



COMUNE DI CERVIA

Provincia di Ravenna

Settore Programmazione e Gestione del Territorio



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

L'Amministrativo

Nadia Nicolini



Oggetto

Elaborato

Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale

RA



r_eni.ro. Giunta - Prot. 06/10/2022.1006250.E



Indice generale

PREMESSA	3
TITOLO 1 QUADRO NORMATIVO E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	4
1.1 INTRODUZIONE ALLA VAS.....	4
1.2 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	6
1.3 SINTESI DEI FATTORI AMBIENTALI POSITIVI E NEGATIVI (SWOT).....	6
TITOLO 2 IL PUMS.....	10
2.1 PERCORSO PARTECIPATO PER LA FORMAZIONE DEL PIANO.....	10
2.2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE CON GLI SCMA NELLA FASE DI SCOPING.....	12
2.3 OBIETTIVI POLITICHE/AZIONI DEL PUMS.....	20
2.4 IL RAPPORTO CON LA PIANIFICAZIONE.....	25
2.5 PRINCIPALI VINCOLI E LIMITAZIONI ALLA TRASFORMABILITÀ.....	31
Edifici vincolati ai sensi della parte II del D.LGS 42/2004 (Vincolo Monumentale).....	32
Aree vincolate paesaggisticamente.....	33
Viabilità Panoramica e Viabilità storica.....	34
Aree SIC/ZPS/ZSC.....	35
Zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione.....	36
Zone di interesse storico archeologico.....	37
2.6 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	38
TITOLO 3 LA VALUTAZIONE DEL PUMS.....	40
3.1 LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO.....	40
3.2 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PUMS.....	41
TITOLO 4 MISURE DI MITIGAZIONE E MONITORAGGIO DEL PUMS.....	52
4.1 MISURE DI MITIGAZIONE.....	52
4.2 IL SISTEMA DEGLI INDICATORI.....	52



Comune di Cervia

PUMS Rapporto Ambientale



r_ambiente.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006250.F



PREMESSA

L'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile emanando, nel 2014, specifiche linee guida per l'elaborazione del PUMS elaborate dalla Commissione Europea, nell'ambito del progetto ELTISplus, orientate in particolare a fare del PUMS uno strumento di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima.

La VAS, definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D. Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio.

La valutazione strategica del piano vera e propria è fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione.

La VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del Piano.

Nel caso specifico dei PUMS, la Regione Emilia-Romagna ha previsto l'assoggettabilità dei PUMS alla procedura di VAS e ha reso disponibili delle Linee Guida per la formazione del piano e il processo di valutazione (vedasi "Contributo alla valutazione ambientale e alla formazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), Det. Num. 10602 del 04/07/2018).

Per il presente PUMS è stata attuata la procedura di cui all'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 "Scoping VAS" che si è concluso con Det. Dir. Del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n. 1456 del 2022.



TITOLO 1 QUADRO NORMATIVO E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

1.1 Introduzione alla VAS

La Direttiva 2001/42/CE (detta direttiva VAS) ha l'obiettivo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (ex art. 1). La direttiva VAS risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione,
- diritto alla partecipazione alle decisioni
- accesso alla giustizia

La Direttiva 2001/42/CE (art. 3) individua specificatamente una serie di piani e programmi che devono essere sottoposti a VAS e ne esclude altri. In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

- siano elaborati nei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)
- i piani e programmi "per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE" (cosiddetta direttiva "habitat")

La Direttiva definisce inoltre che non devono essere sottoposti a VAS:

- i piani e programmi "destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile";
- i piani e programmi "finanziari e di bilancio"
- piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- modifiche minori dei piani e dei programmi che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS;
- piani e i programmi diversi da quelli che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti;

Per i Piani e Programmi non rientranti nelle tipologie indicate dalla Direttiva è necessario procedere, secondo criteri definiti all'art. 3, par. 3, 4 e 5 e dall'Allegato II della Direttiva ad una verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

Il PUMS è quindi assoggettato alla procedura di VAS. Essa prevede una fase di Consultazione preliminare, per condividere con le Autorità con competenze ambientali le decisioni sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio.

La Direttiva VAS, inoltre, all'art. 5 stabilisce che "Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 ("per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi") devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio".

Il regime legislativo italiano sta recentemente evolvendo secondo un orientamento in cui la dimensione ambientale è effettivamente integrata all'interno dei piani e dei programmi, si è infatti recepita di recente la Direttiva Europea 2001/42/CE, esplicitando le procedure da adottarsi per la VAS attraverso il Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/06) e le sue successive modifiche (Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4: "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Dlgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale").

Il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e la sua versione corretta dal D.Lgs. n.4 del 16 gennaio 2008, attuazioni della suddetta legge n. 308/04, affermano che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a garantire



che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma, comunque prima della sua approvazione, ed integrata alle procedure ordinarie previste per l'adozione dei piani e dei programmi.

La realizzazione della VAS è concretizzata nel Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o programma da approvare. Per la stesura dello stesso si può fare riferimento all'allegato I al D.Lgs. 152/06, che rappresenta una guida delle informazioni da inserire nel rapporto. Tali informazioni devono comunque essere valutate con l'autorità competente e le altre autorità che, per specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti legati all'attuazione del piano stesso, sia per la portata delle informazioni da inserire che per il loro livello di dettaglio. Aspetti importanti da non tralasciare nel rapporto ambientale sono quindi:

- I contenuti ed i principali obiettivi del piano o del programma, ed il rapporto con altri piani o programmi pertinenti;
- lo stato attuale dell'ambiente e la sua possibile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate in modo significativo dall'attuazione del piano o programma;
- i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano o programma, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, a zone di protezione speciale e di interesse per la flora e la fauna;
- gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario o nazionale pertinenti al piano o programma;
- i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi quelli secondari o cumulativi, siano essi a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi;
- le misure previste per ridurre o compensare gli effetti negativi indotti dall'attuazione del piano o programma;
- la sintesi delle ragioni che motivano la scelta delle alternative e la descrizione dei criteri di valutazione, delle difficoltà incontrate nella raccolta dei dati;
- le misure previste per il monitoraggio ed il controllo degli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma;
- una sintesi non tecnica del documento.

Il rapporto ambientale, prima della sua adozione o approvazione, deve essere messo a disposizione delle autorità, che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o del programma stesso, e del pubblico, con le forme di pubblicità previste dalla normativa vigente, per la presentazione di eventuali osservazioni.

Una volta scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni, è previsto che l'autorità competente si pronunci con un giudizio di compatibilità ambientale: il parere positivo, anche se subordinato alla presentazione di modifiche o integrazioni da valutarsi, è necessario per il proseguo del procedimento di approvazione del piano o programma.

L'approvazione del piano o programma tiene conto del parere dell'autorità competente, ed è pubblicata sul BUR accompagnata da una sintesi che illustra come sono state integrate le considerazioni ambientali nel piano o programma stesso e come è stato tenuto in considerazione il rapporto ambientale nel processo autorizzativo, i risultati delle consultazioni e le motivazioni della scelta di quella adottata tra le alternative possibili, infine, le misure di monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma, viene effettuato dall'autorità competente per l'approvazione del piano, che si avvale del sistema delle Agenzie ambientali.

Sempre nel D. Lgs. 152/06, al capo III si leggono le "disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale". In questa sezione si specifica che sono le regioni e le province a stabilire, con proprie leggi e regolamenti, le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi; qualora non vengano specificate altrimenti, le procedure da seguire sono quelle statali.



L'Emilia-Romagna non ha previsto disposizioni specifiche per i piani non urbanistici, che pertanto sono sottoposti a VAS secondo la disciplina nazionale.

1.2 Contesto ambientale di riferimento

Questo capitolo mira a definire le condizioni dello stato ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al PUMS.

È questo il contesto entro il quale sono descritti gli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente, le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche.

In particolare, considerando il campo d'azione della mobilità sostenibile e le normative di riferimento del PUMS e il quadro conoscitivo, si sono ritenute pertinenti al piano gli aspetti ambientali legati alla circolazione dei mezzi di trasporto:

- mobilità,
- qualità dell'aria e cambiamenti climatici,
- inquinamento acustico,
- sicurezza, salute e ambiente urbano.

È da evidenziare che i fattori ambientali e di salute collettiva risultano fortemente interdipendenti e interconnessi tra loro. Per esempio, l'emissione in atmosfera di particolato (PM10, PM2,5) e altri inquinanti, compromettono la salute umana e aumentano il rischio di malattia respiratorie e cardiovascolari con relative conseguenze economiche sul sistema sanitario. Pertanto, la categorizzazione deve essere vista come una "semplificazione" utile ad ottenere una panoramica generale qualitativa delle sfide e opportunità.

1.3 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)

Si intende descrivere in modo schematico quali sono gli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei trasporti. Questa valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano. Le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso 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. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. È necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi. È pertanto elaborata una valutazione delle principali criticità, in negativo, e potenzialità, in positivo, per ciascuna tematica. La valutazione del contesto ambientale evidenzia sia i problemi sia gli aspetti favorevoli; gli indicatori ambientali informano sulle dinamiche a rischio o sulle possibilità di miglioramento.



Quadro riassuntivo dei fattori di forza (S) di debolezza (W), delle opportunità (O) e dei rischi (T)

Aspetti ambientali		Fattori di forza/Opportunità	Fattori di debolezza /Rischi
Mobilità	Rete ciclopeditonale	<p>Esistenza di una consistente rete di piste ciclabili che dal 2006 al 2021 è passata da un'estensione di 17 km a 64 km.</p> <p>L'attuazione delle azioni della SQUEA nell'ambito del PUG consentono il completamento del disegno della rete ciclabile</p> <p>Presenza di ZTL e aree pedonali con buone condizioni di percorribilità e sicurezza per la mobilità ciclabile</p> <p>Servizio di bike-sharing già avviato nel 2018.</p> <p>Implementazione delle attività connesse alla valorizzazione della mobilità sostenibile in chiave turistica</p> <p>La riqualificazione di alcune aree (waterfront,...) con percorsi dedicati alla mobilità dolce ha dato un valore aggiunto alla città pubblica anche in chiave turistica</p> <p>Presenza delle pinete che fungono anche da collegamenti ciclopeditoni green</p>	<p>Discontinuità o frammentazione dei percorsi ciclabili</p> <p>Collegamenti da migliorare nei percorsi casa-scuola e per l'accessibilità agli edifici scolastici</p> <p>Esigenza di mettere in sicurezza i percorsi ciclopeditoni esistenti, mediante interventi anche solo puntuali</p> <p>Presenza di conflitti tra le diverse componenti di mobilità (pedoni, ciclisti, autoveicoli) sulla rete viaria locale, a minore traffico, e su quella a servizio delle zone residenziali</p> <p>Mancanza di collegamenti ciclabili tra la zona balneare, le saline e le località del forese</p> <p>Mancanza di una rete ciclabile nel territorio rurale che connetta i sistemi e gli elementi di particolare pregio storico ambientale in grado di consentirne la fruizione</p> <p>Carenza di connessioni tra i percorsi ciclopeditoni esistenti nella zona turistica</p> <p>Le piste ciclabili in sede protetta restano una minoranza rispetto a quelle promiscue.</p>
	Trasporto collettivo e intermodalità	<p>Le linee esistenti per il trasporto su gomma garantiscono una buona copertura sia alla zona della costa che al forese.</p> <p>Le linee scolastiche sono studiate ad hoc per il raggiungimento delle scuole (tempi e orari) ed, al di là di una prima fase di assestamento all'inizio dell'anno scolastico, l'offerta di servizi risulta in linea con le richieste degli studenti.</p> <p>Si riscontrano criticità negli arredi delle fermate e nella digitalizzazione delle informazioni sulle corse in essere.</p> <p>Il servizio di navetta elettrica dal parcheggio scambiatore è ancora poco utilizzato ed è presente solo a Milano Marittima.</p> <p>Si rileva l'esigenza di prevedere la possibilità di trasportare le biciclette sui bus.</p> <p>Ai margini del centro abitato di Milano Marittima è presente un parcheggio scambiatore, già dotato delle principali infrastrutture per facilitare l'intermodalità.</p> <p>Collegamenti ferroviari buoni lungo la costa adriatica ma passibili di ulteriori efficientamenti in termini di frequenza delle corse</p> <p>Realizzazione del TRC sistema di trasporto collettivo lungo la costa adriatica.</p> <p>Devono essere implementate le infrastrutture a servizio dell'utilizzo auto-bici (rastrelliere coperte, ecc.)</p>	<p>Il trasporto pubblico su gomma risulta scarsamente utilizzato a causa della poca frequenza delle corse soprattutto dal forese verso la zona balneare.</p> <p>L'estensione delle corsie riservate è limitata a causa delle caratteristiche dimensionali della rete stradale</p> <p>Nonostante l'introduzione del parcheggio scambiatore a Milano Marittima si rileva lo scarso utilizzo</p> <p>Collegamenti ferroviari carenti in direzione costa – entroterra con conseguenti rischi di diminuzione del flusso turistico che preferisce destinazioni più facilmente raggiungibili</p>



Rete stradale	Incremento delle zone 30 che hanno già una notevole estensione nella zona di Milano Marittima.	La SS16 Adriatica causa una netta divisione tra costa ed entroterra.
	La realizzazione di Viale Europa Unità a Pinarella ha fluidificato il traffico in entrata e uscita soprattutto nella stagione estiva.	Nella SS16 e nella Sp254, che attraversa anche le Saline, si registrano importanti volumi di traffico nella stagione estiva.
	Il completamento del collegamento tra via Martiri Fantini e via XXII Ottobre consentirà il convogliamento del traffico in entrata e uscita da Milano Marittima soprattutto nella stagione turistica.	Nella zona del centro di Cervia si rilevano flussi di traffico intensi.
	La realizzazione delle rotatorie tra SS16/Sp243 e SS16/Sp71bis ha migliorato notevolmente l'accessibilità alla costa.	La rete delle strade presenta criticità legate sia alle loro caratteristiche geometriche e prestazionali che alla commistione delle differenti tipologie di utenza (pedoni, cicli, TPL, auto, ecc.)
	Con la realizzazione dello svincolo in corrispondenza della Chiesa della Madonna del Pino si garantirà un nuovo accesso alla zona delle terme e un collegamento ciclabile costa-saline.	La rete viaria risulta poco gerarchizzata e sono presenti flussi di attraversamento in zone a principale vocazione residenziale
	In relazione alla futura soppressione di alcuni passaggi a livello verrà rivista la viabilità.	La zona 30 sono scarsamente percepite
	L'accessibilità alla città andrebbe migliorata in alcuni punti via Pineta Formica e via Bova.	Alcune strade del forese mostrano sezioni ridotte per cui è difficile prevedere suddivisione tra le categorie di utenti.
	Attuazione di quanto emerso nel percorso partecipato relativo alla zona artigianale di Montaletto in relazione all'accessibilità e offerta di parcheggi, nonché alla visibilità e attrattività del comparto.	
Sosta e parcheggi	La qualificazione dell'offerta di sosta garantisce un discreto numero di parcheggi ben distribuiti nel territorio.	L'offerta di posti su strada nella zona balneare comporta una grande occupazione di superficie pubblica
	La necessità di introdurre parcheggi scambiatori anche a Cervia e Pinarella consente nuove modalità di fruizione.	Forte gap tra domanda e offerta di parcheggi pubblici nella stagione estiva difficile da colmare anche con interventi di implementazione dei parcheggi.
	La necessità di prevedere nuove aree sosta camper offre nuove possibilità per i turisti.	
	L'inserimento di cartelli digitali di segnalazione dell'occupazione, attività già avviata, consente di fluidificare i percorsi.	
	La riqualificazione di alcune zone (waterfront,...) ha consentito il decongestionamento delle medesime.	
Regolamentazione e gestione ZTL	L'ampliamento delle aree ZTL e APU consente una migliore fruizione del territorio soprattutto nella zona balneare.	Solo alcuni varchi di accesso alla ZTL sono presidiati da sistema di controllo
Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici	I dati sulla qualità dell'aria, influenzati dalle annuali condizioni meteorologiche, permettono di delineare un quadro non particolarmente allarmante, ma con alcune criticità.	Il traffico veicolare rappresenta la maggiore fonte di inquinamento atmosferico che a sua volta costituisce una delle maggiori criticità ambientali.
	Il PAESC promuove una serie di azioni mirate alla razionalizzazione dei trasporti al fine di ridurre le emissioni di CO2 al 2030.	Il settore trasporti è quello che pesa maggiormente in termini di emissioni.
	La presenza delle pinete e di numerosi viali alberati costituiscono un importante fattore di riduzione delle emissioni di CO2.	Il tasso di motorizzazione auto 650/ auto/abitante è rimasto sostanzialmente invariato nell'ultimo decennio ed è superiore alla media nazionale e molto superiore al valore medio delle città europee (2020).
	Dalle informazioni desumibili dal PAESC emerge, come nel tempo vi sia stata una riduzione delle emissioni climateranti e uno sviluppo notevole delle quote di	Nonostante il costante calo dei veicoli ad emissioni più inquinanti, ancora il 60% delle autovetture sono di classi 0,1 2,3,4 (2018).



	<p>consumi energetici coperte da fonti rinnovabili, anche in relazione alla mobilità.</p> <p>Il parco auto nel comune rappresenta il 71% dei veicoli circolanti nel 2018.</p> <p>La quota delle autovetture alimentate con benzina-gpl e benzina-metano è pari al 19% del totale (2019).</p> <p>La quota delle autovetture elettriche o ibride è pari al 9% (2019).</p> <p>Importante presenza di viali alberati che consentono di ridurre le emissioni di CO₂ e favoriscono l'ombreggiamento evitando le isole di calore urbano</p>	<p>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 (2011).</p> <p>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) (2011).</p>
Inquinamento acustico	<p>Insieme al PUG nel 2018 è stato approvato il Piano di classificazione acustica comunale con la relativa mappatura acustica.</p> <p>Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria 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.</p> <p>Sono state adottate diverse misure di contenimento del rumore, in continuo aggiornamento, in relazione alle attività dei pubblici esercizi e agli eventi in genere.</p>	<p>Nelle zone a monte della statale e nel territorio agricolo le criticità sono generate dalle direttrici principali SP71 bis e SP 254 che attraversano alcuni centri abitati.</p> <p>La rumorosità è principalmente causata da attività turistiche e intensa presenza umana nella zona balneare, oltre che dalle attività artigianali per le quali sono previsti controlli mirati.</p> <p>Ad oggi non si dispone di un piano di risanamento acustico, tuttavia nel 2021 è stato affidato un primo incarico relativo alla ricognizione delle criticità legate al rumore, la cui risoluzione sarà sviluppata nel piano di risanamento.</p>
Sicurezza salute ambiente urbano	<p>A livello comunale si registra un decremento del numero degli incidenti totali e relativo decremento del numero di feriti.</p> <p>Implementazione delle politiche di promozione di stili di vita sostenibili</p> <p>Implementazione dei servizi bicibus e pedibus per favorire il collegamento sostenibile in sicurezza nei percorsi casa-scuola</p> <p>Implementazione di soluzioni idonee per il raggiungimento di punti di interesse da parte di utenze deboli e portatori di handicap;</p> <p>Prosecuzione delle attività connesse ad azioni formative e corsi di educazione stradale nonché promozione della mobilità sostenibile nelle scuole</p>	<p>A livello nazionale sono in aumento gli incidenti con investimento di pedoni, anche a livello locale si assiste ad un aumento dei pedoni morti</p> <p>Si percepisce una scarsa qualità dell'ambiente urbano derivante dall'occupazione di superficie pubblica da parte delle auto</p> <p>Difficoltà del cittadino nel cambiare prospettiva in relazione alle tematiche della mobilità sostenibile</p>



TITOLO 2 IL PUMS

2.1 Percorso partecipato per la formazione del piano

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>).

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.

Dal percorso partecipato è stata elaborata in sintesi la strategia sotto riportata, declinata in obiettivi e azioni, tale strategia è poi stata rielaborata nella strategia del PUMS vero e proprio:



Tema	Obiettivo	Azioni
INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA	Continuità dei percorsi ciclo-pedonali	Dare una prosecuzione alla 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
		Garantire l'uso dei percorsi ciclo-pedonali alle persone con mobilità ridotta
	Potenziare i servizi alla ciclabilità	Potenziare il bike sharing Introdurre depositi protetti per la sosta delle bici presso la stazione ferroviaria Erogare dei buoni mobilità
	Favorire la sosta e la socialità	Potenziare le dotazioni di arredo urbano, anche negli ambiti residenziali
		Realizzazione di nuovi spazi per lo sport a cielo aperto e manutenzione delle attrezzature sportive esistenti
QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO	Incentivare l'interscambio modale ai margini dell'area urbana	Realizzare 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
	Rendere accessibile e migliorare l'offerta di sosta	Attuare un piano di tariffazione della sosta crescente in prossimità del centro e delle zone di pregio
		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
		Incrementare le aree pedonali
	Ridurre il traffico in prossimità delle scuole	Miglioramento del trasporto scolastico
		Potenziamento della mobilità pedonale
		Potenziamento del servizio di piedibus
		Introduzione ed incentivo del car pooling
MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA	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
MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Cervia città esemplare e all'avanguardia	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
		Investire su di un'app di infomobilità e gestione dati in tempo reale
	Risolvere il sovraffollamento dei mezzi	Rinnovare il parco veicolare: introduzione di autobus elettrici
		Adottare mezzi con sistema di guida assistita e sostenibili
	Garantire un servizio costante agli abitanti del forese	Migliorare visibilità, segnaletica ed accessibilità delle fermate
		Introdurre autobus di dimensioni ridotte con frequenza di corse maggiore
	Rendere accessibile il TPL dal punto di vista economico	Realizzare campagne di sensibilizzazione al corretto uso dei mezzi pubblici
		Potenziare il trasporto pubblico a servizio delle località del forese
		Introdurre un servizio di autobus a chiamata tra forese e costa
		Introdurre tariffe agevolate per le famiglie
		Introdurre tariffe dei mezzi agevolate nelle ore notturne

2.2 Esiti della consultazione con gli SCMA nella fase di scoping

Considerazioni e raccomandazioni del Servizio VIPSA della Regione Emilia Romagna	Recepimento
1) la redazione del PUMS e del Rapporto ambientale di VAS devono tenere conto dei temi, obiettivi ed azioni emersi nel processo partecipativo (riportati nel capitolo 9 del documento di sintesi finale) e della consultazione dei Soggetti con competenza ambientale; un capitolo del Rapporto ambientale darà conto di tale recepimento;	Il presente capitolo contiene le informazioni richieste.



2) particolare cura andrà posta nel proseguimento del percorso di partecipazione, mantenendo un alto coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders anche nelle fasi di definizione e perfezionamento dei contenuti del piano, mantenendo un canale di partecipazione fino alla fase di approvazione e successiva applicazione del piano;	Il PUMS ha perseguito la logica partecipativa in tutte le sue fasi. Si veda capitolo precedente.
3) nella documentazione presentata sono stati indicati gli elementi che saranno sviluppati nel Rapporto Ambientale; i medesimi risultano coerenti con quanto elencato nell'Allegato VI d.lgs. 152/06; qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale;	E' stato predisposto lo Studio d'incidenza ambientale.
4) particolare cura dovrà essere posta nella redazione della Sintesi non tecnica, nella quale dovranno essere evidenziate, in linguaggio accessibile e in formato comunicativo, le motivazioni delle scelte contenute nel PUMS, alla luce delle alternative considerate, nonché elencati gli effetti attesi, sia positivi che negativi, sull'ambiente e sulla salute dalla realizzazione del Piano, con l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione previste;	E' stata predisposta la Sintesi Non Tecnica secondo tali principi.
5) come evidenziato dal contributo della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio: - in relazione all'analisi dei rilievi di traffico condotte occorre valutare se tali flussi possono costituire un problema per la conservazione dei beni architettonici, con particolare riferimento agli effetti delle emissioni di inquinanti e ai microsismi generati dal transito veicolare; - si ritiene che, con il fine di valorizzare i beni architettonici e paesaggistici, debba essere valutata la densità dei parcheggi e il transito di veicoli elettrici in aree interdette ai veicoli endotermici quali fonti di interferenza percettiva con il contesto tutelato;	Tema affrontato nel paragrafo "Principali vincoli e limitazioni alla trasformabilità" del presente documento
6) alla luce dei rilievi stradali effettuati (periodo estivo e periodo invernale) per il completamento del quadro conoscitivo, come evidenziato nel contributo di Arpa si ritiene che debbano essere considerati e approfonditi i seguenti aspetti: - il grado di congestione delle diverse arterie stradali	Nel documento di quadro conoscitivo è stata effettuata l'analisi del grado di congestione delle principali arterie stradali nel periodo estivo ed invernale e sono state rilevate ed analizzate le macro e le micro criticità (cap. 7.1). Gli aspetti acustici sono affrontati nei capitoli 3.3 e



<p>nel periodo estivo e in quello invernale,</p> <ul style="list-style-type: none">- la rilevazione e valutazione delle macro - criticità, la rilevazione di criticità puntuali localizzate, "micro - criticità" (ad esempio in prossimità dei poli attrattivi, quali stazione ferroviaria, ospedale, scuole);- l'approfondimento sulle criticità, eventualmente tramite valutazioni sulle emissioni (inquinamento aria, rumorosità);- nei fattori di debolezza/rischi debba essere inserita l'assenza del Piano di risanamento acustico, elemento portante e cogente in termini di contrasto all'inquinamento acustico;- rispetto all'elaborato presentato "prima analisi di quadro conoscitivo" il quadro di riferimento della pianificazione debba includere anche il rapporto tra il PUMS e la Classificazione acustica;	<p>6.8 della relazione di PUMS e l'analisi SWOT è stata aggiornata alla luce dell'osservazione di Arpae.</p>
<p>7) si ritiene che l'analisi conoscitiva svolta e, in particolare, l'analisi SWOT contenuta nel paragrafo 1.3 del Documento di Quadro Conoscitivo (<i>NDR del rapporto preliminare</i>), debba essere il riferimento per la definizione condivisa degli obiettivi di Piano;</p>	<p>Si ritiene che l'analisi SWOT sia 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.</p>
<p>8) si ritiene che la verifica di coerenza tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi degli strumenti della pianificazione sia sovraordinata che di settore, abbia lo scopo di evitare che siano assunti obiettivi in netto contrasto con il quadro programmatico vigente; si ritiene che debbano essere individuate sia le sinergie che i possibili contrasti con gli altri piani;</p>	<p>Il capitolo 2.4 è dedicato all'analisi dei piani e dei programmi ed alla relativa analisi di coerenza.</p>
<p>9) oltre all'analisi di coerenza svolta tra PUMS e il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), si evidenzia che il PAIR contiene specifiche disposizioni per i PUMS (art.14, art.15, art.16 e art.18 delle NTA); tali disposizioni, sebbene siano applicate ai comuni con popolazione maggiore di 30.000 abitanti, devono essere considerate nella scelta degli obiettivi di Piano ed essere assunti se pertinenti al contesto;</p>	<p>Lo strumento del PUMS è espressamente indirizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico. Il PUMS rispetta pienamente questo requisito proponendo iniziative di diversa natura ma tutte orientate a contribuire alla riduzione degli spostamenti con mezzi inquinati (potenziamento della ciclabilità, del TPL della sharing mobility, ecc.). La coerenza è quindi pienamente rispettata.</p> <p>È stata effettuata la verifica di coerenza con il PAIR, declinando e adattando le disposizioni di cui agli art.14, art.15, art.16 e art.18 delle NTA al territorio, tenendo in debita considerazione il contesto e le dimensioni territoriali.</p>
<p>10) in merito alla valutazione degli effetti del PUMS, per il tema di qualità dell'aria, il PAIR prescrive</p>	<p>Data la natura e la tipologia degli interventi previsti dal PUMS, il Piano porterà ad un miglioramento del</p>



<p>all'art.8, comma 4, che "il proponente del piano o programma sottoposto alla procedura di cui al comma 1 (procedura di VAS) ha l'obbligo di presentare una relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano o programma e contenente le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti"; inoltre, l'art.8 comma 1, prescrive che "il parere motivato di valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, si conclude con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani o programmi, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte"; si riporta, al riguardo, stralcio della circolare esplicativa PG n. 448295/2014 nella quale si precisa che "La qualità dell'aria si intende "peggiolata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto:</p> <ul style="list-style-type: none">- agli scenari tendenziali, in caso di nuovo piano o programma; per la definizione degli scenari tendenziali è opportuno considerare come scenari di riferimento quelli utilizzati all'interno del PAIR;- agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante;- e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";	<p>quadro emissivo, contribuendo significativamente alla loro riduzione. In relazione alle emissioni di CO2 il PUMS punta al rispetto degli obiettivi del PAESC cioè riduzione del 40% rispetto al 2007. Tale indicatore sarà oggetto di monitoraggio, anche nel presente Piano.</p> <p>In relazione alle emissioni di PM10, NO2, O3, il PUMS ne auspica una riduzione e comunque sarà garantito il monitoraggio, considerato che tali valori sono misurabili nella Stazione Delta di Cervia, come evidenziato nella relazione di piano.</p> <p>Uno degli obiettivi del PUMS è di avviare approfondimenti per implementare il sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti e 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.</p>
<p>11) deve essere adeguato il Piano agli indirizzi della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile:</p> <ul style="list-style-type: none">-nel Rapporto Ambientale dovrà essere esplicitato come il Piano/Programma o Progetto contribuisce al raggiungimento degli obiettivi individuati nella Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;-nel caso in cui l'attuazione del PUMS comporti un peggioramento delle condizioni ambientali, rispetto agli obiettivi e ai target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, dovrà essere data evidenza delle misure di mitigazione e	<p>Nella relazione di piano sono stati selezionati gli obiettivi della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile attinenti gli aspetti della mobilità. Gli obiettivi del PUMS sono coerenti con quelli della Strategia regionale, ne approfondiscono diversi aspetti legati alla mobilità e contribuiscono al raggiungimento dei goals individuati, migliorando le condizioni ambientali.</p> <p>Gli indicatori del PUMS sono in sintonia con quelli identificati nella medesima strategia.</p>



<p>compensazione previste;</p> <p>-il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile - Agenda 2030 deve essere monitorato nel tempo utilizzando specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati) con quelli della Strategia regionale;</p>	
<p>12) deve essere adeguato il Piano agli indirizzi della Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna, tra cui:</p> <p>-introduzione del tema del cambiamento climatico nella predisposizione delle Valutazione Ambientali Strategiche (VAS) di piani di programmi e nelle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) di impianti e infrastrutture;</p> <p>-integrazione degli scenari di Cambiamento Climatico in tutta la pianificazione e programmazione settoriale, ovvero il documento di Strategia deve essere assunto quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di sviluppo sostenibile regionale) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.Lgs. 152/2006;</p>	<p>Nel capitolo 2.4 sono state individuate le azioni di mitigazione e adattamento inerenti la mobilità.</p> <p>Tali azioni sono inserite nella tabella di coerenza esterna con la programmazione locale.</p> <p>Gli obiettivi del PUMS sono coerenti con la Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna.</p> <p>L'attuazione del PUMS non comporta peggioramenti delle condizioni ambientali in quanto incentiva modalità di spostamento di tipo sostenibile.</p> <p>Gli indicatori del PUMS individuati sono coerenti con gli indicatori di impatto e di efficacia della Strategia.</p>
<p>13) nel Piano e nel Rapporto ambientale dovranno essere elencate le diverse linee di intervento, articolate nelle azioni specifiche occorrenti per la loro realizzazione, a cui associare indicazioni temporali di massima circa il periodo di inizio e la durata della realizzazione, il costo di realizzazione e il costo di gestione per ciascun periodo di durata dell'azione;</p>	<p>Nella relazione di piano sono state definite le indicazioni temporali di massima per l'attuazione delle misure e azioni, indicate come breve, medio e lungo periodo, suddividendo il periodo di validità del piano in breve periodo (entro 3-5 anni dall'approvazione del Piano), medio e lungo periodo (entro 10 anni dall'approvazione del Piano).</p> <p>Nella medesima relazione di piano è stata inserita una stima degli investimenti necessari per la realizzazione del piano: si tratta di un valore complessivo che indica sommariamente l'impegno economico per la realizzazione.</p>
<p>14) nel Rapporto ambientale dovranno essere individuate ed analizzate le politiche-azioni alternative che andranno a comporre il piano, compresa l'alternativa "zero" (scenario di riferimento) sulla base di differenti possibili azioni da intraprendere per perseguire gli obiettivi del PUMS; si ritiene che tale analisi debba tener conto, per la qualità dell'aria, degli scenari di riferimento</p>	<p>Nella relazione di piano è specificato che 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.</p>



<p>del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR); tale analisi non si dovrà limitare al confronto tra l'alternativa "zero" e lo scenario di piano ma dovrà costituire uno strumento qualificante la formazione del piano; in particolare, potrebbe essere utilizzata un'analisi costi-benefici nella fase di selezione e prevalutazione delle singole azioni di piano considerate (scenari esplorativi), al fine di definire una metodologia coerente che consenta di accompagnare l'intero processo di costruzione del Piano, fornendo indicatori in grado di descrivere efficacia ed efficienza delle azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi;</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>15) le azioni che, avendo conseguito risultati positivi nel processo di valutazione o in base ad altre considerazioni, saranno selezionate per comporre lo scenario base di Piano e le sue varianti temporali di lungo periodo, dovrebbero a loro volta essere sottoposte a valutazione complessiva costi-benefici, per evidenziare e quantificare l'effetto combinato delle azioni selezionate;</p>	
<p>16) in merito alla valutazione degli effetti ambientali delle azioni del Piano si ritiene che, già in tale fase, sia utile individuare gli indicatori per il monitoraggio della efficacia delle medesime azioni, rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano, rispetto ad un arco temporale definito;</p>	<p>Nella relazione di piano è stato definito il piano di monitoraggio e i relativi indicatori.</p>
<p>17) relativamente al tema della biodiversità urbana e territoriale nel rapporto ambientale dovranno essere considerati gli effetti indotti dal Piano, affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi;</p>	<p>Nella relazione di piano è specificato che 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.</p>
<p>18) relativamente al tema "salute" nel Rapporto Ambientale:</p> <p>-deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;</p> <p>-devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può</p>	<p>Nell'ambito degli obiettivi di sostenibilità è stato affrontato il tema della salute in termini di qualità dell'aria e cambiamenti climatici, inquinamento acustico e sicurezza salute e ambiente urbano. Dall'analisi di coerenza esterna degli obiettivi di piano con gli obiettivi di sostenibilità si deduce che il PUMS ha ben integrato il tema della salute e gli obiettivi che si prefigge sono pienamente coerenti con la salvaguardia della salute.</p>



contribuire a perseguire;	
20) gli obiettivi e le azioni del PUMS devono risultare coerenti alla componente strategica relativa alla mobilità del Piano Urbanistico Generale (PUG) e del PAESC del Comune di Cervia; il PUMS, non avendo effetti territoriali in quanto piano strategico di coordinamento, deve necessariamente relazionarsi con la pianificazione urbanistica e di settore (infrastrutture, ambiente, clima ed energia) per raggiungere compiutamente gli obiettivi che si pone;	La vision del PUMS è scaturita dalle strategie già delineate all'interno del PUG e della SQUEA e del PAESC, strumenti già improntanti nella direzione della sostenibilità, e e già in corso di attuazione. Nello specifico il PUMS prevede alcune azioni che danno attuazione agli strumenti urbanistici vigenti. Nella tabella della coerenza esterna con la programmazione locale si dà evidenza della coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi degli altri strumenti di pianificazione vigenti.
21) la valutazione degli effetti dovrà portare all'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione necessarie a bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;	Nel complesso il PUMS ha impatti positivi sull'ambiente, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, nel capitolo 4.1 sono state individuate le misure di mitigazione e compensazione necessarie a bilanciare i minimi ed eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione di determinate azioni
22) il concetto di pista ciclabile deve evolversi nel concetto di "infrastruttura per la mobilità sostenibile", che si ponga in concorrenza con le infrastrutture per la mobilità tradizionale, sia in termini di superficie occupata (in sede stradale e non sui marciapiedi) di sicurezza (nel 2019 in Regione Emilia-Romagna sono stati registrati 60 incidenti mortali a danno di ciclisti), di continuità di tracciato, di miglior prestazione complessiva del viaggio (tempo, energia ed inquinamento) ecc.;	Le iniziative proposte dal PUMS in materia di ciclabilità si muovono in tal senso.
23) coerentemente con la raccomandazione sopraesposta il potenziamento delle piste ciclabili deve privilegiare l'aumento dell'utilizzo delle esistenti configurandole come "infrastruttura per la mobilità sostenibile" e la nuova realizzazione di nuove piste, in particolare per garantire i percorsi maggiormente utilizzati verso le scuole e i poli di attrazione per il lavoro;	
24) anche in centri urbani di medie dimensioni va ripensata la funzione della strada, all'interno della nuova pianificazione basata sulla rigenerazione urbana, impostandola come bene comune che può svolgere altre funzioni oltre a quella di far transitare e parcheggiare i veicoli, compresi quelli elettrici; la nuova strada deve destinare spazi non solo alle infrastrutture per la mobilità sostenibile, ma anche,	Il PUMS ha individuato diversi interventi che incidono sulla qualità dell'ambiente urbano lasciando però alla fase progettuale la definizione dei dettagli. Le azioni del PUMS sono finalizzate a creare una rete ciclabile diffusa interconnessa, ovvero un sistema di ciclovie di collegamento tra il forese e la zona costiera, e e mettere in atto



per esempio, alla piantumazione di alberature che possono aumentare la vivibilità e il comfort urbano, oltre ad assorbire inquinanti e gas serra;	soluzioni di moderazione del traffico, anche tramite interventi di urbanistica tattica, per favorire la condivisione di spazi urbani e migliorarne la qualità, al fine di mettere al centro le persone e le attività che si affacciano sugli spazi urbani.
<p>25) per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionali (efficacia dell'attuazione del piano anche nel raggiungimento degli obiettivi prefissati); si ritiene altresì debbano essere utilizzati, prioritariamente, i dati esistenti e più aggiornati; come riportato nel contributo di Arpa:</p> <ul style="list-style-type: none">-oltre agli indicatori rappresentati nelle linee di indirizzo dovranno essere presenti indicatori riguardanti gli aspetti relativi al sistema dei trasporti pubblici, delle alterazioni climatiche, della sicurezza, dell'ambiente urbano e della congestione delle arterie stradali;-si specifica che l'obiettivo pari a -15% dell'indicatore "percentuale di residenti esposti a livelli di rumore da traffico veicolare" debba essere associato all'unità di misura "% di residenti esposti a livelli di rumore da traffico veicolare maggiore a 55 dBA in tempo di riferimento notturno e 65 dBA in quello diurno";-il monitoraggio del PUMS, secondo le linee guida predisposte e tenendo conto dei valori assunti dagli indicatori, deve avvenire con frequenza biennale al fine di sottoporre il piano a costante verifica, individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive;	I suggerimenti sono stati accolti nella parte del PUMS dedicata al monitoraggio
26) nella scelta degli indicatori, il PUMS dovrà necessariamente tenere come riferimento quanto già contenuto nei piani di monitoraggio del PUG e del PAESC del Comune di Cervia, definendo eventuali indicatori complementari e comprendendo tutto il set di indicatori necessari al monitoraggio del PUMS;	Nel piano di monitoraggio, nella scelta degli indicatori è stata valutata la coerenza con quanto già contenuto nei piani di monitoraggio del PUG e del PAESC. Alcuni indicatori sono i medesimi individuati nel PAESC.
27) relativamente al tema "qualità dell'aria", ed in particolare agli indicatori "Emissioni di inquinanti associabili al traffico urbano", si evidenzia l'opportunità di prendere in considerazione PM10, PM2,5 e NOx quali indicatori di inquinamento da traffico e indicati nel PAIR tra i parametri più critici;	I suggerimenti sono stati accolti nella parte del PUMS dedicata al monitoraggio



<p>28) nel piano di monitoraggio andranno indicate le risorse economiche previste per l'attuazione del monitoraggio, ovvero dovrà essere presentato un sistema di governance del monitoraggio che dovrà considerare i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none">-identificazione dei soggetti coinvolti e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori, verifica del raggiungimento degli obiettivi, ecc.);-indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;-definizione delle modalità di partecipazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, in continuità con il processo partecipativo attivato nella fase di elaborazione dell'aggiornamento del Piano;-redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;-identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione delle attività di monitoraggio;	<p>Nel capitolo 4.2 sono stati accolti i suggerimenti per il monitoraggio</p>
<p>29) al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del d.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale ci si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del d.lgs. 152/06;</p>	<p>Si prende atto della necessità di predisporre ogni due anni il monitoraggio ambientale.</p>

2.3 Obiettivi politiche/azioni del PUMS

Il PUMS in corso di redazione ha avuto un primo fondamentale elemento di riflessione nella definizione delle linee di indirizzo del PUMS, approvate con del. di G.C. 243 del 10/11/2020.

Nel 2017 poi aggiornate nel 2019 sono state emanate le linee guida per la redazione del PUMS che individuano un set di obiettivi "obbligatori" che dovranno essere adottati da tutti i PUMS.



Nella presente sezione gli obiettivi del PUMS vengono riassunti nel loro percorso di affinamento progressivo, dalle linee di indirizzo agli obiettivi in relazione alle risultanze del percorso partecipato e alle analisi del quadro conoscitivo che hanno aggiornato le analisi già fatte in sede di predisposizione del PUG.

Obiettivi ai sensi delle linee guida nazionali DM 397/2017 e DM 396/2019

Aree di interesse DM 397/2017 e DM 396/2019	Obiettivi minimi DM 397/2017 e DM 396/2019
A. 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;
B. 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;
C. 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)
D. 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).

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,

Nell'ambito della mobilità sostenibile ciascuna strategia si declina in obiettivi di riferimento e azioni.

**Obiettivi e azioni PUMS**

Obiettivi PUMS	Azioni PUMS
Qualificazione delle aree di sosta	<p>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</p> <p>Sistemazione di aree di sosta nelle località del forese che riscontrano carenze</p> <p>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</p>
Promozione della ciclabilità e pedonalità	<p>Ricucitura della viabilità ciclabile nella zona balneare con sistemazione e implementazione dei collegamenti ciclabili nella zona nord di Milano Marttima (collegamento pineta-centro abitato di Milano Marittima-mare-Lido di Savio) e nella zona di Pinarella-Tagliata.</p> <p>Potenziamento dei collegamenti ciclabili tra le località del forese (Montaletto, Villa Inferno, Pisignano, Cannuzzo) e con Cervia</p> <p>Sviluppo della rete cicloturistica con percorsi su strada e off road nel compendio Salina-Pineta</p> <p>Potenziamento dei servizi alla ciclabilità: bike-sharing, depositi protetti, applicazioni smart per i ciclisti, erogazione di buoni mobilità,...</p> <p>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)</p> <p>Miglioramento delle condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali e delle relative connessioni anche per la fruizione ai fini sportivi (camminatori,...)</p> <p>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 per il raggiungimento di luoghi di interesse che potranno essere valorizzati anche con attività di strada</p> <p>Valorizzazione della rete ecologica al fine di garantirne la continuità con potenziamento del verde nelle</p>



	<p>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</p> <p>In relazione agli spostamenti scuola-casa, potenziamento delle linee piedibus e 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)</p>
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	<p>Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità alla zona balneare dalla SS16-Adriatica (Cervia – Tagliata – Pinarella – Milano Marittima)</p> <p>Ricucitura del tessuto viabile (zona via Titano, via Petronio, via Lazio), anche ai fini della valorizzazione del collegamento con Cesenatico in chiave turistica</p> <p>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</p> <p>Previsione di nuovi viali alberati con essenze che contrastano l'inquinamento da CO₂ e polveri sottili e qualificazione di quelli esistenti in chiave green</p> <p>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</p>
Potenziamento del trasporto pubblico	<p>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</p> <p>Informatizzazione dei sistemi di gestione del trasporto pubblico locale e incremento della dotazione di attrezzature ed arredi per l'agevole fruizione dei mezzi</p> <p>Individuazione di forme incentivanti l'utilizzo del trasporto pubblico ai fini turistici</p> <p>Attivazione di un sistema di trasferimento da e per gli aeroporti limitrofi (Bologna, Rimini e Forlì)</p> <p>Potenziamento della connessione del sistema ferro-TPL mobilità dolce al fine di valorizzare la stazione ferroviaria come HUB logistico per la mobilità (collegamenti ciclabili e</p>



	<p>servizi essenziali quali depositi coperti, velo stazione, colonnine per la ricarica elettrica)</p>
Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica	<p>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</p> <p>Efficientamento e razionalizzazione degli spazi adibiti a parcheggio pertinenziale per le strutture alberghiere individuando aree anche distanti dalle stesse dotate di servizio di collegamento</p> <p>Sviluppo di un sistema efficiente che consenta ai turisti il trasferimento da e verso le strutture alberghiere (pacchetti treno/bus+hotel)</p>
Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile	<p>Individuazione di forme incentivanti per promuovere l'ammodernamento del parco veicolare</p> <p>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</p> <p>Sviluppo di città elettrica con sistemi di car sharing e installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici distribuite sul territorio</p> <p>Attività di sensibilizzazione e promozione della cultura della mobilità sostenibile al fine di aumentare la consapevolezza del cittadino e lo spirito critico del cittadini relativamente alle abitudini e nuove opportunità di spostamento</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>Realizzazione di azioni formative e corsi di educazione stradale nonché promozione della mobilità sostenibile nelle scuole</p>



2.4 Il rapporto con la pianificazione

La presente sezione elenca e descrive brevemente i documenti di pianificazione identificati come rilevanti ai fini della VAS.

- Piano Territoriale Regionale, approvato con D.A.L. 276/2010;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti, approvato con D.C.R. 1322/1999, attualmente la Regione ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo PRIT 2025;
- Piano Energetico Regionale 2017-2030 e Piano Tutela Acque 2017-2020, approvati con D.A.L.111/2017
- Piano Aria Integrato Regionale, approvato con D.A.L. 115/2017;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con D.C.P. 9/2006;
- Piano Urbanistico Generale, approvato con D.C.C. 70/2018;
- Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con D.C.C. 47/2007.
- Piano di Azioni per l'Energia Sostenibile, approvato con D.C.C. 18/2017;
- Piano di Classificazione Acustica Comunale, approvato con D.C.C. 70/2018;
- Piano territoriale del Parco del Delta del Po, approvato con DGR 489/2012;
- STRATEGIA PER LA MITIGAZIONE E L'ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Di seguito si riporta la selezione degli obiettivi e delle politiche, azioni o misure (qualora presenti) e degli strumenti di pianificazione sopra citati, inerenti al tema della mobilità che potrebbero interferire con il PUMS e con i quali lo stesso PUMS si dovrà confrontare.



Obiettivi e politiche azioni dei piani di interesse per il PUMS	
Strumento di pianificazione	Obiettivi
PTR	<p>Riqualificazione della rete della mobilità locale e del trasporto collettivo;</p> <p>Supporto alla diffusione di un utilizzo avanzato delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;</p> <p>Estensione dell'organizzazione a rete dei servizi del trasporto ferroviario e aeroportuale e connessione dei due sistemi;</p> <p>Integrazione infrastrutturale e coordinamento dei servizi dell'area logistica regionale;</p>
PRIT	<p>Garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intraregionali</p> <p>Assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema dei trasporti</p> <p>Garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali</p> <p>Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata</p> <p>Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio</p> <p>Assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti, garantendo in particolare i diritti di mobilità delle fasce più deboli</p> <p>Promuovere i possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture</p> <p>Contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che alle stesse deve essere garantito</p> <p>Garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese</p>
PAIR	<p>Promozione e ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico locale</p> <p>Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale</p> <p>Riqualificazione dell'offerta dei servizi del tpl per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato</p> <p>Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico</p> <p>Potenziamento car-sharing</p> <p>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...)</p> <p>Sviluppo di progetti di infomobilità</p> <p>Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)</p> <p>Promozione della mobilità ciclabile</p> <p>Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale</p> <p>Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi</p>



	<p>Potenziamento bike-sharing</p> <p>Rinnovo parco auto veicolare: favorire veicoli a bassa emissione</p> <p>Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (bici a pedalata assistita, motocicli elettrici e auto elettriche)</p> <p>Potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città</p> <p>Favorire il rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a bassa emissione</p> <p>Regolamentaz. distribuz. merci in ambito urbano</p> <p>Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti</p> <p>Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto</p> <p>Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)</p> <p>Politiche di Mobility Management</p> <p>Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di pedibus per gli spostamenti casa scuola</p> <p>Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto)</p> <p>Azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali iniziative per diffondere il car-pooling</p> <p>Estensione ZTL e aree pedonali nei centri storici</p> <p>Promozione dell'estensione delle aree ZTL</p> <p>Armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL</p> <p>Promozione dell'estensione delle aree pedonali</p> <p>Promozione dell'estensione di aree 30 km/h</p> <p>Limitazione della circolazione privata in area urbana</p> <p>Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti</p> <p>Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici</p> <p>Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati)</p> <p>Misure emergenziali in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10</p> <p>Giornate ecologiche emergenziali con limitazione per determinate categorie di veicoli</p> <p>Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici</p> <p>Progressiva conversione parco mezzi enti pubblici in flotte ecologiche</p> <p>Dotazioni di stalli protetti per bici per dipendenti pubblici e per utenti</p>
PER 2017-2030 e PTA 2017-2020	<p>Riduzione dei consumi energetici del settore del 41% al 2030 e delle emissioni gas climalteranti del 58%</p> <p>Razionalizzazione energetica nei trasporti</p> <p>Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) che privilegino la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili</p>



	<p>(ad es. veicoli elettrici) soprattutto nei contesti urbani</p> <p>Infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale, in primo luogo elettrico (filobus, tram, ecc.)</p> <p>Infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa, anche attraverso l'autoproduzione da fonti rinnovabili (elettricità, biometano, ecc.) in particolare nel settore del trasporto pubblico</p> <p>Mobilità ciclopedonale</p> <p>Mobilità condivisa (ad es. car sharing, corporate car sharing, ride sharing, ecc.) e infomobilità 6. Fiscalità agevolata (ad es. esenzione bollo) per alcune tipologie di veicoli (ad es. veicoli elettrici)</p>
STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI	<p><u>Proposte per le azioni di adattamento per la futura pianificazione e programmazione settoriale:</u></p> <p>Identificare misure per la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento da ozono (qualità dell'aria)</p> <p>Aumentare la sensibilizzazione e consapevolezza della cittadinanza sui rischi dell'inquinamento atmosferico e la sua relazione con le variabili climatiche (qualità dell'aria)</p> <p>Potenziare le azioni di riqualificazione, preservazione e ampliamento degli ambiti fluviali (azione win-win) (Territorio)</p> <p>Definire e rendere sistematici i Piani di manutenzione, di messa in sicurezza e di riduzione della vulnerabilità di strutture, infrastrutture e manufatti (ad esempio strade, reti di distribuzione) di importanza strategica anche per la sicurezza del territorio e delle persone (Territorio)</p> <p>Rafforzare le sinergie con altre pianificazioni settoriali (acqua, territorio e difesa del suolo) (Infrastrutture e trasporti)</p> <p>Rafforzare gli attuali piani di monitoraggio e analisi dei rischi derivati dal cambiamento climatico nelle diverse infrastrutture di trasporto, per individuare le criticità infrastrutturali con priorità di ripristino (Infrastrutture e trasporti)</p> <p>Promuovere la realizzazione di infrastrutture verdi e la riduzione delle barriere ecologiche (Foreste)</p> <p>Potenziare la cooperazione tra i vari settori coinvolti nella salvaguardia del patrimonio turistico (Turismo)</p> <p>Migliorare il comfort termico nel trasporto pubblico e alle fermate (Salute)</p> <p>Realizzare parcheggi permeabili, ombreggiati e verdi (Salute)</p> <p>Adeguare le soluzioni strutturali in previsione delle possibili modifiche dei flussi turistici (Salute)</p> <p><u>Proposte per le azioni di mitigazione per la futura pianificazione e programmazione settoriale.</u></p> <p>RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA' MOTORIZZATA (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>SPOSTARE LA DOMANDA DI MOBILITA' (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>EFFICIENTARE LE RETI E MIGLIORAMENTO DELLE TECNOLOGIE (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>MIGLIORARE TRASPORTI E LOGISTICA (Sistema produttivo)</p> <p>Promuovere sistemi di mobilità sostenibile;</p> <p>Promuovere la realizzazione dell'infrastruttura verde e blu (IVB) urbana e periurbana al fine di aumentare le fonti di assorbimento (Sistemi</p>



	<p>insediativi e aree urbane)</p> <p>Favorire lo sviluppo delle aree verdi urbane e l'adozione delle specie a maggiore capacità di assorbimento, anche attraverso la diffusione di strumenti valutativi delle prestazioni ambientali delle infrastrutture verdi (Sistemi insediativi e aree urbane)</p>
PTCP	<p>Progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;</p> <p>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;</p> <p>Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;</p> <p>Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Prevedere e realizzare una rete di piste ciclabili urbane sicure e ben collegate tra loro, con i parcheggi scambiatori e con la rete dei percorsi ciclabili extraurbani</p>
PUG -SQUEA	<p>Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra dell'80/90% entro il 2050 (rispetto al 1990) e promuovere interventi di mitigazione ed adattamento (coordinare gli elementi della rete ecologica, riprogettare gli spazi pubblici "con la natura",...)</p> <p>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, ...)</p> <p>Migliorare l'accessibilità territoriale (migliorare gli accessi nelle varie frazioni,...)</p> <p>Migliorare la viabilità tra le parti del sistema urbano (realizzare parcheggi scambiatori e connetterli all'area con sistemi di mobilità sostenibile,)</p> <p>Incrementare le reti di mobilità lenta (realizzare nuove pedonalizzazioni e interventi di riqualificazione nel contesto urbano...)</p> <p>Promuovere una nuova qualità della città pubblica (riqualificare gli spazi pubblici con interventi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti</p>



	climatici,...)
PAESC	<p>Ridurre l'intensità del traffico urbano e le conseguenti emissioni</p> <p>Promuovere la mobilità ciclabile sia tra i cittadini che tra i turisti</p> <p>Razionalizzare e rendere sostenibile la mobilità degli alunni</p> <p>Efficientare il parco auto privato agendo sulla vetustà e la tipologia di alimentazione del parco circolante puntando sulla mobilità elettrica</p> <p>Ridurre il ricorso alle auto private da parte dei turisti favorendo l'utilizzo del treno e di una mobilità più sostenibile</p> <p>Ridurre le emissioni di CO2 associate al settore dei trasporti di proprietà comunale</p>
PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA	<p>Promuovere gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore da parte di ANAS, in riferimento alla SS16 e RFI, in riferimento alla ferrovia (sono già in corso studi finalizzati all'individuazione di interventi specifici come barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori nei punti oggetto di superamento delle soglie minime).</p> <p>Promuovere la predisposizione del Piano di risanamento acustico comunale e dei piani di risanamento delle imprese (è in corso la redazione del piano di risanamento acustico comunale – è stata recentemente realizzata la prima campagna di misurazioni nei punti critici riscontrati in corrispondenza degli edifici sensibili)</p> <p>Promuovere una organizzazione del traffico urbano che garantisca un minore impatto acustico riducendo la popolazione esposta ai livelli di rumore oltre le soglie consentite</p> <p>Garantire il monitoraggio del clima acustico generato dagli eventi pubblici e connesso alle attività dei pubblici esercizi</p> <p>Garantire il rispetto della classe acustica 1 nelle aree della pineta e nell'intorno dei luoghi sensibili (scuole, case di cura, ospedale)</p>
PIANO TERRITORIALE DEL PARCO DEL DELTA PO – STAZIONE DI PINETA DI CLASSE E SALINA DI CERVIA	<p>Incentivare interventi di fruizione del parco compatibili con il contesto ambientale, flora e fauna (Sentieri natura, Percorsi birdwatching, Percorsi cicloturistici e ciclabili, Percorsi ippici, Percorsi nautici, Aree attrezzate, Parcheggi) sia in relazione alle modalità di circolazione che agli interventi ammissibili</p> <p>Promuovere la riqualificazione del paesaggio agrario, tutelando le attività artigianali, l'agricoltura tradizionale e i prodotti tipici</p> <p>Valorizzare interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio che garantiscano la conservazione delle possibilità di nidificazione delle specie</p> <p>Valorizzare gli edifici che svolgono funzioni di appoggio alla fruizione e allo sviluppo del parco, quali il centro visite, il parco didattico di Cervia e il Museo della civiltà salinara</p>
STRATEGIA PER LA MITIGAZIONE E L'ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI	<p>Identificare misure per la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento da ozono (qualità dell'aria)</p> <p>Aumentare la sensibilizzazione e consapevolezza della cittadinanza sui rischi dell'inquinamento atmosferico e la sua relazione con le variabili climatiche (qualità dell'aria)</p> <p>Potenziare le azioni di riqualificazione, preservazione e ampliamento degli ambiti fluviali (azione win-win)</p> <p>Definire e rendere sistematici i Piani di manutenzione, di messa in sicurezza e di riduzione della vulnerabilità di strutture, infrastrutture e manufatti (ad esempio strade, reti di distribuzione) di importanza strategica anche per la sicurezza del territorio e delle persone</p>



	<p>(Territorio)</p> <p>Rafforzare le sinergie con altre pianificazioni settoriali (acqua, territorio e difesa del suolo) (Infrastrutture e trasporti)</p> <p>Rafforzare gli attuali piani di monitoraggio e analisi dei rischi derivati dal cambiamento climatico nelle diverse infrastrutture di trasporto, per individuare le criticità infrastrutturali con priorità di ripristino (Infrastrutture e trasporti)</p> <p>Promuovere la realizzazione di infrastrutture verdi e la riduzione delle barriere ecologiche (Foreste)</p> <p>Potenziare la cooperazione tra i vari settori coinvolti nella salvaguardia del patrimonio turistico (Turismo)</p> <p>Migliorare il comfort termico nel trasporto pubblico e alle fermate (Salute)</p> <p>Realizzare parcheggi permeabili, ombreggiati e verdi (Salute)</p> <p>Adeguare le soluzioni strutturali in previsione delle possibili modifiche dei flussi turistici (Salute)</p> <p>RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA' MOTORIZZATA (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>SPOSTARE LA DOMANDA DI MOBILITA' (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>EFFICIENTARE LE RETI E MIGLIORAMENTO DELLE TECNOLOGIE (Infrastrutture e trasporto)</p> <p>MIGLIORARE TRASPORTI E LOGISTICA (Sistema produttivo)</p> <p>Promuovere sistemi di mobilità sostenibile;</p> <p>Promuovere la realizzazione dell'infrastruttura verde e blu (IVB) urbana e periurbana al fine di aumentare le fonti di assorbimento (Sistemi insediativi e aree urbane)</p> <p>Favorire lo sviluppo delle aree verdi urbane e l'adozione delle specie a maggiore capacità di assorbimento, anche attraverso la diffusione di strumenti valutativi delle prestazioni ambientali delle infrastrutture verdi (Sistemi insediativi e aree urbane)</p>
--	---

2.5 Principali vincoli e limitazioni alla trasformabilità

Sulla base dell'analisi dei piani, comunali e sovraordinati, analizzati possono essere individuati i principali vincoli e limitazioni alla trasformabilità presenti sul territorio e che possono avere qualche sovrapposizione con il PUMS. Si tratta essenzialmente di vincoli legati al sistema dei beni culturali e paesaggistici ed alla presenza di aree protette e siti della Rete Natura 2000.

I principali vincoli legati al sistema dei beni culturali e paesaggistici sono:

- Edifici vincolati ai sensi della parte II del D.LGS 42/2004 (Vincolo Monumentale);
- Aree vincolate ai sensi della parte III del d .LGS 42/2004 (Vincolo Paesaggistico) con particolare riferimento alle Aree SIC/ZPS/ZSC, Riserva naturale dello stato, Parco del Delta del Po, Zone Umide di Importanza Internazionale definite dalla Convenzione di Ramsar;
- Viabilità Panoramica e Viabilità storica;
- Zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione;
- Zone di interesse storico archeologico.



In particolare, alcuni degli interventi previsti dal PUMS ricadono in aree oggetto di vincolo. La valutazione della realizzazione di tali opere verrà valutata nel dettaglio in sede progettuale.

Edifici vincolati ai sensi della parte II del D.LGS 42/2004 (Vincolo Monumentale)

Nel territorio comunale sono presenti tanti edifici tutelati sia nella zona costiera sia nel forese: di particolare rilievo sono gli edifici legati alla Civiltà Salinara in parte ubicati nella zona centrale della città (Quadrilatero e Magazzini del sale) in parte nel comparto Saline (Caselli e impianti Idrovori).

Nella zona Costiera ci sono poi le 3 Colonie Storiche (Monopoli Varese e Centro climatico) e diversi villini stile liberty risalenti ai primi del novecento, nonché la Chiesa della Madonna del Pino, attualmente ubicato in adiacenza al tracciato dell'attuale SS16.

Nel forese vi sono alcuni edifici storici quali la Pieve di Santo Stefano, a Pisignano, Palazzo Guazzi e Villa Ragazzena, a Castiglione.

Il PUMS propone un intervento significativo di deviazione del tratto di SS16 in corrispondenza della Chiesa Madonna del Pino, finalizzato a collegare la città costiera con le saline, dando nuova vita al fabbricato storico che attualmente sconta il distacco dai punti di interesse turistico della città e che potrà essere tutelato anche dal punto di vista ambientale allontanando il traffico veicolare. E' già stata attivata in convenzione con ANAS che fissa i primi criteri del futuro intervento. Attualmente l'alta densità del flusso veicolare della SS16 produce una forte interferenza percettiva con il contesto tutelato del fabbricato, pertanto la soluzione strategica proposta, con il nuovo svincolo, consente di valorizzare maggiormente tutto il contesto paesaggistico in prossimità delle saline.

Il quadrilatero e i magazzini del sale trovandosi in posizione centrale risultano esposti al traffico veicolare, che si intensifica nella stagione turistica, e al conseguente inquinamento prodotto dai motori endotermici. Il PUMS conferma l'attivazione di ZTL/APU nella zona interna al quadrilatero, nonché propone l'introduzione della Zona 30 nella Circ.ne Sacchetti, al fine di ridurre l'impatto dovuto al traffico veicolare, sugli edifici storici esistenti, incentivando la mobilità lenta. Al fine di evitare l'insorgere di microsisemi potenzialmente dannosi per gli edifici storici nello specifico si intende avviare interventi sistematici di manutenzione al fine di mantenere sempre efficiente il manto stradale per la circolazione dei mezzi, evitando la formazione di disconnessioni dell'asfalto dovuto anche ai mezzi pesanti, per i quali si intende prevedere percorsi alternativi.

Il PUMS, nel confermare la ZTL/APU nel quadrilatero, intende introdurre sempre maggiori restrizioni alla circolazione interna, inserendo limitazioni anche al transito dei mezzi autorizzati per i residenti e per il trasporto merci delle attività ivi insediate, in termini di orari e tipologia di mezzi. Resta comunque ferma la volontà di interdire il transito nella zona a tutti i mezzi, compresi quelli elettrici, seppure meno impattanti, in quanto possono costituire inaspettate e pericolose interferenze con il contesto tutelato e con la fruizione pedonale e ciclistica a cui si intende dare priorità.

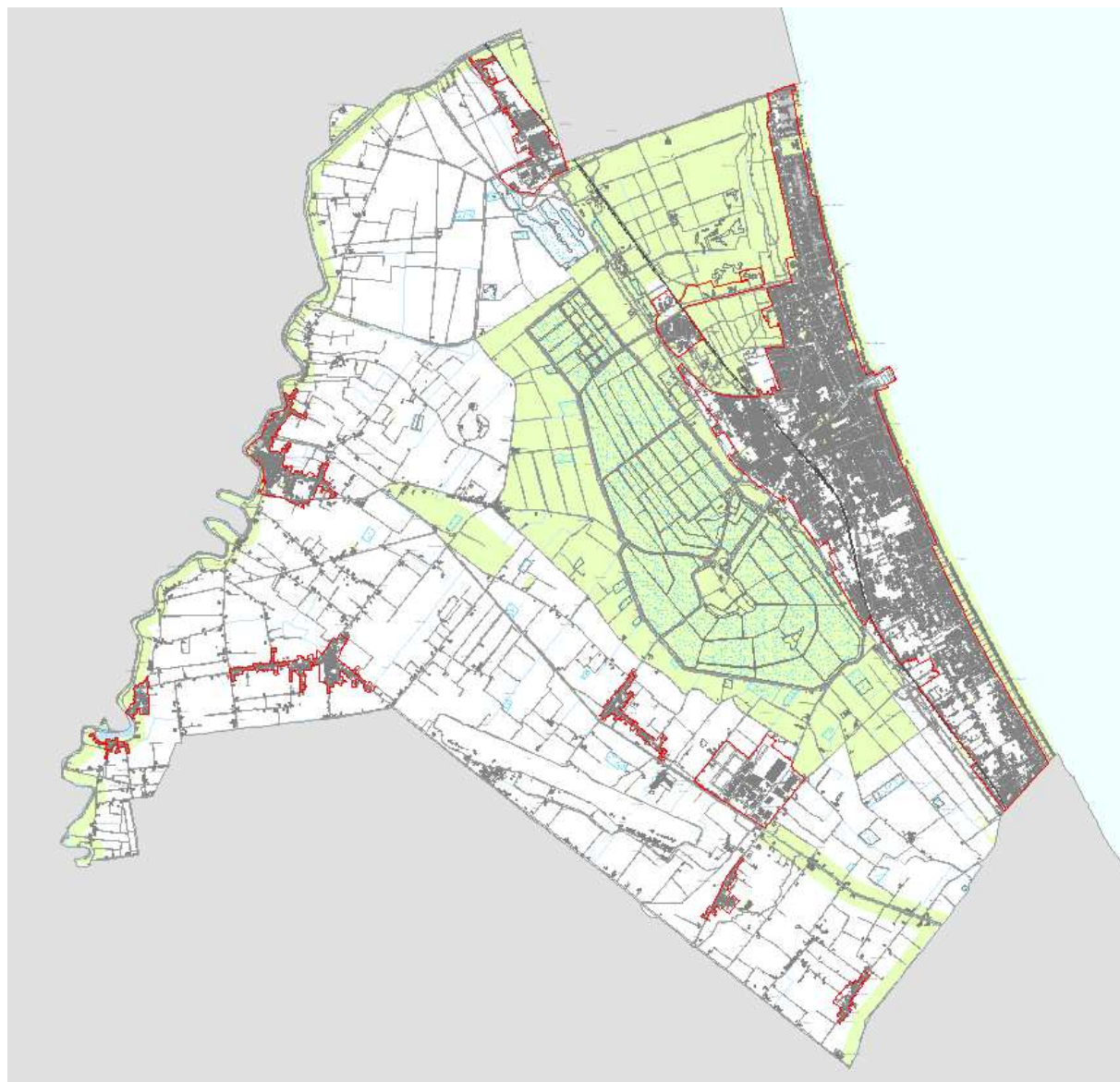
Inoltre al fine di valorizzare la fruizione turistica del territorio anche in riferimento agli edifici tutelati intende proporre un sistema di connessioni ciclabili e pedonali con iniziative di promozione per la conoscenza del territorio e delle sue emergenze storico-architettoniche.



Aree vincolate paesaggisticamente

Una parte consistente del territorio comunale ricade in ambiti di tutela paesaggistica:

- Zone umide di importanza internazionale – RAMSAR
- Area protetta EUAP0074 - Riserva Naturale Salina di Cervia
- Area protetta EUAP0181: Parco del Delta del Po
- DGR 154 del 17/01/1984;
- Aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazioni di rinvenimenti
- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera g, del D.LGS. 42/2004 (aree boscate)
- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c, del D.LGS. 42/2004 (fiume Savio);
- Aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera a del D.LGS. 42/2004 (mare)



Il PUMS intende proporre interventi di connessione ciclabile e pedonale che mettano in rete le zone di primario valore storico e ambientale: gli interventi dovranno essere oggetto di specifiche procedure paesaggistiche nelle quali si valuteranno nel dettaglio le varie componenti. La fattibilità degli interventi previsti dalla strategia del PUMS è comunque subordinata al rispetto del contesto paesaggistico che risulta prioritario nella scelta delle soluzioni progettuali.

Viabilità Panoramica e Viabilità storica

IL PTCP attuale individua come strada panoramica la SP 254 per Forlì: tale viabilità è inserita nel contesto delle saline. Il PUMS in coerenza con gli indirizzi del PTCP, intende promuovere la realizzazione di un percorso ciclabile che consenta la fruizione in sicurezza per i pedoni e ciclisti. Tale intervento dovrà prevedere aree di sosta attrezzate o attrezzabili come punti panoramici ed evitare qualsiasi opera che limiti la visuale di interesse paesaggistico che deve essere salvaguardata in via prioritaria.



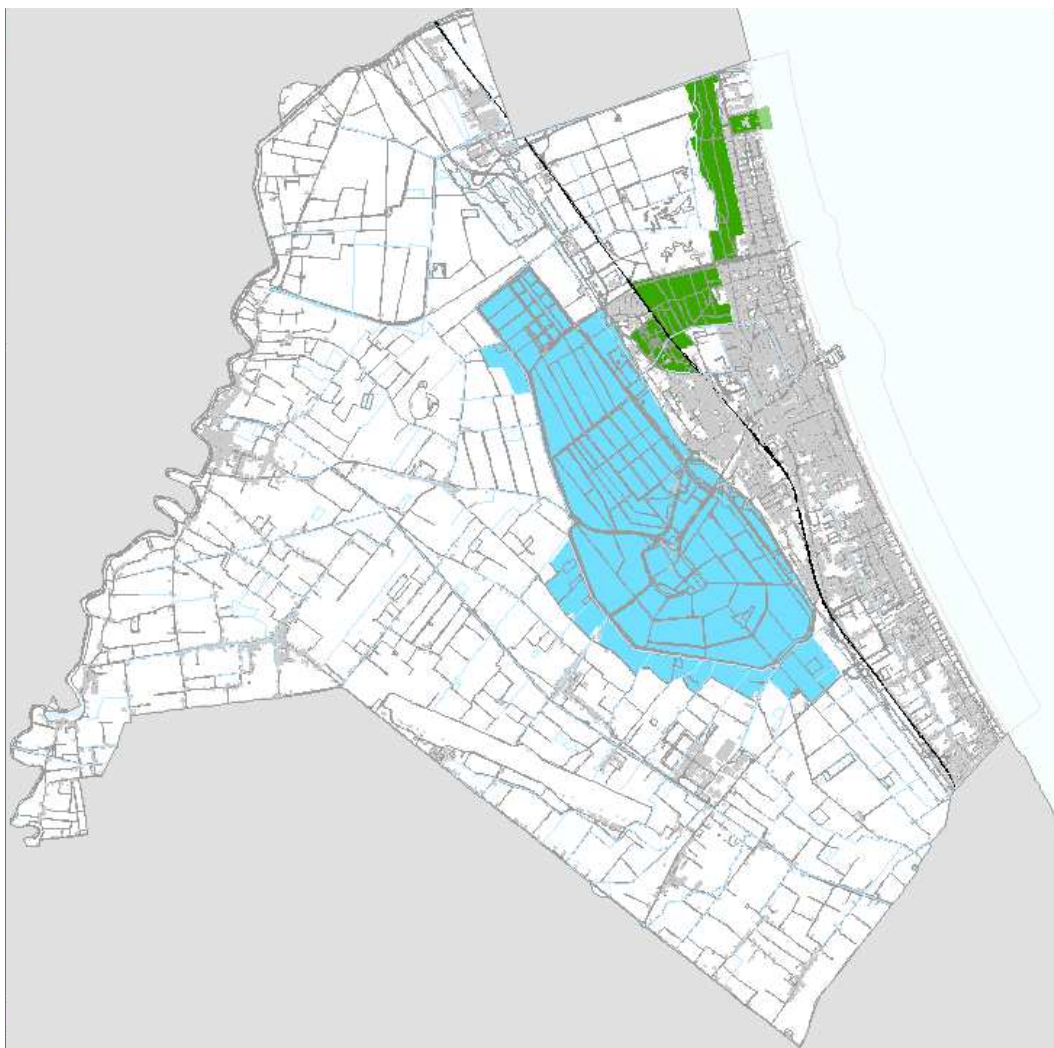
In relazione alla viabilità storica il PTCP individua la vecchia Strada Statale che attraversa il centro di Cervia, passando da Via Caduti, dal Quadrilatero e da Via Di Vittorio.

In tali tratti collocati nel centro abitato è attualmente presente una pista ciclabile; nell'ottica di garantire la ricucitura del tessuto ciclabile si intende proseguire il percorso esistente nel tratto mancante. Tale intervento dovrà essere rispetto dei caratteri storici della strada su cui si inserisce e coerente con la soluzione già in essere. Al fine di valorizzare tale percorso si intende attuare iniziative che consentano di divulgare le informazioni storiche per far conoscere al cittadino le origini di tale viabilità. Nei punti di ricongiungimento della strada con l'attuale SS16 il PUMS promuove la realizzazione di sottopassi ciclabili e pedonali: uno in corrispondenza della Chiesa Madonna del Pino e l'altro in corrispondenza di Via Tritone. Tali interventi consentono di creare una connessione agevole tra il comparto saline e la città costiera.

Aree SIC/ZPS/ZSC

La Salina e la Pineta di Cervia 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 ex-cave 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 stati 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.



Tali perimetri si sovrappongono parzialmente a quelli della Riserva naturale dello stato, del Parco del Delta del PO e della Convenzione di Ramsar, in parte ampliandoli. Il PUMS, nell'ottica di valorizzare la fruizione turistica, propone diversi interventi soprattutto in relazione alle connessioni ciclopedonali ricadenti in tali ambiti che dovranno necessariamente rispettare il contesto ambientale in cui si inseriscono. La circolazione nei percorsi nell'ambito delle saline dovrà rispettare la regolamentazione vigente determinata dagli strumenti di gestione vigenti pertanto alcuni percorsi interni alla riserva naturale saranno regolamentati nei flussi e nei periodi di accesso come già sta succedendo per quelli esistenti. Nell'ambito saline in coerenza con quanto previsto nel Piano di fruizione il PUMs promuove la riqualificazione degli edifici esistenti in chiave naturalistica incentivando un turismo slow rispettoso dell'ambiente (bicigrill, bed and bike,...).

Zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione

Il forese è interessato dalla struttura del impianto storico della centuriazione, nella zona di Cannuzzo e Pisignano, ed elementi singoli sono riscontrabili nelle campagne di Montaletto e Villa Inferno, come risulta nel PTCP.

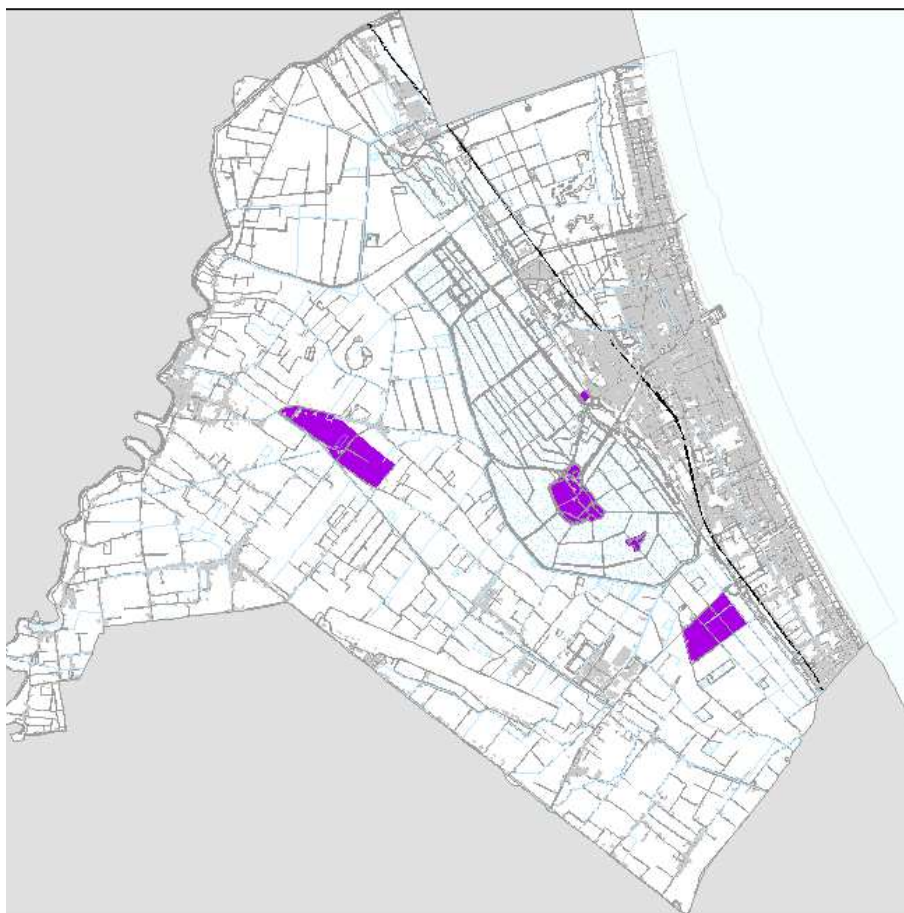


I percorsi ciclopeditoni proposti nel PUMS intendono promuovere la fruizione di queste zone: infatti molti di quelli in progetto si collocano in corrispondenza di strade poderali esistenti e non necessitano creare nuove infrastrutture maggiormente impattanti nel contesto rurale. Rileva pertanto la massima coerenza con gli indirizzi del PTCP di tutela dell'impianto della centuriazione.

Zone di interesse storico archeologico

Il PTCP individua alcune zone di interesse archeologico, tra cui:

- Prato della rosa: Nel 1954 fu portato alla luce, ad una profondità dal piano di calpestio di ca. 0,50 m, un muro costruito con mattoni medioevali e pietrame romano di riutilizzo. La zona era disseminata di frammenti in cotto romani. Nel 1956 si rinvenne una pavimentazione musiva formata da tessere disposte irregolarmente, riferibile probabilmente ad una struttura abitativa di età romana;
- Ficcole e Cervia vecchia: L'insediamento risale probabilmente al periodo romano, come dimostrano i tanti reperti ritrovati. La città era circondata da mura, con edifici pubblici e religiosi. Con il Seicento inizia il declino della città, presupposto per la costruzione di Cervia Nuova. Di Cervia vecchia resta anche la facciata della chiesa della Madonna della Neve, oggi abitazione privata.
- S. Martino Prope Litus Maris: di particolare interesse il ritrovamento del tutto casuale, nel maggio 1989, dei resti di un edificio religioso del VI secolo, denominato "S. Martino Prope Litus Maris".



Il PUMS è coerente con le misure di tutela individuate dal PTCP ed intercetta, nei percorsi ciclabili, tali zone di interesse storico archeologico, valorizzandone l'importanza storica e favorendone la conoscenza per cittadini e turisti.

2.6 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento

Finalità della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza dei Piani di sviluppo e dei programmi operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente.

L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore.

Mobilità	<p>Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave</p> <p>Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci</p> <p>Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili</p> <p>Sviluppare alternative alla domanda di mobilità soddisfatta dal mezzo privato</p>
----------	--



	Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli
Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici	Ridurre emissioni di gas inquinanti e gas serra Ridurre consumi energetici
Inquinamento acustico	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona
Sicurezza salute e ambiente urbano	Migliorare le condizioni di sicurezza; Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata



TITOLO 3 LA VALUTAZIONE DEL PUMS

3.1 La valutazione di coerenza del piano

La valutazione strategica del piano vera e propria è fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione.

La VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del Piano.

Sia il primo elenco di criticità ambientali, sia la metodologia, sia gli indicatori per il monitoraggio ambientale scontano da un lato il diverso grado di interferenza con le azioni del piano, dall'altro un diverso livello di pianificazione e dettaglio dei dati disponibili, non essendo compito del Rapporto ambientale del Piano avviare nuove analisi e raccolta di dati.

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.

Il processo di valutazione sarà condotto attraverso l'utilizzo di matrici che evidenziano i possibili punti di interazione (positivi, negativi, incerti) tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale.

L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità. Come già evidenziato, si verificherà la coerenza esterna del piano in cui si valuteranno le azioni del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Questo avviene anche in questo caso tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano. Le valutazioni si possono così riassumere:

- coerenza esterna: le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione, coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano.
- coerenza interna: coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente,
- coerenza tra le azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali,

Di seguito si riportano le matrici di coerenza esterna ed interna.

A. Coerenza esterna con la programmazione locale (Allegato A e A1)

B. Coerenza esterna degli obiettivi di piano con gli obiettivi di sostenibilità (Allegato B e B1)

C. Coerenza interna tra gli obiettivi di Piano (Allegato C)

3.2 La valutazione degli effetti del PUMS

La finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale e quello futuro. Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, è costruito lo scenario futuro. Mentre lo Scenario di Riferimento è costituito dallo stato attuale, lo scenario di Piano è costruito ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione per raggiungere gli obiettivi prefissati.

La VAS oltre alla verifica della compatibilità delle singole politiche/azioni e interventi previsti dal PUMS, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale e quello futuro.

Qualificazione delle aree di sosta	
Realizzazione dell'HUB intermodale P.le Artusi	La realizzazione dell'Hub Intermodale, in posizione strategica vicino al centro storico di Cervia, vicino all'Istituto Alberghiero, prevede la sistemazione del piazzale Artusi, ad oggi in condizioni di degrado, per effettuare lo spostamento della principale fermata cittadina degli autobus vicino alla stazione dei treni. L'azione incide positivamente sulla qualità urbana permettendo di decongestionare le strade più prossime al mare favorendo l'uso di mezzi sostenibili per gli spostamenti nelle zone limitrofe più turistiche. Per il traffico indotto sulla nuova strada di collegamento tra via Angelini e via Martiri Fantini si adottano diverse misure di mitigazione (barriera acustica, separazione degli utenti della strada, segnaletica,...) che minimizzano l'impatto negativo sulla popolazione esposta.
Implementazione dei servizi dell'HUB intermodale P.le Artusi	
Implementazione dei servizi dell'HUB di via Jelenia Gora	L'implementazione dei servizi dell'HUB di via Jelenia Gora (deposito bici, stazioni di gonfiaggio, mezzi in sharing,...), favorisce ulteriormente l'uso della bicicletta e del mezzo condiviso, contribuendo alla diminuzione delle emissioni.
Realizzazione dell'HUB intermodale Viale Tritone	La realizzazione dell'Hub Intermodale, in posizione strategica a Pinarella, in quanto immediatamente raggiungibile dal nuovo svincolo della SS16- via Bollana, prevede la sistemazione dell'area che oggi non è strutturata come parcheggio, inserendo servizi di intersambio modale. L'azione incide



	positivamente sull'ambiente migliorando l'impatto emissivo della zona.
Realizzazione di parcheggi pubblici in 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.	La realizzazione di parcheggi distribuiti nel territorio contribuisce alla qualificazione dell'offerta turistica: in termini di mobilità produce un impatto positivo in quanto, in combinazione con l'installazione di segnaletica specifica, consente di indirizzare il flusso dei mezzi, decongestionando il traffico nelle zone più prossime al mare con un conseguente miglioramento della qualità dell'ambiente urbano.
Realizzazione di parcheggi pubblici a servizio della zona residenziale e produttiva nella zona a monte della ferrovia in Via Viverone nell'area artigianale della Malva e in via Malva sud a Pinarella	Anche nel forese tale azione consente di migliorare la mobilità e la sicurezza delle frazioni, limitando la sosta lungo le strade provinciali piuttosto trafficate.
Realizzazione di parcheggi pubblici in Via Lazio e Via Agrigento, Via Titano, Via delle Rose;	Eventuali impatti negativi dovuti alle lavorazioni necessarie per la loro attuazione e all'impermeabilizzazione delle aree, possono essere mitigati attraverso soluzioni progettuali a basso impatto ambientale (utilizzo di materiali drenanti, messa in opera di alberature di ombreggiamento, ...)
Realizzazione di parcheggi pubblici nel forese a Pisignano, Castiglione, tantlon, Villa Inferno e Montaletto chiesa	
Attuazione di strategie di Smart Parking	L'ottimizzazione della segnaletica con il supporto anche di cartelloni a messaggistica variabile che indichino la capienza dei parcheggi è uno strumento utile ad evitare i cosiddetti percorsi "parassiti" da parte di utenti alla ricerca di un parcheggio. Di conseguenza si può avere anche un beneficio in termini di emissioni di inquinanti.
Realizzazione di parcheggio green in via Di Vittorio	L'iniziativa coinvolge un'area agricola, dal momento che si intende prevedere l'utilizzo di materiali a basso impatto che garantiscano comunque un'ampia permeabilità del terreno, l'impatto risulta positivo in termini di mobilità perché consente di intercettare il traffico prima della zona turistica e promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico, mentre il minimo impatto negativo connesso alle lavorazioni del suolo può ridotto ulteriormente grazie all'utilizzo di materiali eco-friendly.
Realizzazione di parcheggi in ingresso al parco urbano di Milano Marittima	
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	Il potenziamento delle aree di sosta in questi punti strategici è funzionale alla creazione di posti auto a disposizione degli albergatori per i propri clienti, che nelle aree di pertinenza delle strutture ricettive, dispongono di spazi limitati. Tale azione permette di qualificare l'offerta turistica. L'installazione di cartellonistica digitale di indicazione dei posti auto



	liberi/occupati consente di indirizzare i clienti delle singole strutture ricettive. Pertanto l'impatto sulla mobilità è positivo. Eventuali impatti negativi dovuti alle lavorazioni necessarie per la loro attuazione e all'impermeabilizzazione delle aree, possono essere mitigati attraverso soluzioni progettuali a basso impatto ambientale (utilizzo di materiali drenanti, messa in opera di alberature di ombreggiamento, ...)
Riorganizzazione della sosta dedicata a cicli e motocicli connesse anche alle ZTL/APU	Tali azioni mirano a migliorare la qualità dell'ambiente urbano attraverso soluzioni di organizzazione della sosta in prossimità delle zone ZTL/APU che nel periodo estivo sono interessate da intensi flussi di persone a piedi e in bici. Si riscontrano evidenti vantaggi in termini di sicurezza, salute e qualità dell'ambiente urbano, creando condizioni migliori di vivibilità dei luoghi, dando maggiore importanza agli spazi di aggregazione sociale e migliorando nel contempo il decoro urbano.
Regolamentazione degli spazi di sosta nelle strade connesse anche alle ZTL/APU	
Implementazione dei servizi nei parcheggi pubblici	Tale azione punta al miglioramento della mobilità urbana: l'implementazione dei servizi nei parcheggi incentiva gli scambi intermodali, spingendo le persone, soprattutto i turisti, a lasciare le auto private, per spostarsi nel territorio con altri mezzi che possono essere bici in sharing, monopattini elettrici, navette di trasporto pubblico. L'impatto risulta quindi positivo sulla mobilità oltre che sulla qualità dell'aria e sulla sicurezza e salute dell'ambiente urbano, in quanto la conseguenza di tale azione è di limitare al massimo i flussi nelle zone più prossime al mare.

Promozione della ciclabilità e pedonalità	
Riqualificazione lungomare Milano Marittima	Si tratta di un intervento in ambito urbano su sede esistente che comporta impatti positivi sulla componente acustica e atmosferica per l'effetto di potenziamento dell'uso della bicicletta in sostituzione di mezzi motorizzati. Nell'intervento di Milano Marittima la componente veicolare è stata del tutto eliminata a favore della mobilità lenta, attraverso la riorganizzazione degli spazi che prima erano utilizzati impropriamente come parcheggio libero. Negli interventi di Cervia e Pinarella/Tagliata si intende razionalizzando i transiti dei veicoli a
Riqualificazione lungomare Pinarella Tagliata	
Riqualificazione lungomare Cervia	



	motore riducendo le dimensioni della carreggiata e gli spazi destinati agli stalli, dando massimo spazio alle componenti ciclistiche e pedonali.
Ciclovía Adriatica	Tale intervento si colloca su ciclabili esistenti nelle quali si intendono attuare soluzioni finalizzate a migliorarne la fruibilità, rendendole riconoscibili come percorsi di rilevanza nazionale. Si tratta di riallacciare percorsi ad oggi frammentati, dando vita a itinerari omogenei con significativo valore paesaggistico che attraversano il territorio in direzione nord-sud. L'azione che in generale punta a promuovere la componente di mobilità dolce, ha un impatto positivo sulla mobilità, soprattutto in chiave turistica, ed anche sulla sicurezza dell'ambiente urbano.
Ciclovía Valle Felici	L'azione consiste nell'avvio delle fasi progettuali dei tratti mancanti delle ciclovie al fine del completamento della rete comunale del forese. Gli interventi più rilevanti sono raggruppati in due tipologie: Realizzazione di bike-line lungo la viabilità esistente; Realizzazione di piste ciclabili ex novo. Nell'analisi degli impatti, le piste ciclabili da realizzare sfruttando strade esistenti si considerano sostanzialmente ad impatto positivo in quanto incidono favorevolmente sulle componenti legate alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico. Le piste ciclabili da realizzare ex-novo pur ad impatto positivo, potrebbero avere un minimo impatto negativo connesso alla necessità di eseguire delle lavorazioni e delle occupazioni permanenti di suolo. La valutazione reale degli impatti dipende molto dalle specifiche scelte progettuali che verranno adottate: comunque nel forese si intende dare la priorità a materiali a basso impatto preservando la naturalità dei luoghi (piste sterrate o in calcestruzzo).
Ciclovía delle cave	
Ciclabile Montaletto	
Ciclovía del Fiume Savio	
Ciclovía Bosco del Duca	
Ciclovía Pisignano Cannuzzo	
Ciclovía anello del sale/cervia vecchia/salara	
Itinerari pedonali e ciclabili Pineta Mima/Cervia e Parco Bassona	Gli interventi nei percorsi esistenti nella pineta attuale consentono di migliorarne la sicurezza e di creare nuovi collegamenti con il futuro parco urbano con evidenti impatti positivi in termini di mobilità. In maniera analoga la creazione di nuovi percorsi nel parco bassona permette di aumentare l'offerta turistica valorizzando un turismo slow di tipo naturalistico, migliorando la mobilità nel territorio



	con ricadute positive in termini di salute e sicurezza dell'ambiente urbano. Gli eventuali impatti negativi connessi all'utilizzo di aree attualmente agricole, possono essere minimizzati adottando in fase progettuale ed esecutiva idonee soluzioni a basso impatto ambientale che non incidano negativamente sulla qualità dell'aria e rientrino nelle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici.
Itinerari ciclopedonali Cervia	L'azione mira alla ricucitura della viabilità ciclabile esistente mettendo in collegamento alcuni tratti che risultano interrotti in modo da garantire una maggiore fruibilità dei percorsi a favore dell'utilizzo della mobilità lenta per gli spostamenti. Pertanto ha un impatto positivo sulla mobilità, sulla sicurezza e sull'ambiente urbano. Eventuali impatti negativi, connessi alle lavorazioni e ai singoli contesti in cui si inseriscono, possono essere ridotti al minimo in fase progettuale ed esecutiva attraverso opportuni accorgimenti.
Attivazione di servizi per la mobilità ciclabile	L'iniziativa intende agevolare e rendere più sicuro l'utilizzo della bicicletta senza creare alcun impatto ambientale negativo. Da verificare nelle fasi progettuali la qualità dell'inserimento dei piccoli manufatti previsti nel contesto urbano, dando la priorità a strutture green a basso impatto ambientale.
Estensione ZTL/APU	Ampliando la ZTL /APU e ottimizzando l'accesso dei mezzi a motore nelle aree, queste saranno sicuramente meno soggette a fenomeni locali di inquinamento acustico ed atmosferico con vantaggi generalizzati alla qualità e vivibilità di luoghi. Anche gli interventi di urbanistica tattica che riguardano sia alcune strade che possono essere riqualificate e destinate ad eventi sia alcuni spazi frontistanti le scuole, hanno un impatto positivo perché intendono mettere al centro le persone dando alla strada una funzione sociale, oltre che renderla più sicura per i percorsi casa-scuola, promuovendo ulteriormente i piedibus e bicibus, ed in generale per i relativi fruitori.
Interventi di urbanistica tattica	
Piedibus/bicibus e interventi nelle aree frontistanti le scuole	
Estensione Zona 30	L'introduzione capillare della zona 30 nella città costiera ha un impatto positivo in termini di sicurezza, salute e ambiente urbano, oltre che



	sull'inquinamento acustico. Questa azione ha anche una funzione deterrente nei confronti del traffico veicolare nelle zone più turistiche nelle quali si intende dare priorità alle componenti ciclabili e pedonali.
Parco urbano Pinarella	La creazione/sistemazione di polmoni verdi distribuiti nel territorio, oltre a svolgere un'importante funzione sociale, ha un effetto benefico in termini di qualità dell'aria, inquinamento acustico, mitigazione dei cambiamenti climatici ed ingenerale salute e ambiente urbano. Peraltro alcuni di questi interventi consentono di riqualificare e valorizzare anche a scopo turistico il patrimonio edilizio storico esistente.
Parco urbano Castiglione - Palazzo Guazzi	
Parco urbano Cervia	
Parco urbano Bassona Mima	
Parco urbano Pisignano	
Parco delle dune nella Colonia Varese	
Previsione di viali alberati	Tale azione, che si intende attuare nelle nuove urbanizzazione, punta a migliorare l'ambiente urbano in termini di qualità dell'aria, mitigazione dei cambiamenti climatici, nell'ottica di evitare le isole di calore prevenendo danni per la salute umana, pertanto ha un impatto positivo sull'ambiente.
Percorsi di luce	Tale azione che individua alcuni percorsi ciclopedonali in cui si intende realizzare un'illuminazione notturna per favorirne il transito negli orari serali, migliorando le condizioni di sicurezza e qualificando l'ambiente urbano, ha un impatto positivo in quanto contribuisce a promuovere la mobilità dolce.

Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale

Accesso SS16 – Madonna del pino	Le azioni prevedono interventi di sistemazione degli assi stradali di accesso alla città dalla SS16. Visto il carattere degli interventi è necessario un coinvolgimento sovracomunale (Es. ANAS, RFI, Provincia,...). Tali interventi riguardano le diverse componenti di mobilità in quanto contemplano anche la realizzazione di sottopassi ciclopedonali e permettono di fluidificare il traffico in entrata verso le località balneari. In termini di mobilità e sicurezza l'impatto è sicuramente positivo, ed anche in termini di ambiente urbano l'intervento permette di riconnettere il comparto saline con la città,
Accesso SS16 – Bova, Ficcole, Pineta Formica	



	valorizzando la Chiesa della madonna del pino, quale bene storico e architettonico, e la salina quale elemento naturalistico di grande pregio.
Attraversamento Ferrovia - via Malva Nord, via Ficcole, via Bova	L'azione è in prosecuzione delle attività già attuate da RFI di progressiva eliminazione dei passaggi a livello a raso e ha un impatto positivo sulla sicurezza e sulla qualità urbana. L'eventuale impatto negativo sulla mobilità connesso alla chiusura di alcuni collegamenti diretti è minimo a fronte dell'ottimizzazione della viabilità cittadina nel suo complesso, in quanto il traffico di attraversamento della ferrovia viene convogliato in zone maggiormente idonee a sostenerlo.
Introduzione di nuova segnaletica elettronica	La diffusione di strumenti informatizzati nelle sue diverse forme (cartellonistica, app, ...) contribuisce all'innescio di processi finalizzati a ridurre i congestionamenti dovuti al traffico ed ottimizzare i flussi e i percorsi soprattutto nella stagione estiva con ricadute positive in tema di mobilità, qualità dell'aria e sicurezza e salute urbana.
Interventi di ammodernamento della zona artigianale Montaletto e Malva Sud	L'azione che prevede il potenziamento della segnaletica e la razionalizzazione della viabilità e dei parcheggi all'interno di queste aree, ha un impatto positivo sulla mobilità e sulla qualità dell'ambiente urbano.
Proseguimento di viale Titano	Gli interventi di ricucitura del tessuto viabile consente di migliorare la mobilità nel territorio, pertanto hanno sicuramente un impatto positivo in termini di fluidificazione del traffico collegamento capillare interno alla città. Gli eventuali impatti negativi connessi alle lavorazioni necessarie per la realizzazione degli interventi dovranno essere valutati in sede progettuale al fine della loro minimizzazione.
Connessione tra via Ovidio e via Petronio	
Connessione tra via Cosmonauti e via Pinarella	
Rotatorie su via Pinarella in corrispondenza di via Puglie e via Lazio	
Proseguimento via Lazio	
Riconnesioni viabili nella zona residenziale della Malva Sud	
Collegamento tra la Rotonda S. Pertini e via Caduti per la libertà	
Introduzione di soluzioni per la logistica delle merci (zona balneare, centro storico, zona artigianale Malva Sud)	L'azione è da considerarsi come uno strumento di disincentivazione delle forme più nocive di distribuzione delle merci rendendo appetibili le previste iniziative di city logistics e di modalità alternative di consegna. In questi termini l'iniziativa contribuisce agli impatti positivi in merito alle emissioni. Inoltre la regolamentazione, riducendo



	l'ingresso dei mezzi commerciali nella parte centrale della città sicuramente favorisce un miglioramento della qualità urbana.
Messa in sicurezza delle intersezioni stradali per ciclisti e pedoni	Si tratta di interventi diffusi sul territorio che si concretizzeranno in modifiche della sezione stradale o in altri accorgimenti atti a ridurre la velocità e di conseguenza l'incidentalità, con effetti oltre che sulla sicurezza anche sulle emissioni acustiche e sulla qualità urbana.
Introduzione di sistemi di dissuasione della velocità	
Revisione della viabilità di Pinarella e Tagliata in conseguenza all'intervento di riqualificazione del lungomare	
Interventi di abbattimento del rumore	La realizzazione di interventi di contenimento/abbattimento del rumore per i quali è in corso di predisposizione il Piano di risanamento acustico, punta proprio a ridurre l'inquinamento acustico. Conseguenza indiretta di alcuni interventi in prossimità di luoghi sensibili (scuole) è anche l'aumento della sicurezza e della qualità urbana.
Implementazione del sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti	L'implementazione del sistema di monitoraggio delle emissioni nel territorio consente di adottare idonee misure di riduzione delle emissioni, pertanto tale azione ha un impatto positivo su qualità dell'aria e sulla sicurezza, salute e ambiente urbano.

Potenziamento del trasporto pubblico	
Qualificazione degli arredi	L'azione prevede la qualificazione degli arredi che spesso non dispongono delle attrezzature idonee per le utenze deboli e risultano obsoleti, ed ha un impatto positivo sulla sicurezza dell'ambiente urbano, consentendo anche una maggiore decoro. L'installazione di segnaletica elettronica in relazione alle informazioni su corse e orari funge da incentivo per l'utilizzo del trasporto pubblico su gomma.
Aumento della frequenza delle corse con particolare riferimento al forese e a Cesenatico	Data la consistenza degli spostamenti da e verso la costa specialmente nella stagione estiva, il potenziamento del trasporto pubblico su questi itinerari è sicuramente un fattore di sottrazione di traffico privato molto importante con impatti positivi consistenti.
Attivazione di prontobus nel forese	Si tratta di iniziative di sensibilizzazione nei confronti dei cittadini per un uso sempre maggiore del trasporto pubblico con ciò che ne consegue in



	termini positivi sulle matrici ambientali.
Modernizzazione del parco mezzi pubblico	Spesso i mezzi sono caratterizzati da notevole vetustà per cui il rinnovo del parco veicolare in questo particolare segmento comporta sicuramente un vantaggio rilevante in termini di riduzione delle emissioni e di qualità urbana oltre che di sicurezza, considerando che i nuovi mezzi dispongono di dispositivi maggiormente idonei alle utenze deboli.
Creazione di hub nella stazione ferroviaria	Essendo la finalità quella di implementare l'intermodalità, sicuramente l'impatto emissivo delle soluzioni che verranno adottate sarà positivo. In sede progettuale dare la priorità a soluzioni green dal punto di vista ambientale ed in parallelo si intende puntare a creare un idoneo e sicuro spazio di condivisione sociale.
Potenziamento transfert da/per HUB intermodali	Le azioni puntano alla qualificazione dell'offerta turistica, incentivando l'uso del trasporto pubblico a discapito dei mezzi privati. L'impatto è pertanto positivo in termini di mobilità e di sicurezza e salute dell'ambiente urbano.
Potenziamento dei collegamenti con gli aeroporti (Bologna, Rimini, Forlì)	

Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica

Cervia City Map	<p>L'intervento consiste praticamente nell'apposizione di opportuna segnaletica identificativa dei punti di interesse e nell'introduzione di app specifiche e non comporta alcun impatto se non il contributo positivo, sulle componenti dell'inquinamento acustico e qualità dell'aria per l'effetto di promozione dell'uso di mezzi sostenibili.</p> <p>L'iniziativa favorisce la mobilità pedonale e ciclabile informando gli utenti sulla distanza e sul tempo necessario per raggiungere i diversi luoghi. L'azione contribuisce a favorire il minor utilizzo dei mezzi motorizzati.</p>
Realizzazione di parcheggi pertinenziali per strutture ricettive	potenziamento delle aree di sosta in questi punti strategici è funzionale alla creazione di posti auto a disposizione degli albergatori per i propri clienti, che nelle aree di pertinenza delle strutture ricettive, dispongono di spazi limitati. Tale azione permette di qualificare l'offerta turistica. L'installazione di cartellonistica digitale di indicazione dei posti auto



	liberi/occupati consente di indirizzare i clienti delle singole strutture ricettive. Pertanto l'impatto sulla mobilità è positivo. Eventuali impatti negativi dovuti alle lavorazioni necessarie per la loro attuazione e all'impermeabilizzazione delle aree, possono essere mitigati attraverso soluzioni progettuali a basso impatto ambientale (utilizzo di materiali drenanti, messa in opera di alberature di ombreggiamento, ...)
Sviluppo di collegamenti intermodali connessi alle strutture ricettive	Le azioni puntano alla qualificazione dell'offerta turistica, incentivando l'uso del trasporto pubblico per i clienti delle strutture ricettive a discapito dei mezzi privati. L'impatto è pertanto positivo in termini di mobilità e di sicurezza e salute dell'ambiente urbano.
Promozione di pacchetti vacanza	

Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile	
Promozione dell'efficientamento del parco auto privato puntando sulla mobilità elettrica	L'azione individua misure finalizzate a incentivare l'utilizzo di mezzi elettrici a discapito di quelli tradizionali al fine di ridurre le emissioni in atmosfera. Pertanto ha un impatto positivo sulla qualità dell'aria, sulla mitigazione dei cambiamenti climatici e sull'inquinamento acustico.
Realizzazione di nuovi punti di ricarica elettrica	La diffusione delle colonnine di ricarica per autoveicoli elettrici è una delle condizioni indispensabili per la rapida elettrificazione della mobilità privata con evidenti ricadute positive soprattutto sulle emissioni di inquinanti pericolosi per la salute ma anche di gas serra. In prospettiva il suo impatto positivo su questi temi è importante.
Ammodernamento in chiave elettrica dei mezzi di proprietà comunale	L'azione punta a sostituire il parco mezzi comunale, piuttosto datato, con mezzi elettrici a discapito di quelli tradizionali al fine di ridurre le emissioni in atmosfera. Pertanto ha un impatto positivo sulla qualità dell'aria, sulla mitigazione dei cambiamenti climatici e sull'inquinamento acustico.
Micromobilità elettrica	L'attivazione di sistemi di sharing dei monopattini incentiva l'uso di mezzi meno impattanti sull'ambiente rispetto a quelli tradizionali e contribuisce a diversificare l'offerta turistica offrendo una nuova modalità di fruizione del territorio. L'impatto è pertanto positivo per la qualità dell'aria,



	l'inquinamento acustico ed anche per la mobilità. La regolamentazione dei flussi di tali mezzi limita eventuali impatti negativi sulla sicurezza.
Azioni di Mobility Management	Il Mobility Management essendo uno strumento di diffusione capillare di soluzioni di mobilità sostenibile negli spostamenti sistematici, che sono i più impattanti sui trasporti, è uno strumento molto importante ed efficace nella riduzione del traffico maggiormente inquinante. Se ne evidenziano quindi gli impatti positivi in materia di emissioni e qualità urbana, grazie alla riorganizzazione dei percorsi casa-scuola e casa-lavoro.
Iniziative in tema di mobilità sostenibile	L'azione intende sensibilizzare i cittadini verso le tematiche della mobilità sostenibile favorendo iniziative volte a promuovere la mobilità sostenibile e i servizi connessi, aumentando la consapevolezza delle problematiche ambientali. Pertanto nel complesso ha effetti positivi.
Accessibilità alle spiagge per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale	L'azione intende potenziare il servizio già attivo in alcune zone dell'arenile al fine di migliorare i servizi per le utenze deboli incrementando l'inclusività in una zona ad alta affluenza anche turistica, pertanto è evidente che gli impatti sono positivi.
Realizzazione percorsi per persone a ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale	L'azione intende realizzare percorsi ad hoc per persone con ridotte capacità per il collegamenti di punti strategici incrementando l'inclusività nel territorio pertanto è evidente che gli impatti sono positivi.
Infomobilità	La diffusione di strumenti informatizzati nelle sue diverse forme (cartellonistica, app, ...) contribuisce all'innescare di processi finalizzati a ridurre i congestionamenti dovuti al traffico ed ottimizzare i flussi e i percorsi soprattutto nella stagione estiva con ricadute positive in tema di mobilità, qualità dell'aria e sicurezza e salute urbana.

Si è proceduto ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una matrice nella quale sono evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano. Tale matrice ha anche la capacità di rendere graficamente quanto il disegno complessivo del Piano è coerente con gli obiettivi di sostenibilità e quindi ambientalmente sostenibile. Come evidente dalla matrice seguente, le azioni del PUMS appaiono nel complesso perseguire correttamente gli obiettivi di sostenibilità e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana pur garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci.

E. Valutazione degli effetti delle azioni del PUMS sugli obiettivi di sostenibilità (Allegato E)



TITOLO 4 MISURE DI MITIGAZIONE E MONITORAGGIO DEL PUMS

4.1 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.

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.

4.2 Il sistema degli indicatori

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.

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
Utenze bike sharing	Biennale	Numero di prelievi/anno		In aumento
Depositi bici protetti	Biennale	Numero di depositi bici		In aumento



r_eni.ro. Giunta - Prot. 06/10/2022.1006250.F



		protetti		
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
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale				
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 – 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
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
Potenziamento del trasporto pubblico				
Mezzi a minor impatto inquinante circolanti nel territorio	Biennale	Numero mezzi ibridi o elettrici immatricolate		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		In aumento
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	Biennale	Numero di prelievi /anno		In aumento

elettrica in sharing				
Piani di spostamento casa lavoro	Biennale			In aumento
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

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.

Si procede alla redazione di una tabella riepilogativa degli indicatori rispetto agli obiettivi di sostenibilità.

D. Coerenza tra indicatori e obiettivi di sostenibilità (Allegato D)

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.

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, 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.

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.

Coerenza esterna con la programmazione locale												
		PAIR										
		Promozione e ottimizzazione dell’uso del trasporto pubblico locale							Promozione della mobilità ciclabile			
		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)	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	
Qualificazione delle aree di sosta	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											
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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, Pisinano, 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 piedibus 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);											
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità											
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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	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, di imminente riapertura)											
	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 - 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	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 del 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											



r_emi-ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006250.F

Coesistenza esterna con la programmazione locale

		PER 2017-2030 e PTA 2017-2020				
		Razionalizzazione energetica nei trasporti				
		Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) che privilegino la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili (ad es. veicoli elettrici) soprattutto nei contesti urbani	Infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale, in primo luogo elettrico (filobus, tram, ecc.)	Infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa, anche attraverso l'autoproduzione da fonti rinnovabili (elettricità, biometano, ecc.) in particolare nel settore del trasporto pubblico	Mobilità ciclopedonale	Mobilità condivisa (ad es. car sharing, corporate car sharing, ride sharing, ecc.) e infomobilità 6. Fiscalità agevolata (ad es. esenzione bollo) per alcune tipologie di veicoli (ad es. veicoli elettrici)
Qualificazione delle aree di sosta	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					
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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, Pisinano, 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 piedibus 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);					
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità					
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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	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					
	Informizzazione 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, di imminente riapertura)					
	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 - 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	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 del 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					

		PTCP							
		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.
Qualificazione delle aree di sosta	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								
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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, Pisanano, 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 piedibus 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);								
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità								
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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	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								
	Informizzazione 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, di imminente riapertura)								
	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 - 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	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 del 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								

		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.	Prevedere e realizzare una rete di piste ciclabili urbane sicure e ben collegate tra loro, con i parcheggi scambiatori e con la rete dei percorsi ciclabili extraurbani
Qualificazione delle aree di sosta	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			
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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, Pisinano, 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 piedibus 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	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	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			
	Informizzazione 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, di imminente riapertura)			
	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 - 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	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 del 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			



Coerenza esterna con la programmazione locale

		PUG-SQUEA					
		Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra dell'80/90% entro il 2050 (rispetto al 1990) e promuovere interventi di mitigazione ed adattamento (coÖnnettere 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,...)
Qualificazione delle aree di sosta	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						
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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 piedibus 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);						
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità						
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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	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						
	Informizzazione 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, di imminente riapertura)						
	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 - 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	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 del 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						

		PAESC					
		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
Qualificazione delle aree di sosta	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						
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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, Pisanano, 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 piedibus 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);						
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità						
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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	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						
	Informizzazione 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, di imminente riapertura)						
	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 - 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	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 del 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						

Analisi delle interazioni	
Documento di identificazione	Tipo di interazione
PER	Gli obiettivi del PTR, pur essendo a scala regionale trattano i temi della mobilità locale del TPL e delle nuove tecnologie: aspetti propri del PUMS. Si evidenzia la coerenza delle azioni del PUMS rispetto a tali obiettivi.
PRIT	Il PUMS è tra gli strumenti che il PRIT promuove nell'ambito delle azioni di attuazione dei principi della mobilità sostenibile, della sua regolamentazione e di sviluppo di un sistema integrato di mobilità. Le azioni previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi del PRIT; in particolare per quanto riguarda i temi della mobilità urbana, cioè di un ambiente "sensibile" e ad alta densità abitativa, in cui vengono individuate nuove regole di accesso (persone e merci) agli spazi più congestionati, migliori condizioni generali di funzionamento del sistema, in particolare del TPL, dell'accessibilità ciclabile e del sistema della sosta, e il recupero di spazi di socialità e vivibilità, per tutti i cittadini e le cittadine, con particolare attenzione per i soggetti più deboli e a scarsa autonomia di mobilità. Vi è inoltre da rilevare che il PUMS stesso, con il suo approccio partecipato, si configura come strumento che persegue l'obiettivo del PRIT di promuovere i meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture.
PAIR	Appare evidente come gli obiettivi del PAIR in termini di mobilità coprano tutti gli aspetti del PUMS (ad eccezione della sicurezza) si evidenzia non solo la piena coerenza delle azioni del PUMS con gli obiettivi del PAIR, ma anche che le azioni del PUMS danno risposta a tutti gli obiettivi del PAIR. Ovviamente il raggiungimento dei target del PAIR dipenderanno da come tali azioni saranno declinate e attuate. Attenzione particolare andrà posta alle azioni sulle infrastrutture stradali e sui parcheggi al fine di evitare che favoriscano l'utilizzo del mezzo privato rispetto ai mezzi sostenibili. Pertanto l'obiettivo di tali azioni è quello di favorire l'accessibilità migliorando l'integrazione modale. Preme sottolineare che il PAIR, individua le misure con le quali si garantisce l'obiettivo di riduzione del 20 per cento al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato, traducendo una parte degli obiettivi riportati sul traffico in obblighi da recepire nei piani, individuazione di nuove aree pedonali per una superficie complessiva pari al 20 per cento del centro storico; - estensione ZTL così come descritto nelle Nda del PAIR all'art. 15; - armonizzazione delle regole d'accesso e di sosta nelle zone a traffico limitato (ZTL) sulla base dell'atto di Giunta previsto al capitolo 9, paragrafo 9.1. del Piano. Al fine del raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dell'aria e di riduzione del traffico privato, il PAIR detta inoltre i seguenti indirizzi: - ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati fino al raggiungimento di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante con le modalità indicate al capitolo 9, paragrafo 9.1.3.2 c del Piano; - raggiungimento della quota del 20 per cento degli spostamenti urbani tramite piste ciclabili. - manutenzione ordinaria e straordinaria della rete delle piste ciclabili e al monitoraggio del loro utilizzo. Le azioni individuate del PUMS, ancorché non ancora declinate precisamente, rispondono alle prescrizioni delle NTA del PAIR
PER 2017-2030 e PTA 2017-2020	Gli obiettivi del PER 2017-2030 ricomprendono quelli propri del PUMS soprattutto per quanto attiene la promozione della mobilità sostenibile, alternativa ai trasporti tradizionali e per il miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico. Le azioni del PUMS sviluppano gli obiettivi del PER 2007 – 2013 e di quello del PTA 2017 – 2019 avendo però una portata limitata per quanto riguarda la sostituzione del parco veicolare privato con mezzi che utilizzano carburanti alternativi. A tale proposito si fa presente che il nuovo PER ha un obiettivo molto ambizioso di portare al 2030 l'immatricolazione di autoveicoli ibridi, a metano, o elettrici puri al 90% del totale. Obiettivi altrettanto ambiziosi sulla tipologia di veicoli del trasporto pubblico così come del trasporto pesante privato con un incremento del 50% del TPL su ferro e del 10% di quello su gomma ed uno share modale del 10% del trasporto merci su ferro e del 20% per la mobilità ciclabile.
PTCP	Gli obiettivi del PTCP in termini di mobilità, pur essendo un piano territoriale a scala provinciale, interessano la quasi totalità degli aspetti del PUMS si evidenzia non solo la piena coerenza delle azioni del PUMS con gli obiettivi del PTCP, ma anche che le azioni del PUMS danno risposta a tutti gli obiettivi del PTCP.
PUG/SQUEA	Si evidenzia la piena coerenza delle azioni del PUMS con gli obiettivi del PUG/SQUEA in relazione alle 4 città designate nel piano (città verde, città sicura e ospitale, città accessibile, città identitaria).
PAESC	Le azioni previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi del PAESC riguardo in particolare tutte le azioni volte promuovere il trasporto pubblico, la città elettrica e la mobilità ciclabile
STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI	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.

Coerenza esterna degli obiettivi di piano con gli obiettivi di sostenibilità												
		Mobilità						Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici		Inquinamento acustico	Sicurezza salute e ambiente urbano	
		Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave	Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili	Sviluppare alternative alla domanda di mobilità soddisfatta dal mezzo privato	Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza	Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli	Ridurre emissioni di gas inquinanti e gas serra	Ridurre consumi energetici	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona	Migliorare le condizioni di sicurezza	Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata
	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 - 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	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 del 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											

	L'azione è coerente all'obiettivo
	L'azione ha interazioni con l'obiettivo ma non è valutabile la coerenza
	L'azione non è coerente all'obiettivo
	Nessuna interazione tra azione ed obbiettivo

Analisi delle interazioni con la componente ambientale

Componente ambientale	Coerenza con la diagnosi del contesto
Mobilità	Gli obiettivi del PUMS appaiono pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, in particolare per quelli che derivano dalle linee guida europee e sono indirizzati alla sostenibilità urbana pur garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci.
Qualità dell'aria e cambiamenti climatici	Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità. Quindi l'attuazione di tutte le azioni del PUMS sono il principale strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi. Il PUMS ha integrato compiutamente il PAIR, sia come obiettivi, sia come azioni. Il tema della riduzione dei consumi energetici e delle emissioni climalteranti è stato integrato nel piano all'interno dell'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale nel territorio comunale. Inoltre gli obiettivi specifici del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi del PAESC per la componente di traffico e mobilità in particolare per tutte le azioni riconducibili alle strategie atte a incentivare la ciclabilità, pedonalità, l'attrattività del TPL e a diffondere la cultura della sostenibilità.
Inquinamento Acustico	Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a inquinanti e rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.
Sicurezza salute e ambiente urbano	Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di sicurezza, salute e ambiente urbano. In particolare il tema ha diversi obiettivi specifici nel PUMS con azioni rivolte alla messa in sicurezza di punti critici e alla prevenzione effettuata nelle scuole a livello di educazione stradale.

Coerenza interna tra gli obiettivi di piano

		Obiettivi di piano	Qualificazione delle aree di sosta			Promozione della ciclabilità e pedonalità							Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale							Potenziamento del trasporto pubblico					Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile											
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
Qualificazione delle aree di sosta	1	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																																		
	2	Sistemazione di aree di sosta nelle località del forese che riscontrano carenze																																		
	3	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																																		
Promozione della ciclabilità e pedonalità	4	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.																																		
	5	Potenziamento dei collegamenti ciclabili tra le località del forese (Montaletto, Villa Inferno, Pisignano, Cannuzzo) e con Cervia																																		
	6	Sviluppo della rete cicloturistica con percorsi su strada e off road nel compendio Salina-Pineta																																		
	7	Potenziamento dei servizi alla ciclabilità: bike-sharing, depositi protetti, applicazioni smart per i ciclisti, erogazione di buoni mobilità,...																																		
	8	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																																		
	9	Miglioramento delle condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali e delle relative connessioni anche per la fruizione ai fini sportivi (camminatori,...)																																		
	10	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;																																		
	11	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																																		
	12	In relazione agli spostamenti scuola-casa conferma e potenziamento delle linee piedibus 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	13	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità																																	
14		Miglioramento dell'accessibilità alla zona balneare dalla SS16-Adriatica (Cervia – Tagliata – Pinarella – Milano Marittima)																																		
15		Ricucitura del tessuto viabile (zona via Titano, via Petronio, via Lazio), anche ai fini della valorizzazione del collegamento con Cesenatico in chiave turistica																																		
16		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																																		
17		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																																		
18		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																																		
19		Valutazione di eventuali misure emergenziali in relazione al contenimento del traffico urbano in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10																																		
20		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	21	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																																		
	22	Informatizzazione dei sistemi di gestione del trasporto pubblico locale e incremento della dotazione di attrezzature ed arredi per l'agevole fruizione dei mezzi																																		
	23	Individuazione di forme incentivanti l'utilizzo del trasporto pubblico ai fini turistici																																		
	24	Attivazione di un sistema di trasferimento da e per gli aeroporti limitrofi (Bologna, Rimini e anche Forlì, di imminente riapertura)																																		
	25	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	26	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																																		
	27	Efficientamento e razionalizzazione degli spazi adibiti a parcheggio pertinenziale per le strutture alberghiere individuando aree anche distanti dalle stesse dotate di servizio di collegamento																																		
	28	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	29	Individuazione di misure finanziarie per promuovere l'ammodernamento del parco veicolare																																		
	30	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																																		
	31	Sviluppo di città elettrica con sistemi di car sharing e installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici distribuite sul territorio																																		
	32	Attività di sensibilizzazione e promozione della cultura della mobilità sostenibile al fine di aumentare la consapevolezza del cittadino e lo spirito critico del cittadini relativamente alle abitudini e nuove opportunità di spostamento																																		
	33	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																																		
	34	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																																		
	35	Realizzazione di azioni formative e corsi di educazione stradale nonché promozione della mobilità sostenibile nelle scuole																																		

		L’azione è coerente all’obiettivo
		L’azione ha interazioni con l’obiettivo ma non è valutabile la coerenza
		L’azione non è coerente all’obiettivo
		Nessuna interazione tra azione ed obiettivo

Indicatore	Obiettivi di sostenibilità			
	Mobilità	Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici	Inquinamento acustico	Sicurezza salute e ambiente urbano
Qualificazione delle aree di sosta				
Numero posti auto negli HUB intermodali				
Numero posti auto nei parcheggi pubblici				
Veicoli a pagamento				
Promozione della ciclabilità e pedonalità				
Lunghezza della rete ciclabile oggetto di riqualificazione del lungomare				
Lunghezza della rete ciclabile a Cervia				
Lunghezza della rete ciclabile nel forese				
Utenze bike sharing				
Depositi bici protetti				
Estensione ZTL/APU				
Estensione Zona 30				
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale				
Interventi di dissuasione della velocità				
Interventi di ricucitura della rete stradale				
Incidentalità stradale – Incidenti				
Incidentalità stradale – Feriti				
Incidentalità stradale – Pedoni e ciclisti coinvolti				
Misure per la logistica merci				
Interventi per risolvere le criticità acustiche				
Emissioni di CO2				
Emissioni di PM10, NO2, O3				
Potenziamento del trasporto pubblico				
Mezzi a minor impatto inquinante circolanti nel territorio				
Fermate attrezzate per scambi intermodali				
Navette da/per parcheggi scambiatori				
Interventi migliorativi sulle fermate esistenti				
Abbonamenti al trasporto pubblico su gomma				
Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica				
Parcheggi pertinenziali strutture ricettive				
Iniziative di promozione del trasporto pubblico in relazione all'offerta turistica				
Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile				
Composizione del parco veicolare				
Composizione del parco veicolare elettrico				
Punti di ricarica				
Utenze car sharing elettrico				
Utenze micromobilità elettrica in sharing				
Piani di spostamento casa lavoro				
Piedibus				
Bicibus				
Iniziative di promozione della mobilità sostenibile				
Interventi di miglioramento della segnaletica digitale				

Valutazione degli effetti delle azioni del PUMS sugli obiettivi di sostenibilità												
		Mobilità						Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici		Inquinamento acustico	Sicurezza salute e ambiente urbano	
		Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave	Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili	Sviluppare alternative alla domanda di mobilità soddisfatta dal mezzo privato	Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza	Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli	Ridurre emissioni di gas inquinanti e gas serra	Ridurre consumi energetici	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona	Migliorare le condizioni di sicurezza	Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata
Qualificazione delle aree di sosta	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											
Promozione della ciclabilità e pedonalità	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 piedibus 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);											
	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo scopo di fluidificare il traffico nelle zone a maggior criticità											
Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale	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											
	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											
Potenziamento del trasporto pubblico	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, di imminente riapertura)											
	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)											
	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											

dell'offerta turistica	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)										
ività di sensibilizzazione alla tura sostenibile	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 del 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										

	Effetto positivo
	Effetto incerto
	Effetto negativo
	Nessuna interazione tra azione ed obiettivo