazione, la crisi economica internazionale iniziata a fine 2008, ha probabilmente contribuito a ridurre l'insediamento di nuovi cittadini da altri comuni e dall'estero e ha accentuato, invece, i fenomeni migratori verso l'esterno. Infatti, dopo molti anni caratterizzati da un saldo migratorio totale



estremamente positivo, dal 2011 al 2016 questo indice si è avvicinato allo zero per poi ricominciare a crescere fino all'anno 2019.



Fonte: Dati Ufficio Anagrafe Comune di Cervia

FINESTRA DEMOGRAFICA AI 31/12/2020:

Residenti	Densità abitativa	Età media
28420	346 ab/km ²	Indice di vecchiaia 239,15% Età media 47,97
Fascia di età 0-14 anni	Fascia di età 15-64 anni	Fascia di età 65+ anni
3022 (10,63%)	18171 (63,94%)	7227 (25,43%)
Famiglie	Sesso	Stranieri
13.829 numero medio di componenti: 2,08	13626 (47,95%) Maschi 14794 (52,05) Femmine	3039 (10,69%) Stranieri 25381 (89,31%) Italiani

2.2 Contesto socio economico

L'economia di Cervia è incentrata principalmente sullo sviluppo di attività commerciali e ricettive, ma costituiscono settori importanti anche l'agricoltura, la sanità ed il settore delle costruzioni. Molte delle attività produttive e artigianali sono ubicate nelle zone artigianali presenti a Cervia, Malva Sud, a Savio, via Santerno e a Montaletto, via del Lavoro.

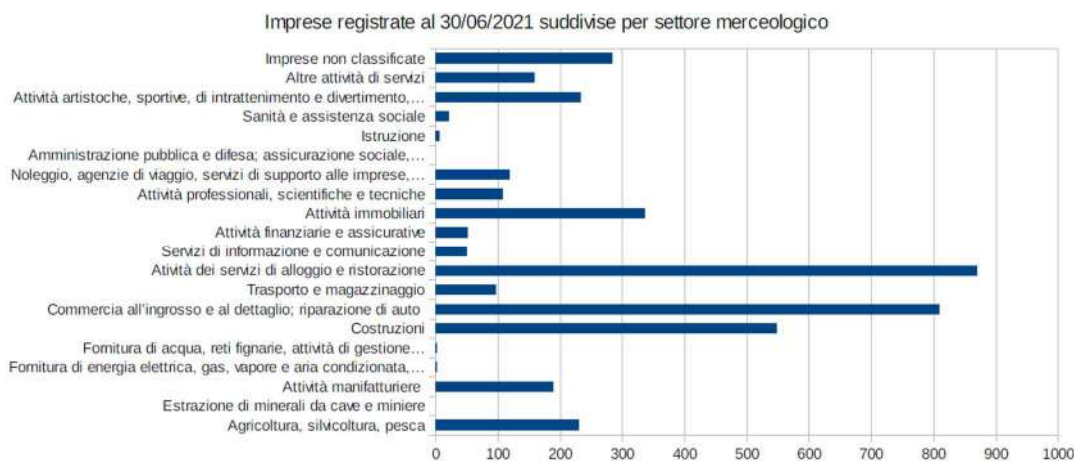
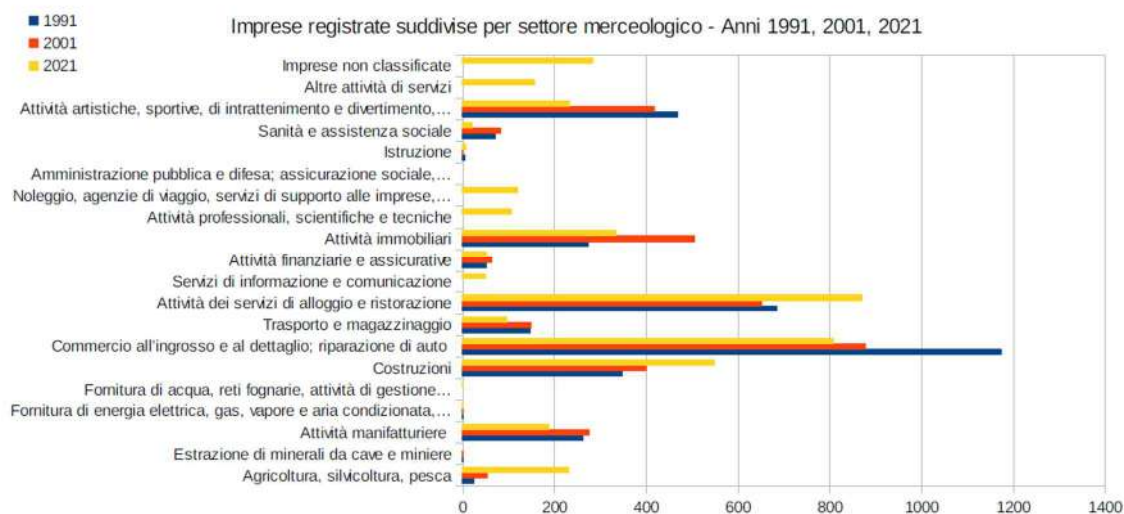
Le strutture scolastiche permettono di frequentare le classi dell'obbligo e includono un istituto professionale alberghiero. Per l'arricchimento culturale si può usufruire di più biblioteche e centri sportivi.

Rilevante è la dotazione di strutture ricettive, che offrono una vastissima possibilità sia di ristorazione che di soggiorno.

Il servizio sanitario è assicurato dalle prestazioni fornite da una clinica privata e dall'ospedale locale. Oltre che dei consueti uffici municipali e postali, è sede di carabinieri e guardia di finanza.

Facendo una analisi sommaria delle attività insediate, oltre 4000 imprese, in funzione delle variazioni riscontrate nel numero di imprese registrate per settore merceologico si riscontra in generale un aumento delle attività di impresa, negli ultimi 30 anni, e si rileva un aumento rilevante nelle attività di servizi di alloggio e ristorazione ed una contrazione nel commercio all'ingrosso e al dettaglio, risulta inoltre in aumento il settore delle costruzioni nel trentennio considerato. La crisi edilizia degli ultimi anni e lo stato di emergenza

pandemica iniziato nel 2020, hanno però messo in discussione i trend decennali, determinando variazioni significative negli ultimi anni.



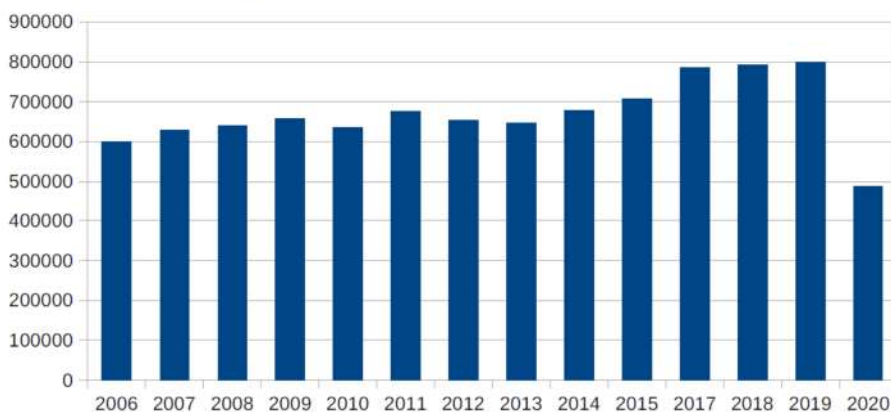
Fonte Camera di Commercio Ravenna

Trattandosi di una città sostanzialmente turistica un contributo importante nell'economia cervese è dato dalle presenze turistiche. Per la zona della costa, Cervia, infatti, presenta due realtà molto diverse nel periodo invernale ed estivo: nel periodo invernale è una cittadina frequentata sostanzialmente dai residenti e pendolari; molte attività infatti hanno un'apertura stagionale estiva. Le nuove tendenze promosse anche dall'iniziativa "Il mare d'inverno" che vedono l'organizzazione di tantissime iniziative nei periodi delle festività, hanno esteso la stagione turistica anche al periodo invernale: i diversi eventi organizzati portano tante presenze anche in un periodo di bassa o bassissima stagione e di conseguenza diverse attività, strutture turistico-ricettive o pubblici esercizi in primis, negli ultimi anni hanno allungato i tempi di apertura.

Nel periodo estivo le dinamiche cambiano completamente: in città si riversano milioni di turisti che soggiornano nelle strutture esistenti per periodi più o meno lunghi, weekend – settimanali - mensili, ma anche tantissime persone che, provenendo da zone limitrofe, si trattengono solo in giornata.

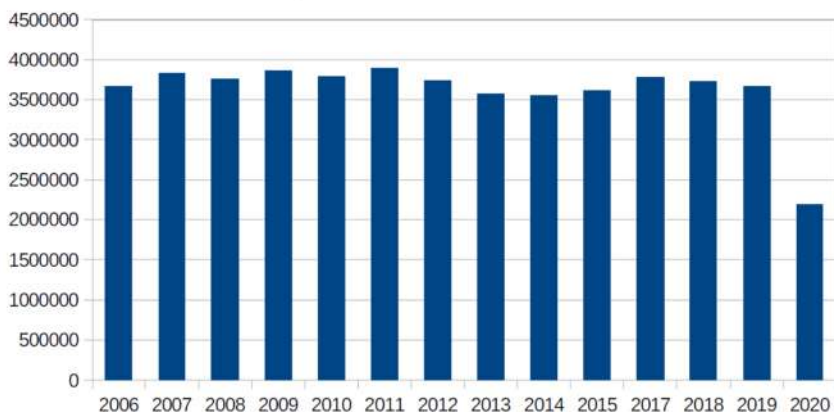


Numero di arrivi di turisti dal 2005 al 2020



Fonte Ufficio Turismo Comune di Cervia

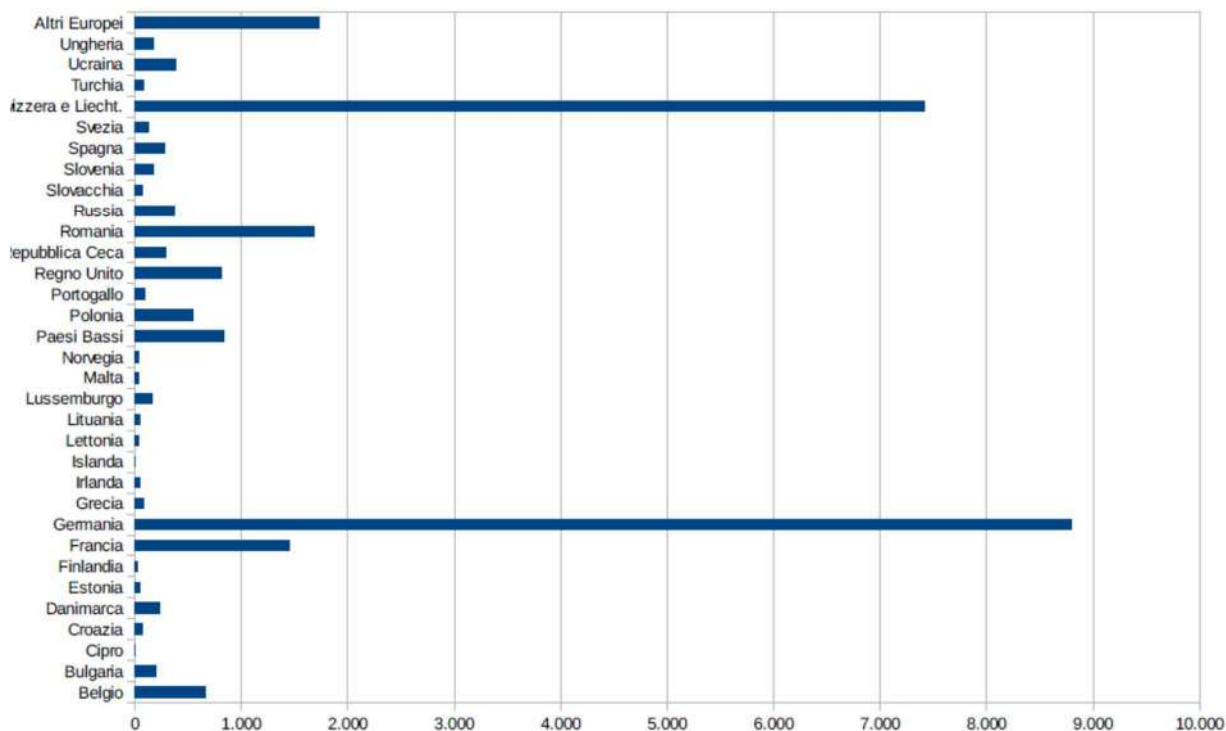
Numero di presenze di turisti dal 2005 al 2020



Fonte Ufficio Turismo Comune di Cervia

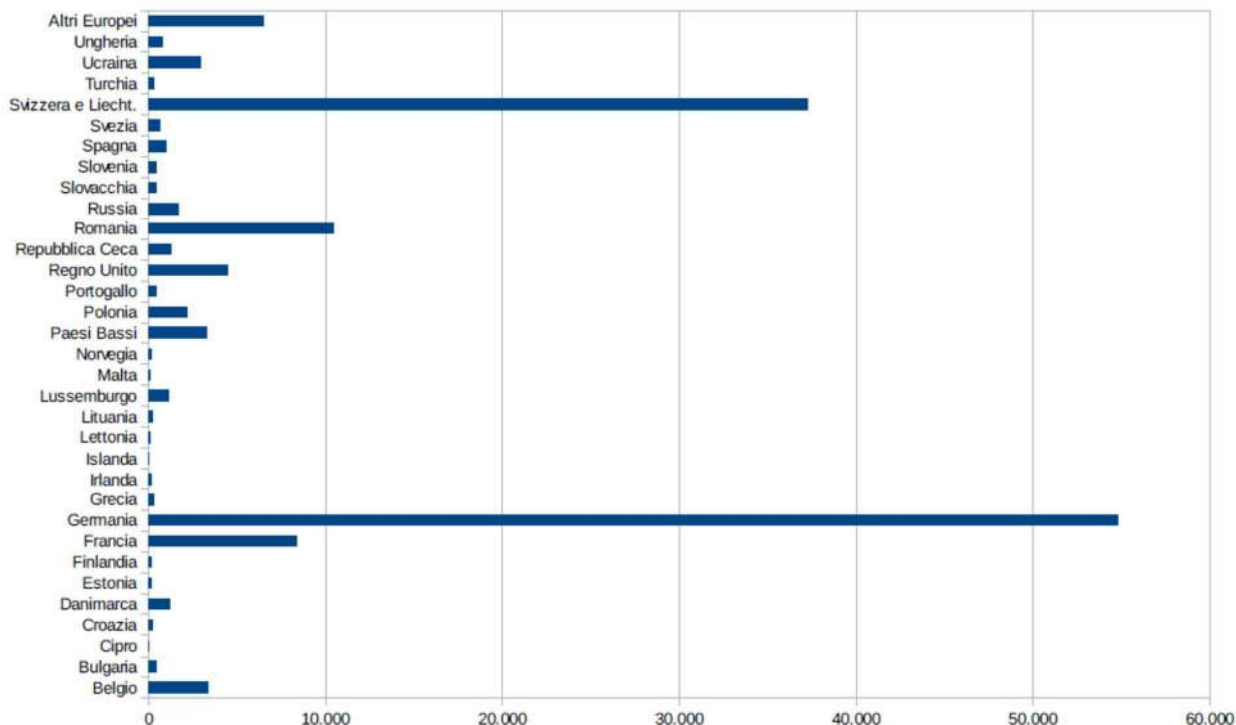
Anno 2020	Arrivi	Presenze
Italiani	457.863	2.006.182
Stranieri	30.236	177.826
Totale	488.099	2.184.008

Arrivi - Provenienza Turisti - Anno 2020



Fonte Ufficio Turismo Comune di Cervia

Presenze - Provenienza Turisti - Anno 2020



Fonte Ufficio Turismo Comune di Cervia

FINESTRA ECONOMICA (Anno 2020)

Reddito medio	Imprenditorialità	Permanenza media turisti
17.474 euro	4106 imprese 144,1 imprese/1000 ab	Alberghi 83% Extra alberghieri 17%
Settori d'impiego	Attività di spiccato interesse turistico	Presenze e arrivi turistici
Settore Primario 230 imprese (6%) Settore Secondario 740 imprese (18%) Settore Terziario 3136 imprese (76%)	Alberghi 344 RTA 15 Tot. 27227 posti letto Stabilimenti balneari 265	2.184.008 presenze 488.099 arrivi

2.3 Contesto ambientale

Le aree verdi sono variamente distribuite sul territorio: costituiscono quasi il 14% della superficie comunale e comprendono aree adibite a verde pubblico e aree di rilevante importanza ambientale e paesaggistica sottoposte a diversi vincoli di tutela. La Salina e la Pineta di Cervia rientrano nel Perimetro del Parco Regionale del Delta del Po e sono considerate siti della Rete Natura 2000:

- IT4070008 – SIC-ZSC PINETA DI CERVIA: La Pineta di Cervia è il lembo più meridionale della grande e storica pineta a pino domestico (*Pinus pinea*) che un tempo si estendeva ininterrottamente a Nord e a Sud della città di Ravenna. Introdotta su vasta scala dall'epoca tardo romana a quella napoleonica su antichi cordoni dunali, la pineta costiera ha subito negli ultimi due secoli drastiche riduzioni e manomissioni. La Pineta di Cervia è oggi stretta tra il centro turistico di Milano Marittima sul lato a mare e coltivi o spazi ricreativi sul lato a monte fino al Canale immissario delle vicine Saline di Cervia, a Sud del quale la pineta è chiusa tra l'abitato e la ferrovia.
- IT4070007 - SIC-ZPS-ZSC SALINA DI CERVIA Salina di origine probabilmente etrusca, è situata in una vasta depressione a ridosso del cordone sublitoraneo percorso dalla S.S. Adriatica. La Salina è costituita da 97 vasche, di dimensione e profondità varie, separate da una rete di bassi arginelli con vegetazione spiccatamente alofila. Le vasche presentano ampi specchi d'acqua a diversa salinità, dossi bassi e distese melmose. Al centro della Salina vi sono alcuni appezzamenti coltivati e prati incolti. L'accesso e il deflusso delle acque marine sono regolati da canali artificiali in collegamento con il mare e da un canale circondariale che distribuisce le acque. L'alimentazione di acqua dal mare avviene tramite il canale del Pino (o Canalino di Milano Marittima), lo scolo attraverso il Canale della Bova che sfocia al Porto Canale di Cervia. L'estrazione del sale avviene in modo meccanizzato, anche se una piccola parte, di proprietà privata, viene sfruttata ancora in maniera artigianale, a scopo turistico-didattico. Sono inclusi nel sito i limitrofi bacini usati come appostamenti per la caccia e le excavhe di sabbia e ghiaia dedicate oggi all'itticoltura ed alla pesca sportiva. Il sito ricade nel Parco Regionale del Delta del Po ed include totalmente sia l'area "Saline di Cervia", designata come zona umida di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar, sia la Riserva Naturale dello Stato "Saline di Cervia". A seguito di specifico progetto LIFE, sono state approvate apposite Misure Specifiche di Conservazione e Piano di Gestione del SIC-ZPS Salina di Cervia con finalità di medio-lungo periodo che combinano la produzione artigianale del sale con la conservazione degli ambienti di salina. Inoltre con DGR 529/2018 e DGR 407/2021 è stato approvato e rinnovato il Piano di fruizione



delle saline, con validità 3 anni, che mira alla rigenerazione degli edifici storici presenti nel perimetro ed alla loro connessione in chiave turistica.

All'interno della pineta sia di Cervia che di Pinarella si snodano tanti percorsi ciclopedonali che soprattutto nel periodo estivo sono molto frequentati, nonché il "Parco naturale" e "Cervia avventura", punti di grande interesse per le famiglie con attività rivolte ai bambini. In progetto c'è anche la realizzazione del nuovo Parco della Bassona che prevederà rimboschimento e attrezzamento dell'ampia porzione di terreni agricoli ubicati a ovest della Pineta di Milano Marittima, in adiacenza al Golf Club.

Anche l'area delle saline costituisce zona di interesse turistico e negli ultimi anni sono state avviate diverse attività in tal senso con particolare riguardo alla fruizione del territorio tramite percorsi pedonali e ciclabili nonché alla fruizione delle saline.

FINESTRA AMBIENTALE		
Territorio urbanizzato, arenile e territorio rurale	Estensione Pineta ZSC - ZPS It4070008	Estensione Salina SIC- ZSC-ZPS It4070007
Territorio urbanizzato 1275 ha Arenile 115 ha Territorio rurale 6840 ha	194 ha	1095 ha
Lunghezza costa	Estensione Parco del Delta del Po	Bilancio arboreo (Anno 2018)
9 km	2236 ha	107.118 alberi esistenti di cui 18.318 censiti su viali e parchi e 88.000 stimati nelle aree naturalistiche comunali (pinete storiche, rimboschimenti e boschetti)

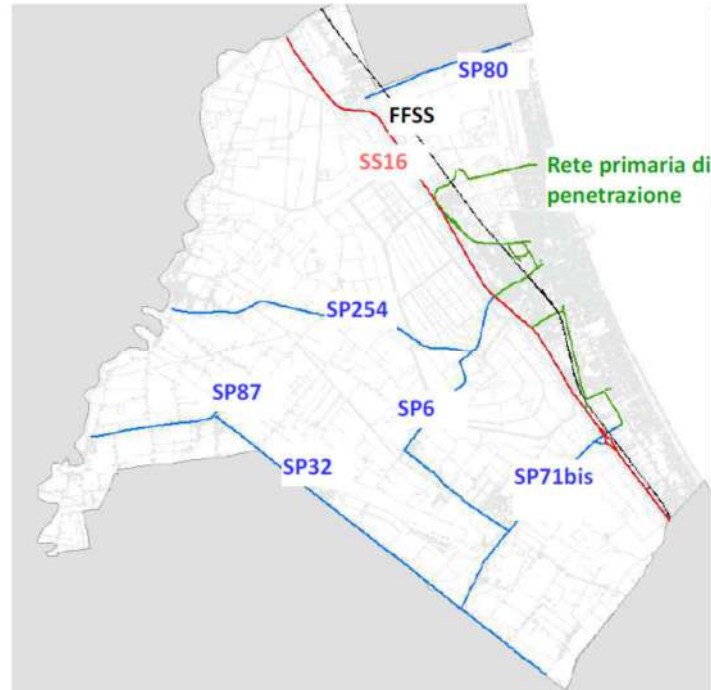
2.4 La rete infrastrutturale

Cervia può essere facilmente raggiunta con l'autostrada A14 Bologna-Taranto, tramite il casello di Cesena e di Ravenna, e mediante la linea ferroviaria Ferrara-Rimini, che ha uno scalo sul posto.

Gli aeroporti più vicini si trovano a Forlì (29 km), Rimini (44 km) e Bologna (90 km), e c'è anche quello militare di Pisignano che è chiuso al traffico civile. Cervia è inoltre dotata di un porto turistico con una darsena (Porto Canale di Cervia).

La rete stradale principale è costituita dalla Strada Statale 16 Adriatica che attraversa in senso longitudinale il comune e divide la parte costiera dal forese, nonché da una rete secondaria extraurbana caratterizzata da Strade Provinciali 254 (da Forlì), 71bis (da Cesena), 6 (Beneficio II° Tronco – Cervara), 32 (Confine, Crociarone, Salara, Ruggine), 80 (Nullo Baldini), 87 (Crociarone).

All'interno del territorio comunale, la rete viaria urbana è regolamentata dal PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) in vigore dal 2007, ma recentemente sostate adottate diverse misure di miglioramento della viabilità cittadina.

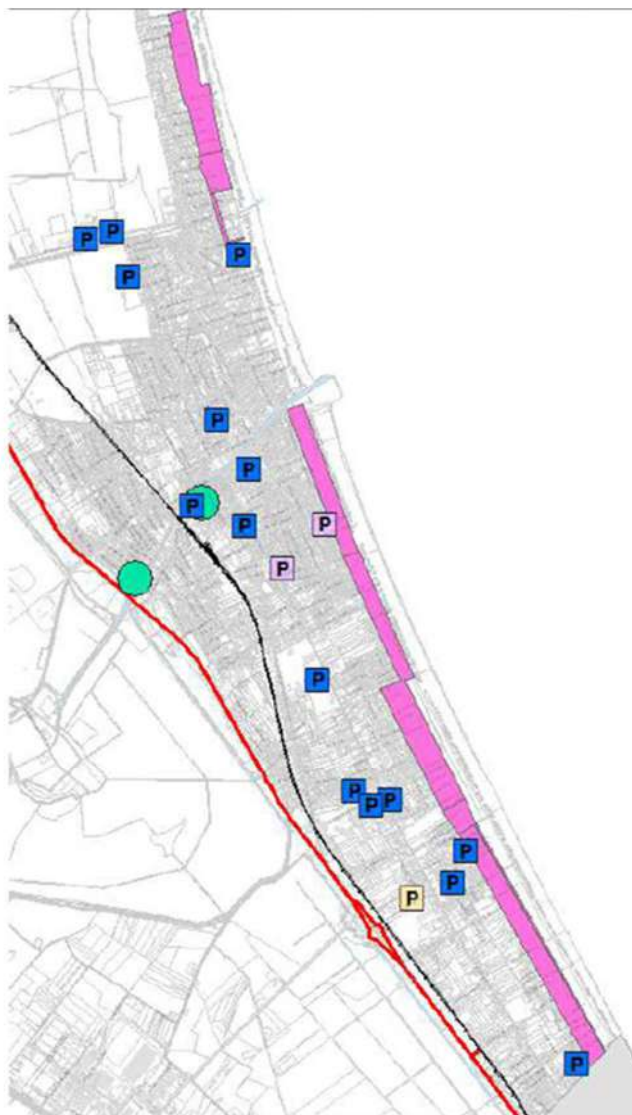


Già da tempo è emersa la necessità di rivedere le modalità di accesso alla città costiera sia per quanto riguarda il passaggio della SS16 sia per quanto riguarda la ferrovia. Per quanto riguarda la SS 16 di recente sono stati attuati diversi e importanti interventi di miglioramento delle modalità di accesso che hanno permesso di fluidificare il traffico: i più datati sono la realizzazione del nuovo tratto di Statale in corrispondenza della zona artigianale di Savio e lo svincolo di Tagliata, mentre più recentemente è stato realizzato il nuovo svincolo di Pinarella e la rotonda delle Saline. In programma c'è la realizzazione del nuovo svincolo in corrispondenza della Chiesa Madonna del Pino che permetterà la ricostruzione di un collegamento importante tra le saline e la costa, nella zona terme, che consente di salvaguardare lo stesso santuario. Ulteriori approfondimenti saranno da avviare per quanto riguarda l'ingresso da Via Pineta Formica alla zona artigianale di Cervia, nonché da via Bova e da via Ficcole.

Cervia è inoltre attraversata longitudinalmente dalla ferrovia: è stato avviato un progetto di progressiva soppressione dei passaggi a livello. Nel territorio comunale è infatti in programma la chiusura di alcuni attraversamenti e il mantenimento di altri. Nell'ultimo decennio in corrispondenza degli svincoli di Pinarella e Tagliata sono stati soppressi i passaggi a livello sostituiti con sottopassi carrabili.

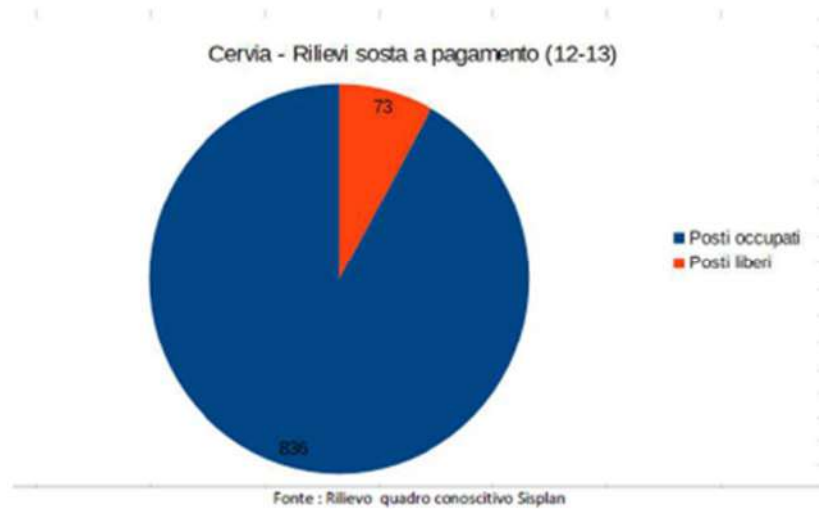
Le soluzioni previste dal PGTU erano l'eliminazione di tutti i semafori a favore di viabilità circolari, la creazione di nuovi parcheggi, nuovi percorsi ciclabili leggeri, intensificazione delle aree pedonali e zone a traffico limitato. Negli anni si è reso necessario regolarizzare la disciplina della circolazione stradale previgente incrementando le aree a circolazione pedonale (APU) e quelle di limitazione del traffico veicolare a motore (ZTL).

In relazione all'offerta di sosta, si era registrato in passato un forte gap tra domanda e offerta. Come risposta al problema, negli anni, si è intrapreso un percorso di riequilibrio del rapporto domanda/offerta di sosta, costituito da molteplici soluzioni per il recupero di posti auto: disegno effettivo delle aree di sosta attraverso segnaletica orizzontale di delimitazione degli stalli, introduzione di sensi unici di percorrenza in strade residenziali a doppio senso, realizzazione di nuove aree di sosta.

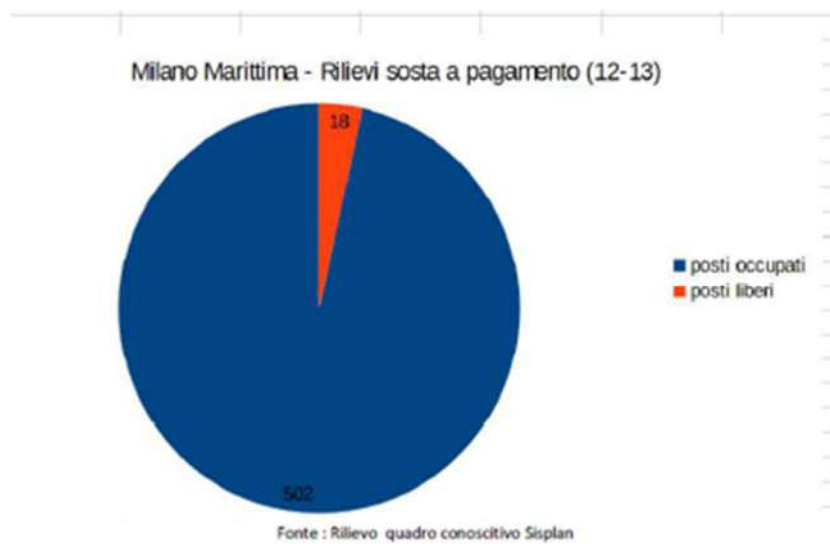


E' stata effettuata una rilevazione specifica della sosta al fine di individuare criticità e punti di forza nella fascia più prossima al mare in alcune giornate di agosto (sabato 21 e 28, domenica 8 e 2) dalle 12:00 alle 14:00 (fascia rosa). Il rilevamento è relativo al numero di veicoli in sosta longitudinale e a spina/pettine ed alla tipologia di parcheggio (libero/a pagamento e a disco orario). Il numero di stalli complessivi nella zona oggetto di analisi risultano 4034 ubicati lungo le strade.

Nella zona di Cervia (dal porto canale fino a via De Amicis) l'offerta di sosta corrisponde a 909 stalli ubicati lungo strada, che nella fascia oraria rilevata risultano quasi totalmente occupati con rotazione praticamente nulla.

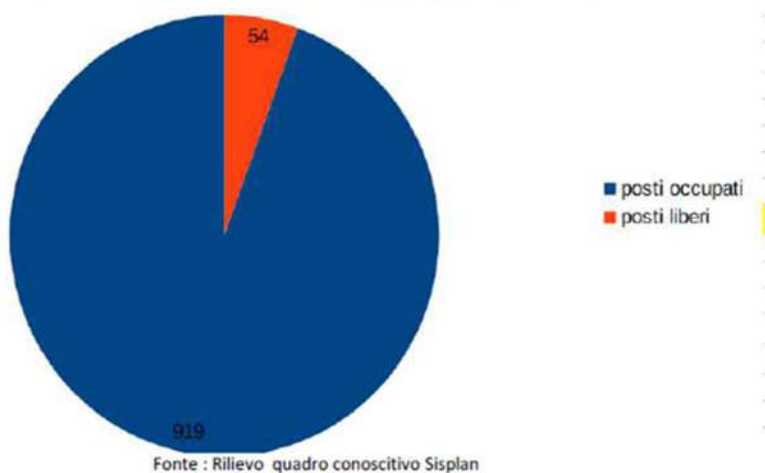


Nella zona di Milano Marittima l'offerta di sosta corrisponde a 520 stalli ubicati lungo strada, che nella fascia oraria rilevata risultano quasi totalmente occupati con rotazione praticamente nulla.



Nella zona di Pinarella e Tagliata l'offerta di sosta corrisponde a 973 stalli ubicati lungo strada, che nella fascia oraria rilevata risultano quasi totalmente occupati; questa analisi include via Abruzzi nella quale non vi sono stalli, ma solo auto in sosta libera.

Pinarella - Tagliata - Rilievi sosta a pagamento (12-13)



L'introduzione di navette dal parcheggio scambiatore di Milano Marittima (309 stalli), resi necessari anche con il completamento del primo tratto del waterfront di Milano Marittima, ha introdotto nuove modalità di fruizione delle strade nella stagione turistica, inoltre un passo in avanti importante verso un approccio più smart è costituito dal sistema di rilevamento elettronico dei posti liberi e dall'intensificazione della segnaletica tradizionale per raggiungere facilmente i parcheggi. In parallelo il tema della città elettrica si sta sviluppando in modo importante con l'introduzione di tante postazioni per le colonnine di ricarica elettrica.

Recentemente poi sono stati realizzati due parcheggi a servizio delle attività turistico ricettive, in aree di proprietà comunale, che sono state date in concessione a soggetti privati, in via Colombo e in viale Milazzo, per un totale di 340 stalli.

Infine si segnala la presenza di un'area sosta camper nella zona di Pinarella, in Viale Europa Unita, di proprietà comunale, per la cui gestione si provvederà tramite bando di concessione.

2.5 La rete ciclabile e pedonale

Il Comune di Cervia presenta allo stato attuale un buon sistema ciclabile (38 Km circa di piste ciclabili) diffuso soprattutto nell'ambito urbano dell'area costiera. Professionisti, dilettanti e ciclamatori possono spaziare nella scelta di percorsi dai più facili ai più impegnativi. Partendo da Cervia, si snodano percorsi di pochi chilometri per giungere alle prime colline o salire nell'Appennino tosco-romagnolo e in collina. Esistono infine percorsi ciclo-naturalistici all'interno delle Pinete di Cervia e Pinarella in terra battuta, mentre solo da poco è iniziata la realizzazione della Ciclovía del Savio.

La SS16 Adriatica segna il confine tra l'area costiera e l'entroterra, creando una barriera fisica che presenta alcuni punti permeabili di attraversamento caratterizzati da sottopassaggi, ma da sviluppare per quanto riguarda le ciclabili.

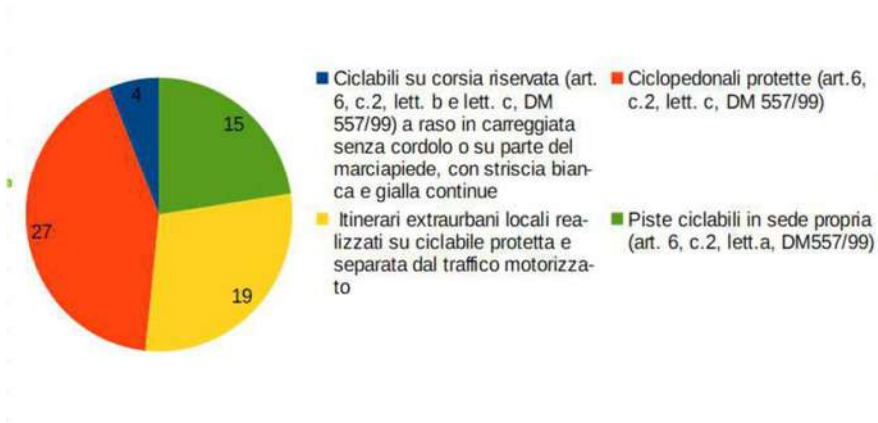
La rete stradale che si snoda nella zona a mare della SS16 Adriatica costituisce un tessuto stradale di medio-lenta percorrenza facilmente convertibile in itinerario a mobilità promiscua, in particolar modo sulla fascia immediatamente retrostante i bagni.

La pineta di Milano Marittima e di Pinarella-Tagliata costituisce un polmone verde denso di percorsi sia ciclabili che pedonali che permettono di attraversare il territorio con l'opportunità di coglierne le potenzialità dal punto di vista naturalistico. Nella parte più urbana della costa tanti sono gli interventi recentemente realizzati finalizzati a valorizzare parti del territorio da destinare alla mobilità lenta (water front di Milano Marittima e lungo canale di Borgomarina), ed altri sono in previsione come Viale Italia. Negli ultimi anni è stato fatto un importante sforzo per destinare parti della città ai pedoni ed ai ciclisti.



Se nella parte costiera le criticità più rilevanti riguardano le connessioni tra i percorsi, anche in termini di sicurezza, e la ricucitura di tratti interrotti, nell'entroterra si rilevano carenze di tratte specifiche, soprattutto in strade che essendo ad alta percorrenza necessitano di percorsi in sicurezza per le utenze deboli. La zona relativa all'entroterra agricolo, a monte della SS16 Adriatica, ad esclusione delle arterie principali costituite dalle strade provinciali, presenta un reticolo di vie poco dense caratterizzato, nella gran parte dei casi, da strade poderali in condizioni più o meno coese che, che per garantire lo scorrimento e l'accessibilità a ogni tipo di utente, andrebbero recuperate e messe in sicurezza.

Tipologia di percorsi ciclabili e pedonali (km)



Fonte : Dati comunali urbanistica

Recentemente poi si sta sviluppando il progetto della nuova ciclovia Adriatica che prevede un itinerario da Chioggia al Gargano: nel tratto cervese il progetto prevede una serie di interventi importanti di sistemazione dei percorsi esistenti che consentono un collegamento diretto in direzione nord-sud.





Il tracciato proposto permette agli utenti della ciclovia di percorrere porzioni significative del territorio Cervese, consentendo la valorizzazione anche in chiave turistica di un territorio molto ricco sia dal punto di vista ambientale-naturalistico che storico-culturale, ma anche carico di opportunità ed eventi di grande interesse. Il percorso consente di attraversare la zona pinetale che costituisce il polmone verde della città (pineta di Milano Marittima e pinetina di Pinarella-Tagliata), la parte più strettamente turistica in affiancamento al mare, con il nuovo waterfront di Milano Marittima, e la parte storica, con uno sguardo sui magazzini del sale, che un tempo rappresentavano il centro nevralgico della città salinara, e sulla colonia Varese, opera costruita negli anni 40, monumentale e futuristica, che associava la funzione sanitaria e terapeutica a quella educativa e di propaganda del regime.

A Cervia è stata istituita già da tempo un'ampia "Zona 30" nella zona residenziale della Malva Nord, a monte della ferrovia e di recente (2021) è stata introdotta anche la zona 30 a Milano Marittima in Viale Matteotti, zona prettamente turistica.

In relazione alle ZTL, nel territorio comunale sono limitate a determinati periodi dell'anno (tendenzialmente da Maggio a Settembre), corrispondenti alla stagione turistica. Tali zone sono state ampliate nel periodo della pandemia (2021) per agevolare le attività, consentendo nuove occupazioni o ampliamenti di occupazioni di suolo pubblico e dare maggiori opportunità alle imprese di lavorare rispettando le nuove normative sul distanziamento sociale, atte a evitare assembramenti, pur garantendo a residenti e turisti la fruizione dei servizi.

CERVIA:

- Borgomarina (via N. Sauro, nel tratto compreso fra via Bonaldo e il Lungomare D'Annunzio, Lungomare D'Annunzio nel tratto compreso fra via Gessi e via Sauro).
- Borgo Cavour (via Borgo Cavour, via Ganna)
- Viale Roma (Divieto di transito e di sosta nel tratto compreso fra viale Volturmo e via Torre San Michele)
- Torre San Michele (Tratto di V.le N. Sauro compreso tra C.so Cavour e Via T. Bonaldo, Piazzale Maffei, Via Evangelisti nel tratto compreso fra V.le N. Sauro, P.zza Costa e P.le Maffei)

PINARELLA-TAGLIATA

- Piazza Della Repubblica (Divieto di transito e di sosta in piazza della Repubblica)
- Viale Emilia (Divieto di transito e di sosta in viale Emilia, nel tratto compreso tra viale Vulcano e viale Italia)
- Viale Mezzanotte (Divieto di transito e di sosta in viale Mezzanotte, nel tratto compreso tra viale Abruzzi e viale Italia)
- Viale Sicilia (Divieto di transito e di sosta in viale Sicilia, nel tratto compreso tra la strada di accesso al piazzale dei Pesci e viale Abruzzi)

MILANO MARITTIMA:

- Centro di Milano Marittima (viale Gramsci, nel tratto compreso fra viale Cadorna e via Corsica, via Corsica, nel tratto compreso fra viale Gramsci e viale Bologna e su tutte le strade comprese all'interno del Viale Romagna, escluso viale Gramsci, via Rismondo e via Corridoni);
- Zona Mare (tratti fra il Viale Due Giugno e la fascia retrostante gli stabilimenti balneari costituiti dalle vie: Spalato, Forlì, Zara, Corsica, Cadorna, Toti, Baracca, Spontini e Cimarosa)

In relazione alle Aree Pedonali Urbane risultano completamente interdette al traffico veicolare per tutto l'anno e per tutta la giornata le seguenti zone:

- Cervia P.zza Garibaldi, Viale Roma da Circonvallazione Sacchetti a Via Torre san Michele, Parco della Rimembranza;
- Milano Marittima Waterfront, Tratto di V.le A. Gramsci compreso tra V.le Corsica e P.le Primo Maggio, tratto V.le Romagna compreso tra V.le Milano e V.le Bologna.



2.6 La domanda di mobilità

Mobilità turistica

Sono stati effettuati rilievi specifici in relazione al traffico nella stagione estiva in punti di campionamento rilevati in modo manuale: i punti di campionamento sono suddivisi nel “cordone” intorno alla zona balneare, per le valutazioni del traffico in entrata e uscita da Cervia mare, e nella “fascia costiera”, per le valutazioni in relazione al traffico di attraversamento della zona urbana. Tali campionamenti sono stati eseguiti in due fasce orarie 9-10 e 19-20 in diverse giornate del mese di Agosto 2021.

Nel “cordone” i punti di campionamento corrispondono a:

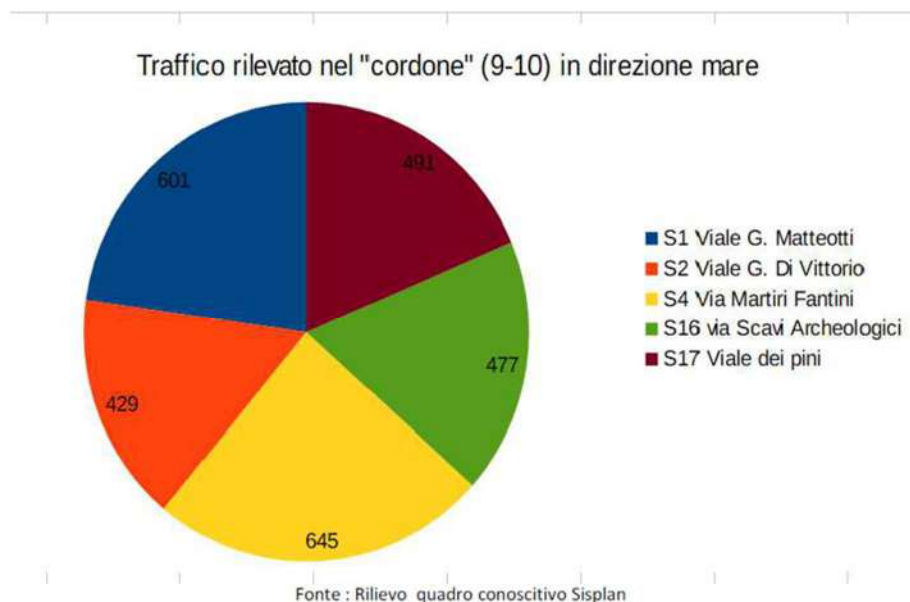
- S1 Viale Matteotti
- S2 Viale G. Di Vittorio
- S4 Via Martiri Fantini
- S16 Viale Scavi Archeologici
- S17 Viale dei pini



Fonte: Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

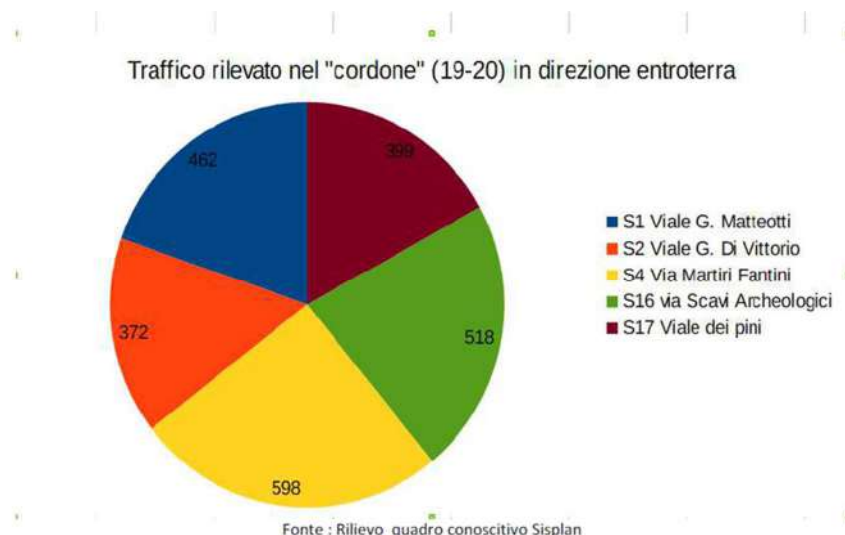
Nell'ora di punta del mattino 9-10 le zone più trafficate nel "cordone", in direzione mare risultano:

- S4 Via Martiri Fantini (quasi totalità autovetture);
- S1 Viale G. Matteotti (prevalenza autovetture).



Nell'ora di punta serale 19-20 le zone più trafficata nel "cordone" in direzione entroterra risultano:

- S4 Via Martiri Fantini (quasi totalità autovetture);
- S16 via Scavi Archeologici (totalità autovetture).



Nella "fascia costiera" è stato rilevato il traffico di attraversamento in 12 punti di campionamento, prevalentemente nella zona centrale di Cervia, in due fasce orarie 9-10 e 19-20 in diverse giornate del mese di Agosto 2021.

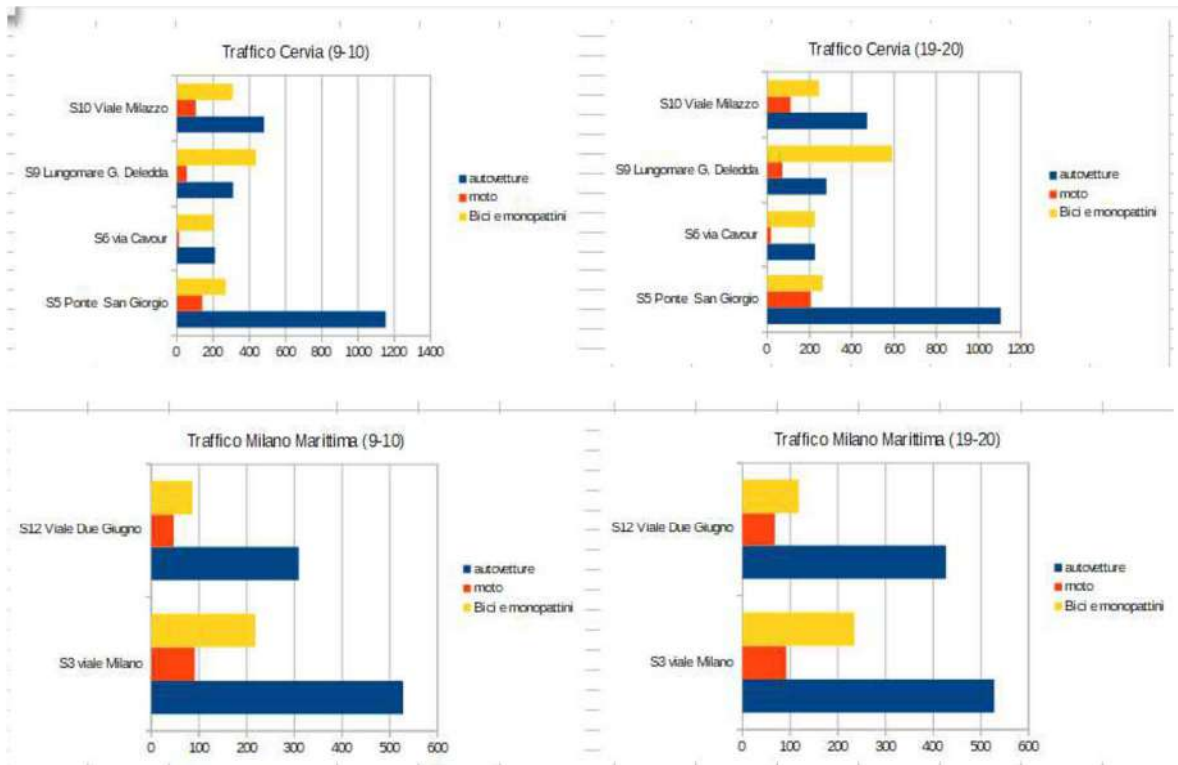


Fonte: Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Nella “fascia costiera” di Cervia e Milano Marittima i punti di campionamento più significativi corrispondono a:

- S3 Viale Milano
- S5 Ponte San Giorgio
- S6 Via Cavour
- S9 Lungomare G. Deledda
- S10 Viale Milazzo
- S12 Viale Due Giugno

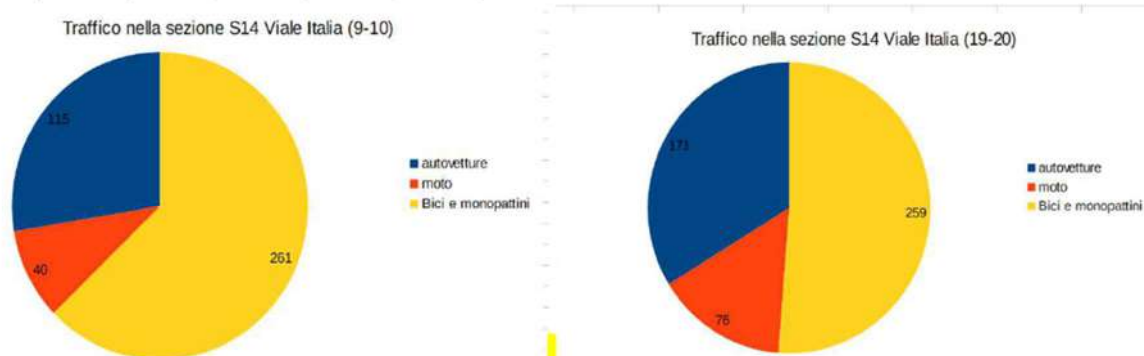
Nell’ora di punta del mattino 9-10 e della sera 19-20 le zone più trafficate risultano: in relazione al traffico di autovetture S3 Viale Milano e S5 Ponte San Giorgio, in relazione a bici e monopattini S9 Lungomare G. Deledda, in cui è già presente un percorso ciclopedonale.



Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Si evidenzia che Viale Milano e Viale Milazzo sono interessate dalla circolazione di quote consistenti di biciclette e monopattini, nonostante l'assenza di percorsi dedicati, pertanto si configurano come infrastrutture di connessione significative da valorizzare nell'ambito dei percorsi a mobilità lenta. Viale Due Giugno risulta invece meno utilizzato dalle bici a conferma dell'importanza del nuovo waterfront come percorso alternativo a mobilità lenta in direzione longitudinale.

Per quanto riguarda Pinarella è stata analizzata una sezione in Viale Italia nella quale si evidenzia una consistente quota di traffico di biciclette in entrambe le ore di punta, decisamente superiore alla quota di autovetture. Per tale infrastruttura si auspica pertanto un percorso dedicato.

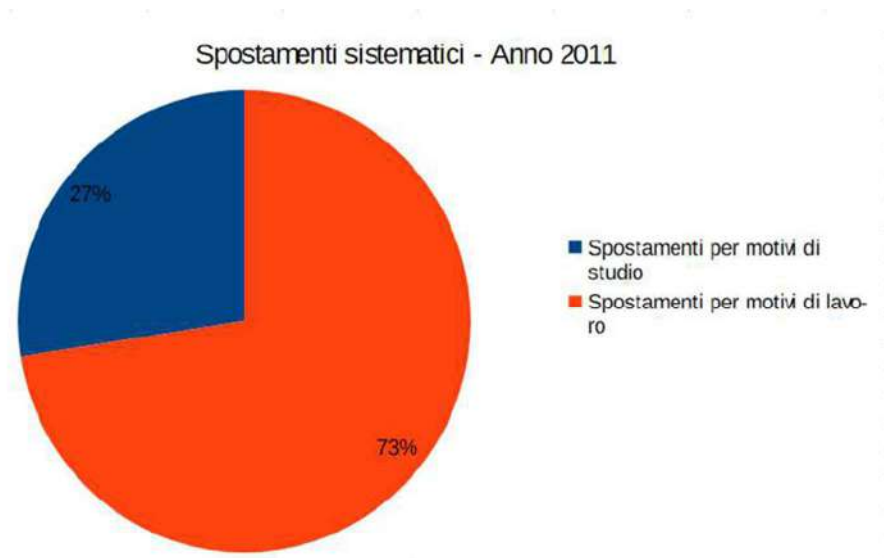


Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Mobilità pendolare scuola-lavoro

L'analisi della mobilità pendolare dei residenti del Comune di Cervia, che quotidianamente si spostano per motivi di studio o lavoro, risale all'ultimo Censimento Generale del 2011: i dati dimostrano che circa la metà della popolazione residente si sposta quotidianamente per motivi di studio o lavoro, di cui la maggior parte rimane all'interno del territorio comunale.



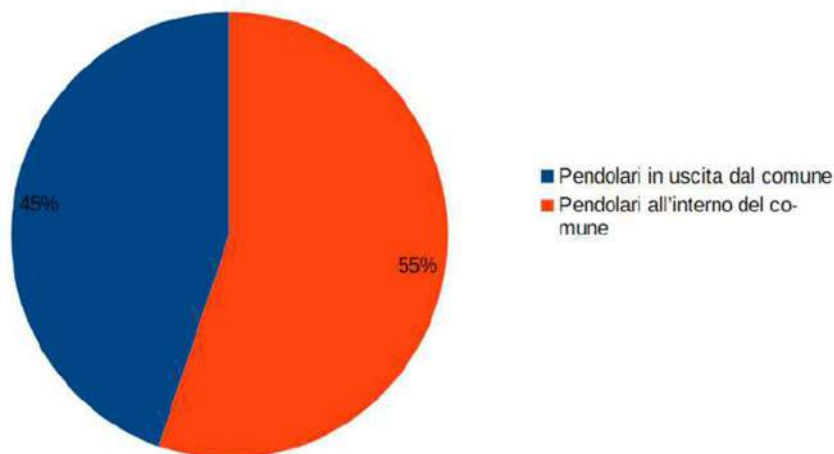
Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

La maggior parte dei residenti pendolari per raggiungere i luoghi di lavoro o studio all'interno del territorio comunale, ed anche per spostamenti nei Comuni limitrofi, utilizza mezzi di trasporto privati (auto e moto).



Spostamenti nel territorio comunale - Anno 2011



Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

I principali Comuni di destinazione per i pendolari extracomunali Ravenna, Cesena e Cesenatico e le auto sono pressochè occupate da una sola persona: si potrebbe intervenire con un piano d'azione teso ad incrementare la condivisione dei mezzi di trasporto o l'utilizzo di trasporto pubblico e leggero.

2.7 Il trasporto pubblico locale

Il sistema di trasporto pubblico locale si appoggia al servizio offerto dalla società consortile METE SPA, che riunisce le imprese del settore del trasporto pubblico locale operanti nella Provincia di Ravenna, tra cui SAC Cervia e Start Romagna. Il Servizio urbano consente il collegamento tra le località del litorale, dai Lidi di Classe e Savio fino a Tagliata. Il servizio extraurbano che collega le frazioni dell'entroterra, durante il periodo invernale copre tutto il territorio comunale, per garantire la mobilità scolastica.

Attualmente l'unica linea prettamente urbana del Comune di Cervia è la navetta primaverile-estiva attiva tra il parcheggio scambiatore posto presso il Palacongressi (via Jelenia Gora) e viale Il Giugno (classificata a livello interno come linea 971). [Durante l'estate 2022 si è aggiunta una seconda linea urbana attiva tra il Parcheggio Scambiatore di via Jelenia Gora e l'Anello del Pino.]

Il territorio comunale è invece attraversato da diverse altre linee, sia afferenti al bacino provinciale di Ravenna sia a quello di Forlì-Cesena.

La più importante di queste è sicuramente la 201, che presenta un servizio diverso a seconda della stagione, con una forte intensificazione nel periodo estivo ed una progressiva rarefazione delle corse nel periodo autunnale/invernale. Tra alta e bassa stagione cambia anche parzialmente il percorso, in quanto la 201 da novembre ad aprile partendo da Tagliata serve Pinarella-Cervia-Milano Marittima fino ad attestarsi presso la località di Savio di Cervia, ma non transita da Lido di Classe-Lido di Savio (poste sul litorale, in territorio del Comune di Ravenna); tra maggio e ottobre invece la linea 201 effettua il percorso sul litorale tra Lido di Classe e Tagliata, non servendo Savio di Cervia (località posta più a monte, lungo la SS Adriatica). Le Terme sono servite dalla linea 201 sia in inverno sia in estate.

La località di Savio i Cervia, quando non servita dalla 201, risulta interessata da alcuni transiti della linea 251 (nel periodo novembre>aprile, invece, la 251 non transita da Savio in quanto ci transita già la 201).

Esistono poi diverse linee di TPL aventi percorsi ed orari organizzati per servire al meglio le diverse scuole presenti sul territorio comunale. Esse sono la 222, 224, 227, 231 che servono maggiormente la zona costiera; 271, 273, 276, 278, 282, 283 che servono anche le località del forese, spingendosi anche parzialmente al di fuori del territorio comunale cervese.



La linea di TPL gomma di collegamento con Ravenna è la 176 attiva tra Cervia centro e Ravenna; d'inverno una corsa Cervia Ravenna al mattino ed una Ravenna Cervia alle 14 sono prolungate a Tagliata. Il collegamento con Ravenna è garantito anche dai servizi su ferro.

La località di Castiglione di Cervia è collegata a Cesena e Ravenna per mezzo delle linee 147 e 149.

Le linee descritte fino a questo punto sono afferenti al bacino provinciale di Ravenna ed esercitate dal Gestore METE per tramite delle proprie Imprese socie SAC (prevalentemente) e Start Romagna.

Il territorio cervese è inoltre interessato dalle seguenti linee afferenti al bacino provinciale di Forlì-Cesena (esercitate dal Gestore ATG per tramite dell'impresa Start Romagna):

- linea 126 (inverno ed estate): (Faenza)-Forlì-Cervia-Cesenatico-[San Mauro Mare (solo inv.)]-[Lido di Savio/Savio-Lido di Classe-Mirabilandia (solo est.)]
- linea 130 (solo estate): Meldola-Cervia-Pinarella-Cesenatico
- linea 142 (solo estate): Arezzo-Badia Prataglia-Bagno di Romagna-San Piero in Bagno-Pinarella-Cesenatico-Gatteo Mare-SanMauro Mare
- linea 146 (solo inverno): Cesena-Montaletto-Cesenatico-Igea Marina
- linea 147 (solo inverno): Cesena-Montaletto-Cesenatico
- linea 210 (solo estate): Spinello-Borello-Cesena-Pinarella
- linea 222 (solo estate): Bagno di Romagna-San Piero in Bagno-Pinarella-Cesenatico-Gatteo Mare-San Mauro Mare
- linea 224 (solo estate): Sarsina-Mercato Saraceno-Pinarella
- linea 241 (inverno ed estate): Cesena-Pinarella-Cervia-Milano Marittima-Lido di Savio-[Savio (solo inv.)]
- linea 250 (solo inverno): Cesena-Pisignano-Bivio Cannuzzo-Castiglione di Cervia-Savio di Ravenna
- linea 277 (solo inverno): Cesena-Pisignano-Cervia.

Il trasporto pubblico su gomma non è molto potenziato nel territorio comunale, le linee urbane hanno frequenze di mezz'ora o un'ora, il che rende ragionevole il basso numero di movimenti pendolari con utilizzo del trasporto pubblico, mentre quelle extraurbana in sostanza sono limitate a singole corse negli orari di entrata e uscita delle scuole. Il parco autobus è sostanzialmente alimentato a gasolio.

In parallelo nel periodo estivo sono previste corse con i trenini elettrici che consentono ai turisti di spostarsi in modo alternativo tra i luoghi di interesse: negli ultimi anni le tratte percorse dai trenini sono state Viale Due Giugno a Milano Marittima e viale Italia a Pinarella-Tagliata.

Il settore del trasporto pubblico può contare anche sull'accesso al trasporto pubblico su ferro grazie alla stazione ferroviaria ubicata a Cervia centro. E' servita da treni regionali con diverse destinazioni sia extra provinciali come Pesaro, Bologna e Milano, sia intercomunali come Rimini, Cesenatico, Ravenna, Lugo. Anche nel caso dei trasporti su ferro però le frequenze sono limitate, aggirandosi su un'attesa di circa un'ora anche per le località più vicine.



Con il COVID19 il trasporto pubblico ha perso attrattività tra gli utenti sia per il timore del contagio, sia a causa delle norme introdotte sul distanziamento. Questo è stato compensato prevalentemente da un aumento degli spostamenti in automobile ma anche in bicicletta e a piedi. Emerge in maniera importante la necessità di avere a disposizione spazi pubblici di qualità, in particolare aree verdi e parchi.

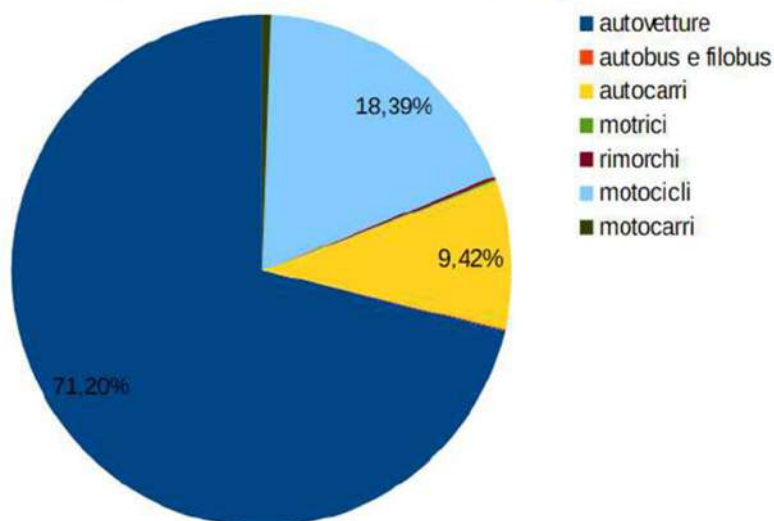
2.8 Il parco circolante

La consistenza del parco auto sul territorio comunale è in costante crescita: a titolo di esempio, nel 2007 si avevano 24.989 veicoli, mentre attualmente risultano 26893, pur con una ripartizione per tipologia percentualmente molto simile a quella attuale.

Questi dati, associati alla corrispondente evoluzione demografica comunale, consentono di ricavare il tasso di motorizzazione: nel 2018 tale tasso corrisponde a circa 69 auto per 100 abitanti, leggermente sopra la media italiana

Tipologia di mezzi	Anno 2018
autovetture	19219
autobus e filobus	27
autocarri	2543
motrici	31
rimorchi	61
motocicli	4963
motocarri	149
autovetture circolanti Euro 0	1255
autovetture circolanti Euro 1	387
autovetture circolanti Euro 2	1580
autovetture circolanti Euro 3	2356
autovetture circolanti Euro 4	5862
autovetture circolanti Euro 5	3923
autovetture circolanti Euro 6	3848

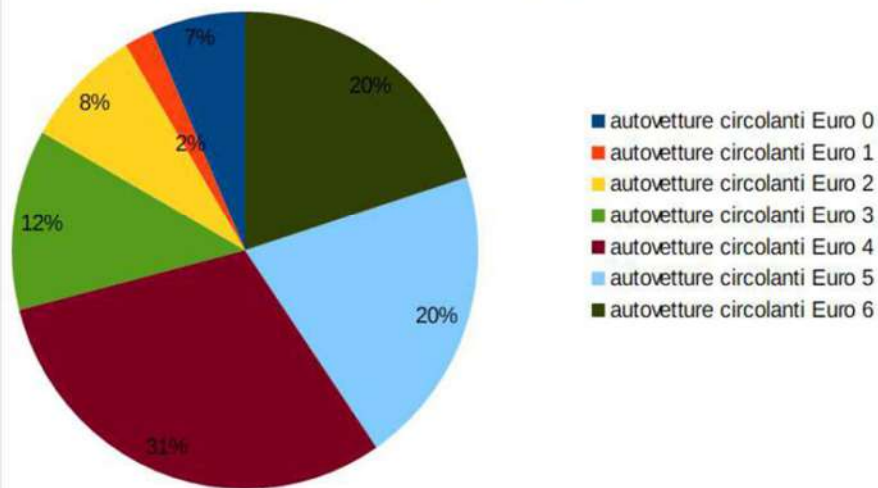
Parco auto circolante comunale - Anno 2018



Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Dall'analisi comparata del parco auto circolante totale e delle autovetture per classe euro, e dall'andamento della popolazione, si deduce che la lieve decrescita della popolazione non è accompagnata da una decrescita del numero di veicoli totali circolanti sul territorio, che viceversa sono in aumento.

Parco autovetture per classe - Anno 2018

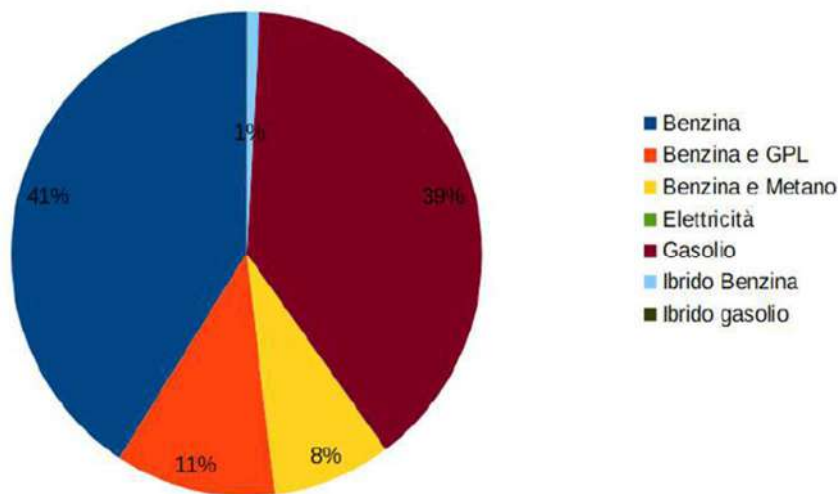


Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

L'aumento del parco auto circolante, però, è accompagnato da una riconversione dello stesso, con progressivo smantellamento delle classi più inquinanti a favore di quelle meno inquinanti.



Tipologia di alimentazione - Anno 2019



Fonte : Rilievo quadro conoscitivo Sisplan

Sostanzialmente stabile risulta la ripartizione del parco autoveicoli per tipologia di alimentazione con una preponderanza ancora marcata dei veicoli a combustibili fossili tradizionali (benzina e gasolio), e dove le alimentazioni alternative risultano pesare per un 20% sul totale. Margini ampi di miglioramento possono essere rappresentati, nel medio-breve termine, dalla diffusione di veicoli elettrici e ibridi.

FINESTRA RETE INFRASTRUTTURALE		
Estensione Rete Ciclopedonale Extraurbana	Estensione Rete Ciclopedonale Urbana	Estensione Zona 30/ZTL/APU
19 km	46 km	Zona 30 – 1,17 kmq ZTL 0,88 kmq APU 0,20 kmq
Tasso di motorizzazione	Trasporto pubblico locale (Anno 2011)	Spostamenti sistematici (Anno 2011)
650 auto/1000 ab	13,4 viaggiatori/100 ab 14 autobus per i servizi turistici alimentati a gasolio (min 16, max 78 posti) 12 autobus in servizio di linea	13.629 Per motivi di studio 27% Per motivi di lavoro 73%

2.9 Emissioni ambientali

L'inquinamento atmosferico costituisce una delle maggiori criticità ambientali, peraltro in continua crescita e "diversificazione". Inquinanti critici nei decenni passati, quali l'ossido di carbonio, risultano oggi ampiamente ricondotti al di sotto delle soglie normative, altri hanno evidenziato la propria nocività solo quando

l'innovazione nelle tecnologie di rilevamento ne ha permesso una migliore caratterizzazione chimica e granulometrica. Basti pensare al PM₁₀, che rappresenta il materiale particolato con un diametro aerodinamico medio inferiore a 10 µm; polveri di tali dimensioni sono definite inalabili, in grado cioè di superare le barriere naturali presenti nel tratto superiore delle vie aeree. In particolare una frazione del PM₁₀ (il cosiddetto PM_{2,5}) è costituito da polveri estremamente fini che possono giungere fino agli alveoli polmonari causando i danni maggiori all'organismo. Sono numerosi gli studi epidemiologici che confermano

l'esistenza di una correlazione tra presenza di polveri fini e patologie dell'apparato respiratorio e cardiovascolare. Il traffico veicolare si conferma la fonte maggiore di inquinamento atmosferico, specialmente nelle aree urbane, anche se è ormai dimostrato (e la stessa normativa lo ha indicato) che il fenomeno resta prevalentemente di "area vasta", dominato da processi di dispersione e di chimica dell'atmosfera che si esplicano a scale di bacino.

In regione la struttura di monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA), finalizzata alla verifica del rispetto dei limiti, individua una serie di punti di campionamento per la protezione della salute umana (stazioni di Traffico Urbano, Fondo Urbano, Fondo Urbano Residenziale, Fondo Sub Urbano) e per la protezione degli ecosistemi e/o della vegetazione (Fondo rurale e Fondo remoto).

Sul territorio cervese è presente dunque un'unica stazione di rilevamento denominata "Delta Cervia", che misura solo alcuni inquinanti ritenuti significativi per il territorio, ubicata nella zona della Bassona.



Inoltre sin dal 2000 sono state svolte a Cervia diverse campagne di misura della qualità dell'aria (a cura di ARPA – Ravenna), realizzate con un mezzo mobile posizionato per ripetuti periodi temporali (1 mese) in aree a elevata attività umana e traffico intenso e in aree residenziali.

NO₂ [L.Q. = 8 µg/m³]				Concentrazioni in µg/m³		Limiti Normativi		Riferimenti OMS
Stazione	Comune	Tipologia	Efficienza %	Minimo	Massimo	40 µg/m ³	Max 18	200 µg/m ³
						Media anno	N° Sup. 200 µg/m ³ h	Max orario
Ballirana	Alfonsine	Fondo Rurale	98	< 8	61	13	0	61
Delta Cervia	Cervia	Fondo Sub-urb	98	< 8	70	11	0	70
Parco Bertozzi	Faenza	Fondo Urbano	100	< 8	76	14	0	76
Caorle	Ravenna	Fondo Urbano Res	99	< 8	82	18	0	82
Zalamella	Ravenna	Traffico	97	< 8	103	28	0	103
Rocca Brancaleone	Ravenna	Locale Ind/Urbano	99	< 8	102	20	0	102
Porto San Vitale	Ravenna	Locale Industriale	99	< 8	67	20	0	67

PM10 [L.Q. = 3 µg/m ³]				Concentrazioni in µg/m ³		Limiti Normativi	
Stazione	Comune	Tipologia	Efficienza %	Minimo	Massimo	40 µg/m ³	Max 35
						Media anno	N° giorni Sup. 50 µg/m ³
Delta Cervia	Cervia	Fondo Sub-urb	98	3	112*	27	36
Parco Bertozzi	Faenza	Fondo Urbano	97	4	110*	24	26
Caorle	Ravenna	Fondo Urbano Res	98	6	117*	26	40
Zalamella	Ravenna	Traffico	99	4	124*	29	58
Rocca Brancaleone	Ravenna	Locale Ind/Urbano	99	2	128*	26	47
Porto San Vitale	Ravenna	Locale Industriale	99	7	112*	34	69

O₃ [L.Q. = 8 µg/m ³]				Concentrazioni in µg/m ³		Soglia informazione		Soglia allarme	Rif. OMS
Stazione	Comune	Tipologia	Efficienza%	Minimo	Massimo	180 µg/m ³		240 µg/m ³	120 µg/m ³
						ore di Sup.	giorni di Sup.	ore di Sup	Max Media 8 ore
Ballirana	Alfonsine	Fondo Rurale	99	< 8	156	0	0	0	149
Delta Cervia	Cervia	Fondo Sub-urb	99	< 8	170	0	0	0	151
Parco Bertozzi	Faenza	Fondo Urbano	100	< 8	166	0	0	0	159
Caorle	Ravenna	Fondo Urbano Res	99	< 8	173	0	0	0	165
Rocca Brancaleone	Ravenna	Locale Ind/Urbano	99	< 8	170	0	0	0	158
Porto San Vitale	Ravenna	Locale Industriale	99	< 8	187	1	1	0	170

O₃	Valori obiettivo per la protezione della salute umana e della vegetazione											
	N. gg superamenti di 120 µg/m ³ della media massima di 8 h da non superare per più di 25 gg (media 3 anni)										AOT 40 ¹ (µg/m ³ h) 18000 media 5 anni	
	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	Anno	Media 3 anni	Anno	Media 5 anni
Ballirana	0	1	0	3	6	1	1	0	12	12	13318	15095
Delta Cervia	0	0	2	1	7	11	9	0	30	46	16247	28395
Parco Bertozzi	0	2	0	4	12	6	3	0	27	26	15772	19412
Caorle	0	3	0	2	10	7	3	0	25	32	18168	25117
Rocca Brancaleone	0	1	0	2	6	6	2	0	17	21	14227	20083
Porto San Vitale	0	0	1	3	6	6	2	0	18	18	15946	17178

Nell'ultima campagna di misura effettuata (2019) in viale Nettuno a Cervia, in corrispondenza del parcheggio della scuola primaria A. Spallicci, i dati misurati relativamente a CO, benzene e SO₂, hanno rivelato concentrazioni medie piuttosto contenute con valori nei limiti di legge. Per l'Ozono, inquinante secondario che si forma a seguito di complesse reazioni fotochimiche e con spiccata stagionalità (concentrazioni più significative quando è maggiore la radiazione solare), si sono riscontrati in due giornate superamenti del valore a lungo termine per la protezione della salute umana (120 microgr./mc) mentre non è mai stata superata la soglia di informazione (180 microgr./mc) così come quella di allarme (240 microgr./mc). Riguardo al biossido di azoto (NO₂), i dati mostrano il rispetto sia del limite relativo al dato orario (200 microgr./mc da non superare più di 18 volte in un anno) sia del limite relativo alla media annuale (40 microgr./mc). Relativamente al PM₁₀, anche nel 2019 le stime fanno prevedere il rispetto del limite annuale (40 microgr./mc) e quello di breve periodo (media giornaliera di 50 microgr./mc da non superare più di 35 volte in un anno). Fonte: Report monitoraggio qualità dell'aria con la stazione di misurazione mobile Provincia di Ravenna – Servizio Sistemi ambientali APA_est (anno 2019).



FINESTRA CONSUMI EMISSIONI		
Consumo di energia elettrica	Consumo di gas naturale	Consumo di gasolio
142.536.671 kWh (anno 2019) -1.9% rispetto al 2007	273.906 MWh (anno 2019) -19% rispetto al 2007	166.402 MWh -20% rispetto al 2007
Consumo di benzina	Consumo GPL	Emissioni
35.649 mWh - 56% rispetto al 2007	6990 mWh	NO2 11 µg/mc PM10 27 µg/mc 03 170 µg/mc

2.10 Il Covid-19 e le implicazioni sulla mobilità

La pandemia da COVID-19 ha causato, al netto di tutte le conseguenze sanitarie, soprattutto una grave limitazione nella mobilità delle persone. A diversi livelli, la maggior parte dei paesi nel mondo ha imposto qualche tipo di limitazione alla libertà di spostamento dei propri cittadini. L'Italia è uno dei paesi in cui tali restrizioni sono state maggiormente limitanti e in cui la mobilità generale delle persone ha visto le diminuzioni più consistenti rispetto ai livelli pre-emergenziali. L'adozione di misure restrittive hanno avuto e continueranno ad avere pesanti ripercussioni sulla quantità e modalità di spostamento delle persone e, di conseguenza, sul settore dei trasporti.

In particolare, è plausibile aspettarsi:

- Una riduzione del numero totale di spostamenti rispetto ai livelli pre-crisi, dovuto a numerosi fattori inter-correlati fra cui livelli di disoccupazione più elevati, aumento dell'utilizzo di strumenti per l'accessibilità ai servizi a distanza, il divieto o minor propensione a spostarsi per determinate categorie di persone a rischio;
- Una riduzione tanto della domanda quanto dell'offerta di trasporto pubblico a causa dell'elevata trasmissibilità del virus nei luoghi chiusi e affollati, che da un lato disincentiva l'utilizzo e, dall'altro, impone severe limitazioni alla capacità di trasporto dei mezzi.
- Un incremento dell'uso e della frequenza degli spostamenti con l'automobile e, quindi, dei livelli di traffico, in particolare (ma non solo) nelle aree urbane di medie-grandi dimensioni.
- Un aumento degli spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta e/o in micro-mobilità, soprattutto in ambiti urbani, in particolar modo se adeguatamente incentivati e promossi.
- Un incremento della logistica urbana, che se non incentivata all'utilizzo di mezzi alternativi (come cargo bike elettriche e altre forme di mobilità leggera) contribuirebbe a saturare la viabilità.
- Per quanto concerne le aree periferiche e marginali, un incremento dei flussi in uscita verso i maggiori centri (anche come diretta conseguenza della crisi economica che potrebbe spingere più persone dei piccoli comuni a recarsi in città per motivi di lavoro) e un rischio di esclusione sociale dovuto ad un declino dell'offerta del trasporto pubblico verso queste zone.

Gli effetti della pandemia avranno conseguenze sociali e psicologiche durature sulla popolazione mondiale e italiana. Se da un lato non è possibile pianificare con certezza un sistema di mobilità vista l'imprevedibilità degli effetti nel lungo termine, è comunque necessario introdurre politiche prudenziali che, in definitiva, si dimostrino resilienti anche contro sfide e shock imprevisti. Infine, intervenire sul sistema di mobilità attuale rappresenta una grande opportunità per la collettività intera: interventi di promozione della mobilità attiva



in bicicletta e a piedi consente di trasformare gli elevati costi sociali derivanti da un aumento dell'uso dell'automobile in benefici sociali significativi.



TITOLO 3 IL PERCORSO PARTECIPATO

3.1 Avvio del percorso partecipato

Le linee guida per i PUMS approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti focalizzano tra i “passi procedurali” necessari alla redazione e approvazione del PUMS il ruolo della partecipazione, sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano.

L’approccio partecipativo prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall’inizio e nel corso dello sviluppo ed implementazione del processo.

Il Comune di Cervia ha promosso quindi un Processo Partecipativo per ogni gruppo omogeneo di cittadini e stakeholders coinvolgendoli mediante un incontro generale di presentazione del progetto, ed altri particolari di approfondimento specifico per la raccolta dei contributi ed infine un incontro divulgativo finale di esposizione dei risultati emersi dal percorso.

Gli incontri sono stati rivolti ai rappresentanti delle seguenti categorie:

- Cittadini del forese;
- Cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella, Tagliata;
- Istituzioni scolastiche;
- Associazioni di categoria e gestori del trasporto pubblico locale;
- Turisti.

Gli obiettivi di tale percorso partecipato possono essere riassunti in:

- Sensibilizzazione sul tema della sostenibilità e presentazione dello strumento PUMS;
- Raccolta di contributi nella ricerca di soluzioni alle criticità emerse;
- Incoraggiamento al dialogo tra gruppi d’interesse diversi e tra cittadini e pubblica amministrazione;
- Coinvolgimento attivo dei cittadini nelle scelte sugli interventi da attivare sul territorio.

Per facilitare la comunicazione ed il monitoraggio del Laboratorio Partecipato propedeutico al PUMS e degli altri progetti PUG e PAESC avviati dal Comune di Cervia per pianificare e trasformare il proprio territorio con particolare attenzione alla sostenibilità è stato pubblicato un sito web (<https://www.cerviasostenibile.it>).

Il primo incontro del percorso partecipato è consistito in una presentazione pubblica in diretta Facebook finalizzata all’illustrazione delle attività in corso relative al PUMS con l’obiettivo di aggiornare i cittadini sul percorso di pianificazione della mobilità intrapreso dall’Amministrazione Comunale ed i relativi vantaggi, ribadendo l’importanza degli ambiziosi obiettivi di riduzione del traffico privato e aumentando l’offerta di trasporto pubblico e gli spostamenti a piedi e in bici. Sono stati illustrati gli obiettivi e le peculiarità del PUMS, le indagini in corso e quelle previste finalizzate alla definizione del quadro conoscitivo.

I cittadini sono stati invitati a partecipare al questionario on-line sulla mobilità nel Comune di Cervia “Cervia si muove” finalizzato a comprenderne al meglio le esigenze e le abitudini di spostamento per studiare migliorie e soluzioni il più possibile condivise. Il questionario è stato pubblicato il giorno di presentazione delle attività ed è rimasto online per tutta la durata dei laboratori, ed è stato strutturato in modo da conoscere sia per i cittadini abitanti di Cervia, sia per i turisti, sia per pendolari per motivi di studio o di lavoro quali sono le loro abitudini, necessità ed impressioni sul tema della mobilità nell’ambito del territorio comunale.

I laboratori partecipati, dopo una prima presentazione del PUMS (cos’è e quali sono le linee guida) che ha ripreso le fila del primo incontro di presentazione, sono stati organizzati con dei quaderni nei quali i presenti hanno risposto a specifiche domande relativamente ai seguenti temi:

- Spostamenti casa-scuola e gestione degli spazi pubblici frontistanti le scuole (solo nell’incontro con le scuole)
- Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull’acqua
- Qualificare la sosta in ambito urbano
- Migliorare la rete viabile, l’accessibilità e la sicurezza stradale



- Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica (solo nell'incontro con i turisti)
- Diffondere la cultura della sostenibilità

Al termine di ogni punto del questionario online è stata svolta una discussione approfondita attorno ai temi delle corrispettive domande: la discussione ha permesso di analizzare i vari punti nel dettaglio.

A conclusione dei laboratori con i gruppi omogenei è stato fatto un incontro conclusivo di presentazione dei risultati relativi al percorso avviato al fine di porre le basi per la redazione del PUMS vero e proprio.

Si riportano di seguito le date di tale percorso:

- Presentazione iniziale plenaria 12/04/2021 in modalità online
- Cittadini del forese 24/05/2021 in modalità online
- Cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella, Tagliata 13/05/2021 in modalità online
- Istituzioni scolastiche 31/05/2021 in modalità online
- Associazioni di categoria e gestori del trasporto pubblico locale 19/05/2021 in modalità online
- Turisti 19/07/2021 in modalità online
- Presentazione conclusiva plenaria

I laboratori partecipati, dopo una prima presentazione del PUMS (cos'è e quali sono le linee guida) che ha ripreso le fila del primo incontro di presentazione, sono stati organizzati con dei quaderni nei quali i presenti hanno risposto a specifiche domande relativamente ai seguenti temi:

- Spostamenti casa-scuola e gestione degli spazi pubblici frontistanti le scuole (solo nell'incontro con le scuole)
- Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- Qualificare la sosta in ambito urbano
- Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica (solo nell'incontro con i turisti)
- Diffondere la cultura della sostenibilità

3.2 Contributi emersi dal percorso partecipato

Si riporta in relazione ad ogni tema le conclusioni dei laboratori partecipati:

Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua

Le principali criticità segnalate riguardano la frammentarietà del sistema delle ciclabili e la discontinua accessibilità nel territorio. Sono auspicati investimenti volti al completamento dei tracciati e alla realizzazione di nuovi collegamenti ciclabili, principalmente tra le località del forese e la costa.

Gli abitanti del forese, in particolare, lamentano una situazione di disegualianza territoriale, in quanto l'assenza di un'adeguata rete ciclabile e di un servizio di trasporto pubblico efficiente li costringe a ricorrere all'automobile. Garantire il collegamento del forese con la costa permetterebbe lo sviluppo di queste comunità anche da un punto di vista turistico, sfruttando il patrimonio naturale e storico dell'entroterra.

Nel corso di più incontri i partecipanti si sono soffermati sul tema della sicurezza, ricordando l'importanza di un corretto comportamento stradale, sia da parte di automobilisti e motociclisti, sia da parte degli stessi ciclisti e pedoni. È stata inoltre sottolineata l'importanza di una costante manutenzione delle ciclabili e degli stessi marciapiedi. Altri interventi utili a promuovere la mobilità ciclo-pedonale sono l'illuminazione dei percorsi e l'installazione di attrezzature sportive. È inoltre auspicabile l'integrazione della mobilità ciclabile con il servizio di trasporto pubblico: tra le proposte, l'introduzione di mezzi pubblici dotati di porta-biciclette,



la realizzazione di aree di sosta per le bici in prossimità delle fermate ed il potenziamento del servizio di bike sharing.

Qualificare la sosta in ambito urbano

Tema particolarmente sentito e quello della sosta nel centro, che limita lo spazio pubblico a servizio delle persone. Si propone quindi di limitare l'accesso delle auto al centro ed al lungomare, introducendo un piano tariffario che disincentivi l'uso e l'accesso delle automobili nelle zone più congestionate della città.

Questa iniziativa deve essere chiaramente supportata ed agevolata da un'offerta di parcheggi scambiatori esterni all'area urbana configurandosi come risorsa grazie alla loro facile fruizione. Si devono infatti garantire un servizio di trasporto comodo ed intuitivo, anche grazie all'introduzione di app che informi su orari e fermate, alla presenza di postazioni bikesharing e di servizi igienici.

È inoltre fondamentale promuovere un cambio di mentalità riguardo alla mobilità: ad avversare l'utilizzo di modalità di interscambio sono spesso gli stessi operatori o fruitori. Per spingere i cittadini a servirsene sono state proposte misure come l'erogazione di bonus o blocchi alla circolazione nel centro cittadino.

Sono inoltre state proposte agevolazioni alla sosta per i cittadini del forese, costretti a ricorrere all'auto per la carenza di alternative di mobilità. Nelle stesse località dell'entroterra viene inoltre lamentata la scarsità di parcheggi, anche pertinenziali.

Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale

La criticità maggiore e rappresentata dalla sicurezza, minacciata da una segnaletica scarsa e dal mancato rispetto del Codice della Strada. In tal senso sarebbe utile regolamentare anche la mobilità leggera.

Si propone di installare dissuasori ed autovelox al fine di limitare la velocità dei mezzi, in particolare delle strade interne che d'estate vengono usate come scorciatoie, problema questo che potrebbe essere evitato con la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra l'autostrada e Cervia.

Alcuni partecipanti segnalano il traffico intenso e gli ingorghi che si formano in corrispondenza degli accessi alla statale nei mesi estivi. Inoltre viene lamentato il traffico automobilistico al di fuori delle scuole, risolvibile attraverso un miglioramento del servizio di trasporto pubblico scolastico, la promozione della mobilità ciclopeditone e l'organizzazione di car pooling.

Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare

Secondo i partecipanti l'intermodalità, come precedentemente riportato, è stata finora realizzata in maniera inefficace, diviene quindi importante agire in maniera strutturata e coerente. Sarebbe anzitutto necessaria una corretta progettazione di fermate, opportunamente collegate a percorsi ciclabili e ad aree di sosta di bici e auto. Una proposta volta all'integrazione bici-autobus e quella di introdurre mezzi muniti di supporti esterni per le biciclette, in modo da non vincolare i cittadini a lasciare il proprio mezzo.

I partecipanti non hanno dubbi sull'utilità di un'app con mappe interattive che metta a sistema l'offerta turistica con la mobilità locale e sovracomunale consentendo di pianificare gli spostamenti. Sarebbe inoltre utile poter coordinare mezzi pubblici e privati o introdurre mezzi che effettuino fermate su richiesta, per servire ad esempio i collegamenti con i centri limitrofi.

Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale

I partecipanti sono concordi sulla necessaria innovazione del parco veicolare, con l'introduzione di autobus elettrici e mezzi di dimensioni ridotte che effettuino corse più frequenti, in modo tale da ridurre i tempi d'attesa e minimizzare l'interferenza con il traffico automobilistico. Bisogna migliorare accessibilità, visibilità e segnaletica delle fermate, inoltre per rendere più semplice la fruizione del TPL sarebbe utile un'app che riporti gli orari e frequenza in tempo reale dei mezzi. Il trasporto pubblico deve essere accessibile sia dal punto di vista delle barriere architettoniche, sia dal punto di vista economico: qualcuno propone l'introduzione di tariffe agevolate per le famiglie e di bonus mobilità per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico. Una



tematica importante e quella dei collegamenti tra forese e costa: sebbene negli ultimi anni siano stati apportati evidenti miglioramenti al servizio, questo andrebbe ulteriormente potenziato. Si propone inoltre di attivare mezzi che effettuino corse e fermate su chiamata, così da rispondere ad esempio alle esigenze dei più anziani. Altra criticità è rappresentata dal trasporto scolastico, non sufficientemente coordinato con gli orari di entrata e uscita delle scuole e con le esigenze degli studenti. Infine, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, viene lamentata la scarsità di collegamenti con principali centri del territorio.

La stazione necessita poi di interventi volti a garantire la sicurezza dei pendolari e scongiurare i furti: l'introduzione di aree di sosta custodita per le biciclette o addirittura di una Velostazione che offra molteplici servizi come quello di deposito e noleggio bici, ciclo-officina, punto informazioni.

Diffondere la cultura della sostenibilità

Il tema della sostenibilità va promosso sia tra i giovani sia tra gli adulti. Soprattutto questi ultimi sono più restii a cambiare la propria mentalità, perciò l'amministrazione dovrebbe adottare una migliore e più estensiva comunicazione degli obiettivi, così che progetti e cambiamenti possano essere più facilmente compresi e accettati. Inoltre è stata espressa la necessità che la comunicazione e l'offerta siano al passo coi tempi, in modo tale da suscitare l'interesse di tutte le fasce d'età. Per quanto riguarda i più giovani, già da anni sono stati attuati programmi ed attività scolastiche ed extra-scolastiche, come il , lezioni di educazione ambientale e il progetto "Siamo nati per camminare". Bisognerebbe rendere la tematica della sostenibilità parte integrante del programma scolastico, così da sensibilizzare i futuri cittadini di Cervia.

Si riassumono nella seguente tabella i risultati del percorso partecipato in relazione alle tematiche analizzate:

Tema	Obiettivo	Azioni
INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA	Continuità dei percorsi ciclo-pedonali	Dare una prosecuzione alle piste esistenti, come la ciclo-pedonale Castiglione-Bosco del Duca
		Completare e mettere in sicurezza il circuito delle Saline
	Ricucitura dei collegamenti ciclabili tra forese e centro	Collegamenti interni ciclo-pedonali tra i quartieri di Villa Inferno e Montaleto, tra Pisignano e Cannuzzo
		Realizzare una rete di collegamenti ciclabili tra località del forese e le scuole di Cervia
		Realizzare una rete di collegamenti ciclabili tra le frazioni e la costa
		Creare nuovi punti di accesso ai percorsi ciclabili su tutto il territorio
	Miglioramento delle condizioni di sicurezza per ciclisti e pedoni	Garantire la separazione ciclabile-carreggiata
		Risoluzione dei punti di attraversamento della statale
		Migliorare la segnaletica
		Migliorare l'illuminazione dei percorsi
		Sensibilizzare gli utenti alle regole della strada
		Installare dissuasori e autovelox
	Potenziare i servizi alla ciclabilità	Garantire l'uso dei percorsi ciclo-pedonali alle persone con mobilità ridotta
Potenziare il bike sharing		
Introdurre depositi protetti per la sosta delle bici presso la stazione ferroviaria		
Favorire la sosta e la socialità	Erogare dei buoni mobilità	
	Potenziare le dotazioni di arredo urbano, anche negli ambiti residenziali	
QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO	Incentivare l'interscambio modale ai margini dell'area urbana	Realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori all'esterno dell'area urbanizzata
		Realizzazione di un'app per consultare orari delle navette
		Realizzare servizi igienici all'interno dei parcheggi
		Predisporre postazioni di ricarica e bike sharing all'interno dei parcheggi
		Spingere i cittadini all'uso dei parcheggi scambiatori tramite l'erogazione di bonus
	Scoraggiare la sosta nel centro e sul lungomare	Attuare un piano di tariffazione della sosta crescente in prossimità del centro e delle zone di pregio
	Rendere accessibile e migliorare l'offerta di sosta	Introdurre tariffe di sosta agevolate per i cittadini del forese
		Realizzare nuovi parcheggi pubblici e pertinenziali nelle località del forese
		Incrementare la presenza di parcheggi per disabili



MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE	Efficientare la rete viaria e evitare fenomeni di attraversamento improprio dell'area urbana	Realizzare una nuova strada ad alto scorrimento di collegamento tra Cervia e l'autostrada Migliorare gli accessi alla statale Riqualificare la statale SS16	
	Ricucire città e forese	Realizzare nuove strade in direzione monte-mare	
	Massimizzare la sicurezza stradale	Installazione di autovelox e dissuasori nelle strade dell'entroterra	
		Implementare la segnaletica stradale	
		Realizzare una migliore separazione tra ciclabile e carreggiata	
		Sensibilizzare gli utenti alle regole della strada	
	Regolamentare la circolazione dei mezzi elettrici (biciclette e monopattini)		
	Garantire accessibilità	Rimuovere le barriere architettoniche	
	Limitare l'accesso di auto al centro e al lungomare	Incremento dei servizi di Trasporto Pubblico per le zone periferiche	
		Creazione di parcheggi scambiatori intermodali	
Blocchi alla circolazione nel centro cittadino			
Ridurre il traffico in prossimità delle scuole	Incrementare le aree pedonali		
	Miglioramento del trasporto scolastico		
	Potenziamento della mobilità pedonale		
	Potenziamento del servizio di piedibus		
MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA	Introduzione ed incentivo del car pooling		
	Incentivare l'intermodalità	Progettare posteggi auto e bici nei pressi delle fermate del TPL Migliore progettazione delle fermate rispetto alle piste ciclo-pedonali Supporto infrastrutturale per la mobilità elettrica Dotare i mezzi del TPL di porta-biciclette Erogare dei buoni mobilità	
	Sviluppare un'app con mappe interattive che metta a sistema l'offerta turistica con la mobilità locale e sovracomunale consentendo di pianificare gli spostamenti		
		Coordinamento tra mezzi pubblici e privati	Introdurre mezzi che effettuino fermate su richiesta
	MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Cervia città esemplare e all'avanguardia	Investire su di un'app di infomobilità e gestione dati in tempo reale Rinnovare il parco veicolare: introduzione di autobus elettrici Adottare mezzi con sistema di guida assistita e sostenibili Migliorare visibilità, segnaletica ed accessibilità delle fermate
		Risolvere il sovraffollamento dei mezzi	Introdurre autobus di dimensioni ridotte con frequenza di corse maggiore
Realizzare campagne di sensibilizzazione al corretto uso dei mezzi pubblici			
Garantire un servizio costante agli abitanti del forese		Potenziare il trasporto pubblico a servizio delle località del forese Introdurre un servizio di autobus a chiamata tra forese e costa	
Rendere accessibile il TPL dal punto di vista economico		Introdurre tariffe agevolate per le famiglie	
		Introdurre tariffe dei mezzi agevolate nelle ore notturne	

3.3 Contributi emersi dal questionario online

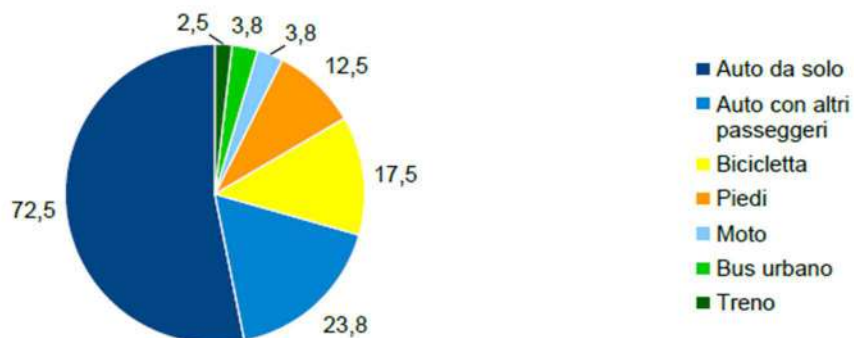
Questionario residenti: La maggioranza dei residenti/pendolari che hanno risposto al questionario (circa 85 persone) proviene dalla zona costiera (60%), in misura minore dalle frazioni del forese (30%) e gli altri provengono da altri comuni (Ravenna, Cesenatico, Forlì, Cesena). L'automobile rappresenta un mezzo importante: le famiglie possiedono in media due automobili (per un nucleo familiare medio di 3,1 persone) ed è il mezzo più utilizzato dai pendolari per i propri spostamenti (73,6%), seguito da piedi e bicicletta (18,9%).

Questionario turisti: La maggioranza dei turisti che hanno risposto al questionario (circa 20 persone) provengono in prevalenza alle altre province dell'Emilia Romagna. Durante il periodo di villeggiatura alloggiano perlopiù a Cervia, presso una casa di proprietà. Il mezzo prevalentemente utilizzato per raggiungere Cervia è l'automobile e la maggioranza trascorre nel territorio solamente i fine settimana e l'intera estiva. Gli elementi per i quali i turisti scelgono Cervia sono il mare e le pinete e la salina, nonché la presenza di attività come i mercatini serali e gli eventi.

Spostamenti nei mesi invernali

Questionario residenti: Gli spostamenti avvengono prevalentemente per motivi di lavoro (64,6%) e hanno per Cervia come destinazione finale. Il picco degli spostamenti si rileva tra le 7 e le 9 del mattino, e, in misura minore, tra le 17 e le 19. Il 32,5% dei partecipanti dichiara di impiegare più di trenta minuti per tale spostamento, prevalentemente effettuato in auto, in misura minore in bicicletta, mentre sono in pochi a ricorrere ai mezzi pubblici. I principali fattori che disincentivano l'utilizzo del bus sono la scarsa frequenza dei mezzi, la distanza delle fermate dal luogo di partenza o dalla destinazione e la scomodità.

11.2.6. QUALE MEZZO UTILIZZI PER EFFETTUARE TALE SPOSTAMENTO?

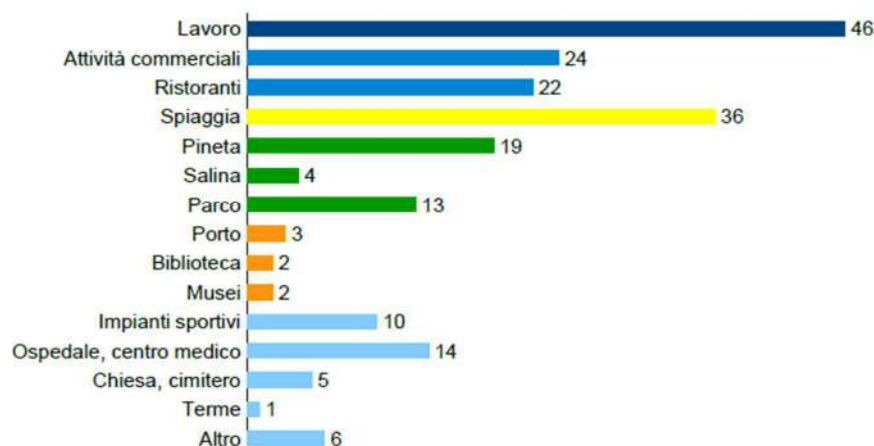


Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Spostamenti nei mesi estivi

Questionario residenti: anche nei mesi estivi la destinazione principale degli spostamenti è Cervia, raggiunta soprattutto per motivi di lavoro (58,8%) o per svago (28%). La spiaggia rappresenta il secondo luogo di destinazione e l'auto con il solo conducente costituisce il principale mezzo utilizzato, seguita dalla bicicletta. Chi non utilizza la bicicletta riporta come motivi prevalenti la distanza eccessiva e la pericolosità del tragitto. Tra i fattori che invece disincentivano l'utilizzo dell'autobus, i principali sono la scarsa frequenza dei mezzi ed i tempi di viaggio troppo lunghi.

11.3.10. QUAL È IL LUOGO DI INTERESSE DI QUESTO SPOSTAMENTO?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Trasporto pubblico

Questionario residenti: il trasporto pubblico di Cervia presenta alcune criticità connesse alla vetustà dei mezzi e alla scarsa frequenza delle corse, soprattutto in relazione ai collegamenti nei mesi estivi tra il forese e Cervia e tra Milano marittima, Cervia e Tagliata durante le ore notturne.



11.4.2. RITIENI UTILE INTRODURRE NUOVI PERCORSI DI TRASPORTO PUBBLICO AL FINE DI MIGLIORARE I COLLEGAMENTI NEL TERRITORIO?

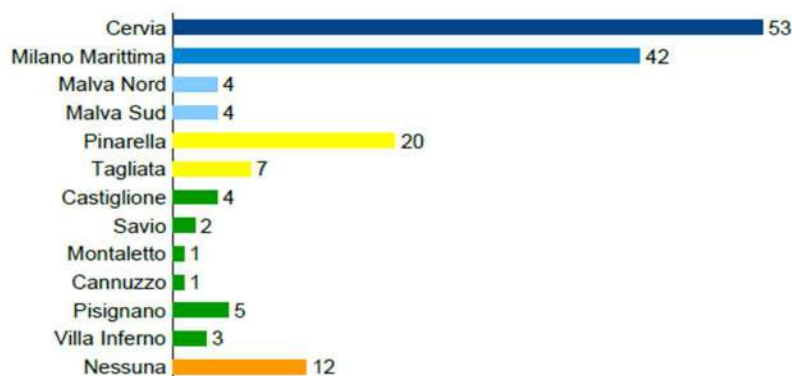


Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Infrastrutture e sosta

Questionario residenti: I partecipanti al questionario hanno evidenziato criticità in relazione alle aree sosta, soprattutto a Cervia, Milano Marittima e Pinarella. Il tema delle ZTL e delle zone 30 divide invece i partecipanti: il 44% dei partecipanti ne auspica il potenziamento nel centro di Cervia e di Milano Marittima e sul lungomare.

11.5.5. IN QUALE ZONA RITIENI UTILE AMPLIARE L'OFFERTA DI SOSTA?



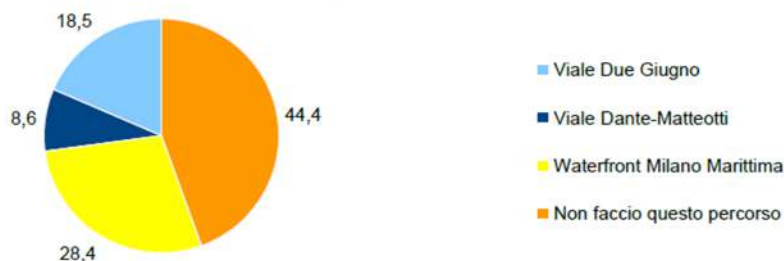
Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Mobilità ciclabile

Questionario residenti: il collegamento ciclabile che più andrebbe implementato è quello tra le Saline e il centro di Cervia. Si auspica inoltre un potenziamento tra il forese e Cervia.

Questionario turisti: anche i turisti confermano la necessità di implementare il collegamento ciclabile tra Saline e centro di Cervia, e rilevano l'esigenza di migliorare la ciclabilità sul lungomare.

11.6.2. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD MILANO MARITTIMA IN BICICLETTA SCEGLI:



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

11.6.3. SE HAI RISPOSTO "VIALE DUE GIUGNO" O "VIALE DANTE-MATTEOTTI" PERCHÉ NON UTILIZZI LA CICLABILE DEL WATERFRONT?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

11.6.4. PER ATTRAVERSARE CERVIA IN BICICLETTA IN DIREZIONE MARE, QUALE PERCORSO SCEGLI?

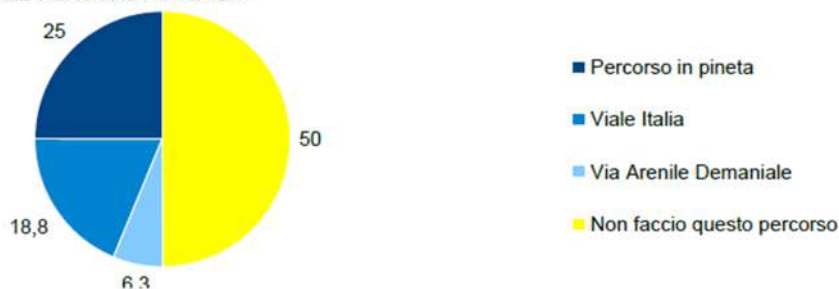


11.6.5. PER ATTRAVERSARE PINARELLA/TAGLIATA IN BICICLETTA IN DIREZIONE MARE, QUALE PERCORSO SCEGLI?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

12.5.6. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD PINARELLA/TAGLIATA IN BICICLETTA, QUALE PERCORSO SCEGLI?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Spostamento casa scuola

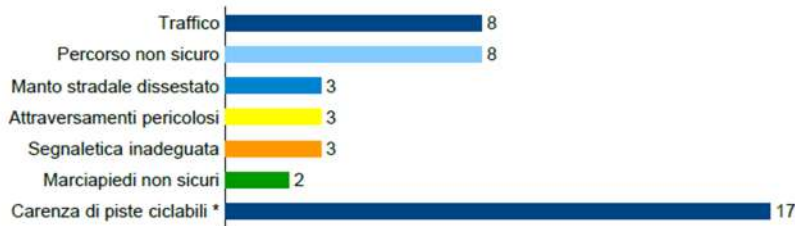
Questionario residenti: lo spostamento tra casa e scuola per i bambini è reso pericoloso dal traffico e dalla carenza di percorsi ciclopedonali continuativi e sicuri, e sarebbe utile la creazione di aree pedonali in prossimità delle scuola. Attualmente il mezzo prevalentemente utilizzato per il tragitto casa-scuola è l'automobile (circa un terzo delle risposte), seguito dall'autobus e dalla bici.



11.7.1. RITIENI CHE I BAMBINI SI POSSANO MUOVERE IN SICUREZZA E IN AUTONOMIA, A PIEDI/IN BICICLETTA, NEL TRAGITTO CASA SCUOLA?



11.7.2. SE HAI RISPOSTO NO, PERCHÉ?

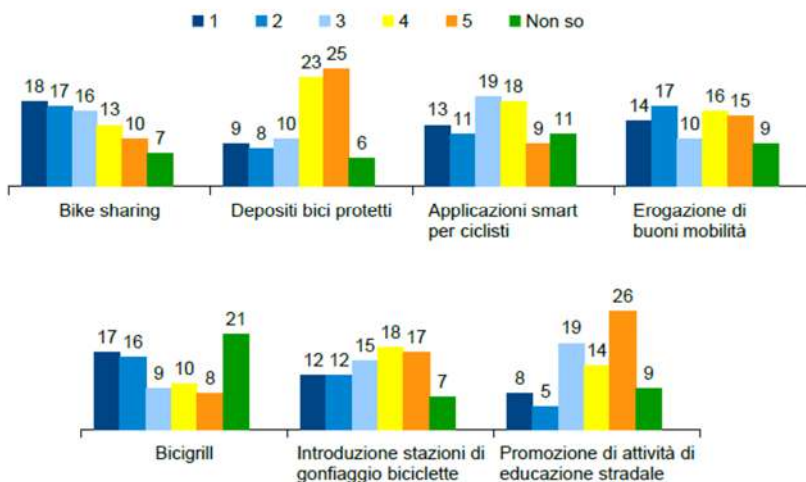


Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Mobilità sostenibile

Questionario residenti: per promuovere la mobilità sostenibile sono auspicati l'introduzione di depositi bici protette e la promozione di attività di educazione stradale. La maggior parte dei partecipanti concorda con l'importanza di individuare aree e percorsi per sport all'aria aperta, soprattutto nelle pinete. E' inoltre rilevata la carenza di colonnine per la ricarica di mezzi elettrici. In generale sono richieste nuovi collegamenti ciclabili, soprattutto nel forese, ed il completamento e la messa in sicurezza di quelli esistenti, la manutenzione delle strade, la creazione di parcheggi scambiatori, la limitazione alla circolazione e alla sosta di auto in centro, nonché il potenziamento del servizio di trasporto pubblico.

11.8.1. QUALI SERVIZI RITIENI UTILE POTENZIARE PER PROMUOVERE UN MODELLO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Questionario turisti: i turisti propongono l'introduzione di zone completamente interdette al traffico veicolare, di depositi bici protetti e di stazioni per il gonfiaggio, la realizzazione di aree di sosta al di fuori del centro e del lungomare, così da ridurre la presenza di auto in queste zone e l'implementazione della rete ciclabile.



11.8.6. QUAL È UN LUOGO O UN AMBITO NATURALE DEL TERRITORIO COMUNALE CHE RITIENI ABBAIA GRANDE POTENZIALITÀ INESPRESSA?



Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Accessibilità

Questionario residenti: dal punto di vista dell'accessibilità si considerano sufficientemente sviluppate la spiaggia e la pineta, mentre si rilevano criticità in relazione a trasporto pubblico e percorsi pedonali: nei mezzi pubblici sono richiesti stalli e pedane per portatori di handicap e aree di deposito bagagli, nonché interventi di manutenzione del manto stradale e dei marciapiedi. In relazione all'accessibilità alla zona costiera si propone il miglioramento delle vie di ingresso e uscita da Cervia.

Questionario turisti: anche i turisti confermano le medesime criticità riscontrate in relazione ai percorsi pedonali, valorizzando invece la spiaggia e la pineta in tema di accessibilità.

11.9.2. CHE CONSIGLIO AVRESTI PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ URBANA E DOVE?



* con pedane per disabili, stalli per carrozzine, area di deposito bagagli, ecc.

Fonte : Dati percorso partecipato Ciclostile Architettura

Infrastrutture

Questionario residenti: I partecipanti risultano divisi in relazione alla necessità di ampliare l'offerta di sosta, soprattutto a Cervia e a Milano Marittima, e potenziare le aree destinate a ZTL. In tal senso si è rilevata una netta cesura tra i sostenitori delle due opzioni.

Questionario turisti: in relazione al trasporto pubblico nella stagione estiva i turisti hanno rilevato la scarsa efficienza della navetta di connessione tra il parcheggio scambiatore e gli stabilimenti balneari e di quella messa a disposizione dalle strutture ricettive per il trasferimento in hotel.



TITOLO 4 VISION

4.1 Cervia città resiliente

Con l'approvazione del PUG, quale nuovo strumento di pianificazione comunale, redatto ai sensi della L.R. 24/2017, che costituisce lo strumento per delineare le invarianze strutturali e le scelte strategiche di assetto e sviluppo urbano orientate alla rigenerazione del territorio urbanizzato, riduzione del consumo di suolo e sostenibilità ambientale e territoriale degli usi e delle trasformazioni, è stato introdotto un nuovo approccio alla pianificazione della città che mette al centro la "Città pubblica". La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale, tramite la crescita e qualificazione e i servizi e delle reti, incremento degli spazi pubblici, valorizzazione del patrimonio identitario, il miglioramento delle componenti ambientali, lo sviluppo della mobilità sostenibile, il miglioramento del benessere ambientale, l'incremento della resilienza del sistema abitativo rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico ed eventi sismici.

Alla base delle scelte strategiche operate nei nuovi strumenti di pianificazione comunale vi è la costruzione di una nuova scenografia in cui le "centralità urbane resilienti" recitano un ruolo da protagoniste in grado di affrontare i repentini cambiamenti traendo dai medesimi opportunità utili al rilancio dell'azione amministrativa, sociale, economica e ambientale. La resilienza non si sostanzia ormai solo come capacità di adattarsi ai cambiamenti climatici ma deve essere declinata nelle sfumature essenziali che connotano la vita della società contemporanea e ne costituisca direzione per uno sviluppo sostenibile del territorio secondo un sistema di assi ordinatori costituiti dalle tematiche sociali, economiche ed ambientali.

La costruzione di una "città resiliente" rappresenta pertanto la vision dell'Amministrazione Comunale, la cui mission si sviluppa in una realtà a 4 dimensioni che costituiscono i principi ispiratori per l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile da affrontare nel PUMS:

- Cervia Città Identitaria;
- Cervia Città Sicura ed ospitale;
- Cervia Città Verde;
- Cervia Città Accessibile,

Queste strategie si sono tradotte in obiettivi e in target da raggiungere.

Cervia Città Identitaria

I paesaggi urbani e rurali rappresentano elementi dai forti valori identitari. Una maggiore attenzione alla loro qualità consente di rafforzare l'appartenenza delle persone ai luoghi favorendo la coesione sociale. Lo scenario si propone di focalizzare l'attenzione sulla qualità: qualità dei luoghi per abitanti, frequentatori e turisti. Una città che si trasforma sempre più all'interno dei propri confini non deve perdere l'occasione di qualificare le sue parti. Le caratteristiche e le esigenze della popolazione sono in parte cambiate, rendendo insufficienti o inefficienti i servizi esistenti e generando nuovi bisogni. Si intendono attuare nuove politiche di recupero per l'insediamento storico, a partire dalla Città di fondazione di Cervia, ripristinando su basi nuove l'originario rapporto tra il centro storico e il territorio rurale (la salina), proseguire nell'opera di qualificazione e maggiore integrazione del porto con la città e qualificare il lungomare, coniugare la rifunzionalizzazione di nuclei e corti rurali storiche con interventi di diversificazione e qualificazione dell'offerta turistica sulla costa.



Cervia Città Sicura ed ospitale

La riduzione di consumi (suolo, acqua, aria, energie non rinnovabili, rifiuti) e l'aumento della sicurezza (sismica, idraulica, idrogeologica, alluvione, sociale) sono le due facce di una stessa medaglia che confluiscono nell'obiettivo di promuovere una crescita sostenibile. L'obiettivo di contenimento del consumo di suolo ha portato a ridurre le precedenti previsioni di aree urbanizzabili e a mettere in campo nuove strategie e nuovi strumenti di trasformazione e gestione urbana. Il contenimento dei consumi energetici, il controllo delle emissioni ed un maggiore ricorso alle energie rinnovabili è un processo avviato che va rafforzato e che deve investire il territorio nel suo complesso: gli edifici, gli spazi pubblici, le attività, le infrastrutture, ecc. I cambiamenti climatici hanno aggravato i numerosi rischi che già incombono sul territorio: idrogeologico, idraulico, erosione costiera, alluvioni, sismico, ecc. L'adattamento ai cambiamenti climatici e la messa in sicurezza del territorio sono obiettivi che da un lato necessitano di interventi specifici, dall'altro devono essere riportati all'interno di tutte le trasformazioni territoriali.

Cervia Città Verde

La rete ecologica urbana può essere qualificata e potenziata e connessa con quella territoriale: parchi territoriali, aree protette, riserve, pineta, parchi urbani, agricoltura urbana, giardini storici, viali alberati costituiscono un telaio territoriale verde articolato in elementi lineari e nodi. Milano Marittima nasce come città giardino realizzando, a partire dal 1913, un insediamento turistico per quegli anni "sostenibile e di elevata qualità". Ma la domanda turistica si evolve e mantenere la competitività nel mercato comporta rinnovare e qualificare di continuo l'offerta. I paesaggi urbani e rurali individuati nel primo scenario, se rappresentano elementi dai forti valori identitari, sono anche eccellenze che, se adeguatamente valorizzate e promosse possono costituire forti attrattori di flussi turistici diversificati, ingenti e destagionalizzati.

Cervia Città Accessibile

Un sistema territoriale si evolve a partire dalla modifica delle relazioni tra le sue parti e di queste con l'esterno. Ciò è vero in senso fisico, come evidenziano le fasi storiche di crescita della città che seguono le direttrici dei principali scambi, ma anche in senso immateriale, si pensi ad esempio alle modifiche prodotte nei comportamenti dalla diffusione dell'informatica e della telematica.

Obiettivo generale dello scenario è quello di promuovere nuove reti di relazioni (lente, sostenibili, efficienti) tra e nei territori: tra i poli urbani che lo compongono, tra i centri storici e i relativi contesti, tra le parti di città, tra elementi del sistema urbano o rurale, migliorando le relazioni tra i suoi abitanti, le attività, gli utilizzatori, i frequentatori.

4.2 Scenari di piano

L'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento ha permesso di evidenziare i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale. Questa valutazione, riportata nel rapporto ambientale, è stata fondamentale per inquadrare gli aspetti ambientali strategici e per definire le scelte di piano, puntando sui fattori di forza, attenuando i fattori di debolezza, cogliendo le opportunità e prevenendo i rischi.

L'analisi SWOT ha elaborato una valutazione delle principali criticità, in negativo, e potenzialità, in positivo, per ciascuna tematica ambientale individuata:

- mobilità,
- qualità dell'aria e cambiamenti climatici,
- inquinamento acustico,

- sicurezza, salute e ambiente urbano.

Lo scenario di piano del PUMS, che si esplica attraverso obiettivi e azioni, è stato definito in coerenza con i contenuti del PAIR che fornisce indicazioni da mettere in campo per il miglioramento della qualità dell'aria tra cui alcune dedicate alla Mobilità Sostenibile, quali ad esempio l'estensione delle APU e delle ZTL, lo sviluppo degli itinerari ciclabili così come la promozione del trasporto pubblico e l'attuazione delle politiche di mobility management, la incentivazione della mobilità elettrica e la razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci.

Inoltre gli obiettivi del PUMS sono coerenti con quelli individuati dalle linee guida nazionali che si riportano di seguito:

- Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità:
 - A1. Miglioramento del TPL;
 - A2. Riequilibrio modale della mobilità;
 - A3. Riduzione della congestione;
 - A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
 - A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
 - A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;
- Sostenibilità energetica ed ambientale
 - B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
 - B2. Miglioramento della qualità dell'aria;
 - B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;
- Sicurezza della mobilità stradale
 - C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
 - C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
 - C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
 - C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
- Sostenibilità socio-economica
 - D1. Miglioramento della inclusione sociale;
 - D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
 - D3. Aumento del tasso di occupazione;
 - D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Il PUMS, a partire da uno scenario 0 di riferimento, definisce possibili azioni sostenibili per il sistema della mobilità, l'ambiente e l'inclusione, relative al governo del sistema della mobilità, che recepiscono le norme tecniche del PAIR e pertanto concorrono a raggiungere gli obiettivi dello stesso.

Lo **scenario 0** rappresenta lo stato attuale del sistema di mobilità del territorio, cioè lo base di partenza derivante dal quadro conoscitivo per le successive analisi di scenario tendenziale e di piano.



Lo **scenario tendenziale** è da considerarsi come alternativa zero con il quale si intende fornire un benchmark per lo scenario di piano, che dovrebbe fornire una previsione confermando le politiche e le misure messe in atto fino ad oggi dai diversi strumenti di pianificazione, a partire dal contesto infrastrutturale e logistico nel quale si inserisce il territorio del Comune di Cervia.

Lo **scenario di piano** rappresenta l'insieme delle misure e azioni che, sulla base dello scenario di riferimento, dovranno essere attuate in modo progressivo nell'orizzonte temporale di validità del piano.

In relazione allo scenario di piano si intende definire una indicazione temporale di massima per l'attuazione delle misure e azioni, indicata come breve, medio e lungo periodo, suddividendo il periodo di validità del piano in breve periodo (entro 2-4 anni dall'approvazione del Piano), medio e lungo periodo (entro 10 anni dall'approvazione del Piano).

4.3 Obiettivi/politiche e azioni del PUMS

La vision per la costruzione di una "città resiliente", alla base del PUG, si conferma principio ispiratore per l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile da affrontare nel PUMS. Nell'ambito della mobilità sostenibile tale vision si declina nei seguenti obiettivi di riferimento, che si potranno raggiungere attraverso la messa in campo di idonee azioni:

- qualificazione delle aree di sosta,
- promozione della ciclabilità e pedonalità,
- interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale e per la qualità dell'aria e dell'acustica;
- potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica,
- attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile.

In relazione ai progetti di riqualificazione previsti dal PUMS, che saranno esplicitati di seguito, visto quanto espresso da HERA, gestore delle reti (acqua, gas, fogna bianca e fogna nera) e da Atersir, gestore del Servizio Idrico Integrato, in sede di pubblicazione del PUMS, si evidenzia che in sede di progettazione degli interventi si dovrà tener conto delle prescrizioni generali e specifiche di HERA, relativamente alle interferenze con le reti esistenti e di futura realizzazione, nonché del parere di competenza Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A., qualora ci siano interferenze con la rete di acquedotto.

Considerato che il territorio comunale ricade per una parte significativa in ambiti tutelati dalla rete natura 2000, la progettazione degli interventi in tali contesti deve essere necessariamente salvaguardare i contesti ambientali in cui si inserisce oltre che rispettare le normative di tutela vigenti.

In particolare:

- gli interventi dovranno essere sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o qualora siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;
- gli interventi ricadenti nei casi di applicazione previsti dalla DGR 767/2019 "Regolamento per la disciplina delle modalità di rilascio del nulla osta" dell'ente di gestione per i parchi e la biodiversità Delta Pò" necessitano di nullaosta;
- gli interventi ricadenti nella Riserva Naturale dello Stato necessitano di Nulla Osta dell'Ente competente.



Si sottolinea comunque che rimane vietata l'asfaltatura delle strade bianche interne al perimetro del Parco; per le strade che costituiscono la linea di confine del perimetro delle aree contigue è consentita la realizzazione di fondo carrabile, purché realizzato con materiali più consoni ai luoghi rispetto all'asfalto.

Inoltre si evidenzia che il territorio della Stazione costituisce interamente Zona di Protezione dall'inquinamento luminoso, ai sensi della L.R. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'Inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e dell'art. 3, della direttiva applicativa della DGR 2263/2005 e pertanto in fase di attuazione degli interventi si dovrà applicare tale disciplina ed evitare quanto più possibile l'installazione di nuove sorgenti di illuminazione.



Qualificazione delle aree di sosta

Sosta lungo strada

Dall'analisi di quadro conoscitivo, in relazione al periodo estivo, che ha rilevato l'utilizzo degli stalli a pagamento lungo le strade nella fascia più prossima al mare e la capienza dei parcheggi più rilevanti del territorio, è emerso uno scenario zero con alcune criticità. Inoltre dai laboratori del percorso partecipato sono scaturite diverse osservazioni e spunti utili per qualificare la sosta in relazione alle esigenze dei residenti e dei turisti.

Attualmente le strade più prossime al mare sono soggette al regime di sosta a pagamento con delimitazione a terra degli stalli mentre nella viabilità immediatamente retrostanti è possibile parcheggiare liberamente. Il sistema della sosta a pagamento individua 3 tipologie di tariffe in relazione alle diverse zone e alla durata della sosta:

- la tariffa rossa corrisponde a sosta per max 6 ore nella zona centrale di Milano Marittima (rotonda Primo Maggio);
- la tariffa gialla corrisponde a sosta per max 12 ore nella zona di Pinarella e Tagliata;
- la tariffa verde corrisponde a sosta senza limiti nella zona di Cervia e Milano Marittima mare.

Dai rilievi effettuati lungo le strade nella zona balneare nell'ora di punta (12-13) dei weekend si è riscontrato l'utilizzo totale dei posti disponibili con rotazione quasi nulla in quanto gli stalli di sosta risultano fruiti dagli utenti della spiaggia che presumibilmente collocano l'auto la mattina e la tolgono la sera e dai turisti che alloggiano negli appartamenti in locazione.

Alla luce di tale evidenza risulta opportuno riorganizzare la gestione del regime tariffario: si potrebbero fare valutazioni più specifiche per ridurre il tempo massimo di sosta ed al contempo ampliare le zone di sosta a pagamento.

Tali soluzioni, insieme all'ampliamento dell'offerta di parcheggi di dimensioni più ampie, consente di convogliare gli utenti che utilizzano gli stalli per periodi lunghi (intere giornate) verso gli HUB intermodali e i parcheggi di snodo ubicati in posizione strategica al fine di garantire una maggiore rotazione negli stalli più prossimi al mare vicini alle attività commerciali.

In parallelo si renderebbe maggiormente fruibile la strada a mezzi di mobilità lenta ampliando gli spazi dedicati a pedoni e biciclette e di valorizzare la strada come spazio di relazione in chiave turistica ovvero di aumentare i servizi di sosta rapida per le attività insediate.

Dai rilievi effettuati è inoltre emerso che nelle strade dove non sono indicate a terra le linee degli stalli, la sosta risulta estremamente caotica ed impedisce anche le manovre di ingresso e uscita dai passi carrai pertanto potrebbe essere opportuno regolamentare tali spazi in modo da scoraggiare il parcheggio in posizioni critiche.

L'efficientamento della gestione degli stalli lungo strada insieme alla digitalizzazione delle informazioni relative alla loro disponibilità, permetterebbe di decongestionare il traffico in determinate zone urbane.

Lo sviluppo di ampie aree di sosta in posizioni strategiche, facilmente raggiungibili dai punti di accesso della città, deve inevitabilmente essere affiancato da strategie di qualificazione dei servizi di trasporto pubblico (navette) da e per i parcheggi scambiatori. Tali aree devono essere implementate con servizi dedicati a portatori di handicap, donne incinte, famiglie con bambini, ed anche con dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici, nonché con strutture green che sfruttano le energie rinnovabili e soluzioni di sicurezza (videosorveglianza, custodia) ed eventualmente punti di informazione.

In relazione alle più ampie aree di sosta variamente dislocate nel territorio dai rilievi effettuati si è riscontrata una carenza di servizi (colonnine elettriche, parcheggi riservati,...), sono state rilevate criticità sulla



segnaletica ed inoltre gli stalli ed i dispositivi per i portatori di handicap, pur rispettando le norme di legge, risultano passibili di implementazione.

In generale, considerato che tali parcheggi nelle giornate di punta della stagione sono interamente occupati dalle auto in sosta, è evidente che l'offerta non risponde pienamente alla domanda, pertanto occorre implementarla. Tale aspetto dovrà necessariamente andare di pari passo con un cambio di approccio dell'utente che dovrà avvicinarsi alla cultura dell'intermodalità, come peraltro è emerso anche nel confronto con i turisti scaturito dal percorso partecipato.

Anche per coloro che hanno partecipato ai laboratori un tema particolarmente sentito è quello della sosta nel centro, che limita lo spazio pubblico a servizio delle persone: limitare l'accesso delle auto al centro ed al lungomare, introducendo un piano tariffario che disincentivi l'uso e l'accesso delle automobili nelle zone più congestionate della città è uno degli spunti emersi. Questa iniziativa deve essere chiaramente supportata ed agevolata da un'offerta di parcheggi scambiatori esterni all'area urbana configurandosi come risorsa grazie alla loro facile fruizione. Si devono infatti garantire un servizio di trasporto comodo ed intuitivo, anche grazie all'introduzione di app che informi su orari e fermate, alla presenza di postazioni bikesharing e di servizi igienici. È inoltre fondamentale promuovere un cambio di mentalità riguardo alla mobilità: ad avversare l'utilizzo di modalità di interscambio sono spesso gli stessi operatori o fruitori. Per spingere i cittadini a servirsi sono state proposte misure come l'erogazione di bonus o blocchi alla circolazione nel centro cittadino

I cittadini residenti nelle località dell'entroterra, viste le scarse connessioni con la fascia costiera sia in relazione ai percorsi ciclopedonali sia in relazione all'offerta di trasporto pubblico, per cui sono costretti a spostarsi con mezzi privati, hanno proposto l'introduzione di agevolazioni alla sosta nei parcheggi ubicati nella zona balneare, evidenziando al contempo criticità per l'offerta di parcheggi nelle loro località. Infatti è dato riscontro del fatto che le auto vengono parcheggiate lungo le strade principali, risultando pericolose per i ciclisti, per i pedoni e anche per le altre auto, con particolare riferimento a Via Sant'Andrea, Via Il Tronco Beneficio e alcune vie di Montaletto.

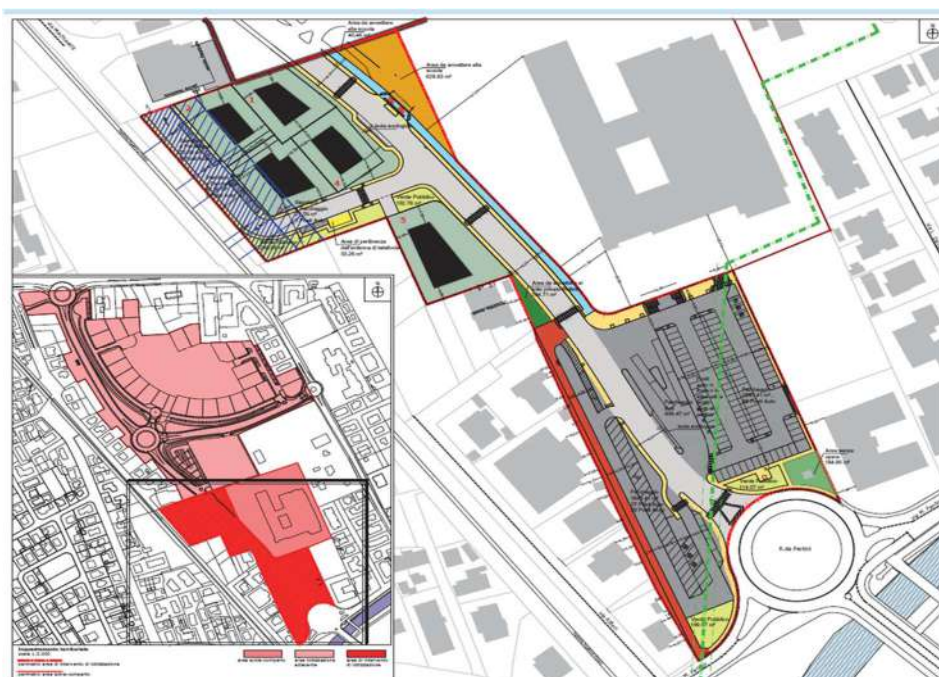
Obiettivo cardine del PUMS è la qualificazione delle aree di sosta in ambito urbano attraverso la razionalizzazione del sistema di mobilità urbana finalizzata a favorire i collegamenti mare-monte e nord-sud, sviluppando la realizzazione di parcheggi scambiatori e sistemi di trasporto intermodali per il raggiungimento dei punti di interesse. Il Comune ha già avviato un percorso di confronto con la cittadinanza (consigli di zona e principali associazioni di categoria) per raccogliere opinioni e suggerimenti al fine di migliorare il sistema della sosta al quale si andranno ad aggiungere i contributi del percorso partecipato svolto nell'ambito della redazione del presente Piano.

HUB intermodali

Il PUMS prospetta una rete largamente fondata sull'interscambio modale tra i diversi sistemi di trasporto prevedendo l'organizzazione di Hub - Centri di mobilità direttamente interconnessi con elementi della rete multimodale comunale ed extracomunale. Gli Hub previsti contengono aree di sosta per i veicoli privati, colonnine di ricarica per i veicoli elettrici, ciclostazioni, servizi di bike sharing e car sharing, servizi a supporto dell'utenza (biglietterie, punto informazioni, ecc.), eventuali attività complementari di tipo commerciale. Tali Hub rispondono ad una visione strategica finalizzata ad allontanare il traffico privato dalla zona più prossima al mare, decongestionando una parte significativa del territorio anche da punto di vista turistico e lasciando spazio ai percorsi di mobilità lenta. Si intendono individuare Hub afferenti le varie località della costa: uno a Milano Marittima, via Jelenia Gora, già avviato, uno a Cervia, P.le Artusi, e uno a Pinarella, Viale Tritone.



In relazione alla realizzazione degli HUB intermodali, considerato che su iniziativa dei privati è stato recentemente approvato il Piano Urbanistico Attutivo denominato P.Artusi, che prevede la sistemazione del P.le frontistante l'Istituto alberghiero, il primo intervento recentemente attuato riguarda specificatamente la riorganizzazione del piazzale con nuovi posti per auto, cicli e motocicli e spazi di interscambio per il trasporto pubblico locale, che si trova in posizione strategica di ingresso alla città, vicino al Centro storico. Il PUA prevede inoltre la realizzazione della nuova strada di collegamento con via Di Vittorio, che costituisce il nuovo asse di accesso a Milano Marittima, andando a sgravare le strade esistenti Via XXII Ottobre e via Di Vittorio nel tratto più vicino al centro.



Come intervento successivo potranno essere implementati i servizi di sharing (bike – car – monopattini), creando spazi idonei ad ospitare tali mezzi, velostazioni dotate di idonee attrezzature, introdotte zone destinate alla ricarica dei veicoli elettrici e valutata l'installazione di pensiline con impianti fotovoltaici. Tale area si potrà configurare come punto di snodo per le navette finalizzate al trasporto dei turisti nella spiaggia della zona centrale di Cervia, decongestionando dal traffico la zona più prossima al centro storico, Borgomarina e lungomare.

Al fine di promuovere ulteriormente lo sviluppo dell'HUB di via Jelenia Gora, si intende incrementare i servizi a disposizione degli utenti dando particolare rilievo alle attività connesse al cicloturismo, vista la vicinanza con la pineta di Milano Marittima e la presenza dei diversi percorsi off-road anche extracomunali.



Tale HUB assume particolare rilevanza anche alla luce della realizzazione del nuovo accesso alla zona terme in corrispondenza della Chiesa Madonna del Pino, nel quale è anche previsto un sottopasso pedonale che permette di collegare Milano Marittima con le saline.

Si intende anche realizzare un HUB con servizi analoghi in via Tritone al fine di servire la zona balneare di Pinarella e Tagliata.

Gli hub intermodali oltre al beneficio dal punto di vista ambientale per la componente aria, ha benefici anche da punto di vista acustico, alleggerendo gli assi viari e dimezzando i flussi veicolari alla ricerca di parcheggio nelle maggiori aree di interesse. Il dimezzamento dei flussi veicolari può comportare sino a 3 dBA di diminuzione sul clima acustico attuale.

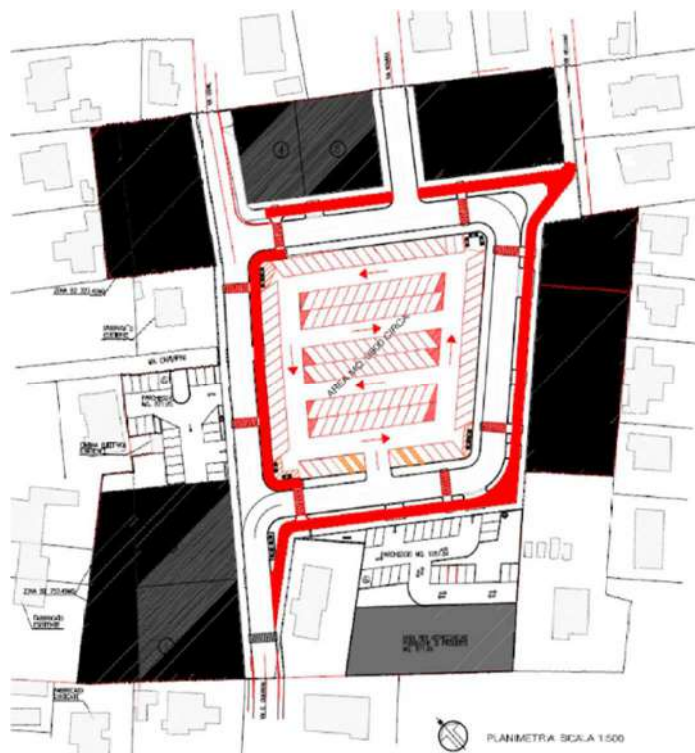
Aree adibite a sosta

A fronte delle numerose presenze turistiche nel periodo estivo, in parallelo alla realizzazione degli Hub, è individuata una rete capillare di parcheggi, nei quali saranno inserite anche colonnine elettriche ed eventualmente servizi di car sharing elettrico, nonché punti di bike sharing, a servizio dei residenti e dei turisti per una migliore fruizione del territorio, sempre nell'ottica di delocalizzare il traffico in zone strategiche facilmente raggiungibili dalla Statale.



In relazione al forese, nel quale le località si sviluppano lungo le direttrici viabili provinciali, si intende potenziare l'offerta di sosta creando spazi ad hoc, al fine di scoraggiare forme di parcheggio non regolamentato lungo le strade, lasciando spazio invece ai percorsi ciclopedonali.

Al fine di creare un punto di snodo nella zona balneare e nel contempo proseguire l'obiettivo di qualificazione del lungomare destinato alla mobilità lenta, sgravandolo della sosta degli automezzi, si intende valutare la possibilità di realizzare un parcheggio green in corrispondenza dell'ex garage Europa in viale Due Giugno, e potenziare il parcheggio della Mantovana in viale Forlì.



In merito alla realizzazione di nuove aree sosta distribuite nel territorio sono già stati convenzionati diversi interventi, connessi a PUA in attuazione del previgente PRG o a schede di assetto in attuazione dell'attuale PUG, ubicati in posizione strategica, a servizio della fascia costiera, con particolare riferimento a:

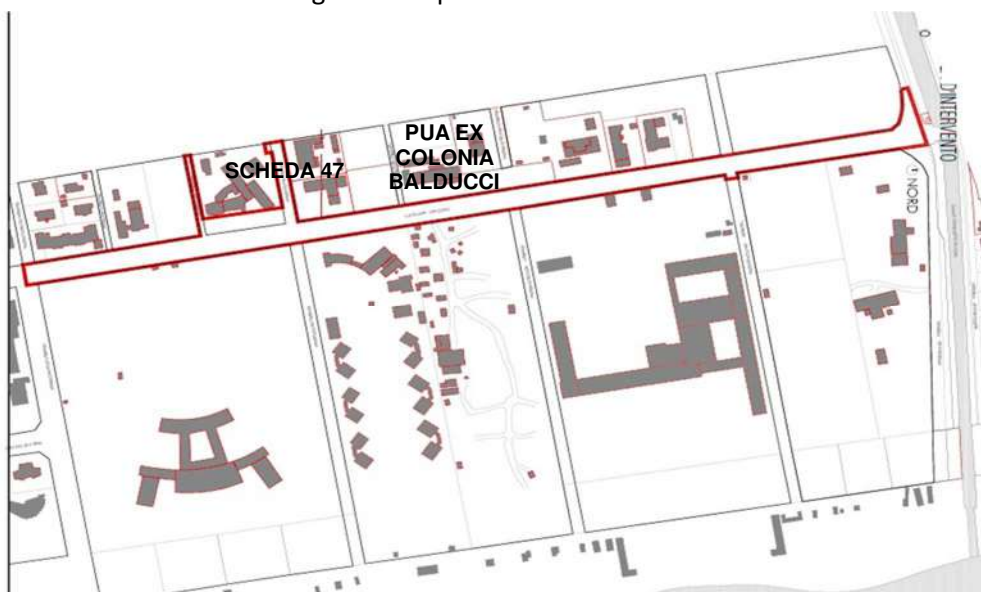
- Viale Matteotti;
- Viale Europa Unita;
- Viale Milazzo;
- Viale Pinarella di fronte al Palazzetto dello sport;
- Via Petronio e via Ovidio;
- Via Puglie;
- Via Cosmonauti;
- via Cilea;
- Via Sagittario e via Agrigento;
- Via Titano;
- Via dei Lillà e dei Bucaneve;
- Via Abruzzi;
- Via Tito Livio;
- Via Teti;
- Via Natta

e a servizio della zona residenziale e produttiva nella zona a monte della ferrovia:

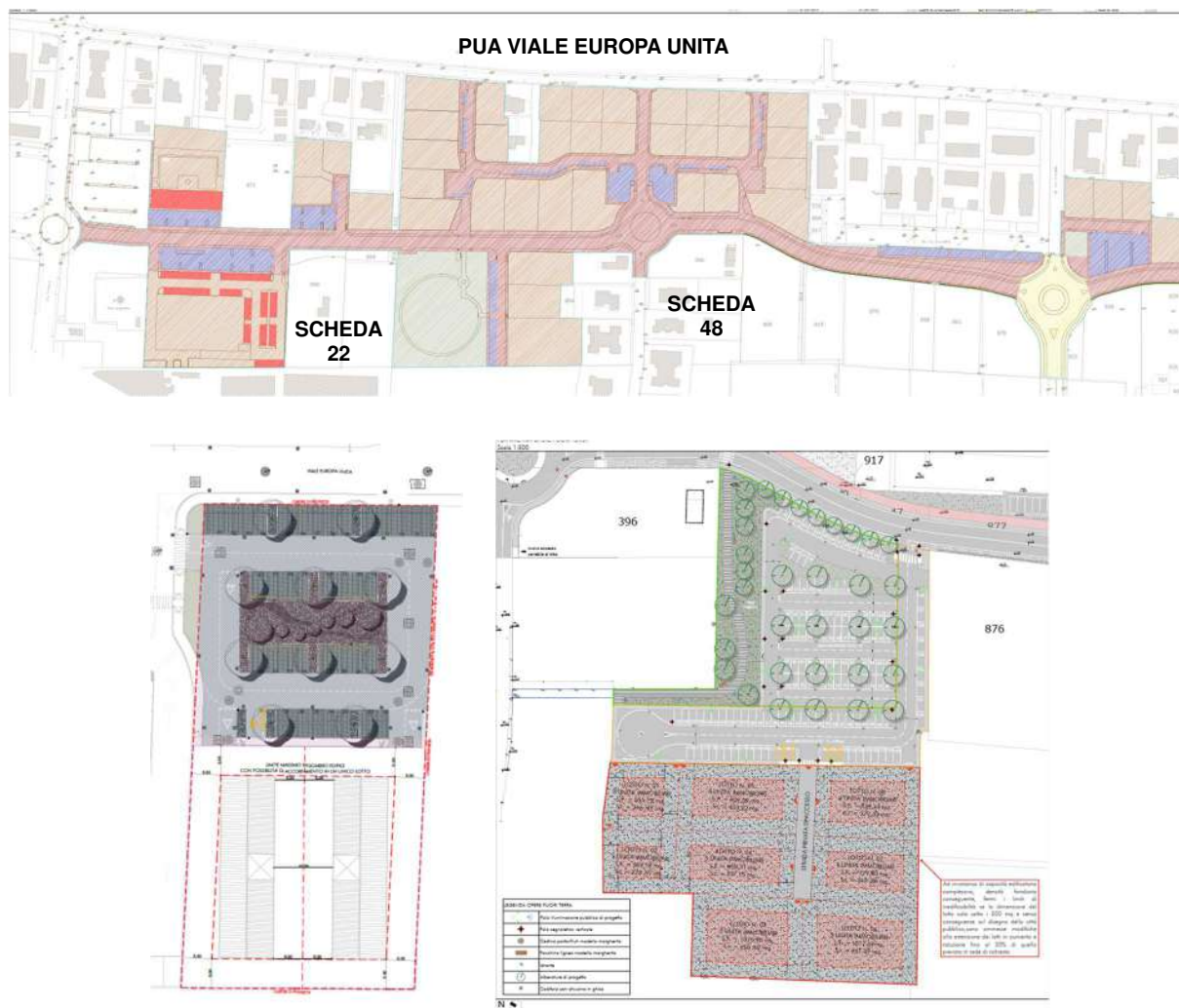
- Via Viverone nella zona artigianale della Malva nord;
- via Malva sud a Pinarella.

Nell'ambito dell'intervento di riqualificazione di Viale Matteotti è prevista la realizzazione di parcheggi "green" nelle aree frontistanti la colonia Varese che saranno realizzate dai privati e caratterizzate da alberature e arbusti.

Dal momento che le aree rientrano in un contesto tutelato (pineta di Cervia) e ricadono nel corridoio verde individuato nel collegamento tra la pineta e il mare, la soluzione progettuale dovrà essere studiata in modo da limitare/evitare le interferenze con gli habitat presenti.



Un ulteriore intervento significativo relativamente alle aree di sosta è previsto nell'ambito dell'attuazione del PUA "Viale Europa Unita": tali interventi mirano a realizzare un significativo serbatoio di parcheggi a Pinarella che potranno essere utilizzate nella stagione estiva. Di fatto si tratta di diversi parcheggi ubicati sull'asse Viale Europa Unita, che trovandosi ad una ragionevole distanza dal mare, consente di allontanare il traffico dalle strade più prossime al mare che invece potranno essere dedicate alla mobilità dolce.



Smart parking

In campo urbano, può avere un grande impatto l'applicazione di strategie di Smart Parking che permettono di efficientare l'utilizzo degli spazi occupati attraverso soluzioni intelligenti di "stoccaggio" dei veicoli presso le aree di parcheggio, di diminuire il tempo di ricerca parcheggio e di monitorare l'utilizzo delle aree di sosta. Si potranno studiare soluzioni tecnologiche per verificare lo stato degli stalli (occupati o liberi) tramite video, sensori a batteria, comunicazioni dall'utente o parcometri, al fine di ottimizzare la sosta, anche attraverso l'utilizzo di app idonee. Tali soluzioni da un lato consentono di ridurre il tempo di ricerca del parcheggio degli utenti del trasporto privato e dall'altro favoriscono gli altri utenti della strada, sia sul trasporto privato che sul trasporto pubblico, non più disturbati da traffico "parassita". Le tecnologie di Smart Parking forniscono un utile strumento alle amministrazioni locali per il monitoraggio e il controllo della sosta permettendo di attuare politiche di differenziazione tariffaria o autorizzativa per tipologie di utenza.



In relazione alle più ampie aree di sosta variamente dislocate nel territorio si intende implementare i servizi (colonnine elettriche, parcheggi riservati,...), migliorando la segnaletica e introdurre ulteriori stalli e dispositivi per i portatori di handicap.

Si intendono promuovere politiche di tariffazione agevolata per l'utilizzo dei parcheggi, incentivando la diffusione delle forme di pagamento smart (da device) e contactless, nonché introdurre il Park Pricing, quale strumento di tariffazione da utilizzare come metodo di regolamentazione della sosta in particolari zone della territorio, per cui la differenziazione delle tariffe potrebbe derivare dalla disposizione delle aree di sosta in relazione alla distanza dei principali luoghi attrattori.

Sosta in prossimità di ZTL/APU

Al fine di tutelare i siti di interesse storico culturale si intende valutare l'opportunità di introdurre il divieto di sosta in alcune zone in prossimità di luoghi di pregio e di ridurre le auto parcheggiate in strada: tali soluzioni consentono di valorizzare gli spazi pubblici rendendoli più appetibili al passeggio anche con l'attuazione di iniziative ed eventi.

Si intende valutare strategie di armonizzazione tra l'opera di regolarizzazione degli accessi e della sosta nelle ZTL e relative espansioni e la distribuzione delle aree di sosta, al fine di produrre positive ricadute di carattere ambientale e di miglioramento della qualità dei luoghi.

L'offerta di sosta complessiva deve essere commisurata alle esigenze e alle varie categorie di veicoli: per questo si rende necessaria una rivisitazione degli spazi soprattutto nelle vicinanze dei principali attrattori/generatori di traffico, con particolare riferimento alla zona storica, alla zona balneare e alle aree di affluenza turistica per eventi, per valutare tipologia e quantità di stalli dedicati ai cicli e motocicli. In particolare in corrispondenza delle zone ZTL o APU si rileva l'incremento della domanda di questi spazi, pertanto è opportuno prevedere nuove possibilità di sosta ai loro margini impedendo nel contempo che tali veicoli occupino le sedi destinate al transito di pedoni e bici.

A fronte di eventuali aree a ZTL si propone per il centro storico, in corrispondenza delle aree più critiche, l'installazione di semafori con rilevatore integrato di velocità che diventa rosso in caso di superamento del limite di velocità previsto. Tale dispositivo, che non prevede contravvenzioni per il pubblico, consente di abituare gradualmente alla riduzione della velocità nel centro storico e nei punti sensibili della città.

Si propone l'installazione di tale rilevatore di velocità semaforico anche lungo Via Pinarella con soglia di velocità a 50 km/h per ridurre la velocità di percorrenza di tale asse viario e di conseguenza ridurre i livelli sonori in entrambi i periodi di riferimento.

- Sviluppo di un piano di sosta per la zona balneare per qualificare e razionalizzare l'offerta di sosta in relazione alle varie località ai fini della fruizione residenziale e turistica
- Sistemazione di aree di sosta nelle località del forese che riscontrano carenze
- Creazione di HUB intermodali con parcheggi scambiatori significative per la connessione di diversi sistemi di trasporto autobus-bici-auto in punti ben collegati delle varie località (Milano Marittima, Cervia, Pinarella) per il raggiungimento degli stabilimenti balneari e dei punti di interesse

Azioni	Previsioni in corso	Scenario ZERO	Scenario tendenziale	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO



Realizzazione dell'HUB intermodale P.le Artusi	PUA approvato con Del. di C.C. 24/2019		+142 PARK		X	
Implementazione dei servizi dell'HUB intermodale P.le Artusi				X		
Implementazione dei servizi dell'HUB di via Jelenia Gora			X		X	
Realizzazione dell'HUB intermodale Viale Tritone				+137 PARK		
Realizzazione di parcheggi pubblici nell'ambito delle schede di PUG	Previsioni di PUG			+2027 PARK	X	
Attuazione di strategie di Smart Parking				X	X	X
Realizzazione di un parcheggio green in corrispondenza dell'ex garage Europa, in viale Due Giugno, e potenziamento del parcheggio della Mantovana, in viale Forlì, via Cilea				+350 PARK		X
Realizzazione di parcheggi in ingresso al parco urbano di Milano Marittima	Previsioni legate al bando per il parco urbano			+260PARK		X
Riorganizzazione della sosta dedicata a cicli e motocicli connesse anche alle ZTL/APU				X		X
Regolamentazione degli spazi di sosta nelle strade connesse anche alle ZTL/APU				X	X	
Implementazione dei servizi nei parcheggi pubblici				X		X

L'offerta posti auto Cervia nella zona a mare della ferrovia (aree di sosta escluso lungo strada con numero di stalli > 50) nello scenario di piano risulta pari a 2770 di cui la maggior parte connessi a schede di PUG in carico a privati.

Promozione della ciclabilità e pedonalità

Percorsi ciclabili



Cervia è una città sensibile alla tutela del territorio e attenta ad uno sviluppo sostenibile, per il buon vivere e la qualità della vita: l'uso della bicicletta per sport, divertimento e come mezzo di trasporto, fa parte di una scelta che fa bene all'ambiente e alla salute, ma è anche una risposta utile alla mobilità urbana, allo snellimento del traffico e sul piano economico.

Il Comune di Cervia presenta allo stato attuale un buon sistema ciclabile diffuso, sia in relazione ai collegamenti extra comunali sia a quelli urbani. Partendo da Cervia, si snodano percorsi di pochi chilometri per giungere alle prime colline o salire nell'Appennino tosco-romagnolo e in collina ed esistono diversi percorsi ciclo-naturalistici all'interno delle Pinete di Cervia e Pinarella.

La mobilità ciclabile è un obiettivo da tempo perseguito nel Comune di Cervia, da un'estensione iniziale di 17 km di piste ciclabili nel 2007, attualmente sono stati raggiunti circa 65 km; l'intenzione è quella di ampliare ulteriormente la rete, includendo anche quella cicloturistica con percorsi su strada e off road.

Il Masterplan delle Ciclovie, approvato nel 2015, conteneva già un primo progetto generale di rete del territorio, costituito da: Anello del Sale, Vie d'Acqua e Ciclovie Adriatica. Ai percorsi individuati nel masterplan, si aggiungono i percorsi ciclabili di ricucitura della rete nella fascia costiera, nonché i percorsi previsti nel progetto del nuovo Parco della Bassona.

L'obiettivo che si intende perseguire è quello della continuità delle reti ciclabili nella zona mare e nell'entroterra, individuando percorsi prioritari che consentono di collegare il centro storico di Cervia con la Pineta di Milano Marittima e la Pinetina di Pinarella Tagliata, e con la zona terme, nonché con la Salina e i centri del forese. Inoltre sono previste connessioni dirette tra le località del forese che si innestano sulla ciclovie di Valle Felici, quale percorso longitudinale da Castiglione a Montaletto.

La promozione dell'uso della bicicletta, sia per i collegamenti fra i centri abitati del forese che per l'attrattività turistica, si concretizza attraverso l'integrazione tra percorsi ciclabili e itinerari turistico/escursionistico.

Se nella parte costiera le criticità più rilevanti riguardano le connessioni tra i percorsi, anche in termini di sicurezza, e la ricucitura di tratti interrotti, nell'entroterra si rilevano carenze di tratte specifiche, soprattutto in strade che essendo ad alta percorrenza necessitano di percorsi in sicurezza per le utenze deboli. La zona relativa all'entroterra agricolo, a monte della SS16 Adriatica, ad esclusione delle arterie principali costituite dalle strade provinciali, presenta un reticolo di vie poco dense caratterizzato, nella gran parte dei casi, da strade poderali in condizioni più o meno coese che, che per garantire lo scorrimento e l'accessibilità a ogni tipo di utente, andrebbero recuperate e messe in sicurezza.

La realizzazione di nuovi percorsi ciclabili e la manutenzione dei tratti esistenti sono azioni che contribuiscono alla promozione dell'uso della bicicletta. Soprattutto per gli spostamenti medio-corti all'interno della città, l'utilizzo della bicicletta rappresenta una valida alternativa ai veicoli a motore. Per promuovere la mobilità ciclabile e pedonale si rendono necessari interventi decisi di protezione delle utenze vulnerabili: obiettivo prioritario è la messa in sicurezza delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali, tramite l'eliminazione delle criticità che attualmente determinano un elevato livello di rischio in modo da rendere gli attuali percorsi: sicuri, riconoscibili, continui e di buona qualità.

Negli ultimi anni Cervia ha avviato diversi interventi specifici rivolti a favorire la mobilità sostenibile con particolare riferimento alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e ciclabili sia nel contesto delle saline, Ciclabile via delle Tamerici, sia nel contesto della pineta, Percorso ciclopedonale della pinetina di Pinarella e Tagliata, sia nel contesto urbano, waterfront di Milano Marittima, percorso ciclopedonale di Borgomarina, Ciclabile Viale Matteotti e di Viale Europa Unita.

Lungomare ciclopedonale

A Milano Marittima è stato avviato l'intervento "Riqualificazione e rigenerazione urbana del Waterfront di Milano Marittima, lungomare Pionieri del turismo" che prevede la sistemazione della fascia retrostante gli

stabilimenti balneari con la realizzazione del percorso ciclopedonale integrato con spazi di verde attrezzato e contestuale messa in opera di barriera di difesa dall'ingressione marina.

Nel 2022 risulta concluso il tratto dal portocanale di Cervia al canalino di Milano Marittima e dal canalino alla X traversa, mentre è in corso di attuazione la sistemazione del tratto dalla X traversa alla Colonia Varese e la realizzazione del ponte ciclopedonale sul canalino.

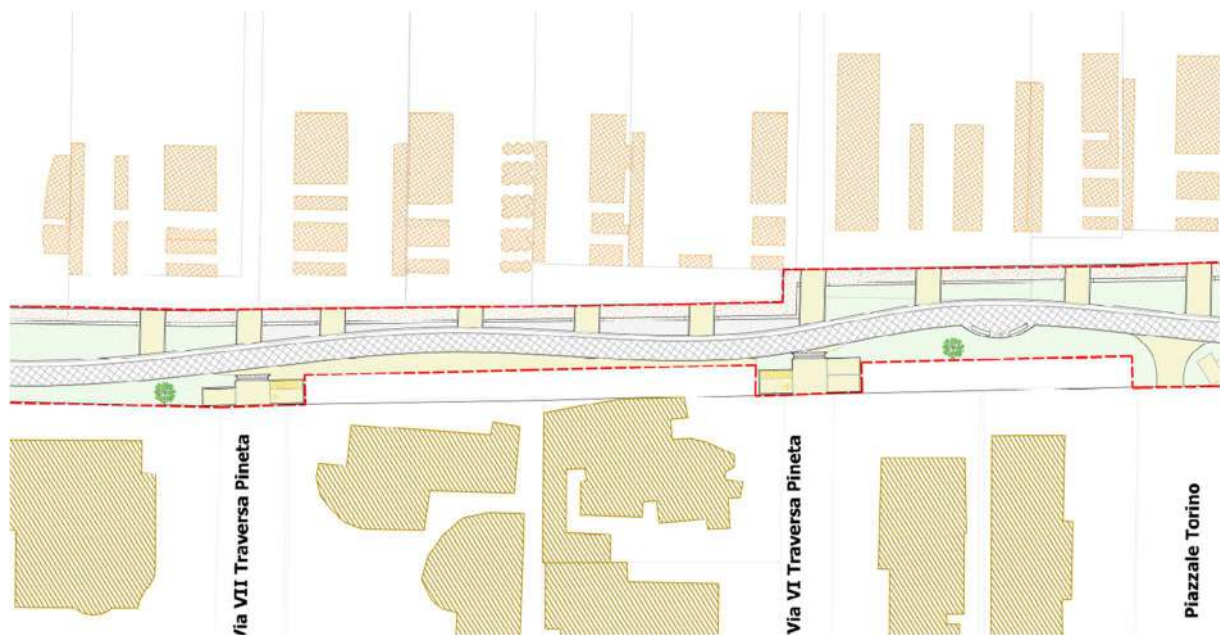
Milano Marittima è famosa per le sue caratteristiche di località elegante, attenta alla qualità della vita dei suoi ospiti, come un'oasi prevalentemente verde grazie alla vasta pineta e ai giardini. Il restyling del lungomare fa parte di questa visione e aumenta la bellezza della città, eliminando le auto dal waterfront, scegliendo di dare la precedenza ai pedoni e alle bici, creando una promenade ricca di verde che si identifica con l'ingresso al mare, contribuendo così a valorizzare le imprese. Grazie al nuovo lungomare i turisti possono percorrere in sicurezza la distanza dal centro di Cervia a Milano Marittima.

L'ingresso al mare diventa sicuro, anche nelle ore notturne, grazie all'impiego delle numerose telecamere in prossimità dei luoghi che prima erano degradati.





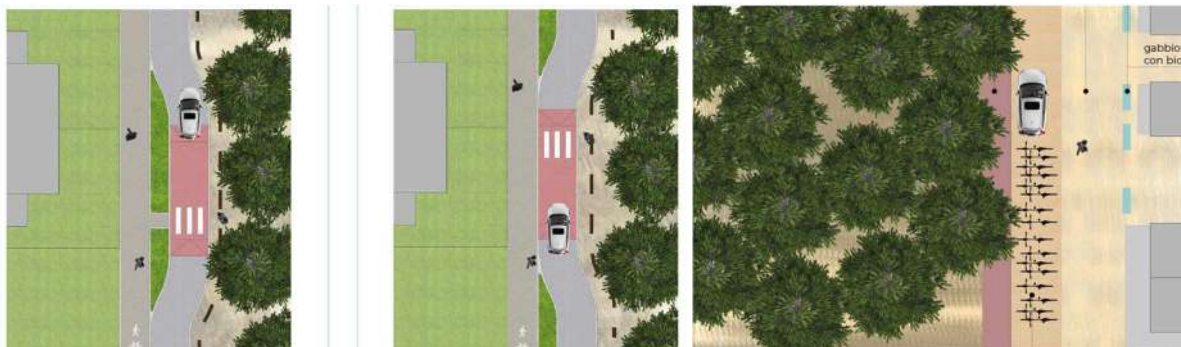
L'obiettivo dell'intervento è di creare un equilibrio tra la ricostruzione del paesaggio vegetale e l'unione tra la fascia dell'arenile e l'ambito urbano anche con spazi per la socializzazione, sosta e fruizione che possano fare da trait d'union tra gli stabilimenti e gli hotel: l'intervento prevede percorsi ciclabili e pedonali, verde pubblico, parcheggi per le biciclette, passerelle in legno che servono a preservare la piccola duna naturale tra viale Forlì e via Zara, in quanto la salvaguardia dell'ambiente è un elemento centrale per il benessere dei cittadini e dei turisti. Il percorso pedonale e ciclabile ha una larghezza complessiva di 4 metri ed è caratterizzato da un'estesa area verde piantumata con alberi a basso fusto e a delimitazione delle concessioni balneari è stato realizzato un muretto a secco impermeabile per contrastare l'ingressione marina.



Per quanto riguarda Pinarella e Tagliata la progettazione preliminare del lungomare coinvolge lo stradello immediatamente retrostante gli stabilimenti balneari, la pinetina, Viale Italia e Viale Abruzzi, prevedendo un importante intervento di riqualificazione a favore della mobilità dolce che consente di rivitalizzare anche la zona parzialmente abbandonata per la presenza dei fabbricati delle ex colonie non più in uso.

Nella parte di arenile si intende procedere al consolidamento della duna tra il retrospiaggia e la pineta attraverso interventi di ingegneria naturalistica, delimitando le aree in concessione con barriere di difesa dall'ingressione marina. La viabilità di Viale Italia viene rivista separando le corsie destinate ai mezzi a motore da quelle dedicate a pedoni e biciclette, adottando soluzioni di dissuasione della velocità per i mezzi. Tale sistemazione sarà seguita dall'introduzione di ZTL temporanee al fine di valorizzare lo spazio stradale per

eventi di socialità soprattutto nella stagione estiva. La sistemazione di viale Italia porterà ad effettuare ulteriori approfondimenti anche sulla viabilità di viale Abruzzi, nella quale si potranno prevedere sistemazioni volte a individuare percorsi per ciclisti e pedoni in sede separata rispetto alle auto.



Anche a Cervia è previsto un intervento di riqualificazione del lungomare Deledda e D'Annunzio, a completamento degli interventi già realizzati a Milano Marittima, che prevede la restrizione della carreggiata stradale per il transito delle auto, individuando una sola corsia di marcia affiancata dai parcheggi e l'ampliamento dei percorsi pedonali e ciclabili con l'inserimento di un'ampia zona di verde attrezzato a separazione di questi spazi. L'intervento prevede la messa in sicurezza attraverso la realizzazione di barriere a difesa dell'ingresso marina.

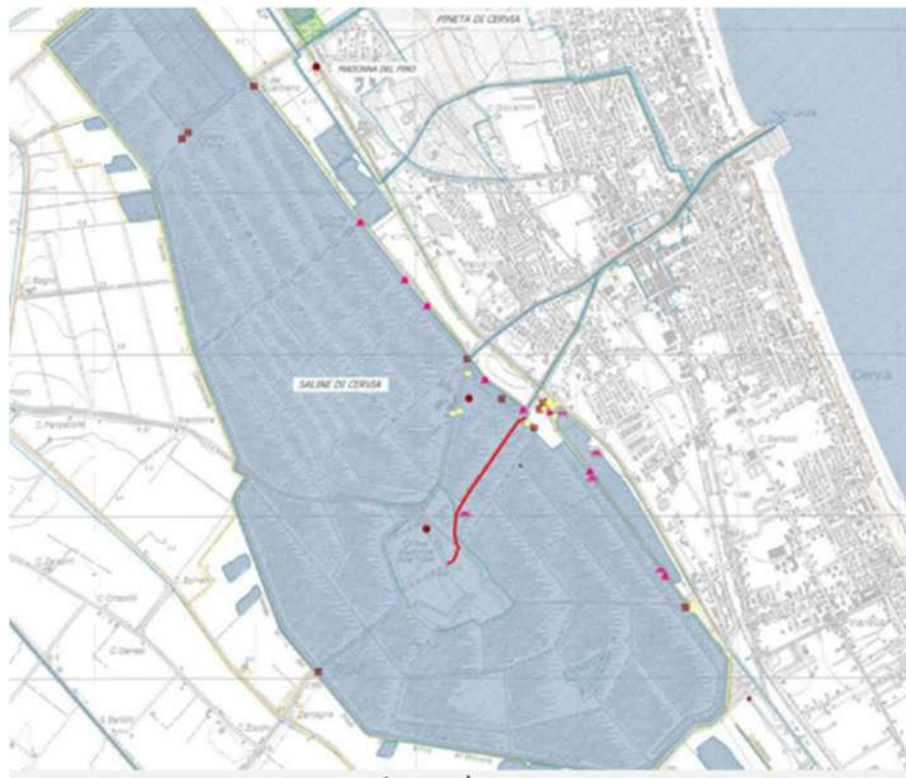
Percorsi ciclabili nel territorio

E' in corso anche la progettazione preliminare della Ciclovia Adriatica, Itinerario Eurovelo 8, avviata tramite Procedura Ministeriale, che percorre il territorio comunale da nord a sud, in corrispondenza del lungomare, attraversando le pinete.



In relazione al compendio saline si intende realizzare l'anello del sale per la fruizione turistica del bacino salinifero.

E' già stata realizzata la ciclabile delle tamerici, dal centro visite fino all'Hotel Ficocle, ed è in fase di imminente realizzazione l'ulteriore percorso che corre parallelamente alla SS16, dal centro visite fino alla via Ficocle.



Inoltre, al fine di collegare le saline con il centro città, è stato realizzato il progetto della pista ciclabile tra il ponte San Giorgio e il Sottopasso della Bova che prevede la realizzazione di un percorso in sede propria lungo la banchina del Canale Emissario Saline. Obiettivo principale del progetto è la ricucitura della rete per mettere in relazione l'area storico-culturale del centro di Cervia con l'area più strettamente naturalistica delle Saline creando un itinerario di alta qualità ambientale che rafforza la rete infrastrutturale nell'ottica di una mobilità sostenibile e che valorizza il patrimonio naturalistico e culturale del territorio, promuovendolo anche in chiave turistica. Il tracciato inizia dall'intersezione tra via Galilei e via Martiri Fantini, sulla quale oggi insiste una

ciclabile interrotta, corre lungo il canale emissario e lo attraversa in corrispondenza di via Bracciano, fino al raggiungimento di Via Bova, dove si congiunge con l'accesso al sottopasso ciclo-pedonale diretto al Centro Visite Saline.



Di prossima realizzazione vi è anche il tratto più a sud, prospiciente il bacino salinifero che dalla via Ficocle arriva fino al Casello Cesena e poi corre lungo le strade provinciali 6 e 254, fino alla rotonda delle saline.

In futuro poi si intende proseguire la realizzazione della ciclovia, completando l'anello intorno alle saline nella zona più a nord, prevedendo un percorso prospiciente il bacino salinifero ed uno in corrispondenza del perimetro esterno del Parco del Delta del Po. A completamento di tale ciclovia si intende poi prevedere la prosecuzione della ciclabile lungo la SP 254 in collegamento con l'abitato di Castiglione.

Nella zona di Castiglione potrebbe essere interessante rendere aperta e fruibile come itinerario cicloturistico lo stradello di prosecuzione della via Viazza, adiacente al Bosco del Duca, area protetta del Parco del Delta del Po.

Al fine di valorizzare il collegamento con il parco fluviale del Fiume Savio e la contestuale pista ciclabile si prevede di realizzare nella fascia agricola una rete che sfrutti alcuni stradelli poderali: con un minimo investimento sarebbe possibile connettere gli abitati di Pisignano e Cannuzzo con il compendio saline.

Nella zona nord del territorio comunale, a monte della SS16, in prossimità dell'ex cava adriatica, considerato che al termine dell'attività estrattiva è stata realizzata una pista ciclabile in stabilizzato in corrispondenza dei laghetti utilizzati per attività sportive, il PUMS propone la connessione di tale pista con l'anello del sale e il percorso del Fiume Savio al confine con il Comune di Ravenna.



Per quanto riguarda il forese, il PUMS propone la realizzazione della ciclovia valle Felici, che corre di fianco all'omonimo canale, lungo il cui percorso è possibile apprezzare i paesaggi agricoli del cervese con la tipica centuriazione romana e il collegamento con Montaletto Chiesa fino al confine con Cesena.

Nella logica di completamento del circuito dei tracciati nel territorio comunale, si propone la prosecuzione, in parallelo all'anello del sale, del percorso ciclo naturalistico sul fiume Savio, itinerario regionale che parte da Cesena e arriva alla foce. I tratti mancanti di interesse comunale si snodano dal bosco del Duca d'Altemps fino al confine con il Comune di Ravenna in direzione mare, e da Cannuzzo verso il Comune di Cesena in direzione monte. Tale itinerario si configura come un sistema ciclabile nelle zone interne e rurali che contribuisce allo sviluppo turistico e alla fruizione delle bellezze dei territori dell'entroterra. Infatti nelle immediate vicinanze del percorso si possono ammirare beni architettonici come la Chiesa ottocentesca della Madonna degli Angeli, Palazzo Grossi, residenza fortificata del '600 e gli essiccatoi del tabacco a Castiglione di Ravenna, testimonianze tipiche di archeologia industriale del '900, Palazzo Guazzi a Castiglione di Cervia, Palazzo Doria tipica residenza di campagna, con parco, di proprietà di famiglie nobiliari. Il tracciato è percorribile non solo dalle MTB ma anche dalle normali biciclette e ha un fondo che tende a rispecchiare le strade bianche di campagna, ben livellato e sagomato per evitare ristagni d'acqua ed avvallamenti. La tipologia è quella del fondo in calcestre con misto stabilizzato e finitura a polvere di frantoio.

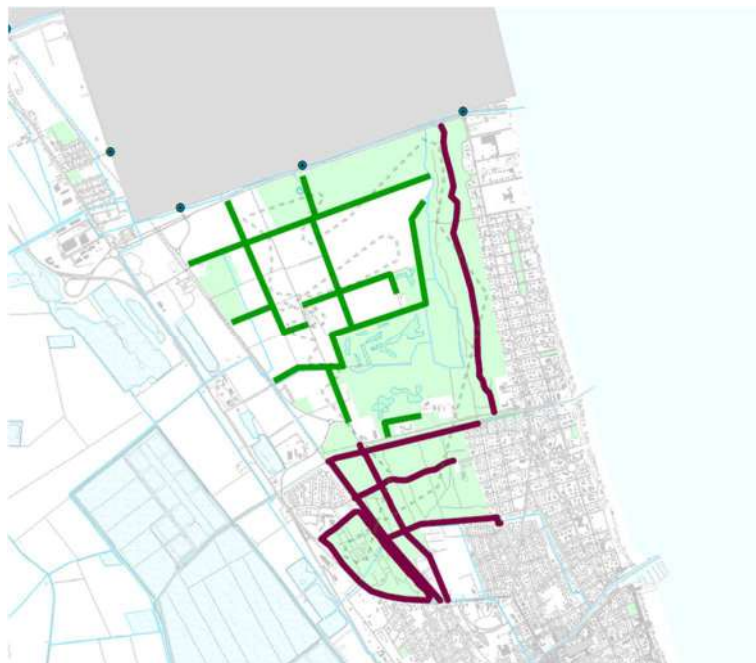


Anche a Cervia sono in progetto tanti interventi di ricucitura del tessuto ciclabile urbano, infatti le criticità maggiormente evidenziate anche nel percorso partecipato riguardano proprio la frammentazione della rete: il PUMS propone pertanto di effettuare uno studio specifico mirato a individuare in modo dettagliato gli interventi di chiusura della rete dei percorsi ciclabili, con la determinazione non solo delle tratte mancanti, già peraltro in larga parte evidenziate, ma anche degli interventi puntuali nei punti di connessione tra le tratte. Tale studio è ancora più importante nell'ottica di rendere maggiormente sicuri i percorsi ciclabili del territorio. Come intervento di ricucitura della rete ciclabile interessa la pista ciclabile di via Milazzo", una delle principali arterie viarie esistenti di collegamento fra il centro di Cervia e il Lungomare, di forte traffico veicolare e soprattutto ciclabile. L'intervento propone la realizzazione dei percorsi ciclabili e pedonali, la riorganizzazione dei passaggi pedonali mediante la sistemazione delle pavimentazioni e delle banchine esistenti e la riorganizzazione della raccolta delle acque bianche per un migliore deflusso delle acque piovane. Tra l'intersezione con viale Aspromonte e quella con viale Volturmo, è prevista la realizzazione di una "piazzetta" da destinare ad attività ricreative, eventi ed esposizioni, ed in tutti i tratti oggetto di intervento verranno realizzate aiuole atte ad ospitare le alberature esistenti, con delimitazione mediante nuovi cordoli in calcestruzzo e ricoprimento con elementi in cls grigliati-drenanti. Lungo la ciclo-pedonale verrà realizzato un percorso tattile a terra per i non vedenti così come saranno evidenziati mediante specifica segnaletica tattile, anche gli attraversamenti pedonali.

In aggiunta in carico ai privati, nell'ambito dell'attuazione del PUA relativo all'ex colonia Balducci, è prevista la realizzazione della pista ciclabile in Viale Matteotti che sarà realizzata in materiale drenante.

Una grande potenzialità del territorio cervese è costituita dalla pineta di Cervia- Milano Marittima: in relazione ai percorsi ciclopedonali si può dire che nella pineta sono già presenti tantissimi percorsi molto suggestivi. La realizzazione del parco urbano di Milano Marittima, oggetto di bando per la progettazione dello

studio di fattibilità tecnico-economica, individua ulteriori percorsi che si integrano con quelli esistenti e che permettono di fruire di una zona molto ampia, quella della Bassona, che ad oggi è utilizzata per fini strettamente agricoli e che in futuro sarà il fulcro del nuovo parco urbano con attività ludico-sportive ed anche didattico-educative.



Servizi e iniziative bike

Il PUMS promuove la creazione di un sistema strutturato di percorsi tematici e georeferenziati, alberghi di qualità con servizi studiati per gli appassionati della bicicletta, guide esperte per uscite nel territorio e assistenza di noleggiatori e meccanici. Tale sistema consente in particolare di mettere in collegamento le varie località del forese con la zona mare, sfruttando i percorsi off road nelle campagne attorno alle saline e valorizzando quelli al loro interno, quali itinerari naturalistici di grande pregio.

Per favorire gli spostamenti della mobilità sostenibile in città e decongestionare il traffico, si intende istituire una serie di importanti servizi e politiche di incentivazione a corredo delle attività sul territorio. Le attività di coordinamento necessarie sono:

- il monitoraggio della rete esistente delle piste ciclabili ed aggiornamento delle banche dati SIT;
- la valutazione e realizzazione di infrastrutture riguardanti la ciclabilità: piste ciclabili, parcheggi per biciclette, depositi per il ricovero dei mezzi;
- la realizzazione di studi progettuali per fornire continuità e completezza alla rete;
- la partecipazione a bandi di progetti nazionali ed Europei per il finanziamento della realizzazione di interventi a favore della sicurezza delle utenze deboli e l'implementazione di politiche di sviluppo della mobilità ciclabile.

Il PUMS propone l'attivazione di servizi per la mobilità ciclabile quali noleggio, depositi protetti, bike sharing con tecnologia "free-floating, in continuazione con il progetto già avviato nel 2018, e con tecnologia tradizionale, sia relativamente a bici muscolari e a pedalata assistita.

Tale servizio, a pagamento, noto per la modalità d'utilizzo "a flusso libero", ovvero con possibilità di restituire la bicicletta in punti diversi da quello di prelievo, rende possibile il funzionamento del sistema anche senza dover garantire l'accoppiamento bici/stallo. Il principale vantaggio del bike sharing con queste caratteristiche



rispetto a quello tradizionale, è l'elevata capillarità del servizio, in quanto l'inizio e la fine della corsa non sono vincolate alle stazioni fisse. Si tratta inoltre di sistemi ad ingombro e costi fissi ridotti, rispetto ai sistemi di bike-sharing tradizionali. Vista l'esperienza maturata sono stati evidenziati tanti aspetti positivi, ma si è rilevata significativa l'attività di regolamentazione e controllo al fine di rendere queste esperienze durature ed il servizio affidabile, specialmente dal punto di vista del decoro urbano e dalla qualità della manutenzione dei mezzi a distanza di mesi dall'inizio del servizio stesso.

In parallelo si propone di attivare anche un sistema di noleggio di biciclette comunali (bike sharing) gratuito, basato sul prelievo e la consegna del mezzo nello stesso stallo (sistema chiuso). Le biciclette sono numerate e vengono disposte su rastrelliere e sganciate previo utilizzo di chiavi meccaniche distribuite dal gestore del servizio o dall'ufficio per il turismo nel caso di fruitori non residenti. Le rastrelliere saranno ubicate in posizioni strategiche del territorio, compresa la stazione ferroviaria.

Come detto si intende creare un sistema di spazi dedicati alla sosta dei cicli per consentire agli utenti di usufruire di luoghi sicuri e quando possibile protetti dove collocarli. Difatti, una delle criticità che spinge molti ad allontanarsi dall'uso della bicicletta è l'impossibilità di poter proteggere il veicolo dalle intemperie o dal furto. I depositi saranno ubicati in posizioni strategiche, oltre che nella stazione ferroviaria e negli HUB intermodali, anche nel lungomare e negli ingressi alle pinete, e nel forese, in punti significativi per itinerari ciclo turistici, a Castiglione e Cannuzzo in corrispondenza della Ciclovia del Fiume Savio, all'ingresso delle saline, nonché, per fornire servizi anche ai lavoratori, nella zona artigianale di Montaletto. Si potrebbe valutare anche di dedicare alcuni di questi depositi alle bici a pedalata assistita: tali strutture potrebbero essere custodite e integrate con pannelli fotovoltaici da sfruttare per la ricarica dei mezzi.

I percorsi ciclabili sono già caratterizzati da una buona illuminazione trattandosi di percorsi lungo strada, dove peraltro è stato attivato un progetto di project financing, di riqualificazione dell'illuminazione pubblica con sostituzione delle lampade obsolete con quelle led. Al fine di stimolare l'utilizzo del mezzo a due ruote si potrebbero organizzare iniziative di itinerari notturni da percorrere in bici, nelle piste ciclabili maggiormente illuminate.

Il PUMS individua "percorsi di luce", quali percorsi trasversali al litorale nelle varie località, di collegamento tra punti significativi, nei quali si potranno installare tecnologie di illuminazione a terra atte a valorizzare il percorso e l'intorno paesaggistico, oltre a fornire un servizio pubblico di sicurezza per chi percorre questi tratti nelle ore serali con i mezzi a due ruote:

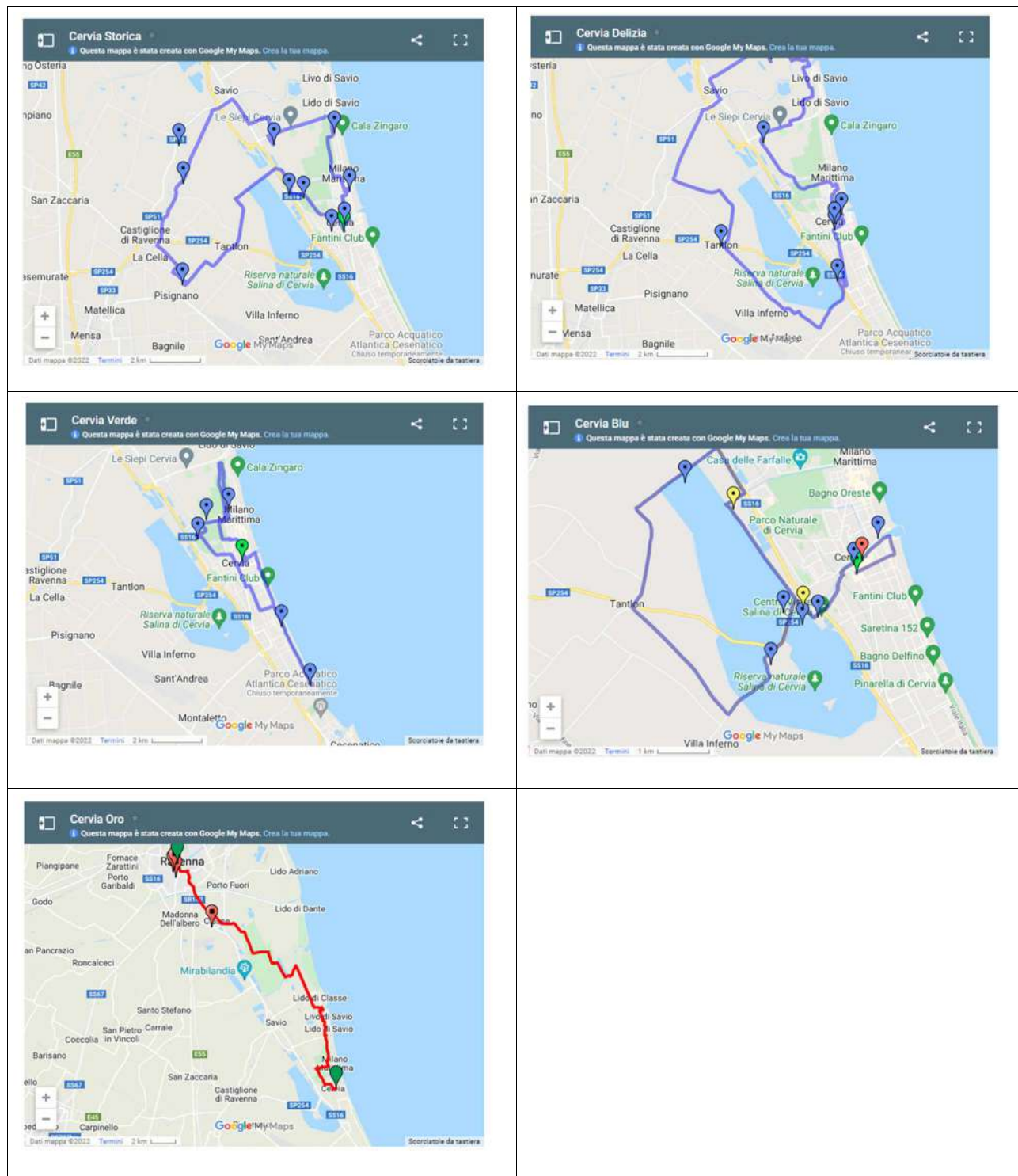
- Viale Ravenna – Viale Forlì, collegamento tra entrata del Parco urbano di Milano Marittima, rotonda Primo Maggio e Lungomare;
- Viale Roma, collegamento tra il quadrilatero e il lungomare;
- Viale Tritone, collegamento tra il centro commerciale di Pinarella e il lungomare;
- Viale Sicilia, collegamento tra il centro commerciale di Tagliata e il lungomare.

Nell'ottica di qualificare l'offerta dedicata ai ciclo turisti il PUMS propone di riutilizzare gli edifici in disuso ubicati nel comparto saline (caselli) e nel comparto Bassona (edifici rurali), che ospiterà il nuovo parco urbano di Milano Marittima, collegati lungo i percorsi ciclabili di interesse naturalistico, in parte presenti ed in parte in progetto, al fine di fornire agli utenti un posto di ristoro, ed eventuale alloggio, informazioni sulla rete ciclabile, approvvigionamento, noleggio bici, servizio di riparazione e assistenza. In tali strutture si possono prevedere locali per la somministrazione di bevande e pasti veloci e servizi igienici, ed eventualmente camere per dormire, con aree esterne dotate di arredi idonei e deposito bici.

Di recente è stata promossa l'iniziativa 'Cervia in bici' quale breve prontuario per usare la bicicletta in modo rispettoso nei confronti dell'ambiente e delle persone. Attualmente è attiva anche l'iniziativa "Cervia Bike

Tourism” che promuove percorsi di varie lunghezze e per ogni tipo di bici, dalla strada all’offroad. Attualmente sono attivi 5 percorsi “Cervia Storica, Cervia Delizia, Cervia Verde, Cervia Blu e Cervia Oro”, che potranno essere implementati negli anni futuri.

Si tratta di un sistema strutturato di percorsi tematici e georeferenziati, alberghi di qualità con servizi studiati per gli appassionati della bicicletta, guide esperte per uscite nel territorio, assistenza di noleggiatori e meccanici.



Tale iniziativa si affianca ai tanti eventi che negli anni si svolgono a Cervia: dalla Granfondo Via del Sale, una delle più importanti gare ciclistiche granfondo di inizio stagione, fino all’Ironman, grande attrattiva turistica

per sportivi e non, passando attraverso tante attività di promozione della bicicletta che vengono promosse nella stagione turistica.

La gestione delle escursioni e delle attività connesse alla fruizione della salina, attualmente, è affidata al centro visite: nella riserva naturale infatti è possibile accedere accompagnati dalle guide ambientali, durante la stagione di apertura, in diverse modalità, a piedi, in barca elettrica, in bicicletta, in trenino e in canoa. Tali escursioni premettono di scoprire i segreti legati al sale e alla storia di Cervia e di svolgere attività di birdwatching. Attualmente sono organizzati 3 itinerari:

- "Grasela", dedicato allo studio botanico, collega il Casello del Diavolo con il capanno di avvistamento per una lunghezza di 300 m;
- "La via dei nidi", per l'osservazione dell'avifauna, collega il Centro Visite e la torretta di avvistamento per una lunghezza di circa 500 m;
- "La via delle tamerici", dove emergono gli aspetti storici legati alla città di Cervia e alla produzione del sale, collega il Centro visite con l'albergo Ficocle, in direzione ovest.



Mobilità pedonale (ZTL/APU e Zona 30)

In coerenza con uno dei principi basilari delle Linee Guida ELTIS, il PUMS pone le persone al centro della pianificazione della mobilità partendo dall'evidenza che "prima o poi, nel nostro quotidiano, tutti siamo pedoni". L'approccio alla pianificazione della mobilità pedonale richiede una transizione nella concezione della rete stradale da spazio conteso a spazio condiviso: nella progettazione di tali spazi occorre evitare aree pedonali isolate, eliminare ostacoli diffusi sulla rete pedonale per scarsa manutenzione, così come per l'occupazione di suolo pubblico, posizionare correttamente la segnaletica verticale sui marciapiedi o, ancora, garantire l'indispensabile continuità e leggibilità alla rete dei percorsi pedonali (ad esempio da/verso gli attrattori urbani rilevanti o le fermate del trasporto pubblico principali). Accettata l'esigenza di condivisione dello spazio da parte delle diverse componenti di traffico e graduando, a seconda dei contesti, la priorità assegnata a ciascuna di esse senza mai derogare alla necessità di garantire le condizioni di sicurezza a favore

delle utenze più deboli, diventa più agevole integrare le strategie di intervento: aree pedonali, ZTL, sino alla previsione di “Città 30” che consiste nell’adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h su ampie porzioni della rete stradale urbana, circoscrivendo l’adozione del limite di 50 km/h alla rete stradale “primaria” della città e agli assi di scorrimento urbano prevalentemente destinati al traffico veicolare.

Il Piano promuove il concetto di accessibilità universale che supera, estendendoli, i temi propri dell’eliminazione delle barriere architettoniche, sostituendoli con un’attenzione generalizzata alla progettazione di spazi e percorsi universalmente accessibili. Questo approccio nasce dalla volontà di favorire la socializzazione (anche intergenerazionale) a prescindere da qualsivoglia disabilità: un obiettivo irrinunciabile nella prospettiva di una società in cui l’aspettativa di vita (non solo in condizioni di progressiva autosufficienza, ma con una popolazione anziana sempre più attiva) sta progressivamente innalzandosi. La facilità di muoversi in un contesto urbano o di un territorio è direttamente connessa alla sua attrattività, che si misura sulla capacità di offrire a tutti, indistintamente, la possibilità di pianificare la propria mobilità senza restrizioni o condizionamenti che possano incidere sulla qualità della vita o anche solo pregiudicare la percezione di sicurezza nello spostamento a piedi.

La riduzione della velocità determinerà livelli sonori più bassi di almeno 3 dB e dunque prossimi alla Classe I o almeno alla Classe II.

Di seguito alcuni siti che trarranno benefici:

- OSPEDALE SAN GIORGIO
- SUORE DI CARITA’
- SCUOLA PRIMARIA G. PASCOLI
- SCUOLA MATERNA ALESSANDRINI
- SCUOLA PRIMARIA CARDUCCI CASTIGLIONE
- SCUOLA DELL’INFANZIA E NIDO COMUNALE GIANNI RODARI

L’istituto scolastico è sito in Via XXII Ottobre 14: il prolungamento di via Angelini ed il collegamento con la rotonda Pertini permette di alleggerire il traffico in entrata ed uscita da Milano Marittima alleggerendo il flusso veicolare su via XXII Ottobre con evidenti riduzioni dei livelli sonori in corrispondenza del plesso scolastico Rodari. Inoltre, la realizzazione della zona 30 comporta una ulteriore riduzione dei livelli sonori.

Ciò premesso, le strategie per la promozione e la diffusione della mobilità pedonale si basano sui principi di seguito elencati:

- Promuovere l’accessibilità universale per favorire equità sociale nei confronti di tutti i cittadini, indipendentemente da estrazione sociale e abilità motoria, nonché equità di dotazioni su base geografica e proporzionata alle esigenze, sul territorio extraurbano e, in ambito urbano, dalla periferia al centro e viceversa.
- Creare un ambiente pedonale sicuro, costituito da percorsi continui, leggibili e confortevoli in grado di incentivare la scelta di muoversi a piedi da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie.
- Incrementare la qualità e l’efficienza della mobilità pedonale nei nodi del Trasporto Collettivo (su ferro e su gomma), attraverso il miglioramento dell’accessibilità alla rete pubblica, al rinnovo e alla manutenzione delle attuali dotazioni di stazioni e fermate.
- Favorire la creazione di aree dedicate alla pedonalità condividendo riferimenti progettuali e buone pratiche utili a garantire l’efficacia e la buona riuscita delle pedonalizzazioni da portare avanti nell’ambito urbano.
- Promuovere iniziative di educazione alla mobilità pedonale e la loro disseminazione nelle scuole, nei centri anziani, nelle associazioni di quartiere e attraverso occasioni formative a favore di progettisti liberi professionisti e della PA.



L'istituzione della ZTL in alcuni ambiti della città o di alcune situazioni legate alla stagionalità, permette di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo in parte ai cittadini ed ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili ed interrompendo alcuni itinerari di attraversamento. La ZTL consiste in un'area urbana delimitata da apposita segnaletica, in cui sono applicate regole di accesso, circolazione ed utilizzo degli spazi più limitate rispetto alla generalità del centro abitato. La ZTL riassume in sé, quindi, le misure di limitazione di accesso dei veicoli per dimensioni e categoria, permanenti o basati su finestre orarie. Nell'analisi relativa all'ampliamento della ZTL gli aspetti da valutare sono:

- la morfologia della città, o del territorio, e le sue specificità;
- la possibile generazione di traffico in prossimità dei varchi di accesso;
- la possibilità di consentire l'accesso differenziato dei veicoli, modificabile progressivamente nel tempo, in relazione al tipo di alimentazione e degli standard emissivi;
- l'impatto delle restrizioni sui margini di libertà degli operatori logistici nel processo di pianificazione delle consegne e le relative conseguenze economiche per gli stessi e per i destinatari delle merci;
- i riflessi sull'organizzazione delle attività di controllo e di gestione dei permessi.
- l'adeguamento del sistema di controllo remoto degli accessi.

Milano Marittima

Come si evince dal quadro conoscitivo gli interventi di riqualificazione del waterfront e di borgomarina hanno portato all'introduzione di diverse zone di ZTL, a carattere permanente e stagionale, e APU, nel territorio comunale .

Il waterfront di Milano Marittima, già interamente concluso nel 2019, nel tratto dal Porto canale al Canalino, e per il quale è in corso la sistemazione dell'ultimo tratto dal Canalino alla XIX Traversa, in corrispondenza della Colonia Varese costituisce un importante intervento di riqualificazione che ha portato e porterà all'introduzione dell'APU in tutta la fascia retrostante i bagni.

In parallelo sarà introdotta la ZTL in corrispondenza delle traverse a mare di Milano Marittima, in prosecuzione di quanto già fatto nel tratto a sud del canalino, al fine di limitare l'accesso ai mezzi ai motori nell'area più prossima all'arenile, incentivando le passeggiate pedonali verso il nuovo waterfront e garantendo il solo passaggio dei mezzi di carico e carico merci per le attività in essere.

Nel centro di Milano Marittima nel 2018 è stato realizzato un importante intervento di riqualificazione in viale Matteotti, nell'asse commerciale esistente, con l'eliminazione degli stalli lungo strada a favore di un allargamento dei marciapiedi e della sistemazione delle relative aree con arredi urbani per incentivare la fruizione turistica e l'introduzione di rain garden per favorire il deflusso delle acque: in tale tratto è attualmente istituita la ZTL.

Il PUMS propone l'ampliamento di tale ZTL, fino alle rotonde Don Minzoni e Cadorna verso sud, e fino alla I Traversa verso nord, nonché in Viale Forlì, fino a viale due Giugno, che consentirebbe di creare un percorso di connessione tra la zona commerciale e l'arenile con il nuovo waterfront.



Cervia

Nel 2018 lungo il canale è poi stata recentemente realizzata la Promenade di Borgomarina con il restringimento della carreggiata stradale a favore di ampi spazi dedicati a ciclisti e pedoni e alle attività commerciali prospiciente la via ed è stata introdotta la ZTL.

Il PUMS si propone di valutare la possibilità di estendere al durata della ZTL di Borgomarina al fine di ampliare le fasce orarie giornaliere e prolungare il periodo di validità non limitandolo alla sola stagione estiva. Tale soluzione consentirebbe di restituire una parte significativa della città a pedoni e ciclisti.

In relazione a viale Roma si potrebbe estendere il perimetro della ZTL già in essere al fine di consentire il prolungamento della passeggiata in direzione mare nell'ottica di creare un percorso integrato con quello di Borgomarina per valorizzare soprattutto nella stagione estiva le attività insediate.

Tali ipotesi progettuali permettono di riconnettere il tessuto storico del quadrilatero e dei magazzini del sale, con il villaggio dei pescatori e la zona del porto in una passeggiata ad anello che punta a valorizzare un importante porzione del territorio anche in vista della riqualificazione del nuovo porto turistico.





E' inoltre previsto l'intervento di riqualificazione del lungomare Deledda e D'Annunzio, a completamento degli interventi già realizzati a Milano Marittima, che prevede la restrizione della carreggiata stradale per il transito delle auto, individuando una sola corsia di marcia affiancata dai parcheggi e l'ampliamento dei percorsi pedonali e ciclabili con l'inserimento di un'ampia zona di verde attrezzato a separazione di questi spazi. L'intervento prevede la messa in sicurezza attraverso la realizzazione di barriere a difesa dell'ingressione marina. Anche in cascata a tale intervento di potranno valutare forme di restrizioni per i veicoli a motore nel lungomare di Cervia.

Pinarella e Tagliata

A Pinarella e Tagliata il PUG, attraverso il Piano Unitario città delle colonie, ha individuato la viabilità che potrà essere oggetto di interventi di riqualificazione, in particolare nella zona delle colonie marine. È in corso di progettazione la riqualificazione del lungomare da via Sicilia a via De Amicis, che prevede la riorganizzazione degli spazi di sosta, la realizzazione di un percorso ciclopedonale continuo, l'inserimento di arredi urbani ed alberature che consentiranno una migliore fruizione della zona anche in chiave turistica.

Urbanistica Tattica

Nell'ottica di rigenerare il tessuto urbano ed il suo spazio stradale, recuperando e potenziando la vita di vicinato, i piccoli commerci, l'incontro e ritrovo in spazi aperti urbani nelle zone residenziali, valorizzando le aree a maggiore attrattività turistica in cui hanno luogo la maggior parte degli eventi nella stagione balneare, obiettivo prioritario è l'ampliamento delle zone con limitazione della circolazione degli automezzi (Zone a traffico limitato e Aree Pedonali Urbane) per favorire la pedonalità, creando anche percorsi "green" con sperimentazione di urbanistica tattica.

Sono stati individuati in via sperimentale alcuni tratti di strada, in cui attualmente non sono presenti passi carrabili, da destinare ad interventi sperimentali di Urbanistica Tattica con percorsi green dedicati a pedoni e ciclisti, quali spazi di relazione anche per i fruitori della strada. Il PUMS individua alcuni di questi percorsi, quali preludio per sviluppare questo modello nel futuro ed estenderlo a diverse zone della città:

- Tagliata, via del Capricorno e via Ariete;
- Pinarella, via Valdarno e via Valpadana, via Marche;
- Cervia, via Ferrara, via N. Bixio, viale T. Pignocchi;
- Milano Marittima, via G. Vasari e via F. Petrarca.

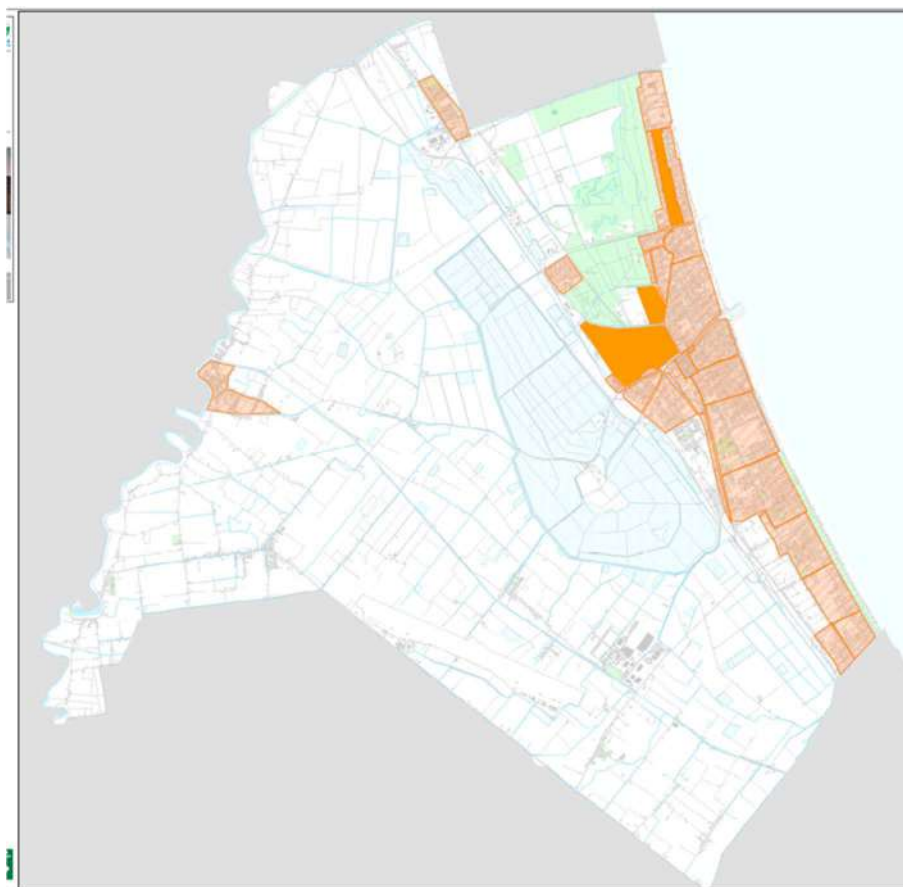
L'individuazione di tali tratti intende essere solo il punto di inizio per avviare un percorso più ampio per favorire la pedonalità di certi luoghi, allontanando le auto. Ad esempio, si potranno valutare in futuro studi specifici, anche attraverso percorsi partecipativi con i cittadini, per introdurre modalità di fruizione alternative anche alla Malva Nord, quartiere caratterizzato da strade strette con fabbricati molto vicini al confine.

Zona 30

In relazione alle Zone 30 risultano già istituite da diversi anni alcune aree con segnaletica identificativa in corrispondenza della zona Amati e della Malva Nord, zone residenziali in cui sono presenti strade piuttosto strette, spesso parcheggiate da ambo i lati soprattutto dai residenti della zona.

Obiettivo molto ambizioso è creare una "zona di quiete" nella fascia costiera interclusa tra la SS16 e l'arenile, in cui i cicli possano transitare in strada al pari di altri veicoli, prevedendo una significativa ed effettiva moderazione della velocità veicolare che consenta una coesistenza dei diversi flussi: pedonali, ciclabili, veicolari. Difatti, per rafforzare e valorizzare la mobilità sostenibile, i veicoli motorizzati devono mantenere

un atteggiamento prudente, favorendo una implicita precedenza a pedoni e cicli, attraverso l'introduzione di zone 30.



Rete ecologica

La strategia del PUMS prevede l'implementazione della rete ecologica come sistema interconnesso di habitat, di cui salvaguardare la biodiversità, rafforzando il sistema di collegamento e di interscambio tra le aree e gli elementi naturali isolati e andando a contrastare la frammentazione e i suoi effetti negativi sulla biodiversità. La rete ecologica costituisce un sistema paesistico capace di supportare funzioni di tipo ricreativo e percettivo, configurandosi come un vero e proprio servizio ecosistemico, da valorizzare attraverso la creazione di percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono alle persone di attraversare il territorio e di fruire delle risorse paesaggistiche ed di quelle territoriali.

Il patrimonio arboreo della Città di Cervia è estremamente importante ed esteso in virtù degli ampi spazi dedicati alla pineta sia Milano Marittima che a Pinarella e Tagliata, oltre che nel parco fluviale del Fiume Savio. Anche nel tessuto urbano tanti viali sono caratterizzati dalla presenza di alberature che offrono ombreggiamento e influiscono positivamente sull'assorbimento dell'anidride carbonica dovuta all'inquinamento. Tale patrimonio è pertanto da valorizzare e incrementare, infatti l'attività di progettazione degli spazi verdi è in continua evoluzione sia per opera dei privati che per iniziative del comune soggette anche a finanziamenti regionali ed europei. Già da diversi anni è in corso di studio la creazione di una rete di parchi attrezzati funzionali alla valorizzazione delle risorse naturali e storico-culturali di Cervia. I luoghi destinati a questo sono diffusi nel territorio comunale nell'ottica di:

- stimolare un turismo ambientale durante tutto l'anno, attraverso una rete di relazioni infrastrutturali che consentono di aprire nuove opportunità e nuove attività che mettono in relazione mare, saline, pinete, fiume e campagna;



- conservare le qualità del paesaggio, agendo con lentezza in modo misurato per non alterare gli equilibri ambientali e naturalistici, spesso delicati e mettendo in atto soluzioni ecocompatibili e sostenibili per generare nuove opportunità di sosta, ristoro e scoperta in costante rapporto dialettico con la natura.
- valorizzare le potenzialità del territorio, identificandone le caratteristiche peculiari al fine di esaltarle: la campagna, le dune fossili, il paesaggio periurbano, le bellezze storiche e architettoniche vicino alle saline, gli argini del fiume;
- integrare il territorio urbano con quello naturale e ricucire la città con le pinete, rigenerando l'equilibrio interrotto in alcuni tratti del territorio costiero nel rapporto tra mare, dune e pineta verso est, e tra boschi, fiume, saline e campagna verso ovest

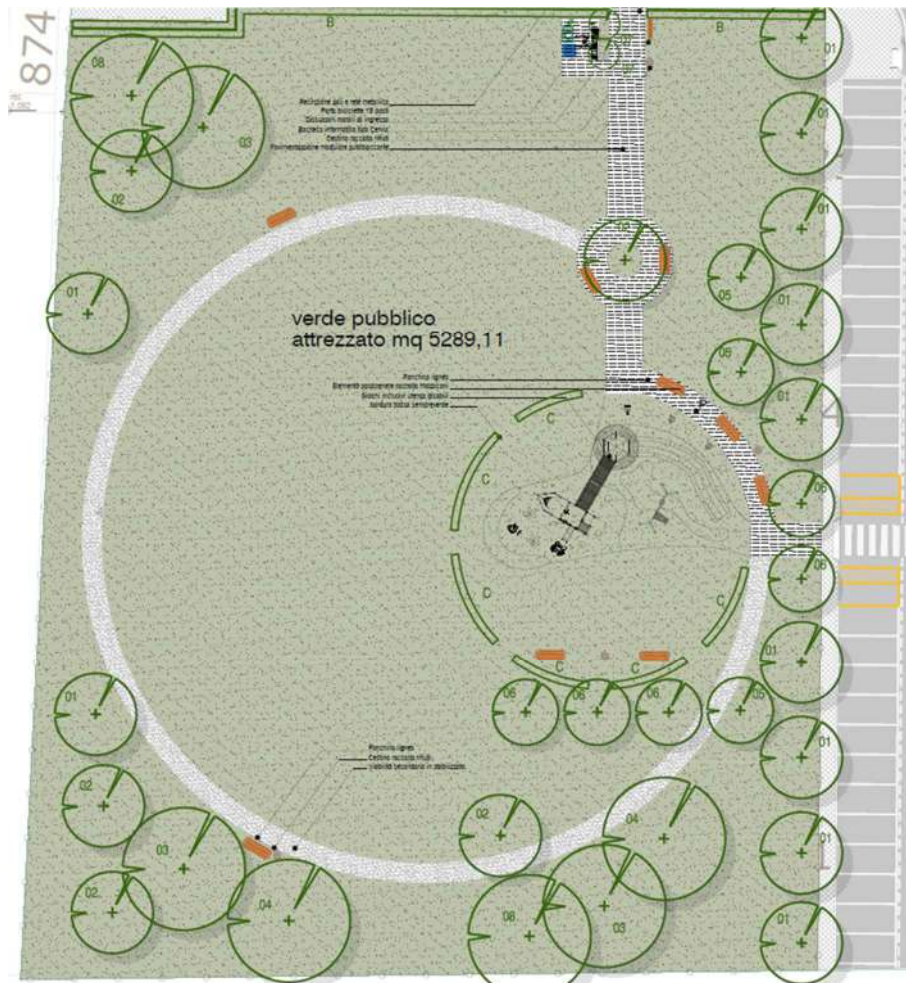
I parchi diffusi in progetto individuati nel territorio sono:

- Parco Urbano della Bassona a Milano Marittima: 70 ha;
- Parco delle Dune nella Colonia Varese: 7 ha;
- Parco Urbano di Pinarella in Viale Europa Unita: 0,5 ha;
- Parco agricolo di Pisignano nelle vicinanze della Pieve di Santo Stefano: 1,6 ha
- Piazza verde di Castiglione nelle vicinanze di Palazzo Guazzi: 1,5 ha
- Parco Urbano di Cervia nella zona Malva Sud: 4 ha

In parallelo alcuni interventi avviati da privati nell'ambito di PUA prevedono la realizzazione di Viali alberati di connessione del tessuto viabile urbano.

Nel confronto con cittadini e turisti avuto durante il percorso partecipato è emerso il desiderio di implementare gli spazi per lo sport a cielo aperto con contestuale potenziamento di quelli esistenti: allo stato attuale sono presenti tante aree verdi nel territorio comunale adibite ad attrezzature ludiche per i bambini. A Milano Marittima è già stato realizzato diversi anni fa un percorso salute con piccoli attrezzi accessibili a tutti ubicati in uno dei percorsi pinetali. Tale iniziativa è stata molto apprezzata dai cittadini e turisti che ne propongono la replica in altre aree verdi del territorio: a questo proposito il PUMS propone l'introduzione di tali percorsi anche nella pinetina di Tagliata, nel nuovo parco urbano di Pinarella e nel futuro parco urbano di Cervia.

Su iniziativa dei privati nell'ambito dell'attuazione del Piano Urbanistico, in Viale Europa Unita, è stato realizzato un ampio parco urbano attrezzato con percorsi pedonali e attrezzature per il gioco che costituisce un importante polmone verde per la zona di Pinarella.



A Milano Marittima, quale trait d'union tra la pineta e il nuovo lungomare, in corrispondenza del corridoio ambientale dell'area SIC- Pineta di Cervia, nella zona della Colonia Varese, si intende restituire il giardino della imponente struttura alla Comunità, creando una rete ecologica di contatto degli habitat naturali protetti, un sistema di protezione della duna naturale, tutelando le biodiversità ed introducendo funzioni didattico ricreative, attraverso percorsi pedonali.

Anche a Castiglione si intende valorizzare Palazzo Guazzi in chiave turistica attraverso la creazione di spazi verdi nelle aree limitrofe.

In relazione all'incremento degli spazi verdi nel tessuto urbano si evidenzia che sono in corso di progettazione e realizzazione diversi interventi significativi nel territorio comunale. Nel 2021 è stato promosso un concorso Internazionale di progettazione per il nuovo parco Urbano di Cervia-Milano Marittima: il progetto vincitore prevede nella zona Bassona, interventi di tutela e valorizzazione del verde e di riqualificazione/rigenerazione necessari a seguito degli eventi calamitosi che il 10 luglio 2019 hanno interessato una vasta porzione della pineta di Milano Marittima. L'idea alla base del progetto è quella di ristabilire il legame tra uomo e natura potenziando il rapporto tra verde e città, creando un grande parco nella zona immediatamente retrostante la pineta di Milano Marittima, dove allo stato attuale sono presenti zone dedicate all'agricoltura. Il futuro parco sarà un nuovo mosaico paesaggistico di ecosistemi, in cui diversificare la propria esperienza emozionale, conoscitiva, didattica e ricreativa, per migliorare la fruizione partecipata e sviluppare una maggiore comprensione dell'ecologia del sito, in coerenza con i principi contenuti nel documento della "strategia europea per i cambiamenti climatici". L'area del nuovo parco sarà suddivisa in diversi "Ambiti progettuali", ognuno con specifiche caratteristiche naturali e antropiche: saranno realizzate infrastrutture ecologiche di connessione, nel

sistema boschivo delle pinete saranno attuati interventi di fortificazione arborea con attività turistico-ricreative, naturalistiche e didattiche, verrà ridefinito il margine urbano della pineta di Milano Marittima e Cervia e riqualificati via Stazzone e via delle Aie, saranno promossi interventi di autogenerazione attraverso la rifunzionalizzazione dei bacini d'acqua e la creazione di foreste umide con stagni e specchi d'acqua permanenti per ricostituire l'ecosistema dei canali cervesi, saranno infine attuati interventi di rigenerazione sugli edifici esistenti. Il progetto comprende diversi percorsi educativi: il metraggio lineare di tutti i sentieri è aumentato per offrire maggiori opportunità di scoprire l'ecosistema e la varietà di scenari. Per fare un esempio, la mobilità dolce oggi è caratterizzata da una rete di piste ciclabili frammentata e discontinua: il progetto propone di integrare la rete ciclabile che circonda il parco con quella esistente o pianificata, creando un sistema infrastrutturale interno a più livelli, che connetta i diversi elementi del parco ai principali punti di accesso.



In progetto vi è anche la realizzazione di un nuovo parco urbano a Cervia nella Malva che andrà a costituire un importante spazio verde per i residenti cervesi nell'area a monte della ferrovia.

Nell'ambito dei Piani Urbanistici Attuativi attuati in coerenza con il previgente PRG sono in corso di realizzazione diversi interventi di cucitura del tessuto viabile con previsione di viali alberati: a Pinarella è previsto un nuovo viale alberato di connessione tra la zona del palazzetto dello sport e il mare, mentre a Tagliata una connessione importante è stata realizzata tra via Cosmonauti e via Pinarella.

Percorsi casa scuola e *pedibus*

In sede di redazione del quadro conoscitivo è stata fatta una ricognizione dei percorsi già attivati nel territorio, che rappresenta un importante iniziativa di educazione alla mobilità scolastica sostenibile rivolta ai bambini e alle famiglie delle scuole primarie. Il progetto nato nel 2018 nasce dalla collaborazione tra le Istituzioni scolastiche, il Servizio Ambiente, il Servizio Politiche Educative del comune di Cervia e la Polizia Municipale. Le 10 linee attivate interessano la maggior parte delle scuole primarie sia della costa (Cervia e Milano Marittima) che del forese (Castiglione, Pisignano, Montaletto).



Il PUMS promuove il potenziamento di progetti su “Percorsi sicuri casa-scuola” (quali *piedibus* e *Bicibus*), con l’obiettivo di incoraggiare l’uso della bicicletta e dell’andare a piedi negli spostamenti quotidiani casa-scuola, puntando al contempo a migliorare la sicurezza stradale di ciclisti e pedoni nelle aree di accesso alle scuole. *piedibus* e *Bicibus* sono iniziative rivolte ai bambini delle scuole primarie, già diffuse in molte altre città italiane ed europee e già attive anche a Cervia.

Al fine di massimizzare l’efficacia dei progetti sulla mobilità casa-scuola, il PUMS propone che questi si focalizzino sia sul processo, attraverso l’interazione reciproca della scuola, dei settori comunali e degli altri soggetti sociali coinvolti, sia sul risultato, puntando alla realizzazione di interventi strutturali e all’assunzione di comportamenti sostenibili e responsabili.

I *piedibus*, in particolare, hanno l’obiettivo di riabituarne bambini e adulti a fruire della città a piedi e con altri mezzi sostenibili. Lo sviluppo dei *piedibus*, ampliando le esperienze già disponibili a tutte le scuole primarie, punta alla progettazione partecipata che coinvolge insegnanti, genitori, con il supporto tecnico-educativo di tecnici e facilitatori, rappresentanti del Comune e dei Quartieri, esperti, professionisti, medici pediatri e psicologi sui temi della mobilità, sul rapporto tra spostamenti autonomi e sviluppo del bambino, sulla necessità del movimento nell’infanzia e sulla sostenibilità dei trasporti, per poi arrivare alla predisposizione di itinerari, percorsi e fermate. Attraverso la creazione di *piedibus* si intende attivare progetti che vedano:

- la realizzazione (da parte del Comune) di interventi sulla segnaletica o sull’infrastruttura stradale per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili utilizzati nel tragitto casa-scuola e per il miglioramento dell’accessibilità alle aree scolastiche;
- il coinvolgimento dei ragazzi, delle famiglie e degli insegnanti, nonché dei Quartieri e delle associazioni del territorio, per promuovere un reale cambio di abitudini, che vada nella direzione di una maggiore autonomia dei ragazzi nell’effettuare quotidianamente i percorsi casa-scuola, riducendo così il ricorso all’uso dell’auto per l’accompagnamento a scuola ed aumentando la consapevolezza ambientale legata alle scelte di mobilità della famiglia, molto spesso fortemente condizionate dalle esigenze di mobilità (casa-scuola ma non solo, si pensi alle numerose attività extrascolastiche) dei bambini;
- la realizzazione di vere e proprie Zone Quiete entro un raggio di 250-300m attorno agli istituti scolastici (in primis le scuole primarie) che, attraverso la pedonalizzazione della viabilità circostante e l’istituzione di ZTL (almeno temporanee in corrispondenza degli orari di ingresso-uscita), consentano ai bambini di percorrere almeno l’ultimo miglio verso la scuola a piedi o in bici in un’area interdotta al transito delle auto.
- Minor traffico davanti alla scuola significa minor inquinamento e quindi aria più pulita, ma anche maggiore sicurezza: avere le strade limitrofe alle scuole invase da auto parcheggiate in doppia fila o in prossimità degli attraversamenti pedonali significa ridurre la visibilità e quindi generare situazioni di pericolo. In secondo luogo, andare a scuola in autonomia (a piedi o in bicicletta) fa capire ai più giovani che esistono diverse possibilità di movimento, aiuta la comunità a crescere persone che non vedranno l’automobile come la soluzione a qualsiasi necessità di trasporto, bensì come una delle possibili alternative. Un obiettivo non secondario è inoltre dimostrare alle famiglie che l’accessibilità scolastica è sicura e non è necessario proteggere i bambini accompagnandoli in auto.

In tal senso si intende studiare soluzioni ad hoc negli spazi frontistanti le scuole al fine di migliorare la sicurezza stradale e la qualità ambientale: si possono creare nuove aree pedonali e ZTL che saranno attrezzate con arredi urbani (panchine, rastrelliere per biciclette, alberature e giochi), studiando soluzioni idonee per gli attraversamenti pedonali e razionalizzando gli spazi di sosta e i percorsi ciclopedonali, nell’ottica di ampliare il servizio di *piedibus* ed introdurre il *bicibus*. Si potrebbe valutare di rendere pedonali le aree frontistanti le



Scuole Primarie Martiri Fantini e G. Deledda, oltre che di interdire al traffico l'area davanti alla Scuola Media Ressi-Gervasi negli orari di ingresso e uscita dei ragazzi.

Azioni	Scenario ZERO	Scenario tendenza le	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO
Riqualificazione lungomare Milano Marittima	2 km	+0,75 km		x	
Riqualificazione lungomare Pinarella Tagliata		+3,2 km		x	
Riqualificazione lungomare Cervia			x		x
Ciclovía Adriatica		x			x
Ciclovía Valle Felici	1,6 km		+11,5 km		x
Ciclovía delle cave	2 km		+4 km		x
Ciclabile Montailetto	200 m		+2,6 km		x
Ciclovía del Fiume Savio	8 Km	+15 km		x	
Ciclovía Bosco del Duca			+2,6 km		x
Ciclovía Pisignano Cannuzzo	1,6 km		+11,1 km	x	
Ciclovía anello del sale/Cervia vecchia/salara	5,5 km (2,6+1+1,9)	+6,3 km	+23,1 km	x	x
Itinerari pedonali e ciclabili Pineta Mima/Cervia e Parco Bassona	37,8 km		+9 km		x
Itinerari ciclopeditoni Cervia	33,2 km	+3,4 km	+28,7 km	x	x
Attivazione di servizi per la mobilità ciclabile			x	x	x
Estensione ZTL/APU	137.733 mq		+93.786 mq		x
Estensione Zona 30	1,18 kmq		+7,5 kmq		x
Interventi di urbanistica tattica			x		x
Parco urbano Pinarella		+0,5 ha		x	
Parco urbano Castiglione - Palazzo Guazzi		+1,5 ha	x		x
Parco urbano Cervia		+4 ha	x		x
Parco urbano Bassona Mima		+70 ha	x	x	x
Parco urbano Pisignano		+ 1,6 ha	x		x
Parco delle dune nella Colonia Varese		+7 ha	x		x
Previsione di viali alberati		x		x	



Piedibus/bicibus e interventi nelle aree frontistanti le scuole		x	x	x	x
Percorsi di luce			x		x

Azioni

- Ricucitura della viabilità ciclabile nella zona balneare con sistemazione e implementazione dei collegamenti ciclabili nella zona nord di Milano Marittima (collegamento pineta- centro abitato di Milano Marittima-mare-Lido di Savio) e nella zona di Pinarella-Tagliata.
- Potenziamento dei collegamenti ciclabili tra le località del forese (Montaletto, Villa Inferno, Pisignano, Cannuzzo) e con Cervia
- Sviluppo della rete cicloturistica con percorsi su strada e off road nel compendio Salina-Pineta
- Potenziamento dei servizi alla ciclabilità: bike-sharing, depositi protetti, applicazioni smart per i ciclisti, erogazione di buoni mobilità,...
- Ampliamento delle zone con limitazione della circolazione degli automezzi per favorire la pedonalità (Zone 30, ZTL, Aree pedonali) anche contestualmente ad interventi di riqualificazione delle aree limitrofe (zona Colonie Pinarella e Tagliata), aggiornando la disciplina di circolazione
- Miglioramento delle condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali e delle relative connessioni anche per la fruizione ai fini sportivi (camminatori,...)
- Realizzazione di interventi di Urbanistica tattica “percorsi green” nei quali il pedone e il ciclista è al primo posto con contestuale sviluppo, nella zona residenziale, di piccole zone di socialità di quartiere soprattutto per le utenze deboli e, nella zona turistica, realizzazione di percorsi preferenziali di interesse per il raggiungimento di luoghi di interesse che potranno essere valorizzati anche con attività di strada;
- Valorizzazione della rete ecologica al fine di garantirne la continuità con potenziamento del verde nelle infrastrutture e ampliamento della dotazione di spazi verdi nel territorio, creando piccole aree di sport libero all’interno dei parchi connessi tra loro con percorsi di mobilità dolce
- In relazione agli spostamenti scuola-casa conferma e potenziamento delle linee ed introduzione di linee bicibus previa realizzazione di interventi di sistemazione dei tracciati nella zona delle scuole al fine di mettere in sicurezza i percorsi dei bambini (con particolare attenzione alle scuole del forese);

Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale e per la qualità dell’aria e dell’acustica

Accessibilità alla città costiera dalla SS16

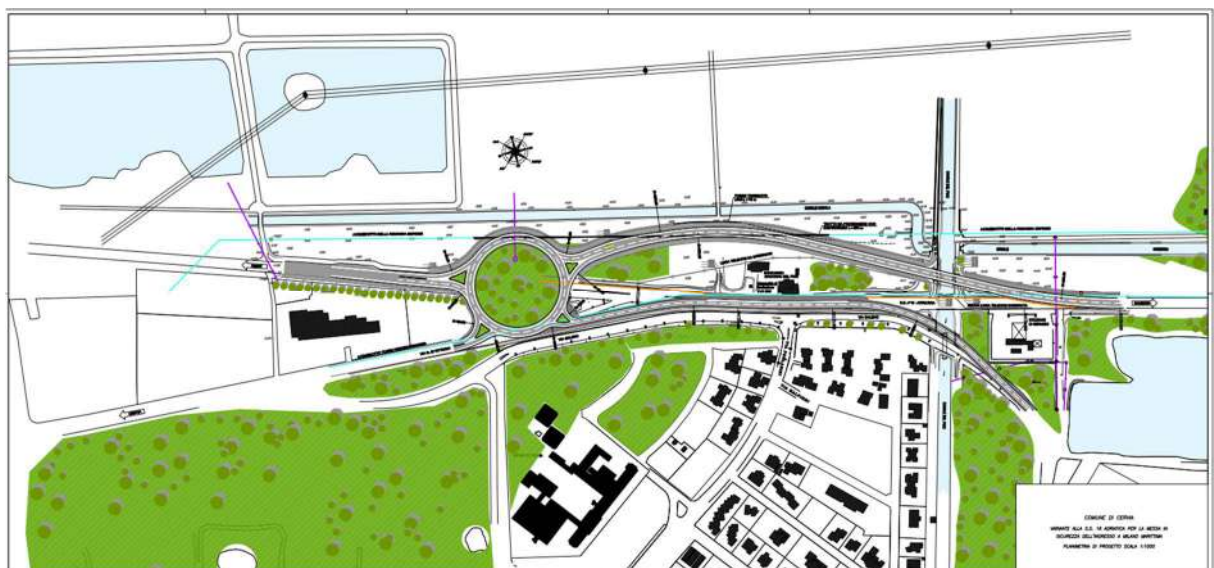
Il classico approccio della pianificazione dei trasporti prevede che la domanda di spostamento venga stimata a partire dalle caratteristiche socio-economiche dell’area in esame (e.g.: popolazione, tasso di motorizzazione, addetti etc.) e dalle indagini effettuate tramite interviste all’utenza. Dall’analisi effettuata è stata determinata l’evoluzione temporale degli spostamenti in alcune giornate dei weekend estivi, negli orari di punta.

Il traffico nell’ora di punta del mattino (09:00-10:00) e nell’ora di punta serale (19:00-20:00) sono sostanzialmente comparabili tra di loro, l’unica differenza rilevante è nel volume di veicoli commerciali nelle ore di

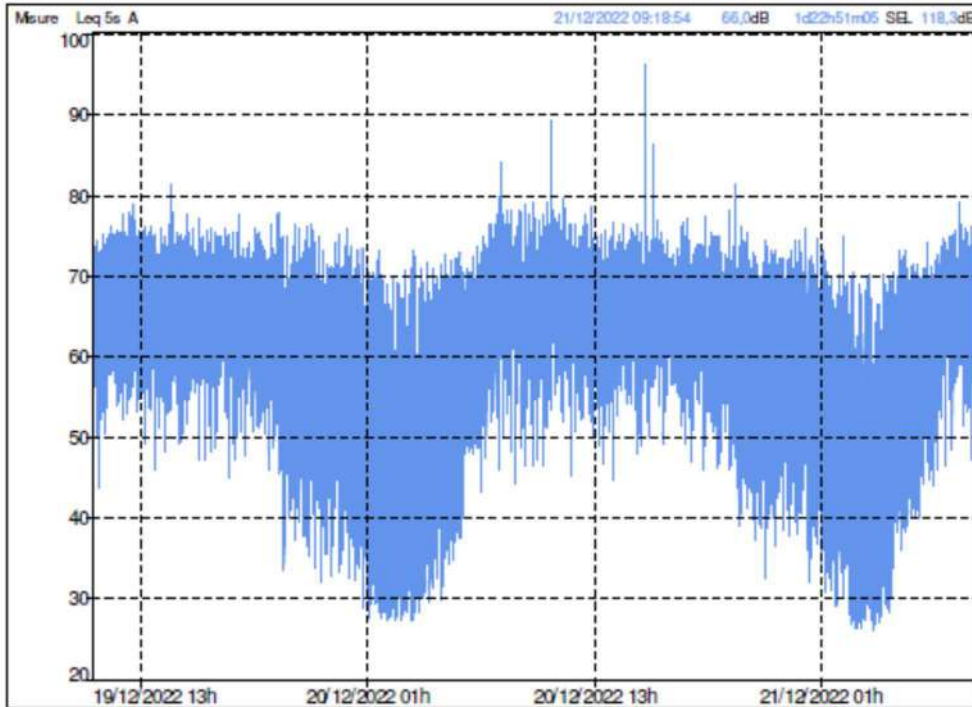
punta serali che si riduce del 60% circa. Nell'ora di punta del mattino la gran parte dei veicoli che circolano sono auto (con una media del 69% circa), quindi bici e monopattini (27%), mezzi commerciali (4%). Nell'ora di punta serale il traffico è composto da auto (69%), quindi biciclette e monopattini (30%) e veicoli commerciali (1%). I dati rivelano una situazione tipica di una area urbana, con un maggior uso, rispetto alla media nazionale, della bicicletta o del monopattino, le altre tipologie di trasporto sono risultate irrilevanti.

Nell'ottica di migliorare l'accessibilità dalla SS16 alla zona balneare sono stati già effettuati interventi di sistemazione dei punti di accesso alle varie località. Negli ultimi anni sono stati effettuati importanti interventi sulla SS 16 in corrispondenza dell'entrata di Cervia con Via Martiri Fantini e di Pinarella con Viale Europa Unita (rotatorie sulla SP 254 e SP 71bis), che si aggiungono alla realizzazione del sottopasso di Tagliata e all'ingresso all'area artigianale di Savio, un po' più datati.

Al fine di fluidificare ulteriormente il traffico nella Statale, in previsione c'è la realizzazione di un nuovo accesso a Milano Marittima in prossimità di Via Galeno, che oltre a prevedere un'entrata vera e propria alla zona terme, permette la valorizzazione del Santuario della Madonna del Pino che attualmente risulta disconnesso dalla città. Nel 2020 è stata approvata la convenzione per la variante della statale Adriatica 16, opera pubblica che vede la partecipazione di Anas, della Regione e del Comune.



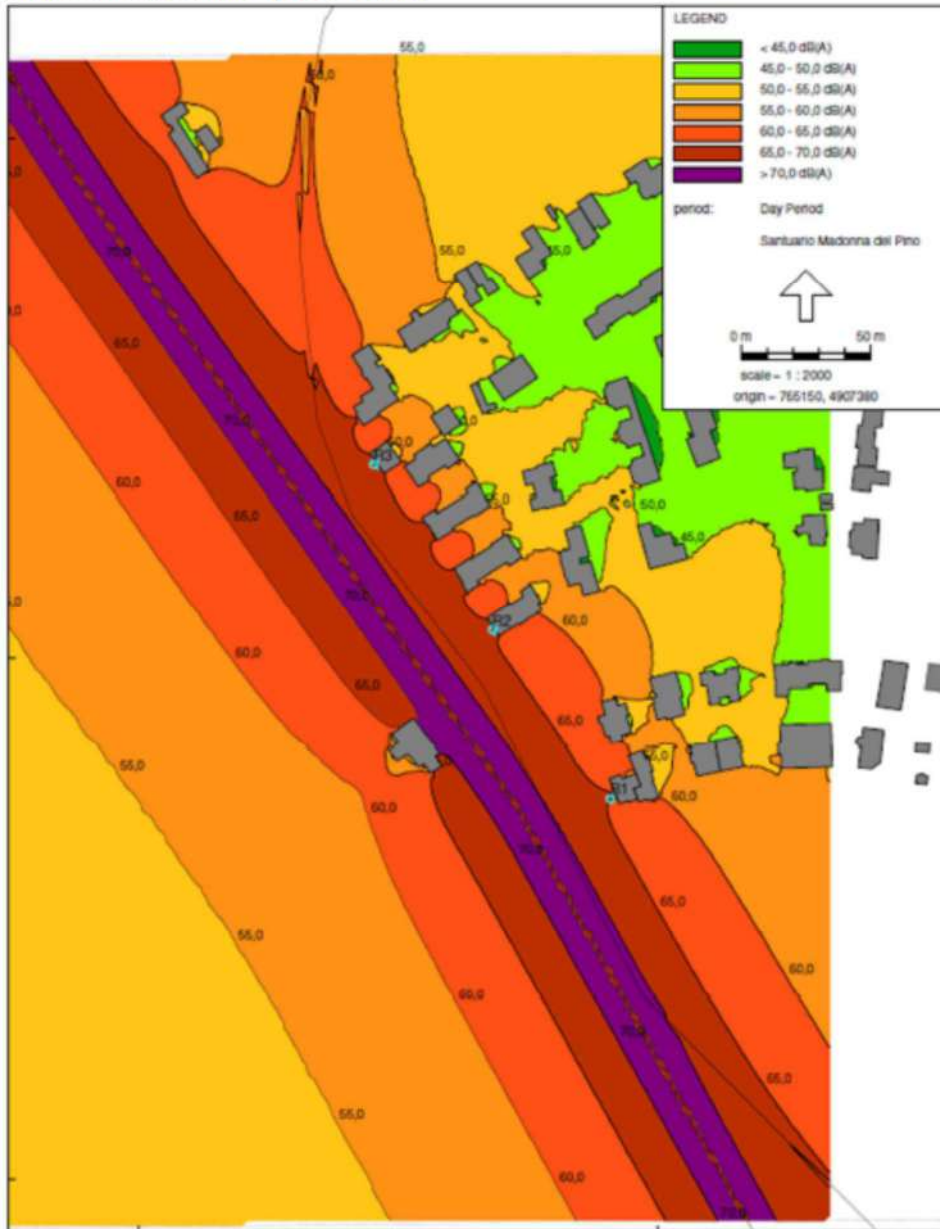
Dal punto di vista acustico la modellazione con software matematico dimostra in modo chiaro il miglioramento e la diminuzione dei livelli sonori in corrispondenza di tutto il centro abitato nella zona terme, grazie all'allontanamento dell'asse stradale della SS16 e dalla riduzione della velocità determinato dalla rotonda e dalla deviazione stessa. La riduzione in corrispondenza del primo fronte edificato risulta di 10 dBA per i ricettori residenziali di via Galeno e vie retrostanti.



File	20221219_102754_000000_1										
Ubicazione	Misure										
Tipo dati	Leq										
Pesatura	A										
Unit	dB										
Inizio	19/12/2022 10:27:54										
Fine	21/12/2022 09:18:59										
Periodo	Giorno (Ld)										
Intervallo temporale	Giorno	06:00	22:00	Kd - 0 dBA	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom
		Ld	Leq		Lmin					Lmax	
		dB	dB		dB					dB	
Livello		67,4	67,4		33,0					100,6	
Periodo	Notte (Ln)										
Intervallo temporale	Notte	23:00	07:00	Kn - 0 dBA							
		Ln	Leq		Lmin					Lmax	
		dB	dB		dB					dB	
Livello		60,3	60,3		25,7					81,7	



Simulazione stato attuale - periodo diurno





Simulazione stato modificato con variante e diminuzione di velocità di transito sulla SS16 -
periodo diurno



Simulazione stato modificato con variante e diminuzione di velocità di transito su SS16 – periodo notturno.



Occorrerà poi intervenire sugli altri accessi in corrispondenza della Via Bova, della via Ficocle e della via Pineta Formica, quest'ultimo costituisce l'ingresso alla zona artigianale della Malva Sud.

Attraversamenti ferrovia

Cervia è attraversata longitudinalmente dalla ferrovia: è stato avviato un progetto di progressiva soppressione dei passaggi a livello. Nel territorio comunale è infatti in programma la chiusura degli attraversamenti in via Malva Nord e in via Ficocle, saranno invece mantenuti i passaggi a livello in via G. Di Vittorio e in via Martiri Fantini, mentre in via Bova sarà realizzato il sottopasso carrabile. Nell'ultimo decennio in corrispondenza degli svincoli di Pinarella e Tagliata sono stati soppressi i passaggi a livello sostituiti con sottopassi carrabili.



Viabilità carrabile nella città costiera

Nonostante gli interventi intrapresi abbiano portato ad una fluidificazione del traffico, per cui sono stati ridotti i congestionamenti sulla SS 16, dai rilievi effettuati si è riscontrato un elevato tasso di affluenza nella viabilità di ingresso e uscita alla città costiera per le auto provenienti dalla statale.

Nell'ora di punta del mattino 9-10 le zone più trafficate nel "cordone", in direzione mare risultano Via Martiri Fantini, a Cervia, e Viale G. Matteotti, a Milano Marittima, mentre nell'ora di punta serale 19 in direzione entroterra risultano, oltre a via Martiri Fantini anche via Scavi Archeologici a Pinarella.

Per quanto riguarda il traffico di attraversamento nell'ora di punta del mattino 9-10 e della sera 19-20 le zone più trafficate risultano Viale Milano, a Milano Marittima, e Ponte San Giorgio, a Cervia, per le autovetture, e il Lungomare G. Deledda per bici e monopattini, in cui peraltro è già presente un percorso ciclopedonale.

Tale traffico è dovuto alla ricerca di parcheggi da parte dei fruitori della spiaggia, pertanto le strategie del PUMS finalizzate ad allontanare le autovetture dalla zona limitrofa alla spiaggia, incentivando la sosta negli hub intermodali e nei parcheggi, migliorando il sistema di sosta lungo strada in relazione a orari e tariffe, e adottando sistemi di informatizzazione della sosta e implementando il sistema di trasporto pubblico, consente di ridurre la congestione proprio nei tratti oggetto di rilievo.

È infatti già stato avviato un percorso di revisione della mobilità a partire dalle criticità più urgenti (zona centro storico di Cervia e centro di Milano Marittima), e si intende proseguire tale percorso con l'introduzione di nuova segnaletica anche elettronica allo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità, utile soprattutto nel periodo di fruizione turistica. Dal quadro conoscitivo emerge un elevato tasso di incidentalità nella zona costiera con particolare riferimento all'area del porto canale, dovuto prevalentemente a scontro tra autoveicoli.

Nell'ottica di ridurre la pericolosità dell'area urbana, l'ampliamento delle ZTL e APU proprio nella zona più prossima al centro storico, e gli interventi di moderazione della velocità con l'introduzione della Zona 30, consente di ridurre la circolazione delle auto in una porzione di territorio altamente turistica in modo da renderla più sicura anche per pedoni e ciclisti.

Al fine di ricucire il tessuto viabile riveste inoltre grande importanza l'attivazione di un processo di completamento di alcune direttrici, che il PUG ha incardinato all'attuazione di alcune schede relative alle aree di qualificazione urbana, ed il previgente PRG aveva connesso a PUA, ad oggi in corso di attuazione:

- proseguimento di viale Titano da via Cerere a via Plutone e tra via Plutone e via Nettuno: si tratta di un grande vuoto urbano in prossimità del mare, nel quale si prevede la realizzazione di una viabilità trasversale, parallela alla linea di costa, oltre ad un ampio parcheggio e altrettanto vasta area verde;
- connessione trasversale tra via Pinarella e viale Italia, in corrispondenza del comparto Titano, di cui sopra: il primo tratto di questa viabilità, con il relativo parcheggio, è stato realizzato dai privati nell'ambito dell'attuazione del PUA ed è in fase di conclusione, mentre il secondo tratto è incardinato sulla scheda PUG;
- connessione tra via Ovidio e via Petronio: tale tratto di strada sarà realizzato dai privati nell'ambito dell'attuazione della scheda di PUG e, pur trattandosi di un intervento di modeste dimensioni, ha ricadute positive importanti in quanto si trova in prossimità della Scuola materna di Pinarella "Casa dei bimbi" e permette di fluidificare i percorsi carrabili ad oggi interrotti;
- il prolungamento del collegamento tra via Tritone e via Val Badia fino a via Lazio;
- connessione tra via Cosmonauti e via Pinarella: tale viabilità è stata ultimata nell'ambito di una PUA, attuato da privati, e si rileva particolarmente significativa in quanto permette di inserire collegamenti trasversali tra le due viabilità principali che corrono longitudinali al mare, favorendo gli spostamenti su nuove viabilità ed andando a scaricare le arterie esistenti via Puglie e via Sicilia, che ad oggi presentano criticità per la ridotta dimensione della carreggiata stradale;



- proseguimento di via A. Angelini: tale tratto, che si configura come strada di tipo D sarà l'arteria principale per l'accesso alla parte di Milano Marittima più prossima a Cervia, permettendo di collegare la rotonda S. Pertini con la via A. Angelini, ed è stata realizzata nell'ambito dell'attuazione del PUA: attualmente il traffico in entrata e uscita da Milano Marittima è concentrato su Via XX Ottobre e via G. Di Vittorio per confluire in Viale Milano, questa nuova viabilità di dimensioni ampie andrà a sgravare le strade citate nelle quali peraltro sono presenti diverse attività commerciali ed anche una scuola materna, dal traffico turistico diretto al centro di Milano Marittima, con evidenti benefici. Di fatto tale nuova arteria dovrebbe intercettare il traffico in entrata a Cervia, allontanandolo dalla zona più prossima ai magazzini del sale, in corrispondenza del Ponte Cavour;
- riconessioni viabili nella zona residenziale della Malva Sud, posta a monte della ferrovia: trattasi di un'ampia zona non edificata che si sta via via lottizzando e, nell'ambito di tali interventi urbanistici, si intende creare una maglia viabile che riduca al minimo gli accessi sulla Via Malva sud, arteria già ampiamente caricata del traffico in direzione nord-sud;
- realizzazione della rotatoria all'incrocio tra via Milano e via Di Vittorio a fine di fluidificare il traffico in ingresso ed in uscita da Milano Marittima.

Sicurezza urbana

In generale il PUMS punta al miglioramento della qualità della vita, attraverso l'innalzamento del livello di sicurezza, attraverso il pieno godimento dello spazio urbano.

Pertanto si intende attuare soluzioni finalizzate da un lato a ridurre la velocità dei veicoli nelle strade e mettere in sicurezza le intersezioni e gli attraversamenti pedonali e ciclabili, dall'altro a inserire punti di videosorveglianza per controllare gli accessi alle APU/ZTL, nonché per disincentivare episodi di criminalità.

Si pensa all'introduzione di sensi unici nelle strade, infatti questa, vista la dimensioni ridotta della maggior parte della rete stradale cervese, si rileva come una necessità imprescindibile per individuare spazi della carreggiata per la mobilità lenta, anche nell'ottica di separare le tipologie di utenti e rendere più sicuri i percorsi. Tale soluzione permette infatti di adottare soluzioni idonee a ridurre la velocità.

Inoltre si intende attuare interventi significativi sulla segnaletica stradale in tutto il territorio comunale, introducendo l'utilizzo di innovativi sistemi di dissuasione della velocità al fine di rendere più sicuri i percorsi per tutti gli utenti, diminuendo anche l'incidentalità.

Per rallentare la velocità dei veicoli in transito si intende introdurre una serie di sistemi studiati ad hoc per le varie situazioni:

- installazione di dossi artificiali rallentatori con attraversamenti pedonali rialzati)
- rallentatori ad effetto acustico-vibrotorio (bande sonore)
- rallentatori ad effetto ottico
- dissuasori elettronici di velocità (infolox o rilevatori di velocità)
- cordoli salvagente a protezione degli attraversamenti pedonali in centro abitato
- realizzazione di chicane di rallentamento
- autovelox

In relazione a Tagliata e Pinarella si evidenzia che l'intervento di riqualificazione del lungomare porterà ad una revisione della viabilità di tutta la zona: si intende infatti in Viale Italia ridurre la parte della carreggiata destinata al traffico delle auto, prevedendo pertanto il senso unico su tutta la lunghezza della strada. Immediata conseguenza di tale intervento sarà la revisione della viabilità di Viale Abruzzi, la parallela più lontana dal mare. Per tale arteria che si sviluppa per un tratto piuttosto lungo e pur non essendo immediatamente attaccata al mare, ne è molto prossima, si dovrà avviare uno studio specifico con soluzioni ad hoc che tengano conto di tutte le tipologie di utenti che la percorrono: pedoni, bici, auto e bus.



Inoltre la videosorveglianza costituisce uno degli aspetti cardine per poter creare un ambiente sicuro e costantemente sotto controllo: pertanto si intende implementare i servizi già attivi sul territorio. Le nuove tecnologie (reti di sensori, telecamere integrate con sistemi di intelligenza artificiale e software per l'analisi dei dati) aprono a molte possibilità in questo ambito: ad esempio le telecamere possono diventare esse stesse dei sensori per il monitoraggio del traffico e addirittura per il monitoraggio ambientale, per controllare quindi i livelli di inquinamento nell'aria, le vibrazioni o i rumori e controllare così eventuali situazioni di rischio, diventando un efficace supporto in situazioni di emergenza.

Viabilità ciclabile nella città costiera

Dall'analisi di quadro conoscitivo è emersa un elevato grado di percorsi ciclabili e pedonali, che però risultano spesso promiscui, pertanto il PUMS, al fine di garantire una maggiore sicurezza nella circolazione, propone una riorganizzazione sistematica dei percorsi esistenti in modo da suddividere gli spazi dedicati ai pedoni ed ai ciclisti, garantendo anche una migliore qualità nei servizi offerti agli utenti deboli.

Si propone di individuare i punti critici e definire soluzioni progettuali idonee per superare le problematiche di sicurezza degli utenti in modo da garantire le migliori condizioni di fruibilità ciclo-pedonale.

Peraltro, dai rilievi effettuati è emerso che alcune strade come Viale Milano e Viale Milazzo sono interessate dalla circolazione di quote consistenti di biciclette e monopattini, nonostante l'assenza di percorsi dedicati, pertanto si configurano come infrastrutture di connessione significative da valorizzare nell'ambito dei percorsi a mobilità lenta. Viale Due Giugno risulta invece meno utilizzato dalle bici a conferma dell'importanza del nuovo waterfront come percorso alternativo a mobilità lenta in direzione longitudinale.

Per quanto riguarda Pinarella è stata analizzata una sezione in Viale Italia nella quale si evidenzia una consistente quota di traffico di biciclette in entrambe le ore di punta, decisamente superiore alla quota di autovetture. Per tale infrastruttura pertanto risulta estremamente significativo il progetto di riqualificazione del lungomare già messo in cantiere dall'A.C.

Viabilità nelle zone artigianali

Per lo sviluppo delle iniziative finalizzate alla crescita economica delle zone produttive-artigianali si intendono attivare processi di completamento degli interventi di ammodernamento della pubblica illuminazione e dell'assetto urbano, incrementare il sistema di videosorveglianza e riorganizzare il sistema di accessibilità e di viabilità anche al fine di dare maggiore evidenza alle attività ivi insediate. In relazione alla zona artigianale di Montaletto è stato portato avanti un percorso partecipato con i rappresentanti delle aziende del luogo, dal quale sono emerse esigenze di miglioramento della viabilità interna all'area e la relativa segnaletica al fine di dare maggiore visibilità alle attività insediate e all'accesso in generale al comparto. Il PUMS intende proseguire questo percorso parzialmente già avviato, mettendo in campo le azioni proposte ed ampliare l'applicazione di questa strategia comunicativa anche ad altre zone del territorio, quali la Malva Sud che presenta alcune criticità già note, vista la vicinanza al centro di Cervia.

Logistica merci

Il conseguimento degli obiettivi del PUMS in materia di riduzione delle emissioni inquinanti e del traffico motorizzato nel centro abitato non può prescindere dall'attuazione di strategie mirate non solo a incidere sulle abitudini di mobilità della cittadinanza ma anche a mitigare gli impatti della circolazione dei mezzi commerciali, individuando soluzioni ad hoc per la distribuzione delle merci.

La componente di mezzi pesanti e furgoni influisce in modo particolarmente impattante sulla qualità dell'aria e sulla gestione degli spazi pubblici; d'altro canto, il traffico merci rappresenta una componente fondamentale



del sistema economico della città, con particolare riferimento ad alcune aree della città che hanno vocazione più prettamente turistica. Peraltro, oltre al sistema tradizionale di forniture, una parte del traffico pesante in ambito urbano è oggi legato alla progressiva espansione del mercato dell'e-commerce e, dunque, al sistema di distribuzione diffuso. La crescita dell'e-commerce incrementa infatti in modo sensibile il traffico logistico, specie in ambito urbano, con una parcellizzazione estremamente alta delle compagnie di trasporto che effettuano consegne con migliaia di attori (inclusi i subappaltatori) e veicoli in larga maggioranza di classe ambientale inferiore all'euro 5.

Risulta evidente che l'impatto sulle città del traffico merci in generale è particolarmente negativo sia in termini di gestione degli spazi – elevato numero di veicoli circolanti, sosta irregolare interferente con la mobilità sostenibile, presenza invasiva in centro storico – sia in termini di inquinamento ambientale, visivo e acustico. Le linee strategiche orientate ad una efficiente trasformazione del sistema di distribuzione delle merci in città si rivolgono prioritariamente a:

- Incentivare la distribuzione urbana sostenibile e carbon free, soprattutto nelle aree del Centro Storico ed a maggiore densità abitativa;
- Innovare e specializzare i servizi logistici di larga scala;
- Promuovere la partecipazione e la sinergia tra pubblico e privato.

Il PUMS propone quindi di sviluppare azioni fin dal breve e medio periodo per far fronte alla domanda crescente di logistica urbana mediante:

- la disciplina della ZTL sempre più orientata alla mobilità elettrica;
- lo sviluppo di un modello di distribuzione logistica dell'ultimo miglio;
- l'adozione di provvedimenti volti a incentivare il trasporto in conto terzi, con incremento dei coefficienti di carico e riduzione delle percorrenze a parità di merci trasportate;
- l'adozione di provvedimenti incentivanti l'utilizzo di veicoli ad impatto zero e diffusione delle cargo-bike per l'ultimo miglio;
- l'incremento e la razionalizzazione dell'offerta di spazi riservati alla consegna delle merci in area urbana, anche attraverso l'implementazione di misure tecnologiche e gestionali finalizzate all'ottimizzazione dell'interazione domanda/offerta tra cui creazione degli Spazi Logistici di Prossimità (SLP);
- l'adozione e l'utilizzo di tecnologie a supporto di ogni fase dei processi logistici urbani;
- l'adozione di misure di mitigazione degli effetti legati alla diffusione dell'e-commerce, tra cui la diffusione di "Punti di Consegna" in tutto il territorio comunale;
- l'armonizzazione dei provvedimenti vigenti in tema di circolazione e accesso dei veicoli per il trasporto delle merci;
- l'adozione di provvedimenti finalizzati alla riduzione della congestione urbana e al generale miglioramento delle condizioni della circolazione veicolare;
- il coinvolgimento permanente degli stakeholders;

È importante notare che tutte le strategie rispondono, già singolarmente, agli obiettivi su cui si fonda il presente Piano ma la loro applicazione contestuale massimizza la funzionalità e i vantaggi reciproci: gli effetti derivanti, ad esempio, dalla razionalizzazione degli accessi dei veicoli adibiti alla consegna consentiranno di ridurre le percorrenze sulla rete stradale grazie all'aggregazione delle merci (riduzione del traffico motorizzato) ma, nel caso si utilizzino veicoli ecocompatibili, si otterrà l'ulteriore beneficio di migliorare le performance ambientali grazie alla riduzione delle emissioni inquinanti). L'integrazione e la sinergia delle strategie individuate risultano quindi elementi imprescindibili per favorire il raggiungimento degli obiettivi, dal momento che le azioni messe in atto singolarmente non risulterebbero altrettanto performanti.

Le aree che dovranno essere in primis oggetto di studio in termini di logistica merci sono:



- zona balneare di accesso agli stabilimenti balneari in tutte le località;
- centro storico di Cervia;
- area produttiva di Cervia Malva sud;

Nell'ambito della L.R.14/2014, art. 17" Realizzazione di laboratori territoriali per l'innovazione e la sostenibilità delle imprese dell'E.R.", è stato intrapreso il progetto "La Battigia eco-accessibile", rivolto agli stabilimenti balneari ed agli stakeholder del settore ricettivo e finalizzato alla realizzazione di percorsi di co-progettazione per la transizione verso una destinazione turistica accessibile, inclusiva ed eco-sostenibile. Partendo dall'esperienza di Cervia, è stato preso in esame lo stato dell'arte delle imprese balneari del litorale sono state avanzate proposte su come e quanto si può cambiare e migliorare nel futuro. L'obiettivo era di rendere più sostenibile il comparto turistico per quanto riguarda energia e logistica, con lo scopo finale di avere stabilimenti balneari, e più in generale, infrastrutture ricettive sempre più "green", rendendo le città costiere destinazioni turistiche accessibili, inclusive ed eco-sostenibili, attraverso, ad esempio, interventi di efficientamento energetico e razionalizzazione delle consegne, degli ordini e dello stoccaggio delle merci.

Particolare attenzione potrà essere posta al traffico merci della zona balneare e degli ambiti commerciali e al traffico connesso al trasporto delle imbarcazioni nelle vicinanze del porto turistico e dei cantieri navali, peculiarità strettamente cervesi.

In relazione al traffico merci nelle zone ZTL, caratterizzate da una grande diffusione di attività commerciali, il PUMS propone di individuare criteri di accesso quali la classe ambientale dei veicoli (nei tempo le autorizzazioni all'accesso al Centro Storico potranno essere sempre più correlate alla classe emissiva del veicolo), le fasce orarie di accesso (la circolazione in ZTL dei veicoli commerciali potrà rimanere vincolata alla specifica autorizzazione e limitata ad alcune fasce orarie), il costo dei permessi (potranno essere progressivamente introdotti costi delle autorizzazioni di accesso per veicoli commerciali alla ZTL, mantenendo tariffe minime per i veicoli elettrici e quelli ad "emissioni zero", incrementando, invece, gradualmente quelle dei veicoli più inquinanti), nonché attraverso la definizione di itinerari impediti per incrementare la tutela dei siti di maggior rilevanza e fruizione.

Questo concetto sarà sempre più significativo nel tempo vista la volontà di ampliare le ZTL, al fine di garantire da un lato il soddisfacimento delle esigenze dei residenti e delle attività commerciali, dall'altro, rendere sostenibile il sistema ambientale e sociale, anche nell'ottica delle disposizioni contenute nel PAIR della Regione Emilia Romagna.

Nell'implementazione delle azioni proposte per la distribuzione urbana delle merci, il PUMS riconosce evidentemente un ruolo prevalente dell'Amministrazione Comunale, in quanto Ente a cui compete la definizione della disciplina e il ruolo gestionale delle aree pubbliche, ma evidenzia la necessità di un opportuno coinvolgimento dei portatori di interesse privati e delle attività commerciali interessate dalla misura. L'attività partecipativa strutturata sarà infatti utile per condividere le misure di accompagnamento alle nuove regolazioni e le possibili alternative alla consegna "tradizionale" al fine di determinare eventuali fattori correttivi con cui modificare le politiche inizialmente previste.

Per ultimo miglio, dal punto di vista logistico, si intende "il trasferimento di merci da un hub logistico alla sua destinazione finale". In tale ottica uno strumento utile è il cargo bikes: le biciclette e le cargo-bikes sono un'alternativa efficiente, economica e intelligente per tutti gli spostamenti di breve raggio, privati o di lavoro, collegati al trasporto di merci leggere e sono sempre più commercializzate in quanto offrono già valide varianti



a pedalata assistita o attrezzate con mini-celle frigorifere. Tali soluzioni potrebbero essere adottate nella zona dell'arenile, come già emerso nel percorso partecipato.

Si potrà valutare anche l'ipotesi di inserire spazi Logistici di Prossimità che si configurano come aree o strutture ubicate in posizioni strategiche, dove si realizza un'attività di "trasbordo" delle merci da un veicolo all'altro, affidando la consegna a degli operatori che coprono l'ultimo tratto del percorso con veicoli ecologici in dotazione presso gli SLP o semplicemente con lo spostamento a piedi mediante l'uso di carrelli.

Acustica

A seguito dell'approvazione del piano di classificazione acustica, è stato affidato nel 2021 un primo incarico relativo alla ricognizione delle criticità individuate al fine di predisporre un piano di risanamento acustico. In tale analisi sono stati effettuati rilievi in prossimità di punti critici acusticamente, in corrispondenza di luoghi sensibili, da cui è emerso che quasi tutti i luoghi sono interessati da un superamento dei limiti di classe 1, variabile tra 0 e 15 dBA. La maggior parte delle scuole oggetto dell'indagine acustica ricadono nella fascia acustica delle infrastrutture stradali (strade di tipo C e D), pertanto il rumore risulta generato dal traffico. Il Piano di risanamento acustico dovrà prevedere interventi di mitigazione: in funzione delle criticità rilevate tra le varie linee d'azione si potranno prevedere interventi riguardanti l'organizzazione della mobilità (sistema viabilistico e caratteristiche delle infrastrutture quali inserimento di barriere acustiche), ovvero l'adeguamento dei fabbricati maggiormente esposti.

In molti casi tali interventi sono realizzabili con minimi interventi (Scuola Mazzini a Milano Marittima e Scuola dell'infanzia a Pisignano).

In altri sono già in corso interventi stradali significativi che includono la realizzazione di barriere acustiche e la revisione del sistema di mobilità per la realizzazione di nuove strade connesse all'attuazione del PUA P. le Artusi (Scuola Rodari a Cervia e Istituto Alberghiero).

In generale la previsione di interventi di urbanistica tattica nelle aree frontistanti le scuole incide positivamente sull'abbattimento dell'inquinamento acustico oltre che sulla qualità dell'aria e sulla sicurezza stradale.

Misure emergenziali

In relazione al contenimento e riduzione dell'inquinamento atmosferico, in coerenza con gli indirizzi del PAIR per il superamento dei livelli massimi di valore limite di PM10, a seguito della sentenza del 2020 della Commissione Europea in materia di qualità dell'ambiente, e in adeguamento alla DGR 33/2021, nel 2021 è stata emanata specifica ordinanza comunale al fine di adottare misure di regolamentazione temporanea della circolazione nel periodo compreso tra il 1° ottobre 2021 e il 30 aprile 2022. Nel dettaglio non potranno circolare veicoli privati euro 0 ed euro 1 nei centri abitati dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 18.30, salvo eventuali esenzioni. Al fine di verificare il rispetto delle misure di limitazione della circolazione, verranno rafforzati i controlli (300 l'anno per i Comuni con popolazione maggiore a 20mila abitanti).

Il PUMS propone di avviare approfondimenti per implementare il sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti e di introdurre sistemi di limitazione della circolazione per veicoli molto inquinanti in zone da tutelare per il valore storico ambientale ed in conseguenza di valutare interventi emergenziali in caso di superamento delle soglie consentite e di prevedere controlli degli accessi.

Azioni	Previsioni	Scenario tendenziale	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO

Accesso SS16 – Madonna del pino	Convenzione con ANAS	x			x
Introduzione di nuova segnaletica elettronica	Studio Cervia Città Elettrica	x		x	
Interventi di ammodernamento della zona artigianale Montaletto e Malva Sud	Esiti percorso partecipato Montaletto	x	x	x	x
Proseguimento di viale Titano	Previsioni di PUG		x		x
Connessione tra via Ovidio e via Petronio	Previsioni di PUG in corso di attuazione	x		x	
Connessione tra via Cosmonauti e via Pinarella	Previsioni di PRG in corso di attuazione	x		x	
Proseguimento via Lazio	Previsioni di PUG				
Riconessioni viabili nella zona residenziale della Malva Sud	Previsioni di PUG in parte corso di attuazione	x	x	x	x
Introduzione di soluzioni per la logistica delle merci (zona balneare, centro storico, zona artigianale Malva Sud)	Percorso partecipato Battigia Ecoaccessibile	x	x	x	x
Realizzazione della rotatoria in via Milano		x		x	
Messa in sicurezza delle intersezioni stradali per ciclisti e pedoni			x		x
Introduzione di sistemi di dissuasione della velocità			x		x
Interventi di abbattimento del rumore	Previsioni di PRG in corso di attuazione	x	x	x	x
Revisione della viabilità di Pinarella e Tagliata in conseguenza all'intervento di riqualificazione del lungomare		x			x
Implementazione del sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti e adozione di misure idonee			x		x

Azioni

- Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità
- Miglioramento dell'accessibilità alla zona balneare dalla SS16-Adriatica (Cervia – Tagliata – Pinarella – Milano Marittima)
- Ricucitura del tessuto viabile (zona via Titano, via Petronio, via Lazio), anche ai fini della valorizzazione del collegamento con Cesenatico in chiave turistica
- Completamento degli interventi di ammodernamento della pubblica illuminazione ed incremento del sistema di videosorveglianza nonché riorganizzazione del sistema di accessibilità e di viabilità nelle zone artigianali anche al fine di dare maggiore evidenza alle attività insediate
- Previsione di nuovi viali alberati con essenze che contrastano l'inquinamento da CO2 e polveri sottili e qualificazione di quelli esistenti affiancando corridoi verdi alle ciclovie



- Maggiore spazio alle infrastrutture per la mobilità sostenibile sia in termini di superficie occupata, che di sicurezza che di continuità del tracciato al fine di garantire la migliore prestazione complessiva di viaggio: risoluzione punti critici e loro continuo monitoraggio per perseguire le migliori condizioni di fruibilità ciclo-pedonale
- Valutazione di eventuali misure emergenziali in relazione al contenimento del traffico urbano in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10
- Valutazione di misure per la logistica dell'ultimo miglio in relazione al trasporto e deposito merci per le attività turistiche collocate nella zona costiera

Potenziamento del trasporto pubblico

Trasporto pubblico su gomma

Obiettivo del PUMS è anche di diffondere l'utilizzo del trasporto pubblico, contribuire alla sicurezza stradale, proporre un'alternativa di mobilità sostenibile a prezzo ridotto. Tale obiettivo potrà essere raggiunto con attività organizzata di promozione e pubblicizzazione del trasporto pubblico attraverso tutti i canali ad oggi disponibili per coinvolgere utenti di diverse età e categorie. Sicuramente le agevolazioni tariffarie sui mezzi pubblici sono un elemento estremamente attrattivo sui cui puntare, peraltro in già in parte in attuazione per la mobilità scolastica. Anche in relazione ai turisti si potrebbero studiare soluzioni di incentivazione del trasporto pubblico fornendo badge ai clienti delle strutture ricettive garantendo un servizio omogeneo a livello regionale in condivisione con gli enti sovraordinati. L'attivazione di tali soluzioni promozionali è auspicabile nelle more della futura realizzazione della metropolitana di costa che metterà in collegamento le località della costa.

Il potenziamento del trasporto pubblico locale è una priorità del PUMS: attualmente sono state rilevate criticità in relazione alla scarsa frequenza delle corse, soprattutto nei collegamenti con la zona del forese, e alla tipologia dei mezzi in circolazione, nonché in relazione agli arredi delle fermate.

Pertanto è obiettivo del PUMS, in collaborazione con i gestori del trasporto pubblico locale, individuare una serie di interventi prioritari per la modernizzazione del sistema di trasporto al fine di incentivarne l'utilizzo da parte di cittadini e turisti.

Tra le azioni di PUMS che devono essere applicate vi è l'attivazione di un tavolo di confronto con i Soggetti competenti al fine di individuare soluzioni di rifunzionalizzazione delle modalità del trasporto pubblico, nella prospettiva complessiva della massima efficienza e sostenibilità del sistema TPL e del miglior dialogo con il territorio.

In tal senso è necessario avviare uno studio complessivo del territorio comunale che tenga conto degli aspetti fondamentali per l'appetibilità e la funzionalità del servizio anche al fine di razionalizzare le linee esistenti: accessibilità alle zone di interesse, collegamento con la stazione ferroviaria, intermodalità.

Con la collaborazione dei gestori del trasporto pubblico andrà individuato un programma che tenga conto del rapporto tra utenza interessata, impegno economico e difficoltà tecnica al fine di ottimizzare l'allocazione delle risorse. La definizione del budget dedicato a questo tipo di interventi sarà funzione anche di eventuali opportunità di cofinanziamento legati a bandi europei o nazionali rivolti al miglioramento delle condizioni di accessibilità al trasporto pubblico.

Si intende implementare anche il servizio di trasporto su trenino, servizio attivo da giugno a settembre e nel periodo natalizio: tale servizio si configura come trasporto turistico-ricreativo capace di valorizzare le



tradizioni, la cultura e la storia di Cervia, attraverso percorsi mirati e capaci di rispondere alle differenziate esigenze turistiche. Al momento si intendono attivare 3 percorsi che potranno essere implementati nel tempo. In collaborazione con il Comune di Cesenatico, nell'estate 2022, è stato potenziato il collegamento di trasporto pubblico serale che durerà per l'intero periodo estivo agevolando così i cittadini delle due città e anche i turisti che potranno spostarsi facilmente, in sicurezza e anche in maniera sostenibile. La prima corsa partirà alle 19:23 da Cervia e alle ore 19:34 da Zadina; l'ultima corsa partirà invece alle 00:47 da Zadina in direzione Cervia. Il PUMS propone di stabilizzare questo tipo di servizio, facendone anche adeguata promozione per i turisti,

Rinnovo parco veicolare

In relazione al rinnovo del parco veicolare si conferma la necessità di attuare importanti investimenti per ottenere, specie in ambito urbano, un servizio svolto con mezzi maggiormente confortevoli e affidabili, caratterizzati dal minimo impatto in termini di emissioni inquinanti e acustiche.

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, il PAIR prevede la sostituzione degli autobus di categoria uguale o inferiore a Euro 2 con mezzi a minore impatto ambientale e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro.

Start Romagna ha già avviato una campagna di sostituzione di mezzi obsoleti e inquinanti con veicoli Ibridi e Euro 6, ponendo le basi per la transizione a quelli elettrici. Con i finanziamenti regionali entreranno in circolazione 500 nuovi mezzi, che saranno suddivisi tra i vari percorsi e si auspica anche nel territorio comunale.

Contestualmente l'introduzione di mezzi più moderni aumenterà comfort e sicurezza, garantendo più posti a sedere, pedane per disabili, sistemi di videosorveglianza e sorveglianza attiva incidenti e di bigliettazione elettronica e contapasseggeri.

In cantiere c'è anche l'elettrificazione dei depositi in modo da rendere attive le infrastrutture per la ricarica di autobus elettrici, quando saranno inseriti i primi mezzi.

Start Romagna è anche fra i partners del progetto per la produzione di idrogeno 'verde' a Ravenna, da impiegare sui mezzi di trasporto pubblico, per il quale è stato portato a termine lo studio di fattibilità.

Il PUMS propone pertanto che le scelte in relazione all'ammodernamento del parco veicolare siano orientate al massimo grado verso mezzi tecnologicamente avanzati con alimentazione differente da quella tradizionale diesel, in modo che si vada verso la progressiva transizione ai mezzi elettrici o, in subordine, ai mezzi ibridi ad alta efficienza.

Efficientamento delle corse

Il PUMS propone di efficientare le corse al fine di potenziare l'offerta.

In tal senso occorre potenziare i collegamenti con il forese, che interessano l'intera annualità, e integrare le corse serali e notturne soprattutto nel periodo estivo e nel weekend al fine di fornire un servizio aggiuntivo per il trasferimento dei giovani verso i luoghi di attrattività ubicati nella fascia costiera per migliorare la sicurezza dei trasporti riducendo anche l'incidentalità.

Si intende inoltre incrementare le corse nella zona balneare nel periodo estivo in modo che il servizio di trasporto pubblico divenga a tutti gli effetti il sistema di spostamento per i turisti per il raggiungimento dei punti di interesse, come importante alternativa all'auto privata. Tale proposta consentirebbe di decongestionare le porzioni di territorio più prettamente turistiche nell'ottica di valorizzarlo anche in chiave ambientale, oltre che in termini di sicurezza e vivibilità.

Attualmente è attivo uno scuolabus gestito al livello comunale che serve ora del forese.



Viste le criticità evidenziate dai cittadini del forese nel percorso di partecipazione si propone l'introduzione del servizio Prontobus, per le località dell'entroterra, servite dal servizio urbano, con frequenza ridotta delle corse. Il costo del servizio Prontobus dovrà necessariamente essere in linea con quelli ordinari e per accedere al servizio sarà obbligatoria la prenotazione telefonica ovvero potrà essere attivata una app a questo scopo.

Fermate

Una prima analisi delle fermate presenti sul territorio comunale evidenzia condizioni di attesa e accessibilità non ottimali con particolare riferimento alle fermate del forese. Pertanto il PUMS intende promuovere interventi di miglioramento degli arredi delle fermate, con informatizzazione delle informazioni in relazione alle corse.

Attualmente sono presenti pochissime fermate, solo a Cervia centro, attrezzate specificatamente per i portatori di handicap (via Caduti) e con servizi di informatizzazione delle corse (Circ. ne sacchetti, p. le Resistenza, una coppia a Milano Marittima ed una in viale Titano a Pinarella): risulta di primaria importanza estendere questi servizi ad un numero maggiore di fermate.

Per quanto riguarda i sistemi di copertura delle fermate, sostanzialmente le fermate ubicate in punti strategici ad alta fruizione, risultano già dotate di pensiline: si auspica l'estensione di tali soluzione ad altre postazioni, eventualmente promuovendo l'utilizzo di nuovi sistemi a basso impatto ambientale.

Al fine di favorire l'accessibilità al servizio possono essere attivate azioni per facilitare l'acquisto dei titoli di viaggio, eventualmente prevedendo l'installazione di emittitrici automatiche di biglietti.

Transfert da/per HUB intermodali

Negli ultimi anni è stata attivato nel periodo estivo il servizio di navetta gratuita pubblica al fine di incentivare l'utilizzo del parcheggio scambiatore a Milano Marittima nell'ottica di allontanare il traffico dalla zona balneare.

Tale servizio è in fase di rodaggio e attualmente effettua il percorso verso sud ad anello Viale Jelenia Gora – Viale Due Giugno sino alla Rotonda Corelli.

Nel 2022 tale servizio sarà esteso nei weekend del periodo estivo anche alla parte nord fino all'anello del pino. Il PUMS propone di estendere tale servizio anche alle altre HUB intermodali incrementando la frequenza delle corse al fine di incentivarne il più possibile l'utilizzo.

Trasporto pubblico su rotaia

Nell'ottica di valorizzare la stazione non più come solo luogo di transito di passeggeri e merci, si intende trasformarla in un hub multiservizi a basso impatto ambientale, al fine di mettere al centro le persone puntando sui servizi legati alla mobilità.

Si consideri tra l'altro che la Stazione di Cervia è ubicata in una zona strategica della città, molto vicina al centro storico, raggiungibile a piedi in pochi minuti, solo che ad oggi risulta poco utilizzata sia dai turisti che dai residenti.

Si intende perciò metterla al centro del sistema degli spostamenti in modo che le persone che arrivano abbiano subito la sensazione di trovarsi in un punto nevralgico della città: si prevedono interventi di sistemazione dei depositi delle bici con strutture protette e custodite, l'introduzione di punti di bike sharing e car sharing elettrico, la realizzazione di segnaletica direzionale al fine di indirizzare le persone verso i punti di interesse, anche tramite percorsi ciclabili di connessione e l'implementazione dell'intermodalità con i sistemi di trasporto pubblico, eventualmente introducendo navette di spostamento verso i luoghi di interesse, o comunque favorendo le connessioni con i punti di scambio degli autobus.

Si pensa anche ad interventi di urbanistica tattica di riassetto funzionale nelle zone limitrofe nell'ottica di avviare processi di riqualificazione: al fine di favorire l'accessibilità alla stazione si intende ampliare gli spazi di attesa a favore degli utenti, in modo da garantire una migliore fruizione dell'area soprattutto in considerazione della maggiore affluenza che si registra in estate per la presenza dei turisti e contestualmente una riorganizzazione dei flussi pedonali e ciclabili, anche attraverso interventi di ripavimentazione di alcune aree e sistemazione dei marciapiedi che collegano la stazione con le diverse direttrici verso il centro città e verso il mare. È già stato intrapreso un percorso di valorizzazione in chiave culturale dell'ambiente della Stazione attraverso una mostra fotografica che ritrae gli elementi identitari della città nell'ottica di trasformare la Stazione da luogo di attesa a luogo di confronto artistico.

In parallelo si intendono avviare iniziative che favoriscano l'utilizzo del treno per gli spostamenti turistici: è già stata sperimentata negli anni passati la campagna "Al Mare in Treno", come sistema di incentivazione da sviluppare in collaborazione con le strutture ricettive, prevedendo il rimborso del ticket ferroviario per i turisti che viaggiano in treno e soggiornano per un determinato periodo negli alberghi convenzionati.

Metropolitana di costa

In relazione al trasporto rapido costiero si intendono confermare gli indirizzi regionali per cui tale modalità di spostamento dovrebbe velocizzare in chiave sostenibile, i trasferimenti dei pendolari e turisti lungo la Riviera Romagnola, utilizzando la linea ferroviaria. Tale servizio metterà in collegamento le località balneari romagnole e per Cervia farà riferimento alla stazione ferroviaria.

Negli anni passati sono stati avviati tavoli di confronto tra Provincia di Ravenna, Camera di Commercio, Comuni di Ravenna e Cervia, ed operatori dell'autotrasporto, ed è stata realizzata l'esperienza turistica del navetto (Shuttle race) con l'aeroporto di Bologna.

Si intende confermare tale iniziativa, tanto più significativa in vista della ripresa del turismo post pandemia, per garantire collegamenti rapidi e diretti tra le località turistiche di Cervia e Ravenna con lo scalo aeroportuale bolognese.

Vista la recente riapertura dell'aeroporto di Forlì si intende attivare shuttle di collegamento diretto con Cervia e replicare il servizio anche per l'aeroporto di Rimini.

Considerato che Cervia e la Romagna ricadono in un'area balneare di grande interesse che accoglie turisti di provenienza locale e internazionale, è di grande importanza valorizzare tali collegamenti al fine di migliorare la qualità dei servizi connessi all'offerta turistica.

Azioni	Scenario tendenziale	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO
Qualificazione degli arredi		x		x
Aumento della frequenza delle corse con particolare riferimento al forese e a Cesenatico		x		x
Attivazione di prontobus nel forese		x		x
Modernizzazione del parco mezzi pubblico		x		x
Creazione di hub nella stazione ferroviaria		x		x
Potenziamento transfert da/per HUB intermodali	x	x	x	x



Potenziamento dei collegamenti con gli aeroporti (Bologna, Rimini, Forlì)		x		x
---	--	---	--	---

Azioni

- Implementazione della circolazione dei mezzi del trasporto pubblico locale, anche in inverno e negli orari serali, soprattutto nel weekend, favorendo l'intermodalità con altri sistemi di trasporto
- Informatizzazione dei sistemi di gestione del trasporto pubblico locale e incremento della dotazione di attrezzature ed arredi per l'agevole fruizione dei mezzi
- Individuazione di forme incentivanti l'utilizzo del trasporto pubblico ai fini turistici
- Attivazione di un sistema di trasferimento da e per gli aeroporti limitrofi (Bologna, Rimini e anche Forlì, recentemente riaperto)
- Sviluppo della connessione del sistema ferro-TPL mobilità dolce al fine di valorizzare la stazione ferroviaria come HUB logistico per la mobilità (collegamenti ciclabili e servizi essenziali quali depositi coperti, velo stazione, colonnine per la ricarica elettrica)

Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica

Cervia city map

La promozione dell'uso della bicicletta, sia per i collegamenti fra i centri abitati del forese che per l'attrattività turistica, si concretizza attraverso l'integrazione tra percorsi ciclabili e itinerari turistico/escursionistico. Al fine di valorizzare la mobilità sostenibile in chiave turistica, si intende infatti restituire una mappatura dei percorsi di collegamento tra i punti attrattivi del territorio "Cervia city map", funzionale alla fruizione turistica dei siti naturali ed antropici cervesi. Si intende pertanto potenziare i collegamenti tra le centralità urbane al fine di connettere gli elementi di interesse storico (Quadrilatero, magazzini del sale, percorso dei bunker, colonie Varese, Monopoli e centro Climatico Marino, Pieve di Santo Stefano,...), di interesse naturalistico (siti di importanza comunitaria Saline e pineta), nonché le principali zone commerciali (centro commerciale naturale del centro storico di Cervia e del Borgomarina, assi commerciali di Pinarella, Tagliata e Milano Marittima (rotonda I Maggio), prevedendo itinerari di mobilità dolce. Contestualmente si intende implementare la cartellonistica ubicata nei punti di interesse e informatizzare le informazioni, attraverso applicazioni consultabili dal proprio dispositivo mobile.

L'A.C. ha avviato il progetto "Luoghi letterari di Cervia" che ha individuato e valorizzato i luoghi dei grandi personaggi letterari e umanistici che hanno frequentato, ricordato e amato Cervia, con la collaborazione e le proposte degli agenti culturali e delle associazioni del territorio, per creare nuove opportunità culturali e momenti condivisi sia per i residenti che per i turisti, riscoprendo i legami con la storia e l'identità della città. L'obiettivo è valorizzare la presenza di queste figure, con la creazione di un itinerario culturale, denominato "Luoghi d'autore", che comprende l'identificazione dei luoghi nel territorio attraverso segni distintivi, e la realizzazione di eventi, iniziative, incontri, dedicati a tenere viva la memoria di tali personaggi, si tratta di un percorso lungo i luoghi di vita e di ispirazione dei grandi scrittori che diventa anche un patrimonio culturale ed ambientale da proteggere, dove si può rivivere il loro ricordo, provare, gustare, sentire e osservare tutto ciò che ha portato un autore a scrivere pagine memorabili e ripercorrere la sua dimensione umana.

Il PUMS propone di integrare tale progetto negli itinerari ciclabili e pedonali esistenti e di progetto, individuati dalla Cervia City Map, creando percorsi tematici dedicati alla memoria storica di tali figure.

Servizi di transfert legati alle strutture ricettive

In parallelo per qualificare l'offerta turistica, incentivando il turismo di lungo periodo, si intende promuovere, in collaborazione con le strutture ricettive, iniziative finalizzate a offrire pacchetti che includono sia il trasporto che l'alloggio: treno/bus/aereo+navetta+hotel e pacchetti vacanza che comprendono l'ingresso alle attrazioni del territorio (saline, casa delle farfalle, musei, parco naturale,...) con agevolazioni anche per i servizi balneari, nonché sistemi di tariffazione agevolata per gli spostamenti nel territorio comunale con i mezzi pubblici.

Parcheggi pertinenziali per strutture alberghiere

Al fine di migliorare e qualificare l'offerta delle strutture turistiche ricettive si rivela indispensabile perseguire l'efficientamento e la razionalizzazione degli spazi adibiti a parcheggio pertinenziale: sono stati già realizzati alcuni parcheggi in aree di proprietà comunale date in concessione (via Colombo e via Milazzo) e altri sono in previsione, destinati ad ospitare i mezzi dei clienti degli alberghi convenzionati e ad essi collegati tramite servizi di transfert gestiti dalle strutture stesse.

La volontà è quella di realizzare aree di sosta che implementino i servizi, in un'ottica eco-sostenibile, arricchendo l'offerta delle imprese turistiche consorziate, seguendo i principi di smart mobility ed utilizzando la tecnologia più avanzata, attraverso un servizio comodo, sicuro ed ecologico.

Tale progetto tiene conto delle necessità attuali e del prossimo futuro che vedono tempi azzerati per la ricerca dei parcheggi, la videosorveglianza dell'area, il supporto alla ricarica delle auto elettriche, produzione di energia elettrica in loco, con impianto fotovoltaico controllato da remoto, servizi di bikesharing e stazioni di gonfiaggio bici, per garantire l'intermodalità.

Il parcheggio Colombo è il primo progetto attuato a Cervia adibito a ad area di sosta per i mezzi dei fruitori delle strutture alberghiere e si configura come un prototipo che potrà diventare lo standard di servizio dei nuovi "Smart Parking".



È infatti attualmente in fase di realizzazione anche il parcheggio in Viale Milazzo e l'A.C. ha intenzione di pubblicare ulteriori bandi per aree da destinare al medesimo scopo.



	Scenario tendenziale	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO
Cervia City Map		x	x	x
Realizzazione di parcheggi pertinenziali per strutture ricettive		x	x	x
Sviluppo di collegamenti intermodali connessi alle strutture ricettive		x	x	x
Promozione di pacchetti vacanza		x	x	x

Azioni

- Cervia city map - Mappatura dei percorsi esistenti al fine di collegare i punti di interesse culturali e ambientali con indicazione dei parametri di viaggio in relazione ai diversi mezzi e installazione di cartellonistica specifica
- Efficientamento e razionalizzazione degli spazi adibiti a parcheggio pertinenziale per le strutture alberghiere individuando aree anche distanti dalle stesse dotate di servizio di collegamento
- Sviluppo di un sistema efficiente che consenta ai turisti il trasferimento da e verso le strutture alberghiere (pacchetti treno/bus+hotel)

Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile

Mobilità elettrica

Le politiche di gestione della domanda di mobilità si pongono l'obiettivo di orientare gli spostamenti verso le modalità di trasporto a minor impatto ambientale, sociale ed economico. Questi obiettivi risultano essere perseguibili anche attraverso il coinvolgimento diretto della cittadinanza, la diffusione di una maggiore consapevolezza rispetto alle tematiche ambientali e l'introduzione di strumenti innovativi in grado di efficientare il sistema della mobilità urbano. L'innovazione tecnologica e l'incentivazione verso approcci di mobilità più sostenibile rappresentano importanti strumenti capaci di coinvolgere parti di cittadinanza in processi virtuosi che conducano ad una positiva evoluzione del sistema degli spostamenti urbani. Uno dei temi maggiormente influenzati dalla rapida evoluzione tecnologica degli ultimi anni è rappresentato dalla



mobilità elettrica: il PUMS punta ad esplorare soluzioni innovative e funzionali per il conseguimento degli ambiziosi obiettivi che si è posto.

Al fine di perseguire l'obiettivo di città a basse emissioni inquinanti riveste grande importanza "la Città Elettrica": in tal senso si intende efficientare il parco auto privato, agendo sulla vetustà e la tipologia di alimentazione del parco circolante, puntando sulla mobilità elettrica, considerato che questa giocherà un ruolo sempre più importante.

La diffusione della mobilità elettrica può generare numerosi benefici, primi tra tutti quelli che riguardano la qualità dell'aria nelle aree urbane grazie alla riduzione delle emissioni locali, ma anche la riduzione dei costi per i proprietari dei veicoli e la migliore affidabilità dei veicoli stessi. Gli autoveicoli elettrici sono veicoli che utilizzano il motore elettrico come risorsa di propulsione. Possono essere classificati in veicoli ibridi (HEV) e veicoli ibridi plug-in (PHEV), che utilizzano entrambi anche un motore a combustione, e veicoli completamente elettrici (BEV).

Risulta chiaro, pertanto, che lo sviluppo della mobilità elettrica vede già impegnati, accanto alla Pubblica Amministrazione, molti player attivi nei rispettivi campi di competenza in un settore che si ritiene diventerà lo scenario di riferimento per la mobilità di persone e merci (produttori di veicoli elettrici e relativo indotto, produttori di stazioni di ricarica, venditori ed installatori delle stazioni di ricarica, charging point operators che gestiscono una rete di stazioni di ricarica interconnesse e possono abilitare uno o più Mobility Service Provider, Mobility Service Provider che offrono il servizio di ricarica elettrica al cliente finale, gestendo il pagamento, l'assistenza (caring) e servizi a valore aggiunto).

Dal punto di vista dell'Ente pubblico locale, ai fini di un crescente sviluppo della mobilità elettrica, possono essere individuate le seguenti macro-azioni:

- impulso allo sviluppo della rete di ricarica pubblica con implementazione di informazioni all'utenza su ubicazione/stato colonnine (piattaforme per l'utenza) e servizi di prenotazione e pagamento elettronico;
- facilitazioni per lo sviluppo della ricarica domestica e della ricarica su aree private;
- facilitazione di accesso ad alcune aree urbane e specifiche politiche della sosta;
- agevolazioni fiscali per i mezzi a minor impatto ambientale;
- integrazione con i servizi shared-mobility, proposte di soluzioni di Mobility Management aziendali.

Su tali passi si sviluppa il progetto Mi Nuovo M.A.R.E. (Mobilità alternativa ricariche elettriche) della Regione Emilia-Romagna che prevede la fornitura e l'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici nei comuni della Riviera Romagnola.

Per quanto riguarda gli ulteriori sviluppi della rete pubblica di ricarica, anche in termini di numero di punti di ricarica standard o veloce e loro localizzazione, il PUMS prevede la realizzazione di nuovi punti di ricarica elettrica attraverso un processo di sviluppo che coinvolga sia il settore pubblico che quello privato, utilizzando eventualmente anche fondi europei/nazionali/regionali e l'integrazione con le iniziative di sharing e con altri servizi "accessori" quali, per esempio, la prenotazione degli stalli e/o l'informazione sul loro stato di occupazione, per fare crescere l'attrattività dei servizi per la mobilità elettrica.

Circa la localizzazione delle infrastrutture di ricarica a potenza standard nella fase iniziale ci si concentrerà nelle vicinanze dei principali poli generatori e/o attrattori di domanda (in aree pubbliche o di uso pubblico di enti pubblici, uffici, centri commerciali, parcheggi di interscambio, ospedale, luoghi di interesse turistico etc.).

Al fine di uno sviluppo omogeneo e coordinato della rete di ricarica elettrica nell'orizzonte di validità del Piano, si prevede pertanto la progressiva localizzazione delle infrastrutture di ricarica lenta con distribuzione territoriale proporzionale alla presenza di attrattori (posti di lavoro) e di residenti, con l'utilizzo di standard tecnologici omogenei e massima interoperabilità e l'applicazione di sistemi smart che garantiscano



l'occupazione degli stalli dedicati ai mezzi effettivamente in ricarica, promuovendo tecnologie di verifica puntuale e immediata ai fini del controllo e politiche tariffarie che favoriscano la rotazione di utilizzo delle infrastrutture, al fine di massimizzare l'offerta di ricarica per l'utenza.

In relazione alla diffusione di infrastrutture di ricarica in ambiti privati, si precisa che il REC del comune di Cervia (art. 90) ha introdotto l'obbligo per la predisposizione all'allaccio delle colonnine di ricarica elettrica per alcune casistiche specifiche.

Insieme allo sviluppo della rete di ricarica occorre incentivare direttamente la diffusione dei veicoli elettrici in luogo di quelli ad alimentazione a combustione, sia per il trasporto persone, sia per il trasporto merci.

Nella prospettiva di incentivare ulteriormente l'acquisto di veicoli elettrici dovranno essere attuate azioni di promozione dei veicoli elettrici che consentano di sfruttare la regolamentazione per l'accesso alle ZTL o per il pagamento della sosta, sia per i veicoli privati che per i veicoli merci, con l'obiettivo di contenere l'utilizzo di veicoli a forte impatto ambientale prevedendo, in uno scenario di lungo termine, l'accesso e/o la sosta in alcune aree esclusivamente a veicoli completamente elettrici, in particolare nella zona a ridosso della spiaggia lungo le traverse a mare che si diramano da viale Il Giugno a Milano Marittima. In questa zona pertanto si intende intensificare la presenza di punti di ricarica elettrica al fine di garantire un servizio efficiente, favorendo il flusso di auto elettriche a discapito dei veicoli tradizionali nell'ottica di ridurre l'inquinamento ambientale. Si intende anche incentivare le aziende private alla dotazione di flotte a trazione elettrica attraverso agevolazioni fiscali locali e nell'ambito dello sviluppo del car sharing, nei nuovi eventuali bandi o accordi si potrà inserire criteri di valutazione delle offerte connessi all'utilizzo di veicoli elettrici.

Si intende avviare il rinnovo delle flotte in dotazione alla Pubblica Amministrazione con l'acquisto di veicoli elettrici e convertire gradualmente la flotta del trasporto pubblico verso l'ibrido o l'elettrico o eventuali altre forme di alimentazione sostenibile, valutando eventualmente l'opzione di car sharing tra servizi o di noleggio mezzi a breve termine.

È di tutta evidenza, ad ogni modo, che in sinergia con quanto potrà fare l'amministrazione comunale, sono auspicabili provvedimenti incisivi nella incentivazione alla diffusione dei mezzi elettrici da parte degli Enti sovraordinati e del Ministero competente, in particolare utilizzando le leve fiscali a disposizione, mediante interventi centrati sia sul potenziale acquirente, sia sul sistema industriale dell'automotive.

Nell'ambito del progetto di elettrificazione della città, per il quale è stato affidato specifico incarico ad una agenzia per l'energia e lo sviluppo sostenibile, nel 2022, è stata effettuata un'analisi sulla mobilità elettrica e relativi sistemi di ricarica (Allegato alla relazione).

Micromobilità elettrica

Accanto alla più nota mobilità elettrica basata su veicoli di uso ormai consolidato (autoveicoli, motocicli, ciclomotori, quadricicli e biciclette a pedalata assistita), negli ultimi anni si è assistito, anche in Italia, ad un crescente interesse verso quella che viene definita micromobilità elettrica. Per micromobilità elettrica si intende la possibilità di spostarsi utilizzando un'innovativa categoria di dispositivi, caratterizzati da dimensioni e peso molto ridotti e dalla presenza di un motore elettrico, che vengono impiegati per brevi tragitti e per il trasporto di una singola persona. Fanno parte di tale categoria mezzi di trasporto elettrificati o semi-eletrificati come monopattini, overboard, monowheel e "segway".

L'implementazione della micromobilità elettrica si pone come soluzione alla domanda di trasporto "dell'ultimo miglio" con una modalità più versatile, innovativa ed immediata rispetto ad altre soluzioni di mobilità sostenibile, come il trasporto pubblico o il car sharing, affiancandosi al più tradizionale uso della bicicletta. L'elemento di novità introdotto da tali mezzi, con particolare riferimento ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (MPPE), è la possibilità, dati gli ingombri e i pesi ridotti, di gestire un



dispositivo di mobilità personale che l'utente può portare con sé in ogni contesto; questo aspetto definisce una rilevante flessibilità anche nell'organizzazione di spostamenti multimodali con auto, treno, autobus, ecc. La possibilità di avere il proprio dispositivo sempre con sé mette anche al riparo l'utente dal rischio di furti (come può accadere per le biciclette elettriche) e gli consente di avere diverse opportunità per la ricarica del dispositivo durante la giornata.

Nella prospettiva di incentivare fin da subito lo sviluppo della micromobilità elettrica sul territorio comunale il PUMS intende promuovere la regolamentazione dell'utilizzo dei MPPE, proseguendo nell'attivazione di servizi di sharing di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica in modalità free floating da parte di operatori privati sul territorio comunale. Si intende comunque valutare, alla luce delle risultanze della fase di sperimentazione, la successiva stabilizzazione dell'offerta di servizi di sharing dei nuovi mezzi, valutando altresì la possibile combinazione con servizi di bike sharing.

La volontà è quella di incentivare l'utilizzo di veicoli di micromobilità elettrica, effettuando al contempo uno specifico monitoraggio dell'incidentalità che individui eventuali ambiti/casistiche di ricorrenza dei sinistri, al fine di implementare un piano di interventi volto alla minimizzazione dei rischi.

Nel 2021 è stata già avviata la collaborazione con la società di sharing dei monopattini elettrici, e si intende proseguire per il prossimo triennio il servizio di micromobilità in sharing individuando soggetti esterni idonei a gestire il servizio nel territorio comunale.

Azioni di Mobility Management

"Mobility management" significa "gestione della domanda di mobilità" e consiste in un insieme di misure rivolte a migliorare la mobilità di persone, veicoli e merci nelle aree urbane e utilizzare azioni che salvaguardino e valorizzino l'ambiente attraverso soluzioni innovative e a basso impatto ambientale. Il mobility management diventa una strategia sempre più rilevante nella gestione e nella pianificazione della mobilità della città, che passa non solo da azioni infrastrutturali ma anche dal coinvolgimento attivo degli utenti.

L'attività del responsabile della mobilità aziendale è quella di razionalizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, promuovendo tutti i modi innovativi e alternativi all'utilizzo dell'automobile che servano a decongestionare il traffico e a contenere l'inquinamento atmosferico.

Il Mobility Manager, infatti, opera sulla domanda di trasporto, lavorando in particolare sugli spostamenti sistematici e sui comportamenti delle persone, svolgendo un importante ruolo di pianificazione nelle aziende al fine di ottimizzare i costi aziendali per gli spostamenti, in armonia con le politiche di mobilità sostenibile del territorio, migliorandone l'immagine complessiva e il rapporto con gli stakeholders.

Al Comune, attraverso la figura del Mobility Manager d'area, spetta il compito di svolgere la funzione di collettore per la raccolta dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro redatti dalle aziende del territorio, promuovendo attivamente le iniziative di mobilità di area, offrendo supporto tecnico e coordinamento per i referenti di mobilità aziendali e monitorando gli effetti delle misure adottate, quindi di fatto dovrebbe rappresentare un effettivo punto di riferimento per la pianificazione della mobilità cittadina: gli spostamenti casa-lavoro muovono quotidianamente centinaia di dipendenti, i cui spostamenti hanno ricadute in termini di congestione, di inquinamento atmosferico e acustico.

Nell'ambito del periodo di attuazione del piano si valuterà l'opportunità di individuare la figura del Mobility Manager, la quale in primis possa lavorare sulla riduzione dell'impatto complessivo che il Comune stesso, inteso come azienda, produce attraverso la mobilità che genera sul territorio con l'insieme della propria attività.



Tale figura potrà inoltre avviare un confronto con le aziende del territorio per individuare proposte di spostamento sostenibile in base alle specifiche esigenze dei lavoratori (itinerari ciclabili, connessioni con trasporto pubblico, possibilità di organizzare flotte di car-pooling, ecc.).

Si potrà valutare la promozione di iniziative, al fine di incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti sistematici casa-lavoro, introducendo una serie di azioni tra cui l'erogazione di buoni mobilità, ovvero incentivi diretti ai cittadini che scelgono di recarsi al lavoro in bicicletta.

Iniziative di coinvolgimento della cittadinanza e percorsi educativi

Si intendono promuovere iniziative legate al tema della mobilità sostenibile dedicate a tutte le fasce di età. I comportamenti in fatto di mobilità sono influenzabili attraverso campagne informative e promozionali dirette a sviluppare nei cittadini un comportamento a favore della mobilità sostenibile senza ulteriori investimenti in infrastrutture. Tra le misure che si possono attuare si individuano strategie informative integrate per attirare l'attenzione della gente sugli impatti negativi causati dal traffico motorizzato individuale e sugli effetti positivi dello spostarsi a piedi, in bicicletta o utilizzando i trasporti pubblici, tra cui gli impatti sull'ambiente e sulla salute, campagne promozionali e di marketing sui mezzi di trasporto sostenibile, come il trasporto pubblico, le modalità di trasporto non motorizzato, i veicoli a basse emissioni, il car pooling ecc., realizzazione di eventi per rinforzare l'immagine del trasporto pubblico, eventi pubblici, come la temporanea conversione delle strade principali in zone pedonali, giornate senza auto, bambini che dipingono le strade e rilevamenti della velocità in prossimità delle scuole, manifestazioni su pattini o in bicicletta nelle strade urbane e altre iniziative. Si auspica inoltre il coinvolgimento dei cittadini in discussioni su temi riguardanti la mobilità anche con l'ausilio di piattaforme di e-learning destinate alla collettività e/o alle imprese che forniscono informazioni sulle possibilità di utilizzo di veicoli puliti, di mezzi di trasporto pubblico ecc. e sulle modalità di attuazione delle misure di gestione della mobilità. Un progetto già avviato da diverse città è l'organizzazione di giornate ecologiche, iniziativa proposta dal Piano Aria Integrato Regionale 2020 (PAIR), all'interno del quale siano previste delle limitazioni al traffico dei veicoli a motore in determinate zone della città: in occasione di tali giornate possono essere organizzate delle attività ludicricreative. Le giornate ecologiche costituiscono un'opportunità di riflessione sugli stili di vita in corso e le attività proposte permettono a grandi e bambini di riflettere sui temi della sostenibilità e se inserite nella programmazione degli eventi della stagione estiva potrebbero avere un rilievo anche in chiave turistica.

Già attiva da diversi anni è l'iniziativa dell'asta delle biciclette, che prevede la vendita delle biciclette che hanno trascorso il periodo di giacenza presso l'Ufficio Oggetti Smarriti del Comune senza essere state reclamate dai legittimi proprietari, e che si intendono rendere nuovamente operative. Si intende proseguire tale iniziativa dandone maggiore diffusione.

Anche il Comune di Cervia ha aderito alla campagna di sensibilizzazione all'ambiente "Liberiamo l'aria", promossa dalla Regione Emilia Romagna, che consiste nella promozione di percorsi in bicicletta all'interno del territorio comunale, iniziative che si concretizza nell'evento "Sciame di biciclette", replicato negli anni.

Già da tempo il Comune di Cervia opera nella direzione di promuovere percorsi educativi per incrementare la consapevolezza ambientale nel campo della mobilità. Negli anni, state promosse numerose iniziative specifiche in ambiente scolastico e, più in generale, azioni di coinvolgimento della cittadinanza; tra gli esempi più noti: il piedibus scolastico. I percorsi educativi con bambini e ragazzi risultano estremamente efficaci in quanto contribuiscono certamente, nel lungo periodo, alla costruzione di una radicata e profonda consapevolezza ambientale nei cittadini di domani; tali azioni hanno, in parallelo, risvolti positivi già nell'immediato grazie alla veicolazione nelle famiglie delle esperienze educative affrontate in ambito scolastico.

Dando seguito ai corsi di educazione stradale già avviati dalla Polizia Municipale in collaborazione con le scuole, si intende promuovere anche l’iniziativa “Bike to School”, dove i bambini possono formare carovane di biciclette per andare a scuola.

Accessibilità e infrastrutture urbane

È interesse dell’amministrazione approfondire il tema dell’accessibilità urbana intesa come fruizione agevole, in condizioni di sicurezza ed autonomia, dei luoghi, dei servizi e delle attrezzature della città agli utenti fragili comprese le persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. A partire da un’analisi delle attuali infrastrutture stradali, in relazione al tema delle barriere architettoniche, si intende mappare percorsi ad hoc che consentano di mettere in connessione i principali punti strategici della città, individuando tre livelli di connessioni: i percorsi di PRIMO LIVELLO individuano un sistema primario ed interconnesso che consente una percorrenza protetta continua tra i luoghi ritenuti più significativi, i percorsi di SECONDO LIVELLO hanno la funzione di diffondere nel tessuto urbano la rete di percorrenza protetta, collegando i percorsi di primo livello a poli di interesse secondari, ai percorsi di terzo livello e al maggior numero di fermate di mezzi pubblici ed infine i percorsi di TERZO LIVELLO che, oltre a completare il sistema a maglie dei percorsi protetti, garantiscono alcuni collegamenti con aree edificate periferiche e con mezzi pubblici.

Vista l’importanza del turismo balneare a Cervia sono stati già avviati progetti affinché la spiaggia sia totalmente fruibile anche alle persone con disabilità. Oltre ai parcheggi, alle passerelle riservate e ai servizi dedicati, per far sì che il turista con esigenze particolari possa vivere al meglio la vacanza al mare, è stato messo in campo il progetto “Un bagnino per amico, in collaborazione con la Cooperativa Bagnini, progetto di avanguardia per il turismo che prevede poltrone anfibe brevetate per la spiaggia e per il mare, e un fisioterapista qualificato che si occupa del disabile, ad esempio per fare il bagno in totale sicurezza con servizio gratuito e prenotabile in qualsiasi momento.

Infomobilità

L’utilizzo dell’infomobilità per gestire la circolazione urbana, pubblica e privata, costituisce oggi uno strumento versatile per segnalare in tempo reale tutte le anomalie della circolazione (cantieri, manifestazioni, limitazioni, ecc.) e per fornire, a chiunque debba effettuare uno spostamento, un supporto decisionale per la scelta dei percorsi, dei parcheggi disponibili e delle modalità di trasporto più convenienti. L’infomobilità costituisce uno strumento per comunicare messaggi e informazioni anche in tempo reale sull’accesso alla città, sulla viabilità e su particolari situazioni del traffico, contribuendo in tal modo alla scelta di percorsi e/o modi alternativi di spostamento e conseguentemente allo snellimento del traffico. Inoltre, il sistema può essere integrato con un sistema di rilevamento del traffico e di monitoraggio dell’occupazione dei parcheggi.

Azioni	Scenario tendenziale	Scenario di piano	BREVE PERIODO	MEDIO – LUNGO PERIODO
Promozione dell’efficientamento del parco auto privato puntando sulla mobilità elettrica		x	x	x
Realizzazione di nuovi punti di ricarica elettrica	x	x	x	x
Ammodernamento in chiave elettrica dei mezzi di proprietà comunale	x	x	x	x



Micromobilità elettrica	x		x	
Azioni di Mobility Management		x		x
Iniziative in tema di mobilità sostenibile	x	x	x	x
Accessibilità alle spiagge per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale	x		x	
Realizzazione percorsi per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale		x	x	x
Infomobilità		x		x

Azioni

- Individuazione di misure finanziarie per promuovere l'ammodernamento del parco veicolare
- Sperimentazione su strada di veicoli a propulsione elettrica, monowheel, segway, hoverboard, monopattini elettrici, individuando percorsi idonei alla circolazione e promuovendone l'utilizzo attraverso sistemi di condivisione ed eventualmente incentivandone l'acquisto ed il noleggio
- Sviluppo di città elettrica con sistemi di car sharing e installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici distribuite sul territorio
- Attività di sensibilizzazione e promozione della cultura della mobilità sostenibile al fine di aumentare la consapevolezza del cittadino e lo spirito critico dei cittadini relativamente alle abitudini e nuove opportunità di spostamento
- Individuazione delle criticità presenti nel territorio e realizzazione di interventi ad hoc per le utenze deboli: individuazione di percorsi protetti da realizzare con diversa priorità adottando soluzioni idonee per i portatori di handicap per il raggiungimento di punti di interesse
- Promozione di attività finalizzate allo sviluppo di un modello di spostamento casa-scuola e casa lavoro, eventualmente con l'ausilio delle figure del Mobility Manager al fine di valutare le soluzioni più idonee
- Realizzazione di azioni formative e corsi di educazione stradale nonché promozione della mobilità sostenibile nelle scuole

Misure di mitigazione

Come appare evidente dalle analisi sin qui condotte il PUMS non presenta nel suo complesso impatti negativi significativi, anzi viene confermato il ruolo di questo strumento di pianificazione che nasce per indirizzare la mobilità urbana verso forme di sostenibilità.

In linea generale non si ravvisano esigenze particolari di mitigazione a livello strategico mentre per le fasi successive di attuazione delle singole misure sarà cura delle singole progettazioni definire eventuali esigenze mitigative o di inserimento ambientale.

Ciò riguarderà sicuramente le iniziative che hanno un contenuto strutturale più importante e quindi:

- la realizzazione delle piste ciclabili in specie quelle che riguardano contesti sensibili come le ciclovie da realizzare nel comparto saline o nel comparto bassona;
- gli interventi sulla viabilità che mirano a limitare la velocità e riorganizzare i flussi di traffico;
- la realizzazione di parcheggi che dovranno essere attuati con soluzioni a basso impatto ambientale.



In generale in fase di progettazione dei singoli interventi è opportuno garantire elevati requisiti di qualità ambientale adottando soluzioni a basso impatto ambientale rispettose del contesto in cui si inseriscono (pavimentazioni permeabili, alberature, ...), anche in considerazione dell'importante realtà storico naturalistica che caratterizza il territorio comunale.

A titolo di esempio si riportano le seguenti misure di mitigazione:

- per gli interventi prossimi alle aree protette utilizzare sistemi di illuminazione che minimizzino l'inquinamento luminoso, temporizzati, con sistemi di rilevazione della presenza;
- nei parcheggi scambiatori e negli hub intermodali utilizzare coperture fotovoltaiche, realizzati in concorso con operatori privati o a supporto delle comunità energetiche, per l'ombreggiamento degli stalli e la produzione di energia elettrica;
- utilizzo di materiali provenienti dalla filiera del recupero in sostituzione a materiali di origine naturale.

Tutte le azioni del PUMS sono finalizzate alla riorganizzazione della mobilità del territorio che soprattutto nel periodo estivo è esposta a intensi flussi di traffico dovuti ai turisti, mirando a decongestionare le zone più prossime al mare creando punti scambiatori nelle zone più arretrate, ed attivando sistemi di segnaletica informatizzata per fluidificare il traffico urbano.

Il PUMS include di per sé diverse proposte finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria e alla mitigazione dei cambiamenti climatici quali il potenziamento della rete ecologica e il conseguente incremento della biodiversità attraverso la realizzazione di nuovi parchi che peraltro contribuiscono anche a creare nuovi spazi di aggregazione sociale, nonché in generale la promozione dell'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico, dei mezzi in sharing e di tutte le soluzioni di mobilità dolce alternative alle auto private.

Diverse azioni portano a soluzioni di riduzione dell'inquinamento acustico diminuendo la popolazione esposta a maggiori livelli sonori.

Altrettante azioni puntano a mettere in sicurezza il territorio, adeguando i percorsi per tutti i tipi di utenze, comprese le persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, adottando idonee soluzioni in corrispondenza di punti critici anche attraverso sistemi di riduzione della velocità, regolamentazione della sosta, limitazione degli accessi ai mezzi in alcune zone, al fine di rendere la strada fruibile ai pedoni, ciclisti e alle attività insediate, nell'ottica di garantire la massima sicurezza e salute dell'ambiente urbano.



TITOLO 5 MONITORAGGIO

5.1 Il monitoraggio secondo le linee guida

Il monitoraggio del Piano ha la funzione di segnalare eventuali scostamenti apprezzabili tra le previsioni e il reale stato di attuazione delle azioni oltre che l'andamento degli indicatori.

Nelle linee guida europee gli indicatori sono finalizzati a verificare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi, identificare le criticità da superare per l'attuazione del Piano entro i tempi stabiliti e informare gli stakeholder e i cittadini sui progressi nell'attuazione delle azioni.

Per ciò che riguarda le linee guida nazionali viene focalizzata l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale, in coerenza con le indicazioni comunitarie, si raccomanda "la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle misure e degli interventi individuati nel Piano".

Le Linee Guida regionali confermano la necessità di definire le attività di monitoraggio da avviare a conclusione dell'iter procedurale del PUMS sulla base degli indicatori di risultato e di realizzazione e che obiettivo delle attività di monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dallo scenario di Piano.

Nel corso della vita del PUMS sarà prodotto un Rapporto Biennale sullo stato di attuazione e realizzazione delle misure previste dal PUMS. Tale monitoraggio periodico potrà essere condiviso con i portatori di interesse al fine di darne diffusione attraverso gli strumenti di comunicazione, in coerenza con le indicazioni delle linee guida che promuovono l'estensione del percorso partecipato anche alla fase post approvazione.

5.2 Target di risultato del PUMS

La VAS definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi. All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni. Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Gli indicatori per il monitoraggio del PUMS, sia rispetto agli obiettivi ed azioni del piano stesso, sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità individuati, potranno essere utilizzati anche nella valutazione di "eventuali alternative" nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, o nello studio di eventuali misure mitigative o compensative.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio è strutturato in due macroambiti:

- Indicatori di contesto rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.
- Indicatori di processo che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

Nella scelta del set di indicatori di valutazione si è teso a privilegiare quelli che siano riassumibili in un ulteriore set di indicatori di monitoraggio, aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione.

Tali indicatori sono coerenti con quelli già riportati nel PUG e nel PAESC approvati, in particolare entrambi gli strumenti individuano come obiettivo prioritario la riduzione delle emissioni climalteranti attraverso una serie di azioni che puntano alla restituzione della naturalità agli ambienti e all'utilizzo delle fonti rinnovabili. Gli indicatori del PUMS sono calibrati sulle tematiche della mobilità e pertanto affrontano con maggiore dettaglio rispetto agli strumenti citati, temi specifici che nel PUG vengono affrontati ad ampio raggio, trattandosi di un piano strategico di governo del territorio che disciplina gli interventi negli ambiti urbani ed extraurbani. In tabella è riportato l'indicatore delle emissioni di Co2 e il relativo target al 2032 già inserito nel PAESC.

Ai sensi dell'art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06, lo stato di attuazione del piano, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale saranno presentati, ogni 2 anni, in un monitoraggio ambientale sul quale la Regione si esprimerà come disposto dal comma 2-ter del medesimo articolo.

In considerazione del fatto che gli scenari individuati sono di breve termine (2-4 anni) e di medio lungo termine (10 anni), il monitoraggio sarà coordinato con queste tempistiche al fine di valutare l'efficacia del piano e le azioni attuate rispetto alle previsioni, nel corso della sua validità.

Indicatore	Frequenza di monitoraggio	Unità di misura relativi all'ultima annualità disponibile	Scenario 0	Target al 2032
Qualificazione delle aree di sosta				
Numero posti auto negli HUB intermodali	Biennale	Numero di posti auto	175 p.a.	400 p.a.
Numero posti auto nei parcheggi pubblici	Biennale	Numero di posti auto	2872 p.a.	4515 p.a.
Stalli a pagamento	Biennale	Numero di posti auto		In aumento
Promozione della ciclabilità e pedonalità				
Lunghezza della rete ciclabile oggetto di riqualificazione del lungomare	Biennale	km riqualificati	2 km	6 km



Lunghezza della rete ciclabile a Cervia	Biennale	Km realizzati	33,2 km	36,6 km
Lunghezza della rete ciclabile nel forese	Biennale	km realizzati	18,9 km	40,2 km
Piste ciclabili	Biennale	Km di piste ciclabili rispetto al 2020		In aumento (strategia Regionale Agenda 2030)
Utenze bike sharing	Biennale	Numero di prelievi/anno		In aumento
Depositi bici protetti	Biennale	Numero di depositi bici protetti		In aumento
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale e per la qualità dell'aria e dell'acustica				
Interventi di dissuasione della velocità	Biennale	n. interventi attuati		In aumento
Interventi di ricucitura della rete stradale	Biennale	n. interventi attuati		In aumento
Incidentalità stradale – Incidenti	Biennale	Numero di incidenti totali rilevati	867 al 2019	In riduzione
Incidentalità stradale – Feriti	Biennale	Numero di feriti	1543 al 2019	In riduzione
Incidentalità stradale feriti/incidenti	Biennale	Tasso di feriti per incidente stradale ogni 10.000 abitanti		25,1 al 2030 (Strategia Regionale Agenda 2030)
Incidentalità stradale – Pedoni e ciclisti coinvolti	Biennale	Numero di pedoni e ciclisti coinvolti in incidenti	185 al 2019	In riduzione
Misure per la logistica merci	Biennale	N. iniziative		In aumento
Interventi per risolvere le criticità acustiche	Biennale	Numero interventi attuati		In aumento
Riduzione della popolazione esposta al rumore	Biennale	% dei residenti ricadenti nelle zone 30 con minore esposizione al rumore	dato estraibile da SIT	In aumento
Emissioni di CO2 *	Biennale	Emissioni Co2 ton/anno	201.902 ton/anno al 2007	Riduzione del 40% rispetto al 2007 (indicatore PAESC)
Emissioni di PM10, NO2, O3 *	Biennale	Emissioni di PM10, NO2, O3 ton/anno		In riduzione
Estensione ZTL/APU	Biennale	mq di aree	137.733 mq	231.519 mq
Estensione Zona 30	Biennale	mq di aree	1,2 kmq	5,0 kmq
Potenziamento del trasporto pubblico				
Mezzi a minor impatto inquinante circolanti nel territorio	Biennale	% di parco mezzi operante sulle linee TPL del bacino ravennate avente alimentazione alternativa al diesel puro (metano liquido o compresso, elettrico, ecc.) unitamente ai veicoli diesel iscritti nelle due più recenti classi ambientali (quindi allo stato attuale Euro5 ed Euro6)		In aumento
Fermate attrezzate per scambi intermodali	Biennale	Numero di fermate	1	In aumento
Navette da/per parcheggi scambiatori	Biennale	Numero km coperti		In aumento

Interventi migliorativi sulle fermate esistenti	Biennale	Numero di interventi		
Abbonamenti al trasporto pubblico su gomma	Biennale	Numero abbonamenti/anno		In aumento
Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica				
Parcheggi pertinenziali strutture ricettive	Biennale	Numero di posti auto		In aumento
Iniziative di promozione del trasporto pubblico in relazione all'offerta turistica	Biennale	Numero di iniziative		In aumento
Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile				
Composizione del parco veicolare	Biennale	Numero di veicoli circolanti immatricolati Euro 0,1,2,3,4,5,6		In riduzione
Composizione del parco veicolare elettrico	Biennale	Numero di veicoli circolanti immatricolati di tipo elettrico		In aumento
Punti di ricarica	Biennale	Numero di punti di ricarica installati	22	In aumento
Utenze car sharing elettrico	Biennale	Numero di prelievi /anno		In aumento
Utenze micromobilità elettrica in sharing	Biennale	Numero di prelievi /anno		In aumento
Piani di spostamento casa lavoro	Biennale			In aumento
Spostamento con mezzi privati		Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di studio e lavoro solo con mezzi privati	4146 (censimento istat 2011)	In riduzione **
Piedibus	Biennale	Numero piedibus attivati	10	In aumento
Bicibus	Biennale	Numero bicibus attivati		In aumento
Iniziative di promozione della mobilità sostenibile	Biennale	N. iniziative di promozione		In aumento
Interventi di miglioramento della segnaletica digitale		Numero inserimenti segnaletica digitale		In aumento

* Emissioni climalteranti: -55% UE al 2030 (Strategia Regionale Agenda 2030)

** (58% ER 2025 Strategia Regionale Agenda 2030)

In coerenza con la Strategia regionale si intende confermare i seguenti macro-target quantitativi:

- dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%);
- Ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato;
- Ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050.

Al fine di dare attuazione a tale strategia si intende mettere in atto in via prioritaria le azioni del PUMS che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili.

Il corretto svolgimento del monitoraggio del PUMS aiuta a identificare e anticipare le difficoltà nell'attuazione del Piano e, se necessario, permette di rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficiente.



Monitoraggio e valutazione servono a fornire le prove a sostegno dell'efficacia del piano e delle sue misure previste e consentono al Comune di dotarsi di uno strumento di ausilio alla determinazione di nuove decisioni e contromisure che potrebbero essere intraprese nell'orizzonte temporale dei 10 anni previsti dal PUMS.

In sede di monitoraggio del PUMS si provvederà ad effettuare un aggiornamento delle linee d'azione, tenendo conto degli interventi di mitigazione dei conflitti acustici tra macrozone che saranno oggetto di studio nel Piano di risanamento acustico in fase di redazione.

Solo l'attuazione del monitoraggio, attraverso il suo processo composto da misurazioni, valutazioni, apprendimento continuo, ascolto e partecipazione, consente di poter affrontare con metodo e organicità gli ostacoli e gli imprevisti che si anteporranno al raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

Il piano di monitoraggio fornisce, inoltre, un ausilio all'Amministrazione nel definire le priorità di intervento e di spesa nella realizzazione di quanto pianificato.

Il budget che verrà messo a disposizione per l'avvio e l'attuazione del PUMS non potrà infatti essere speso in maniera indistinta su tutte le misure e le strategie, ma si tenderà a finanziare e avviare quelle opere o strategie connesse agli obiettivi del PUMS di maggiore peso.

Le attività di monitoraggio verranno coordinate dall'ufficio Urbanistica che si potrà avvalere della consulenza dei servizi comunali competenti: eventuali rilievi aggiuntivi che si rilevassero necessari saranno oggetto di successive valutazioni mirate al coinvolgimento di soggetti esterni. Tale monitoraggio andrà in parallelo con quello previsto nel PAESC, già oggetto di costante aggiornamento. Anche le attività di partecipazione saranno attuate nelle fasi successive all'approvazione del piano al fine di rendere edotti i cittadini sui risultati raggiunti e tenere aperto il dialogo con la comunità sui temi della mobilità sostenibile anche al fine aggiornarne i contenuti.

Si intende proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la prioritaria attivazione degli strumenti di partecipazione ex-post (cruscotto di monitoraggio e Rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) e l'attuazione dell'azioni previste relative alla "promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza" (più cultura della mobilità) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS.

Ai sensi dell'art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06, lo stato di attuazione del piano, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale saranno presentati, ogni 2 anni, in un un monitoraggio ambientale sul quale la Regione si esprimerà come disposto dal comma 2-ter del medesimo articolo.

Al risultati del monitoraggio ambientale sarà data evidenza pubblica per dare concretezza al principio del "riscontro": in particolare nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS si valuterà di avviare un confronto con i gruppi coinvolti nella fase di partecipazione iniziale del piano, anche per condividere eventuali riorientamenti alla luce delle modifiche e delle esigenze nuove che interverranno.

In considerazione del fatto che gli scenari individuati sono di breve termine (2-4 anni) e di medio lungo termine (10 anni), il monitoraggio sarà coordinato con queste tempistiche al fine di valutare l'efficacia del piano e le azioni attuate rispetto alle previsioni, nel corso della sua validità.





TITOLO 6 STIMA DEI COSTI DEGLI INVESTIMENTI

6.1 Analisi dei costi

Si riporta una stima degli investimenti necessari per la realizzazione del piano. Si tratta di un valore complessivo, distinto per macro-argomenti, che indica l'impegno economico per la realizzazione e la "manutenzione" del Piano. Infatti, alle voci inerenti alle azioni proposte, si aggiungono i costi del monitoraggio e della gestione del Piano affinché il programma conservi la propria validità nel rispetto dei tempi e degli obiettivi da raggiungere.

Intervento	Strumento di attuazione	Stima costo investimento	Committente
Qualificazione delle aree di sosta			
Realizzazione dell'HUB intermodale P. le Artusi	PUA approvato con Del. di C.C. 24/2019	1.700.000 euro	privato
Implementazione dei servizi dell'HUB intermodale P. le Artusi		30.000 euro	pubblico
Implementazione dei servizi dell'HUB di via Jelenia Gora		30.000 euro	pubblico
Realizzazione dell'HUB intermodale Viale Tritone		400.000 euro	pubblico
Realizzazione di parcheggi pubblici e opere di urbanizzazione derivanti da schede di PUG	Previsioni di PUG in corso di attuazione	18.000.000 euro	privato
Attuazione di strategie di Smart Parking		150.000 euro	pubblico
Realizzazione di un parcheggio green in corrispondenza dell'ex garage Europa, in viale Due Giugno, e potenziamento del parcheggio della Mantovana, in viale Forlì, via Cilea		-	pubblico
Realizzazione di parcheggi in ingresso al parco urbano di Milano Marittima	Previsioni legate al bando per il parco urbano	500.000 euro	pubblico
Riorganizzazione della sosta dedicata a cicli e motocicli connesse anche alle ZTL/APU		20.000 euro	pubblico
Regolamentazione degli spazi di sosta nelle strade connesse anche alle ZTL/APU		20.000 euro	pubblico
Implementazione dei servizi nei parcheggi pubblici		50.000 euro	pubblico
Promozione della pedonalità e della ciclabilità			
Riqualificazione lungomare Milano Marittima	Progetto in corso di attuazione	3.500.000 euro	pubblico
Riqualificazione lungomare Pinarella Tagliata	Progetto di futura attuazione	5.000.000 euro	pubblico con finanziamento
Riqualificazione lungomare Cervia		-	pubblico
Ciclovía Adriatica		-	pubblico
Ciclovía Valle Felici		2.800.000 euro	pubblico
Ciclovía delle cave		500.000 euro	pubblico
Ciclabile Montaletto		650.000 euro	pubblico
Ciclovía del Fiume Savio		1.000.000 euro	pubblico
Ciclovía Bosco del Duca		10.000 euro	pubblico
Ciclovía Pisignano Cannuzzo		30.000 euro	pubblico

Ciclovía anello del sale/cervia vecchia/salara		2.875.000 euro	pubblico
Itinerari pedonali e ciclabili Pineta Mima/Cervia e Parco Bassona		2.000.000 euro	pubblico
Itinerari ciclopedonali Cervia		7.000.000 euro	pubblico
Attivazione di servizi per la mobilità ciclabile		100.000 euro	pubblico
Estensione ZTL/APU		50.000 euro	pubblico
Estensione Zona 30		50.000 euro	pubblico
Interventi di urbanistica tattica		20.000 euro	pubblico
Parco urbano Pinarella		230.000 euro	privato
Parco urbano Castiglione - Palazzo Guazzi		-	pubblico
Parco urbano Cervia		-	pubblico
Parco urbano Bassona Mima		-	pubblico
Parco urbano Pisignano		-	pubblico
Parco delle dune nella Colonia Varese		-	pubblico
Previsione di viali alberati	-	-	privato
Piedibus/bicibus e interventi nelle aree frontistanti le scuole		10.000 euro	pubblico
Percorsi di luce		-	pubblico
Interventi sulla rete viabile			
Accesso SS16 – Madonna del pino	Convenzione con ANAS		pubblico
Introduzione di nuova segnaletica elettronica	Studio Cervia Città Elettrica	100.000 euro	pubblico
Interventi di ammodernamento della zona artigianale Montaletto e Malva Sud	Esiti percorso partecipato Montaletto	-	pubblico
Proseguimento di viale Titano	Previsioni di PUG	800.000 euro	privato
Connessione tra via Ovidio e via Petronio	Previsioni di PUG in corso di attuazione	-	privato
Connessione tra via Cosmonauti e via Pinarella	Previsioni di PRG in corso di attuazione	-	privato
Rotatoria via Milano		200.000 euro	pubblico
Proseguimento via Lazio	Previsioni di PUG	600.000 euro	pubblico
Riconessioni viabili nella zona residenziale della Malva Sud	Previsioni di PUG in parte corso di attuazione	-	privato
Introduzione di soluzioni per la logistica delle merci (zona balneare, centro storico, zona artigianale Malva Sud)	Percorso partecipato Battigia Ecoaccessibile		pubblico
Messa in sicurezza delle intersezioni stradali per ciclisti e pedoni		-	pubblico
Introduzione di sistemi di dissuasione della velocità		-	pubblico
Interventi di abbattimento del rumore	Previsioni di PRG in corso di attuazione	-	pubblico
Revisione della viabilità di Pinarella e Tagliata in conseguenza all'intervento di riqualificazione del lungomare		-	pubblico



Implementazione del sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti e adozione di misure idonee			pubblico
Potenziamento del trasporto pubblico			
Qualificazione degli arredi		50.000 euro	pubblico
Aumento della frequenza delle corse con particolare riferimento al forese		50.000 euro	pubblico
Attivazione di prontobus nel forese		50.000 euro	pubblico
Modernizzazione del parco mezzi pubblico		-	Gestori del TPL
Creazione di hub nella stazione ferroviaria		30.000 euro	pubblico
Potenziamento dei collegamenti con gli aeroporti (Bologna, Rimini, Forlì)		-	Gestori del TPL
Potenziamento transfert da/per HUB intermodali		300.000 euro	pubblico
Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica			
Cervia City Map		50.000 euro	pubblico
Realizzazione di parcheggi pertinenziali per strutture ricettive		1.000.000 euro	privato
Sviluppo di collegamenti intermodali connessi alle strutture ricettive		-	privato
Promozione di pacchetti vacanza		-	privato
Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile			
Realizzazione di nuovi punti di ricarica elettrica		100.000 euro	Gestori dello sharing
Ammodernamento in chiave elettrica dei mezzi di proprietà comunale		75.000 euro	pubblico
Micromobilità elettrica		1.000.000 euro	Gestori dello sharing
Azioni di Mobility Management		20.000 euro	pubblico
Iniziative in tema di mobilità sostenibile		50.000 euro	pubblico
Accessibilità alle spiagge per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale		-	pubblico
Realizzazione percorsi per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale		-	pubblico
Infomobilità		100.000 euro	pubblico

In aggiunta alle risorse da destinare all'implementazione, saranno da conteggiare quelle utili per il monitoraggio. Le attività di monitoraggio verranno coordinate dall'ufficio Urbanistica che si potrà avvalere della consulenza dei servizi comunali competenti: eventuali rilievi aggiuntivi che si rilevassero necessari saranno oggetto di successive valutazioni mirate al coinvolgimento di soggetti esterni. Tale monitoraggio andrà in parallelo con quello previsto nel PAESC, già oggetto di costante aggiornamento, in quanto molti degli indicatori sono analoghi. Anche le attività di partecipazione saranno attuate nelle fasi successive all'approvazione del piano al fine di rendere edotti i cittadini sui risultati raggiunti e tenere aperto il dialogo con la comunità sui temi della mobilità sostenibile anche al fine aggiornarne i contenuti.

Il corretto svolgimento del monitoraggio del PUMS aiuta a identificare e anticipare le difficoltà nell'attuazione del Piano e, se necessario, permettere di rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficiente e rispettando i limiti posti dal budget disponibile. Monitoraggio e valutazione servono, inoltre, a



fornire le prove a sostegno dell'efficacia del piano e delle sue misure previste, nonché di instaurare un rapporto trasparente tra Amministrazione, cittadini e stakeholder sul modo in cui vengono spesi i fondi stanziati.

La costruzione del Cruscotto di Monitoraggio del PUMS consente di dotarsi di uno strumento di ausilio alla determinazione di nuove decisioni e contromisure che dovranno essere intraprese nell'orizzonte temporale dei 10 anni previsti dal PUMS. In fase di pianificazione vengono solo ipotizzate le condizioni e i fattori socio-economici che si possono determinare nei successivi 10 anni: si verificherà nel corso del tempo l'effettiva disponibilità dei fondi necessari alla piena attuazione del piano o eventuali nuove esigenze. L'attuazione del monitoraggio, attraverso il suo processo composto da misurazioni, valutazioni, apprendimento continuo, ascolto e partecipazione, consente di poter affrontare con metodo e organicità gli ostacoli e gli imprevisti che si anteporranno al raggiungimento degli obiettivi del PUMS.