



# 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

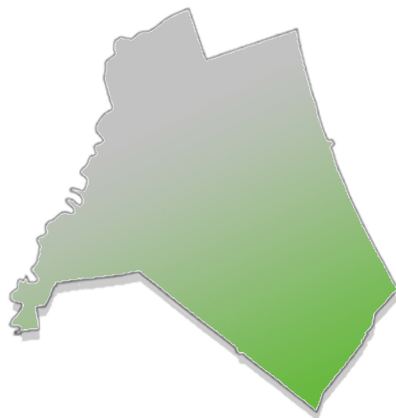
Geom. Elena Taffagli

Arch. M. Laura Callegati

Ing. Arch. Caterina Girelli

L'Amministrativo

Nadia Nicolini



Oggetto

Valutazione Ambientale Strategica - Sintesi non tecnica

Elaborato

SNT



r\_eni.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006239.F



# Indice generale

<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>TITOLO 1 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>4</b>
<b>TITOLO 2 IL PUMS.....</b>	<b>8</b>
<b>TITOLO 3 GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>12</b>
<b>TITOLO 4 LA VALUTAZIONE DI COERENZA.....</b>	<b>13</b>
<b>TITOLO 5 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PUMS.....</b>	<b>15</b>



Comune di Cervia

PUMS Sintesi non tecnica



r\_eni.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006239.E





## 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 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.

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 ciclopedonale	<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 ciclopedonali 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 ciclopedonali 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 ciclopedonali 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	<p>Incremento delle zone 30 che hanno già una notevole estensione nella zona di Milano Marittima.</p> <p>La realizzazione di Viale Europa Unita a Pinarella ha fluidificato il traffico in entrata e uscita soprattutto nella stagione estiva.</p> <p>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.</p> <p>La realizzazione delle rotatorie tra SS16/Sp243 e SS16/Sp71bis ha migliorato notevolmente l'accessibilità alla costa.</p> <p>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.</p> <p>In relazione alla futura soppressione di alcuni passaggi a livello verrà rivista la viabilità.</p> <p>L'accessibilità alla città andrebbe migliorata in alcuni punti via Pineta Formica e via Bova.</p> <p>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.</p>	<p>La SS16 Adriatica causa una netta divisione tra costa ed entroterra.</p> <p>Nella SS16 e nella Sp254, che attraversa anche le Saline, si registrano importanti volumi di traffico nella stagione estiva.</p> <p>Nella zona del centro di Cervia si rilevano flussi di traffico intensi.</p> <p>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.)</p> <p>La rete viaria risulta poco gerarchizzata e sono presenti flussi di attraversamento in zone a principale vocazione residenziale</p> <p>La zona 30 sono scarsamente percepite</p> <p>Alcune strade del forese mostrano sezioni ridotte per cui è difficile prevedere suddivisione tra le categorie di utenti.</p>
	<p>Sosta e parcheggi</p> <p>La qualificazione dell'offerta di sosta garantisce un discreto numero di parcheggi ben distribuiti nel territorio.</p> <p>La necessità di introdurre parcheggi scambiatori anche a Cervia e Pinarella consente nuove modalità di fruizione.</p> <p>La necessità di prevedere nuove aree sosta camper offre nuove possibilità per i turisti.</p> <p>L'inserimento di cartelli digitali di segnalazione dell'occupazione, attività già avviata, consente di fluidificare i percorsi.</p> <p>La riqualificazione di alcune zone (waterfront,...) ha consentito il decongestionamento delle medesime.</p>	<p>L'offerta di posti su strada nella zona balneare comporta una grande occupazione di superficie pubblica</p> <p>Forte gap tra domanda e offerta di parcheggi pubblici nella stagione estiva difficile da colmare anche con interventi di implementazione dei parcheggi.</p>
	<p>Regolamentazione e gestione ZTL</p> <p>L'ampliamento delle aree ZTL e APU consente una migliore fruizione del territorio soprattutto nella zona balneare.</p>	<p>Solo alcuni varchi di accesso alla ZTL sono presidiati da sistema di controllo</p>
Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici	<p>I dati sulla qualità dell'aria, influenzati dalle annuali condizioni meteorologiche, permettono di delineare un quadro non particolarmente allarmante, ma con alcune criticità.</p> <p>Il PAESC promuove una serie di azioni mirate alla razionalizzazione dei trasporti al fine di ridurre le emissioni di CO2 al 2030.</p> <p>La presenza delle pinete e di numerosi viali alberati costituiscono un importante fattore di riduzione delle emissioni di CO2.</p> <p>Dalle informazioni desumibili dal PAESC emerge, come nel tempo vi sia stata una riduzione delle emissioni climateranti e uno sviluppo notevole delle quote di</p>	<p>Il traffico veicolare rappresenta la maggiore fonte di inquinamento atmosferico che a sua volta costituisce una delle maggiori criticità ambientali.</p> <p>Il settore trasporti è quello che pesa maggiormente in termini di emissioni.</p> <p>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).</p> <p>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>



	<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 CO<sub>2</sub> 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

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.

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 PUMS	Azioni PUMS
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	<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 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	Introduzione di nuova segnaletica anche elettronica con lo



sicurezza stradale	<p>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 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</p>





	<p>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>



### TITOLO 3 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> <p>Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza</p> <p>Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli</p>
Qualità dell'aria e Cambiamenti climatici	<p>Ridurre emissioni di gas inquinanti e gas serra</p> <p>Ridurre consumi energetici</p>
Inquinamento acustico	<p>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</p>
Sicurezza salute e ambiente urbano	<p>Migliorare le condizioni di sicurezza;</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>



## TITOLO 4 LA VALUTAZIONE DI COERENZA

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.

In merito alla coerenza esterna: Gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con 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.



In merito alla coerenza interna: considerando il numero di interazioni positive tra gli obiettivi, il piano è ben strutturato in quanto le azioni finalizzate a raggiungere un obiettivo specifico sono spesso funzionali a molti degli altri obiettivi. In generale gli obiettivi di piano paiono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente

In merito alla coerenza tra le azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso: non vi sono azioni contrastanti e solo poche azioni hanno effetti incerti, che dipendono da come saranno attuate.

Infine il piano ha integrato compiutamente le tematiche emerse dall'analisi SWOT del contesto di riferimento.



## TITOLO 5 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,	La realizzazione di parcheggi distribuiti nel territorio contribuisce alla qualificazione dell'offerta turistica:



Viale Pinarella di fronte al Palazzetto dello sport, Via Petronio e via Ovidio, Via Puglie, Via Cosmonauti, via Cilea.	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.

<b>Promozione della ciclabilità e pedonalità</b>	
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 motore riducendo le dimensioni della carreggiata e gli spazi destinati agli stalli, dando massimo spazio alle componenti ciclistiche e pedonali.
Riqualificazione lungomare Pinarella Tagliata	
Riqualificazione lungomare Cervia	
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.
Ciclovia 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.
Ciclovia delle cave	
Ciclabile Montaletto	
Ciclovia del Fiume Savio	
Ciclovia Bosco del Duca	
Ciclovia Pisignano Cannuzzo	
Ciclovia anello del sale/cervia vecchia/salara	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).
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 ciclopeditoni 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 impatto 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 pedibus e bicibus, ed in generale per i relativi fruitori.
Interventi di urbanistica tattica	
Pedibus/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 ciclopeditoni 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 ciclopeditoni 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 salino con la città, valorizzando la Chiesa della madonna del pino, quale bene storico e architettonico, e la salina quale elemento naturalistico di grande pregio.
Accesso SS16 – Bova, Ficcole, Pineta Formica	



Attraversamento Ferrovia - via Malva Nord, via Ficocle, 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	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.
Introduzione di soluzioni per la logistica delle merci (zona balneare, centro storico, zona artigianale Malva Sud)	



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.

<b>Potenziamento del trasporto pubblico</b>	
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.

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.