



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

Quadro conoscitivo

Elaborato

QC



r_eni.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006532.E



r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006532.E



COMUNE DI CERVIA

QUADRO CONOSCITIVO DELLA MOBILITÀ NELL'AMBITO DEL PUMS

REPORT DI PIANO
GIUGNO 2022

RELAZIONE TECNICA GENERALE



INDICE

1	INTRODUZIONE	4
1.1	PREMESSA METODOLOGICA.....	4
1.2	OBIETTIVI DELLA RELAZIONE.....	6
2	IL CONTESTO TERRITORIALE	8
2.1	L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE.....	8
2.2	LE CARATTERISTICHE SOCIO-ECONOMICHE.....	9
2.2.1	Densità della popolazione residente nel Comune di Cervia.....	9
2.2.2	Andamento demografico della popolazione residente di Cervia dal 2014 al 2021	11
2.2.3	Struttura della popolazione di Cervia dal 2002 al 2021	11
2.2.4	Indicatori demografici di Cervia	12
2.3	ATTIVITÀ ECONOMICHE DEL TERRITORIO DI CERVIA	14
2.4	IL SISTEMA TURISTICO	19
2.4.1	Il contesto della Riviera Romagnola	19
2.4.2	Sistema turistico-ricettivo del Comune di Cervia	19
2.4.3	Assetto attuale per zona dell'offerta turistica.....	21
3	QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE	24
3.1	STRUMENTI COMUNALI DI CERVIA	24
3.1.1	Piano urbano generale del Comune (PUG).....	24
3.1.2	Analisi.....	24
3.1.3	Obbiettivi del PUG	24
3.1.4	Strategie di attuazione del PUG	25
3.2	STRATEGIA PER LA QUALITÀ URBANA ED ECOLOGICO – AMBIENTALE (SQUEA).....	26
3.2.1	Analisi.....	26
3.2.2	Strategie di attuazione della SQUEA	27
3.3	STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO (PAESC).....	29
3.4	PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T)	30
4	LA RETE INFRASTRUTTURALE.....	33
4.1	LA VIABILITÀ.....	33
4.1.1	Note conclusive	34
4.2	TRASPORTI SU FERRO	35
4.3	TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA	36
4.3.1	Linee afferenti al bacino della provincia di Ravenna.....	36

4.3.2	Linee afferenti al bacino di Forlì – Cesena	56
4.3.3	Servizi di linea extraurbani	59
4.3.4	Servizi di linea urbani	59
4.3.5	Le tariffe del trasporto pubblico su gomma	59
4.4	OFFERTA DELLA SOSTA	61
4.4.1	Sosta su strada a pagamento.....	62
4.4.2	Tariffe della sosta	65
4.4.3	Aree di sosta all'interno del tessuto urbano.....	72
4.4.4	Consorzio Cervia Parcheggi	74
4.4.5	Offerta di sosta nel forese	79
4.4.6	Rilievi dell'offerta di sosta	80
5	SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE	82
5.1	DOMANDA DI MOBILITÀ	82
5.1.1	Situazione del parco veicoli circolante del territorio di Cervia.....	82
5.1.2	Mobilità all'interno della regione	84
5.1.3	Mobilità interna	85
5.1.4	Mobilità di interscambio	89
5.1.5	Note conclusive	95
5.1.6	Mobilità elettrica.....	96
5.2	INCIDENTALITÀ	98
5.2.1	Rapporto di incidentalità del territorio comunale.....	101
5.3	INDAGINI CONDOTTE.....	109
5.3.1	Conteggi classificati di traffico al cordone	109
5.3.2	Conteggi classificati di traffico interni all'area urbana	111
5.3.3	Rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche	112
5.4	RILIEVI DI TRAFFICO	113
5.4.1	Campagne di rilievi.....	113
5.4.2	Dettaglio dei rilievi condotti in bassa stagione	114
5.4.3	Sintesi di quanto emerso dalle indagini di traffico in alta stagione	115
5.4.4	Dettaglio dei rilievi condotti in alta stagione	122
5.4.5	Sintesi di quanto emerso dalle indagini di traffico in alta stagione	124
6	SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ “DOLCE”	131
6.1	ZONE CON LIMITAZIONE DELL'ACCESSO	131
6.2	MOBILITÀ CICLABILE	133
6.2.1	La ciclovia delle saline	135

6.2.2	<i>La ciclabile adriatica</i>	137
6.2.3	<i>La ciclabile del savio</i>	138
6.2.4	<i>Servizi di sharing – mobilità dolce</i>	140
6.3	MOBILITÀ PEDONALE.....	140
6.3.1	<i>Progetto Piedibus</i>	140
7	ANALISI DELLE CRITICITÀ DEL TERRITORIO DI CERVIA	143
7.1	ANALISI DELLE MICRO-CRITICITÀ RISCONTRATE SUL TERRITORIO.....	143
7.1.1	<i>Viale della stazione – Via dei mille</i>	144
7.1.2	<i>Viale Volturno</i>	145
7.1.3	<i>Area del porto canale</i>	146
7.1.4	<i>Viale Tritone</i>	148
7.1.5	<i>Via Emilia</i>	149
7.1.6	<i>Via Pinarella</i>	150
7.2	ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI SPAZI PUBBLICI	151
7.3	GESTIONE E MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE.....	153
7.3.1	<i>Modalità operative</i>	154
8	FONTI E LINK DI RIFERIMENTO QUADRO CONOSCITIVO IN MERITO AL PUMS DELLA CITTÀ DI CERVIA	155
9	ALLEGATI	156
9.1	RILIEVI DI TRAFFICO BASTA STAGIONE.....	157
9.2	RILIEVI DI TRAFFICO – ALTA STAGIONE	174
9.3	RILIEVI OFFERTA DI SOSTA A PAGAMENTO	191
9.3.1	<i>Cervia centro</i>	191
9.3.2	<i>Milano Marittima</i>	200
9.3.3	<i>Pinarella</i>	219
9.4	ELABORATI GRAFICI RELAZIONE	239

1 INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA METODOLOGICA

I **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)** sono stati introdotti dalla Comunità Europea nel 2009 nell'ambito di una serie di iniziative derivanti da una attenzione alle città e alla loro crescente importanza sia come fattore di sviluppo economico e sociale sia come "anello" di particolare vulnerabilità di fronte a vecchi e nuovi fattori di rischio. A livello europeo la concentrazione della popolazione negli ambiti urbani enfatizza infatti problemi tradizionali, come i problemi di congestione, di inquinamento dell'aria, di consumo di suolo e problemi nuovi, come la disoccupazione giovanile, l'allentamento della coesione sociale, l'invecchiamento o ancora la vulnerabilità della popolazione e delle attrezzature urbane agli eventi estremi come inondazioni, ondate di calore o periodi di siccità connessi al cambiamento climatico.

L'orientamento alla sostenibilità come carattere specifico del PUMS comporta che il Piano sia costruito sulla base di criteri in larga parte innovativi:

- un approccio partecipativo, dove al centro dell'attenzione stanno le persone piuttosto che il traffico;
- un impegno verso la dimensione sociale, economica ed ambientale della sostenibilità;
- un approccio integrato: che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe;
- obiettivi e traguardi misurabili;
- un esame dei costi e dei benefici delle alternative di trasporto;
- un monitoraggio continuo dei risultati e delle eventuali necessità di aggiustamento.

L'UE ha diffuso efficaci Linee Guida per la formazione dei PUMS e ha proposto che per le città disporre di un PUMS approvato e validato possa divenire *fattore di condizionalità ex ante* per ricevere fondi strutturali. Inoltre, l'UE assegna un premio annuale per i migliori PUMS delle città europee e favorisce, attraverso l'*European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans*, lo scambio di esperienze, la descrizione di casi e buone pratiche e l'organizzazione di incontri e seminari.

Si assume che "rigenerazione" obbedisca ai seguenti **principi di fondo**:

- trasformazione di suoli già urbanizzati o comunque "consumati", ovvero privati della loro naturalità o utilizzazione agricola;
- trasformazione in grado di rispondere ad una specifica domanda (di alloggi, di attività, di servizi, ecc.) di nuovi insediati aumentando al contempo la dotazione di attrezzature e servizi del contesto urbano
- trasformazione in grado di perseguire obiettivi di equità e coesione sociale, anche attraverso forme di partecipazione attiva degli abitanti (vecchi e nuovi) alla fissazione dei target da raggiungere, alla definizione progettuale degli interventi e alla gestione degli spazi collettivi.

Da un punto di vista generalissimo sarebbe opportuno distinguere **due situazioni tipiche**, che richiedono misure - e relativi parametri di valutazione - differenti:

- a. il caso di **interventi di dimensione ridotta** (dal singolo edificio al piccolo nucleo) che modificano un tessuto esistente o intervengono in una zona di completamento (potrebbe essere il caso di politiche diffuse di densificazione).
- b. il caso di **interventi di dimensione rilevante**, che spesso implicano modificazioni d'uso di aree occupate da attività obsolete, in grado di influire su intere parti di città o addirittura su tutta la struttura urbana.

Negli interventi di piccola dimensione il criterio prevalente dovrebbe essere il rispetto della capacità di carico delle infrastrutture disponibili, il miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile ai servizi e una organizzazione dello spazio favorevole alla componente pubblica e alla sua utilizzabilità sociale.

Negli interventi di dimensione rilevante la parola "rigenerazione" dovrebbe invece significare che l'intervento contribuisce a migliorare, evitando consumo di suolo non urbanizzato, alcuni parametri chiave della qualità urbana e in primo luogo l'arricchimento delle dotazioni di beni comuni e attrezzature collettive a livello locale e a livello urbano.

Dallo specifico punto di vista della mobilità l'intervento dovrebbe comprendere:

- il miglioramento dell'accessibilità alle suddette dotazioni di beni comuni a livello urbano e a livello locale, con particolare riferimento alla accessibilità per pedoni e ciclisti
- ripartizione dello spazio pubblico a favore della pedonalità e delle attività collettive
- livelli di inquinamento dell'aria e di rumore conformi agli standard per il benessere delle persone, della flora e della fauna
- densità territoriali proporzionali alla dotazione di servizi di trasporto pubblico con contemporanea riduzione dell'offerta di parcheggi
- sistematica accessibilità pedonale e ciclabile ai servizi necessari alla vita quotidiana
- uso appropriato e generalizzato delle tecniche di moderazione del traffico (isole ambientali, città 30 km/h, ecc)
- organizzazione del sistema dei trasporti orientato alla riduzione dell'uso dell'auto (car sharing, bike sharing, insediamenti car free, revisione degli standard di parcheggio)
- verificabile riduzione della dipendenza dall'automobile e del conseguente risparmio di emissioni climalteranti
- adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico, accompagnata da una accessibilità pedonale e ciclabile a nodi delle reti di trasporto pubblico urbane e territoriali
- mantenimento di accettabili livelli di servizio della rete stradale, da ottenere anche attraverso misure di gestione della domanda (regole, ripartizione modale, tariffazione),
- elevati livelli di sicurezza (aree a zero incidenti)
- la possibilità di godere di una vita sana per la presenza e utilizzabilità pedonale giornaliera di aree verdi, tendenzialmente connesse a rete (spazi aperti).
- continuità ed efficienza delle reti ecologiche urbane e territoriali e loro integrazione con i percorsi della mobilità non motorizzata

- governo del microclima (riduzione al minimo dell'isola di calore)
- verificabili livelli di resilienza agli eventi estremi (gestione delle acque, permeabilità dei suoli, ecc.)

Ognuna delle caratteristiche del tipo ora esemplificato (o delle specifiche caratteristiche che dovranno essere definite nel processo di rigenerazione) richiede la fissazione di target e di tempi entro i quali raggiungerli e la definizione dell'insieme di azioni e misure necessarie a raggiungerli. In questo consiste propriamente il processo partecipato di progettazione dell'intervento.

1.2 OBIETTIVI DELLA RELAZIONE

La presente relazione, partendo dalla costruzione di una base dati conoscitiva generale, attraverso l'acquisizione e la sistematizzazione dei dati già disponibili da molteplici fonti (ISTAT, Comune di Cervia, etc.) e la realizzazione di specifiche indagini, si propone di affrontare le seguenti tematiche:

- effettuare una analisi della situazione attuale della mobilità, delle reti e dei servizi di trasporto nell'area di studio;
- individuare le criticità presenti nel sistema;
- individuare lo Scenario di Riferimento.

CONTESTO TERRITORIALE



2 IL CONTESTO TERRITORIALE

2.1 L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE

Il **comune di Cervia** si estende su una superficie di 82 Km² a circa 20Km a sud del capoluogo di provincia Ravenna, lungo la costa del Mare Adriatico, gli ulteriori confini amministrativi sono a sud – est con il Comune di Cesenatico e a sud – ovest con il Comune di Cesena. Il territorio si sviluppa a circa 5m s.l.m. identificabile in una zona costiera che si estende per circa 9Km ed un entroterra principalmente ad uso agricolo, tra le due zone passa la SS16 Adriatica che attraversa longitudinalmente il territorio comunale, ulteriore distinzione tra la zona costiera nord e quella sud è caratterizzata dalla presenza del Porto Canale di Cervia.

Con una popolazione, al 01/01/2021, di 28.521 abitanti il territorio comunale comprende 11 frazioni: Cervia Centro, Terme, Milano Marittima, Pinarella, Tagliata, Castiglione, Savio, Pisignano, Canuzzo, Montaletto, Villa inferno, Saline.

Quasi il 14% della superficie territoriale è costituito da aree verdi pubbliche e private ed importanti siti di rilevanza ambientale e paesaggistica tutelati a livello nazionale. La Pineta che si estende per circa 260 ettari ove trova spazio anche il Parco naturale Antica Pineta di Cervia e la Salina invece che si estende per circa 827 ettari vanno a formare la zona più a sud del Parco regionale del Delta del Po.



2.2 LE CARATTERISTICHE SOCIO-ECONOMICHE

2.2.1 Densità della popolazione residente nel Comune di Cervia

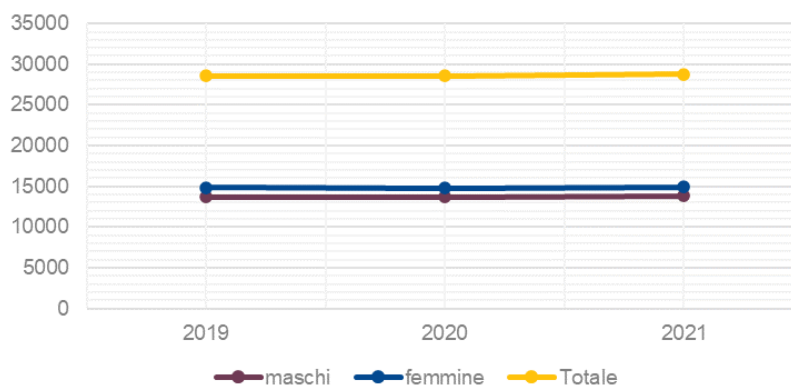
Nel **comune di Cervia** (i dati si riferiscono al 01/01/2021) risiedono 28.521 abitanti (48% maschi e 52% femmine).

I residenti con età fino a 17 anni sono il 13%, fra 18 e 35 anni il 16%, tra i 36 e i 53 anni 28%, tra 54 e 68 anni sono il 22%, tra i 69 e gli 83 anni sono il 16% e il 5% oltre gli 84 anni. L'indice di vecchiaia della popolazione (rapporto percentuale fra ultrasessantacinquenni e giovani al di sotto dei quattordici anni) ammonta al 237,7%, in costante crescita (nel 2014 era 197,9%).

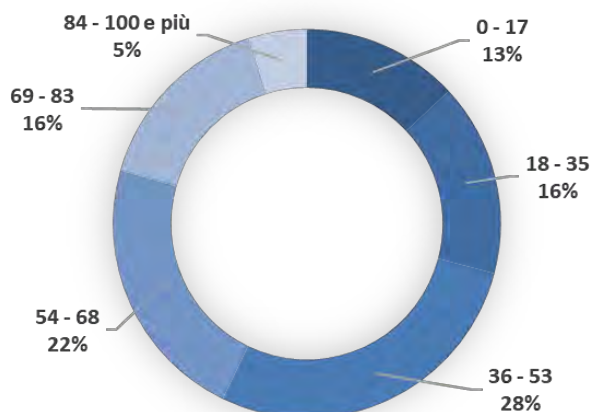
La popolazione residente attiva in condizione professionale rappresenta il 37.6% della popolazione; gli studenti con più di 15 anni sono il 7.3%.

Tipo di indicatore demografico	popolazione al 1° gennaio		
Territorio	Cervia		
Seleziona periodo	2019	2020	2021
Sesso			
maschi	13710	13695	13834
femmine	14877	14860	14940
Totale	28587	28555	28774

POPOLAZIONE RESIDENTE
AL 1° GENNAIO

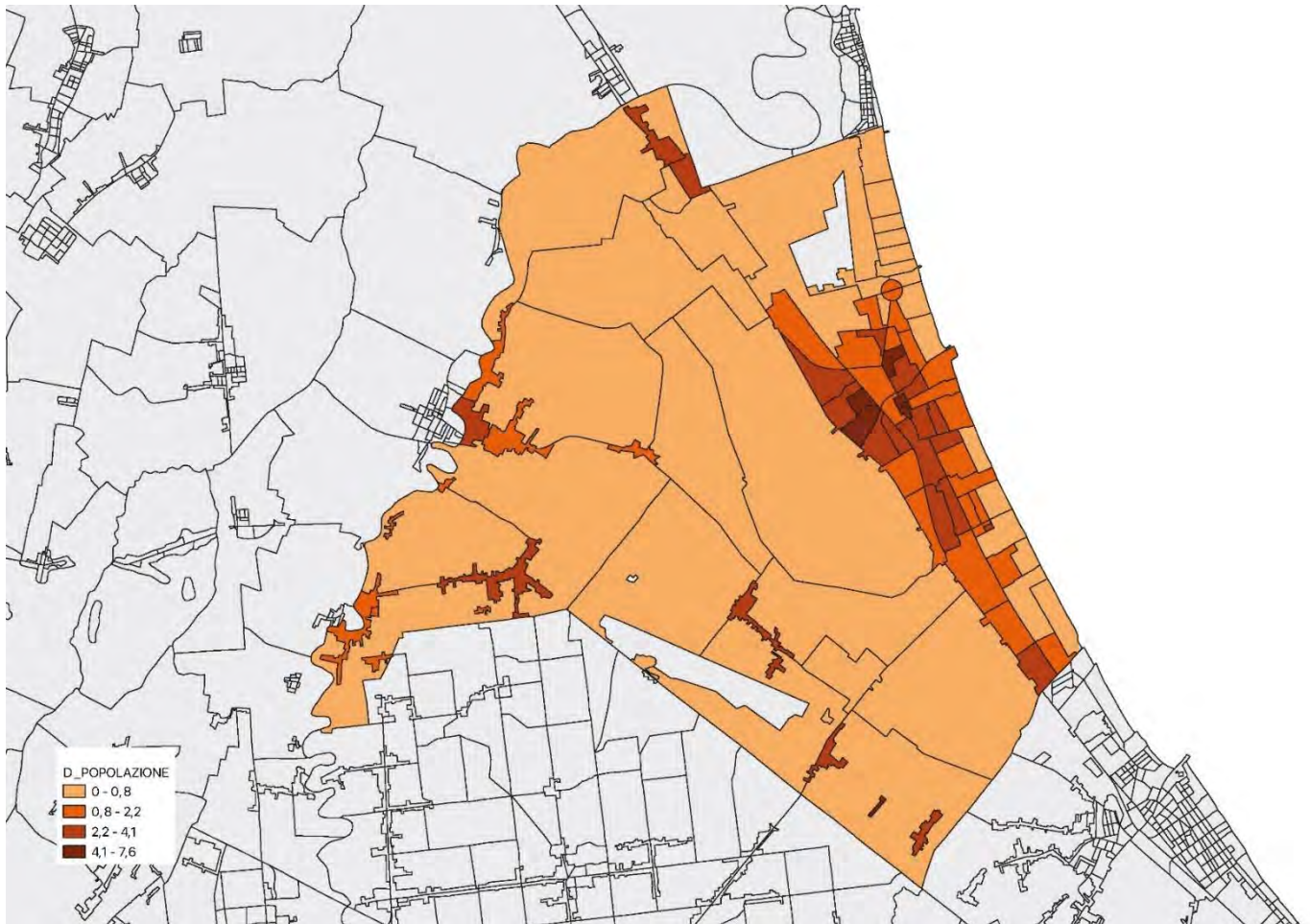


POPOLAZIONE RESIDENTE PER ETÀ



Fonte Dati: ISTAT

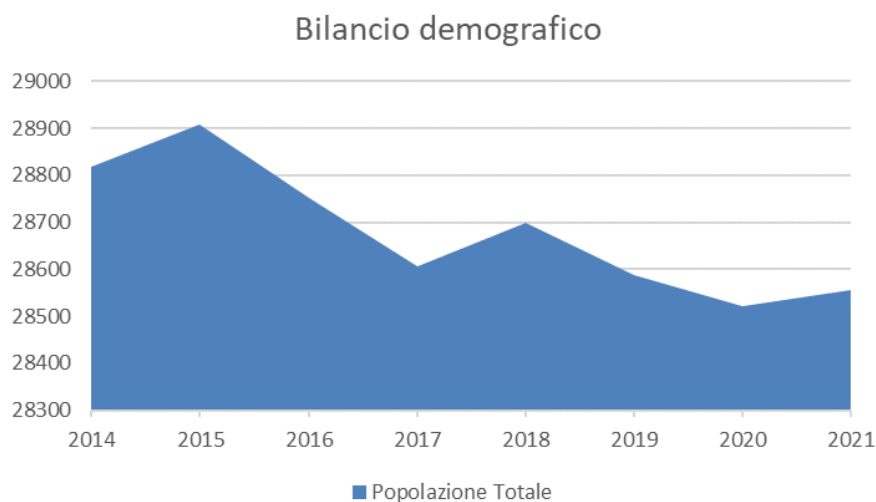
Di seguito un inquadramento della densità di popolazione relativa alle sezioni censuarie dedotte dai dati di censimento ISTAT:



Fonte dati: ISTAT

2.2.2 Andamento demografico della popolazione residente di Cervia dal 2014 al 2021

Il grafico in basso riporta il dettaglio della variazione della popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno. (dati ISTAT). Si può notare una tendenza al ribasso dal 2015, mentre negli ultimi anni un assestamento dell'andamento tra i 28500 ed i 28600 abitanti.

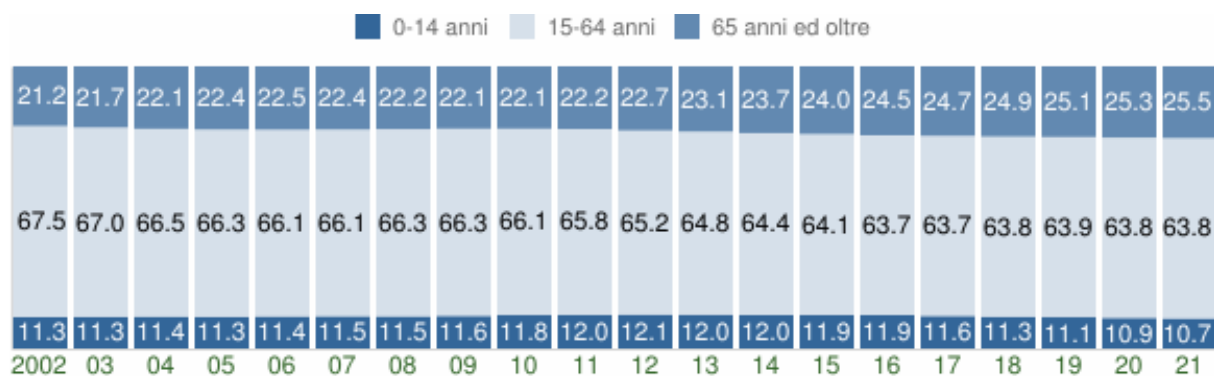


Fonte Dati: ISTAT

2.2.3 Struttura della popolazione di Cervia dal 2002 al 2021

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: **giovani** 0-14 anni, **adulti** 15-64 anni e **anziani** 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo *progressiva*, *stazionaria* o *regressiva* a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

Lo studio di tali rapporti è importante per valutare alcuni impatti sul sistema sociale, ad esempio sul sistema lavorativo o su quello sanitario.



Struttura per età della popolazione (valori %)

COMUNE DI CERVIA (RA) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

2.2.4 Indicatori demografici¹ di Cervia

Anno 1° gennaio	0-14 anni	15-64 anni	65+ anni	Totale residenti	Età media
2002	2.923	17.513	5.488	25.924	44,6
2003	2.960	17.550	5.678	26.188	44,9
2004	2.996	17.547	5.847	26.390	45,0
2005	3.035	17.805	6.018	26.858	45,1
2006	3.097	17.919	6.088	27.104	45,2
2007	3.165	18.172	6.156	27.493	45,2
2008	3.215	18.601	6.241	28.057	45,2
2009	3.320	18.915	6.307	28.542	45,2
2010	3.421	19.067	6.373	28.861	45,3
2011	3.508	19.191	6.481	29.180	45,5
2012	3.485	18.836	6.568	28.889	45,9
2013	3.481	18.723	6.682	28.886	46,2
2014	3.463	18.650	6.855	28.968	46,5
2015	3.448	18.634	6.984	29.066	46,7
2016	3.441	18.421	7.078	28.940	47,0
2017	3.341	18.353	7.100	28.794	47,3
2018	3.254	18.300	7.146	28.700	47,6
2019*	3.166	18.253	7.168	28.587	47,8
2020*	3.107	18.227	7.221	28.555	48,1
2021(p)	3.055	18.204	7.262	28.521	48,4

(*) popolazione da censimento con interruzione della serie storica

(p) dato provvisorio o frutto di stima

¹ Glossario

Indice di vecchiaia

Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. Ad esempio, nel 2018 l'indice di vecchiaia per il comune di Trapani dice che ci sono 170,7 anziani ogni 100 giovani.

Indice di dipendenza strutturale

Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

Indice di ricambio della popolazione attiva

Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

Indice di struttura della popolazione attiva

Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

Carico di figli per donna feconda

È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.

Indice di natalità

Principali indici demografici calcolati sulla popolazione residente a Cervia.

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gen-31 dic	1° gen-31 dic
2002	187,8	48,0	182,7	105,3	16,2	8,1	9,9
2003	191,8	49,2	181,4	107,1	16,6	8,4	11,1
2004	195,2	50,4	168,0	108,6	17,5	8,0	9,7
2005	198,3	50,8	155,7	110,8	17,3	8,2	10,7
2006	196,6	51,3	152,8	114,5	17,6	9,0	11,1
2007	194,5	51,3	157,1	117,6	17,7	8,0	10,9
2008	194,1	50,8	151,8	119,1	17,7	8,5	11,2
2009	190,0	50,9	161,6	123,2	17,9	9,0	11,3
2010	186,3	51,4	172,5	129,3	18,7	8,7	9,3
2011	184,7	52,1	182,7	135,5	18,9	7,7	9,8
2012	188,5	53,4	182,7	142,8	18,5	7,4	10,3
2013	192,0	54,3	188,5	149,1	18,2	6,5	9,9
2014	197,9	55,3	178,2	153,6	17,0	7,6	10,2
2015	202,6	56,0	167,9	158,1	16,4	6,8	11,9
2016	205,7	57,1	161,6	162,6	16,3	6,2	12,0
2017	212,5	56,9	161,0	167,3	16,0	5,4	11,9
2018	219,6	56,8	161,1	169,2	15,2	6,0	11,1
2019	226,4	56,6	164,5	172,1	15,5	5,6	11,9
2020	232,4	56,7	170,4	176,6	15,0	-	-
2021	237,7	56,7	172,4	177,5	14,7	-	-

Fonte Dati: ISTAT

Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

Indice di mortalità

Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Età media

È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.

2.3 ATTIVITÀ ECONOMICHE DEL TERRITORIO DI CERVIA

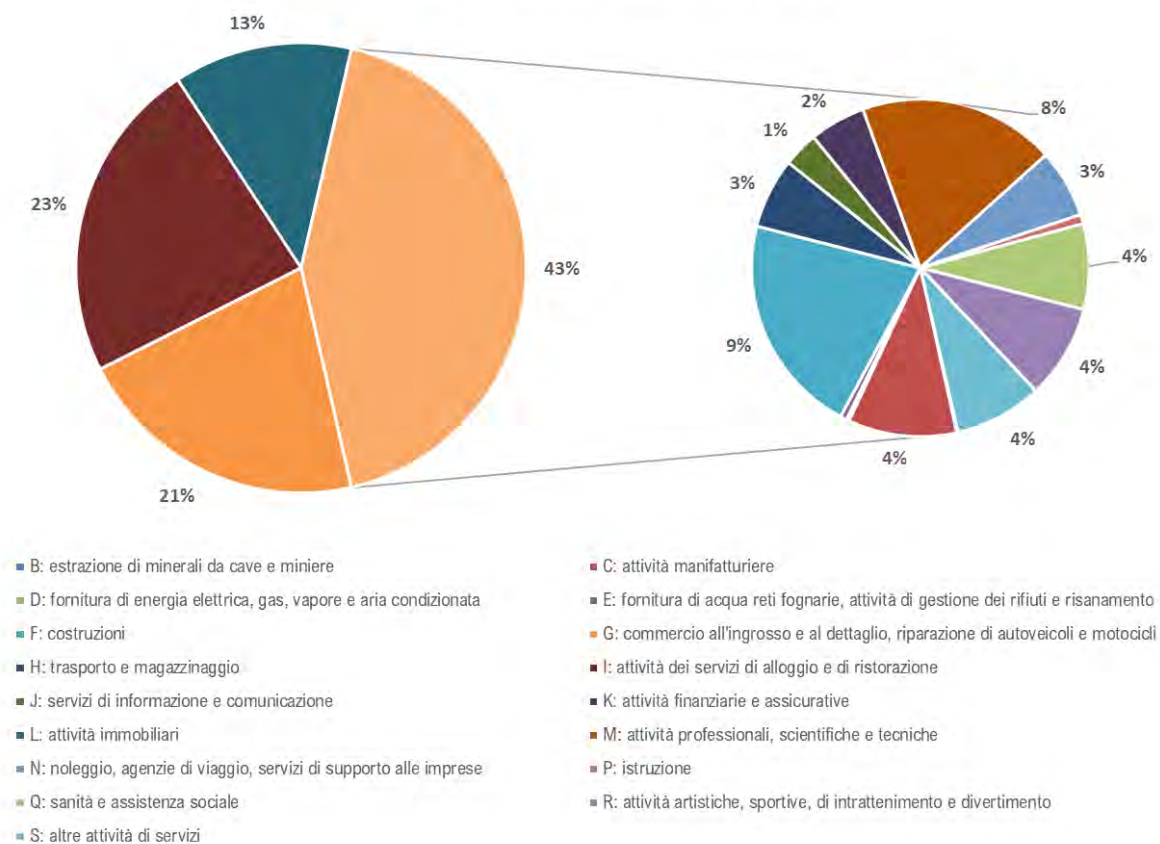
Per quanto attiene **le attività economiche**, si osserva:

- l'importanza e la forte attrattività del territorio;
- il ruolo dell'attività ricettiva fondamentale attrattore del turismo;
- il turismo e le attività ad esso interconnesse;
- le attività legate all'indotto delle saline;
- le attività agricole;

La tabella (Tab. 2.3.1) che segue, che riporta i dati al 2019, sintetizza i dati riportati nel Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA) del territorio di Cervia per codici ATECO 2007 (una sola cifra):

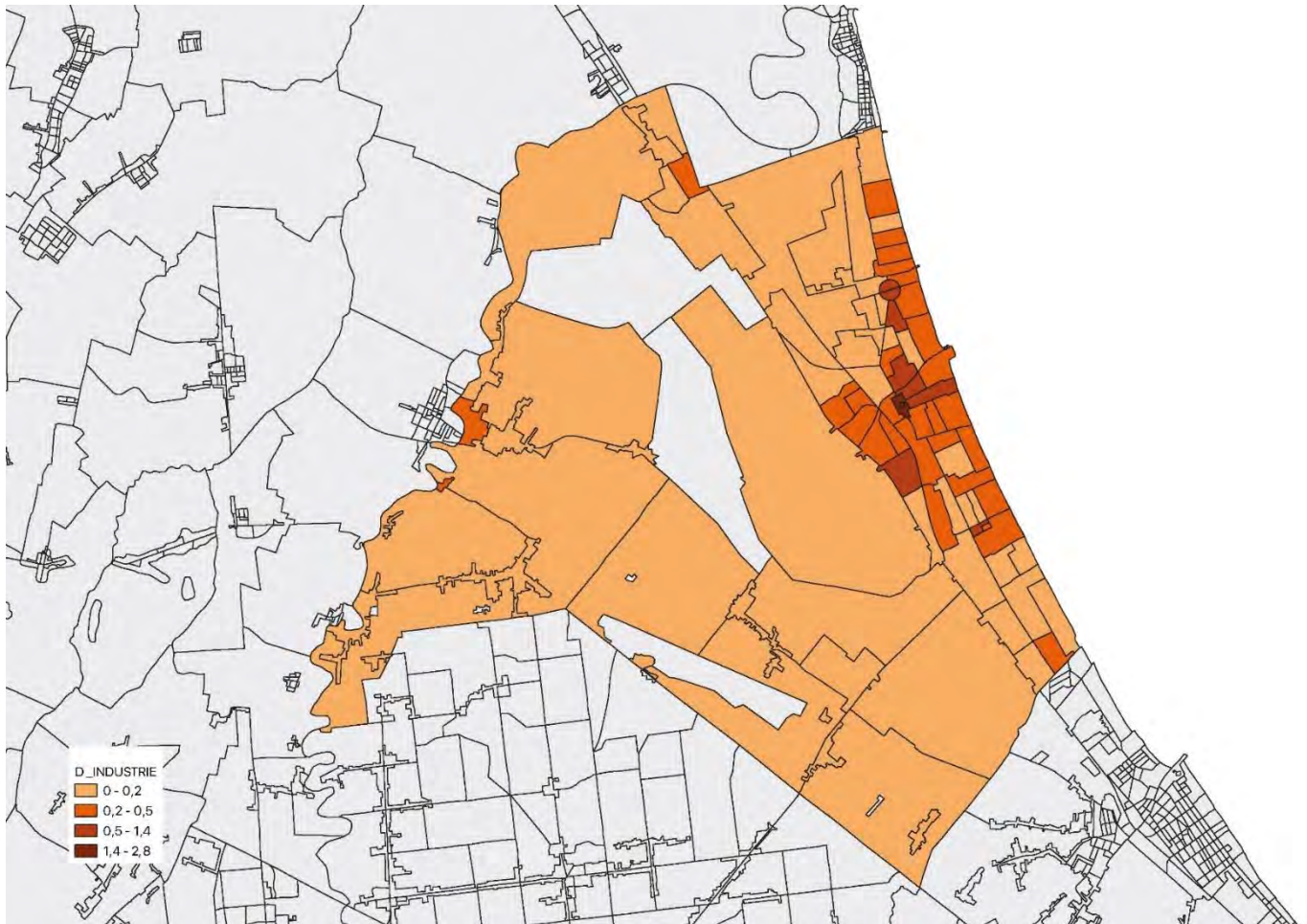
Classificazione ATECO 2007	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive	% addetti sul totale	% imprese sul totale
B: estrazione di minerali da cave e miniere	2	21	0,2%	0,1%
C: attività manifatturiere	151	935	7,9%	4,5%
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	4	5	0,0%	0,1%
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	9	17	0,1%	0,3%
F: costruzioni	307	651	5,5%	9,1%
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	718	2164	18,4%	21,2%
H: trasporto e magazzinaggio	98	249	2,1%	2,9%
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	787	4857	41,2%	23,2%
J: servizi di informazione e comunicazione	49	132	1,1%	1,4%
K: attività finanziarie e assicurative	78	228	1,9%	2,3%
L: attività immobiliari	435	684	5,8%	12,8%
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	274	518	4,4%	8,1%
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	95	229	1,9%	2,8%
P: istruzione	13	27	0,2%	0,4%
Q: sanità e assistenza sociale	119	199	1,7%	3,5%
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	131	482	4,1%	3,9%
S: altre attività di servizi	122	385	3,3%	3,6%
Totale	3392	11782		

NUMERO DI UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE ATTIVE



Fonte dati: ISTAT

Di seguito si riporta un quadro della densità delle imprese rispetto alle sezioni censuarie del territorio comunale di Cervia dedotta dai dati di censimento ISTAT:

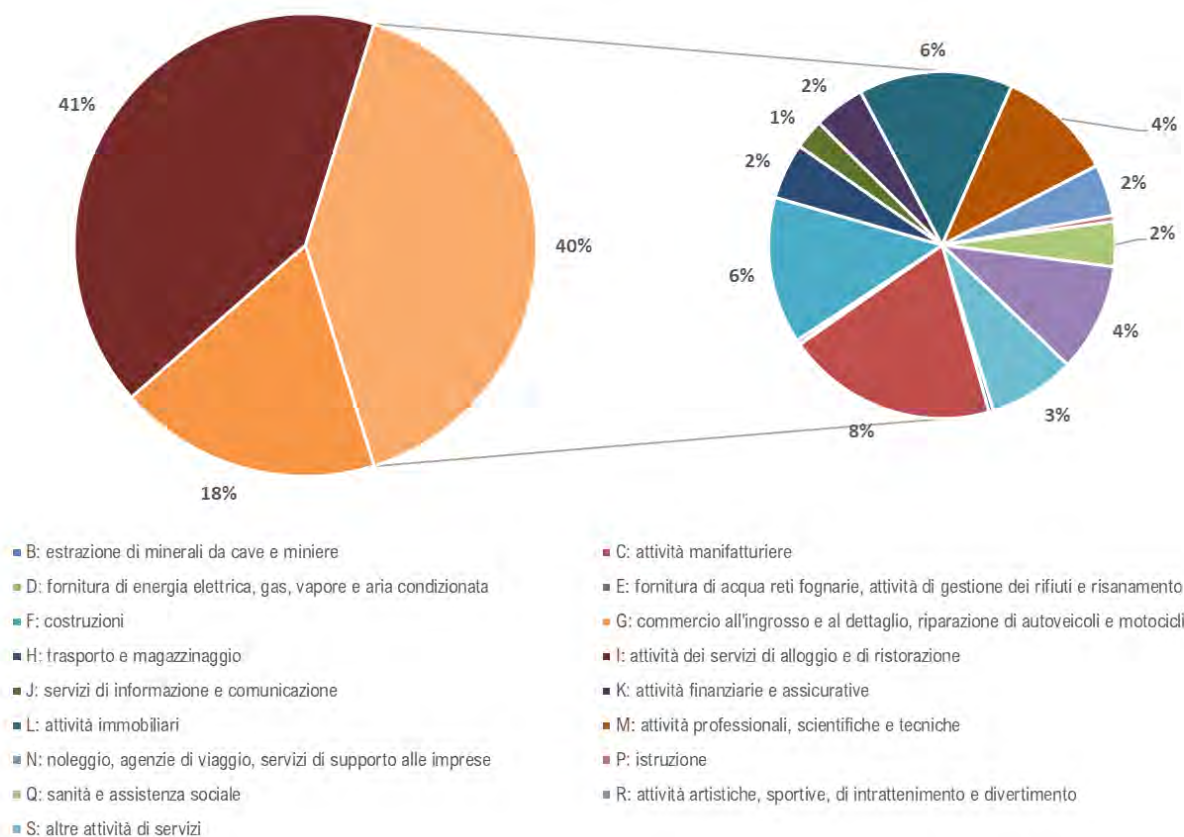


Fonte dati: ISTAT

L'attività di servizi di alloggio e ristorazione rappresenta il 23% delle attività economiche all'interno del territorio, segue il commercio all'ingrosso ed al dettaglio con il 21%. Altra importante percentuale è rappresentata dal settore delle costruzioni al 9% e dalle attività tecniche e scientifiche all'8%. Per quanto riguarda agricoltura, silvicoltura e pesca la percentuale si attesta al 4%, in contrasto con quella che è la reale e naturale vocazione del territorio del comune di Cervia. Il settore turistico è determinante in quanto nell'ottica della mobilità veicolare all'interno del comune. Questo porterà, durante la stagione estiva, flussi di traffico non ordinari e disomogenei rispetto all'andamento del resto dell'anno. La vocazione del territorio al turismo fa sì che questi sia uno degli elementi trainanti dell'economia all'interno del Comune; tuttavia, l'offerta non è in linea con quelle che sono le caratteristiche morfologiche del territorio.

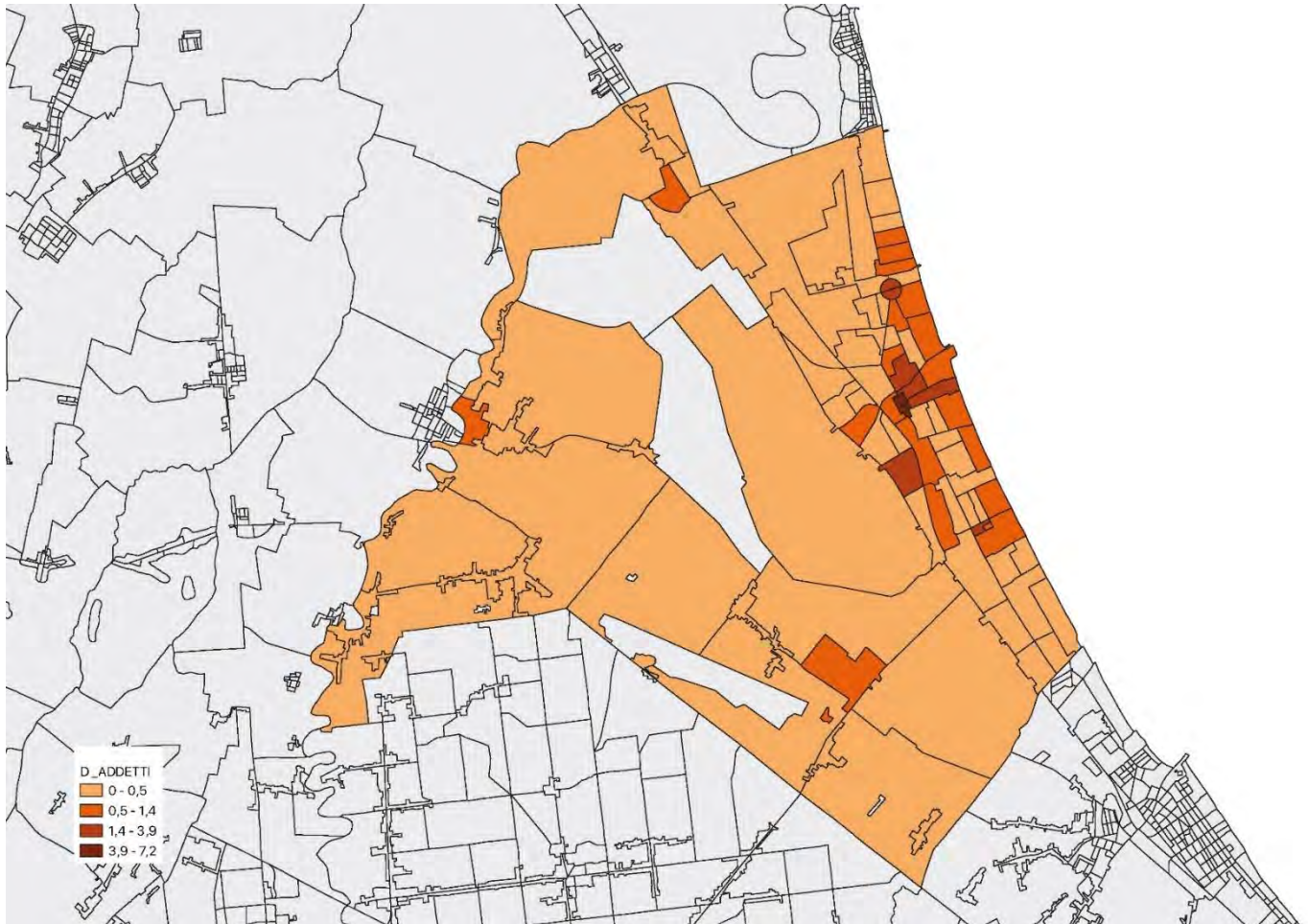
Per quanto riguarda la situazione degli addetti impiegati alle imprese attive sul territorio si registra una percentuale di impiego nettamente sopra la media, il 41%, sono impiegati nelle attività dei servizi di alloggio e ristorazione. Un altro 18% degli addetti totali alle imprese è rappresentato dai lavoratori nel settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio. Il restante 40% del totale addetti è impiegato all'8% nelle attività manifatturiere, che rappresentano soltanto il 4% delle imprese attive (ad indicare l'importanza e la forte vocazione del territorio per un'economia locale). Un ulteriore e rispettivo 6%, in omogeneità con il numero di imprese attive sul territorio è rappresentato dagli addetti alle imprese di costruzione e delle attività immobiliari.

NUMERO ADDETTI DELLE UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE ATTIVE



Fonte dati: ISTAT

Di seguito si riporta la densità del numero di addetti alle imprese attive sul territorio di Cervia per sezione censuaria, dati elaborati a partire dai censimenti ISTAT:



Fonte dati: ISTAT

2.4 IL SISTEMA TURISTICO

2.4.1 Il contesto della Riviera Romagnola

La riviera romagnola offre uno degli scenari forse più vocati e con una cultura profondamente legata all'attività turistica e all'accoglienza del territorio italiano. Lungo le coste della riviera romagnola si estende la "città costiera lineare" della quale Cervia rappresenta il Comune con l'offerta turistica più ampia e qualificata.

L'apparato ricettivo viene concepito con una forte vocazione verso la qualità dell'accoglienza, differenziandosi dalla tendenza media delle altre località della Riviera. Il comune da sempre avvalorava la qualità del suo territorio costiero e naturale: la pineta, il mare, le spiagge, le saline e il porto canale che affaccia sul centro storico che ha una morfologia compatta ed unitaria. Milano marittima risulta il principale attrattore di una clientela legata al turismo che è alla ricerca di un alto livello dei servizi e attento alla qualità delle strutture ricettive. Dal dopoguerra ad oggi lo sviluppo dell'offerta turistica è stata alla base dell'economia del Comune di Cervia.

Di seguito un inquadramento dell'andamento annuale dei flussi turistici della provincia di Ravenna in base alla tipologia di struttura ricettiva scelta (Tab. 2.4.1.1):

Territorio	Ravenna							
Correzione	dati grezzi							
Ateco 2007	alberghi e strutture simili, alloggi per vacanze e altre strutture per brevi soggiorni, aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte							
Paese di residenza dei clienti	Mondo							
Seleziona periodo	2017		2018		2019		2020	
Indicatori	arrivi	presenze	arrivi	presenze	arrivi	presenze	arrivi	presenze
Tipologia di esercizio								
totale esercizi ricettivi	1547464	6698702	1551798	6678863	1552891	6576896	912625	4006488
esercizi alberghieri	1215652	4681271	1221346	4618409	1237054	4530807	712984	2695787
alberghi di 5 stelle, 5 stelle lusso e 4 stelle	375111	1319182	384080	1279402	388768	1256492	204864	708601
alberghi di 3 stelle e residenze turistico alberghiere	770726	3096605	760192	3072100	769849	3004456	464779	1827038
alberghi di 2 stelle e alberghi di 1 stella	69815	265484	77074	266907	78437	269859	43341	160148
esercizi extra-alberghieri	331812	2017431	330452	2060454	315837	2046089	199641	1310701
campeggi e villaggi turistici	193406	1429302	181532	1395372	168063	1395761	127067	929119
alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale	69230	318654	73006	369336	69648	350216	37953	247445
Agriturismi	16815	62940	18345	68345	19369	71849	12983	59940
bed and breakfast	16234	39581	18620	43409	20598	47567	8760	26845
altri esercizi ricettivi	36127	166954	38949	183992	38159	180696	12878	47352

Fonte dati: ISTAT

2.4.2 Sistema turistico-ricettivo del Comune di Cervia

Il Comune di Cervia dispone di un sistema ricettivo tra i più articolati e qualificati della Regione Emilia-Romagna. A fine 2020, secondo le statistiche raccolte dall'Istat, erano operativi 344 alberghi e 15 residenze turistico-alberghiere con più di 27.000 letti a disposizione. Analizzando il periodo 2018-2020, si può cogliere un lieve cambiamento, relativo all'andamento della capacità ricettiva alberghiera, a seguito del periodo di pandemia SARS – Covid2, si nota infatti una flessione verso il basso del numero di esercizi alberghieri che passa dai 369 del 2019 ai 344 del 2020, la stessa tendenza riguarda le residenze turistiche che passano da 16 a 15. Le strutture turistico-ricettive sono suddivise essenzialmente in due macrocategorie: alberghiere ed

extralberghiere (o complementari). Nelle prime rientrano gli alberghi e le residenze turistico-alberghiere (RTA o residence), mentre nelle seconde sono incluse affittacamere, case e appartamenti per vacanza gestiti in forma d'impresa, appartamenti ammobiliati per uso turistico, Bed and Breakfast e forme di turismo all'aria aperta, come ad esempio i campeggi. Rapportando il numero di posti letto totali alla popolazione residente (ogni 1.000 abitanti), la provincia ravennate, e in particolar modo i due comuni di Cervia e Ravenna, registrano performance superiori alle medie regionali, nazionali ed europee, a testimoniare la vocazione turistica della riviera romagnola.

Territorio		Cervia							
Correzione		dati grezzi							
Classe dimensionale per numero di camere		totale							
Ateco 2007		alberghi e strutture simili							
Tipologia di esercizio		esercizi alberghieri	alberghi di 5 stelle e 5 stelle lusso	alberghi di 4 stelle	alberghi di 3 stelle	alberghi di 2 stelle	alberghi di 1 stella	residenze turistico alberghiere	
Seleziona periodo	Indicatori								
2018	numero di esercizi	364	5	47	242	40	14	16	
	posti letto	27.524	715	6.556	17.184	1.883	422	764	
	camere	13.727	345	3.264	8.625	968	229	296	
2019	numero di esercizi	369	5	48	244	42	14	16	
	posti letto	27.762	715	6.640	17.261	1.961	421	764	
	camere	13.818	345	3.303	8.648	1.001	225	296	
2020	numero di esercizi	344	5	47	233	34	10	15	
	posti letto	26.489	715	6.513	16.611	1.653	259	738	
	camere	13.137	345	3.222	8.315	835	141	279	

Tab. 2.4.2.1 - Fonte dati: ISTAT

2.4.3 Assetto attuale per zona dell'offerta turistica

L'offerta ricettiva di natura imprenditoriale nel Comune di Cervia si concentra in maniera decisa sulla zona a ridosso della fascia costiera lasciando al territorio rurale percentuali di servizi ricettivi trascurabili. Questo tipo di assetto non sfrutta a pieno le potenzialità del territorio Comunale. Il turismo ambientale e paesaggistico non è adeguatamente incentivato, limitando così le potenzialità di tutto il territorio Cervese legato alle saline ed ai paesaggi rurali, così come le offerte culturali o sportive.

Le strutture ricettive di natura imprenditoriale sono così ripartite sul territorio:

- Milano Marittima con il 38,3% degli esercizi totali;
- Cervia Centro 27%;
- Pinarella circa il 20%;
- Tagliata 8,4%;

Comune di Cervia - Numero esercizi ricettivi alberghieri ed extralberghieri e percentuali per zona e per tipologia - Anno 2016												
Zona/quartiere	Affittacamere	Albergo	Bed and breakfast	Campaggi	Casa per ferie	Casa vacanze	Residence	Totale complessivo	residence e alberghi e	% per zona su totale comunale complessivo	% per zona alberghi e residence	
Cervia Centro	7	108	4	0	0	10	4	133	112	27,42%	29,40%	
Malva-Terme	1	3	1	0	0	1	0	6	3	1,24%	0,79%	
Bova	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0,21%	0,00%	
Di Vittorio	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0,41%	0,00%	
Milano Marittima	3	159	1	2	5	8	8	186	167	38,35%	43,83%	
Pinarella	2	67	3	3	6	11	4	96	71	19,79%	18,64%	
Tagliata	0	24	1	0	11	4	1	41	25	8,45%	6,56%	
Savio	0	0	7	0	0	0	0	7	0	1,44%	0,00%	
Castiglione	1	0	3	0	0	0	0	4	0	0,82%	0,00%	
Cannuzzo	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0,41%	0,00%	
Pisignano	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0,21%	0,00%	
Montaletto	0	1	2	0	0	0	0	3	1	0,62%	0,26%	
Villa Inferno	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0,21%	0,26%	
Saline	1	1	0	0	0	0	0	2	1	0,41%	0,26%	

- Malva Terme e Di Vittorio valori di poco superiori all'1% del totale comunale, mentre in tutte le frazioni del forese i valori non raggiungono il punto percentuale.

Tab. 2.4.3.1 - Fonte dati: ISTAT

Andando ad analizzare il numero di posti letto nelle strutture ricettive si conferma l'assetto delle zone comunali con Milano Marittima al 38.35% sul totale, a seguire Cervia centro. Nelle località di Pinarella e Tagliata oltre ad una concentrazione di strutture ricettive minore prevale la presenza di case vacanza e alloggi per ferie, a discapito delle strutture alberghiere.

Si conferma così un netto squilibrio dell'offerta turistica rispetto al territorio.

Comune di Cervia – Numero posti letto nelle strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere e percentuali per zona e per tipologia - Anno 2016											
Zona/quartiere	Affittacamere	Albergo	Bed and breakfast	Campeggi	Case per ferie	Case vacanze	Residence	Totale complessivo	residenci cui alberghi e	% per zona su totale comunale complessivo	% per zona alberghi e residence
Cervia Centro	64	7.036	18	0	0	364	175	7.657	7.211	21,69%	26,36%
Malva-Terme	10	221	4	0	0	6	0	241	221	0,68%	0,81%
Bova	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0,02%	0,00%
Di Vittorio	0	0	6	0	0	29	0	35	0	0,10%	0,00%
Milano Marittima	15	13.590	2	1.813	561	198	316	16.495	13.906	46,72%	50,82%
Pinarella	20	4.349	11	2.505	699	232	378	8.194	4.727	23,21%	17,28%
Tagliata	0	1.196	5	0	1.189	95	11	2.496	1.207	7,07%	4,41%
Savio	0	0	35	0	0	0	0	35	0	0,10%	0,00%
Castiglione	10	0	12	0	0	0	0	22	0	0,06%	0,00%
Cannuzzo	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0,02%	0,00%
Pisignano	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0,02%	0,00%
Montaletto	0	32	12	0	0	0	0	44	32	0,12%	0,12%
Villa Inferno	0	5	0	0	0	0	0	5	5	0,01%	0,02%
Saline	9	52	0	0	0	0	0	61	52	0,17%	0,19%

Tab. 2.4.3.2 – Numero di posti letto all'interno delle strutture ricettive di Cervia

QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE



3 QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA PIANIFICAZIONE

3.1 STRUMENTI COMUNALI DI CERVIA

3.1.1 Piano urbano generale del Comune (PUG)

Il Comune di Cervia è dotato di un **Piano Urbano Generale**, nel quale sono confluiti PSC e RUE adottati con deliberazione consiliare n. 42 del 15/06/2017, come costituito in sede di controdeduzione con delibera di C.C. n. 49 del 23/07/2018. Il PUG è stato approvato con D.C.C. N. 70 del 28/11/2018 ai sensi del combinato disposto degli Artt. 5, 32 comma 10 della L.R. 20/2000 e 3 comma 4 della L.R. 24/2017. Tale delibera approva contestualmente il **Piano dell'Arenile e del Porto** e la **Classificazione acustica del territorio**.

3.1.2 Analisi

Le principali urgenze del territorio comunale di Cervia rispetto all'orientamento nei confronti della Legge Regionale n. 24/2017 vengono identificate dal PUG nei seguenti punti:

- contenere **consumo di suolo**;
- recupero dei suoli e degli immobili abbandonati;
- rendere spazi resilienti, adattivi al cambiamento climatico efficientare gli edifici energeticamente e sismicamente (80%-20%);
- il bene casa come un bene primario e non di élite, anche nella parte costiera;
- sostenere un modello di sviluppo che assuma le questioni ambientali e sociali come valori nei progetti economici;
- modalità di progettazione semplificata;
- Necessità di strumenti flessibili e dinamici di governo del territorio;
- Applicazione di modelli analitici, valutativi, decisionali e attuativo/gestionali;

Il nuovo piano mette al centro quindi il concetto di **urbanistica socialmente utile** promuovendo la Città Pubblica, attraverso l'intervento prevalentemente sull'esistente, e la Città Privata attraverso la disciplina del riuso della rigenerazione urbana.

3.1.3 Obbiettivi del PUG

A fronte di queste criticità l'amministrazione comunale ha previsto un insieme coerente ed organico di meccanismi studiati per incentivare interventi sull'esistente coerentemente con la nuova Legge Regionale N. 24 del 2017, che disciplina tutela e uso del territorio. I nuovi obiettivi prefissati dal PUG sono i seguenti:

- migliorare lo stato attuale della città e delle dinamiche che la coinvolgono;
- promuovere una nuova qualità della città pubblica, che non può prescindere dallo sviluppo, in parallelo, di una nuova qualità della città privata;
- trasformare l'esistente con particolare attenzione alla tematica ambientale;
- riqualificare gli spazi esistenti contenendo il consumo di suolo;
- promuovere l'attuazione di interventi di efficientamento sismico ed energetico;

- aumentare l'attrattività e vivibilità della città;
- contenere il consumo del suolo (saldo zero).

Il Nuovo Piano Urbanistico Generale partendo dal concetto di Cervia – Città resiliente conferma, dunque, la vocazione all'**aumento ed alla qualificazione della qualità urbana**, ribadisce tra i propri principi ispiratori la **riduzione del consumo di suolo**, anche a seguito dell'adesione dei cittadini ad un bando finalizzato alla riduzione delle aree edificabili. Inoltre delinea azioni volte a favorire il **riuso dell'esistente** e la **rigenerazione urbana**, tratta in maniera strategica e consapevole il **tema del verde**.

3.1.4 Strategie di attuazione del PUG

In attuazione delle strategie individuate, sono state delineate le seguenti azioni:

- Tutelare gli impianti urbani storici, rifunzionalizzare e valorizzare gli edifici storici, promuovendone un riuso consapevole finalizzato a rivitalizzare tali spazi;
- Riqualificare gli edifici e le aree dismesse;
- Introdurre e potenziare aree per turismo all'aria aperta e attività sportive;
- Realizzare un Parco Urbano Trasversale (Masterplan Pinarella e Tagliata);
- Riconvertire Centro Congressi, perseguendo la connessione con la pineta e la valorizzazione della Bassona attraverso l'implementazione della dotazione forestale (Masterplan Milano Marittima);
- Qualificare le Terme;
- Potenziare gli assi commerciali;
- Qualificare e potenziare le dotazioni territoriali;
- Ridurre il disagio abitativo;
- Promuovere il turismo sostenibile;
- Promuovere interventi di riduzione dei rischi sismico, idraulico e alluvioni;
- Realizzare il progetto di rete ecologica;

La L.R. 24/2017 prevede inoltre degli incentivi per la rigenerazione urbana, nello specifico ART. 12 - Contributi regionali per il riuso e la rigenerazione urbana:

Al fine di promuovere gli interventi di riuso e di rigenerazione urbana, la Regione può concedere contributi agli enti locali o altri enti pubblici per la realizzazione di dotazioni territoriali e il loro ammodernamento e rinnovo, per l'acquisizione di opere incongrue e la loro demolizione o trasformazione secondo quanto previsto dall'articolo 14, per l'attuazione di opere di bonifica di aree contaminate, per la progettazione a scala urbana degli interventi e l'erogazione di servizi di intermediazione, comunicazione e gestione dei processi partecipativi. La scelta degli interventi su cui concentrare gli investimenti pubblici è operata sulla base di valutazioni che tengono conto, in particolare, degli effetti strategici, ambientali, territoriali e sociali degli stessi. Il Comune di Cervia ha vinto il bando di rigenerazione urbana con il progetto di riqualificazione del Borgo Marina, ottenendo il finanziamento previsto dalla Regione Emilia-Romagna.

3.2 STRATEGIA PER LA QUALITÀ URBANA ED ECOLOGICO – AMBIENTALE (SQUEA)

La SQUEA rappresenta l'evoluzione del Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU) questa persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale. Individua i fabbisogni specifici da soddisfare negli ambiti di dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi pubblici oltre le situazioni di vulnerabilità, anche fornendo indicazioni di massima di carattere progettuale ed organizzativo.

3.2.1 Analisi

La SQUEA risulta uno strumento di particolare utilità per la definizione della qualità insediativa, la progettazione degli spazi pubblici e l'organizzazione dei servizi. Risulta perfettamente in linea con gli obiettivi del PUG in merito la costruzione / valorizzazione della Città Pubblica.

La strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale definisce (art. 34, comma 2):

- l'assetto spaziale di massima degli interventi;
- le misure ritenute necessarie per promuovere la qualità urbana;
- individua i fabbisogni specifici da soddisfare nei medesimi ambiti, anche fornendo indicazioni di massima di carattere progettuale e localizzativo.

La strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale (art. 34, comma 1), persegue l'obiettivo di rafforzare l'attrattività e competitività dei centri urbani e del territorio, elevandone la qualità insediativa ed ambientale tramite:

- la crescita e qualificazione dei servizi e delle reti tecnologiche;
- l'incremento quantitativo e qualitativo degli spazi pubblici;
- la valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico;
- il miglioramento delle componenti ambientali;
- lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- il miglioramento del benessere ambientale;
- l'incremento della resilienza del sistema abitativo rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e agli eventi sismici.

La strategia (art. 34, comma 1):

- indica i criteri e le condizioni generali che, specificando le politiche urbane e territoriali perseguite dal
- piano, costituiscono il quadro di riferimento per gli accordi operativi e per i piani attuativi di iniziativa pubblica.
- fissa, attraverso l'indicazione di requisiti prestazionali e di condizioni di sostenibilità da soddisfare, gli
- obiettivi generali che attengono:

- ai livelli quantitativi e qualitativi del sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture per la mobilità e dei servizi pubblici da realizzare nel territorio comunale;
- al grado di riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale, di adattamento ai cambiamenti climatici, di difesa o di delocalizzazione dell'abitato e delle infrastrutture a rischio e di miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano, anche grazie all'attuazione delle misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale e alla realizzazione e al potenziamento delle dotazioni ecologiche e ambientali.

La strategia (art. 34, comma 3):

- individua il fabbisogno complessivo di alloggi di edilizia residenziale sociale, specificando le diverse esigenze abitative presenti nel territorio comunale;
- stabilisce le modalità con cui gli interventi di riuso e rigenerazione e di nuova urbanizzazione concorrono
- al soddisfacimento di tale fabbisogno, prevedendo, se necessario, forme di compensazione per il maggior
- onere.
- tenuto anche conto dell'entità e del valore di tali interventi o trasformazioni, può prevedere la cessione al
- Comune a titolo gratuito, quali aree per dotazioni territoriali, di aree da destinare ad edilizia residenziale
- sociale, scomputando l'intero valore delle aree dal contributo di costruzione dovuto. Tali aree non possono
- essere monetizzate.

3.2.2 Strategie di attuazione della SQUEA

La strategia (art. 34, comma 5) individua le azioni, ordinate secondo criteri di rilevanza e fattibilità, che consentono

di attuare le esigenze prestazionali, le condizioni di sostenibilità e i fabbisogni specifici indicati ai punti precedenti,

attraverso l'utilizzo delle risorse pubbliche:

- dei proventi dei titoli abilitativi edilizi,
- delle sanzioni previste dalla LR 23/2004 (Vigilanza e controllo dell'attività edilizia....)
- delle monetizzazioni nel territorio urbanizzato delle aree per dotazioni territoriali, destinati esclusivamente e senza vincoli temporali:
- alla realizzazione e alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere di urbanizzazione primaria e

- secondaria;
- alla qualificazione di immobili comunali ad uso pubblico;
- al risanamento di complessi edilizi pubblici e privati compresi nei centri storici e nelle periferie degradate;
- a interventi di riuso e di rigenerazione;
- all'attività di autorizzazione, vigilanza e controllo dell'attività edilizia;
- e agli interventi di demolizione di costruzioni abusive;
- al finanziamento dei concorsi di progettazione;
- all'acquisizione e alla realizzazione di aree verdi destinate a uso pubblico;
- a interventi di tutela e riqualificazione dell'ambiente e del paesaggio, anche ai fini della prevenzione e della
- mitigazione del rischio idrogeologico e sismico e della tutela e riqualificazione del patrimonio rurale pubblico;
- ad investimenti per la gestione telematica delle funzioni di governo del territorio;
- nonché a interventi volti a favorire l'insediamento di attività di agricoltura in ambito urbano;
- nonché attraverso la negoziazione con soggetti privati in sede di perfezionamento degli accordi operativi;

Infatti, le previsioni della strategia (art. 34, comma 4), costituiscono, in sede di elaborazione degli accordi operativi, dei piani attuativi di iniziativa pubblica e dei permessi di costruire convenzionati, riferimento necessario e vincolante per la determinazione delle dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi pubblici cui è subordinata la realizzazione degli interventi di riuso e di rigenerazione urbana e di nuova urbanizzazione.

3.3 STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO (PAESC)

Il Comune di Cervia con delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 30 marzo 2017 ha sottoscritto il Patto dei Sindaci (Covenant of Mayors) impegnandosi a predisporre il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima – PAESC, per raggiungere gli obiettivi EU 2030 e un approccio integrato alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici, attraverso l'attivazione di azioni rivolte in particolare alla riduzione di almeno il 40% delle emissioni di CO2 al 2030 rispetto all'inventario emissivo all'anno di riferimento (Baseline). Il percorso di costruzione del PAESC di Cervia passa attraverso le seguenti fasi:

- Fase 1: firma e delibera del patto sei sindaci per il clima e l'energia;
- Fase 2: presentazione del proprio piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC)
- Fase 3: presentazione del proprio rapporto di monitoraggio

Nello specifico, la stesura di tale documento implica l'impegno da parte del Comune a mettere in atto:

- misure di efficienza energetica sia come consumatore diretto che come pianificatore del territorio comunale;
- azioni di formazione ed informazione della società civile (Amministrazione, stakeholder, cittadini);
- rapporto biennale sull'attuazione delle azioni del PAESC.

Il Centro Comune di Ricerca (JRC) della Commissione Europea ha predisposto specifiche Linee Guida, dal titolo "The Covenant of Mayors for Climate and Energy Reporting Guidelines", che forniscono raccomandazioni dettagliate relative all'intero processo di adesione ed implementazione del nuovo Patto dei Sindaci: tale documento è volto a guidare i paesi, le città e le regioni che si apprestano a iniziare questo processo e ad accompagnarli nelle sue differenti fasi. Pertanto, nell'elaborazione del PAESC si è fatto riferimento principalmente alle Linee Guida Europee. Dalla data di sottoscrizione del Patto dei Sindaci la Comunità Europea impone entro 2 anni la presentazione del PAESC.

I tre pilastri del nuovo Patto dei Sindaci sono:

- accelerare la decarbonizzazione dei propri territori attraverso l'impegno di ridurre le emissioni di CO2 del 40% entro il 2030;
- rafforzare la capacità di adattamento agli inevitabili effetti dei cambiamenti climatici attraverso la valutazione dei rischi e della vulnerabilità del territorio e la proposta di azioni di adattamento climatico;
- garantire ai cittadini l'accesso a un'energia sicura, sostenibile e alla portata di tutti, attraverso la produzione di energia in loco da fonti rinnovabili.

3.4 PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T)

Il PGU costituisce la prima fase del Piano Urbano del Traffico (PUT), previsto dall'Art. 36 del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992), obbligatorio per i Comuni con più di trentamila abitanti residenti. I PUT sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto attuazione degli interventi dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di

Il PUT prevede il ricorso a adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

Le direttive per la redazione, adozione e attuazione dei PUT (GU n. 146 del 24.06.1995) prevedono che la progettazione si articoli su tre livelli:

- 1 il livello del **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, inteso quale progetto preliminare o “piano quadro” del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione;
- 2 il livello dei **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU)**, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, quali (a seconda delle dimensioni del centro medesimo) le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane (anche come fascia di influenza dei singoli itinerari di viabilità principale), e da elaborare secondo l'ordine previsto nel programma generale di esecuzione del PGU;
- 3 il livello dei **Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU)**, intesi quali progetti esecutivi dei PPTU, ove la progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo PPTU, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane comprendenti una o più maglie di viabilità principale, con la relativa viabilità interna a carattere locale, facenti parte di uno stesso PPTU.

Quindi il PGU rappresenta il livello di progettazione più elevato dell'intero processo di redazione del PUT. Definito dalle direttive nazionali come “lo strumento di gestione razionale del sistema della mobilità nel breve periodo [...] finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali”, esso è volto ad ottenere:

A fianco del PUT il legislatore ha, poi, individuato altri due piani che interagiscono e intervengono sugli stessi settori: il Piano Urbano dei Parcheggi (PUP), istituito dalla legge n. 122/1989 (meglio conosciuta come “Legge

Tognoli”), e il Piano Urbano della Mobilità (PUM), istituito dalla Legge n. 340/2000, oggi diventato PUMS con l’aggiunta degli specifici contenuti di sostenibilità introdotti dalla politica europea.

LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE



4 LA RETE INFRASTRUTTURALE

4.1 LA VIABILITÀ

Come si può evincere dal PUT in vigore una delle principali problematiche relative alla viabilità è determinata dai punti di accesso al Comune e dalle intersezioni stradali, inoltre si evidenzia la tendenza da parte dei cittadini all'uso dell'automobile anche per brevi percorsi. Ulteriore situazione critica è rappresentata dalle code veicolari che si formano lungo il tratto a ridosso della costa tra il Porto Canale e il centro storico della città.

L'alto afflusso turistico durante la stagione estiva determina una situazione del traffico veicolare completamente differente in termini di volumi durante l'arco dell'anno.

A tale avviso l'amministrazione comunale ha provveduto nel 2007 alla rimozione di buona parte della segnaletica semaforica a favore di una viabilità circolante.

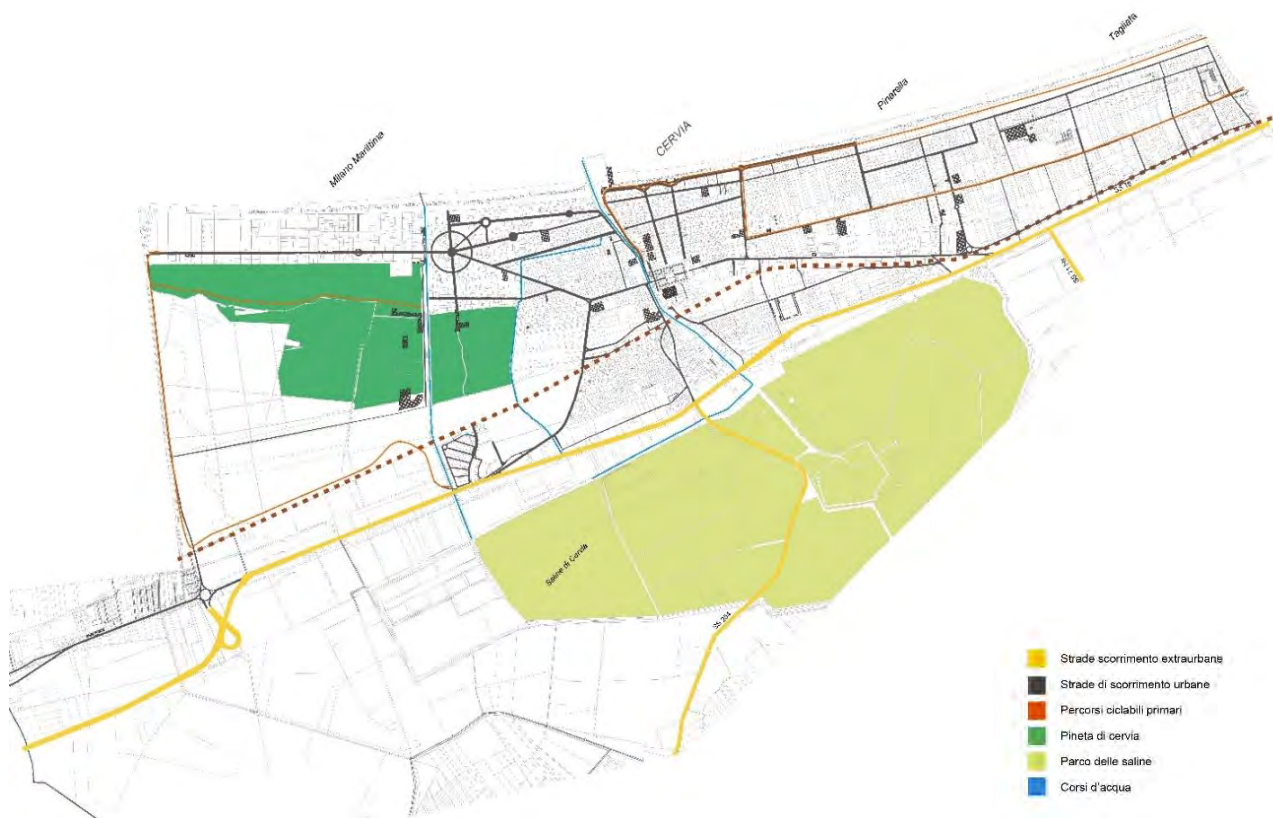


Fig. 3.1.1 Tav. 1 – Sistema infrastrutturale

L'attuale classificazione della rete viaria di Cervia è stata effettuata nel rispetto dell'*articolo 2 del Nuovo Codice della Strada*, delle norme del Consiglio Nazionale delle Ricerche e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione dei Piani Urbani del Traffico. Si evidenzia tuttavia che il tessuto viario, per la sua conformazione, dovrebbe essere classificato come minimo in ogni suo asse.

La classificazione in questione, fa riferimento in generale ai seguenti quattro tipi fondamentali di strade urbane: Il PUT ha suddiviso gli assi viari secondo la seguente classificazione:

- Rete di penetrazione (Strada urbana di scorrimento del NCS) ad essa è assegnato il compito di assorbire il traffico in ingresso all'ambito urbano proveniente dalla SS 16 Adriatica.
- Rete Inter-quartiere (strade locali di inter-quartiere del NCS) ad essa è assegnato il ruolo di assorbire il traffico di scambio tra i vari quartieri.
- Rete di quartiere (strade locali di quartiere del NCS) ad essa è assegnato il ruolo di assorbire il traffico interno ai vari quartieri.
- Strade Residenziali o strade di parcheggio (strade locali del NCS) sono a servizio dei residenti o delle attività ivi prospicienti. In tale categoria sono state classificate tutte le restanti strade.

L'attuazione delle Direttive imporrebbe alcune misure, tra le quali, la migliore gestione e, in alcuni casi, l'eliminazione della sosta su tutte le strade di scorrimento per ottenere sezioni stradali idonee alla funzione e ai flussi veicolari in transito, e ciò, al momento, è improponibile senza adeguate aree di parcheggio alternative, ovvero senza un'adeguata pianificazione di esse. Andrebbero rivisti, inoltre, molti degli incroci esistenti, dal momento che, così come recitano le Direttive, *"le intersezioni viarie di ogni tipo di strada sono ammesse esclusivamente con altre strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente"*.

Le Direttive prevedono, peraltro, l'eventualità di considerare la classificazione della rete "come un obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili".

4.1.1 Note conclusive

Ai fini del PUMS l'analisi di massima delle caratteristiche della viabilità è stata limitata a quella primaria. Come si vedrà più avanti uno degli interventi operativi che il PUMS indica è quello della formalizzazione della gerarchizzazione stradale, sulla base delle sue caratteristiche strutturali, e la redazione del relativo Regolamento Viario nell'ambito di un PGU. Tale gerarchizzazione dovrà essere estesa a tutta la viabilità, cioè anche a quella che in questo strumento in prima approssimazione si è considerata non principale, cioè locale.

Per ciò che concerne la sicurezza dei **movimenti pedonali** si ricorda che:

- il punto 3.4.6 ex D.M. 5/11/2001 prescrive: *"La larghezza del marciapiede non può essere inferiore a metri 1,50."*
Si può derogare in particolari situazioni da questa norma, ma per favorire il superamento delle barriere architettoniche, in riferimento a quanto previsto dalla Legge n. 13 del 9/01/1989 e dai suoi decreti attuativi il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di metri 0,90 per consentire il passaggio della carrozzella.
- Tutti i tronchi stradali della rete locale che non raggiungono le caratteristiche geometriche individuate come standard minimi dal D.M. 5/11/2001 vengono classificati dalla stessa normativa *strade locali a destinazione particolare*; nelle quali la coesistenza in sicurezza tra le diverse modalità di trasporto non viene perseguita mediante una divisione netta degli spazi dedicati alle diverse utenze, ma attraverso soluzioni di tipo compostivo-architettonico e interventi di gestione della circolazione che favoriscono la

mobilità pedonale e proteggono le cosiddette utenze deboli; quali: istituzione di area pedonale; istituzione di zona a traffico limitato; istituzione di zona residenziale; istituzione di zone 3.

4.2 TRASPORTI SU FERRO

La stazione Ferroviaria di Cervia è servita da un'unica linea che collega la Stazione di Ravenna a quella di Rimini sulla direttrice Ferrara – Ancona, in gestione a Ferrovie dello Stato.

È servita da treni regionali con diverse destinazioni sia extra provinciali come Pesaro, Bologna e Milano, sia intercomunali come Rimini, Cesenatico, Ravenna. Nel caso dei trasporti ferroviari le presenze sono limitate con tempi di attesa che si attestano intorno ai 60' anche per le tratte più brevi.



Fig. 3.2.1 – Infrastruttura ferroviaria

Fonte dati: Ferrovie dello Stato

4.3 TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

I servizi di trasporto pubblico rappresentano le modalità alternative al trasporto individuale che dovrebbero essere opportunamente potenziate e rese più fruibili anche con strutture di integrazione modale, per decongestionare la viabilità e migliorare le condizioni ambientali del territorio.

Cervia ha un servizio di **trasporto pubblico su gomma** gestito da StartRomagna S.p.a., impostato attualmente, su sedici linee. L'azienda gestisce anche il servizio di moto traghetto che viaggia all'interno del canale candiano.

Tredici delle citate linee circolanti all'interno del territorio di Cervia, afferiscono al bacino di Ravenna e vengono gestite per tramite conto di StartRomagna dal gestore METE, mentre le rimanenti tre linee di pertinenza del bacino provinciale di Forlì – Cesena sono esercitate dal Gestore ATG per tramite dell'impresa StartRomagna. L'unica linea urbana circolante all'interno del territorio comunale risulta essere la navetta primaverile-estiva attiva tra il parcheggio scambiatore posto presso il Palacongressi situato in Via Jelenia Gora e Viale Il Giugno, classificata a livello interno come linea 971.

4.3.1 Linee afferenti al bacino della provincia di Ravenna

Di seguito vengono rappresentate le linee circolanti all'interno del territorio comunale di Cervia afferenti al bacino della provincia di Ravenna:

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

Fig. 4.3.1.1 - percorsi di andata della linea 201:



Fig. 4.3.1.2 - percorsi di ritorno della linea 201:



Fig. 4.3.1.3 - Linea 224: percorso di andata

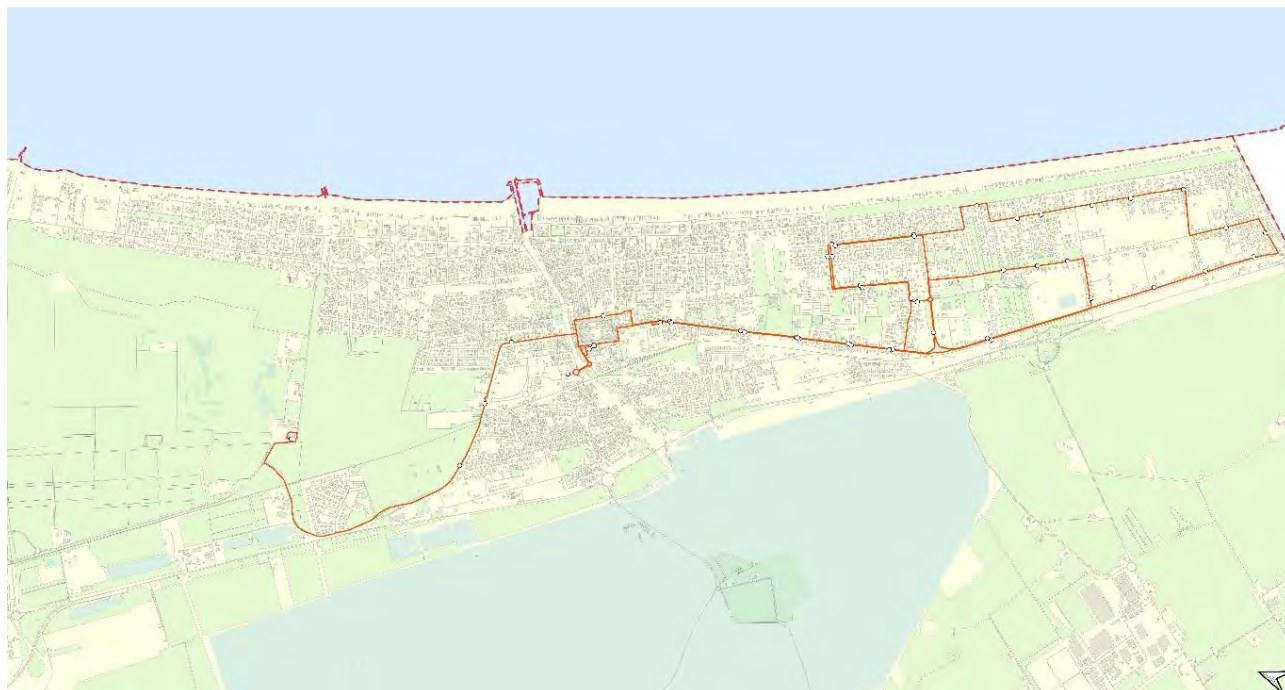


Fig. 4.3.1.4 - Linea 224: percorso di ritorno

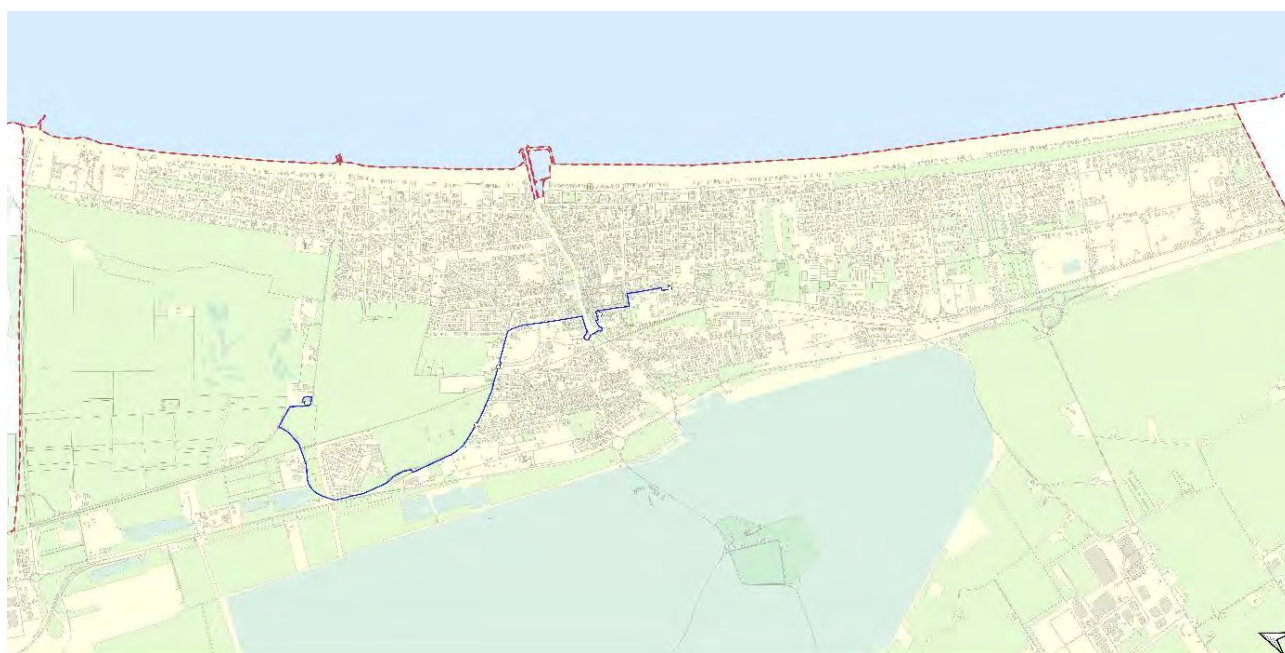


Fig. 4.3.1.5 - Linea 176: percorso di andata



Fig. 4.3.1.6 - Linea 276: percorso di ritorno

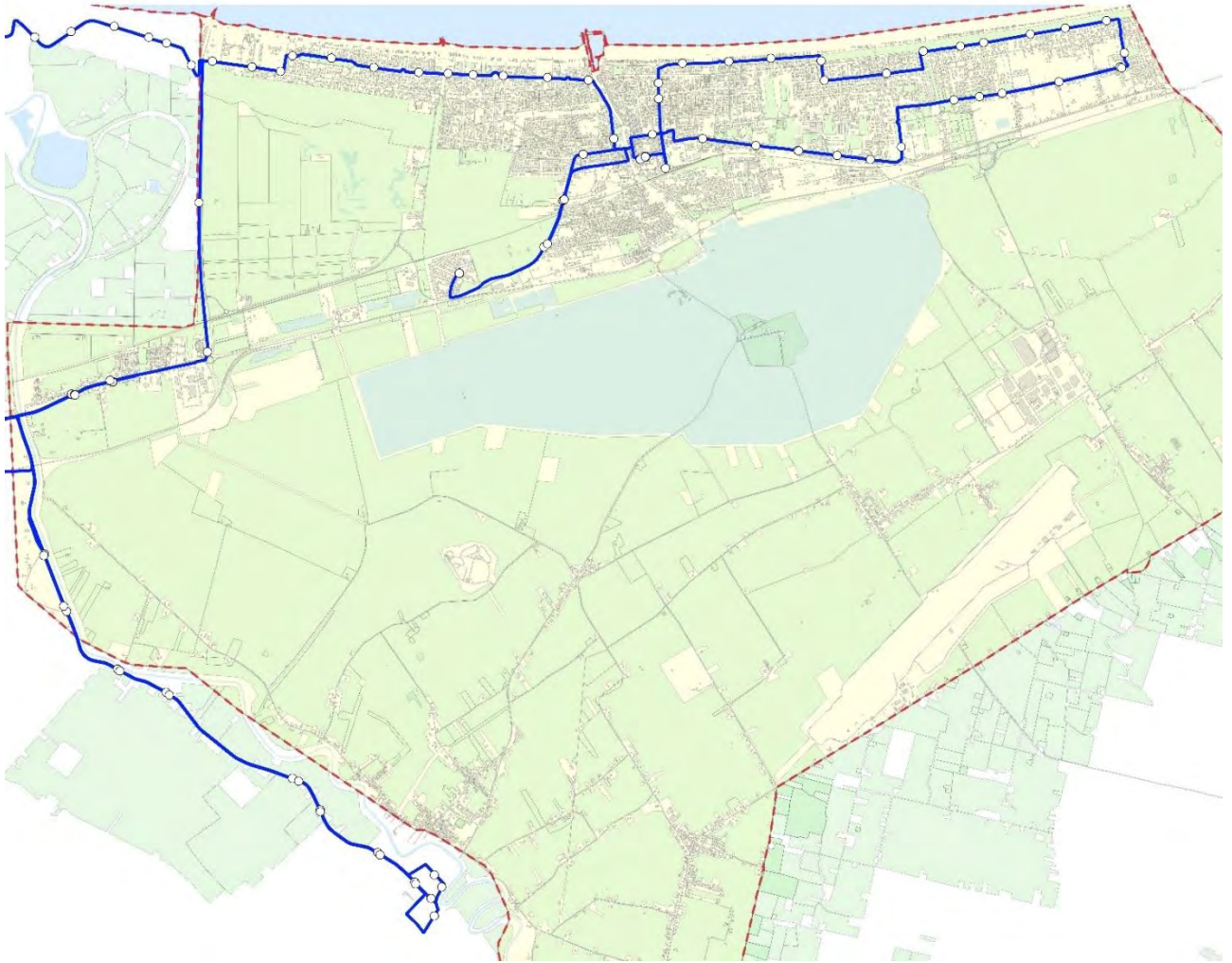


Fig. 4.3.1.7 - Linea 222:



Fig. 4.3.1.8 - Linea 227:



Fig. 4.3.1.9 - Linea 231: percorso di andata



Fig. 4.3.1.10 - Linea 231: percorso di ritorno



Fig. 4.3.1.11 - Linea 251: percorso di andata



Fig. 4.3.1.12 - Linea 251: percorso di ritorno



Fig. 4.3.1.13 - Linea 271:



Fig. 4.3.1.14 - Linea 273:

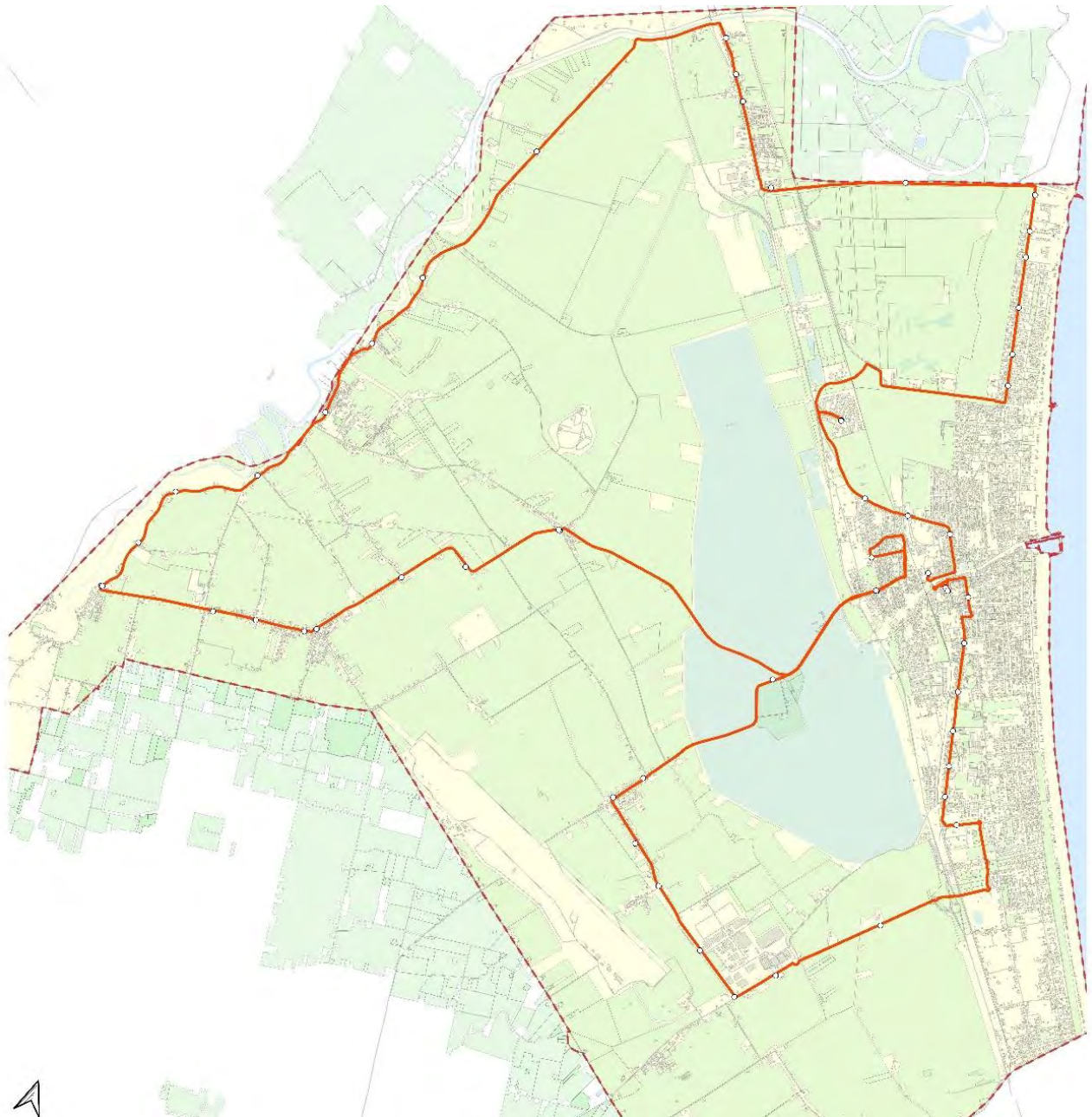


Fig. 4.3.1.15 - Linea 276:



Fig. 4.3.1.16 - Linea 278: percorso di andata



Fig. 4.3.1.17 - Linea 278: percorso di ritorno



Fig. 4.3.1.18 - Linea 282: percorso di andata



Fig. 4.3.1.19 - Linea 282: percorso di ritorno



Fig. 4.3.1.20 - Linea 283: percorso di andata



Fig. 4.3.1.21 - Linea 283: percorso di ritorno



4.3.2 Linee afferenti al bacino di Forlì – Cesena

Di seguito vengono rappresentate le linee circolanti all'interno del territorio comunale di Cervia afferenti al bacino Forlì - Cesena:

Fig. 4.3.2.1 - Linea 241 O F041:



Fig. 4.3.2.2 - Linea 277 O F077:



Fig. 4.3.2.3 - Linea 126 O F126:



4.3.3 Servizi di linea extraurbani

Per i collegamenti con i territori limitrofi e con le altre aree urbane più significative, Cervia è servita da tre linee di **servizi bus extraurbani**:

- Linea 126
- Linea 241
- Linea 277

4.3.4 Servizi di linea urbani

Nel periodo estivo è in vigore anche il servizio di navetta urbano della Linea 201 che viaggia su 4 linee: la linea 1 e la linea 2 sono i servizi diurni mentre per garantire il servizio anche nelle ore serali entrano in funzione linea 5 e linea 6.

Di seguito il percorso della navetta:



Fig. 4.3.2.1 - Fonte di riferimento: <https://www.startromagna.it>

4.3.5 Le tariffe del trasporto pubblico su gomma

L'azienda si occupa del pubblico servizio di trasporto pubblico di una consistente porzione del territorio Romagnolo, organizza il suo piano tariffario in base a una zonizzazione, la tariffa è calcolata in base al numero di zone attraversate per collegare la località di partenza a quella di destinazione del viaggio.

Il bacino di trasporto pubblico locale di Start Romagna viene suddiviso in 84 zone che sono codificate con una numerazione a 3 cifre che inizia sempre per:

- 7 per il Bacino di Ravenna
- 8 per il Bacino di Forlì/Cesena
- 9 per il Bacino di Rimini.

Ogni palina di fermata collocata sul territorio presenta l'indicazione della zona in cui la fermata è ubicata, in modo che l'utente possa facilmente verificare quale sia la propria zona di partenza e quella di arrivo (fermata di destinazione).

La compagnia mette quindi a disposizione i seguenti titoli di viaggio a tariffa variabile:

- biglietto di corsa semplice (minimo € 1,30, massimo € 5,70)
- biglietto di corsa semplice acquistato a bordo (minimo € 2,00, massimo € 6,00)
- carnet 10 corse urbano (minimo € 12,00, massimo € 34,00)
- biglietto plurigiornaliero (3 giorni € 11,00, 7 giorni € 22,00)
- biglietto giornaliero (minimo € 3,00, massimo € 7,50)
- abbonamento mensile (minimo € 28,00, massimo € 68,00)
- abbonamento annuale (minimo € 256,00, massimo € 596,00)
- abbonamento annuale over 70 (€ 110,00)
- abbonamento annuale per lavoratori (minimo € 175,00, massimo € 603,00, con integrazione aziendale di € 60,00)
- abbonamento annuale under 26 Bacino di Ravenna (minimo € 235,00, massimo € 548,00)
- abbonamento annuale under 26 Bacino di Forlì-Cesena (minimo € 235,00, massimo € 548,00)

** i prezzi con una variazione min./max. sono dovuti alla zonizzazione*

4.4 OFFERTA DELLA SOSTA

Dalle direttive desunte dal Piano di Traffico Urbano si evince che il comune di Cervia sta attuando una serie di politiche ed interventi atti a razionalizzare quanto più possibile l'offerta della sosta. Questa risulta essere appena sufficiente durante i mesi invernali dell'anno, a differenza della stagione turistica ove risulta completamente insufficiente.

Per questo motivo una strategica razionalizzazione dell'offerta di sosta deve portare ad un efficientamento del numero di parcheggi e della loro posizione. Attraverso apposite aree di parcheggio collegate con i punti di interesse e i servizi della città. Dalle aree di parcheggio durante la stagione turistica sono previste diverse navette che portano al lungomare.

Il **problema della sosta** nella città di Cervia scaturisce dalla struttura del centro storico e dalla composizione del territorio cittadino, che non consentono di avere la disponibilità degli spazi necessari, se non disciplinati appositamente con progetti di parcheggi a pagamento.

La localizzazione di numerosi uffici pubblici, scuole e, soprattutto, la presenza del porto canale attraggono all'interno del centro storico e cittadino un'elevata domanda di mobilità verso il centro stesso, che non è gestibile esclusivamente attraverso la sosta a pagamento su strada. Questo problema riguarda sostanzialmente la sosta relativa alle attività diurne (dunque di breve e medio periodo).

La politica di regolazione della sosta su strada comporta l'attuazione di un insieme di provvedimenti funzionali agli obiettivi del PUMS di ridurre i flussi di traffico privato e le presenze di sosta all'interno dell'area urbana e di favorire l'uso del mezzo pubblico, anche attraverso la realizzazione di parcheggi con funzioni di interscambio.

Tali provvedimenti riguardano essenzialmente:

- il recupero della capacità di scorrimento sulla rete viaria principale;
- l'applicazione di un sistema tariffario flessibile, per la selezione della domanda di sosta;
- la specializzazione dell'offerta di sosta su strada, mediante l'ottimizzazione degli spazi disponibili;
- la realizzazione di parcheggi di interscambio.

Il PUMS ai parcheggi con funzioni di interscambio tra mezzo pubblico e privato assegna un importante ruolo strategico a supporto del processo di riorganizzazione del sistema della mobilità.

È importante tenere presente che gli elementi che favoriscono un efficiente utilizzo di queste infrastrutture sono essenzialmente i seguenti:

- la **qualità del trasporto pubblico**, che deve essere confortevole, con servizi frequenti e cadenzati, e con velocità commerciale accettabile;
- la **tariffa di sosta praticata**, che deve essere bassa o gratuita e comunque integrata con quella del trasporto pubblico;
- la **sorveglianza**, per tutelare gli utenti dalla eventualità di furti e danneggiamenti;
- dalla politica della sosta nel centro città, una bassa probabilità di trovare parcheggio a destinazione e la tariffazione della sosta che scoraggi gli stazionamenti prolungati, favoriscono **l'utilizzo dei parcheggi di interscambio**;

- una **efficace campagna pubblicitaria**, che illustra i vantaggi del trasporto bimodale e le caratteristiche dei servizi di trasporto pubblico collegati al parcheggio.

4.4.1 Sosta su strada a pagamento

Il Comune di Cervia è intervenuto regolamentando sia l'offerta, cioè aumentando i parcheggi localizzati nel centro o nelle sue vicinanze, sia la domanda di sosta, cercando di ridurla con politiche di vario tipo.

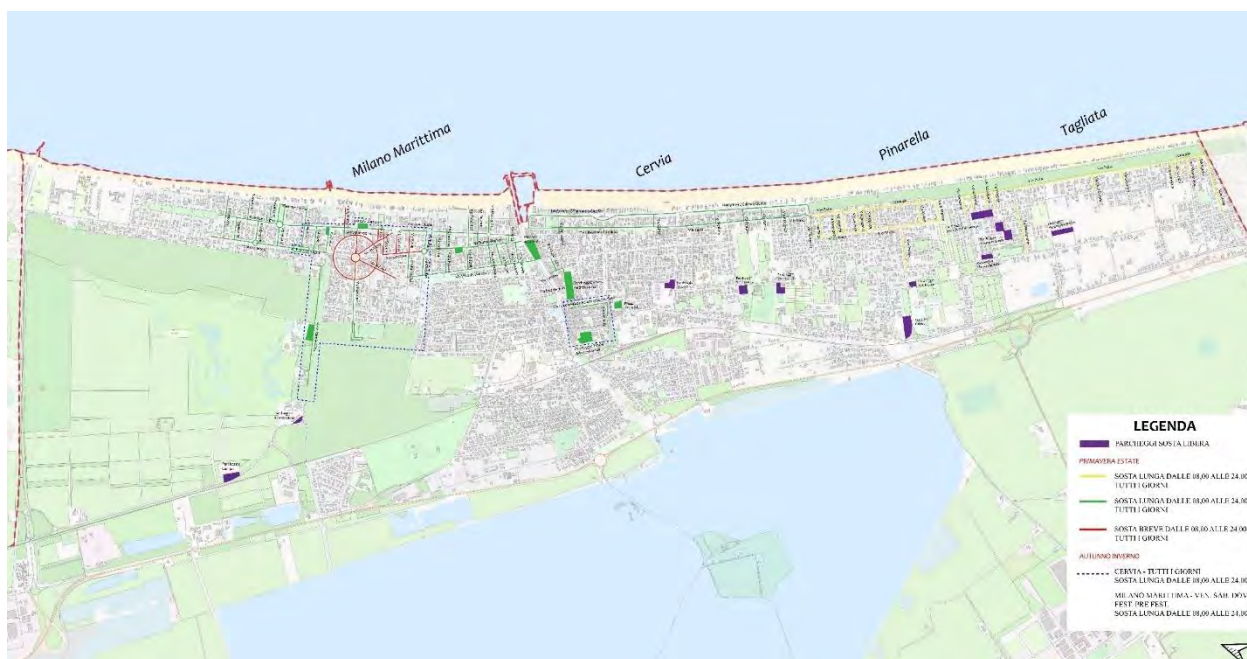
In tale contesto, le aree di sosta a pagamento consistono in n. **4.034** stalli presenti lungo le strade comunali, così come previsto dai criteri di indirizzo e modalità operative redatte dal Comune di Cervia.

Di seguito viene riportato un inquadramento generale della sosta a pagamento all'interno del territorio urbano del comune:

Per ogni anno, sono fissati i seguenti periodi differenziati di funzionamento:

- **INVERNO – AUTUNNO**
 - 01 gennaio-31 marzo
 - 01 ottobre-31 dicembre
- **ESTATE – PRIMAVERA**
 - 01 aprile- 30 settembre

Di seguito un inquadramento generale dell'offerta di sosta all'interno del territorio urbano del Comune di Cervia (Fig. 4.4.1.1 – Tavola 6: Offerta di sosta):



Sono istituite due diverse articolazioni di funzionamento dei parcometri:

■ **FUNZIONAMENTO INVERNO – AUTUNNO:**

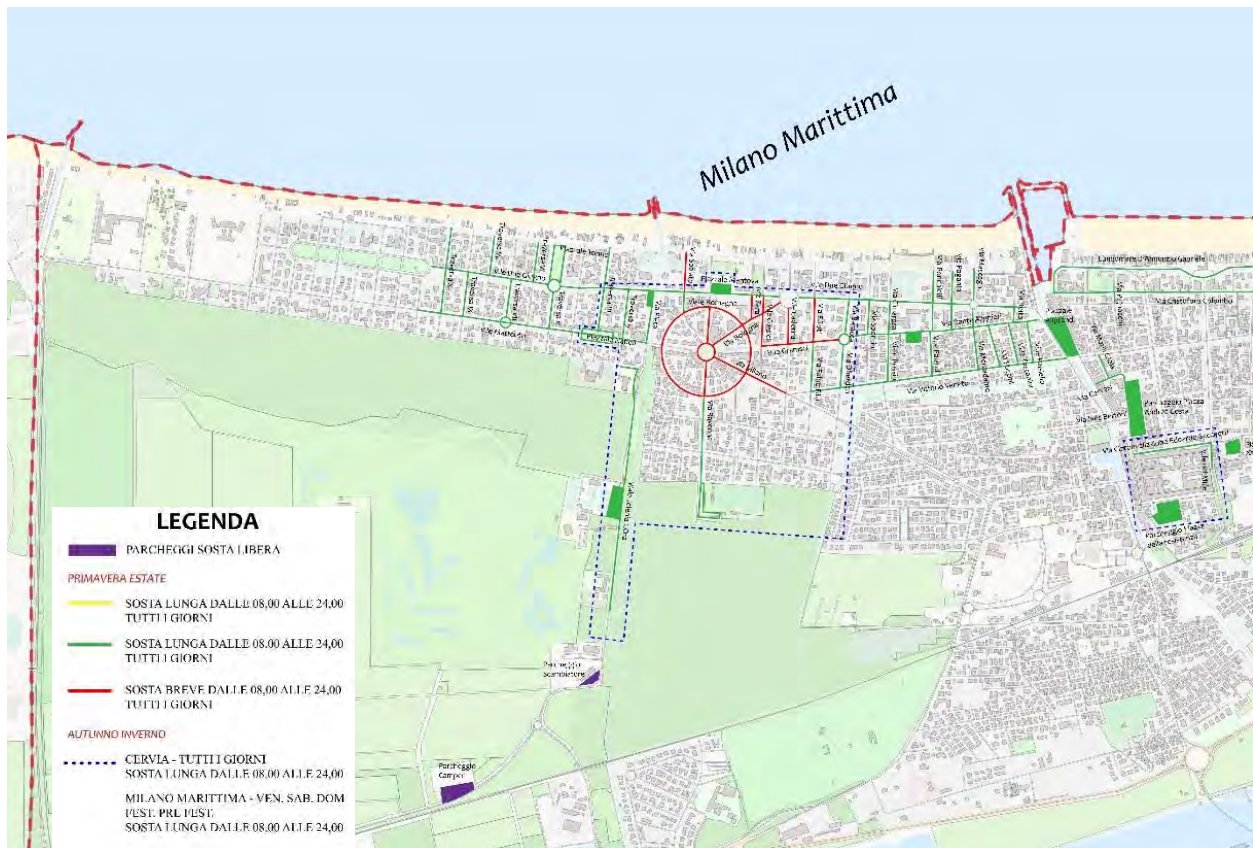
nel periodo inverno – autunno, i parcometri funzionano negli orari ed alle tariffe seguenti:

■ **CERVIA CENTRO**

- tutti i giorni
- dalle ore 08:00 alle ore 24:00
- tariffa verde – sosta lunga

■ **M. MARITTIMA - M. MARITTIMA MARE – M. MARITTIMA LUNGOMARE - M. MARITTIMA CENTRO**

- venerdì, sabato, domenica, festivi e prefestivi
- dalle ore 08:00 alle ore 24:00
- tariffa verde – sosta lunga



■ **FUNZIONAMENTO ESTATE – PRIMAVERA:**

nel periodo estate – primavera, i parchimetri funzioneranno negli orari ed alle tariffe seguenti:

■ **TAGLIATA – PINARELLA - CERVIA MARE - CERVIA CENTRO**

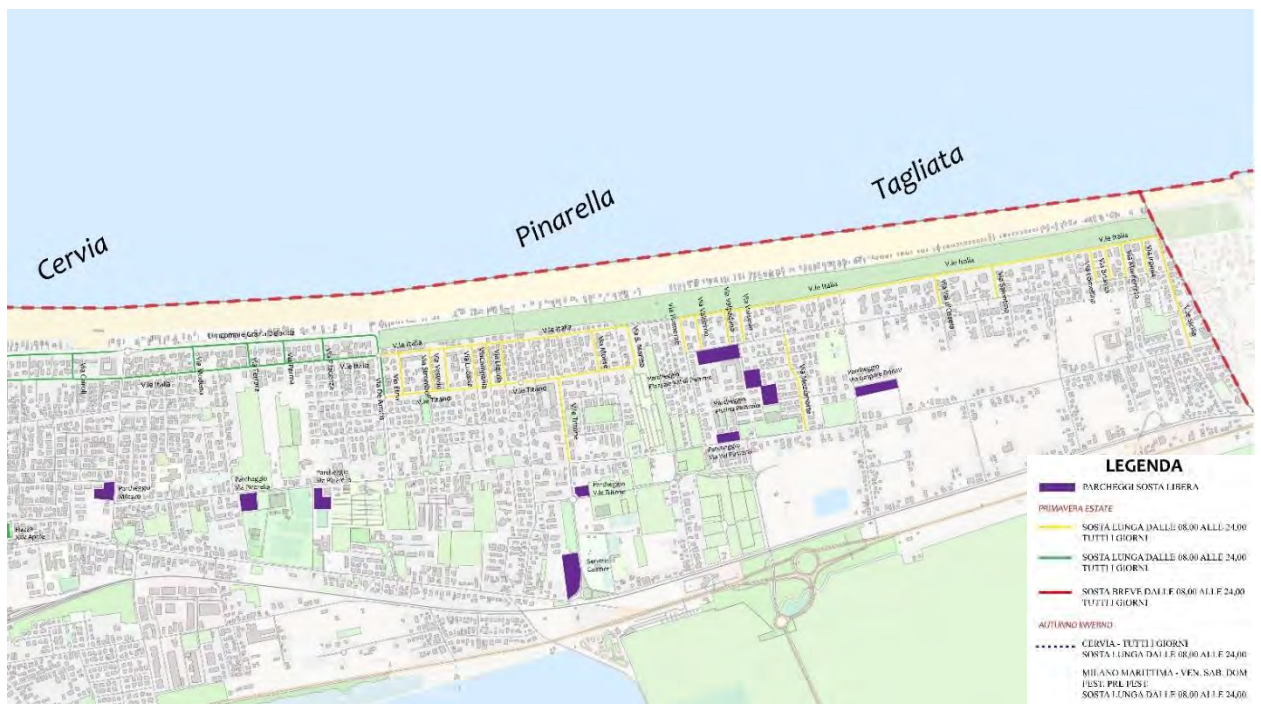
- tutti i giorni
- dalle ore 08:00 alle ore 24:00
- tariffa verde – sosta lunga

■ **M. MARITTIMA - M. MARITTIMA MARE - M. MARITTIMA LUNGOMARE**

- tutti i giorni
- dalle ore 08:00 alle ore 24:00
- tariffa verde – sosta lunga

■ **M. MARITTIMA CENTRO**

- tutti i giorni
- dalle ore 08:00 alle ore 24:00
- tariffa rossa – sosta breve



4.4.2 Tariffe della sosta

La sosta a pagamento (**strisce blu**) è attualmente affidata in concessione ad Azimut S.p.a, con le seguenti tariffe applicate dalle ore 08:00 alle ore 24:00 di tutti i giorni di servizio (in nessuna zona tariffaria è consentito acquistare periodi di sosta per la giornata seguente. Per consentire la funzionalità di pagamento è previsto oltre le ore 24:00 un sovrapprezzo di € 0,50 che non dà diritto a sosta aggiuntiva):

- **Verde (sosta lunga)**

h. 1 € 1,20 (fino a h. 4 la tariffa è di € 1,20 per ora, fino a un importo di € 4,79)

h. 6 € 4,80 (oltre h. 6 la tariffa è di € 0,80 per ora);

- **Verde Autocaravan (sosta lunga)**

Solo nelle specifiche aree dedicate al parcheggio degli autocaravan (camper) si applica la tariffa "verde" in misura maggiorata pari a 1,5;

- **Gialla (sosta lunga per le località di Pinarella e Tagliata)**

h. 1 € 1,20 (fino a h. 4 la tariffa è di € 1,20 per ora, fino a un importo di € 4,79)

h. 6 € 4,80 (oltre h. 6 la tariffa è di € 0,80 per ora)

h. 12 € 8,00;

- **Rossa (sosta breve - ad alta rotazione)**

sosta max consentita h. 6

h. 1 € 1,80 (la tariffa è di € 1,80 per ora, fino a un importo di € 4,19)

h. 3 € 4,20 (la tariffa è di € 1,40 per ora, fino a un importo di € 7,99)

h. 6 € 8,00 (sosta massima consentita);

Gli abbonamenti sono fissati con durata, costo e tipologia riportati nella seguente tabella:

Tipologia	Giorni/Periodo	Importo	Formato
Settimanale	7	20,00 €	Tessera Microchip
Bi-settimanale	14	35,00 €	Tessera Microchip
Mensile	30	66,00 €	Contrassegno
Stagionale	Dal 01/04 al 30/09	192,00 €	Contrassegno
Annuale	Anno Solare	228,00 €	Contrassegno

Qualsiasi tipo di abbonamento consente di sostare in qualsiasi zona del territorio soggetta a sosta a pagamento in cui è applicata la tariffa verde – sosta lunga. Mentre non hanno validità nelle aree soggette a sosta breve – tariffa rossa, identificate da specifica segnaletica verticale, e riportanti dicitura apposita per informare in maniera adeguata l'utente.

Gli abbonamenti potranno essere acquistati:

- Soggetti singoli o associazioni presso la ditta assegnataria Azimut S.p.a., previa richiesta via fax, e-mail o qualsiasi altra modalità concordata con l'azienda stessa, e dimostrazione di pagamento. La ditta provvederà a consegnare o spedire l'abbonamento direttamente al richiedente;
- Soggetti singoli, previa dimostrazione di pagamento, presso il competente ufficio comunale o pagamento tramite POS. I contrassegni i, diversificati a seconda del periodo di abbonamento recano il periodo di validità e devono essere esposti per sostare, a qualsiasi ora, nelle aree soggette a sosta lunga – tariffa verde.

Le tessere a microchip sono in commercio, a cura della ditta assegnataria Azimut S.p.a., tessere prepagate di importo, disponibili presso la rete di distribuzione commerciale convenzionata (tabacchi, bar, edicole ecc...).

Si riporta di seguito il censimento delle zone e delle tariffe con l'indicazione delle fasce orarie (Tab. 4.4.2.1):

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
Via GOIA Maria	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Lungomare D'ANNUNZIO Gabriele	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Lungomare DELEDDA Grazia	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Via GESSI Romolo (da Viale Colombo a Lungomare D'Annunzio)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Viale PIGNOCCHI Teodolinda (da Viale Colombo a Lungomare D'Annunzio)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Vialetto CAIROLI Benedetto	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Via MODENA	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Vialetto FERRARA	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Viale PARMA	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Via PIACENZA	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Viale DE AMICIS Edmondo (da Lungomare Deledda a Viale Titano)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Piazzale ALIPRANDI Giovanni	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Viale ITALIA (da Via Milazzo a Via De Amicis)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare
Viale COLOMBO Cristoforo	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Mare

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
Via Circonvallazione SACCHETTI Edoardo (da Viale Dei Mille a Via Evangelisti)	Verde	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Centro
Piazza DELLA RESISTENZA	Verde	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Centro
Viale DEI MILLE (da Via Capua a Borgo Saffi)	Verde	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Centro
Via BERTONI Ives	Verde	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Centro
Piazza VENTICINQUE APRILE	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Cervia Centro
Piazza COSTA Andrea	Verde	-	Dalle ore 14:30 alle ore 24:18	Cervia Centro
Via GERVASI Proserpina	Verde	-	Dalle ore 14:30 alle ore 24:00	Cervia Centro
Viale MATTEOTTI Giacomo (da Via Gora a Piazzale Napoli compreso)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale MATTEOTTI Giacomo (da Piazzale Napoli alla 11 ^a Traversa)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale DUE GIUGNO (da Via Oriani a Via Baracca)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale DUE GIUGNO (da Via Baracca alla 3 ^a Traversa)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale DUE GIUGNO (da 3 ^a Traversa a Anello del Pino)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
1 ^a TRAVERSA	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
2 ^a TRAVERSA (da Viale Matteotti a Viale Due Giugno)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
3 ^a TRAVERSA (da Viale Due Giugno a Viale Matteotti)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
3 ^a TRAVERSA (da Viale Due Giugno a Arenile Demaniale)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Piazzale NAPOLI	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
5 ^a TRAVERSA (dal Viale Due Giugno al Viale Matteotti)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Rotonda TORINO	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Piazzale TORINO	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
6 ^a TRAVERSA (dal Viale Due Giugno a Arenile demaniale)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
7^ TRAVERSA (dal Viale Due Giugno al Viale Matteotti)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
PIAZZALE GENOVA	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
8^ TRAVERSA (dal Viale Due Giugno a Arenile demaniale)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
9^ TRAVERSA (dal Viale Due Giugno al Viale Matteotti)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
10^ TRAVERSA (dal Viale Matteotti a Arenile Demaniale)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale SPALATO (da Viale Due Giugno a Lungomare Milano Marittima)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale FORLI' (da Viale 2 Giugno al Demanio)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Piazzale MANTOVA	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Rotonda CADORNA Luigi	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale TOTI Enrico (da Due Giugno a Lungomare Milano Marittima)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale BARACCA Francesco (da Rot. Cadorna a Due Giugno)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale BARACCA Francesco (da Due Giugno a Lungomare Milano Marittima)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale SPONTINI Gaspere (da Viale Due Giugno a Viale Dante)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale CIMAROSA Domenico (tutto)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale PONCHIELLI Amilcare (tutto)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale PAGANINI Niccolò (tutto)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Rotonda CORELLI Arcangelo	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale MASCAGNI Pietro (tutto)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale BOITO Arrigo (da Viale Dante a Viale Due Giugno)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale DANTE ALIGHIERI	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
AREA PARCHEGGIO Viale DANTE ALIGHIERI (V. Palanti – V. Caruso)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
Rotonda DON MINZONI Giovanni	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale FILZI Fabio	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale OBERDAN Guglielmo	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via ROSSINI Gioacchino	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via PALANTI Giuseppe	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via MERCADANTE Saverio	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via PUCCINI Giacomo	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via TOSCANINI Arturo	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via PAISIELLO Giovanni	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale VITTORIO VENETO (tutto)	Verde	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Viale RAVENNA (da Viale Romagna a Piazzale Baldisserri)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Piazzale BALDISSERRI Giandomenico (davanti a Stadio)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Vialetto GUIDAZZI Virginio (di fianco a Stadio) NON PIU' CAMPER	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Via JELENIA GORA (tutto)	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Piazzale antistante il Circolo Tennis	Verde	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima
Rotonda 1° Maggio	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale MILANO (da Rot. 1° Maggio a Via D. Chiesa)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:01	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale RAVENNA (da Viale Romagna a Rotonda 1° Maggio)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:02	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale CADORNA Luigi (da Viale Gramsci a Rot. Cadorna)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:03	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
Viale GRAMSCI Antonio (da Via Corsica alla Rot. Don Minzoni)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:04	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale BOLOGNA	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:05	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale CORSICA (da Viale Gramsci a Viale Due Giugno)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:06	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale ROMAGNA	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:07	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale ZARA (da Viale Bologna a Viale Due Giugno)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:08	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale FORLI' (dalla Rot. 1° Maggio al Viale Romagna)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:09	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale SPALATO (da Viale Romagna a Viale Due Giugno)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:10	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale TOTI Enrico (da Viale Gramsci a Viale Due Giugno)	Rossa	Giorni festivi dalle ore 08:00 alle ore 24:11	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Milano Marittima Centro
Viale ITALIA (da Via Lazio a Via Sicilia)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via VAL D'OSSOLA (da Viale Abruzzi a Viale Italia)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via SALENTINO	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via LOMELLINA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via BRIANZA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via MONFERRATO	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Via IRPINIA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Viale SICILIA (da Viale Italia a Via Pinarella)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Tagliata
Viale ITALIA (da Via San Marino a Via De Amicis)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Viale ITALIA (da Via Lazio a Via Piemonte)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Viale EMILIA (da Viale Italia fino al Mare)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via SAN MARINO	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via PIEMONTE (da Viale Abruzzi a Viale Italia)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella

CENSIMENTO ZONE E TARIFFE				
VIA INTERESSATA	TARIFFA	REGOLAMENTAZIONE		LOCALITÀ
		Invernale	Estiva	
Via VALD'ARNO	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via VAL PADANA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via VAL SESIA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via MEZZANOTTE (da Viale Abruzzi a Via Pinarella)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Viale TRITONE (da Via Pinarella a Viale Titano)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via LIGURIA (da Viale Italia a Viale Titano)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via CAMPANIA (da Viale Italia a Viale Titano)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via LUCANIA (da Viale Italia a Viale Titano)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via VESUVIO	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via STROMBOLI	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via ETNA	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Via MOLISE (da Viale Italia a Viale Titano)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella
Viale TITANO (da Viale De Amici a Via San Marino)	Gialla	-	Dalle ore 08:00 alle ore 24:00	Pinarella

Fonte dati: Comune di Cervia - Censimento zone e tariffe della sosta a pagamento su strada

4.4.3 Aree di sosta all'interno del tessuto urbano

Sono state analizzate le principali aree della sosta all'interno del territorio urbanizzato del comune di Cervia. Si è proceduto alla conta del numero degli stalli presenti ed all'analisi delle principali criticità riscontrate nelle aree di riferimento. Nel caso in cui non è stato possibile quantificare esattamente il numero degli stalli si è proceduto alla misurazione della superficie dell'area tramite ortofoto satellitare. Di seguito l'inquadramento delle aree di sosta in analisi:

Nome Parcheggio	Localizzazione	N° stalli	Superficie (mq)	Le principali criticità
Parcheggio scambiatore	Via Jelenia Gora	N.R.	9586	Disposizione degli stalli non adeguatamente organizzata; Superficie non adatta a persone con ridotta mobilità; Servizi scarsi o assenti.
Parcheggio Golf Club	Via Jelenia Gora	N.R.	3573	Scarsa dotazione di servizi.
Parcheggio Germano Todoli	Via Ravenna	56		Assenza di parcheggi riservati alle persone con ridotta mobilità; Servizi scarsi o assenti.
Parcheggio Piazzale Forlì	Viale due Giugno e Viale Forlì	183		Scarsa dotazione di parcheggi riservati;
Parcheggio	Via XXII Ottobre	93		Scarsa dotazione di parcheggi riservati e disposizione scorretta; Servizi scarsi;
Piazza della Resistenza	Via Ospedale	219		Scorretta disposizione dei parcheggi riservati; Servizi scarsi;
Piazza Andrea Costa	Via Arnaldo Evangelisti	508		Scarsa dotazione di parcheggi riservati e scorretta disposizione; segnaletica limitata; Servizi scarsi o assenti.
Piazza XXV Aprile	Via XXV Aprile e Viale Capua	138		Accesso limitato per le persone con mobilità ridotta; disposizione scorretta dei parcheggi riservati.
Piazzale Esperanto	Via Pinarella	160		Scarsa dotazione di parcheggi riservati; segnaletica assente; servizi scarsi o assenti.

Nome Parcheggio	Localizzazione	N° stalli	Superficie (mq)	Le principali criticità
Parceggio Conad	Via Fienilone e Via Platone	82		Scarsa dotazione di parcheggi riservati; accesso limitato per persone con mobilità ridotta; segnaletica limitata; servizi scarsi.
Parceggio	Via Europa unita e Viale Tritone	58		Assenza di parcheggi riservati alle persone con ridotta mobilità; Servizi scarsi o assenti.
Parceggio	Largo Emilio Segrè	88		Scarsa dotazione di parcheggi riservati alle persone con mobilità ridotta; segnaletica limitata; servizi scarsi o assenti.
Piazzale Val Brembana		173		Assenza di parcheggi riservati alle persone con ridotta mobilità; Servizi scarsi o assenti.
Piazzale Val di Fiemme		264		Scarsa dotazione di parcheggi riservati alle persone con mobilità ridotta; scorretta disposizione degli stessi; segnaletica limitata; servizi scarsi o assenti.
Piazzale Val di Seriana e Val d'Iserè		241		Scarsa dotazione di parcheggi riservati alle persone con mobilità ridotta; disposizione scorretta degli stessi; servizi scarsi o assenti
Piazzale dei Pesci	Viale dei Gemelli	N.R.	3559	Segnaletica assente; scarsa dotazione di parcheggi riservati alle persone con mobilità ridotta e superficie non adatta; servizi scarsi o assenti;
TOTALE		2263	16718	

Tab. 4.4.3.1 – Analisi aree di sosta all'interno del tessuto urbano

4.4.4 Consorzio Cervia Parcheggi

All'interno del comune di Cervia è presente il Consorzio Cervia Parcheggi, la mission dichiarata dall'azienda consiste nella realizzazione di aree di sosta che implementino servizi ad alto valore aggiunto, in un'ottica eco-sostenibile, finalizzati ad arricchire l'offerta delle imprese turistiche consorziate, seguendo i principi di smart mobility utilizzando la tecnologia più avanzata, realizzando un servizio di sosta comodo, sicuro ed ecologico. Il Consorzio Cervia Parcheggi è vincitore nel 2019 del bando comunale che assegna il diritto di superficie, per 90 anni, di tre aree per la realizzazione di oltre 500 posti auto pertinenziali alle strutture ricettive dei propri consorziati.

Le aree di progetto al momento interessate sono due: una sita in Viale Colombo e l'altra in Viale Milazzo.

Le aree oggetto dell'intervento sono comprese negli Ambiti urbani consolidati nella tavola A1.4 "Disciplina del territorio urbano e rurale", in particolare nei tessuti residenziali pianificati a prevalente funzione abitativa Art. 8.9.6 del PUG vigente. Inoltre, sono comprese nelle dotazioni territoriali – Attrezzature e spazi collettivi di cui all'art. 11.3 del PUG ed in particolare al punto g) altri spazi aperti di libera fruizione per usi pubblici collettivi. Le aree di intervento sono individuate catastalmente dai seguenti mappali:

- **Viale Colombo – Cervia:** foglio 34 mappale 2002 di superficie **3.765 mq**;



Fig. 4.4.4.1 - Stralcio planimetria catastale parcheggio Viale Colombo – scala 1:1000

- **Viale Milazzo – Cervia:** foglio 34 mappale 1109 di superficie 483 mq;
foglio 34 mappale 2321 di superficie 135 mq;
foglio 34 mappale 2668 di superficie 947 mq
foglio 34 mappale 2666 di superficie 1.828 mq;
foglio 34 mappale 2677 di superficie 130 mq;
foglio 34 mappale 2676 di superficie 1.044 mq;
foglio 34 mappale 2675 di superficie 414 mq
per un totale di **4.981 mq**.



Fig. 4.4.4.2 - Stralcio planimetria catastale parcheggio Viale Milazzo – scala 1:1000

La progettazione, tenuto conto dei limiti dimensionali previsti dalle norme, ha perseguito il raggiungimento della massima capacità di parcheggio, per un totale di posti auto come segue:

- Viale Colombo: n. posti 152
- Viale Milazzo: n. posti 188

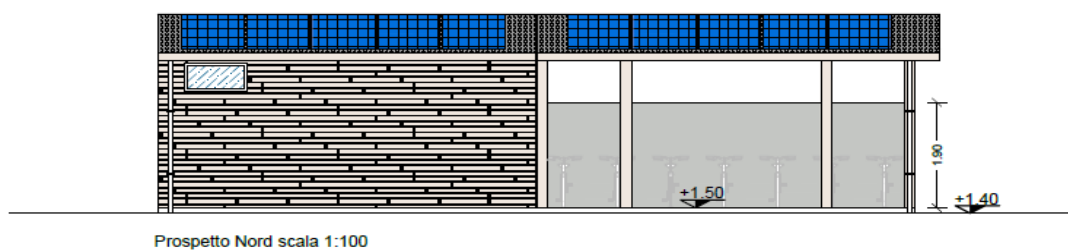
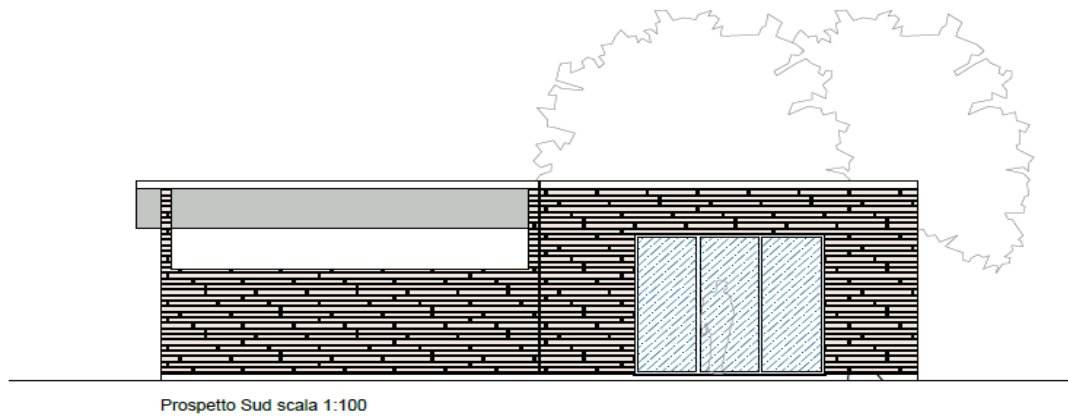
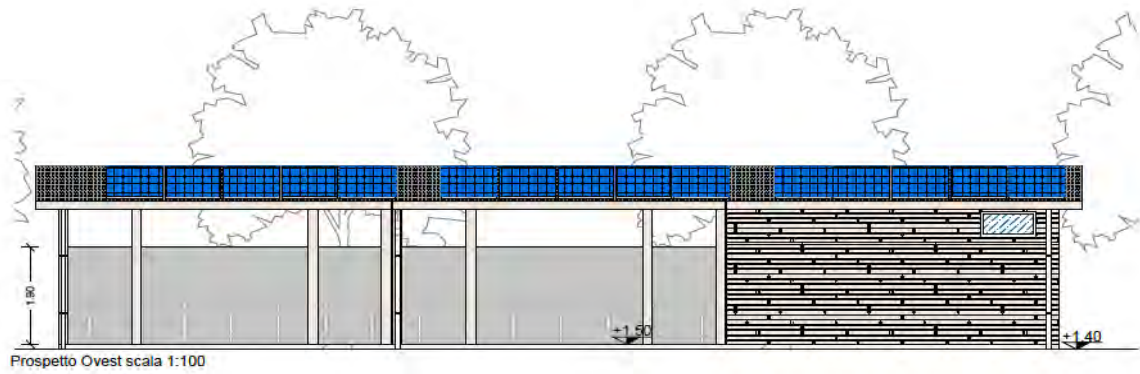
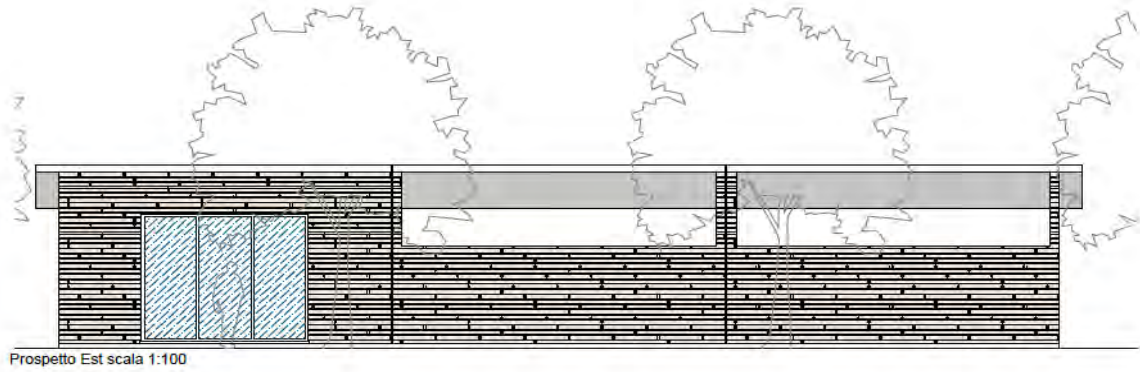
In ogni parcheggio, per il rispetto del D.M. 236/89 e D.P.R. 503/96 dell'art. 11 comma 5, è previsto il numero di stalli nel rapporto 1 posto ogni 50 o frazione di 50 posti disponibili, per un totale di n. 4 stalli per disabili. Sarà comunque possibile lo scambio tra albergatori di posti auto dedicati ai disabili qualora tra quelli assegnati non fosse presente, come previsto da statuto del Consorzio. Lo stesso è previsto per l'utilizzo dei posti dotati di ricarica elettrica.



Fig. 4.4.4.3 – Stralcio tavola stato di progetto parcheggio Via Colombo



Fig. 4.4.4.4 – Stralcio tavola stato di progetto parcheggio Via Milazzo



4.4.5 Offerta di sosta nel forese

Per quanto riguarda l'offerta di sosta nell'area del forese si è proceduto ad individuare le aree di parcheggio fuori strada e in strada. Nel complesso l'offerta di sosta appare appena sufficiente all'interno degli agglomerati abitati, che hanno un'estensione limitata, mentre nell'area industriale nonostante la discreta offerta l'infrastruttura presenta sezioni stradali limitate e una disposizione delle aree di parcheggio non sempre adeguata. Inoltre, in alcuni tratti si è rilevata una domanda non soddisfatta dall'offerta, di conseguenza, è presente una buona percentuale mezzi in sosta ai margini della sezione stradale. Di seguito, in Tab. 5.4.4.1 si riporta il numero di stalli per ogni area di sosta individuata, ove non è stato possibile quantificare puntualmente il numero di stalli disponibili si è proceduto ad effettuare una misurazione della superficie dell'area interessata. I dati vengono riportati nella seguente tabella (Tab. 4.4.5.1 – Offerta di sosta nell'area del forese):

Localizzazione	Tipologia	N° di stalli
Via degli agricoltori	area	25
Via Bollana	area	20
Piazzale Aldo Moro	area	35
Via dell'industria	area	15-16.000 mq
	area	70
	area	53
	area	80
	lato strada	18
	area	83
Via Pio La Torre	area	8
	area	27
Via Madonna della neve	lato strada	16
Via Togliatti	area	20
	area	30
Via Pirini	area	80
Via Grociarone	area	26
Viale Malva Nord	area	14
Via delle gardenie	area	38
Via dei glicini	lato strada	14
Via Maccanetto	lato strada	17
Via delle genziane	area	36
Piazzale artusi	area	6.600mq
Via Bovia	lato strada	4
Via Malva sud	area	18
Piazza Ungheretti	area	20
Via Rino Alessi	lato strada	16
Via Malusi	lato strada	11
Via Monte Cimone	area	30
Via caduti per la libertà	area	16
Via Lesina	lato strada	78
Via Levico	area	44
	area	89
Via Viverone	lato strada	102
Via Ridracoli	lato strada	34
Via caduti per la libertà 157	area	33
Via piarella 66	area	192
Via marziale 9	area	33
Totale offerta		1430

4.4.6 Rilievi dell'offerta di sosta

L'indagine sulla sosta è stata realizzata nei giorni di sabato 21 e 28 agosto 2021 e domenica 8 e 22 agosto del medesimo anno, nelle due fasce orarie 12:00 – 13:00 e 13:00 – 14:00.

Il rilevamento è relativo al numero dei veicoli in sosta (longitudinale e spina/pettine) ed alla tipologia di parcheggio (libero, a pagamento, a disco orario).

In allegato 8.2 le tabelle relative ai rilievi sopracitati effettuati dai nostri operatori.

In figura l'area urbana soggetta al rilevamento dell'offerta di sosta a pagamento:



Fig. 4.4.6.1 – Area di rilievo dell'offerta di sosta

SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE



5 SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ VEICOLARE

5.1 DOMANDA DI MOBILITÀ

5.1.1 Situazione del parco veicoli circolante del territorio di Cervia

A completamento del quadro socioeconomico va considerata anche la situazione del parco circolante. A Cervia nel 2020 erano immatricolati 27461 veicoli di cui:

- autovetture **19695**;
- motocicli **5102**;
- autocarri per il trasporto merci **2123**;
- autoveicoli speciali **346**;
- trattori o motrici **31**;
- autobus **24**;

Di seguito in Tab. 5.1.1.1 i dati relativi il parco veicolare del Comune di Cervia dal 2016 al 2020, nel grafico è possibile rilevare una netta tendenza all'aumento del numero di veicoli, nonostante la crescita demografica non segua la medesima linearità:

ANNO	AUTOBUS	AUTOCARRI	AUTOVEICOLI SPECIALI	AUTOVETTURE	MOTOCARRI E QUADRICICLI	MOTOCICLI	MOTOVEICOLI E QUADRICICLI SPECIALI	TRATTORI/MOTRICI	TOTALE
2016	27	2157	329	18708	103	4838	54	28	26244
2017	26	2187	334	18868	100	4886	53	28	26482
2018	27	2202	341	19219	98	4963	51	31	26932
2019	25	2146	347	19553	91	5058	51	31	27302
2020	24	2123	346	19695	88	5102	52	31	27461

La consistenza del parco auto sul territorio comunale è in costante crescita dal 2016. Questi dati, associati alla corrispondente evoluzione demografica comunale, consentono di ricavare il tasso di motorizzazione (autovetture per 1.000 abitanti) e la relativa evoluzione nel tempo. Come rappresentato in tabella, il tasso di motorizzazione registra un discreto incremento negli ultimi anni, rimanendo comunque leggermente al di sopra della media italiana (610) i dati in Tab. 5.1.1.2:

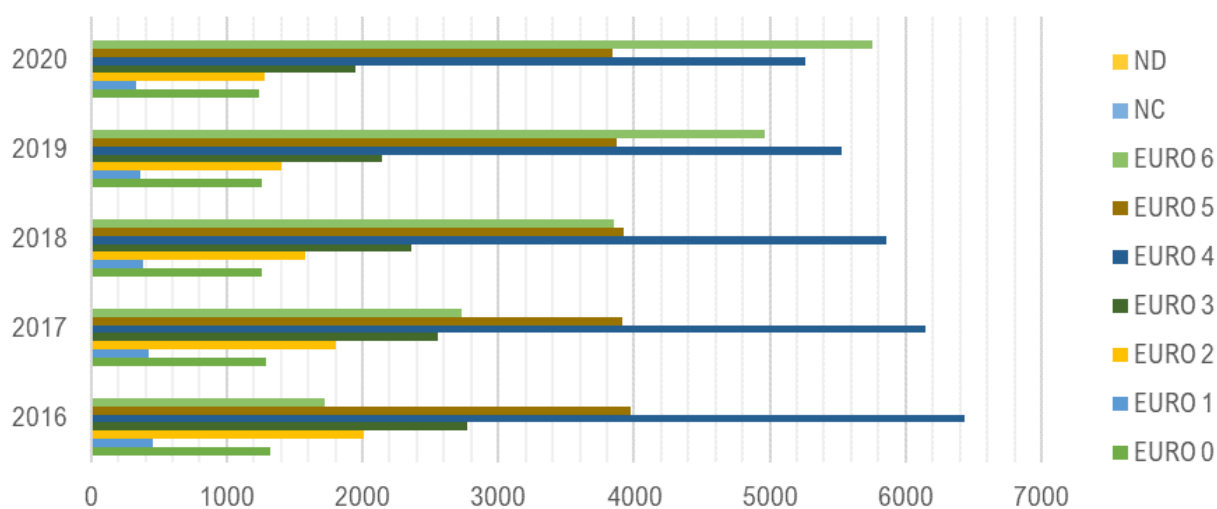


Fig. 5.1.1.2 – Tasso di motorizzazione

Per quanto riguarda la classe di emissione delle autovetture all'interno del Comune di Cervia si può notare una forte presenza di vetture Euro6, Euro5 ed Euro4 nel 2020. Dal 2016 la tendenza dei cittadini è stata quella di sostituire le proprie autovetture con classi di emissione più efficienti a favore quindi di Euro6 ed Euro5, di seguito in Tab 5.1.1.3 i dati dedotti da ISTAT relativi:

ANNO	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	NC	ND	TOTALE
2016	1322	461	2015	2773	6435	3974	1722	1	5	18708
2017	1285	426	1802	2556	6144	3915	2733	2	5	18868
2018	1255	387	1580	2356	5862	3923	3848	3	5	19219
2019	1259	360	1406	2144	5533	3877	4963	6	5	19553
2020	1240	336	1280	1953	5262	3844	5758	17	5	19695

CLASSE EMISSIONE AUTOVETTURE

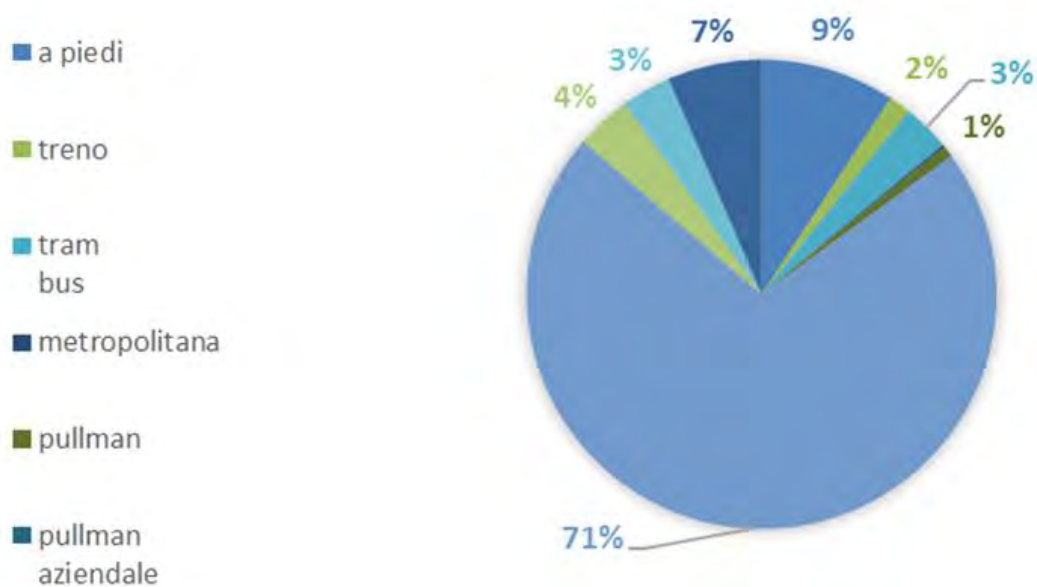


Fonte Dati: ISTAT

5.1.2 Mobilità all'interno della regione

Di seguito si riporta un andamento a livello regionale della scelta, da parte dei cittadini, del mezzo con cui recarsi a lavoro. I dati ci indicano chiaramente come l'automobile sia la scelta preferita dagli utenti della strada a discapito delle altre alternative di mobilità. Il comportamento all'interno del comune di Cervia è assimilabile a quello del resto della regione, anche per conformità tra i tessuti urbani e sistemi di mobilità. Alcune soluzioni nel panorama cervese non sono contemplate per mancanza dell'infrastruttura, come la metropolitana.

Di seguito in Tab. 5.1.2.1 i dati dedotti da Regione Emilia – Romagna:



Fonte dati: Regione Emilia - Romagna

5.1.3 Mobilità interna

Dai dati sul pendolarismo ISTAT 2011 si evince che il **comune di Cervia** è caratterizzato da circa 17000 spostamenti pendolari al giorno, così suddivisi:

- 9000 spostamenti interni (con origine e destinazione all'interno del territorio comunale);
- 7800 spostamenti di interscambio dei quali 4800 dall'interno verso l'esterno del comune e circa 3000 dall'esterno verso il comune di Cervia;

Di seguito si evidenziano gli spostamenti entro e fuori il territorio comunale di Cervia della popolazione residente per scuola o lavoro dai dati ISTAT 2019. Si è scelto di prendere come anno di riferimento il 2019 data la limitazione negli spostamenti indotta dalla pandemia Covid – 19.

Tipo dato		popolazione residente che si sposta giornalmente								
Periodo		2019								
Luogo di destinazione		stesso comune di dimora abituale			fuori del comune di dimora abituale			Totale		
Motivo dello spostamento		lavoro	studio	Totale	lavoro	studio	Totale	lavoro	studio	Totale
Territorio										
Cervia		5898	2251	8149	4257	1548	5805	10155	3799	13954
		72%	28%	58%	73%	27%	42%	73%	27%	100%

Tab. 5.1.3.1 – Mobilità del territorio di Cervia

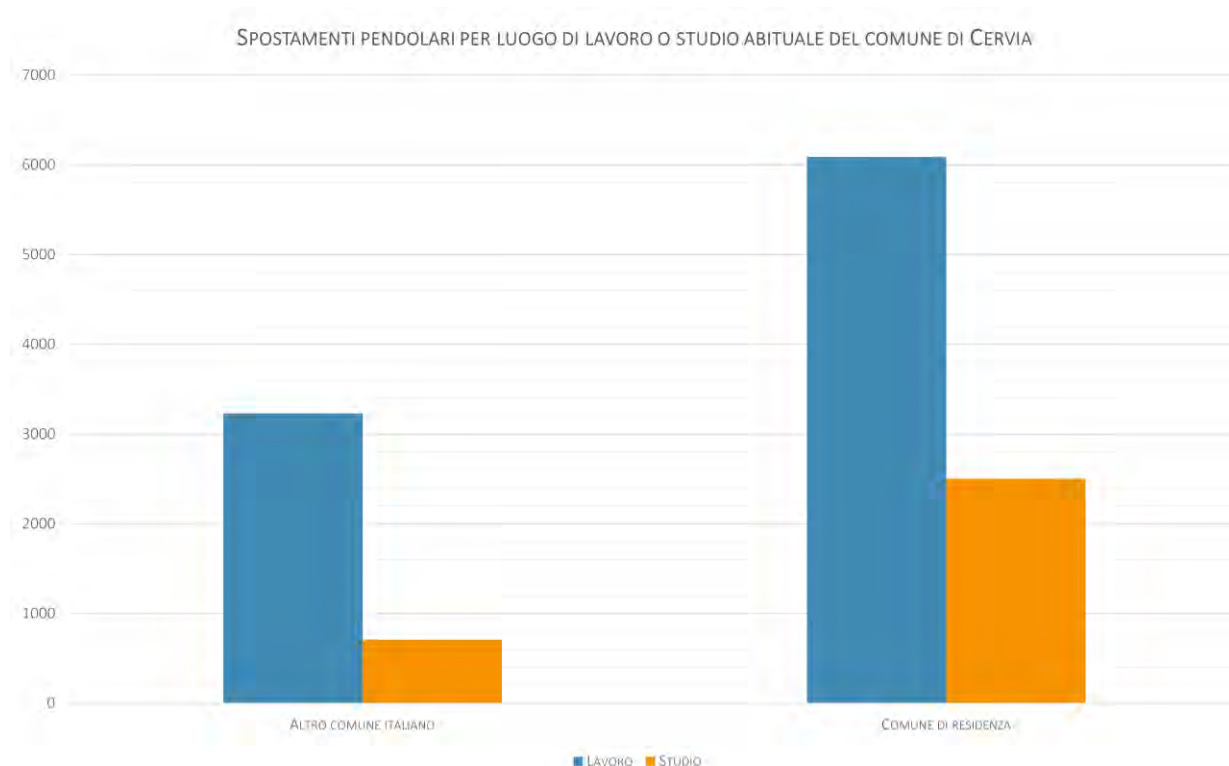


Fig. 5.1.3.1 – Mobilità del territorio di Cervia per luogo abituale di studio o lavoro

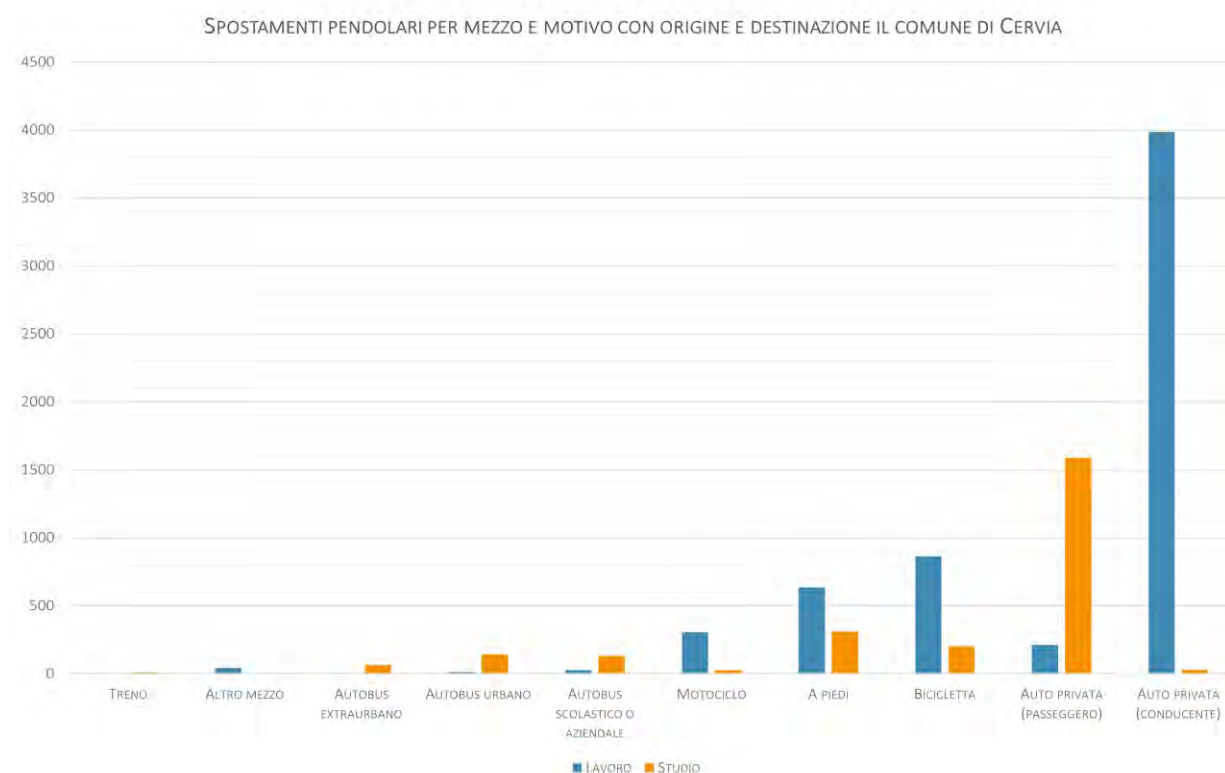
Dai dati ISTAT del censimento 2011 è stato possibile ricavare il numero di spostamenti pendolari giornalieri interno al comune di Cervia suddivisi per motivo principale dello spostamento, cause di studio o lavoro, e il mezzo abitualmente impiegato per effettuare lo spostamento, il risultato delle elaborazioni di seguito:

Motivo dello spostamento	Studio	Lavoro	Totale
Mezzo			
Treno	101	145	246
Autobus urbano	507	301	808
Autobus extraurbano	445	200	645
Autobus aziendale o scolastico	947	244	1191
Auto privata come conducente	289	1926	2215
Auto privata come passeggero	966	965	1931
Ciclomotore	171	455	626
Bicicletta	229	547	776
Altro mezzo	66	252	318
A piedi	863	1270	2133
Totale complessivo	4584	6305	10889

Motivo dello spostamento	Studio	Lavoro	Totale
Mezzo			
Treno	0,9%	1,3%	2,3%
Autobus urbano	4,7%	2,8%	7,4%
Autobus extraurbano	4,1%	1,8%	5,9%
Autobus aziendale o scolastico	8,7%	2,2%	10,9%
Auto privata come conducente	2,7%	17,7%	20,3%
Auto privata come passeggero	8,9%	8,9%	17,7%
Ciclomotore	1,6%	4,2%	5,7%
Bicicletta	2,1%	5,0%	7,1%
Altro mezzo	0,6%	2,3%	2,9%
A piedi	7,9%	11,7%	19,6%
Totale	42,1%	57,9%	100,0%

Tab 5.1.3.2 – Mobilità interna per motivo e mezzo

Tab 5.1.3.3 – percentuali relative la mobilità interna per motivo e mezzo

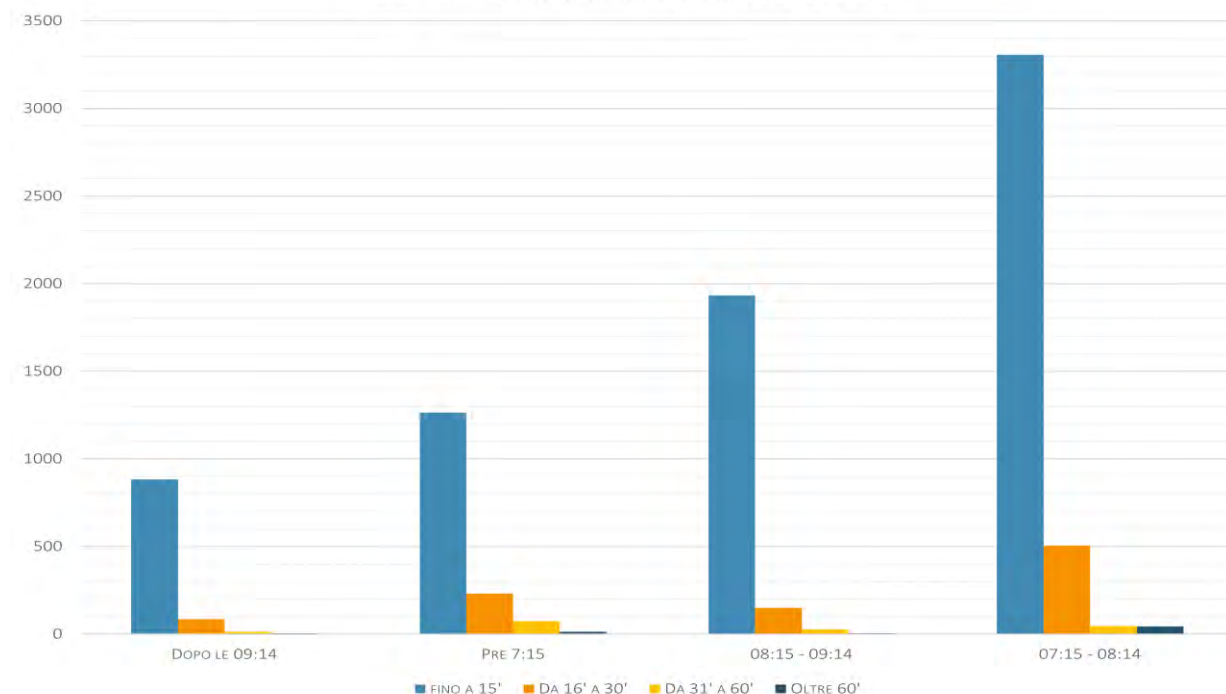


Dal grafico è possibile notare una netta disomogeneità tra la scelta del mezzo utilizzato per i due tipi di utenza differenti: nel caso dei pendolari per motivi di studio la scelta di soluzioni di trasporto pubblico (ad eccezione del trasporto ferroviario) o lo spostamento a piedi è la soluzione di maggior preferenza, resta comunque un

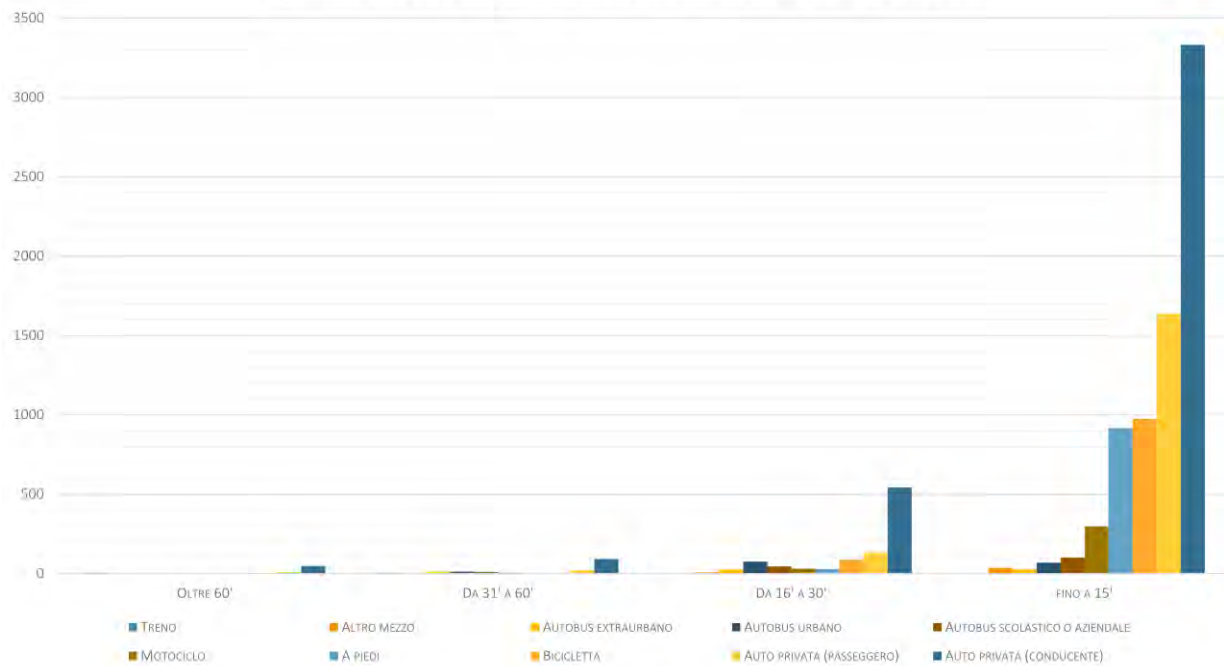
elevato numero di utenti in questa categoria che si sposta come passeggero in auto privata, nell'ambito del PUMS questi rappresentano l'utenza sulla quale insistere per incentivarne la conversione al trasporto collettivo o ciclopedonale; i movimenti pendolari che sono motivati da ragioni di lavoro, invece, sono effettuati in gran prevalenza con auto private, sia come conducente che come passeggero. In questo ultimo specifico caso si presuppone che gli spostamenti che vedono l'utente come passeggero includono, nella maggioranza dei casi, una percentuale di utenti che si sposta per altrettanti motivi di lavoro con auto privata come conducente. Le soluzioni di trasporto collettivo, invece, corrispondono in percentuale circa alla metà del tasso di utilizzo dei pendolari per studio. La mobilità pedonale e ciclabile, tuttavia, ha una percentuale di utilizzo maggiore nel caso di pendolari per motivi di lavoro rispetto a quelli che si spostano per motivi di studio. **Incentivare la riconversione dell'utenza che si sposta per motivi di lavoro verso l'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivi, la mobilità ciclabile e pedonale rimane uno degli obiettivi principali da raggiungere.**

L'orario di punta degli spostamenti pendolari interni è dalle 07:00 alle 09:30 con un picco maggiore tra le 07:15 e le 08:15. Per quanto riguarda la durata degli spostamenti l'86% degli spostamenti pendolari ha una durata sotto i 15' possono considerarsi di conseguenza tragitti piuttosto brevi che devono essere il bacino di spostamenti pendolari da convertire verso una mobilità più sostenibile. Circa il 66% di questi spostamenti avviene per mezzo automobile, solo il 12% per mezzo bicicletta seguito da un ulteriore 11% che sceglie di andare a piedi.

SPOSTAMENTI PENDOLARI RISPETTO ALL'ORARIO DI USCITA E AL TEMPO IMPIEGATO
CON ORIGINE E DESTINAZIONE IL COMUNE DI CERVIA



SPOSTAMENTI PENDOLARI PER TEMPO IMPIEGATO E MEZZO INTERNI AL COMUNE DI CERVIA



Fonte dati: ISTAT

5.1.4 Mobilità di interscambio

Dai dati sul pendolarismo dedotti dal censimento ISTAT del 2011 è stato possibile ricostruire gli spostamenti pendolari per motivi di studio o lavoro di interscambio con il Comune di Cervia. Il territorio è caratterizzato da circa 8000 spostamenti pendolari giornalieri, così composti:

- circa 5000 dal Comune di Cervia verso altri comuni;
- circa 3000 da altri comuni italiani verso Cervia.

Spostamenti pendolari con origine Cervia e destinazione altri comuni per mezzo e motivo	Motivo dello spostamento		
	Lavoro	Studio	Totale complessivo
A piedi	1		1
Tram		23	23
Altro mezzo	38		38
Motociclo	69		69
Bicicletta	65	30	95
Autobus urbano	3	119	122
Autobus scolastico o aziendale	14	135	149
Treno	110	158	268
Auto privata (passeggero)	160	217	377
Autobus extraurbano	6	391	397
Auto privata (conducente)	3067	157	3224
Totale complessivo	3533	1230	4763

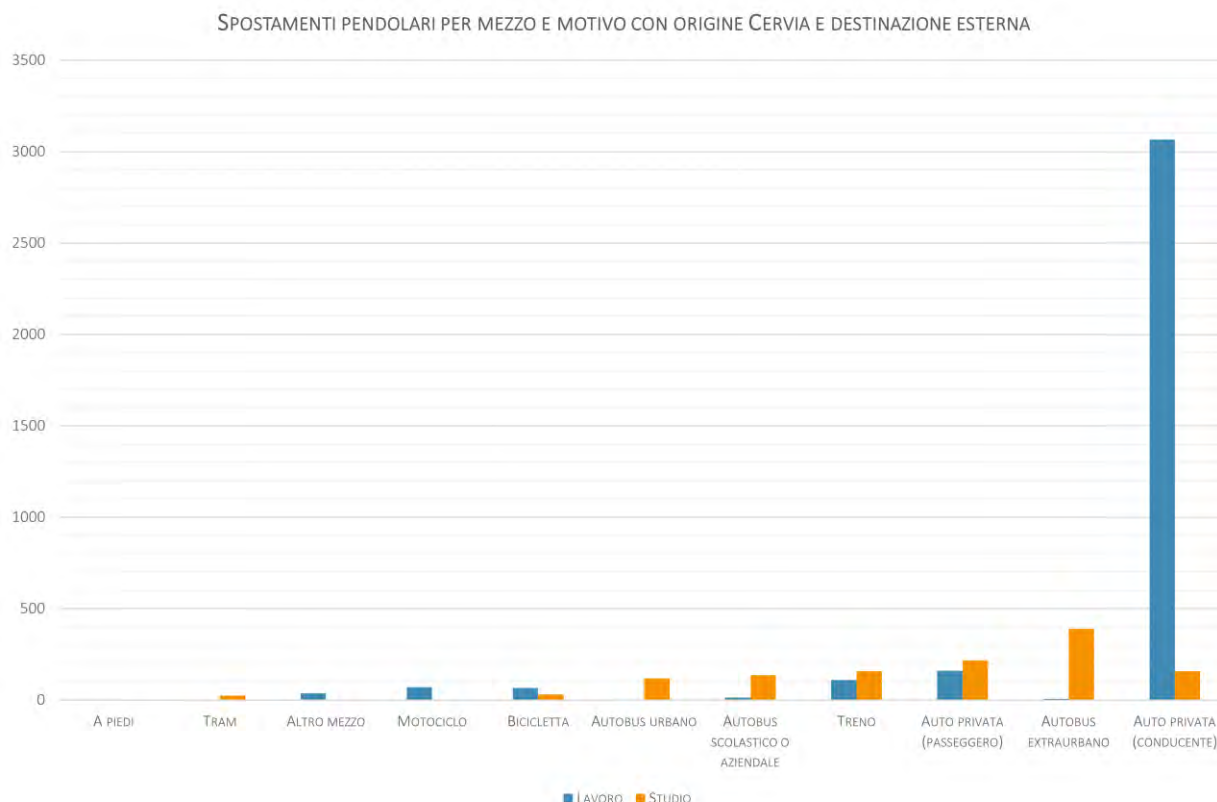
Tab. 5.1.4.1 – Mobilità di interscambio per motivo

Somma di Stima spostamenti	Motivo dello spostamento		
	Lavoro	Studio	Totale complessivo
A piedi	0,02%	0,00%	0,02%
Tram	0,00%	0,48%	0,48%
Altro mezzo	0,80%	0,00%	0,80%
Motociclo	1,45%	0,00%	1,45%
Bicicletta	1,36%	0,63%	1,99%
Autobus urbano	0,06%	2,50%	2,56%
Autobus scolastico o aziendale	0,29%	2,83%	3,13%
Treno	2,31%	3,32%	5,63%
Auto privata (passeggero)	3,36%	4,56%	7,92%
Autobus extraurbano	0,13%	8,21%	8,34%
Auto privata (conducente)	64,39%	3,30%	67,69%
Totale complessivo	74,18%	25,82%	100,00%

Tab. 5.1.4.2 – Percentuali relative la mobilità di interscambio per motivo

Fonte dati: ISTAT

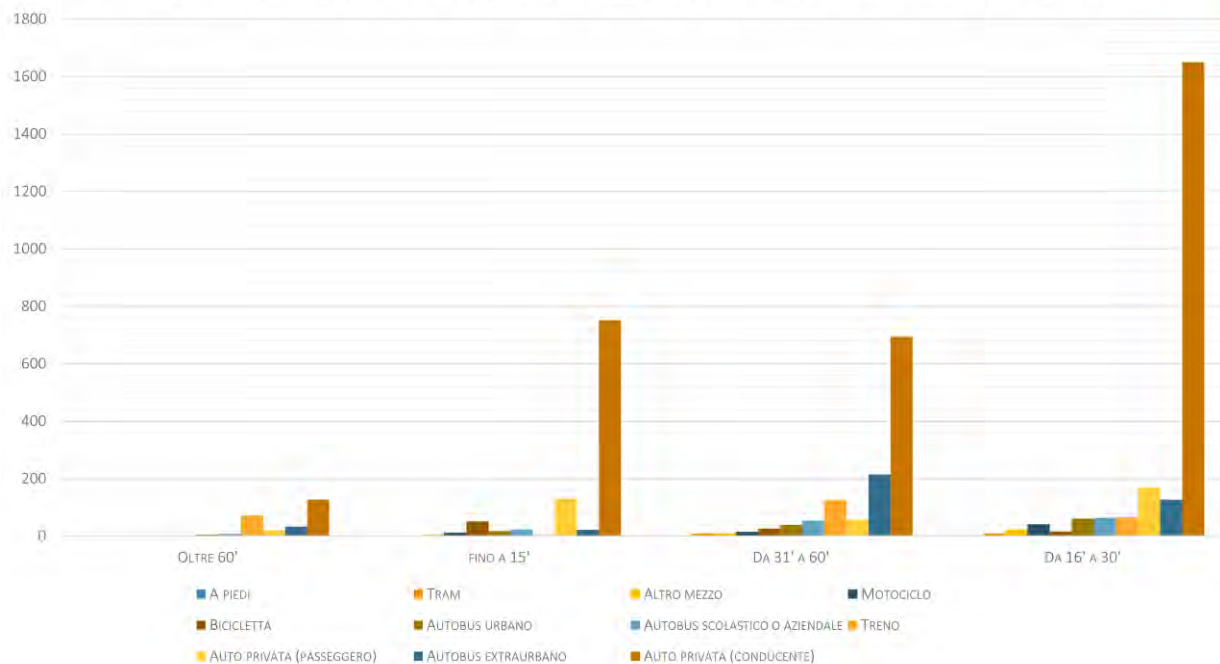
Rispetto agli spostamenti in uscita dal territorio di Cervia verso altri comuni è la percentuale di quelli effettuati per motivi di lavoro con l'auto privata ad essere determinate nel volume degli spostamenti in uscita, il 67% circa del totale. Gli studenti prediligono i mezzi di trasporto pubblici pur mantenendo una discreta preferenza per l'auto privata come passeggeri.



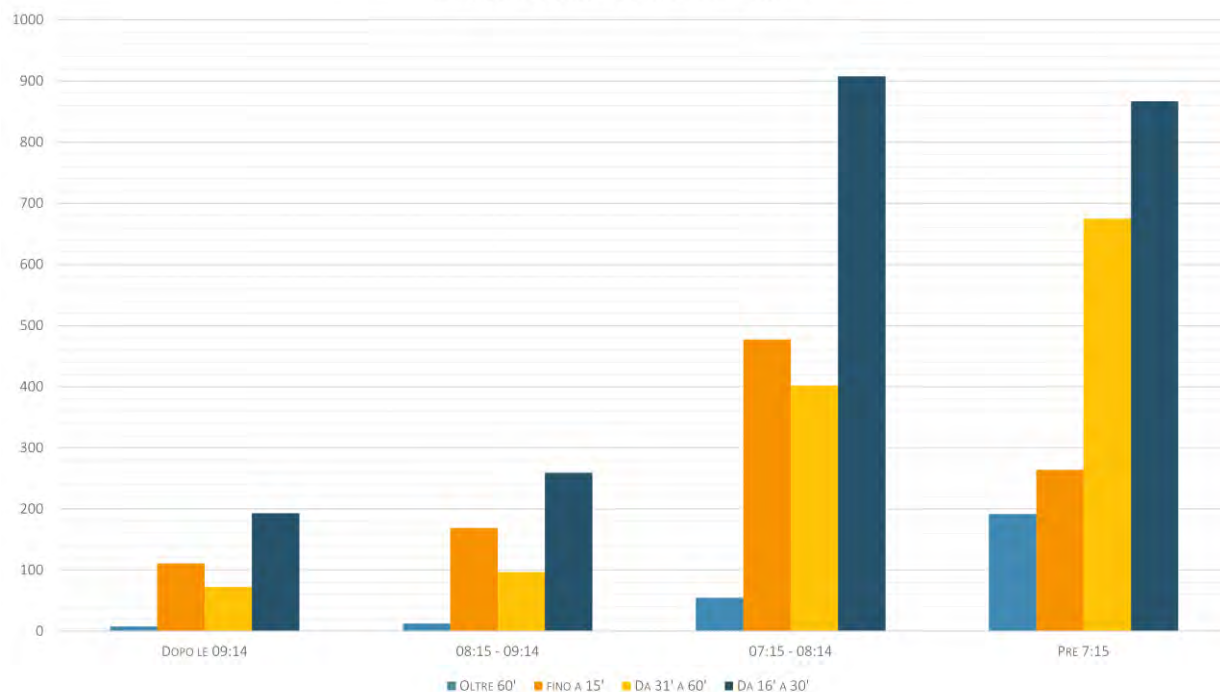
Fonte dati: ISTAT

Per quanto riguarda la durata degli spostamenti dall'interno verso l'esterno la durata in media è da 16 a 30 minuti (circa il 47% del totale), plausibilmente si tratta di spostamenti con destinazioni limitrofe al territorio comunale, seguono gli spostamenti di durata superiore ai 30 minuti ma meno di 60 che rappresentano il 26% del totale. Un ulteriore 21% è rappresentato dagli spostamenti brevi con durata inferiore ai 15 minuti. Si nota che il 35% degli spostamenti di durata compresa tra 16 e 30 minuti sono effettuati in automobile come conducente ai quali si somma un ulteriore 15% di spostamenti della durata compresa tra 31 e 60 minuti. L'orario di punta degli spostamenti dall'interno del territorio comunale verso l'esterno risulta essere tra le 07:15 e le 08:30, gli spostamenti della durata superiore ai 15 minuti sono effettuati generalmente in questa fascia oraria. Di seguito il grafico degli spostamenti per tempo impiegato e mezzo dall'interno verso l'esterno del comune di Cervia e quello relativo agli orari di uscita degli utenti:

SPOSTAMENTI PENDOLARI PER TEMPO IMPIEGATO E MEZZO CON ORIGINE CERVIA E DESTINAZIONE ALTRI COMUNI



SPOSTAMENTI PENDOLARI PER ORARIO DI USCITA E TEMPO IMPIEGATO
CON ORIGINE CERVIA E DESTINAZIONE ESTERNA



Fonte dati: ISTAT

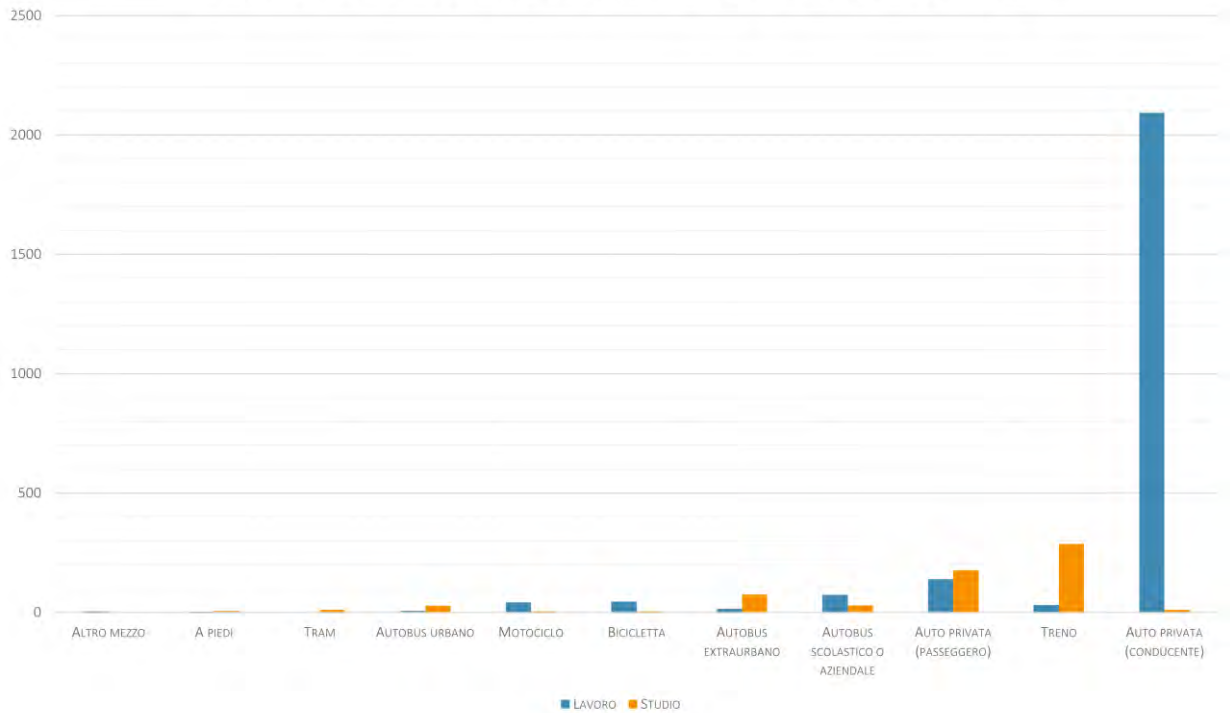
Di Seguito vengono analizzati i dati relativi agli spostamenti pendolari in entrata al Comune di Cervia per motivo e mezzo impiegato per effettuare lo spostamento (Tab. 5.1.4.3 – Spostamenti pendolari di interscambio per mezzo e motivo da altri comuni verso Cervia e Tab. 5.1.4.4 percentuali relative agli spostamenti pendolari di interscambio per mezzo e motivo da altri comuni verso Cervia):

Spostamenti pendolari per mezzo e motivo con origine altri comuni e destinazione il comune di Cervia	Motivo dello spostamento		
	Lavoro	Studio	Totale complessivo
Mezzo			
Altro mezzo	4	1	5
A piedi	3	7	10
Tram		11	11
Autobus urbano	6	28	34
Motociclo	42	4	46
Bicicletta	45	5	50
Autobus extraurbano	16	76	92
Autobus scolastico o aziendale	73	30	103
Auto privata (passaggero)	139	177	316
Treno	31	287	318
Auto privata (conducente)	2093	11	2104
Totale complessivo	2452	637	3089

Spostamenti pendolari per mezzo e motivo con origine altri comuni e destinazione il comune di Cervia	Motivo dello spostamento		
	Lavoro	Studio	Totale complessivo
Mezzo			
Altro mezzo	0,13%	0,03%	0,16%
A piedi	0,10%	0,23%	0,32%
Tram	0,00%	0,36%	0,36%
Autobus urbano	0,19%	0,91%	1,10%
Motociclo	1,36%	0,13%	1,49%
Bicicletta	1,46%	0,16%	1,62%
Autobus extraurbano	0,52%	2,46%	2,98%
Autobus scolastico o aziendale	2,36%	0,97%	3,33%
Auto privata (passaggero)	4,50%	5,73%	10,23%
Treno	1,00%	9,29%	10,29%
Auto privata (conducente)	67,76%	0,36%	68,11%
Totale complessivo	79,38%	20,62%	100,00%

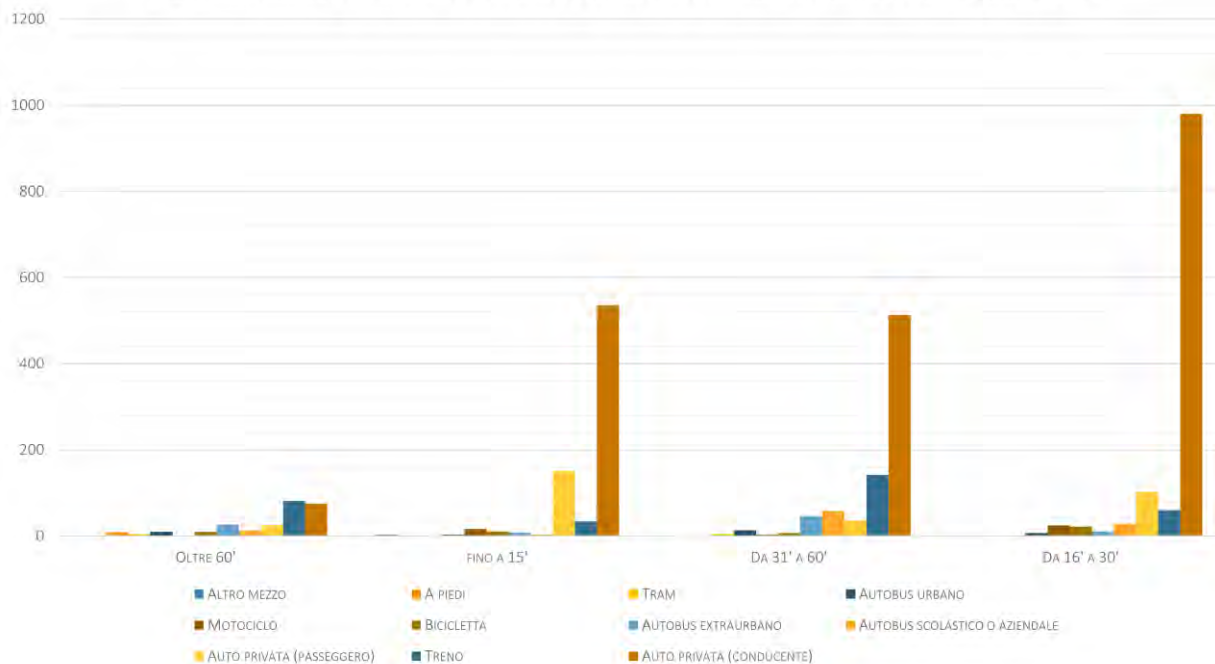
Fonte dati: ISTAT

SPOSTAMENTI PENDOLARI PER MEZZO E MOTIVO CON ORIGINE ALTRI COMUNI E DESTINAZIONE CERVIA



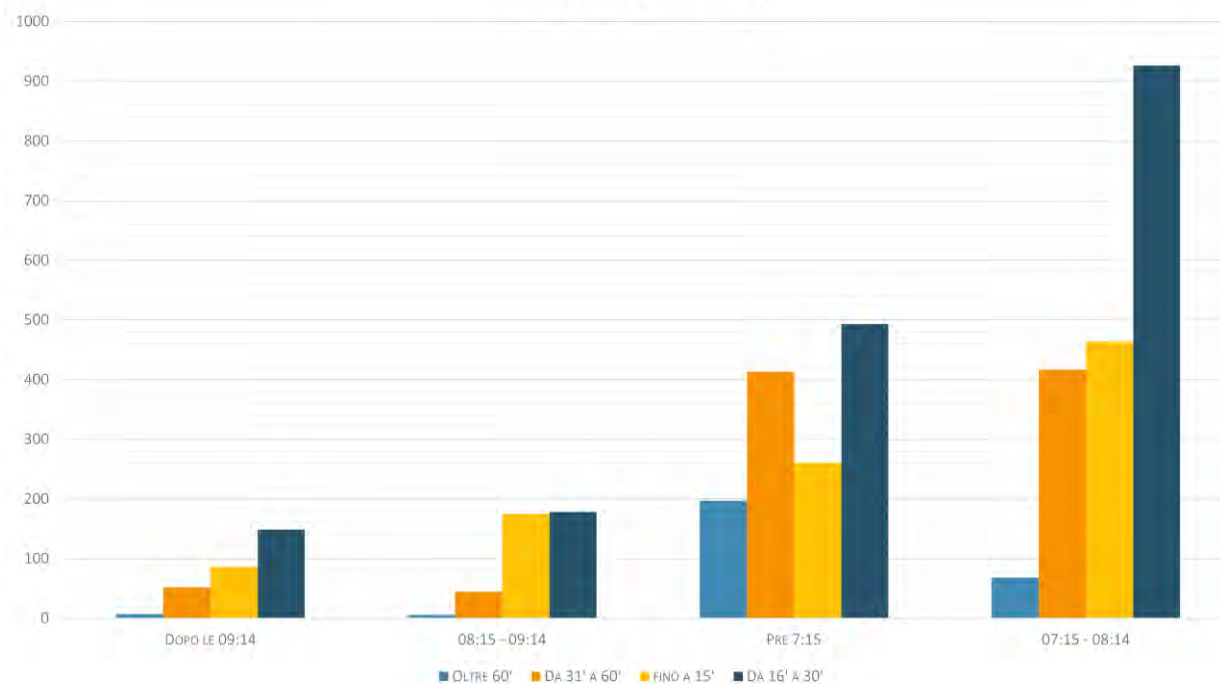
Le soluzioni nella scelta del mezzo impiegato sono ripartite in maniera netta tra l'automobile ed il trasporto pubblico rispetto al motivo di spostamento. Difatti l'utilizzo dell'automobile come conducente o passeggero rappresenta circa il 72% dei casi totali di spostamento pendolare, mentre, per gli studenti che dall'esterno si recano verso Cervia la scelta modale principale è il treno (che rappresenta circa il 10% dei casi totali). Per quanto riguarda il tempo impiegato nello spostamento anche in questo caso la maggior parte degli spostamenti viene effettuato nell'arco temporale dai 16 ai 30 minuti, seguono gli spostamenti che impiegano dai 31 ai 60 minuti.

SPOSTAMENTI PENDOLARI PER TEMPO IMPIEGATO E MEZZO CON ORIGINE ALTRI COMUNI E DESTINAZIONE CERVIA



L'orario di punta, anche per questo tipo di origine e destinazione è quello tra le 07:15 e le 09:00. Di seguito il grafico degli orari di uscita e dei relativi tempi di spostamento:

SPOSTAMENTI PENDOLARI PER ORARIO DI USCITA E TEMPO IMPIEGATO
DA ALTRI COMUNI VERSO CERVIA



Fonte dati: ISTAT

5.1.5 Note conclusive

In conclusione, all'interno del comune di Cervia, l'autovettura risulta il mezzo di trasporto più usato, circa il 38%, a seguire i trasporti pubblici o aziendali su gomma circa il 23%, si riscontra anche una buona percentuale di spostamenti effettuati a piedi, circa il 20%, e ciclabili al 7%, mentre un ruolo limitato hanno i trasporti ferroviari e tutti gli altri mezzi.

Per il PUMS di Cervia sono particolarmente significativi gli spostamenti a piedi, in bicicletta e il trasporto pubblico. ovviamente significativi gli spostamenti in auto, in quanto rappresentano la mobilità da gestire in termini di maggiore "sostenibilità", e quindi come ulteriore possibile utenza per il trasporto pubblico e gli altri mezzi alternativi all'auto.

Più avanti nel processo di PUMS le indagini sul traffico forniranno i dati per quantificare la mobilità "completa" relativa alle auto nelle ore di punta del mattino e della sera. Questa mobilità si definisce completa perché è relativa non solo agli spostamenti "abituali" (quelli pendolari), ma anche gli spostamenti "occasional" che avvengono per i più svariati motivi (affari privati, acquisti, tempo libero, etc.).

Questa mobilità di auto, espressa in movimenti all'interno del territorio di Cervia, interagirà, all'interno di un modello di simulazione del traffico, con la rete stradale, "descritta" sia in termini strutturali che di regolazione circolatoria, determinando la quantificazione del traffico sulla viabilità.

Il modello sarà utilizzato per prevedere come si distribuirà il traffico in relazione ad ipotesi progettuali di intervento sulla viabilità e la organizzazione della circolazione, permettendo di identificare la migliore soluzione.

5.1.6 Mobilità elettrica

Nel 2017 la Regione Emilia-Romagna ha sviluppato il progetto denominato “Mi Muovo M.A.R.E (Mobilità Alternativa Ricariche Elettriche)”, presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ha ricevuto un finanziamento per la fornitura e l'installazione di 24 colonnine, per la ricarica dei veicoli elettrici negli 8 Comuni costieri di Comacchio, Ravenna, Cervia, Cesenatico, Bellaria-Igea Marina, Riccione, Misano Adriatico e Cattolica.

Il progetto Mi Muovo M.A.R.E. si inserisce nel più ampio progetto Mi Muovo elettrico per lo sviluppo della mobilità elettrica regionale, che nasce per realizzare un approccio integrato, su scala regionale, volto a garantire l'interoperabilità della rete di ricarica e a ridurre l'impatto esercitato dal settore dei trasporti sull'inquinamento atmosferico e sull'aumento delle emissioni di gas serra. Mi Muovo Elettrico, quindi, non ragiona solo in termini di mobilità elettrica per singola città, ma estende il tutto a una dimensione regionale. Infatti, considerando le autonomie dei nuovi veicoli elettrici (superiori ai 120 km), è possibile pensare anche a una mobilità extraurbana.

Il piano è integrato con la smart card Mi Muovo che a breve consentirà l'utilizzo di tutti i servizi legati alla mobilità nell'intera regione. Con la stessa tessera sarà quindi possibile prendere autobus e treni in città diverse, utilizzare il bike sharing, il car sharing, ricaricare l'auto e usufruire di tutti i servizi legati alla mobilità che verranno progressivamente attivati sul territorio regionale.

Per quanto riguarda la dotazione di colonnine di ricarica per i mezzi elettrici nel territorio del Comune di Cervia la giunta comunale ha approvato il secondo stralcio del progetto esecutivo per l'installazione di altre tre nuove colonnine per la ricarica di auto elettriche, portando così il totale a 22.

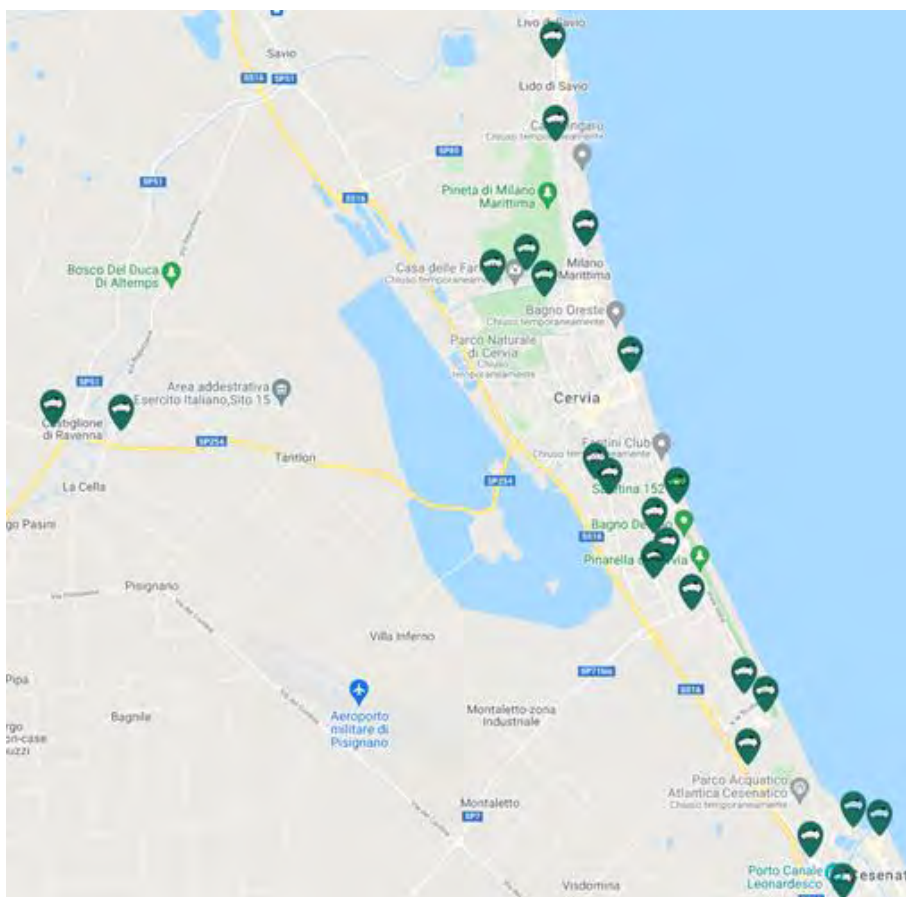


Fig. 5.1.6.1 – Inquadramento generale colonnine di ricarica sul territorio cervese

Il progetto fa parte del protocollo d'intesa fra Hera e il Comune di Cervia per la "Realizzazione di una rete di ricarica per la mobilità elettrica nel comune di Cervia" che comprende complessivamente l'installazione di 10 colonnine nel periodo 2019-2021.

Di seguito la mappa delle colonnine elettriche presenti all'interno del territorio comunale di Cervia:

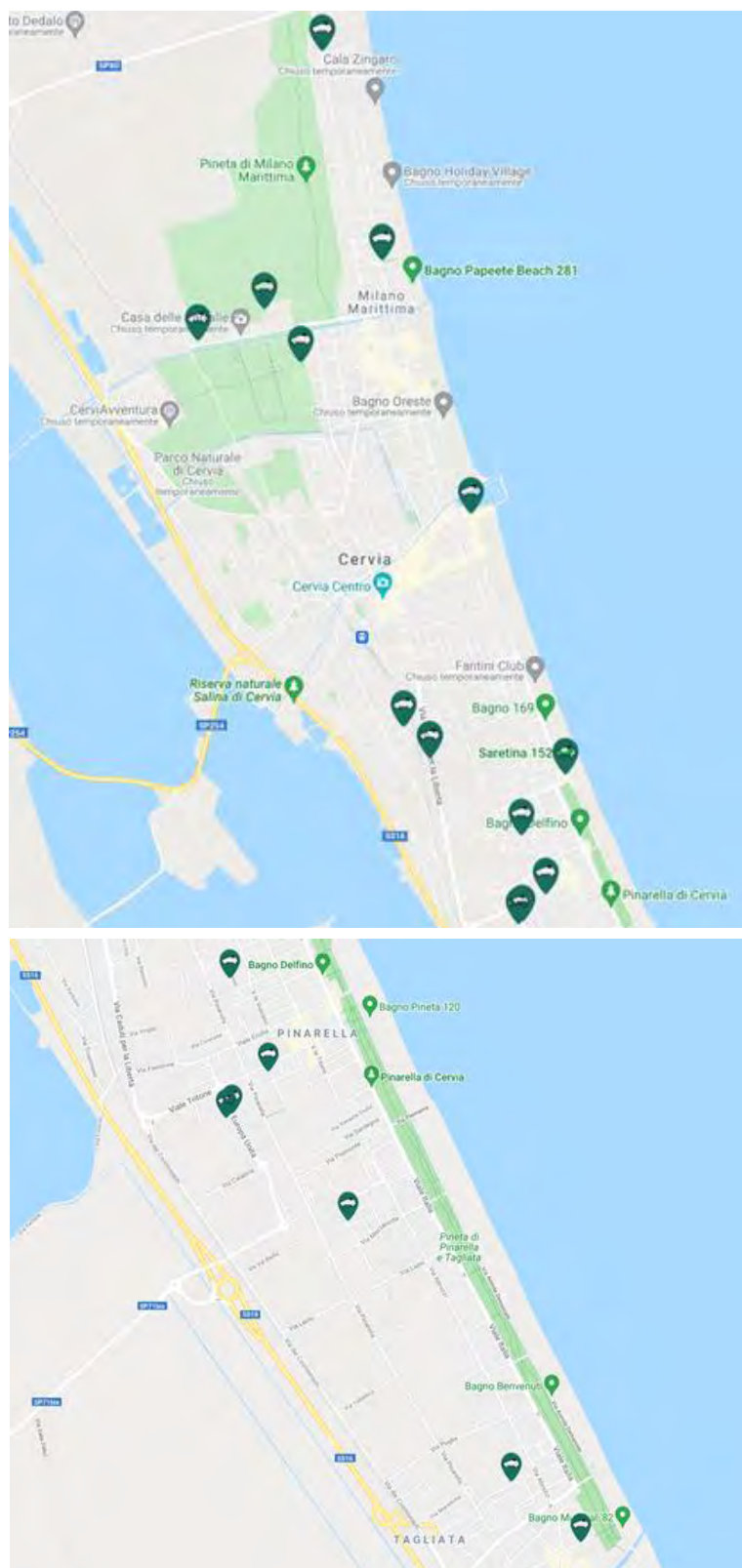


Fig. 5.1.6.2 – Area urbana nord

Fig. 5.1.6.3 – Area di Pinarella e Tagliata

Fonte : <https://heraricarica.gruppohera.it>

5.2 INCIDENTALITÀ

I dati completi sugli **incidenti con feriti/morti** relativi a Cervia dal 2010 al 2020 sono stati acquisiti dall'Istat. In tabella si riportano i dati rilevati dal Comando di Polizia Locale di Cervia dal 2010 al 2020 sugli incidenti all'interno del Comune, viene inoltre segnalato che le principali cause di sinistro sono le seguenti:

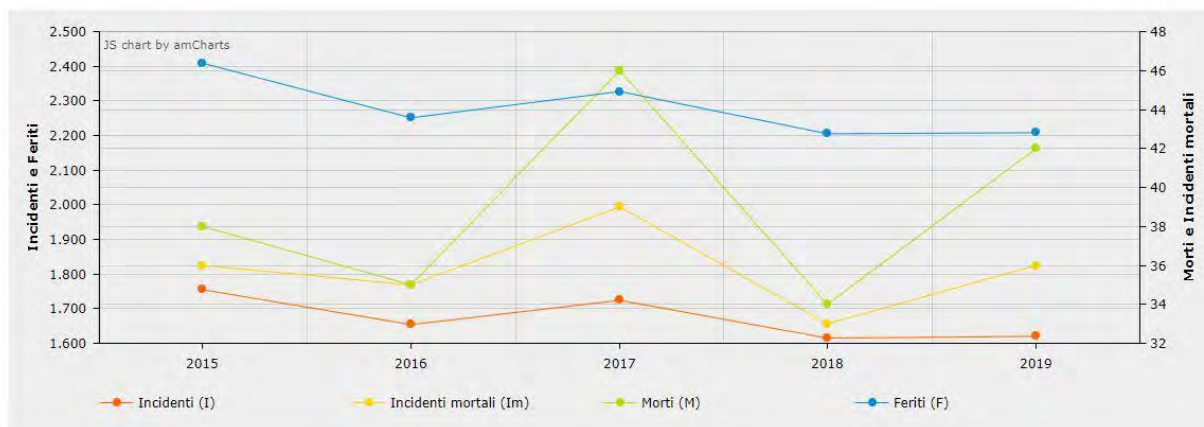
- Distrazione;
- Comportamenti di guida non adeguati alle condizioni della circolazione (sorpassi azzardati - mancata precedenza - mancato controllo del veicolo - velocità eccessiva);
- Comportamenti di guida non adeguati alle condizioni meteo;
- Pioggia – neve;
- Stato psico-fisico alterato dei conducenti;
- Abuso di sostanze alcoliche, psicotrope, stupefacenti;

Selezione periodo		2018			2019		
Tipo dato		morti e feriti		incidenti	morti e feriti		incidenti
Esito		morto	ferito	totale	morto	ferito	totale
Territorio							
Cervia		3	146	112	8	193	141

MORTI PER RUOLO ED ETÀ			
Regione	Provincia		
Emilia-Romagna	Ravenna		
Età	Conducente	Passeggero	Pedone
1 - 13	0	0	0
14 - 17	1	0	0
18 - 29	7	2	0
30 - 54	6	4	0
55 - 64	6	1	2
65+	10	1	1
Imprecisata	0	0	0

Fonte dati: Istat

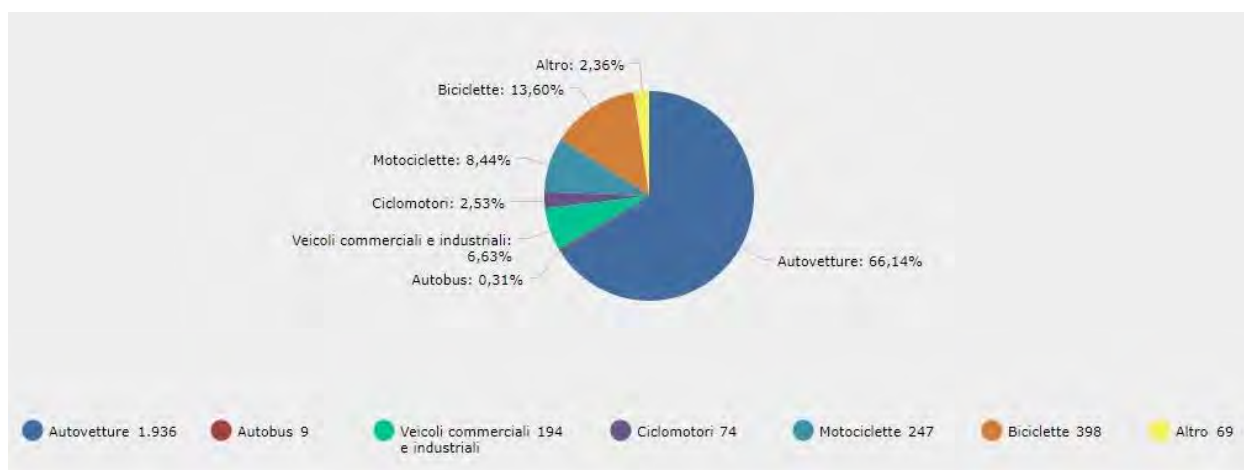
Analizzando i dati provinciali è possibile notare una tendenza che tende al rialzo per quanto riguarda l'incidentalità sul territorio urbano. Negli ultimi anni gli incidenti che vedono coinvolti gli utenti deboli della strada sono in aumento, specialmente quelli ai danni dei ciclisti. Di seguito viene riportato in serie storica l'andamento degli incidenti all'interno della provincia di Ravenna rilevato da ACI in collaborazione con ISTAT:



Fonte dati: ACI

Analizzando i veicoli coinvolti per categoria risulta evidente il dato di incidenza delle biciclette che è al 13,6% dato che, se rapportato con la percentuale totale di biciclette rispetto alle autovetture (che incidono per il 66,14% sul tasso di incidentalità) assume un valore di particolare rilevanza ai fini della tutela degli utenti deboli della strada ed una circolazione più sicura all'interno del territorio.

INCIDENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO COINVOLTO							
Anno	2019						
Regione	Emilia-Romagna						
Provincia	Ravenna						
Autovetture	Autobus	Veicoli Commerciali	Biciclette	Ciclomotori	Motociclette	Altro	Totale
1936	9	194	398	74	247	69	2927



Fonte dati: ACI

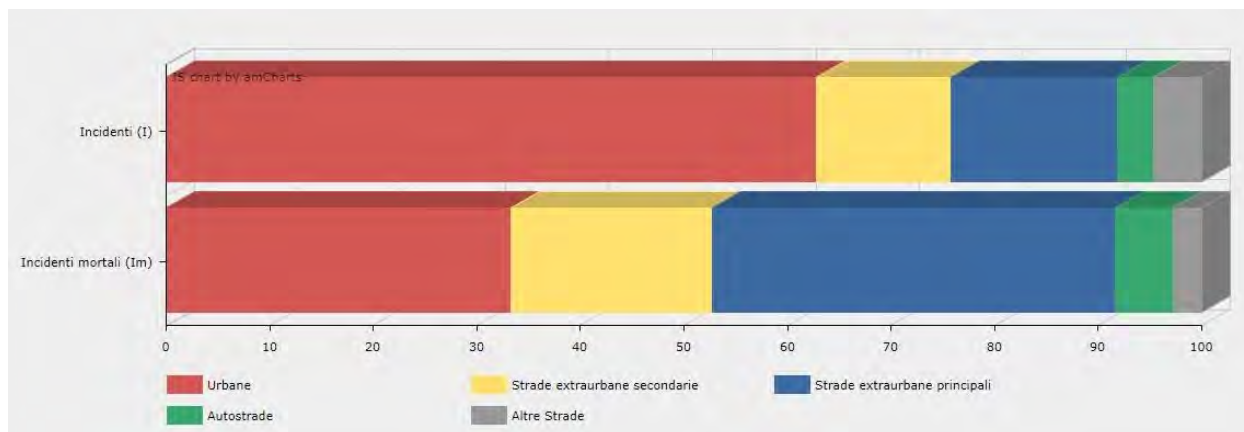
PERCENTUALE DI INCIDENTI SULLA TIPOLOGIA DI SEZIONE STRADALE

Con i dati disponibili è comunque possibile una caratterizzazione generale della incidentalità.

Gli incidenti avvenuti nel 2019 hanno avuto luogo per il 62% dei casi nell'area urbana e nel 13% nell'area extraurbana secondaria, il 16% nell'area extraurbana principale, il 3,5% nelle aree delle autostrade e il restante 5,5% in altre aree della provincia di Ravenna.

Per quanto riguarda gli incidenti mortali invece il 33% avviene nell'area urbana del territorio provinciale, il 20% in aree extraurbane secondarie, il 39% avviene in aree extraurbane primarie, il 5,5% nelle aree autostradali ed il restante 2,5% in altre aree.

Nonostante il tasso di mortalità sia più elevato nelle aree extraurbane primarie ed in quelle autostradali, il livello di mortalità causato dagli incidenti tra veicoli all'interno del territorio urbano della provincia rimane molto elevato assestandosi al 33% nel 2019 con una differenza di solo il 6% con il tasso di mortalità nelle aree extraurbane primarie.



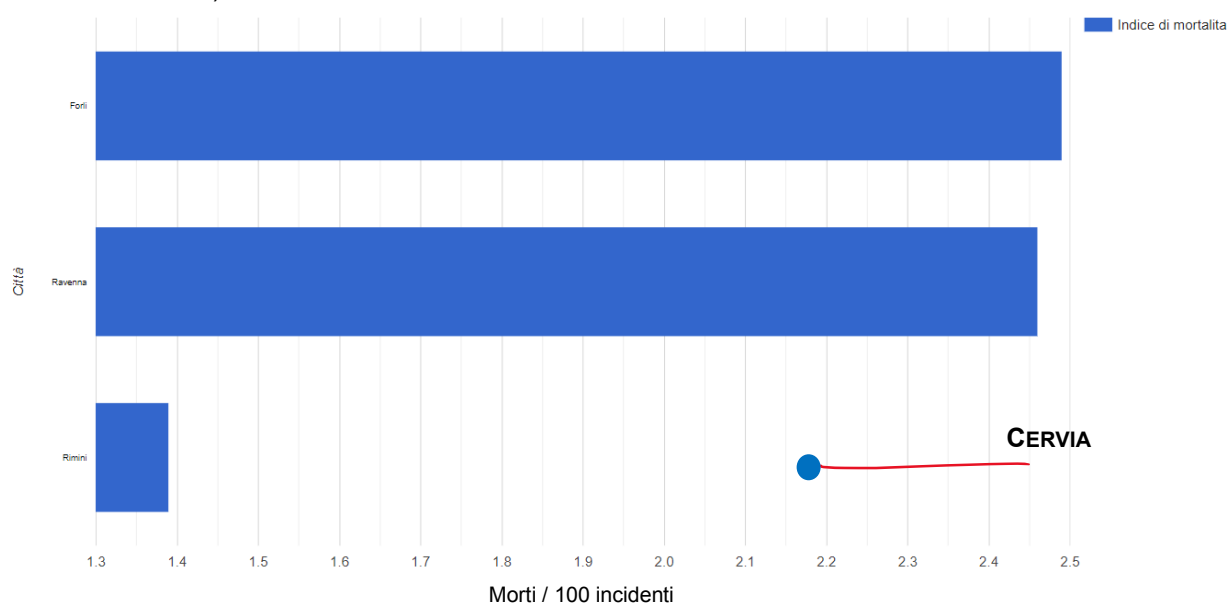
Fonte dati: Aci

5.2.1 Rapporto di incidentalità del territorio comunale

Attraverso l'elaborazione dei dati messi a disposizione dall'ISTAT è stato possibile categorizzare gli incidenti all'interno del territorio comunale di Cervia, la scrivente società ha preso come anno di riferimento il 2019 al fine di avere una base dati non influenzata dalle limitazioni alla mobilità imposte dalla pandemia Covid – 19.

Il **tasso di lesività**, che viene calcolato sulla base del numero di feriti ogni cento incidenti, **si attesta nel 2019 a 178**, mentre il **tasso di mortalità è di 2,19**.

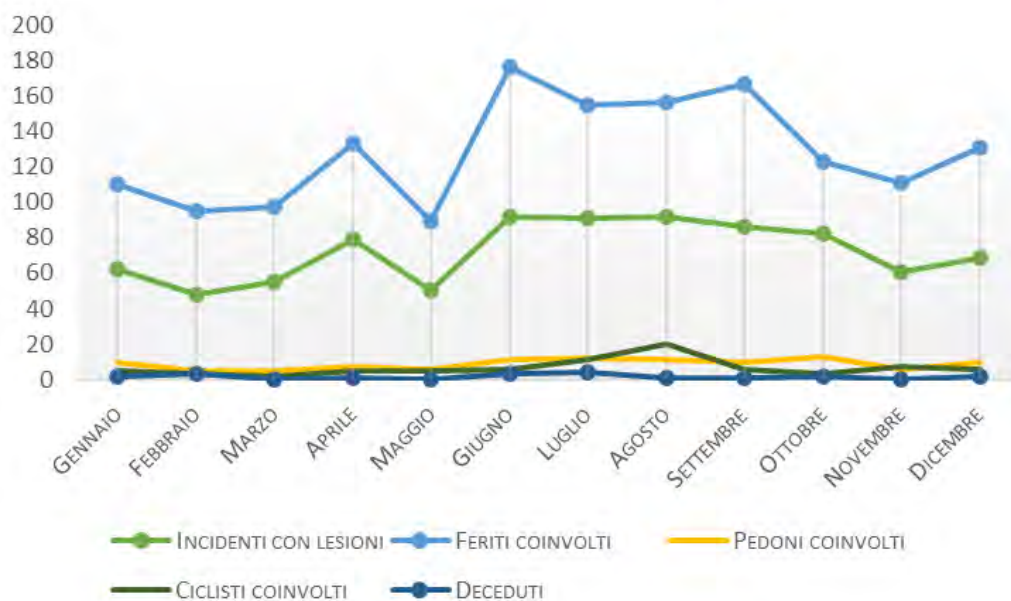
Dal confronto con i dati delle realtà comunali limitrofe, l'indice di mortalità degli incidenti del territorio comunale di Cervia, nonostante registri meno di un quarto della popolazione della città di Rimini, risulta essere circa il doppio, di seguito un estratto dal rapporto Euromobility sulle prime 50 città italiane (per volumi di popolazione, dati riferiti al 2019):



Data la vocazione turistica del territorio e di conseguenza volumi di traffico stagionali differenti si è deciso di analizzare i dati sugli incidenti con lesioni alle persone rispetto ai vari mesi dell'anno in maniera tale da riportare un chiaro quadro dell'incidenza dell'aumento dei volumi di traffico in alta stagione sugli incidenti stradali:

Mese	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
Gennaio	62	110	10	5	2
Febbraio	48	95	5	3	3
Marzo	55	97	5	2	0
Aprile	79	133	7	5	1
Maggio	50	89	6	5	0
Giugno	92	176	11	6	3
Luglio	91	155	12	11	4
Agosto	92	156	11	20	1
Settembre	86	167	10	6	1
Ottobre	82	123	13	3	2
Novembre	61	111	6	7	0
Dicembre	69	131	10	6	2
Totale complessivo	867	1543	106	79	19

Tab. 5.2.1.1 – Rapporto di incidentalità per mese



Di seguito si è proceduto alla localizzazione degli incidenti stradali in ambito territoriale fuori e dentro l'abitato e per classificazione stradale. Risulta che il 75% degli incidenti stradali con lesioni alle persone avviene all'interno dell'abitato, tuttavia, il numero di utenti deceduti risulta per il 74% a seguito di incidenti stradali avvenuti fuori dall'abitato. Per quanto riguarda il coinvolgimento dell'utenza debole in incidenti stradali risulta che il 99% dei pedoni e il 95% dei ciclisti sono coinvolti all'interno dell'abitato:

Localizzazione	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
In abitato	654	1097	105	75	5
Strada urbana	647	1082	104	75	5
Strada provinciale	6	14	1	0	0
Strada statale	1	1	0	0	0
Fuori dall'abitato	213	446	1	4	14
Strada extraurbana	39	64	1	2	5
Strada provinciale	55	115	0	0	2
Strada statale	103	231	0	2	7
Autostrada	10	26	0	0	0
Altra strada	6	10	0	0	0
Totale complessivo	867	1543	106	79	19

Tab. 5.2.1.2 – Rapporto di incidentalità per localizzazione

Localizzazione	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
In abitato	75%	71%	99%	95%	26%
Strada urbana	75%	70%	98%	95%	26%
Strada provinciale	1%	1%	1%	0%	0%
Strada statale	0%	0%	0%	0%	0%
Fuori dall'abitato	25%	29%	1%	5%	74%
Strada extraurbana	4%	4%	1%	3%	26%
Strada provinciale	6%	7%	0%	0%	11%
Strada statale	12%	15%	0%	3%	37%
Autostrada	1%	2%	0%	0%	0%
Altra strada	1%	1%	0%	0%	0%

Tab. 5.2.1.3 – Percentuali rapporto di incidentalità per localizzazione

Fonte dati: ISTAT

Di seguito si riporta un inquadramento generale degli incidenti avvenuti all'interno del territorio cervese nel 2019 (Fig. 5.2.1.1 – Tav. 6: rapporto di incidentalità):



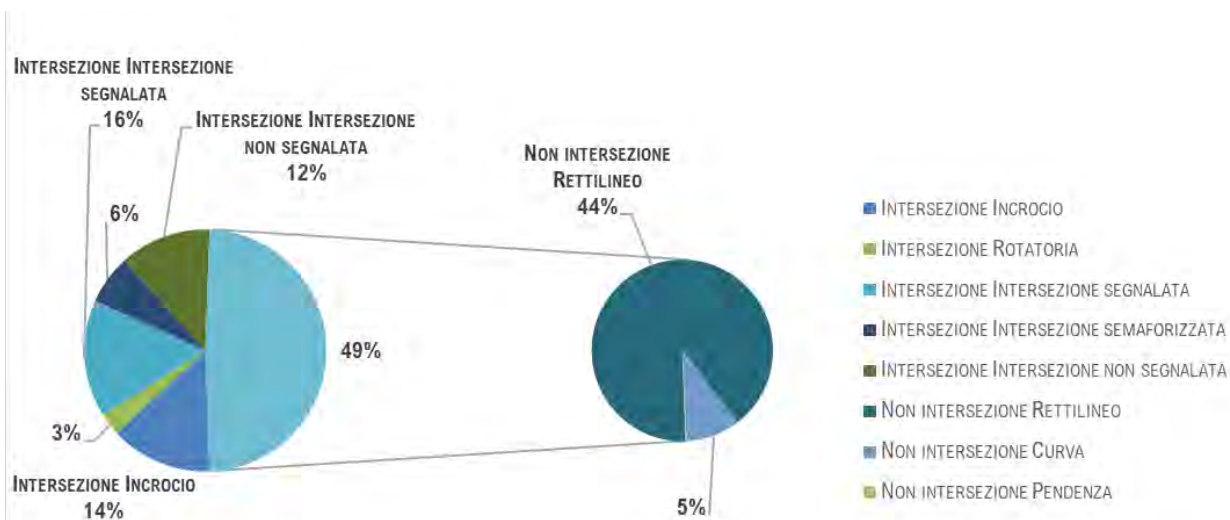
Successivamente si è proceduto ad un'analisi dei dati relativi agli incidenti rispetto alla viabilità e alla natura degli incidenti avvenuti. Nel complesso gli incidenti sono distribuiti in maniera omogenea tra le intersezioni e le viabilità senza intersezioni dell'asse stradale. La maggior parte degli incidenti che non avvengono in punti di intersezione vedono il 44% dei casi su tratti di viabilità rettilinea. All'interno di questo contesto si inquadra anche il maggior numero di pedoni e ciclisti coinvolti in incidenti con lesioni, rispettivamente il 56% e il 49% circa. Per quanto riguarda i ciclisti nel 32% dei casi circa sono coinvolti in incidenti che avvengono alle intersezioni ad incrocio dell'asse stradale. Di seguito i dati ISTAT relativi all'anno 2019:

Viabilità	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
Intersezione	443	784	41	39	9
Incrocio	118	186	7	25	4
Rotatoria	26	39	3	1	0
Intersezione segnalata	136	267	7	4	2
Intersezione semaforizzata	57	109	6	2	0
Intersezione non segnalata	106	183	18	7	3
Non intersezione	424	759	65	40	10
Rettilineo	382	689	60	39	10
Curva	41	69	5	1	0
Pendenza	1	1	0	0	0
Totale complessivo	867	1543	106	79	19

Tab. 5.2.1.3 – Rapporto di incidentalità per tipologia di viabilità

Viabilità	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
Intersezione	51%	51%	39%	49%	47%
Incrocio	14%	12%	7%	32%	21%
Rotatoria	3%	3%	3%	1%	0%
Intersezione segnalata	16%	17%	7%	5%	11%
Intersezione semaforizzata	7%	7%	6%	3%	0%
Intersezione non segnalata	12%	12%	17%	9%	16%
Non intersezione	49%	49%	61%	51%	53%
Rettilineo	44%	45%	57%	49%	53%
Curva	5%	4%	5%	1%	0%
Pendenza	0%	0%	0%	0%	0%

Tab. 5.2.1.4 – Percentuali del rapporto di incidentalità per tipologia di viabilità



Fonte dati: ISTAT

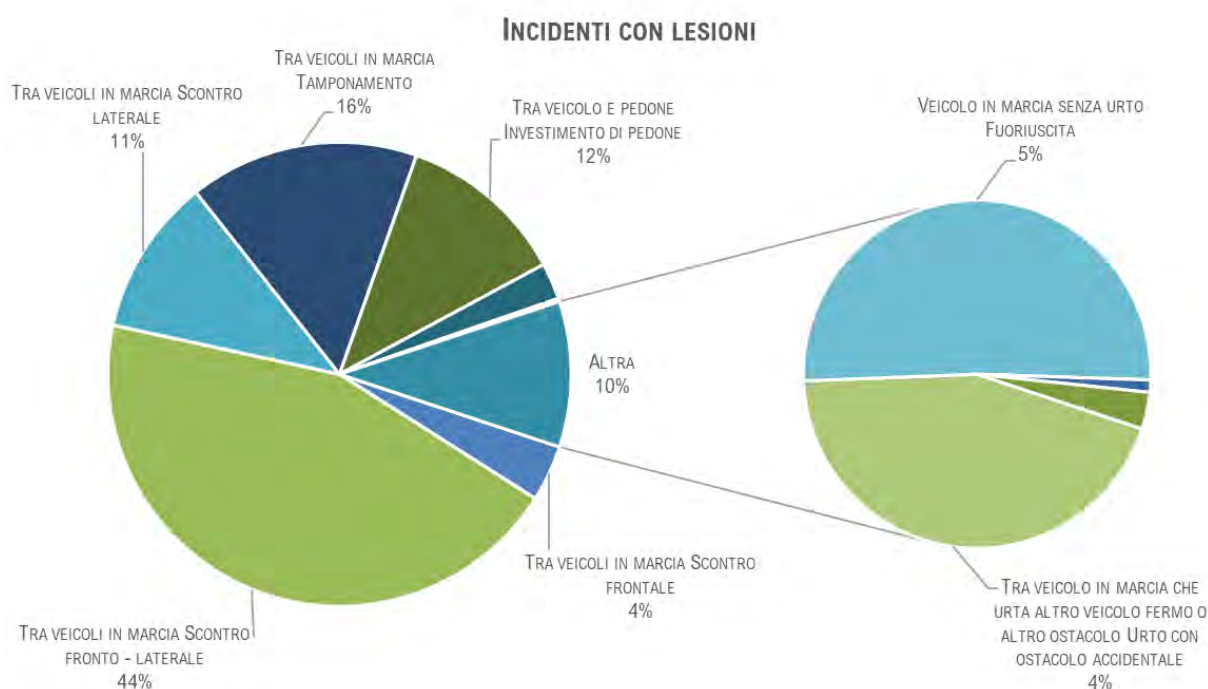
Di seguito vengono riportati i dati, al 2019, relativi alla natura degli incidenti stradali con lesioni alle persone all'interno del territorio comunale di Cervia. Il 75% degli incidenti con lesioni alle persone avviene tra veicoli in marcia, di questi nel 44% dei casi si hanno scontri fronto – laterali. Gli incidenti che vedono coinvolti pedoni sono il 12% dei casi. Invece, la percentuale più alta di decessi si riscontra nel caso di scontri frontali tra veicoli in marcia con una media del 26% sul totale di decessi. Per quanto riguarda il coinvolgimento di ciclisti nel 47% dei casi avviene in incidenti tra veicoli in marcia con un'incidenza decisamente più elevata degli scontri fronto – laterali.

Natura dell'incidente	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
Tra veicoli in marcia	653	1279	4	68	11
Scontro frontale	34	66	0	8	5
Scontro fronto - laterale	385	731	1	37	3
Scontro laterale	95	171	0	10	1
Tamponamento	139	311	3	13	2
Tra veicolo e pedone	102	109	102	0	1
Investimento pedone	102	109	102	0	1
Tra veicolo in marcia che urta altro veicolo fermo o altro ostacolo	63	90	0	3	4
Urto con veicolo fermo	22	31	0	3	2
Urto con veicolo in sosta	2	3	0	0	0
Urto con ostacolo accidentale	39	56	0	0	2
Veicolo in marcia senza urto	49	65	0	8	3
Fuoriuscita	45	60	0	7	3
Frenata improvvisa	1	2	0	0	0
Caduta dal veicolo	3	3	0	1	0
Totale complessivo	867	1543	106	79	19

Tab. 5.2.1.5 – Rapporto di incidentalità per natura dell'incidente

Natura dell'incidente	Incidenti con lesioni	Feriti coinvolti	Pedoni coinvolti	Ciclisti coinvolti	Deceduti
Tra veicoli in marcia	75%	83%	4%	86%	58%
Scontro frontale	4%	4%	0%	10%	26%
Scontro fronto - laterale	44%	47%	1%	47%	16%
Scontro laterale	11%	11%	0%	13%	5%
Tamponamento	16%	20%	3%	16%	11%
Tra veicolo e pedone	12%	7%	96%	0%	5%
Investimento di pedone	12%	7%	96%	0%	5%
Tra veicolo in marcia che urta altro veicolo fermo o altro ostacolo	7%	6%	0%	4%	21%
Urto con veicolo fermo	3%	2%	0%	4%	11%
Urto con veicolo in sosta	0%	0%	0%	0%	0%
Urto con ostacolo accidentale	4%	4%	0%	0%	11%
Veicolo in marcia senza urto	6%	4%	0%	10%	16%
Fuoriuscita	5%	4%	0%	9%	16%
Frenata improvvisa	0%	0%	0%	0%	0%
Caduta dal veicolo	0%	0%	0%	1%	0%
Totale complessivo	100%	100%	100%	100%	100%

Tab. 5.2.1.6– Percentuali del rapporto di incidentalità per natura dell'incidente



Fonte dati: ISTAT

Di seguito si riporta un inquadramento generale delle aree che vedono il maggior numero di incidenti sul territorio cervese nel 2019, i dati sono stati elaborati partendo dai database messi a disposizione da ISTAT (Fig. 5.2.1.7 – Tav. 6: Rapporto di incidentalità):



Fonte dati: ISTAT

Come è chiaramente desumibile dalla tavola soprastante l'area che vede il maggior numero di incidenti è quella corrispondente al territorio urbano, nello specifico in corrispondenza del porto canale (Fig. 5.2.1.8 – Tav. 6: Rapporto di incidentalità):



Fonte dati: ISTAT

5.3 INDAGINI CONDOTTE

Nel corso degli incontri virtuali avvenuti con i referenti dell'ufficio tecnico del Comune di Cervia, partendo da quanto richiesto dal documento di gara "Condizioni di Contratto" e da quanto proposto in sede di Piano Operativo, nonché sulla base del livello di conoscenze acquisite durante l'iter di perfezionamento del contratto, sono state individuate le principali indagini di campo da effettuare; esse hanno riguardato:

- conteggi classificati di traffico al Cordone dell'area urbana (sezioni "rosse", in numero di 5: S1, S2, S4 e S16 e S17),
- conteggi classificati di traffico interni all'area urbana (sezioni "arancione", in numero di 12: S3, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13, S14, S15);
- rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche (fascia lungomare, da Milano Marittima a nord, passando per Cervia e Pinarella, fino a Tagliata).

Essendo il Comune di Cervia un territorio a vocazione turistica, i rilievi sono stati svolti anche nel periodo di punta estivo. Alla data, queste indagini sono state tutte completate. Ad esse seguiranno, in periodo non estivo, altre indagini per il completamento della base conoscitiva e, in particolare interviste con lo scopo di ottenere, assieme ai dati sul pendolarismo Istat, i dati di interscambio con il territorio extra comunale della mobilità delle auto e dei mezzi merci, trasporto e distribuzione commerciale, in un giorno feriale non estivo.

5.3.1 Conteggi classificati di traffico al cordone

Il programma è stato definito in modo da realizzare un "cordone" intorno al territorio Comunale.

L'obiettivo è stato quello di individuare il traffico veicolare in accesso all'area urbana; tale dato, insieme a quelli di Origine/Destinazione acquisiti (da ISTAT o da altre fonti) garantisce una solida base per la costruzione/aggiornamento della matrice degli spostamenti.

Le sezioni del "Cordone" sono state rilevate manualmente.

I rilevamenti sono stati effettuati in corrispondenza delle seguenti tratte stradali (vedi Fig. 5.3.1.1 sottostante):

SEZ	TIPO	POSIZIONE	MOVIMENTI RILEVATI	PERIODO DI RILEVAZIONE
S1	CONTEGGIO MANUALE	Viale Matteotti	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S2	CONTEGGIO MANUALE	Viale G. Di Vittorio	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S4	CONTEGGIO MANUALE	Via Martiri Fantini	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S16	CONTEGGIO MANUALE	Viale Scavi Archeologici	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S17	CONTEGGIO MANUALE	Viale dei Pini	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00

Tab. 5.1.1.1 – Sezioni di rilievo



Fig. 5.3.1.1 - Individuazione rilievi di flussi di traffico al cordone

5.3.2 Conteggi classificati di traffico interni all'area urbana

All'interno dell'area urbana di Cervia sono state individuate, tenendo anche presente le indicazioni ricevute dall'ufficio tecnico comunale, 12 sezioni stradali di particolare rilevanza, in corrispondenza delle quali sono stati effettuati conteggi classificati di traffico con le stesse modalità dei conteggi più sopra elencati.

Le sezioni individuate sono le seguenti:

SEZ	TIPO	POSIZIONE	MOVIMENTI	PERIODO DI RILEVAZIONE
S3	CONTEGGIO MANUALE	Via Milano	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S5	CONTEGGIO MANUALE	Ponte San Giorgio	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S6	CONTEGGIO MANUALE	Via Cavour	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S7	CONTEGGIO MANUALE	Viale Roma	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S8	CONTEGGIO MANUALE	Via dei Mille	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S9	CONTEGGIO MANUALE	Lungomare Grazie Deledda (Bagno Miluna 209)	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S10	CONTEGGIO MANUALE	Viale Milazzo	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S11	CONTEGGIO MANUALE	Viale Italia	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S12	CONTEGGIO MANUALE	Viale Due Giugno	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S13	CONTEGGIO MANUALE	Via III Traversa	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S14	CONTEGGIO MANUALE	Viale Italia	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00
S15	CONTEGGIO MANUALE	Viale Abruzzi	Flusso per direzione e per classi	8.00 - 11.00 18.00 - 21.00

Tab. 5.1.2.1 – Sezioni di rilievo



Fig. 5.3.2.1 - Individuazione rilievi di flussi di traffico all'interno dell'area urbana

5.3.3 Rilievi della domanda/offerta di sosta nelle aree critiche

Per poter orientare le scelte in materia di circolazione e di sosta, è necessario conoscere nelle zone più critiche la situazione della sosta veicolare in termini di domanda, suddivisa per tipologia di fruizione (regolare, irregolare in divieto, irregolare in seconda fila, ecc.) e per tipologia di offerta (gratuita, a pagamento suddivisa per tariffa, a disco orario, ecc.)

Le aree, definite nel dettaglio, di concerto con l'Amministrazione comunale, hanno riguardato:

- la **Fascia lungomare di Milano Marittima**, dove sono stati rilevati i veicoli presenti su strada di un giorno feriale della punta estiva (28 agosto a partire dalle ore 12.00), rappresentativi della domanda su strada dei turisti;
- la **Fascia lungomare di Cervia**, dove è stata rilevata l'offerta e la domanda di sosta diurna (tra le 12.00 e le 14.00) di un giorno feriale della punta estiva (7-8 Agosto);
- la **Fascia lungomare di Pinarella e Tagliata** dove sono stati rilevati i veicoli presenti su strada di un giorno feriale della punta estiva (21 Agosto a partire dalle ore 12.00), rappresentativi della domanda su strada dei turisti.



Fig. 5.3.3.1 - Individuazione area rilievo sosta

5.4 RILIEVI DI TRAFFICO

5.4.1 Campagne di rilievi

Per l'acquisizione dei dati è stato previsto un programma completo di indagini che sono state adattate alle successive richieste dell'Amministrazione e le cui specifiche sono riassunte nella seguente tabella.

Tipologia di indagine	Metodologia
Conteggi classificati su sezioni bidirezionali	<p>Conteggio dei flussi di traffico bidirezionali nelle fasce di punta mattutina e serale:</p> <ul style="list-style-type: none"> in 5 sezioni stradali dislocate sul cordone del Comune di Cervia; in 12 sezioni stradali dislocate su viabilità interna al Comune di Cervia. <p>I dati da rilevare sono stati suddivisi per intervalli temporali di 30 minuti e per categoria di veicoli, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autovetture, - veicoli commerciali, - mezzi pesanti, - autobus, - biciclette e monopattini, - moto.
Indagine sulla sosta	<p>Nelle zone urbane a più elevata criticità nel periodo estivo, coincidenti con la fascia più prossima al mare, a partire da Milano Marittima a nord, fino a Tagliata a sud, è stata rilevata l'offerta e domanda di sosta su strada: per ciascuna delle zone di interesse individuate, è stata rilevata l'entità e la tipologia dell'offerta e dell'occupazione di parcheggio per tipologia di stallo nella fascia dalle 12:00 alle 14:00. Su tali aree di specifico interesse sono state condotte altresì indagini di turn-over (o rotazione della sosta), con rilievo parziale delle targhe delle auto.</p>

Tab. 5.2.1.1 – Tipologie di indagini svolte

5.4.2 Dettaglio dei rilievi condotti in bassa stagione

SEZ	NAME	ora di punta del mattino (07:00 - 09:00)			ora di punta del pomeriggio (17:30 - 19:30)		
		Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini	Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini
S1_Nord	Via G. Matteotti	63	2	15	60	0	13
S1_Sud	Via G. Matteotti	98	4	28	66	0	27
S2_centro	Via G. Di Vittorio	95	2	1	66	0	0
S2_fuori	Via G. Di Vittorio	100	4	3	74	0	2
S3_Nord	Via Milano	62	5	26	41	0	24
S3_Sud	Via Milano	75	4	19	67	2	22
S4_Mare	Via Martiri Fantini	585	119	0	492	16	0
S4_Entroterra	Via Martiri Fantini	533	27	6	517	37	3
S5_Ospedale	Ponte S. Giorgio	442	77	0	561	17	0
S5_Istituto Alberghiero	Ponte S. Giorgio	440	8	3	592	41	3
S6_Nord	Via Cavour	73	6	35	40	3	21
S6_Sud	Via Cavour	0	0	17	0	0	19
S7_Mare	Viale Roma	28	1	57	9	0	17
S7_Entroterra	Viale Roma	14	1	17	28	0	62
S8_Mare	Viale Dei Mille	131	4	9	110	5	8
S8_Stazione	Viale Dei Mille	266	14	18	112	1	4
S9_Nord	Lungo Mare Grazie Deledda	74	15	51	46	0	80
S9_Sud	Lungo Mare Grazie Deledda	0	0	46	0	0	23
S10_Mare	Viale Milazzo	65	10	0	62	6	0
S10_Entroterra	Viale Milazzo	171	25	0	65	10	0
S11_Nord	Viale Italia	38	7	33	16	0	17
S11_Sud	Viale Italia	0	0	13	0	0	21
S12_Nord	Viale 2 Giugno	44	18	9	45	2	13
S12_Sud	Viale 2 Giugno	35	7	10	49	5	25

S13_Lungormare	Via III Traversa	9	2	3	12	1	5
S13_Entroterra	Via III Traversa	6	1	2	9	1	11
S14_Nord	Viale Italia	0	0	7	72	14	3
S14_Sud	Viale Italia	116	13	15	0	0	9
S15_Sud	Via Abruzzi	19	2	11	31	0	11
S15_Nord	Via Abruzzi	0	0	6	87	0	2
S16_Entroterra	Via Scavi Archeologici	96	13	8	89	6	9
S16_Mare	Via Scavi Archeologici	102	11	8	104	3	14
S17_Mare	Viale dei Pini	113	2	33	31	0	9
S17_Entroterra	Viale dei Pini	73	2	29	74	5	11
SEZ	NAME	ora di punta del mattino (9-10)			ora di punta del pomeriggio (19-20)		
		Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini	Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini
S_(TOTALI)	TOTALI	3966	406	538	3627	175	488
	TOTALI %	81%	8%	11%	85%	4%	11%

Tab. 5.4.2.1 – Elaborazione dati rilievi di traffico in bassa stagione

5.4.3 Sintesi di quanto emerso dalle indagini di traffico in alta stagione

La situazione del traffico nelle sezioni stradali nel periodo di alta stagione (conteggi nelle due fasce di punta del mattino e del pomeriggio/sera) è riportato al paragrafo precedente e in *allegato 7.1* alla presente.

Il traffico **nell'ora di punta del mattino** (07:00 - 09:00) e **nell'ora di punta serale** (17:30 - 19:30) sono sostanzialmente comparabili tra di loro, l'unica differenza rilevante è nel volume di veicoli commerciali nelle ore di punta serali che si riduce del 50% circa.

- Nell'ora di punta del mattino la gran parte dei veicoli che circolano sono auto (con una media del 81% circa), quindi bici e monopattini (11%), mezzi commerciali (8%);
- Nell'ora di punta serale il traffico è composto da auto (85%), quindi biciclette e monopattini (11%) e veicoli commerciali (4%).

I dati precedenti rivelano una situazione tipica di una area urbana, con un maggior uso, rispetto alla media nazionale, della bicicletta o del monopattino, le altre tipologie di trasporto sono risultate irrilevanti.

Nelle ore di punta sopra indicate nelle quali sono stati condotti i rilievi - in un giorno feriale tipo durante la stagione invernale - sono stati rilevati i seguenti **tratti di viabilità maggiormente congestionati**, come di seguito:

Nelle ore di punta diurne (07:00 - 09:00), sono risultate particolarmente trafficate:

- Via Martiri Fantini: in entrambe le direzioni;
- Il tratto in corrispondenza del Ponte San Giorgio: in entrambe le direzioni;
- Via dei mille: con una situazione più critica sul tratto in direzione stazione FS;
- Via Milazzo: in direzione entroterra.

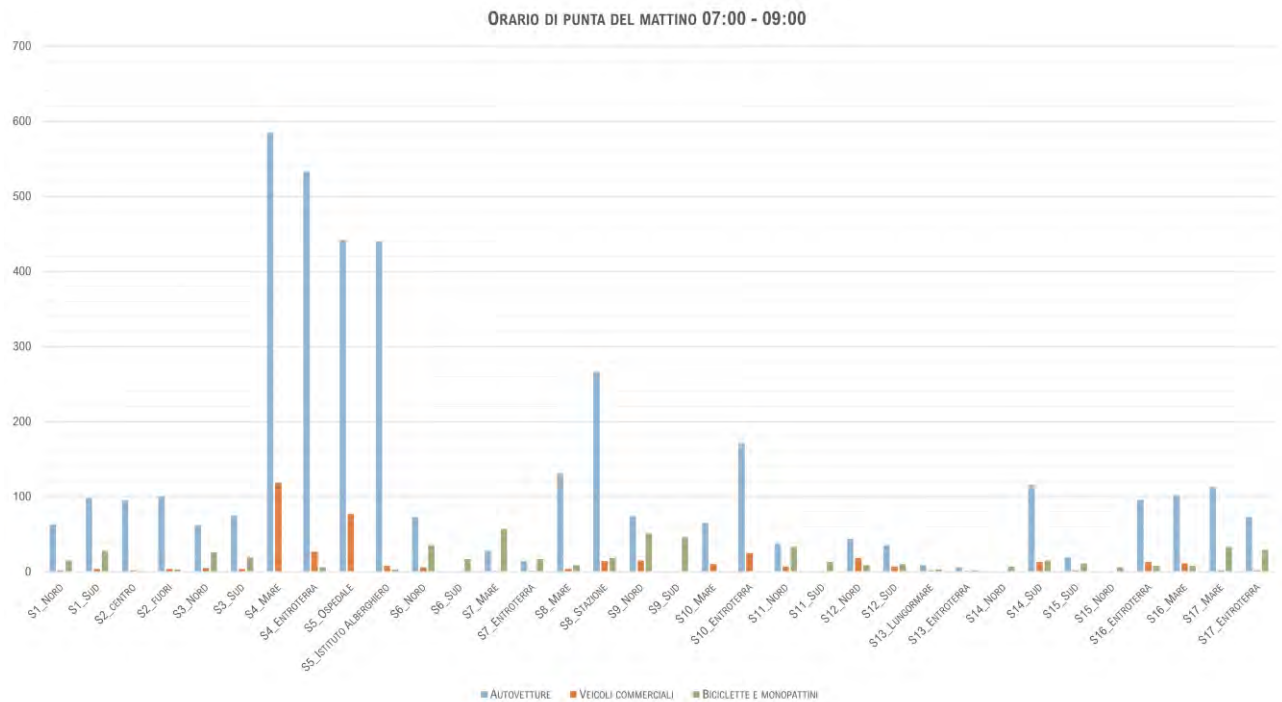


Fig. 5.4.3.1 – Volumi rilievi di traffico ora di punta del mattino in bassa stagione

Ulteriori congestioni del traffico si sono verificate, con volumi minori, anche nelle seguenti viabilità:

- Viale Italia: in direzione sud;
- Via scavi archeologici: in entrambe le direzioni;
- Viale dei pini: in entrambe le direzioni.

Nelle ore di punta serali (17:30 – 19:30), sono risultate particolarmente trafficate:

- Via Martiri Fantini: in entrambe le direzioni;
- Il tratto in corrispondenza del Ponte San Giorgio: in entrambe le direzioni;
- Viale dei mille: in entrambe le direzioni;
- Via scavi archeologici: in direzione mare.

In questa fascia, si sono osservati in generale rallentamenti sulle viabilità principali di penetrazione da e verso il centro storico di Cervia, nonché su alcune trasversali di collegamento con la stazione ed il lungomare.

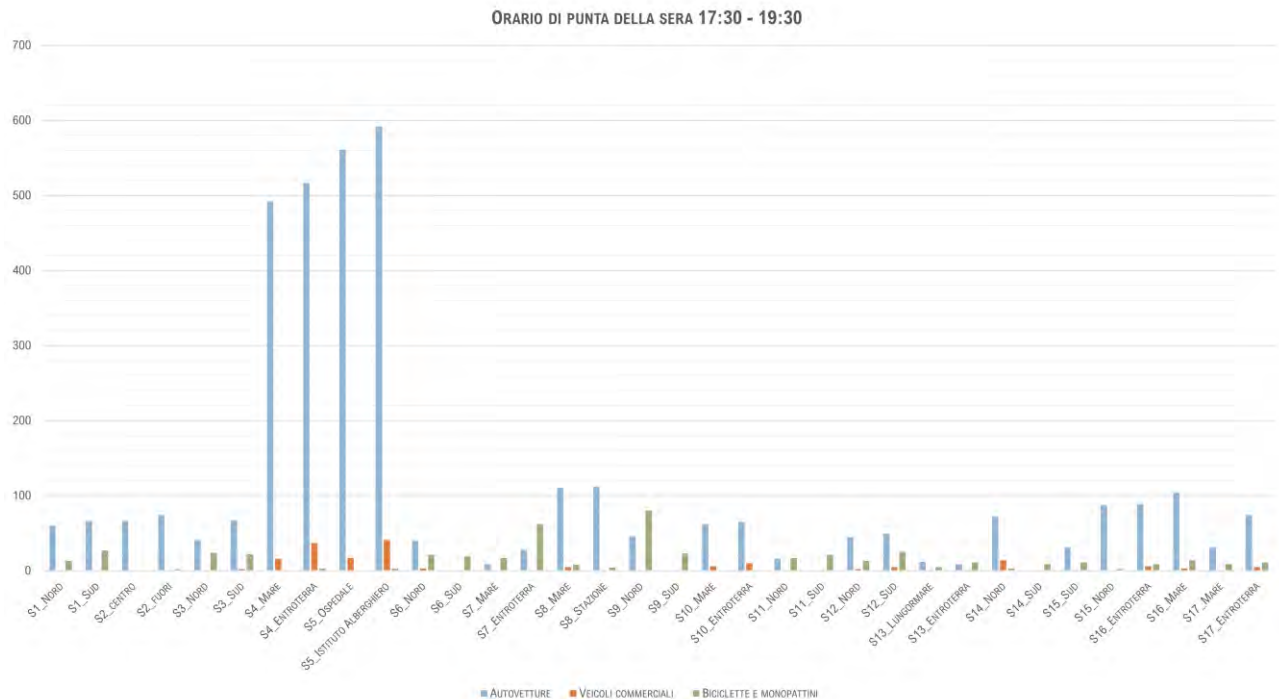


Fig. 5.4.3.2 – Volumi rilievi di traffico ora di punta del mattino in bassa stagione

Per quanto riguarda i volumi di traffico in ingresso e uscita dal territorio e di attraversamento sono stati riscontrati i seguenti valori (rappresentati nelle tabelle 5.4.3.1 e le percentuali relative in Tab. 5.4.3.2):

- **Traffico in ingresso / uscita:** 3903 veicoli, il 42% circa del totale;
- **Traffico interno:** è rappresentato dai veicoli che si spostano all'interno dell'area delimitata dal perimetro cordonale e si attesta a 5297 veicoli, il 57% circa.

Sezione	Orario di punta		Totale complessivo
	Mattino	Sera	
Cordone	2175	1728	3903
in	1201	828	2029
S1_Sud	130	93	223
S16_Mare	121	121	242
S17_Mare	148	40	188
S2_centro	98	66	164
S4_Mare	704	508	1212
out	974	900	1874
S1_Nord	80	73	153
S16_Entroterra	117	104	221
S17_Entroterra	104	90	194
S2_fuori	107	76	183
S4_Entroterra	566	557	1123
Interno	2735	2562	5297
S10_Entroterra	196	75	271
S10_Mare	75	68	143
S11_Nord	78	33	111
S11_Sud	13	21	34
S12_Nord	71	60	131
S12_Sud	52	79	131
S13_Entroterra	9	21	30
S13_Lungormare	14	18	32
S14_Nord	7	89	96
S14_Sud	144	9	153
S15_Nord	6	89	95
S15_Sud	32	42	74
S3_Nord	93	65	158
S3_Sud	98	91	189
S5_Istituto Alberghiero	451	636	1087
S5_Ospedale	519	578	1097
S6_Nord	114	64	178
S6_Sud	17	19	36
S7_Entroterra	32	90	122
S7_Mare	86	26	112
S8_Mare	144	123	267
S8_Stazione	298	117	415
S9_Nord	140	126	266
S9_Sud	46	23	69
Totale complessivo	4910	4290	9200

Tab. 5.4.3.1 – Volumi di traffico dai rilievi condotti

Sezione	Orario di punta		Totale complessivo
	Mattino	Sera	
Cordone	23,6%	18,8%	42,4%
in	13,1%	9,0%	22,1%
S1_Sud	1,4%	1,0%	2,4%
S16_Mare	1,3%	1,3%	2,6%
S17_Mare	1,6%	0,4%	2,0%
S2_centro	1,1%	0,7%	1,8%
S4_Mare	7,7%	5,5%	13,2%
out	10,6%	9,8%	20,4%
S1_Nord	0,9%	0,8%	1,7%
S16_Entroterra	1,3%	1,1%	2,4%
S17_Entroterra	1,1%	1,0%	2,1%
S2_fuori	1,2%	0,8%	2,0%
S4_Entroterra	6,2%	6,1%	12,2%
Interno	29,7%	27,8%	57,6%
S10_Entroterra	2,1%	0,8%	2,9%
S10_Mare	0,8%	0,7%	1,6%
S11_Nord	0,8%	0,4%	1,2%
S11_Sud	0,1%	0,2%	0,4%
S12_Nord	0,8%	0,7%	1,4%
S12_Sud	0,6%	0,9%	1,4%
S13_Entroterra	0,1%	0,2%	0,3%
S13_Lungormare	0,2%	0,2%	0,3%
S14_Nord	0,1%	1,0%	1,0%
S14_Sud	1,6%	0,1%	1,7%
S15_Nord	0,1%	1,0%	1,0%
S15_Sud	0,3%	0,5%	0,8%
S3_Nord	1,0%	0,7%	1,7%
S3_Sud	1,1%	1,0%	2,1%
S5_Istituto Alberghiero	4,9%	6,9%	11,8%
S5_Ospedale	5,6%	6,3%	11,9%
S6_Nord	1,2%	0,7%	1,9%
S6_Sud	0,2%	0,2%	0,4%
S7_Entroterra	0,3%	1,0%	1,3%
S7_Mare	0,9%	0,3%	1,2%
S8_Mare	1,6%	1,3%	2,9%
S8_Stazione	3,2%	1,3%	4,5%
S9_Nord	1,5%	1,4%	2,9%
S9_Sud	0,5%	0,3%	0,8%
Totale complessivo	53,4%	46,6%	100,0%

Tab. 5.4.3.2 – Volumi % di traffico dai rilievi condotti

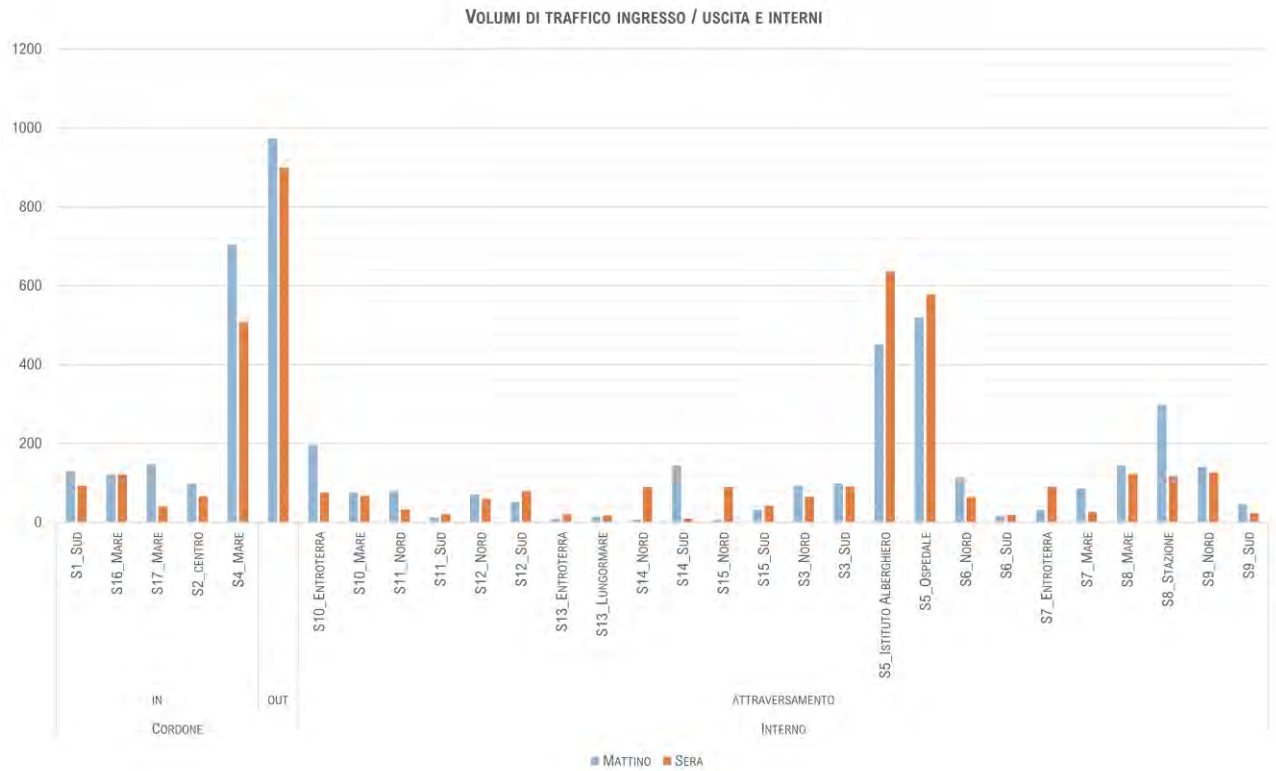
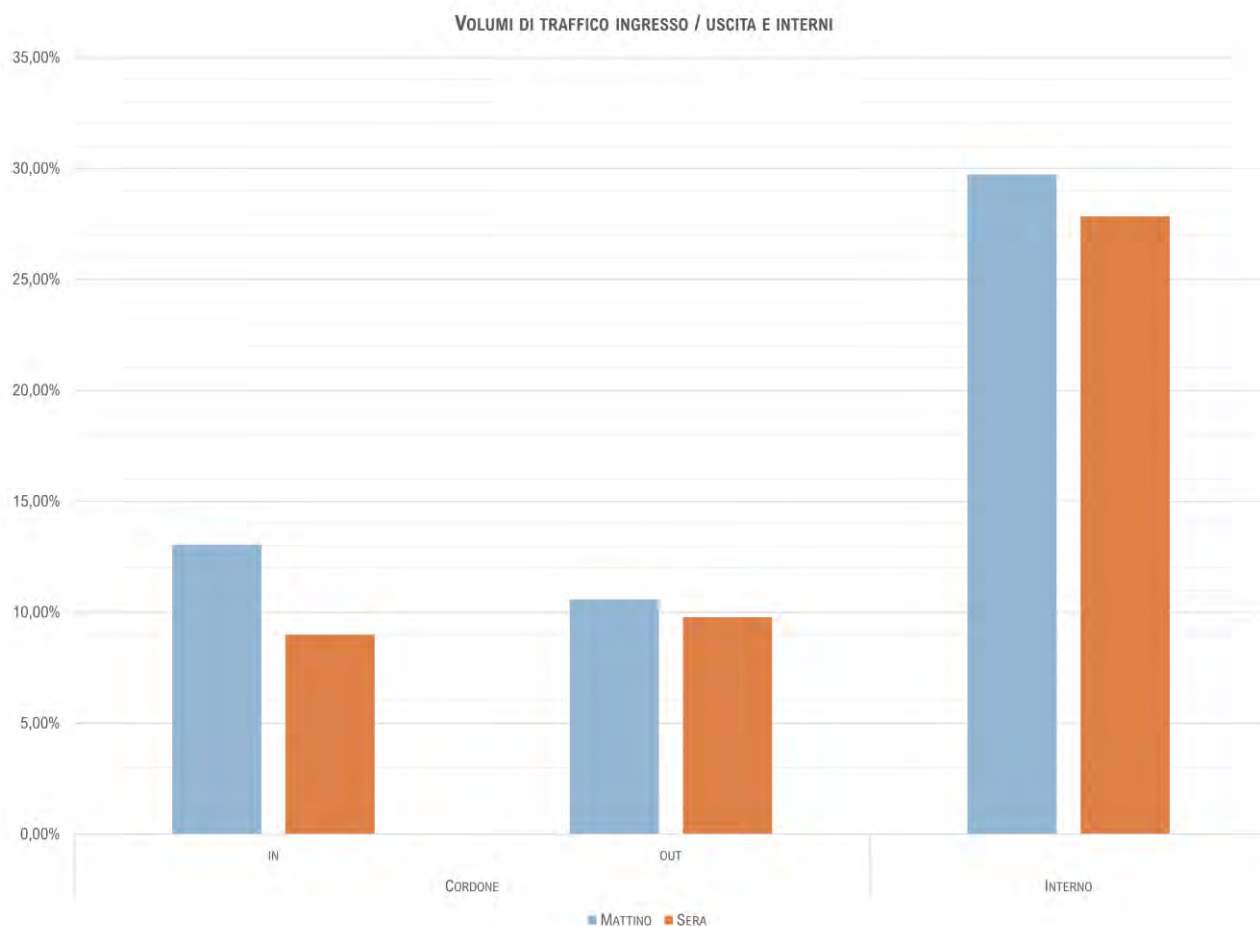


Fig. 5.4.3.3 – Volumi di traffico dai rilievi condotti interni e in ingresso e uscita

Di seguito si riporta la percentuale complessiva dei volumi di traffico ripartita tra le sezioni esaminate al cordone e le sezioni interne al territorio urbanizzato (Tab. 5.4.3.3):

Sezione	Orario di punta		Totale
	Mattino	Sera	
Cordone	23,6%	18,8%	42,4%
in	13,1%	9,0%	22,1%
out	10,6%	9,8%	20,4%
Interno	29,7%	27,8%	57,6%
Totale complessivo	53,4%	46,6%	100,0%

Nel complesso il 57% circa del traffico è generato da spostamenti che hanno origine e destinazione all'interno del territorio comunale di Cervia mentre, per il 22% circa in ingresso dal cordone e per il 20% in uscita dal cordone di rilievo.



5.4.4 Dettaglio dei rilievi condotti in alta stagione

SEZ	VIA	ORA DI PUNTA DEL MATTINO (9-10)			ORA DI PUNTA DEL POMERIGGIO (19-20)		
		AUTOVETTURE	VEICOLI COMMERCIALI	BICICLETTE E MONOPATTINI	AUTOVETTURE	VEICOLI COMMERCIALI	BICICLETTE E MONOPATTINI
S1_Nord	Via G. Matteotti	295	6	77	352	0	61
S1_Sud	Via G. Matteotti	431	6	123	287	3	96
S2_centro	Via G. Di Vittorio	344	7	11	335	0	3
S2_fuori	Via G. Di Vittorio	390	7	7	303	0	7
S3_Nord	Via Milano	327	23	80	301	4	110
S3_Sud	Via Milano	528	32	218	528	4	235
S4_Mare	Via Martiri Fantini	516	29	30	391	5	4
S4_Entroterra	Via Martiri Fantini	419	13	15	521	15	8
S5_Ospedale	Ponte S. Giorgio	790	28	207	453	5	123
S5_Istituto Alberghiero	Ponte S. Giorgio	363	15	62	652	6	139
S6_Nord	Via Cavour	210	14	117	226	16	132
S6_Sud	Via Cavour	0	0	84	0	0	93
S7_Mare	Viale Roma	101	4	287	37	1	93
S7_Entroterra	Viale Roma	60	2	86	105	0	322
S8_Mare	Viale Dei Mille	131	5	94	99	0	70
S8_Stazione	Viale Dei Mille	122	5	40	170	2	293
S9_Nord	Lungo Mare Grazie Deledda	310	38	202	280	0	471
S9_Sud	Lungo Mare Grazie Deledda	0	0	234	0	0	119
S10_Mare	Viale Milazzo	297	30	242	257	3	71
S10_Entroterra	Viale Milazzo	184	28	66	215	7	174
S11_Nord	Viale Italia	101	20	142	89	0	75
S11_Sud	Viale Italia	0	0	43	0	0	115
S12_Nord	Viale 2 Giugno	181	37	47	230	4	61
S12_Sud	Viale 2 Giugno	128	26	39	197	4	57

SEZ	VIA	ORA DI PUNTA DEL MATTINO (9-10)			ORA DI PUNTA DEL POMERIGGIO (19-20)		
		AUTOVETTURE	VEICOLI COMMERCIALI	BICICLETTE E MONOPATTINI	AUTOVETTURE	VEICOLI COMMERCIALI	BICICLETTE E MONOPATTINI
S13_Lungormare	Via III Traversa	35	10	26	57	1	24
S13_Entroterra	Via III Traversa	17	3	16	39	1	44
S14_Nord	Viale Italia	54	7	175	95	2	133
S14_Sud	Viale Italia	61	2	86	76	1	126
S15_Sud	Via Abruzzi	82	5	46	182	2	47
S15_Nord	Via Abruzzi	0	0	17	0	0	11
S16_Entroterra	Via Scavi Archeologici	353	16	2	469	8	1
S16_Mare	Via Scavi Archeologici	418	25	1	466	11	0
S17_Mare	Viale dei Pini	358	10	88	145	1	23
S17_Entroterra	Viale dei Pini	184	7	82	298	23	44
SEZIONE		ora di punta del mattino (9-10)			ora di punta del pomeriggio (19-20)		
		Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini	Autovetture	Veicoli commerciali	Biciclette e monopattini
S_(TOTALI)	TOTALI	7790	460	3092	7855	129	3385
	TOTALI %	69%	4%	27%	69%	1%	30%

Tab. 5.4.4.1 – Elaborazione dati rilievi di traffico in alta stagione

5.4.5 Sintesi di quanto emerso dalle indagini di traffico in alta stagione

La situazione del traffico nelle sezioni stradali nel periodo di alta stagione (conteggi nelle due fasce di punta del mattino e del pomeriggio/sera) è riportato al paragrafo precedente e in *allegato 7.1* alla presente.

Il traffico **nell'ora di punta del mattino** (09:00-10:00) e **nell'ora di punta serale** (19:00-20:00) sono sostanzialmente comparabili tra di loro, l'unica differenza rilevante è nel volume di veicoli commerciali nelle ore di punta serali che si riduce del 60% circa.

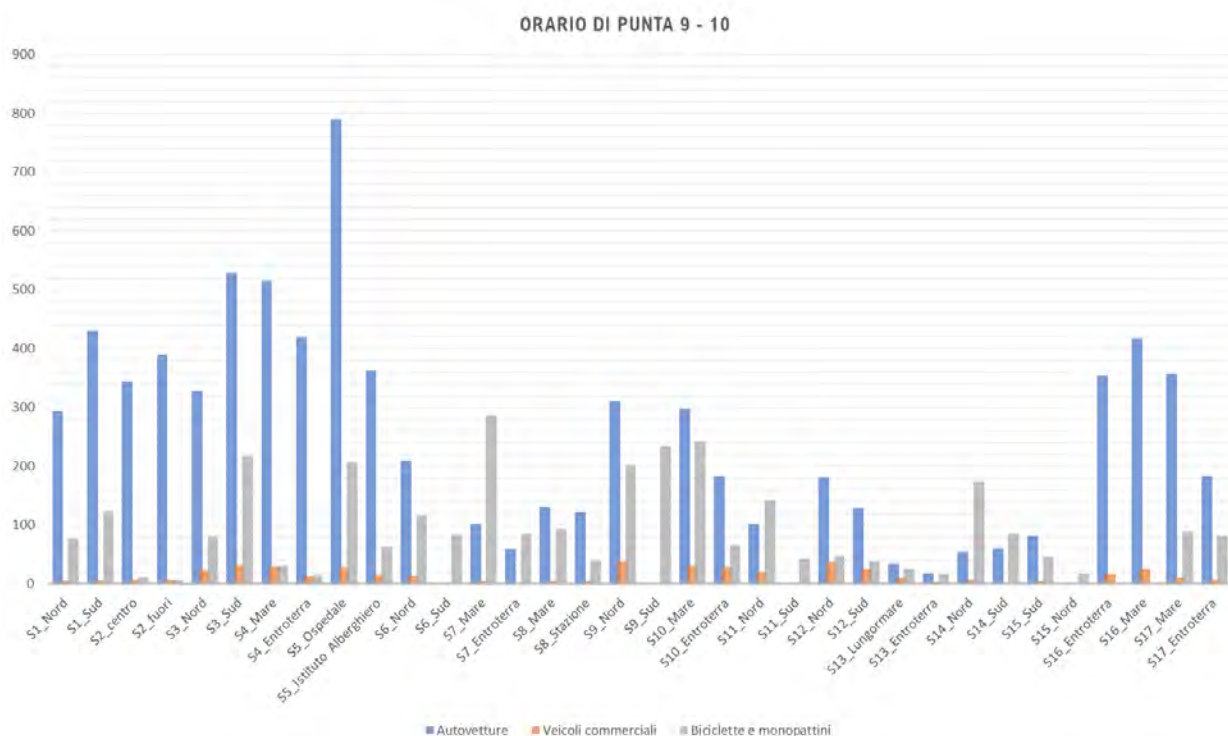
- Nell'ora di punta del mattino la gran parte dei veicoli che circolano sono auto (con una media del 69% circa), quindi bici e monopattini (27%), mezzi commerciali (4%);
- Nell'ora di punta serale il traffico è composto da auto (69%), quindi biciclette e monopattini (30%) e veicoli commerciali (1%).

I dati precedenti rivelano una situazione tipica di una area urbana, con un maggior uso, rispetto alla media nazionale, della bicicletta o del monopattino, le altre tipologie di trasporto sono risultate irrilevanti.

Nelle ore di punta sopra indicate nelle quali sono stati condotti i rilievi - in un giorno tipico di agosto durante la stagione turistica - sono stati rilevati i seguenti **tratti di viabilità maggiormente congestionati**, come di seguito:

Nelle ore di punta diurne (09:00 - 10:00), sono risultate particolarmente trafficate:

- Il tratto del Ponte San Giorgio in direzione ospedale;
- Via Milano in entrambe le direzioni;
- Via Martiri Fantini in entrambe le direzioni;
- Via Giacomo Matteotti in direzione sud.



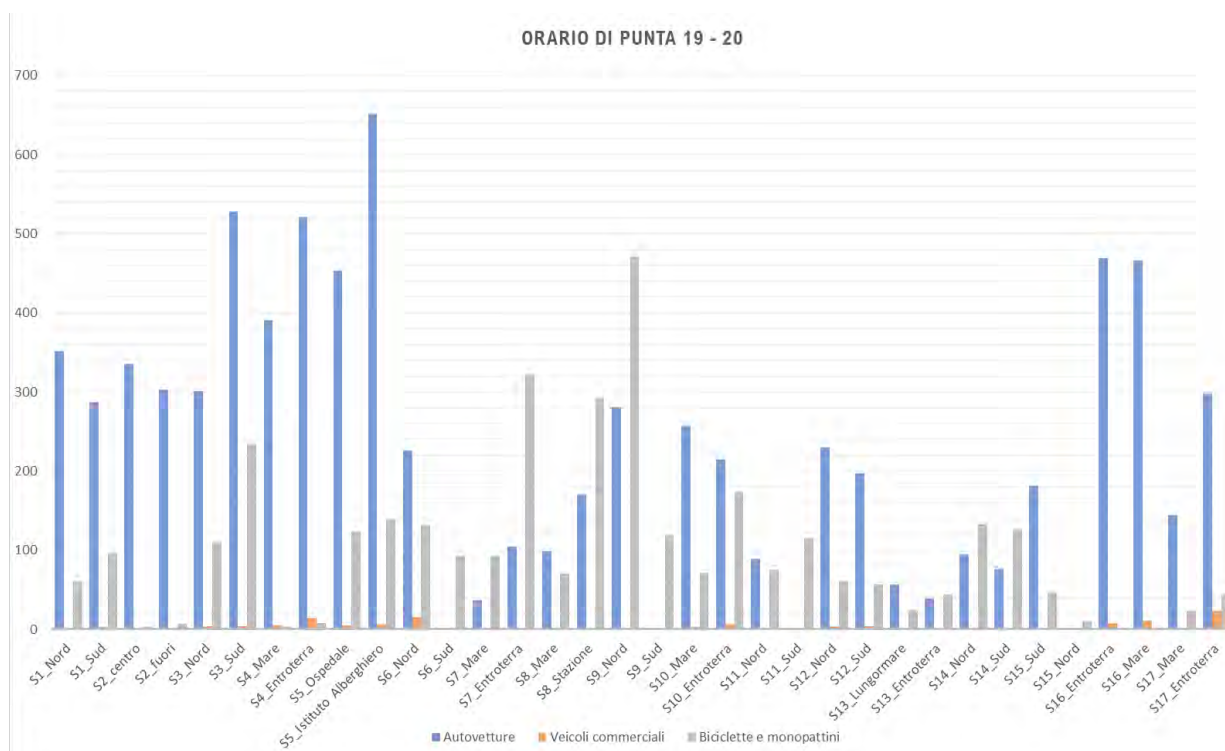
Si sono osservati in generale, particolare congestione e rallentamenti sulle viabilità principali di penetrazione alla città di Cervia:

- Viale G. Di Vittorio in entrambe le direzioni;
- Viale G. Di Vittorio;
- Ponte San Giorgio in direzione Istituto alberghiero;
- Viale Lungomare Grazie Deledda, Bagno Miluna in direzione nord;
- Viale Milazzo in direzione mare;
- Viale 2 Giugno in entrambe le direzioni;
- Via Scavi archeologici in entrambe le direzioni;
- Viale dei pini in entrambe le direzioni.

Nelle ore di punta serali (19:00 – 20:00), sono risultate particolarmente trafficate:

- Il tratto del Ponte San Giorgio in entrambe le direzioni;
- Via Milano in direzione sud;
- Via Martiri Fantini in entrambe le direzioni;
- Viale G. Di Vittorio in direzione centro;
- Via Giacomo Matteotti in entrambe le direzioni;
- Via Scavi archeologici in entrambe le direzioni;
- Viale dei pini in direzione entroterra;

Ancora in questa fascia, si sono osservati in generale rallentamenti sulle viabilità principali di penetrazione da e verso il centro storico di Cervia, nonché su alcune trasversali di collegamento con la stazione ed il lungomare.

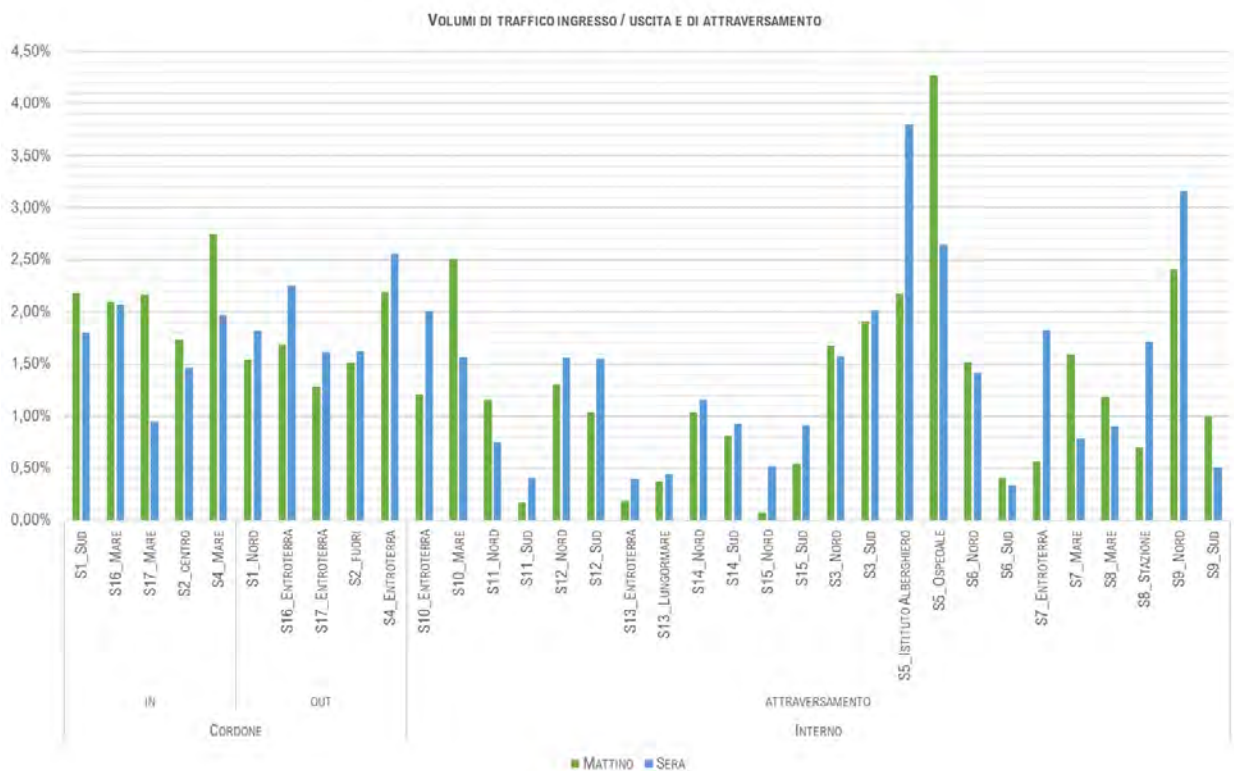


Per quanto riguarda i volumi di traffico in ingresso e uscita dal territorio e di attraversamento sono stati riscontrati i seguenti valori (rappresentati nelle tabelle 5.4.5.1 e le percentuali relative in Tab. 5.4.5.2):

- **Traffico in ingresso / uscita:** 24850 veicoli, il 37% circa del totale;
- **Traffico interno:** è rappresentato dai veicoli che si spostano all'interno dell'area delimitata dal perimetro cordonale e si attesta a 16980 veicoli, il 26% circa.

Sezione	Orario di punta		Totale complessivo
	Mattino	Sera	
Cordone	12762	12088	24850
in	7288	5505	12793
S1_Sud	1457	1205	2662
S16_Mare	1399	1380	2779
S17_Mare	1445	631	2076
S2_centro	1154	975	2129
S4_Mare	1833	1314	3147
out	5474	6583	12057
S1_Nord	1028	1211	2239
S16_Entroterra	1125	1501	2626
S17_Entroterra	855	1078	1933
S2_fuori	1008	1083	2091
S4_Entroterra	1458	1710	3168
Interno	19905	21925	41830
S10_Entroterra	807	1339	2146
S10_Mare	1669	1043	2712
S11_Nord	770	499	1269
S11_Sud	114	272	386
S12_Nord	874	1038	1912
S12_Sud	694	1035	1729
S13_Entroterra	126	265	391
S13_Lungomare	252	294	546
S14_Nord	694	773	1467
S14_Sud	541	617	1158
S15_Nord	50	347	397
S15_Sud	364	610	974
S3_Nord	1119	1051	2170
S3_Sud	1274	1344	2618
S5_Istituto Alberghiero	1452	2531	3983
S5_Ospedale	2846	1764	4610
S6_Nord	1016	943	1959
S6_Sud	270	223	493
S7_Entroterra	378	1217	1595
S7_Mare	1060	527	1587
S8_Mare	795	601	1396
S8_Stazione	469	1146	1615
S9_Nord	1606	2107	3713
S9_Sud	665	339	1004
Totale complessivo	32667	34013	66680

Sezione	Orario di punta		totale complessivo
	Mattino	Sera	
Cordone	19,1%	18,1%	37,3%
in	10,9%	8,3%	19,2%
S1_Sud	2,2%	1,8%	4,0%
S16_Mare	2,1%	2,1%	4,2%
S17_Mare	2,2%	0,9%	3,1%
S2_centro	1,7%	1,5%	3,2%
S4_Mare	2,7%	2,0%	4,7%
out	8,2%	9,9%	18,1%
S1_Nord	1,5%	1,8%	3,4%
S16_Entroterra	1,7%	2,3%	3,9%
S17_Entroterra	1,3%	1,6%	2,9%
S2_fuori	1,5%	1,6%	3,1%
S4_Entroterra	2,2%	2,6%	4,8%
Interno	29,9%	32,9%	62,7%
S10_Entroterra	1,2%	2,0%	3,2%
S10_Mare	2,5%	1,6%	4,1%
S11_Nord	1,2%	0,7%	1,9%
S11_Sud	0,2%	0,4%	0,6%
S12_Nord	1,3%	1,6%	2,9%
S12_Sud	1,0%	1,6%	2,6%
S13_Entroterra	0,2%	0,4%	0,6%
S13_Lungormare	0,4%	0,4%	0,8%
S14_Nord	1,0%	1,2%	2,2%
S14_Sud	0,8%	0,9%	1,7%
S15_Nord	0,1%	0,5%	0,6%
S15_Sud	0,5%	0,9%	1,5%
S3_Nord	1,7%	1,6%	3,3%
S3_Sud	1,9%	2,0%	3,9%
S5_Istituto Alberghiero	2,2%	3,8%	6,0%
S5_Ospedale	4,3%	2,6%	6,9%
S6_Nord	1,5%	1,4%	2,9%
S6_Sud	0,4%	0,3%	0,7%
S7_Entroterra	0,6%	1,8%	2,4%
S7_Mare	1,6%	0,8%	2,4%
S8_Mare	1,2%	0,9%	2,1%
S8_Stazione	0,7%	1,7%	2,4%
S9_Nord	2,4%	3,2%	5,6%
S9_Sud	1,0%	0,5%	1,5%
Totale complessivo	49,0%	51,0%	100,0%

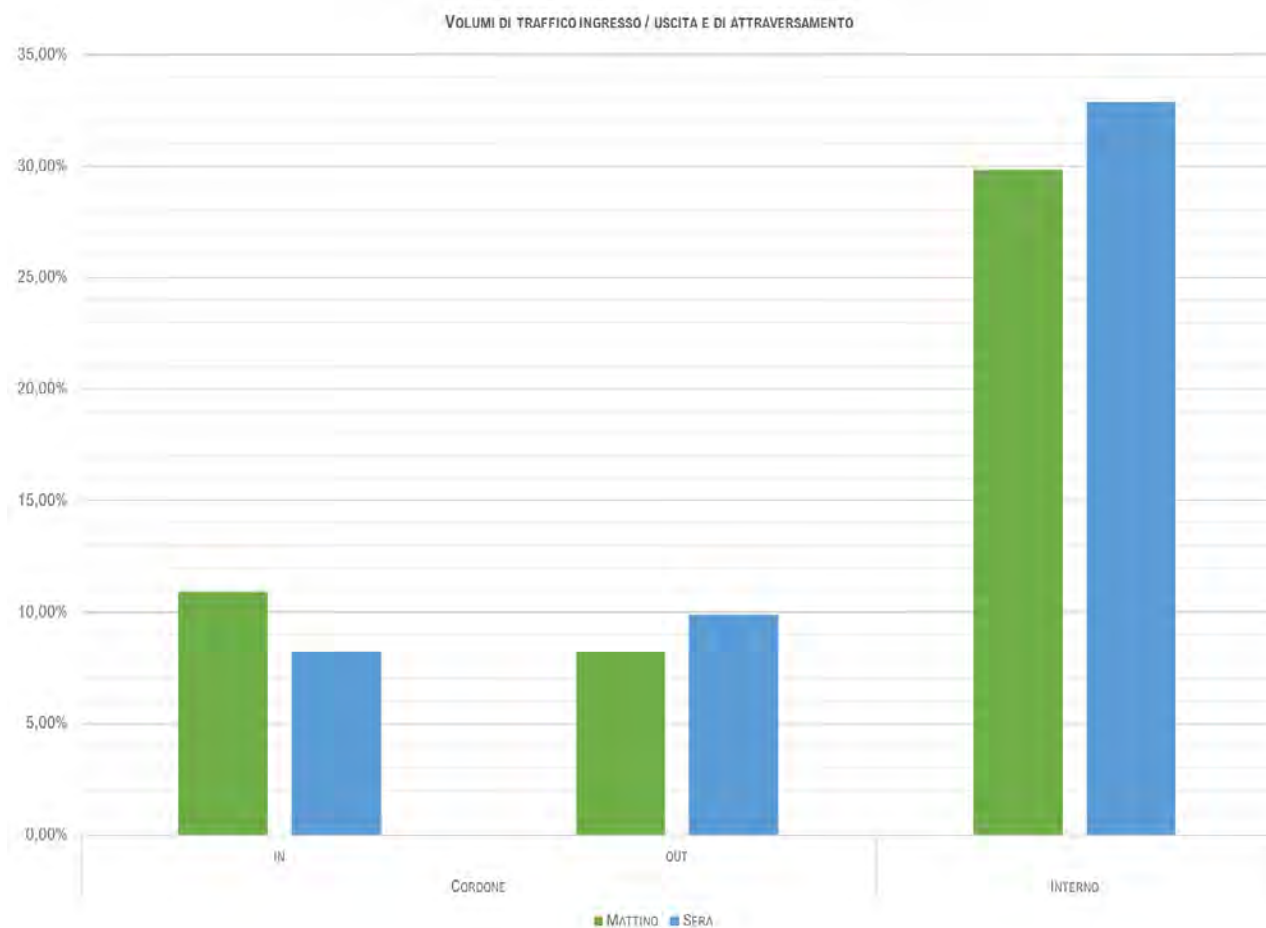


Fonte dati: SISPLAN

Di seguito si riporta la percentuale complessiva dei volumi di traffico ripartita tra le sezioni esaminate al cordone e le sezioni interne al territorio urbanizzato (Tab. 5.4.5.3):

Sezione	Orario di punta		
	Mattino	Sera	
Cordone	19,14%	18,13%	37,27%
in	10,93%	8,26%	19,19%
out	8,21%	9,87%	18,08%
Interno	29,85%	32,88%	62,73%
Totale complessivo	49,0%	51,0%	100,0%

Nel complesso il 62% circa del traffico interno all'area urbanizzata è generato da spostamenti che hanno origine e destinazione all'interno del territorio comunale di Cervia per il 26% circa mentre il restante 37% è composto da spostamenti che hanno come destinazione il territorio urbanizzato del comune di Cervia ma con origine al di fuori di quest'ultimo.



SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ DOLCE



6 SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITÀ “DOLCE”

Con il termine “mobilità dolce” si intende la mobilità non motorizzata, essenzialmente gli spostamenti pedonali e ciclabili, cioè quegli spostamenti che implicano l'impiego esclusivo della capacità fisica dell'uomo e che rappresentano forme alternative all'automobile, maggiormente compatibili con l'ambiente. La mobilità dolce rappresenta dunque una risposta chiave in termini di sostenibilità, ai problemi di un modello di mobilità e di trasporto basato quasi esclusivamente sul trasporto motorizzato privato.

6.1 ZONE CON LIMITAZIONE DELL'ACCESSO

L'istituzione della ZTL, unitamente ad interventi di regolazione e tariffazione della sosta e ad interventi sul sistema dei trasporti, persegue l'obiettivo di attuare una progressiva limitazione del traffico automobilistico, sia di attraversamento che di destinazione nel Centro Storico, e di incentivare il trasporto pubblico come principale modalità di accesso all'area centrale, anche attraverso il miglioramento dei servizi (frequenza, velocità commerciale) conseguente alla riduzione del traffico e alla minore congestione.

Zone a traffico limitato

Corrisponde all'area, istituita ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati a ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli. In tale area la circolazione e la sosta sono soggette a regolamentazione. Nel Comune di Cervia sono suddivise in:

- **Permanenti:** in vigore tutto l'anno dalle ore 00:00 alle ore 24:00;
- **Stagionali:** In vigore in particolari periodi dell'anno e/o in particolari orari della giornata, in concomitanza del forte afflusso turistico per il quale occorre prevedere l'adozione di maggiore sicurezza in particolari punti di interesse.

Classificazione ZTL

L'area sottoposta alla disciplina ZTL è delimitata da apposita segnaletica ed è suddivisa in quattro diverse zone, costituite e definite come segue:

- Zona a Traffico Limitato permanente **Cervia centro** individuata da apposita ordinanza entro la quale sussiste il divieto di transito dalle ore 0 alle ore 24, eccetto i veicoli autorizzati;
- Zona a Traffico Limitato permanente **Milano marittima centro** individuata da apposita ordinanza entro la quale sussiste il divieto di transito dalle ore 0 alle ore 24;
- Zona a Traffico Limitato stagionale **Milano marittima centro** individuata da apposita ordinanza entro la quale è istituito il divieto di transito in particolari periodi dell'anno e/o orari della giornata, eccetto i veicoli autorizzati;
- Zona a Traffico Limitato stagionale **Milano marittima lungomare** individuata da apposita ordinanza entro la quale è istituito il divieto di transito in particolari periodi dell'anno e/o orari della giornata, eccetto i veicoli autorizzati.

Di seguito si riportano le zone ZTL e APU del Comune di Cervia:



Fig. 6.1.1 e Fig. 6.1.2 – Tavola 5: Zona ZTL
stagionale e permanente Cervia Centro

6.2 MOBILITÀ CICLABILE

Per quanto concerne la mobilità ciclabile del comune di Cervia è stato approvato in consiglio comunale il 17/05/2016 il Masterplan che prevede la realizzazione delle nuove ciclovie turistiche all'interno del comune: l'ampliamento dell'esistente rete ciclabile e la costruzione di percorsi fruibili nel territorio delle Saline.

Partendo da Cervia, si snodano percorsi di pochi chilometri per giungere alle prime colline o salire nell'Appennino toscano-romagnolo e in collina. Esistono percorsi ciclo-naturalistici all'interno delle pinete di Cervia e Pinarella in terra battuta, mentre solo da poco è iniziata la realizzazione della ciclovie del Savio. Tuttavia, è evidente come le politiche precedenti abbiano operato per la messa in sicurezza dei tratti senza una strategica riorganizzazione dell'infrastruttura ciclopeditone a favore di una mobilità più sostenibile e lo sviluppo di un turismo legato al territorio naturalistico e paesaggistico del Comune di Cervia.

Di seguito viene riportato uno stralcio del masterplan approvato dalla giunta comunale:

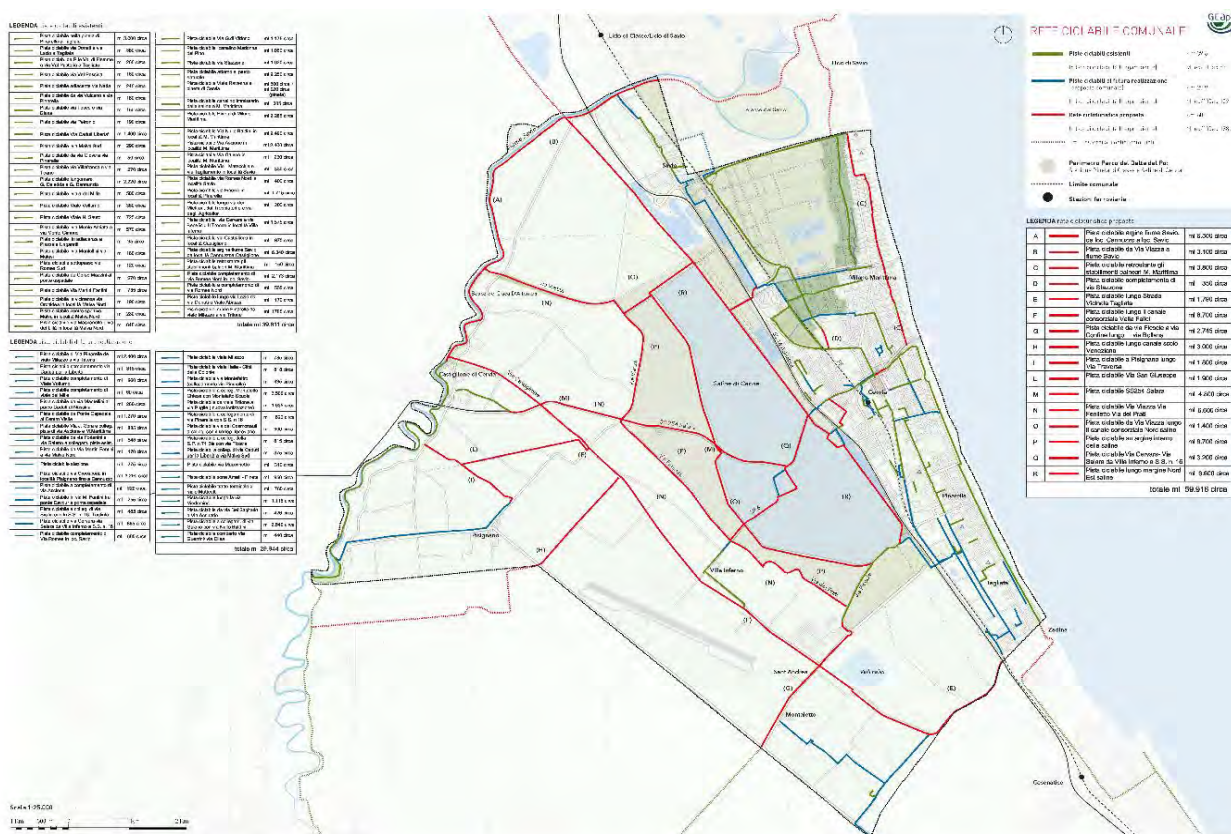


Fig. 6.1.1 - Masterplan Reti ciclovie

Qui di seguito nel dettaglio dei progetti di realizzazione della ciclovìa, si possono notare tre strutture portanti che sono quella delle Saline, la Ciclovìa Adriatica ed i percorsi Via Acqua. Sono previste altre due ulteriori reti ciclabili:

l'ampliamento della ciclovia Cesena – Cervia e quello della Via delle Cave.

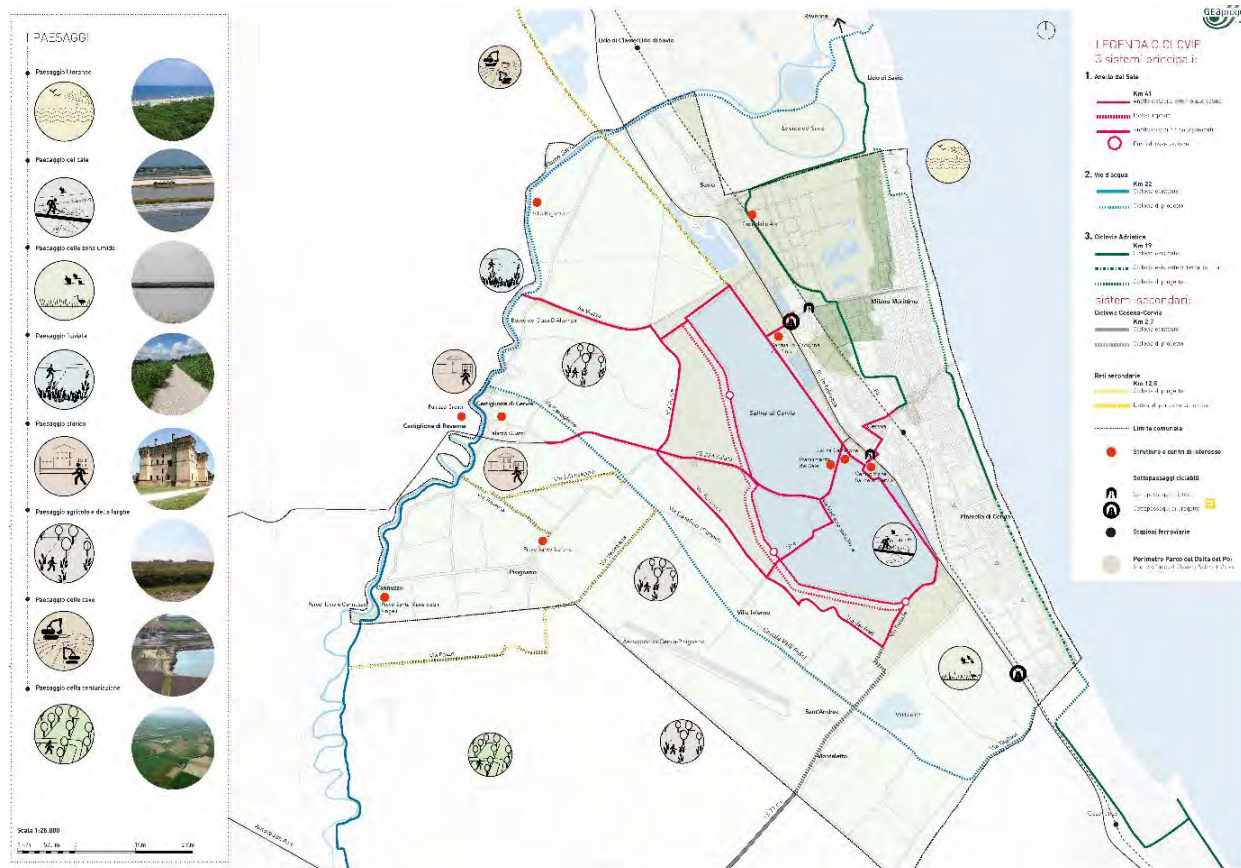


Fig. 6.1.2 - Masterplan Reti ciclovie

6.2.1 La ciclovia delle saline

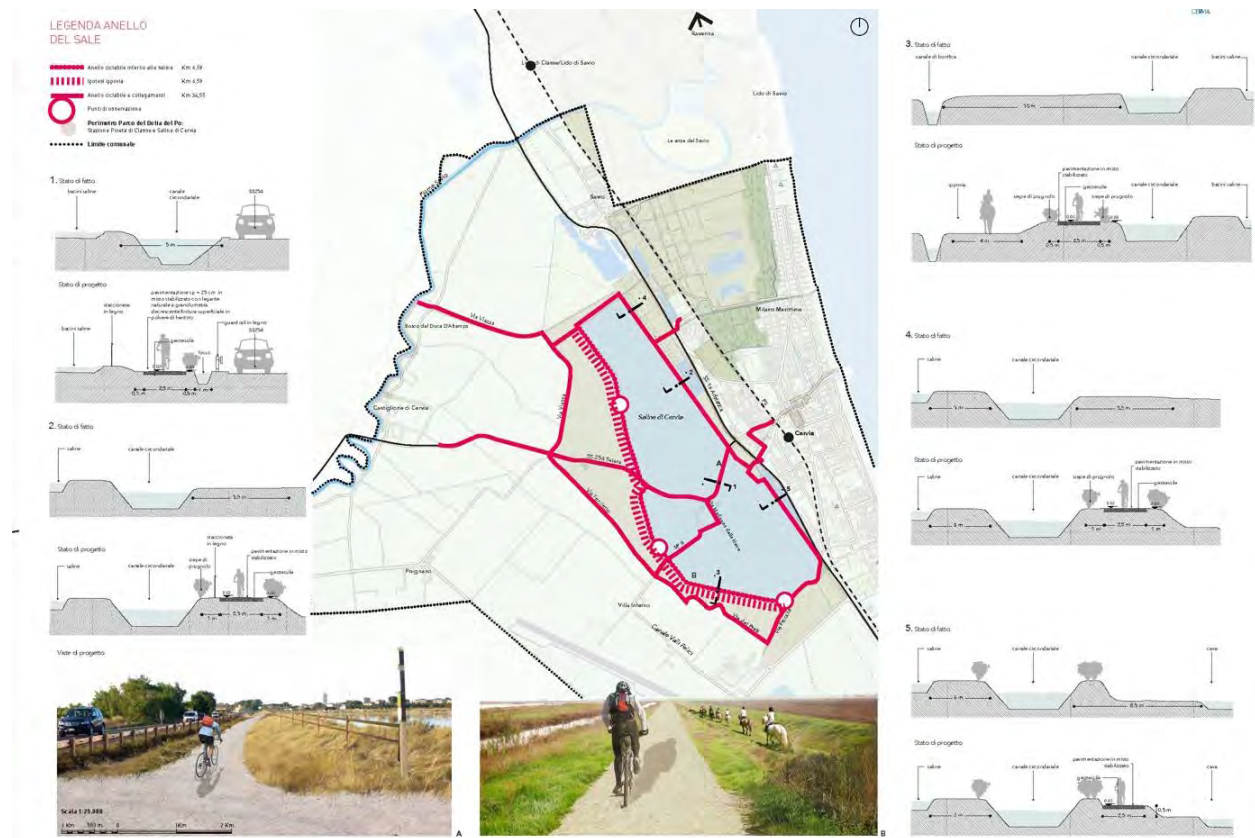
La ciclovia delle Saline è un progetto composto da più tratti ciclabili che si ramificano attorno le Saline di Cervia. Al momento esiste solamente il tratto orientale di collegamento con il Centro e, presentandosi in conglomerato bituminoso, segue l'argine Sud del Canale di Cervia prolungandosi fino alla ferrovia. Si connette successivamente con un tratto in progetto che percorre la parte Sud-Est delle saline sull'argine tra il canale circondariale e il lago di cava antistante proseguendo poi in parallelo con Via Ficocle, strada a basso traffico. Il percorso prosegue lungo via dei Prati, via Feniletto e via Viazza collegandosi infine con la ciclovia del Savio. Le vie coinvolte sono di medio/basso traffico e i tratti saranno dotati da apposite segnaletiche. Anche per il lato Nord-Est delle saline è previsto un percorso ai margini dei bacini; per il primo tratto su terreni pubblici e realizzato tra il canale circondariale e le saline, nel secondo tratto su terreni privati previo esproprio a Est del canale circondariale. Su un terreno largo circa 10m è previsto una passerella ciclopedonale.

Sull'argine interno alle Saline verrà inserito un percorso in misto stabilizzato su un terreno largo 10 metri tra il canale circondariale e il canale di bonifica. Il tracciato avrà larghezza 2,5 m e staccionata di protezione su entrambi i lati. Il progetto propone anche, parallelamente alla ciclovia, un'ippovia di circa 4 metri di larghezza e ribassata di 1 metro. Nello stesso tratto è stata proposta anche la realizzazione in posizioni strategiche di tre torrette di osservazione per il birdwatching.

Viene inoltre coinvolta anche il primo tratto di SP 254 e seguendo lungo le strade di via Madonna della Neve, SP6 e via Feniletto caratterizzati da un traffico medio/basso.

È prevista anche la realizzazione di una ciclovia larga 2,5m in materiale stabilizzato sul lato destro di via Martiri Fantini ridimensionando il canale adiacente. La SP254 ha un alto flusso di traffico, sono quindi previsti guard rail e apposite segnaletiche di direzione e segnalazione come misure di mitigazione.

Di seguito si riporta uno stralcio del masterplan della ciclovia delle saline (Fig. 6.1.1.1 – Tav. 7: Ciclovia delle saline):



6.2.2 La ciclabile adriatica

È una ciclovia litorale che nel tratto di Cervia corre parallelamente con la strada statale 16 Adriatica. Nel complesso ha una lunghezza di circa 1300 km e collega Trieste con Santa Maria di Leuca, offrendo un percorso lungo la riviera ricca di spiagge dedicate al turismo balneare. La Ciclovia Adriatica fa parte della rete di itinerari cicloturistici progettata dalla Fiab e nel tratto di Cervia costituisce il BI6 che scorre su vie secondarie poco trafficate ma anche su strade alto traffico come la SS16.

A pochi metri dal litorale si estende parallelamente una ciclovia a tratti in fase di sviluppo collegata con la Ciclovia Adriatica.

Il percorso si collega in località Pinarella di Cervia alla strada in terra battuta già esistente all'interno della pineta per la quale si prevede la messa in sicurezza e facilitazione dell'accessibilità oltre alla realizzazione di apposita segnaletica. L'ultimo tratto da realizzare connetterebbe lungo il canale di Zadina, il lungomare alla ciclabile esistente di Cesenatico.

Di seguito si riporta uno stralcio del masterplan della ciclabile adriatica (Fig. 6.1.2.1 – Tav. 7: ciclabile adriatica):

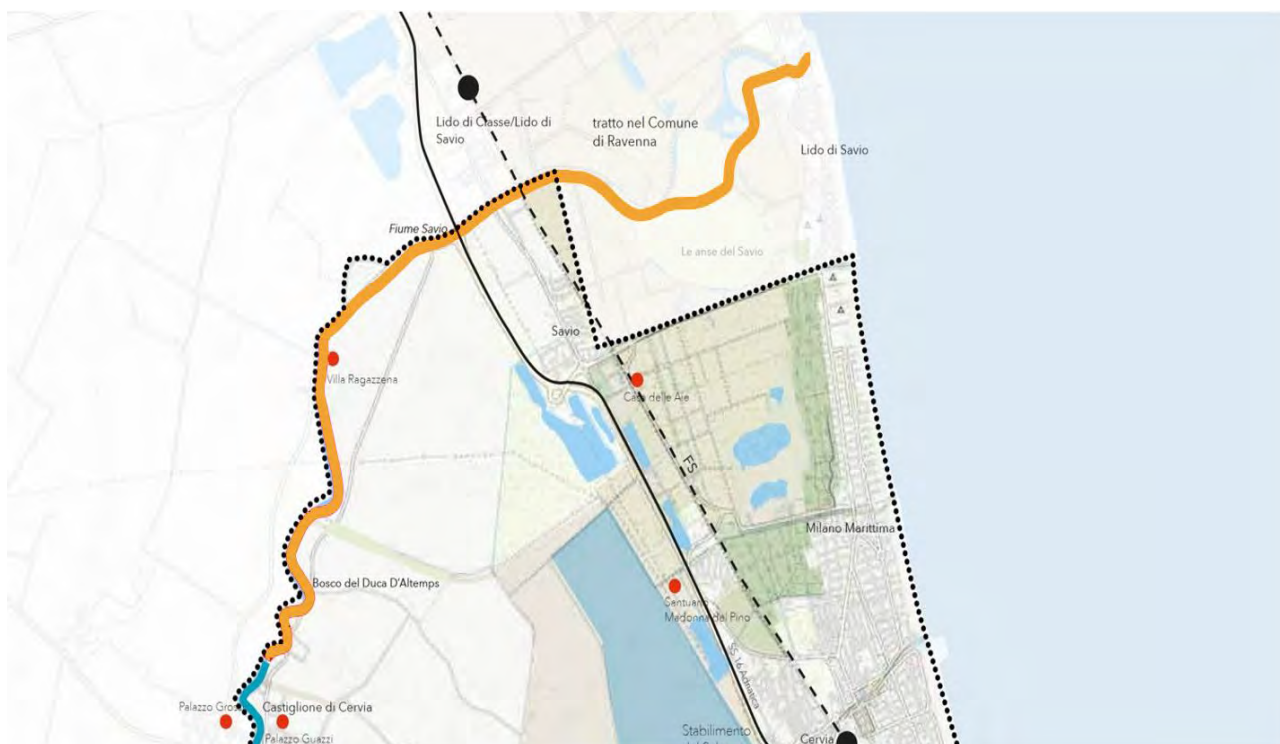


6.2.3 La ciclabile del savio

Si estende lungo l'argine destro del fiume omonimo e parte del ponte nuovo di Cesena per arrivare, in futuro, nei pressi della foce. A Cervia la ciclovia sterrata collega il Castiglione di Cervia con il Bosco del Duca D'Altemps. Il tratto da Castiglione di Cervia si estende fino a Castiglione di Ravenna.

Verrà inoltre realizzata un ulteriore prolungamento che andrà a toccare la foce del Fiume Savio in località Lido di Savio. Il percorso sarà utile anche come collegamento con il percorso Cervia – Ravenna che transita la foce del Savio.

La Ciclabile del Savio offre un panorama paesaggistico delle zone rurali rendendole oggetto di attrazione turistica, di seguito in Fig. 6.1.3.1 – Tav. 7: ciclabile del savio:



Le reti secondarie sono progettate per connettere alcuni punti focali del territorio, seguono strade a basso traffico che verranno messe in sicurezza e, sistemato il fondo stradale, tabellate con apposita segnaletica, secondo la normativa vigente. Per il tratto Cervia – Cesena a sud-ovest del territorio e tangente con Montaletto è stato proposto il proseguimento della ciclabile urbana esistente. Per il canale Valli Felici la proposta è di realizzare una ciclovia in sede propria sugli argini del canale, in materiale stabilizzato e protezioni laterali in steccato e andrà a collegare Castiglione di Cervia alla ferrovia. Il tratto che connette le saline a Ravenna prevede la realizzazione anch'esso di una ciclovia in sede propria che corra a lato delle cave esistenti a partire da Via Viazza (in Fig. 6.1.3.2 – Tav. 7: ciclabile del savio):



Fonte dati: Comune di Cervia - Masterplan reti ciclovie

6.2.4 Servizi di sharing – mobilità dolce

Il Comune di Cervia nel 2020 ha avviato un nuovo piano della mobilità urbana che prevede la disponibilità di 100 monopattini elettrici BIT Mobility.

Assieme alla società che fornisce il servizio di monopattini in sharing, sono state individuate circa 20 hub dove posizionare gli stalli di servizio, selezionandoli sulla base dei percorsi più trafficati dai cittadini nei giorni feriali. Le tariffe prevedono anche degli abbonamenti mensili vantaggiosi per agevolare i cittadini all'utilizzo dei monopattini elettrici.

BIT Mobility è l'azienda nata nel 2019 a Bussolengo, in provincia di Verona, attiva nel settore della sharing mobility, che si è posta la mission di ridurre la congestione del traffico e le emissioni di CO2 nelle piccole e grandi città italiane, offrendo una reale alternativa all'automobile che sia economica e rispettosa dell'ambiente. Presente a Milano, Torino, Verona, La Spezia Cattolica e Misano, BIT Mobility mette a disposizione dei centri urbani una flotta di moderni monopattini in modalità di sharing economy. Si tratta di mezzi alimentati da energia elettrica, facilmente reperibili, semplici da usare grazie all'app dedicata, ideati per diventare una soluzione green e comoda per la mobilità urbana.

Il servizio di bike sharing è integrato con la smart card Mi Muovo che a breve consentirà l'utilizzo di tutti i servizi legati alla mobilità nell'intera regione. Con la stessa tessera sarà quindi possibile prendere autobus e treni in città diverse, utilizzare il bike sharing, il car sharing, ricaricare l'auto e usufruire di tutti i servizi legati alla mobilità che verranno progressivamente attivati sul territorio regionale.

6.3 MOBILITÀ PEDONALE

Gli **spostamenti a piedi** vanno protetti ed incentivati, sapendo che sono una modalità di trasporto significativa e di grande interesse ai fini della sostenibilità. La protezione si ottiene con interventi sulla viabilità (adeguamento e manutenzione dei marciapiedi, realizzazione di passaggi pedonali, apposizione e manutenzione della segnaletica specifica). La incentivazione si ottiene aumentando le aree pedonali e le zone a traffico limitato, nonché agendo a livello informativo, promozionale e organizzativo.

6.3.1 Progetto Piedibus

Il Servizio Ambiente e il Servizio Politiche Educative del Comune di Cervia supportati dall'intera Amministrazione Comunale e in collaborazione con la Polizia Municipale, hanno riproposto nel 2021 il progetto "Un Piedibus per la città" una importante iniziativa di educazione alla mobilità scolastica sostenibile rivolta ai bambini e alle famiglie di tutte le nove Scuole Primarie del territorio, al fine di promuovere i principi di una corretta educazione alla mobilità a tutela della salute collettiva e dell'ambiente.

Le scuole Primarie coinvolte afferiscono ai 3 Istituti Scolastici Comprensivi di riferimento:

- IC 1 — Intercomunale Ravenna Cervia: Primaria Carducci Castiglione, Primaria Fermi Pisignano;
- IC Cervia 2 — Primaria Pascoli, Primaria Manzi Tagliata, Primaria Buonarroli Montaletto, Primaria Spallicci Pinarella, Primaria Deledda Pinarella;
- IC Cervia 3 - Primaria Martiri Fantini Cervia, Primaria Mazzini Milano Marittima;

Nell'anno scolastico 2018-2019 sono state attivate complessivamente 10 linee Piedibus in sette scuole Primarie, inaugurate a partire da ottobre 2018 e che hanno coinvolto attivamente 47 accompagnatori e 172 alunne/alunni.

Dall'elaborazione di alcuni dati è stato possibile per l'organizzazione calcolare una serie di parametri riferiti ad ogni bambino per ogni linea e per ogni scuola:

- frequenza %: rapporto percentuale tra i giorni in cui ogni partecipante ha frequentato la propria linea Piedibus e i giorni totali in cui la linea è stata attivata;
- km percorsi: ottenuti dalla distanza totale del percorso moltiplicato il numero di volte che il partecipante ha frequentato la linea;
- quantità di emissioni di anidride carbonica evitate;

SCUOLA	LINEA	FREQUENZA	KM PERCORSI	EMISSIONI DI CO2 EVITATE in grammi
Primaria Fermi	A	71%	14,4	1873
	B	39%	37,5	4875
Totale Primaria Fermi		42%	51,9	6747
Totale Primaria Carducci	A	43%	2469,5	321035
Primaria Manzi	A	40%	508,55	66112
	B	43%	305,55	39722
Totale Primaria Manzi		41%	814,1	105833
Totale Pascoli	A - 8.25	82%	44,5	5785
Totale Primaria Buonarroti	A	57%	71,6	9308
Primaria Mazzini	A	78%	790,35	102746
	B	92%	124,5	16185
Totale Primaria Mazzini		81%	914,85	118931
Totale Primaria Martiri Fantini	A	93%	40	5200
Totale		63%	4406,45	572839

Tab. 6.2.1.1 – Percorsi Piedibus

CRITICITÀ DELLA CITTÀ DI CERVIA



7 ANALISI DELLE CRITICITÀ DEL TERRITORIO DI CERVIA

Nell'ambito della ricostruzione e dell'analisi dello stato di fatto del Comune di Cervia si è proceduto ad individuare le **macro-criticità** riscontrate sul territorio comunale rispetto agli ambiti di mobilità inerti il piano urbano della mobilità sostenibile. In questo capitolo vengono classificate rispetto agli ambiti di pertinenza del PUMS e sono sovraordinate alle micro-criticità individuate all'interno del territorio urbano.

In generale non sono stati riscontrati grossi problemi per quanto riguarda la congestione del traffico durante il periodo di bassa stagione, si tiene di fatti a precisare che il periodo di alta stagione si considera all'interno delle otto settimane da luglio ad agosto, di conseguenza non è rappresentativo della mobilità ordinaria del comune ai fini della valutazione dell'offerta infrastrutturale di base.

Il PUMS per sua natura vuole indagare anche quei fenomeni che non si ripetono in maniera costante durante l'anno come, per esempio, possono essere i flussi turistici che influenzano l'alta stagione. Di conseguenza, è importante nell'analisi dello stato di fatto tenere in considerazione gli obiettivi generali del PUMS per individuare le criticità sul territorio che hanno l'influenza maggiore ai fini del PUMS.

Le principali macro-criticità sul territorio riguardano i seguenti ambiti:

- manutenzione del sedime stradale;
- regolamentazione dei passi carrai;
- regolamentazione della sosta su strada;
- livello di sicurezza alle intersezioni tra il flusso veicolare e quello ciclopeditonale;
- sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili;

Partendo dall'analisi dell'incidentalità all'interno del territorio comunale, la presenza di infrastrutture di mobilità ciclabile o pedonale e le condizioni di traffico si è proceduto all'individuazione di una serie puntuale di micro-criticità direttamente subordinate alla macroanalisi svolta in precedenza. Di seguito vengono presentate rispetto alla loro localizzazione all'interno del territorio comunale.

7.1 Analisi delle micro-criticità riscontrate sul territorio

Sulla base delle macro-criticità individuate si è dunque proceduto ad analizzare le viabilità e le aree in corrispondenza di strategici poli attrattori e aree di traffico. Nel complesso le aree sulle quali si sono riscontrate le maggiori criticità sono:

- tutta l'area del porto canale: con una scarsa manutenzione del sedime stradale ed attraversamenti poco sicuri per pedoni e ciclisti;
- Via Volturno: necessari attraversamenti più sicuri con segnaletica dedicata, definizione delle pertinenze ciclabili, pedonali e veicolari per tutto il tratto, necessario abbattimento delle barriere architettoniche.

7.1.1 Viale della stazione – Via dei mille

Sul fronte stazione la circolazione ciclopeditonale risulta non avere una pertinenza ben definita con diversi conflitti ciclista – pedone e con i veicoli. La segnaletica orizzontale lungo viale della stazione risulta con un discreto stato di manutenzione, si rendono opportuni attraversamenti pedonali con segnaletica di colore evidente ed illuminazione dedicata allo scopo di aumentare il livello di sicurezza e comfort per pedoni e ciclisti. In generale la sezione stradale risulta sfruttata male nei termini di mobilità ciclo pedonale, la sezione dovrebbe essere ricalibrata in favore degli spazi di pertinenza ciclabile e pedonale.

Le problematiche riscontrate su Viale della stazione proseguono in maniera alternata su Via dei mille che trova il suo sbocco lato mare su in importante intersezione dove la circolazione e gli attraversamenti di ciclisti e pedoni che vogliono accedere al lungo mare risulta poco agevole rispetto alla circolazione veicolare, anche qui si riscontra un basso livello di sicurezza degli attraversamenti.



Fig. 7.1.1.1 – Viale della stazione (fronte stazione FS)

7.1.2 Viale Volturno

Su questa viabilità è necessario un generale riordino della sezione stradale con una migliore definizione delle pertinenze ciclabili (in specifici tratti), pedonali e veicolari. In alcuni punti la manutenzione del sedime stradale non risulta sufficiente. La segnaletica orizzontale appare con uno scarso stato di manutenzione, rendendo così gli attraversamenti pedonali poco sicuri, inoltre, la disposizione degli attraversamenti e una segnaletica non dedicata aumentano il livello di rischio incidenti. Anche gli incroci con le altre viabilità su Viale Volturno risultano poco sicuri. Nel complesso si fa notare che si rende necessario un generale riordino e disciplina della sosta rispetto agli attraversamenti in maniera tale da limitare a “0” le situazioni a rischio incidente.



Fig. 7.1.2.1 – Viale Volturno

7.1.3 Area del porto canale

Per quanto riguarda l'area del porto canale si fa notare necessario un riordino della sezione stradale su Via Proserpina. Anche qui la segnaletica orizzontale risulta pressoché inesistente e la sosta poco organizzata.

Su Piazza Andra Costa si rende necessaria una maggior disciplina degli stalli di sosta rispetto agli attraversamenti. Di conseguenza, risultano pericolosi gli incroci della viabilità data anche la vocazione ad aree di parcheggio della Piazza.

Le problematiche più gravi sono tuttavia, state riscontrate nell'area est del porto canale, nel triangolo delle seguenti viabilità: Via Parini, Via Paratoie e Via Oriani. Le problematiche riscontrate sono diverse e riguardano:

- scarso livello di sicurezza dell'incrocio da Via Paratoie su Via Oriani;
- necessario riordino generale dell'arredo urbano al fine di eliminare/spostare/rimuovere eventuali barriere architettoniche;
- manutenzione della segnaletica orizzontale;
- regolamentazione dello spazio riservato ai dehors che non dovrebbero precludere la circolazione (specialmente quella pedonale);
- percorso ciclabile su Via Parini risulta particolarmente pericoloso per la conformazione degli incroci tra il flusso veicolare e quello ciclabile;
- Inoltre, il sedime strale risulta in cattivo stato di manutenzione che si traduce in un minore livello di sicurezza del percorso.



Fig. 7.1.3.1 – Via Oriani - Paratoie



Fig. 7.1.3.2 – Incrocio di Via Oriani – Paratoie



Fig. 7.1.3.3 – Via Parini

7.1.4 Viale Tritone

Su Viale Tritone non sono state riscontrate grosse problematiche se non la disposizione degli stalli di sosta a ridosso degli attraversamenti pedonali. Si fa notare che la presenza di stalli di parcheggio a ridosso della segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale possono precludere l'avvistamento dei pedoni da parte dei veicoli e viceversa, creando una potenziale rischio di incidenti mortali particolarmente elevato.



Fig. 7.1.4.1 – Viale Tritone

7.1.5 Via Emilia

Su Via Emilia sono state riscontrate le seguenti principali criticità:

- conformazione degli incroci con le altre viabilità: troppo avanzati
- attraversamenti pedonali: disposizione scorretta;
- pertinenza pedonale pressoché inesistenti per lunghi tratti di Via Emilia, di conseguenza anche la circolazione ciclabile non risulta disciplinata;
- necessario riordino della segnaletica e dell'arredo al fine di eliminare le barriere architettoniche.



Fig. 7.1.5.1 – Via Emilia

7.1.6 Via Pinarella

Necessari interventi di traffic calming, la strada è molto lunga e tendenzialmente dritta. Le velocità medie risultano maggiori dei limiti consentiti. Interventi di traffic calming, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali possono contribuire al miglioramento del livello di sicurezza generale.

Attraversamento pericoloso, cattivo posizionamento, interruzione immotivata della ciclopeditonale sono tutti fattori di rischio che contribuiscono ad aumentare il livello di incidentalità. Si fa notare che si rende necessaria una costante e corretta manutenzione della verniciatura della pista ciclabile al fine di mantenerla sempre ben visibile rispetto alla viabilità veicolare, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti e degli incroci.



Fig. 7.1.6.1 – Via Pinarella



Fig. 7.1.6.2 – Via Pinarella

7.2 ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI SPAZI PUBBLICI

Come accennato nel precedente paragrafo 5.2, la situazione delle **barriere architettoniche negli spazi pubblici** dell'area urbana Cervia presenta diversi problemi, a partire dai marciapiedi.

Un Piano per la Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) deve essere avviato nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), come Progetto Particolareggiato di settore, così come richiesto dalla normativa e dalle direttive vigenti.

In sede di PUMS possono peraltro essere definite le "linee guida" da seguire per la predisposizione del Piano, anticipando indicazioni generali operative per dare inizio rapidamente a fasi attuative.

Alla base di un PEBA stanno alcuni principi che devono informare tutta l'attività di pianificazione; alla base di tali principi stanno alcune considerazioni:

- le barriere architettoniche non riguardano solo i "disabili motori", ovvero le persone in carrozzella o con limitazioni, permanenti o temporanee, alla deambulazione; sono da considerare barriere architettoniche anche quelle che riguardano altre categorie di disabili, come ad esempio i non udenti ed i non vedenti; ed ancora le barriere influiscono sulla mobilità delle persone che portano in giro bambini in passeggino, o anche le persone anziane con difficoltà a camminare;
- i migliori conoscitori delle esigenze, nonché giudici della esistenza (o della assenza) di barriere architettoniche sono i portatori di handicap stessi;
- il problema della accessibilità riguarda non solo le aree esterne, generalmente pubbliche, ma anche gli edifici, in parte pubblici, ma anche in gran parte "privati aperti al pubblico" (si pensi ad esempio agli esercizi commerciali, negozi, bar, ristoranti, ecc.)

Dalle considerazioni sopra esposte si deduce che:

- il PEBA è richiesto per **venire incontro alle esigenze dei portatori di handicap**, ma ha effetti positivi sulla mobilità di molte categorie di persone; in questo senso il PEBA assolve precise disposizioni legislative (come la legge n.67 del 2006) finalizzate ad eliminare le discriminazioni e ad assicurare pari opportunità a tutti i cittadini;
- il PEBA si fa solo con la **collaborazione e la partecipazione attiva** dei portatori di handicap e delle loro organizzazioni, meglio ancora se organicamente integrate nel gruppo di progetto;
- l'attuazione di un PEBA è un lavoro lungo, che richiede impegno e costanza di intenti; vanno quindi definite bene le **priorità e le fasi di attuazione**, in modo che ogni step attuativo espliciti da subito la sua utilità;
- la **eliminazione delle barriere nelle aree pubbliche** (principalmente le strade) è una faccia del problema, di diretta competenza della Pubblica Amministrazione, che deve essere accompagnata da interventi che attivino azioni di adeguamento da parte dei privati.

Il lavoro preparatorio di un PEBA effettuabile nell'ambito del PUMS, in modo che si possa pervenire rapidamente ad una fase attuativa, dovrà prevedere i seguenti passaggi:

- Mappatura dei servizi da rendere accessibili, individuando le tipologie prioritarie; in questo può essere estremamente utile il lavoro di censimento effettuato nell'ambito degli studi per la redazione del nuovo PRG; in prima battuta, salvo verifiche da effettuarsi con le organizzazioni dei portatori di handicap, possono essere considerate le seguenti tipologie:
 - attrezzature sociali e sanitarie (pubbliche e anche private, come le farmacie)
 - attrezzature amministrative;
 - attrezzature culturali e religiose
- Individuazione dei percorsi più "domandati", da rendere privi di barriere; per questo può essere conveniente partire dalla localizzazione dei posti auto riservati ai disabili nelle zone residenziali, che generalmente rispondono ad esigenze precise;
- Definizione dei requisiti che devono avere i percorsi, in base alle norme vigenti in materia;
- Costruzione di un abaco delle soluzioni adottabili per le diverse problematiche: pavimentazioni, marciapiedi, cordoli, fermate autobus, raccordi marciapiede-strada, ecc.

A partire da questo lavoro si potrà passare, inserendolo nel normale processo di pianificazione, alla redazione di un vero e proprio PEBA.

7.3 GESTIONE E MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE

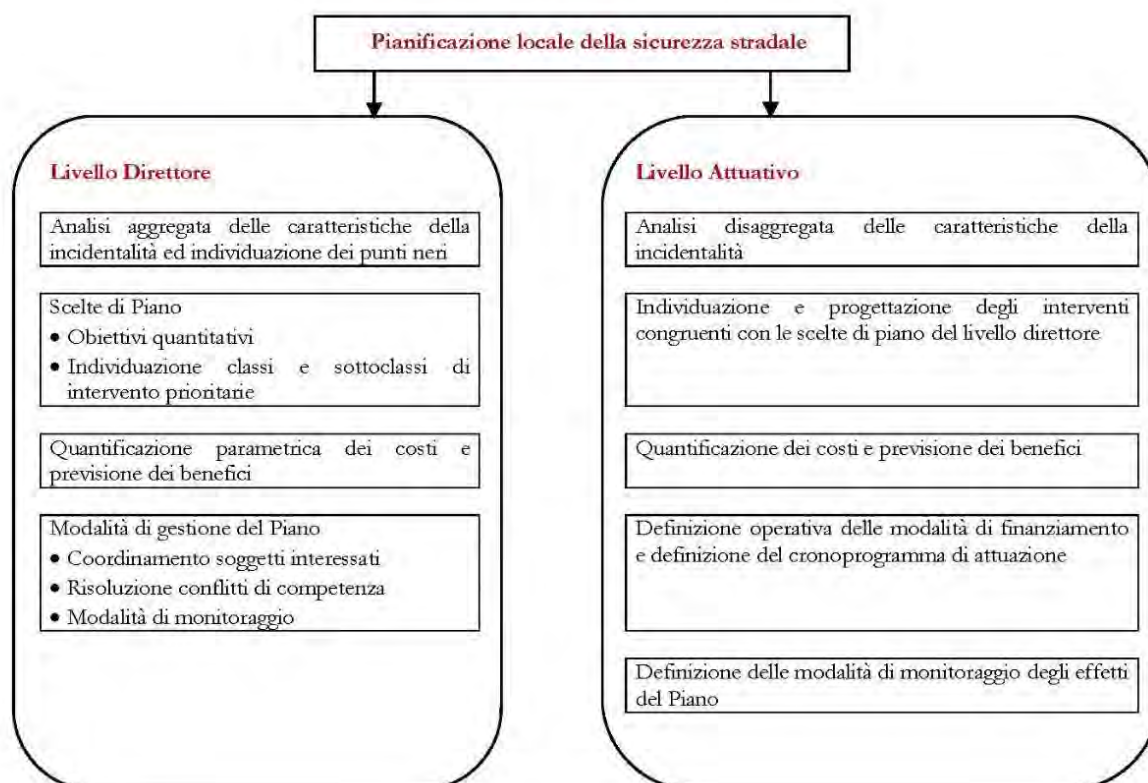
Il PUMS di Cervia, in coerenza con le linee guida europee e con la normativa nazionale di settore, ha come obiettivo prioritario la visione rischio zero per la città di Cervia (zero vittime di incidenti stradali).

La sicurezza stradale infatti costituisce l'elemento di primario interesse ai fini della realizzazione di una mobilità sostenibile.

Un evento incidentale è da considerarsi certamente raro se commisurato ai volumi di traffico veicolare che interessano ogni giorno le strade comunali. Questa caratteristica fa del fenomeno incidentale un'attività particolarmente complessa poiché un sinistro raramente può essere analizzato durante le fasi di innesco e di evoluzione, ma solo a fatto avvenuto.

Il governo e la costruzione della sicurezza stradale si basano sull'attuazione:

- delle Legge 144 del 1999 relativa al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e nel rispetto dei Decreti Ministeriali relativi alle norme funzionali e geometrici della costruzione delle strade e delle intersezioni;
- del Decreto Legislativo n.35 del 15/03/2011 recante le Linee Guida per la Gestione della Sicurezza delle Infrastrutture Stradali.



7.3.1 Modalità operative

La Legge 144 del 1999 ha istituito il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** quale strumento volto a ridurre il numero e gli effetti dei sinistri stradali a livello nazionale e determinare gli strumenti di pianificazione a livello locale.

In ambito comunale le azioni relative alla sicurezza stradale devono essere formalizzate all'interno del PUT secondo uno specifico piano di settore articolato su due livelli secondo lo schema sotto riportato:

- **livello direttore (PDSS)** finalizzato ad individuare gli obiettivi quantitativi e qualitativi e le classi e sottoclassi di intervento (vedi tabella a seguire);
- **livello attuativo (PASS)** nel quale si progettano gli interventi e si prevedono le modalità di attuazione.

Gli indirizzi soprarichiamati sotto intendono una sistematicità di approccio che deve garantire:

- il controllo dell'intero processo nella progettazione delle azioni di contrasto;
- la valutazione ed il monitoraggio dell'efficacia dei singoli interventi atti a contrastare i fattori di rischio in rapporto allo specifico contesto infrastrutturale-urbanistico-ambientale.

Queste due attività devono essere svolte comunque in coerenza con quanto previsto dal D.M. 35/2011, secondo quindi, lo schema riportato nella figura seguente.



8 FONTI E LINK DI RIFERIMENTO QUADRO CONOSCITIVO IN MERITO AL PUMS DELLA CITTÀ DI CERVIA

Si riporta nel seguito un dettaglio di alcune delle principali fonti utilizzate per la predisposizione del presente Quadro conoscitivo.

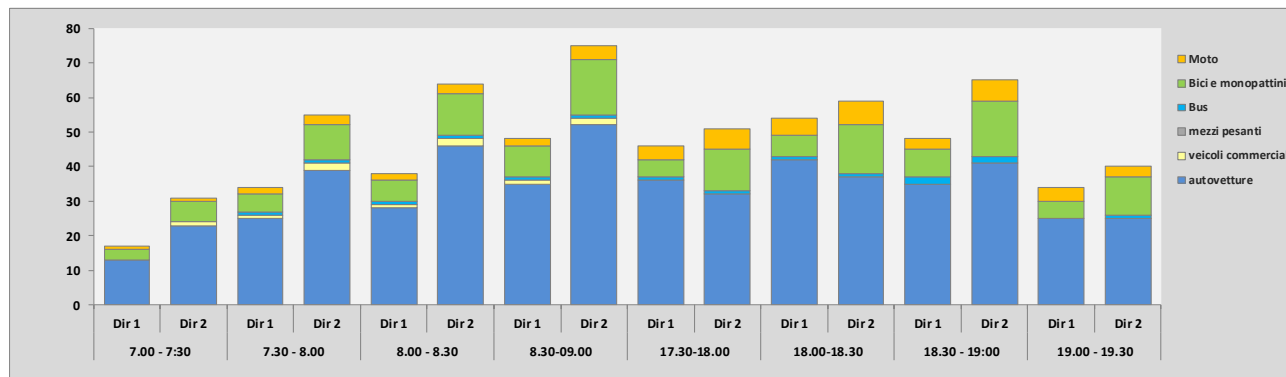
- Fonti di riferimento bibliografiche:
 - Documentazione trasmessa dal Comune di Cervia
 - Piano operativo del Comune di Cervia
- Fotografie della città di Cervia:
 - <https://www.turismo.comunecervia.it>
- Dati statistici:
 - Dati demografici:
 - <http://dati.istat.it/Index.aspx>
 - <http://demo.istat.it/>
 - <https://www.ra.camcom.gov.it/studi-statistiche-prezzi/anagrafe-imprese>
 - <https://statistica.regione.emilia-romagna.it/>
 - <https://www.comunecervia.it>
 - <https://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche.html>
- Mappe servizi pubblici:
 - Mappa trasporti ferroviari:
 - <https://www.tper.it/percorsi-orari/mappe>
 - <https://www.startromagna.it/>
 - Mappa servizio di ricarica colonnine elettriche:
 - <https://heraricarica.gruppohera.it/>

9 ALLEGATI

Allegati

9.1 RILIEVI DI TRAFFICO BASSA STAGIONE

SEZIONE 1 - VIA G. MATTEOTTI



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	13	0	0	0	3	1	17
Dir 2	23	1	0	0	6	1	31
tot	36	1	0	0	9	2	48

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	28	1	0	1	6	2	38
Dir 2	46	2	0	1	12	3	64
tot	74	3	0	2	18	5	97

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	36	0	0	1	5	4	46
Dir 2	32	0	0	1	12	6	51
tot	68	0	0	2	17	10	97

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	35	0	0	2	8	3	48
Dir 2	41	0	0	2	16	6	65
tot	76	0	0	4	24	9	113

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	25	1	0	1	5	2	34
Dir 2	39	2	0	1	10	3	55
tot	64	3	0	2	15	5	89

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	35	1	0	1	9	2	48
Dir 2	52	2	0	1	16	4	75
tot	87	3	0	2	25	6	123

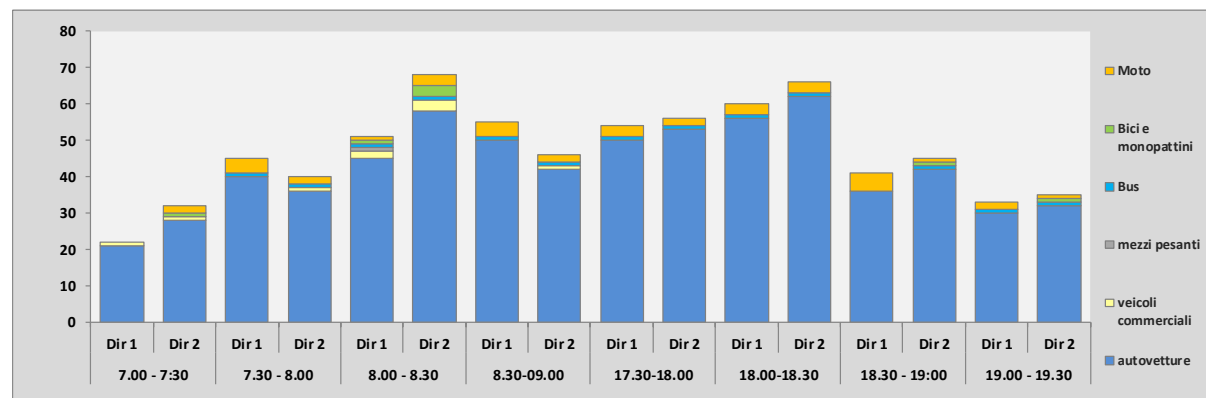
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	42	0	0	1	6	5	54
Dir 2	37	0	0	1	14	7	59
tot	79	0	0	2	20	12	113

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	25	0	0	0	5	4	34
Dir 2	25	0	0	1	11	3	40
tot	50	0	0	1	16	7	74

SEZIONE 2 - VIALE G.DI VITTORIO



Dir 1 verso Nord (dir. Adriatica)
Dir 2 verso sud (dir. Cervia)



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	21	1	0	0	0	0	22
Dir 2	28	1	0	0	1	2	32
tot	49	2	0	0	1	2	54

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	45	2	1	1	1	1	51
Dir 2	58	3	0	1	3	3	68
tot	103	5	1	2	4	4	119

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	50	0	0	1	0	3	54
Dir 2	53	0	0	1	0	2	56
tot	103	0	0	2	0	5	110

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	36	0	0	0	0	5	41
Dir 2	42	0	0	1	1	1	45
tot	78	0	0	1	1	6	86

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	40	0	0	1	0	4	45
Dir 2	36	1	0	1	0	2	40
tot	76	1	0	2	0	6	85

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	50	0	0	1	0	4	55
Dir 2	42	1	0	1	0	2	46
tot	92	1	0	2	0	6	101

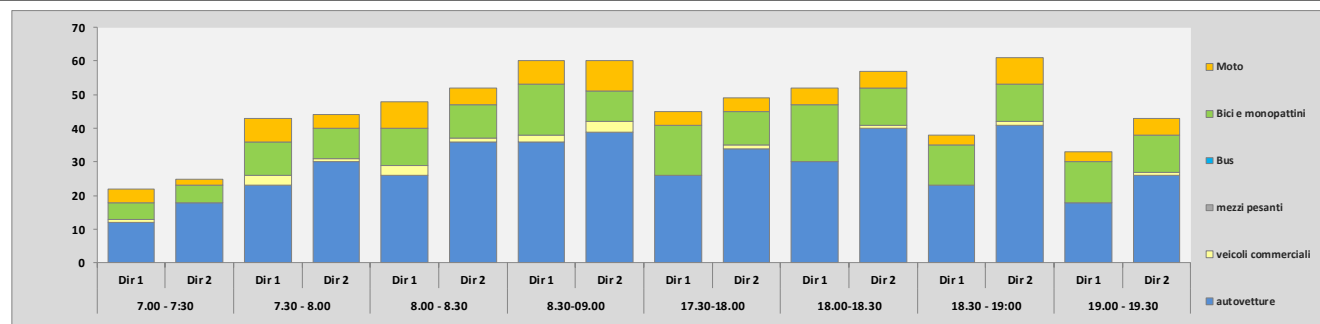
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	56	0	0	1	0	3	60
Dir 2	62	0	0	1	0	3	66
tot	118	0	0	2	0	6	126

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	30	0	0	1	0	2	33
Dir 2	32	0	0	1	1	1	35
tot	62	0	0	2	1	3	68

SEZIONE 3 - VIA MILANO



Dir 1 Verso Nord (dir.
Dir 2 verso Sud (dir.



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	12	1	0	0	5	4	22
Dir 2	18	0	0	0	5	2	25
tot	30	1	0	0	10	6	47

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	26	3	0	0	11	8	48
Dir 2	36	1	0	0	10	5	52
tot	62	4	0	0	21	13	100

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	26	0	0	0	15	4	45
Dir 2	34	1	0	0	10	4	49
tot	60	1	0	0	25	8	94

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	23	0	0	0	12	3	38
Dir 2	41	1	0	0	11	8	61
tot	64	1	0	0	23	11	99

7.30-8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	23	3	0	0	10	7	43
Dir 2	30	1	0	0	9	4	44
tot	53	4	0	0	19	11	87

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	36	2	0	0	15	7	60
Dir 2	39	3	0	0	9	9	60
tot	75	5	0	0	24	16	120

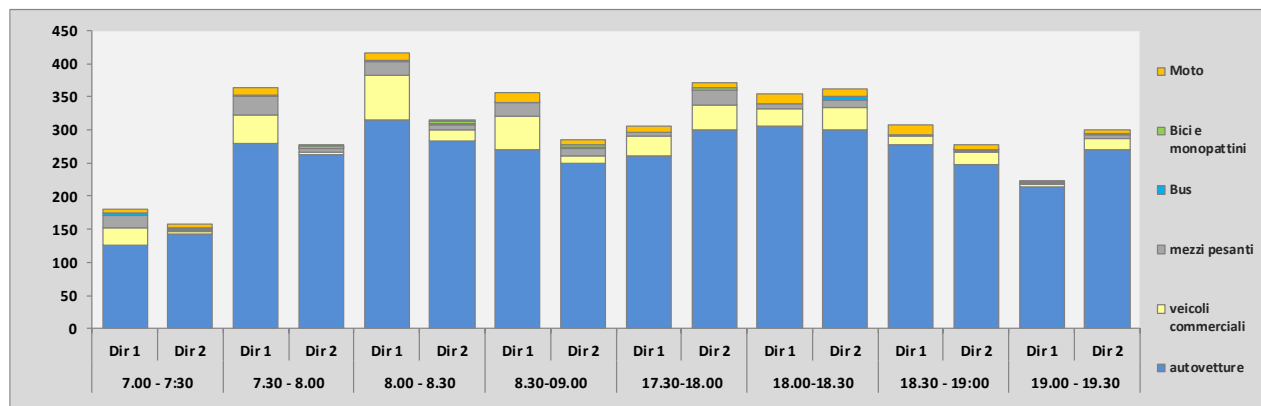
18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	30	0	0	0	17	5	52
Dir 2	40	1	0	0	11	5	57
tot	70	1	0	0	28	10	109

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	18	0	0	0	12	3	33
Dir 2	26	1	0	0	11	5	43
tot	44	1	0	0	23	8	76

SEZIONE 4 - VIA MARTIRI FANTINI



Dir 1	Verso mare
Dir 2	Verso entroterra



7.00 - 7.30	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	125	27	19	4	0	5	180
Dir 2	142	4	3	2	1	6	158
tot	267	31	22	6	1	11	338

8.00 - 8.30	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	315	68	20	2	0	11	416
Dir 2	283	17	7	3	3	3	316
tot	598	85	27	5	3	14	732

17.30 - 18.00	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	261	30	6	0	0	8	305
Dir 2	301	37	22	1	2	8	371
tot	562	67	28	1	2	16	676

18.30 - 19.00	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	278	12	3	0	0	15	308
Dir 2	247	19	3	1	1	6	277
tot	525	31	6	1	1	21	585

7.30 - 8.00	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	280	43	28	1	0	11	363
Dir 2	263	4	5	1	2	2	277
tot	543	47	33	2	2	13	640

8.30 - 9.00	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	270	51	20	1	0	14	356
Dir 2	250	10	13	1	3	8	285
tot	520	61	33	2	3	22	641

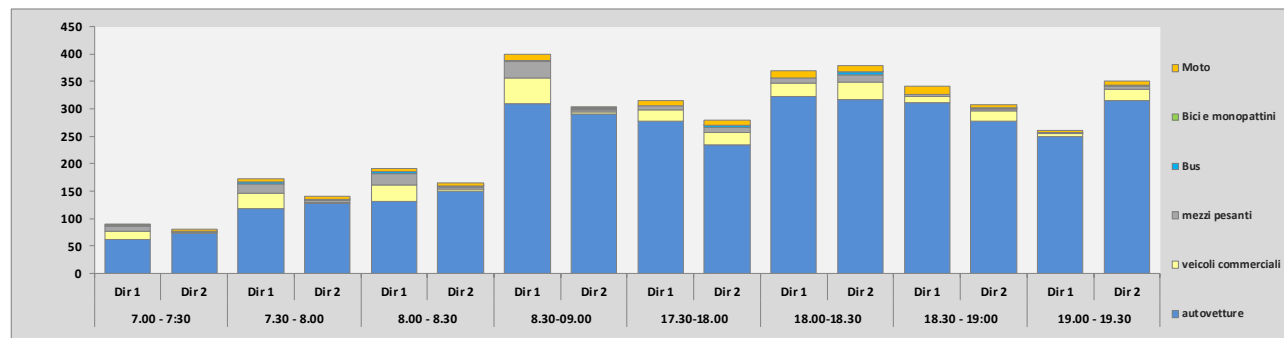
18.00 - 18.30	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	305	27	8	0	0	14	354
Dir 2	300	33	13	4	1	11	362
tot	605	60	21	4	1	25	716

19.00 - 19.30	auto	commerciali	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	214	4	1	2	0	3	224
Dir 2	270	18	4	0	2	6	300
tot	484	22	5	2	2	9	524

SEZIONE 5 - PONTE S.GIORGIO



Dir 1 verso ospedale
Dir 2 verso istituto



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	63	14	10	2	0	2	91
Dir 2	73	2	1	1	0	3	80
tot	136	16	11	3	0	5	171

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	132	30	20	4	0	5	191
Dir 2	150	4	3	2	1	6	166
tot	282	34	23	6	1	11	357

17.30-18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	277	21	7	0	0	11	316
Dir 2	234	23	10	3	1	8	279
tot	511	44	17	3	1	19	595

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	311	12	3	0	0	16	342
Dir 2	277	20	3	1	1	6	308
tot	588	32	6	1	1	22	650

7.30-8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	119	27	18	4	0	4	172
Dir 2	127	3	3	2	1	5	141
tot	246	30	21	6	1	9	313

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	310	47	30	1	0	11	399
Dir 2	290	4	5	1	2	2	304
tot	600	51	35	2	2	13	703

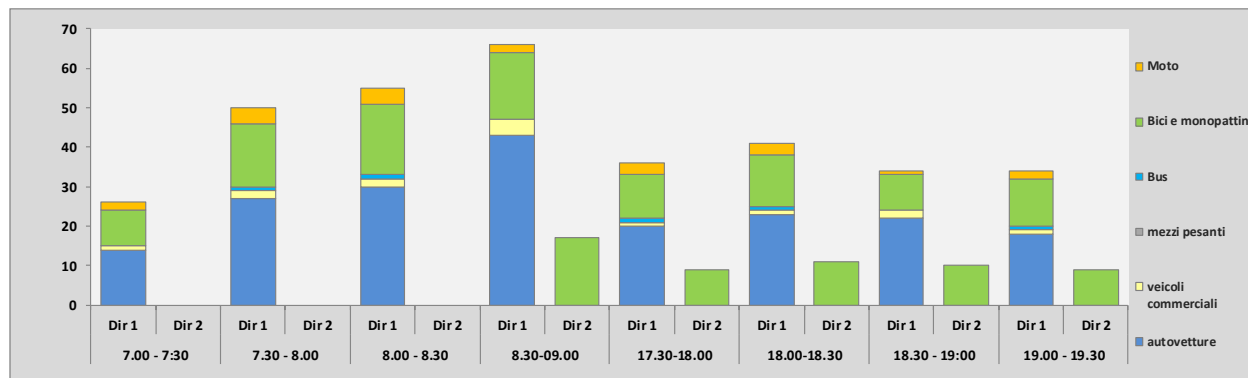
18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	323	25	8	0	0	14	370
Dir 2	318	31	14	4	1	11	379
tot	641	56	22	4	1	25	749

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	250	5	1	2	0	3	261
Dir 2	315	21	5	0	2	7	350
tot	565	26	6	2	2	10	611

SEZIONE 6 - VIA CAVOUR (Venerdì 28/08/2021)



Dir 1 Verso Nord (senso unico)
Dir 2 Verso Sud (cliccabile bidirezionale)



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	14	1	0	0	9	2	26
Dir 2	0	0	0	0	0	0	0
tot	14	1	0	0	9	2	26

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	30	2	0	1	18	4	55
Dir 2	0	0	0	0	0	0	0
tot	30	2	0	1	18	4	55

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	20	1	0	1	11	3	36
Dir 2	0	0	0	0	9	0	9
tot	20	1	0	1	20	3	45

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	22	2	0	0	9	1	34
Dir 2	0	0	0	0	10	0	10
tot	22	2	0	0	19	1	44

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	27	2	0	1	16	4	50
Dir 2	0	0	0	0	0	0	0
tot	27	2	0	1	16	4	50

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	43	4	0	0	17	2	66
Dir 2	0	0	0	0	17	0	17
tot	43	4	0	0	34	2	83

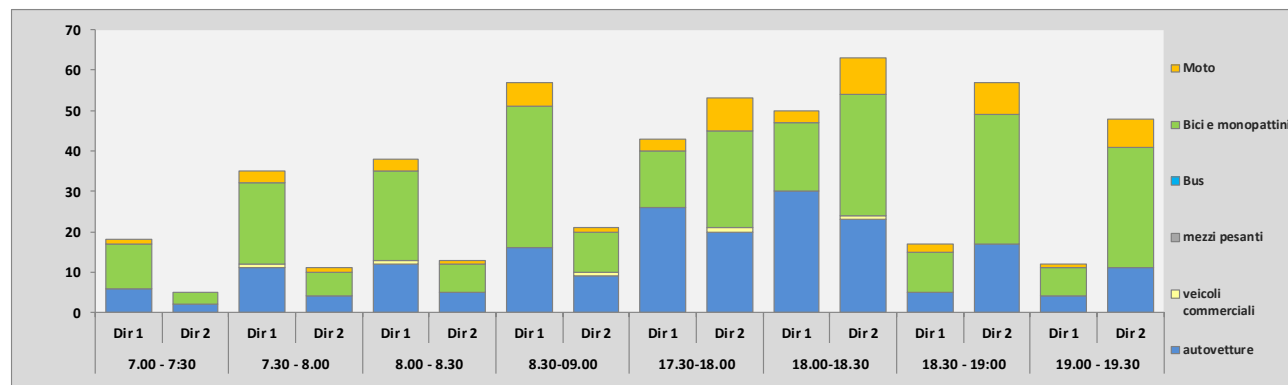
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	23	1	0	1	13	3	41
Dir 2	0	0	0	0	11	0	11
tot	23	1	0	1	24	3	52

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	18	1	0	1	12	2	34
Dir 2	0	0	0	0	9	0	9
tot	18	1	0	1	21	2	43

SEZIONE 7 - VIALE ROMA



Dir 1 Verso mare
Dir 2 verso entroterra



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	6	0	0	0	11	1	18
Dir 2	2	0	0	0	3	0	5
tot	8	0	0	0	14	1	23

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	12	1	0	0	22	3	38
Dir 2	5	0	0	0	7	1	13
tot	17	1	0	0	29	4	51

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	26	0	0	0	14	3	43
Dir 2	20	1	0	0	24	8	53
tot	46	1	0	0	38	11	96

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	5	0	0	0	10	2	17
Dir 2	17	0	0	0	32	8	57
tot	22	0	0	0	42	10	74

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	11	1	0	0	20	3	35
Dir 2	4	0	0	0	6	1	11
tot	15	1	0	0	26	4	46

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	16	0	0	0	35	6	57
Dir 2	9	1	0	0	10	1	21
tot	25	1	0	0	45	7	78

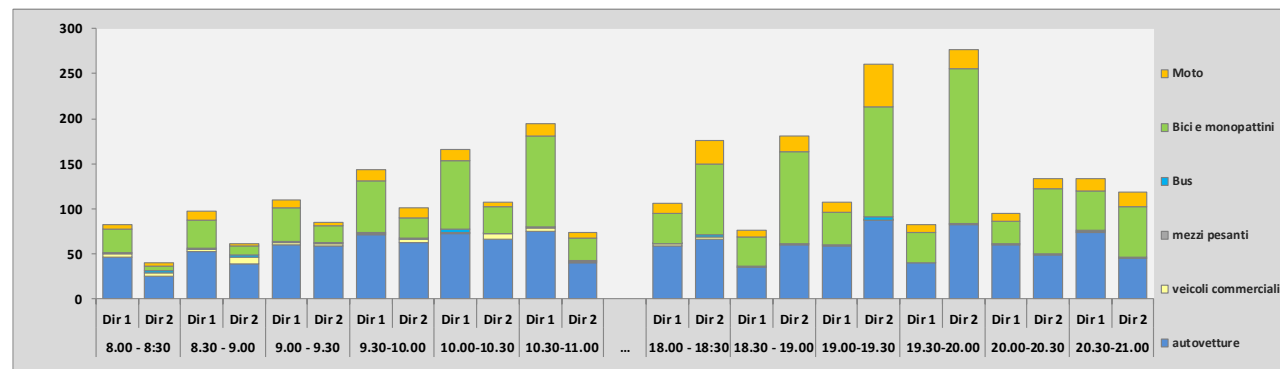
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	30	0	0	0	17	3	50
Dir 2	23	1	0	0	30	9	63
tot	53	1	0	0	47	12	113

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	4	0	0	0	7	1	12
Dir 2	11	0	0	0	30	7	48
tot	15	0	0	0	37	8	60

SEZIONE 8 - VIALE DEI MILLE



Dir 1 verso mare
Dir 2 verso stazione



7.00 - 7.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	34	1	1	0	4	2	42
Dir 2	30	2	0	2	5	1	40
tot	64	3	1	2	9	3	82

8.00 - 8.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	65	6	8	0	3	5	87
Dir 2	69	2	9	0	4	6	90
tot	134	8	17	0	7	11	177

17.30 - 18.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	41	2	3	0	2	6	54
Dir 2	35	0	0	2	3	0	40
tot	76	2	3	2	5	6	94

18.30 - 19.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	51	3	0	0	5	4	63
Dir 2	62	1	1	0	3	1	68
tot	113	4	1	0	8	5	131

7.30 - 8.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	52	0	5	0	7	6	70
Dir 2	65	1	3	0	3	1	73
tot	117	1	8	0	10	7	143

8.30 - 9.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	70	4	10	0	6	2	92
Dir 2	62	2	8	0	5	1	78
tot	132	6	18	0	11	3	170

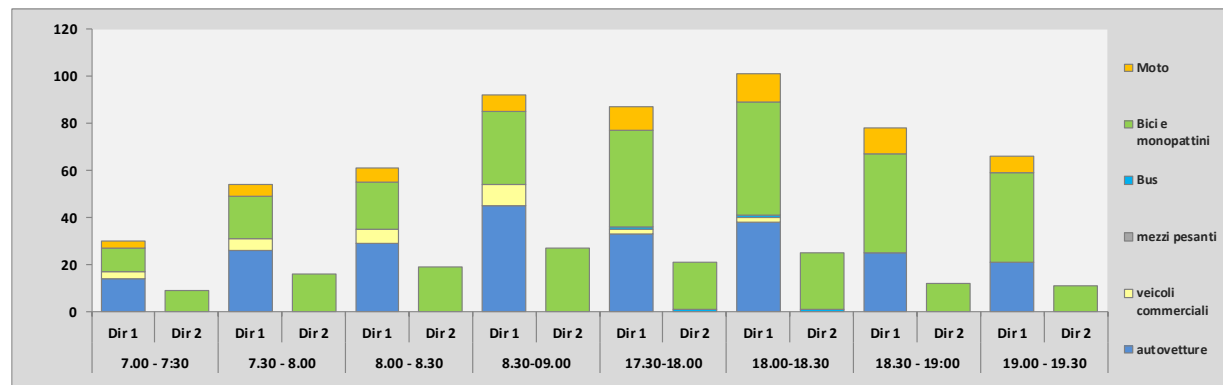
18.00 - 18.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	53	0	0	0	7	3	63
Dir 2	45	1	0	0	5	3	54
tot	98	1	0	0	12	6	117

19.00 - 19.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	59	2	2	0	3	5	71
Dir 2	50	0	0	0	1	1	52
tot	109	2	2	0	4	6	123

SEZIONE 9 - BAGNO MILUNA, lungomare Grazie Deledda



Dir 1 verso nord (grand hotel cervia residenza)
Dir 2 verso sud lungomare



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	14	3	0	0	10	3	30
Dir 2	0	0	0	0	9	0	9
tot	14	3	0	0	19	3	39

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	29	6	0	0	20	6	61
Dir 2	0	0	0	0	19	0	19
tot	29	6	0	0	39	6	80

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	33	2	0	1	41	10	87
Dir 2	0	0	0	1	20	0	21
tot	33	2	0	2	61	10	108

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	25	0	0	0	42	11	78
Dir 2	0	0	0	0	12	0	12
tot	25	0	0	0	54	11	90

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	26	5	0	0	18	5	54
Dir 2	0	0	0	0	16	0	16
tot	26	5	0	0	34	5	70

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	45	9	1	0	31	7	92
Dir 2	0	0	0	0	27	0	27
tot	45	9	1	0	58	7	119

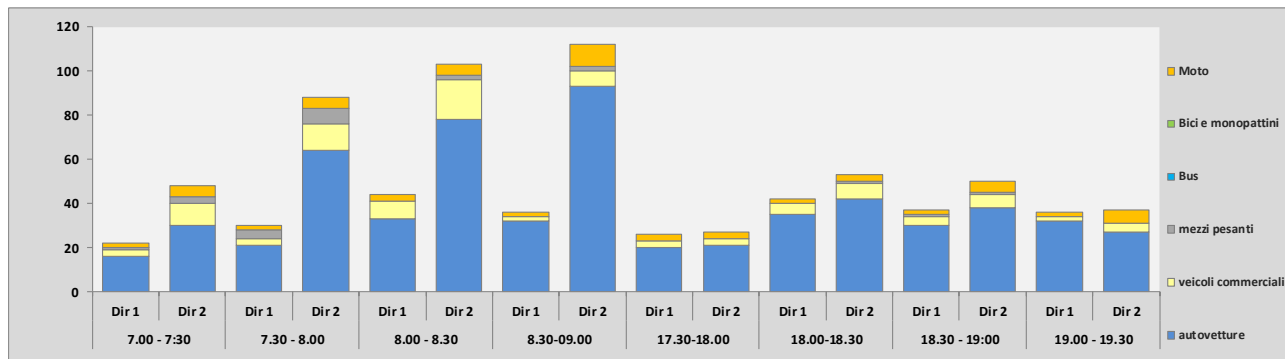
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	38	2	0	1	48	12	101
Dir 2	0	0	0	1	24	0	25
tot	38	2	0	2	72	12	126

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	21	0	0	0	38	7	66
Dir 2	0	0	0	0	11	0	11
tot	21	0	0	0	49	7	77

SEZIONE 10 - VIALE MILAZZO



Dir 1 Verso mare
Dir 2 Verso



7.00 - 7.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	14	7	2	0	0	3	26
Dir 2	16	3	1	0	0	2	22
tot	30	10	3	0	0	5	48

8.00 - 8.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	45	10	2	0	0	2	59
Dir 2	33	8	0	0	0	3	44
tot	78	18	2	0	0	5	103

17.30 - 18.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	20	3	0	0	0	3	26
Dir 2	21	3	0	0	0	3	27
tot	41	6	0	0	0	6	53

18.30 - 19.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	30	4	1	0	0	2	37
Dir 2	38	6	1	0	0	5	50
tot	68	10	2	0	0	7	87

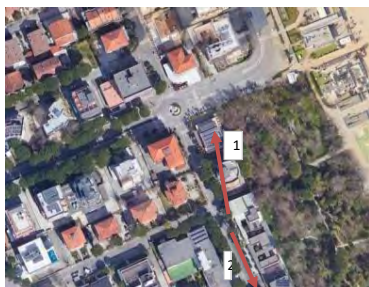
7.30 - 8.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	43	9	3	0	0	3	58
Dir 2	21	3	4	0	0	2	30
tot	64	12	7	0	0	5	88

8.30 - 9.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	61	5	2	0	0	8	76
Dir 2	32	2	0	0	0	2	36
tot	93	7	2	0	0	10	112

18.00 - 18.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	35	5	0	0	0	2	42
Dir 2	42	7	1	0	0	3	53
tot	77	12	1	0	0	5	95

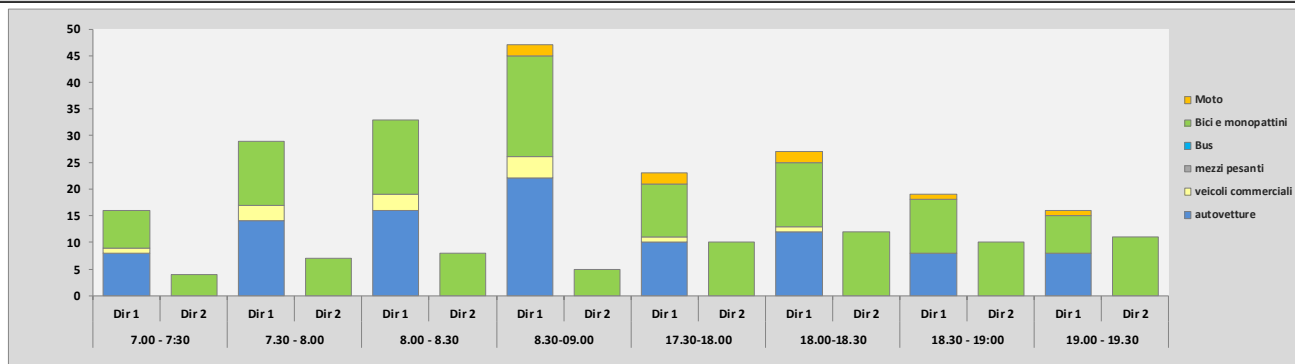
19.00 - 19.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	32	2	0	0	0	2	36
Dir 2	27	4	0	0	0	6	37
tot	59	6	0	0	0	8	73

SEZIONE 11 - VIALE ITALIA



Dir 1 Verso Nord (senso unico)

Dir 2 Verso Sud



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	8	1	0	0	0	7	16
Dir 2	0	0	0	0	0	4	4
tot	8	1	0	0	0	11	20

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	16	3	0	0	0	14	33
Dir 2	0	0	0	0	0	8	8
tot	16	3	0	0	0	22	41

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	10	1	0	0	0	10	23
Dir 2	0	0	0	0	0	10	10
tot	10	1	0	0	0	20	33

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	8	0	0	0	0	10	19
Dir 2	0	0	0	0	0	10	10
tot	8	0	0	0	0	20	29

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	14	3	0	0	0	12	29
Dir 2	0	0	0	0	0	7	7
tot	14	3	0	0	0	19	36

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	22	4	0	0	0	19	47
Dir 2	0	0	0	0	0	5	5
tot	22	4	0	0	0	24	52

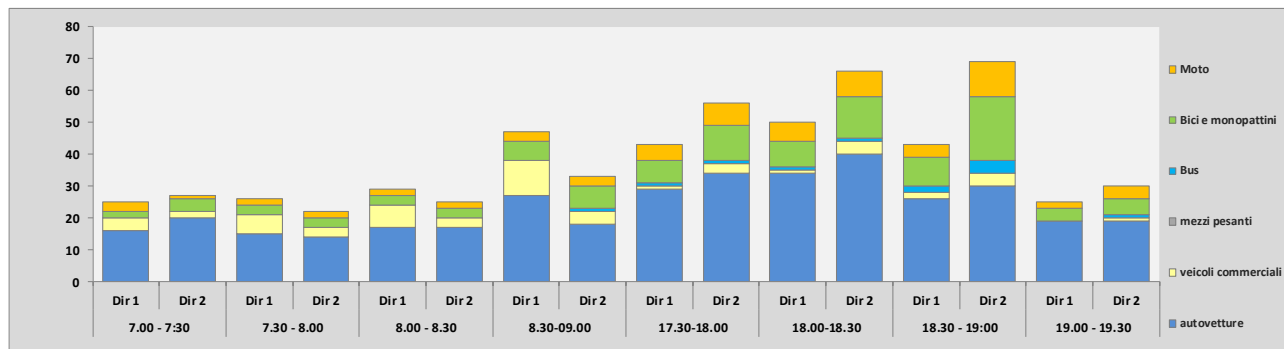
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	12	1	0	0	0	12	27
Dir 2	0	0	0	0	0	12	12
tot	12	1	0	0	0	24	39

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	8	0	0	0	0	7	16
Dir 2	0	0	0	0	0	11	11
tot	8	0	0	0	0	18	27

SEZIONE 12 - VIALE 2 GIUGNO



Dir 1 Verso Nord
Dir 2 Verso Sud



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	16	4	0	0	2	3	25
Dir 2	20	2	0	0	4	1	27
tot	36	6	0	0	6	4	52

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	17	7	0	0	3	2	29
Dir 2	17	3	0	0	3	2	25
tot	34	10	0	0	6	4	54

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	29	1	0	1	7	5	43
Dir 2	34	3	0	1	11	7	56
tot	63	4	0	2	18	12	99

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	26	2	0	2	9	4	43
Dir 2	30	4	0	4	20	11	69
tot	56	6	0	6	29	15	112

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	15	6	0	0	3	2	26
Dir 2	14	4	0	0	3	2	22
tot	29	9	0	0	6	4	48

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	27	11	0	0	6	3	47
Dir 2	18	4	0	1	7	3	33
tot	45	15	0	1	13	6	80

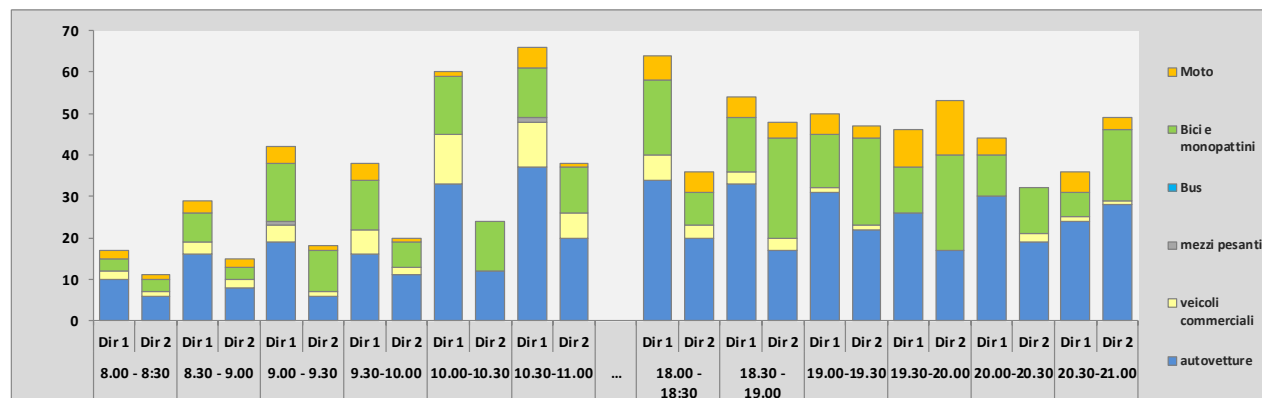
18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	34	1	0	1	8	6	50
Dir 2	40	4	0	1	13	8	66
tot	74	5	0	2	21	14	116

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	19	0	0	0	4	2	25
Dir 2	19	1	0	1	5	4	30
tot	38	1	0	1	9	6	55

SEZIONE 13 - VIA III TRAVERSA (Sabato 06/08/2021)



Dir 1 verso
Dir 2 verso



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	1	0	0	0	0	0	1
Dir 2	1	0	0	0	0	0	1
tot	2	0	0	0	0	0	2

7.30-8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	2	1	0	0	1	0	4
Dir 2	3	0	0	0	1	0	4
tot	5	1	0	0	2	0	8

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	3	1	0	0	1	1	6
Dir 2	3	0	0	0	0	1	4
tot	6	1	0	0	2	2	10

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	6	1	0	0	2	1	10
Dir 2	3	1	0	0	1	1	6
tot	9	2	0	0	3	2	16

17.30-18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	9	2	0	0	5	2	18
Dir 2	6	1	0	0	3	2	12
tot	15	3	0	0	8	4	30

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	10	2	0	0	6	2	20
Dir 2	7	1	0	0	3	2	13
tot	17	3	0	0	9	4	33

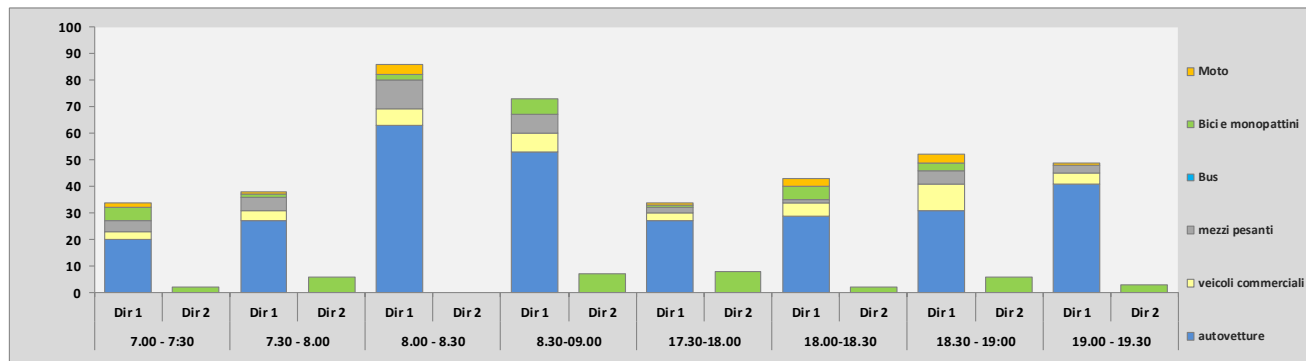
18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	7	1	0	0	3	1	12
Dir 2	5	1	0	0	7	1	14
tot	12	2	0	0	10	2	26

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	5	0	0	0	2	1	8
Dir 2	4	0	0	0	4	1	9
tot	9	0	0	0	6	2	17

SEZIONE 14 - VIALE ITALIA



Dir 1	verso nord
Dir 2	verso sud



7.00 - 7.30	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	20	3	4	0	5	2	34
Dir 2	0	0	0	0	2	0	2
tot	20	3	4	0	7	2	36

8.00 - 8.30	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	63	6	11	0	2	4	86
Dir 2	0	0	0	0	0	0	0
tot	63	6	11	0	2	4	86

17.30 - 18.00	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	27	3	2	0	1	1	34
Dir 2	0	0	0	0	8	0	8
tot	27	3	2	0	9	1	42

18.30 - 19.00	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	31	10	5	0	3	3	52
Dir 2	0	0	0	0	6	0	6
tot	31	10	5	0	9	3	58

7.30 - 8.00	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	27	4	5	0	1	1	38
Dir 2	0	0	0	0	6	0	6
tot	27	4	5	0	7	1	44

8.30 - 9.00	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	53	7	7	0	6	0	73
Dir 2	0	0	0	0	7	0	7
tot	53	7	7	0	13	0	80

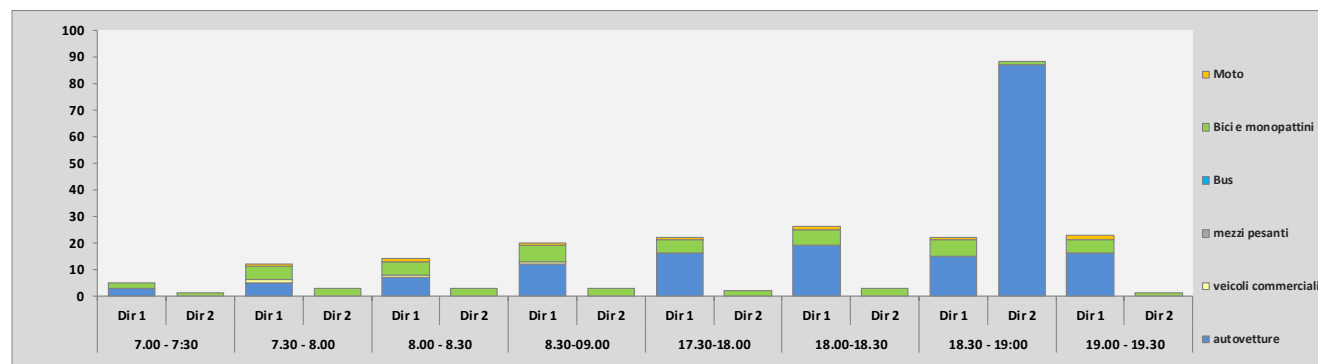
18.00 - 18.30	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	29	5	1	0	5	3	43
Dir 2	0	0	0	0	2	0	2
tot	29	5	1	0	7	3	45

19.00 - 19.30	auto	commerciali	le pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	41	4	3	0	0	1	49
Dir 2	0	0	0	0	3	0	3
tot	41	4	3	0	3	1	52

SEZIONE 15 - VIA ABRUZZI



Dir 1 verso sud
Dir 2 verso nord



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	3	0	0	0	0	0	5
Dir 2	0	0	0	0	0	1	1
tot	3	0	0	0	0	1	6

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	7	1	0	0	0	1	14
Dir 2	0	0	0	0	0	3	3
tot	7	1	0	0	0	4	17

17.30-18.00	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	16	0	0	0	0	1	22
Dir 2	0	0	0	0	0	2	2
tot	16	0	0	0	0	3	24

18.30-19.00	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	15	0	0	0	0	1	22
Dir 2	87	0	0	0	0	0	88
tot	102	0	0	0	0	1	110

7.30-8.00	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	5	1	0	0	0	1	12
Dir 2	0	0	0	0	0	3	3
tot	5	1	0	0	0	4	15

8.30-9.00	autovetture	veicoli come	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	12	1	0	0	0	1	20
Dir 2	0	0	0	0	0	3	3
tot	12	1	0	0	0	4	23

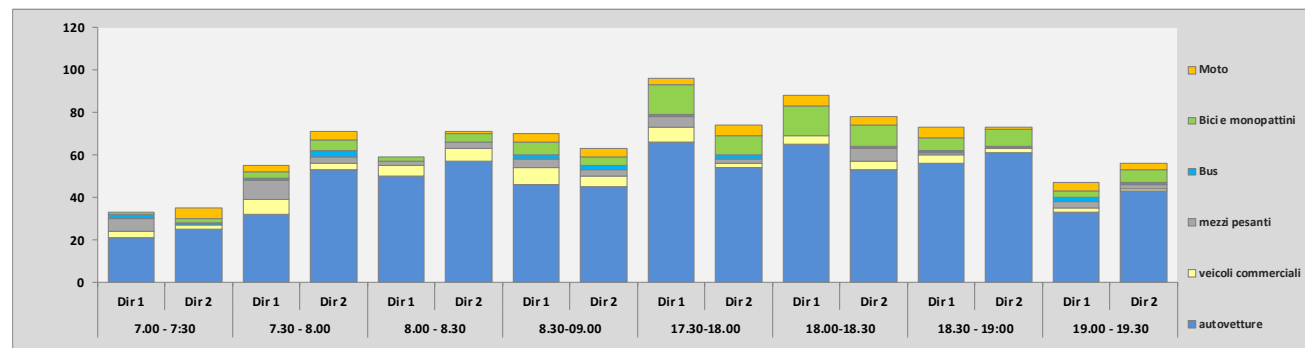
18.00-18.30	autovetture	veicoli comme	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	19	0	0	0	0	1	26
Dir 2	0	0	0	0	0	3	3
tot	19	0	0	0	0	4	29

19.00-19.30	autovetture	veicoli come	mezzi pesanti	bus	bici e monopat	moto	tot
Dir 1	16	0	0	0	0	2	23
Dir 2	0	0	0	0	0	1	1
tot	16	0	0	0	0	3	24

SEZIONE 16 - VIA SCAVI ARCHEOLOGICI



Dir 1 Verso
Dir 2 Verso mare



7.00 - 7.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	21	3	6	2	1	0	33
Dir 2	25	2	0	1	2	5	35
tot	46	5	6	3	3	5	68

8.00 - 8.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	50	5	2	0	2	0	59
Dir 2	57	6	3	0	4	1	71
tot	107	11	5	0	6	1	130

17.30 - 18.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	66	7	5	1	14	3	96
Dir 2	54	2	2	2	9	5	74
tot	120	9	7	3	23	8	170

18.30 - 19.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	56	4	1	1	6	5	73
Dir 2	61	2	0	1	8	1	73
tot	117	6	1	2	14	6	146

7.30 - 8.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	32	7	9	1	3	3	55
Dir 2	53	3	3	3	5	4	71
tot	85	10	12	4	8	7	126

8.30 - 9.00	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	46	8	4	2	6	4	70
Dir 2	45	5	3	2	4	4	63
tot	91	13	7	4	10	8	133

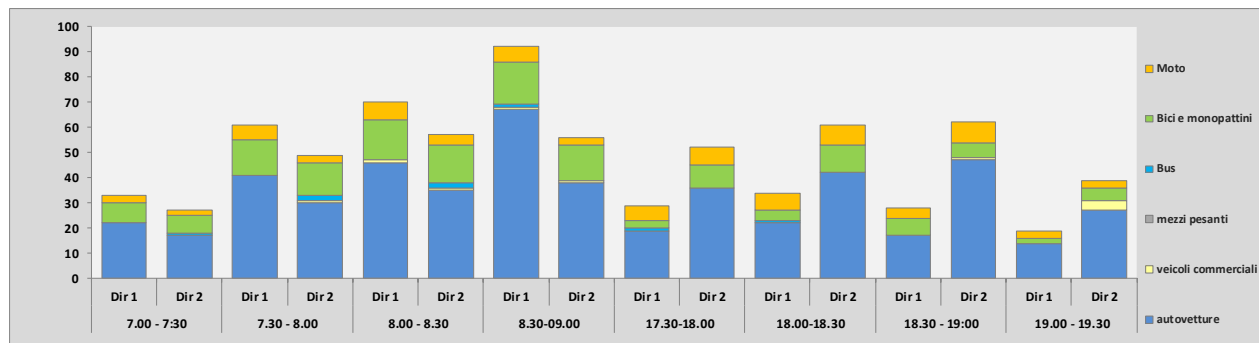
18.00 - 18.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	65	4	0	0	14	5	88
Dir 2	53	4	6	1	10	4	78
tot	118	8	6	1	24	9	166

19.00 - 19.30	auto	commerciali leggeri	pesanti	bus	bici	moto	tot
Dir 1	33	2	3	2	3	4	47
Dir 2	43	1	2	1	6	3	56
tot	76	3	5	3	9	7	103

SEZIONE 17 - VIALE DEI PINI



Dir 1 Verso mare
Dir 2 Verso entroterra



7.00 - 7.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	22	0	0	0	8	3	33
Dir 2	17	0	0	1	7	2	27
tot	39	0	0	1	15	5	60

8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	46	1	0	0	16	7	70
Dir 2	35	1	0	2	15	4	57
tot	81	2	0	2	31	11	127

17.30 - 18.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	19	0	0	1	3	6	29
Dir 2	36	0	0	0	9	7	52
tot	55	0	0	1	12	13	81

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	17	0	0	0	7	4	28
Dir 2	47	1	0	0	6	8	62
tot	64	1	0	0	13	12	90

7.30 - 8.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	41	0	0	0	14	6	61
Dir 2	30	1	0	2	13	3	49
tot	71	1	0	2	27	9	110

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	67	1	0	1	17	6	92
Dir 2	38	1	0	0	14	3	56
tot	105	2	0	1	31	9	148

18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	22	0	0	1	4	7	34
Dir 2	42	0	0	0	11	8	61
tot	64	0	0	1	15	15	95

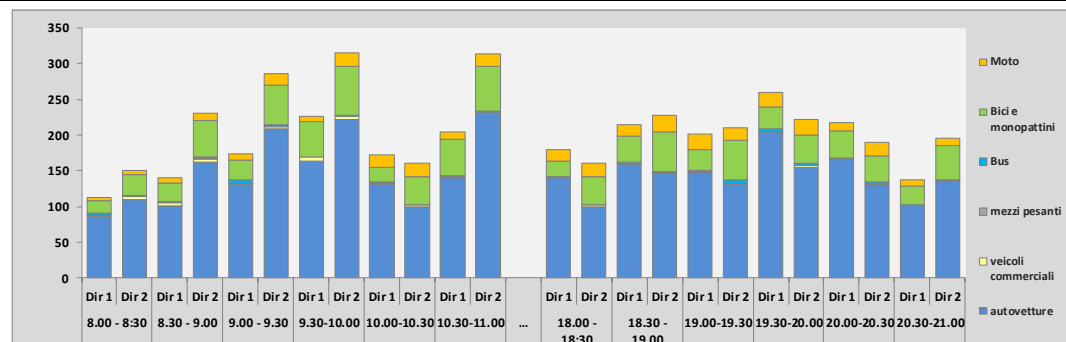
19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	14	0	0	0	2	3	19
Dir 2	27	4	0	0	5	3	39
tot	41	4	0	0	7	6	58

9.2 RILIEVI DI TRAFFICO – ALTA STAGIONE

SEZIONE 1 - VIA G. MATTEOTTI (Domenica 22/08/2021)



Dir 1 Verso Nord (dir. Adriatica)
Dir 2 Verso Sud (dir. Cervia)



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	86	2	0	2	18	5	113
Dir 2	110	4	0	2	28	7	151
tot	196	6	0	4	46	12	264

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	131	1	0	6	27	8	173
Dir 2	209	2	0	4	55	16	286
tot	340	3	0	10	82	24	459

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	132	1	0	1	21	17	172
Dir 2	100	2	0	1	39	18	160
tot	232	3	0	2	60	35	332

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	140	1	0	1	21	17	180
Dir 2	100	2	0	1	39	18	160
tot	240	3	0	2	60	35	340

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	148	0	0	2	30	22	202
Dir 2	132	0	0	5	56	17	210
tot	280	0	0	7	86	39	412

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	166	0	0	2	38	12	218
Dir 2	130	1	0	3	37	19	190
tot	296	1	0	5	75	31	408

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	101	4	0	2	26	7	140
Dir 2	162	5	1	2	50	11	231
tot	263	9	1	4	76	18	371

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	164	5	0	0	50	7	226
Dir 2	222	4	0	2	68	19	315
tot	386	9	0	2	118	26	541

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	140	2	0	1	51	10	204
Dir 2	230	2	0	1	63	18	314
tot	370	4	0	2	114	28	518

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	159	0	0	3	37	15	214
Dir 2	146	1	0	2	56	22	227
tot	305	1	0	5	93	37	441

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	204	0	0	5	31	20	260
Dir 2	155	3	0	2	40	22	222
tot	359	3	0	7	71	42	482

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	102	0	0	1	26	8	137
Dir 2	136	0	0	1	49	10	196
tot	238	0	0	2	75	18	333

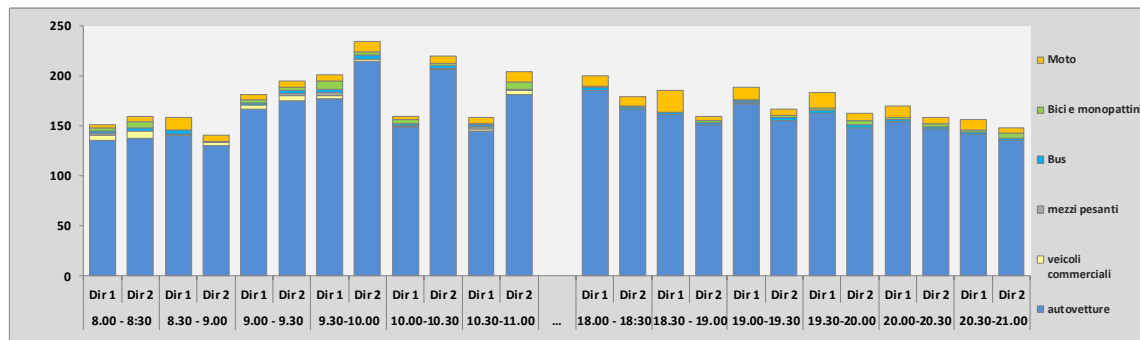
PUNTA 09.00-10.00		
726	autovetture	73%
12	veicoli commerciali	1%
0	mezzi pesanti	0%
12	bus	1%
200	bici e monopattini	20%
50	moto	5%
1000	tot	

19.00-20.00		
639	autovetture	64%
3	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
14	bus	1%
157	bici e monopattini	16%
81	moto	8%
894	tot	

SEZIONE 2 - VIALE G.DI VITTORIO (Sabato 28/08/2021)



Dir 1 verso Nord (dir. Adriatica)
Dir 2 verso sud (dir. Cervia)



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	136	5	2	2	3	3	151
Dir 2	138	7	0	3	6	6	160
tot	274	12	2	5	9	9	311

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	167	4	0	2	3	5	181
Dir 2	175	5	2	3	4	6	195
tot	342	9	2	5	7	11	376

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	149	1	0	2	4	3	159
Dir 2	206	1	0	3	3	7	220
tot	355	2	0	5	7	10	379

18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	185	0	0	4	1	10	200
Dir 2	167	0	0	2	1	9	179
tot	352	0	0	6	2	19	379

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	172	0	1	2	1	13	189
Dir 2	155	0	0	3	3	6	167
tot	327	0	1	5	4	19	356

20.00 - 20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	154	0	0	2	2	12	170
Dir 2	147	0	0	2	3	6	158
tot	301	0	0	4	5	18	328

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	141	1	0	4	0	12	158
Dir 2	130	3	0	2	0	6	141
tot	271	4	0	6	0	18	299

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	177	3	3	4	8	6	201
Dir 2	215	2	0	4	3	10	234
tot	392	5	3	8	11	16	435

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	145	2	2	2	1	6	158
Dir 2	181	4	0	2	7	10	204
tot	326	6	2	4	8	16	362

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	162	0	0	2	0	21	185
Dir 2	151	0	0	2	2	5	160
tot	313	0	0	4	2	26	345

19.30 - 20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	163	0	0	3	2	15	183
Dir 2	148	0	0	3	4	8	163
tot	311	0	0	6	6	23	346

20.30 - 21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	142	0	0	2	2	10	156
Dir 2	136	0	0	2	5	5	148
tot	278	0	0	4	7	15	304

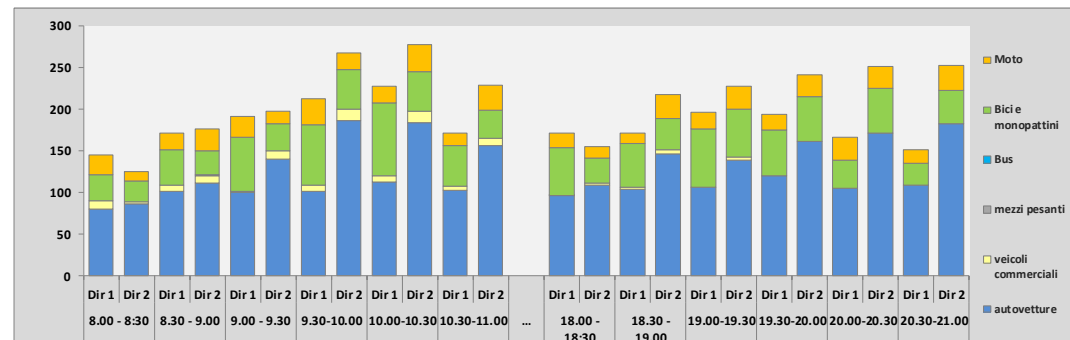
PUNTA 09.00-10.00		
734	autovetture	91%
14	veicoli commerciali	2%
5	mezzi pesanti	1%
13	bus	2%
18	bici e monopattini	2%
27	moto	3%
811	tot	

19.00-20.00		
638	autovetture	79%
0	veicoli commerciali	0%
1	mezzi pesanti	0%
11	bus	1%
10	bici e monopattini	1%
42	moto	5%
702	tot	

SEZIONE 3 - VIA MILANO (Mercoledì 7/08/21)



Dir 1 Verso Nord (dir. Cervia)
Dir 2 verso Sud (dir. Adriatica)



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	80	10	0	0	32	23	145
Dir 2	86	3	0	0	25	11	125
tot	166	13	0	0	57	34	270

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	100	1	0	0	65	25	191
Dir 2	140	10	0	0	33	15	198
tot	240	11	0	0	98	40	389

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	113	7	0	0	87	20	227
Dir 2	184	13	0	0	48	32	277
tot	297	20	0	0	135	52	504

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	96	1	0	0	57	17	171
Dir 2	109	3	0	0	29	14	155
tot	205	4	0	0	86	31	326

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	107	0	0	0	70	19	196
Dir 2	139	4	0	0	57	28	228
tot	246	4	0	0	127	47	424

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	105	0	0	0	34	28	167
Dir 2	171	0	0	0	54	26	251
tot	276	0	0	0	88	54	418

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	102	7	0	0	43	20	172
Dir 2	111	9	0	1	29	27	177
tot	213	16	0	1	72	47	349

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	101	8	0	0	73	30	212
Dir 2	187	13	0	0	47	21	268
tot	288	21	0	0	120	51	480

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	103	5	0	0	48	16	172
Dir 2	157	8	0	0	34	30	229
tot	260	13	0	0	82	46	401

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	104	2	0	0	53	12	171
Dir 2	146	5	0	0	38	28	217
tot	250	7	0	0	91	40	388

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	120	0	0	0	55	19	194
Dir 2	162	0	0	0	53	26	241
tot	282	0	0	0	108	45	435

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	109	0	0	0	26	17	152
Dir 2	183	0	0	0	40	29	252
tot	292	0	0	0	66	46	404

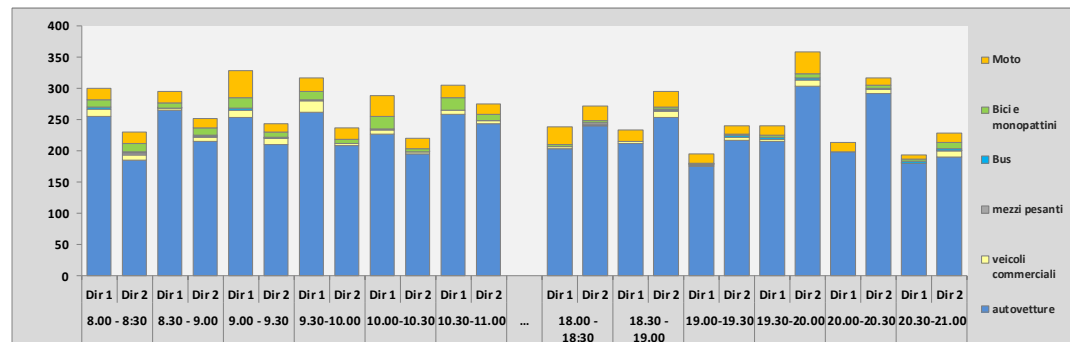
PUNTA 09.00-10.00		
528	autovetture	61%
32	veicoli commerciali	4%
0	mezzi pesanti	0%
0	bus	0%
218	bici e monopattini	25%
91	moto	10%
869	tot	

19.00-20.00		
528	autovetture	61%
4	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
0	bus	0%
235	bici e monopattini	27%
92	moto	11%
859	tot	

SEZIONE 4 - VIA MARTIRI FANTINI (Sabato 21/08/2021)



Dir 1 Verso mare
Dir 2 Verso entroterra



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	256	10	0	4	12	18	300
Dir 2	186	8	3	2	13	19	231
tot	442	18	3	6	25	37	531

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	254	11	0	4	16	43	328
Dir 2	211	9	1	1	8	13	243
tot	465	20	1	5	24	56	571

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	227	6	0	2	21	32	288
Dir 2	195	3	1	0	5	16	220
tot	422	9	1	2	26	48	508

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	203	4	0	0	3	28	238
Dir 2	240	2	3	0	4	22	271
tot	443	6	3	0	7	50	509

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	176	1	1	1	1	15	195
Dir 2	217	5	0	4	1	13	240
tot	393	6	1	5	2	28	435

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	198	0	0	0	0	15	213
Dir 2	291	8	0	1	5	12	317
tot	489	8	0	1	5	27	530

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	265	3	0	1	7	19	295
Dir 2	216	6	2	2	11	15	252
tot	481	9	2	3	18	34	547

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	262	18	1	0	14	22	317
Dir 2	208	4	0	0	7	18	237
tot	470	22	1	0	21	40	554

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	258	7	0	0	20	20	305
Dir 2	243	5	0	1	9	17	275
tot	501	12	0	1	29	37	580

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	212	4	0	0	0	17	233
Dir 2	254	10	1	2	3	25	295
tot	466	14	1	2	3	42	528

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	215	4	0	3	3	16	241
Dir 2	304	10	0	2	7	35	358
tot	519	14	0	5	10	51	599

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	180	0	1	3	3	7	194
Dir 2	190	10	1	2	10	16	229
tot	370	10	2	5	13	23	423

PUNTA 09.00-10.00

935	autovetture	83%
42	veicoli commerciali	4%
2	mezzi pesanti	0%
5	bus	0%
45	bici e monopattini	4%
96	moto	9%
1125	tot	

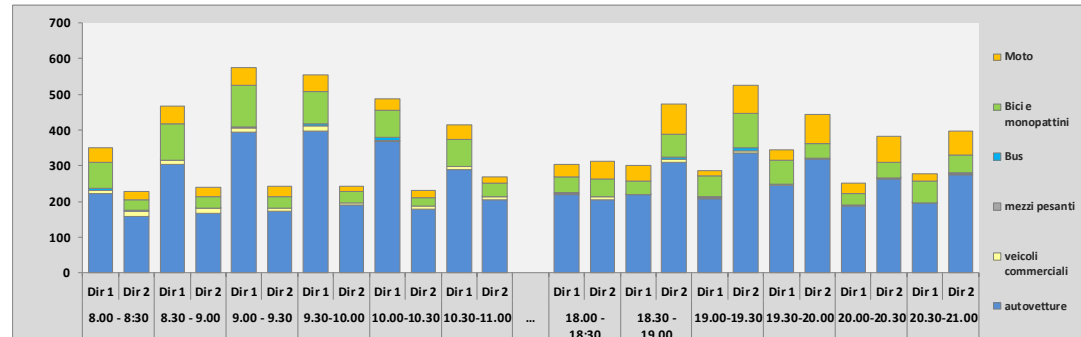
19.00-20.00

912	autovetture	81%
20	veicoli commerciali	2%
1	mezzi pesanti	0%
10	bus	1%
12	bici e monopattini	1%
79	moto	7%
1034	tot	

SEZIONE 5 - PONTE S.GIORGIO (Sabato 7/08/2021)



Dir 1 verso ospedale
Dir 2 verso istituto alberghiero



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	222	10	0	5	74	38	349
Dir 2	159	14	0	3	30	21	227
tot	381	24	0	8	104	59	576

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	394	11	0	3	117	49	574
Dir 2	172	10	0	0	31	29	242
tot	566	21	0	3	148	78	816

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	368	4	0	7	75	34	488
Dir 2	177	11	0	0	23	19	230
tot	545	15	0	7	98	53	718

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	220	2	0	2	46	33	303
Dir 2	205	8	0	1	49	49	312
tot	425	10	0	3	95	82	615

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	207	4	0	2	58	16	287
Dir 2	335	6	0	8	98	78	525
tot	542	10	0	10	156	94	812

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	188	1	0	0	33	29	251
Dir 2	262	3	0	2	42	73	382
tot	450	4	0	2	75	102	633

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	305	9	0	2	100	51	467
Dir 2	168	12	0	2	32	27	241
tot	473	21	0	4	132	78	708

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	396	17	0	4	90	47	554
Dir 2	191	5	0	0	31	15	242
tot	587	22	0	4	121	62	796

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	290	8	0	0	75	41	414
Dir 2	204	9	0	1	37	19	270
tot	494	17	0	1	112	60	684

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	218	1	0	0	37	44	300
Dir 2	310	9	0	4	65	84	472
tot	528	10	0	4	102	128	772

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	246	1	0	2	65	31	345
Dir 2	317	0	0	5	41	81	444
tot	563	1	0	7	106	112	789

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	195	0	0	2	60	21	278
Dir 2	275	3	0	2	51	65	396
tot	470	3	0	4	111	86	674

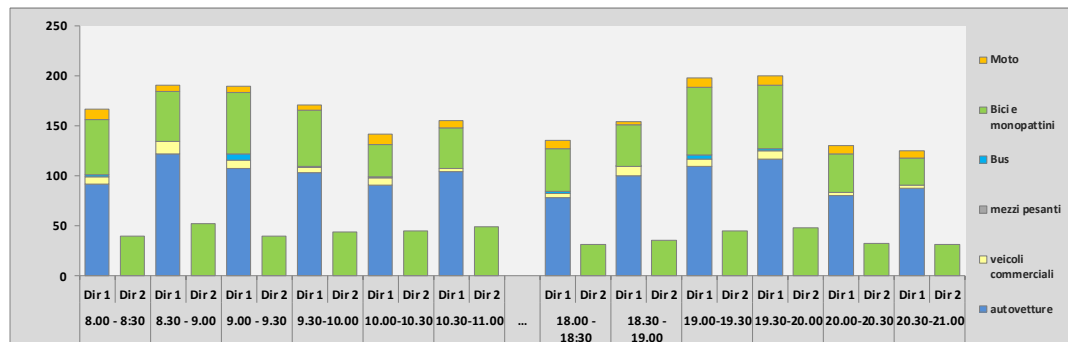
PUNTA 09.00-10.00		
1153	autovetture	72%
43	veicoli commerciali	3%
0	mezzi pesanti	0%
7	bus	0%
269	bici e monopattini	17%
140	moto	9%
1612	tot	

19.00-20.00		
1105	autovetture	69%
11	veicoli commerciali	1%
0	mezzi pesanti	0%
17	bus	1%
262	bici e monopattini	16%
206	moto	13%
1601	tot	

SEZIONE 6 - VIA CAVOUR (Venerdì 28/08/2021)



Dir 1 Verso Nord (senso unico)
Dir 2 Verso Sud (diciabile bidirezionale)



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	92	7	0	2	55	11	167
Dir 2	0	0	0	0	40	0	40
tot	92	7	0	2	95	11	207

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	107	9	0	6	61	7	190
Dir 2	0	0	0	0	40	0	40
tot	107	9	0	6	101	7	230

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	91	7	0	1	32	11	142
Dir 2	0	0	0	0	45	0	45
tot	91	7	0	1	77	11	187

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	78	4	0	3	42	9	136
Dir 2	0	0	0	0	31	0	31
tot	78	4	0	3	73	9	167

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	109	8	0	4	68	9	198
Dir 2	0	0	0	0	45	0	45
tot	109	8	0	4	113	9	243

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	80	3	0	1	38	8	130
Dir 2	0	0	0	0	32	0	32
tot	80	3	0	1	70	8	162

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	122	12	0	0	50	7	191
Dir 2	0	0	0	0	52	0	52
tot	122	12	0	0	102	7	243

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	103	5	0	2	56	5	171
Dir 2	0	0	0	0	44	0	44
tot	103	5	0	2	100	5	215

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	104	3	0	0	41	7	155
Dir 2	0	0	0	0	49	0	49
tot	104	3	0	0	90	7	204

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	100	9	0	1	41	3	154
Dir 2	0	0	0	0	36	0	36
tot	100	9	0	1	77	3	190

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	117	8	0	2	64	9	200
Dir 2	0	0	0	0	48	0	48
tot	117	8	0	2	112	9	248

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	88	3	0	0	27	7	125
Dir 2	0	0	0	0	31	0	31
tot	88	3	0	0	58	7	156

PUNTA 09.00-10.00

210	autovetture	47%
14	veicoli commerciali	3%
0	mezzi pesanti	0%
8	bus	2%
201	bici e monopattini	45%
12	moto	3%
445	tot	

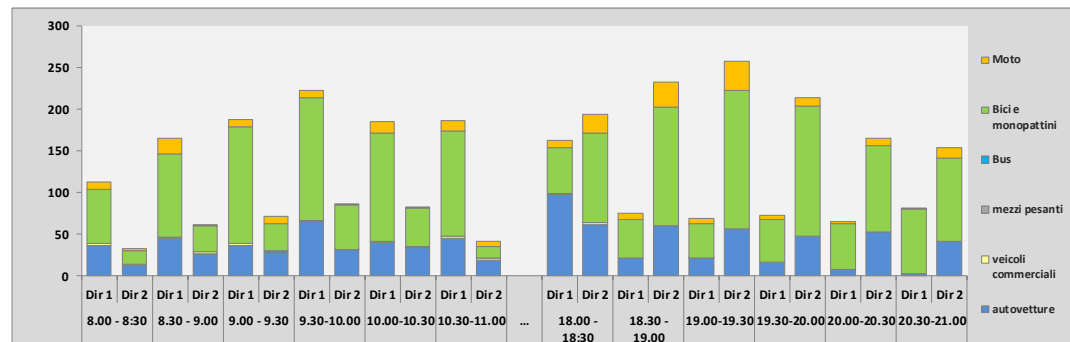
19.00-20.00

226	autovetture	51%
16	veicoli commerciali	4%
0	mezzi pesanti	0%
6	bus	1%
225	bici e monopattini	51%
18	moto	4%
491	tot	

SEZIONE 7 - VIALE ROMA (Sabato 31/07/2021)



Dir 1 Verso mare
Dir 2 verso entroterra



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	36	3	0	0	65	9	113
Dir 2	13	1	0	0	16	3	33
tot	49	4	0	0	81	12	146

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	36	3	0	0	140	9	188
Dir 2	29	1	0	0	33	9	72
tot	65	4	0	0	173	18	260

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	40	1	0	0	131	13	185
Dir 2	34	0	0	1	47	1	83
tot	74	1	0	1	178	14	268

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	98	1	0	0	55	9	163
Dir 2	62	2	0	0	107	23	194
tot	160	3	0	0	162	32	357

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	21	1	0	0	41	6	69
Dir 2	57	0	0	0	166	35	258
tot	78	1	0	0	207	41	327

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	8	0	0	0	55	2	65
Dir 2	53	0	0	0	104	8	165
tot	61	0	0	0	159	10	230

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	45	1	0	0	101	18	165
Dir 2	27	2	0	0	31	2	62
tot	72	3	0	0	132	20	227

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	65	1	0	1	147	9	223
Dir 2	31	1	0	0	53	1	86
tot	96	2	0	1	200	10	309

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	45	3	0	0	126	12	186
Dir 2	19	2	0	1	13	7	42
tot	64	5	0	1	139	19	228

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	21	0	0	0	47	7	75
Dir 2	60	0	0	0	142	30	232
tot	81	0	0	0	189	37	307

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	16	0	0	0	52	5	73
Dir 2	48	0	0	0	156	10	214
tot	64	0	0	0	208	15	287

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	3	0	0	0	77	2	82
Dir 2	41	0	0	0	101	12	154
tot	44	0	0	0	178	14	236

PUNTA 09.00-10.00

161	autovetture	28%
6	veicoli commerciali	1%
0	mezzi pesanti	0%
1	bus	0%
373	bici e monopattini	66%
28	moto	5%
569	tot	

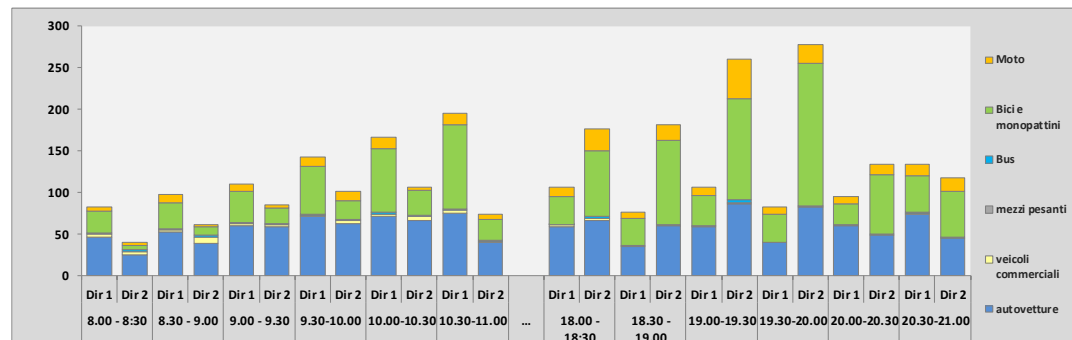
19.00-20.00

142	autovetture	25%
1	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
0	bus	0%
415	bici e monopattini	73%
56	moto	10%
614	tot	

SEZIONE 8 - VIALE DEI MILLE (Sabato 31/07/2021)



Dir 1 verso mare
Dir 2 verso stazione



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	47	3	0	2	26	5	83
Dir 2	25	4	0	2	6	3	40
tot	72	7	0	4	32	8	123

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	60	3	0	1	37	9	110
Dir 2	59	2	0	2	18	4	85
tot	119	5	0	3	55	13	195

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	72	2	0	3	76	13	166
Dir 2	66	6	0	1	30	4	107
tot	138	8	0	4	106	17	273

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	59	2	0	1	33	11	106
Dir 2	66	3	0	2	79	26	176
tot	125	5	0	3	112	37	282

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	59	0	0	1	36	11	107
Dir 2	87	1	0	3	122	47	260
tot	146	1	0	4	158	58	367

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	60	0	0	1	25	9	95
Dir 2	49	0	0	1	72	12	134
tot	109	0	0	2	97	21	229

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	53	2	0	2	31	10	98
Dir 2	39	8	0	2	10	3	62
tot	92	10	0	4	41	13	160

9.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	71	2	0	1	57	12	143
Dir 2	63	3	0	2	22	11	101
tot	134	5	0	3	79	23	244

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	75	4	0	1	101	14	195
Dir 2	40	1	0	2	25	6	74
tot	115	5	0	3	126	20	269

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	35	0	0	1	33	7	76
Dir 2	60	0	0	1	102	18	181
tot	95	0	0	2	135	25	257

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	40	0	0	0	34	9	83
Dir 2	83	1	0	0	171	22	277
tot	123	1	0	0	205	31	360

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	74	1	0	1	44	14	134
Dir 2	45	0	0	1	56	16	118
tot	119	1	0	2	100	30	252

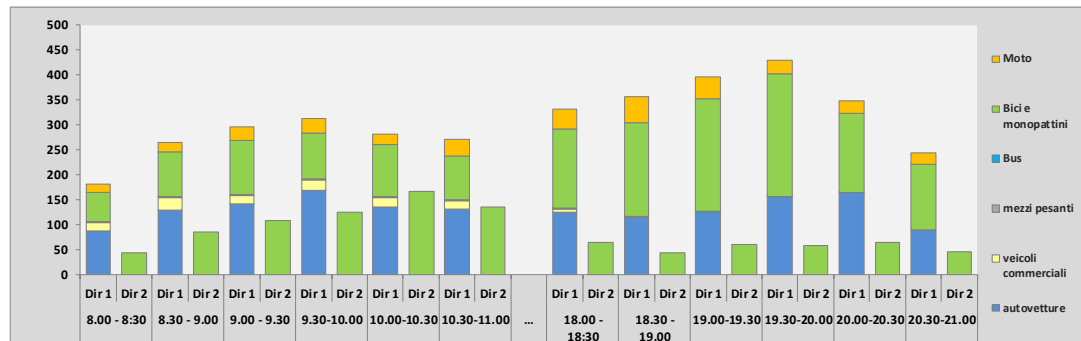
PUNTA 09.00-10.00		
253	autovetture	58%
10	veicoli commerciali	2%
0	mezzi pesanti	0%
6	bus	1%
134	bici e monopattini	31%
36	moto	8%
439	tot	

19.00-20.00		
269	autovetture	61%
2	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
4	bus	1%
363	bici e monopattini	83%
89	moto	20%
727	tot	

SEZIONE 9 - BAGNO MILUNA, lungomare Grazie Deledda (Sabato 06/08/2021)



Dir 1 verso nord (grand hotel cervia residenza)
Dir 2 verso sud lungomare



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	87	17	0	2	58	18	182
Dir 2	0	0	0	0	44	0	44
tot	87	17	0	2	102	18	226

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	141	17	0	2	110	26	296
Dir 2	0	0	0	0	109	0	109
tot	141	17	0	2	219	26	405

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	136	18	0	2	105	21	282
Dir 2	0	0	0	0	166	0	166
tot	136	18	0	2	271	21	448

18.00 - 18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	125	6	0	2	158	41	332
Dir 2	0	0	0	0	64	0	64
tot	125	6	0	2	222	41	396

19.00 - 19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	124	0	0	3	226	43	396
Dir 2	0	0	0	0	61	0	61
tot	124	0	0	3	287	43	457

20.00 - 20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	164	0	0	1	158	25	348
Dir 2	0	0	0	0	66	0	66
tot	164	0	0	1	224	25	414

8.30 - 9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	129	26	0	2	89	19	265
Dir 2	0	0	0	0	85	0	85
tot	129	26	0	2	174	19	350

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	169	21	0	2	92	28	312
Dir 2	0	0	0	0	125	0	125
tot	169	21	0	2	217	28	437

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	132	16	0	2	87	35	272
Dir 2	0	0	0	0	136	0	136
tot	132	16	0	2	223	35	408

18.30 - 19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	115	1	0	1	188	52	357
Dir 2	0	0	0	0	44	0	44
tot	115	1	0	1	232	52	401

19.30 - 20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	156	0	0	1	245	28	430
Dir 2	0	0	0	0	58	0	58
tot	156	0	0	1	303	28	488

20.30 - 21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	89	0	0	0	132	23	244
Dir 2	0	0	0	0	46	0	46
tot	89	0	0	0	178	23	290

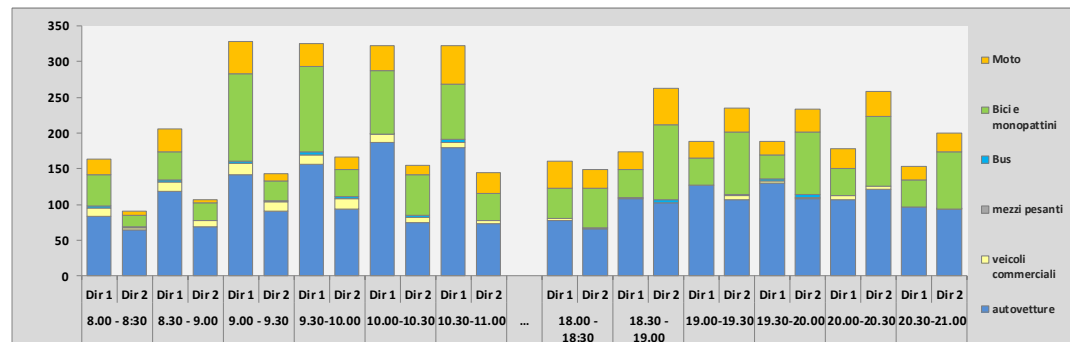
PUNTA 09.00-10.00		
310	autovetture	37%
38	veicoli commerciali	5%
0	mezzi pesanti	0%
4	bus	0%
436	bici e monopattini	52%
54	moto	6%
842	tot	

19.00-20.00		
280	autovetture	33%
0	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
4	bus	0%
590	bici e monopattini	70%
71	moto	8%
945	tot	

SEZIONE 10 - VIALE MILAZZO (Sabato 07/08/2021)



Dir 1 Verso mare
Dir 2 Verso entroterra



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	83	12	0	3	44	22	164
Dir 2	64	3	0	2	16	6	91
tot	147	15	0	5	60	28	255

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	141	17	0	2	123	45	328
Dir 2	91	13	0	1	28	10	143
tot	232	30	0	3	151	55	471

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	187	11	0	1	89	35	323
Dir 2	75	7	0	3	56	14	155
tot	262	18	0	4	145	49	478

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	78	2	0	0	43	37	160
Dir 2	66	0	0	2	55	26	149
tot	144	2	0	2	98	63	309

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	127	0	0	0	38	24	189
Dir 2	107	5	0	2	87	34	235
tot	234	5	0	2	125	58	424

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	106	6	0	1	37	28	178
Dir 2	121	5	0	0	98	34	258
tot	227	11	0	1	135	62	436

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	119	12	0	3	40	32	206
Dir 2	69	8	0	0	25	5	107
tot	188	20	0	3	65	37	313

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	156	13	0	5	119	33	326
Dir 2	93	15	0	3	38	17	166
tot	249	28	0	8	157	50	492

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	180	7	0	4	77	54	322
Dir 2	73	5	0	0	38	29	145
tot	253	12	0	4	115	83	467

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	108	0	0	1	40	25	174
Dir 2	103	0	0	3	106	51	263
tot	211	0	0	4	146	76	437

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	130	3	0	3	33	20	189
Dir 2	108	2	0	4	87	33	234
tot	238	5	0	7	120	53	423

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	96	0	0	0	39	18	153
Dir 2	93	1	0	0	80	26	200
tot	189	1	0	0	119	44	353

PUNTA 09.00-10.00

481	autovetture	50%
58	veicoli commerciali	6%
0	mezzi pesanti	0%
11	bus	1%
308	bici e monopattini	32%
105	moto	11%
963	tot	

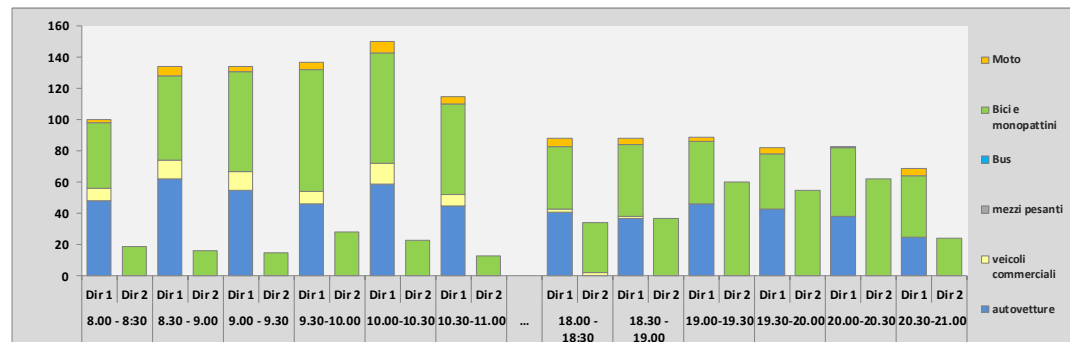
19.00-20.00

472	autovetture	49%
10	veicoli commerciali	1%
0	mezzi pesanti	0%
9	bus	1%
245	bici e monopattini	25%
111	moto	12%
847	tot	

SEZIONE 11 - VIALE ITALIA (Venerdì 06/08/2021)



Dir 1 Verso Nord (senso unico)
Dir 2 Verso Sud



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	48	8	0	0	42	2	100
Dir 2	0	0	0	0	19	0	19
tot	48	8	0	0	61	2	119

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	55	12	0	0	64	3	134
Dir 2	0	0	0	0	15	0	15
tot	55	12	0	0	79	3	149

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	59	13	0	0	71	7	150
Dir 2	0	0	0	0	23	0	23
tot	59	13	0	0	94	7	173

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	41	2	0	0	40	5	88
Dir 2	0	2	0	0	32	0	34
tot	41	4	0	0	72	5	122

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	46	0	0	0	40	3	89
Dir 2	0	0	0	0	60	0	60
tot	46	0	0	0	100	3	149

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	38	0	0	0	44	1	83
Dir 2	0	0	0	0	62	0	62
tot	38	0	0	0	106	1	145

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	62	12	0	0	54	6	134
Dir 2	0	0	0	0	16	0	16
tot	62	12	0	0	70	6	150

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	46	8	0	0	78	5	137
Dir 2	0	0	0	0	28	0	28
tot	46	8	0	0	106	5	165

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	45	7	0	0	58	5	115
Dir 2	0	0	0	0	13	0	13
tot	45	7	0	0	71	5	128

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	37	1	0	0	46	4	88
Dir 2	0	0	0	0	37	0	37
tot	37	1	0	0	83	4	125

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	43	0	0	0	35	4	82
Dir 2	0	0	0	0	55	0	55
tot	43	0	0	0	90	4	137

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	25	0	0	0	39	5	69
Dir 2	0	0	0	0	24	0	24
tot	25	0	0	0	63	5	93

PUNTA 09.00-10.00

101	autovetture	32%
20	veicoli commerciali	6%
0	mezzi pesanti	0%
0	bus	0%
185	bici e monopattini	59%
8	moto	3%
314	tot	

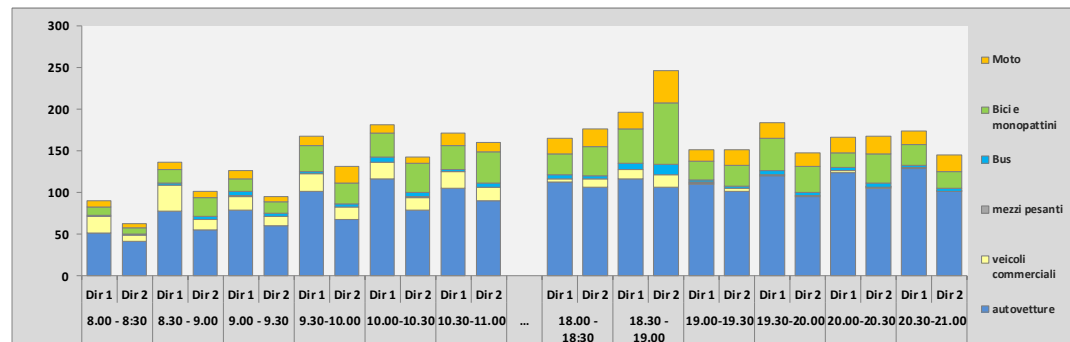
19.00-20.00

89	autovetture	28%
0	veicoli commerciali	0%
0	mezzi pesanti	0%
0	bus	0%
190	bici e monopattini	61%
7	moto	2%
286	tot	

SEZIONE 12 - VIALE 2 GIUGNO (Venerdì 06/08/2021)



Dir 1 Verso Nord
Dir 2 Verso Sud



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	51	21	0	1	10	7	90
Dir 2	41	8	0	1	8	5	63
tot	92	29	0	2	18	12	153

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	79	16	1	5	15	11	127
Dir 2	60	11	0	4	14	6	95
tot	139	27	1	9	29	17	222

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	117	20	0	6	28	10	181
Dir 2	79	15	1	5	35	8	143
tot	196	35	1	11	63	18	324

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	113	4	0	4	25	19	165
Dir 2	106	10	0	4	35	21	176
tot	219	14	0	8	60	40	341

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	110	2	1	2	23	14	152
Dir 2	102	3	0	3	25	19	152
tot	212	5	1	5	48	33	304

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	124	2	0	4	18	19	167
Dir 2	105	1	1	5	34	22	168
tot	229	3	1	9	52	41	335

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	78	31	0	2	17	8	136
Dir 2	55	13	0	4	22	8	102
tot	133	44	0	6	39	16	238

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	102	21	0	2	32	11	168
Dir 2	68	15	0	4	25	19	131
tot	170	36	0	6	57	30	299

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	105	20	0	3	28	16	172
Dir 2	90	16	1	5	37	11	160
tot	195	36	1	8	65	27	332

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	117	11	0	7	41	20	196
Dir 2	106	15	0	13	73	39	246
tot	223	26	0	20	114	59	442

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	120	2	0	5	38	19	184
Dir 2	95	1	0	4	32	16	148
tot	215	3	0	9	70	35	332

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	129	1	0	3	25	16	174
Dir 2	101	1	0	3	20	20	145
tot	230	2	0	6	45	36	319

PUNTA 09.00-10.00

309	autovetture	59%
63	veicoli commerciali	12%
1	mezzi pesanti	0%
15	bus	3%
86	bici e monopattini	17%
47	moto	9%
521	tot	

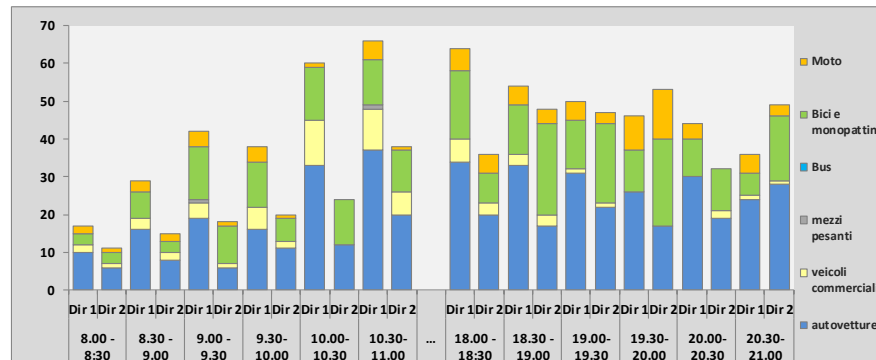
19.00-20.00

427	autovetture	82%
8	veicoli commerciali	2%
1	mezzi pesanti	0%
14	bus	3%
118	bici e monopattini	23%
68	moto	13%
636	tot	

SEZIONE 13 - VIA III TRAVERSA (Sabato 06/08/2021)



Dir 1 verso lungumare
Dir 2 verso entroterra



8.00 - 8.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	10	2	0	0	3	2	17
Dir 2	6	1	0	0	3	1	11
tot	16	3	0	0	6	3	28

9.00 - 9.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	19	4	1	0	14	4	42
Dir 2	6	1	0	0	10	1	18
tot	25	5	1	0	24	5	60

10.00 - 10.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	33	12	0	0	14	1	60
Dir 2	12	0	0	0	12	0	24
tot	45	12	0	0	26	1	84

18.00-18.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	34	6	0	0	18	6	64
Dir 2	20	3	0	0	8	5	36
tot	54	9	0	0	26	11	100

19.00-19.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	31	1	0	0	13	5	50
Dir 2	22	1	0	0	21	3	47
tot	53	2	0	0	34	8	97

20.00-20.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	30	0	0	0	10	4	44
Dir 2	19	2	0	0	11	0	32
tot	49	2	0	0	21	4	76

8.30-9.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	16	3	0	0	7	3	29
Dir 2	8	2	0	0	3	2	15
tot	24	5	0	0	10	5	44

09.30 - 10.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	16	6	0	0	12	4	38
Dir 2	11	2	0	0	6	1	20
tot	27	8	0	0	18	5	58

10.30 - 11.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	37	11	1	0	12	5	66
Dir 2	20	6	0	0	11	1	38
tot	57	17	1	0	23	6	104

18.30-19.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	33	3	0	0	13	5	54
Dir 2	17	3	0	0	24	4	48
tot	50	6	0	0	37	9	102

19.30-20.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	26	0	0	0	11	9	46
Dir 2	17	0	0	0	23	13	53
tot	43	0	0	0	34	22	99

20.30-21.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	24	1	0	0	6	5	36
Dir 2	28	1	0	0	17	3	49
tot	52	2	0	0	23	8	85

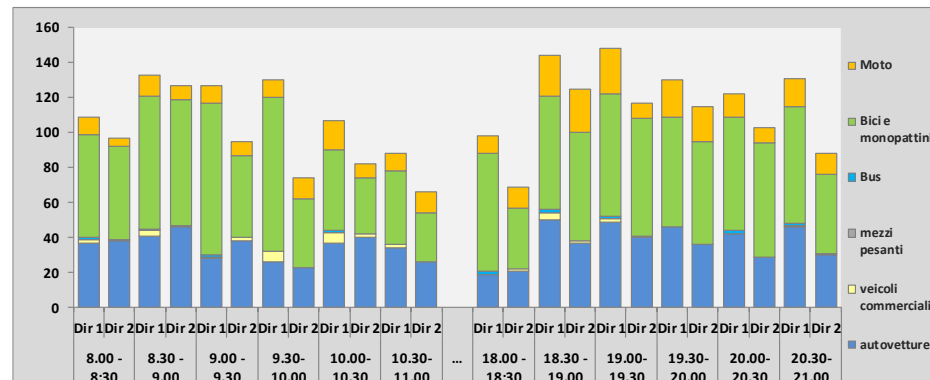
PUNTA 09.00-10.00		
52	autovettur	44%
13	veicoli cor	11%
1	mezzi pes:	1%
0	bus	0%
42	bici e mon	36%
10	moto	8%
118	tot	

19.00-20.00		
96	autovettur	81%
2	veicoli cor	2%
0	mezzi pes:	0%
0	bus	0%
68	bici e mon	58%
30	moto	25%
196	tot	

SEZIONE 14 - VIALE ITALIA (Sabato 08/08/2021)



Dir 1 verso nord
Dir 2 verso sud



8.00 - 8.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	37	2	0	1	59	10	109
Dir 2	38	1	0	0	53	5	97
tot	75	3	0	1	112	15	206

9.00 - 9.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	28	1	0	1	87	10	127
Dir 2	38	2	0	0	47	8	95
tot	66	3	0	1	134	18	222

10.00 - 10.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	37	6	0	1	46	17	107
Dir 2	40	2	0	0	32	8	82
tot	77	8	0	1	78	25	189

18.00 - 18.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	19	0	0	2	67	10	98
Dir 2	21	1	0	0	35	12	69
tot	40	1	0	2	102	22	167

19.00 - 19.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	49	2	0	1	70	26	148
Dir 2	40	1	0	0	67	9	117
tot	89	3	0	1	137	35	265

20.00 - 20.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	42	0	0	2	65	13	122
Dir 2	29	0	0	0	65	9	103
tot	71	0	0	2	130	22	225

8.30 - 9.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	41	3	0	1	76	12	133
Dir 2	46	1	0	0	72	8	127
tot	87	4	0	1	148	20	260

9.30 - 10.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	26	6	0	0	88	10	130
Dir 2	23	0	0	0	39	12	74
tot	49	6	0	0	127	22	204

10.30 - 11.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	34	2	0	0	42	10	88
Dir 2	26	0	0	0	28	12	66
tot	60	2	0	0	70	22	154

18.30 - 19.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	50	4	0	2	65	23	144
Dir 2	37	1	0	0	62	25	125
tot	87	5	0	2	127	48	269

19.30 - 20.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	46	0	0	0	63	21	130
Dir 2	36	0	0	0	59	20	115
tot	82	0	0	0	122	41	245

20.30 - 21.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	46	1	0	1	67	16	131
Dir 2	30	1	0	0	45	12	88
tot	76	2	0	1	112	28	219

PUNTA 09.00-10.00

115	autovett:	27%
9	veicoli cor	2%
0	mezzi pes:	0%
1	bus	0%
261	bici e mon	61%
40	moto	9%
426	tot	

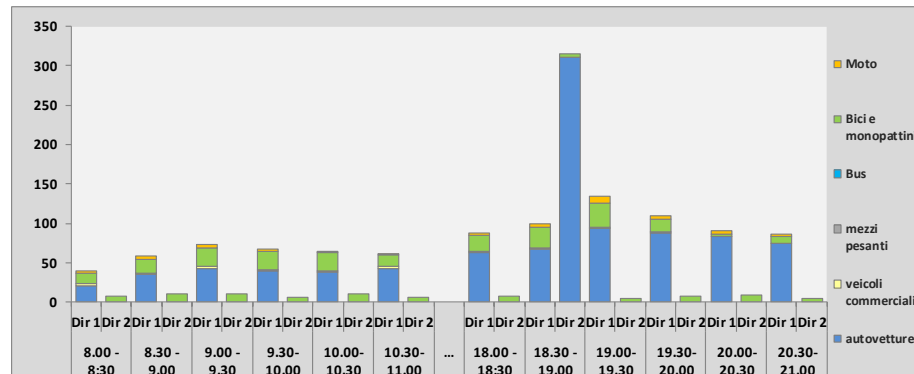
19.00-20.00

171	autovett:	40%
3	veicoli cor	1%
0	mezzi pes:	0%
1	bus	0%
259	bici e mon	61%
76	moto	18%
510	tot	

SEZIONE 15 - VIA ABRUZZI (Sabato 8/08/2021)



Dir 1 verso sud
Dir 2 verso nord



8.00 - 8.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	21	2	0	0	14	3	40
Dir 2	0	0	0	0	7	0	7
tot	21	2	0	0	21	3	47

9.00 - 9.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	43	3	0	0	23	4	73
Dir 2	0	0	0	0	11	0	11
tot	43	3	0	0	34	4	84

10.00 - 10.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	38	2	0	0	23	1	64
Dir 2	0	0	0	0	10	0	10
tot	38	2	0	0	33	1	74

18.00-18.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	63	1	0	0	21	3	88
Dir 2	0	0	0	0	7	0	7
tot	63	1	0	0	28	3	95

19.00-19.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	94	1	0	0	31	9	135
Dir 2	0	0	0	0	4	0	4
tot	94	1	0	0	35	9	139

20.00-20.30	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	83	0	0	0	4	4	91
Dir 2	0	0	0	0	9	0	9
tot	83	0	0	0	13	4	100

8.30-9.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	35	2	0	0	17	4	58
Dir 2	0	0	0	0	10	0	10
tot	35	2	0	0	27	4	68

09.30 - 10.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	39	2	0	0	23	3	67
Dir 2	0	0	0	0	6	0	6
tot	39	2	0	0	29	3	73

10.30 - 11.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	42	4	0	0	14	2	62
Dir 2	0	0	0	0	6	0	6
tot	42	4	0	0	20	2	68

18.30-19.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	68	1	0	0	26	5	100
Dir 2	310	0	0	0	5	0	315
tot	378	1	0	0	31	5	415

19.30-20.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	88	1	0	0	16	5	110
Dir 2	0	0	0	0	7	0	7
tot	88	1	0	0	23	5	117

20.30-21.00	autovett	veicoli c	mezzi pes	bus	bici e m	moto	tot
Dir 1	74	0	0	0	10	2	86
Dir 2	0	0	0	0	5	0	5
tot	74	0	0	0	15	2	91

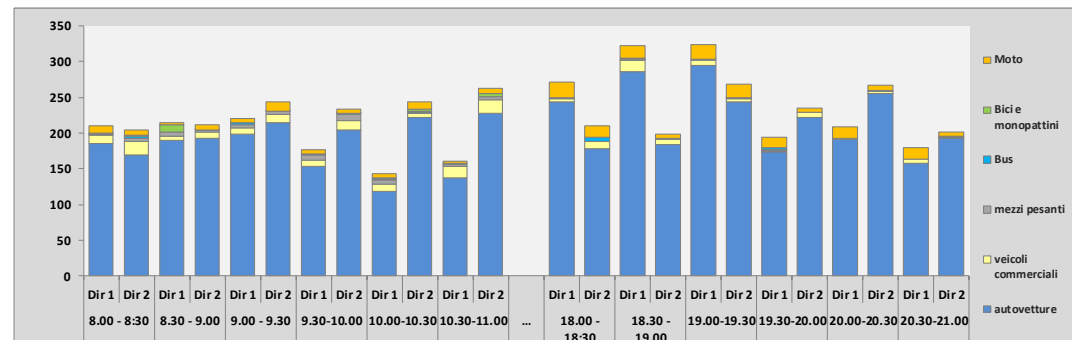
PUNTA 09.00-10.00		
82	autovetture	52%
5	veicoli cor	3%
0	mezzi pes	0%
0	bus	0%
63	bici e mon	40%
7	moto	4%
157	tot	

19.00-20.00		
182	autovetture	116%
2	veicoli cor	1%
0	mezzi pes	0%
0	bus	0%
58	bici e mon	37%
14	moto	9%
256	tot	

SEZIONE 16 - VIA SCAVI ARCHEOLOGICI (Sabato 28/09/2021)



Dir 1 Verso entroterra
Dir 2 Verso mare



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	186	11	1	1	1	10	210
Dir 2	169	20	4	2	2	7	204
tot	355	31	5	3	3	17	414

9.00 - 9.30		veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	199	8	5	2	1	6	221
Dir 2	214	12	4	1	0	13	244
tot	413	20	9	3	1	19	465

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	118	11	5	2	2	5	143
Dir 2	222	6	1	2	2	11	244
tot	340	17	6	4	4	16	387

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	244	4	0	2	0	21	271
Dir 2	178	11	0	5	0	16	210
tot	422	15	0	7	0	37	481

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	295	7	0	0	1	21	324
Dir 2	244	4	1	1	0	19	269
tot	539	11	1	1	1	40	593

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	191	1	0	0	1	16	209
Dir 2	255	3	0	2	0	7	267
tot	446	4	0	2	1	23	476

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	190	6	6	0	9	3	214
Dir 2	192	9	3	1	0	7	212
tot	382	15	9	1	9	10	426

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	154	8	8	0	1	5	176
Dir 2	204	13	9	1	1	5	233
tot	358	21	17	1	2	10	409

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	138	16	2	0	1	4	161
Dir 2	228	19	4	0	5	6	262
tot	366	35	6	0	6	10	423

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	286	16	0	2	1	18	323
Dir 2	184	7	0	1	0	6	198
tot	470	23	0	3	1	24	521

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	174	1	2	3	0	14	194
Dir 2	222	7	0	0	0	6	235
tot	396	8	2	3	0	20	429

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	157	6	0	0	0	17	180
Dir 2	193	0	1	1	0	6	201
tot	350	6	1	1	0	23	381

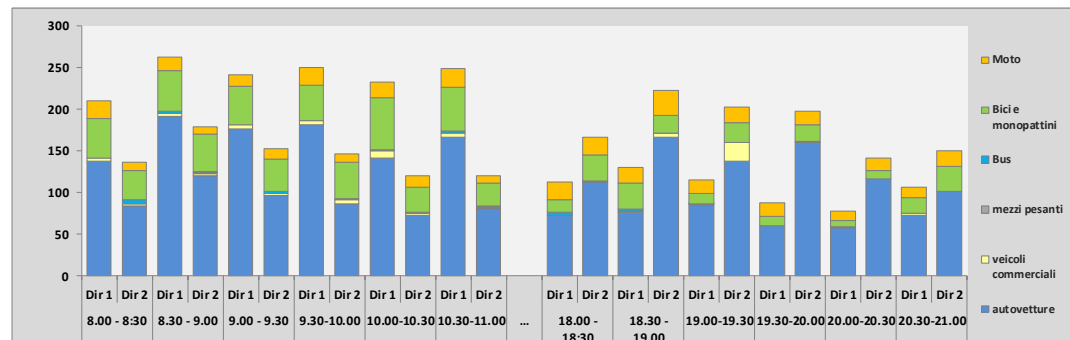
PUNTA 09.00-10.00		
771	autovetture	88%
41	veicoli commerciali	5%
26	mezzi pesanti	3%
4	bus	0%
3	bici e monopattini	0%
29	moto	3%
874	tot	

19.00-20.00		
935	autovetture	107%
19	veicoli commerciali	2%
3	mezzi pesanti	0%
4	bus	0%
1	bici e monopattini	0%
60	moto	7%
1022	tot	

SEZIONE 17 - VIALE DEI PINI (Domenica 22/08/2021)



Dir 1 Verso mare
Dir 2 Verso entroterra



8.00 - 8.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	138	4	0	0	47	21	210
Dir 2	84	3	0	4	35	10	136
tot	222	7	0	4	82	31	346

9.00 - 9.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	176	6	0	0	46	13	241
Dir 2	97	2	0	3	38	13	153
tot	273	8	0	3	84	26	394

10.00 - 10.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	141	9	0	1	63	18	232
Dir 2	73	2	0	2	30	13	120
tot	214	11	0	3	93	31	352

18.00-18.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	73	0	0	4	14	22	113
Dir 2	113	1	0	0	31	21	166
tot	186	1	0	4	45	43	279

19.00-19.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	85	1	0	1	12	16	115
Dir 2	138	22	0	0	24	18	202
tot	223	23	0	1	36	34	317

20.00-20.30	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	58	0	0	1	8	11	78
Dir 2	117	0	0	0	10	14	141
tot	175	0	0	1	18	25	219

8.30-9.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	191	4	0	2	49	17	263
Dir 2	120	3	1	1	45	9	179
tot	311	7	1	3	94	26	442

09.30 - 10.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	182	4	0	1	42	21	250
Dir 2	87	5	0	1	44	10	147
tot	269	9	0	2	86	31	397

10.30 - 11.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	166	6	0	2	52	23	249
Dir 2	80	2	1	1	27	9	120
tot	246	8	1	3	79	32	369

18.30-19.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	77	1	0	2	31	19	130
Dir 2	167	4	0	1	21	29	222
tot	244	5	0	3	52	48	352

19.30-20.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	60	0	0	0	11	17	88
Dir 2	160	1	0	0	20	16	197
tot	220	1	0	0	31	33	285

20.30-21.00	autovetture	veicoli commerciali	mezzi pesanti	bus	bici e monopattini	moto	tot
Dir 1	73	2	0	0	19	13	107
Dir 2	102	0	0	0	30	18	150
tot	175	2	0	0	49	31	257

PUNTA 09.00-10.00

542	autovetture	69%
17	veicoli commerciali	2%
0	mezzi pesanti	0%
5	bus	1%
170	bici e monopattini	21%
57	moto	7%
791	tot	

19.00-20.00

443	autovetture	56%
24	veicoli commerciali	3%
0	mezzi pesanti	0%
1	bus	0%
67	bici e monopattini	8%
67	moto	8%
602	tot	

Fonte dati: Sisplan

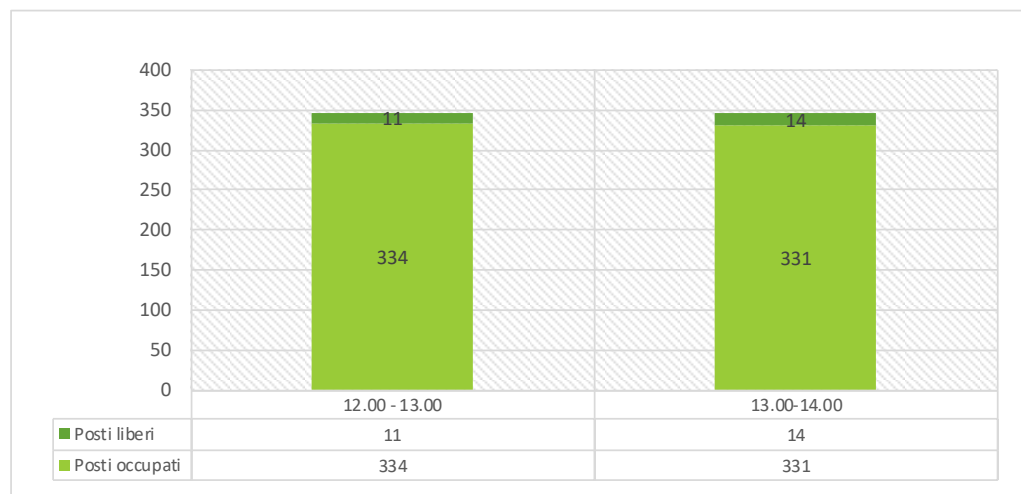
9.3 RILIEVI OFFERTA DI SOSTA A PAGAMENTO

9.3.1 Cervia centro

Data: 7 AGOSTO 2021

LUNGOMARE DELEDDA GRAZIA (LATO DX-EST)

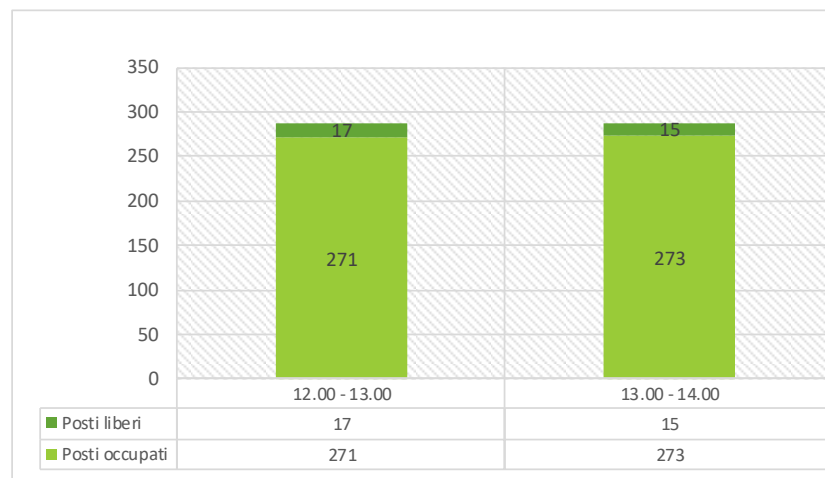
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	345	334	11	0
13.00-14.00	345	331	14	47



Sul lato dx i i parcheggi sono tutti a pagamento e la maggior parte a pettine. Alcuni parcheggi sono longitudinali, con una proporzione tra pettine e longitudinali di circa 70/30. Nel totale dei parcheggi sono inclusi le soste gratuite per motocicli. Sono presenti diversi motocicli e ciclomotori parcheggiati in divieto sul marciapiede. Dei parcheggi totali 12 sono riservati ai disabili. Nel giorno della rilevazione sono stati rilevate 15 auto in divieto di sosta.

LUNGOMARE DELEDDA GRAZIA (LATO SX-OVEST)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	288	271	17	0
13.00 - 14.00	288	273	15	28



Sul lato dx i parcheggi sono tutti a pagamento. La proporzione tra parcheggi a pettine e longitudinali resta circa del 70/30. Nel totale sono inclusi i posti moto. 30 motocicli sono parcheggiati in divieto sul marciapiede. Dei parcheggi totali 7 sono riservati ai disabili.

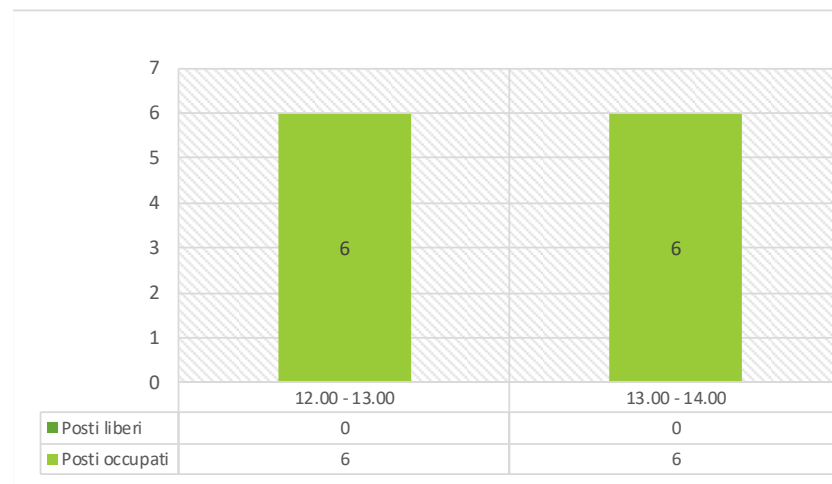


r_ennio.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006532.E



Via PIACENZA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	6	6	0	0
13.00 - 14.00	6	6	0	0

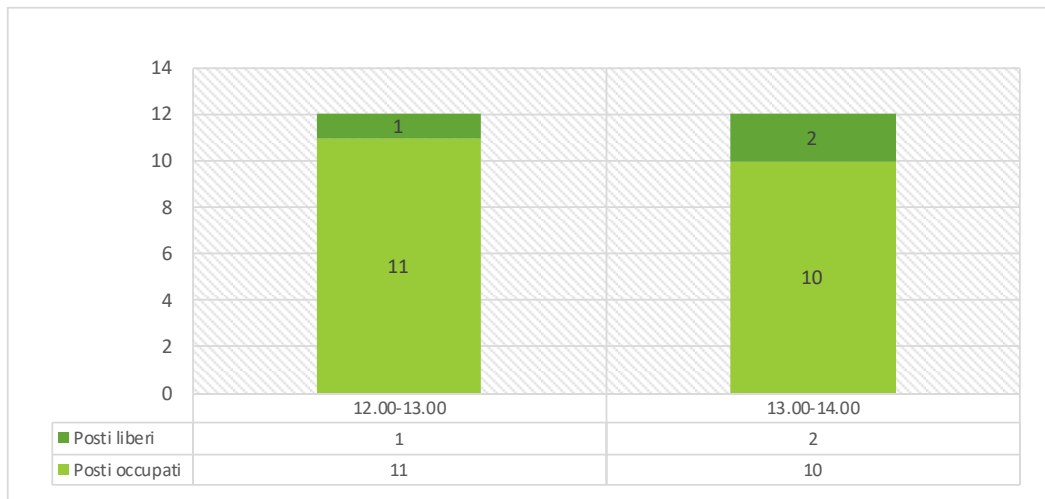


I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. 2 macchine sono in divieto di sosta.

Data: 7 AGOSTO 2021

Via PIACENZA (LATO SX)

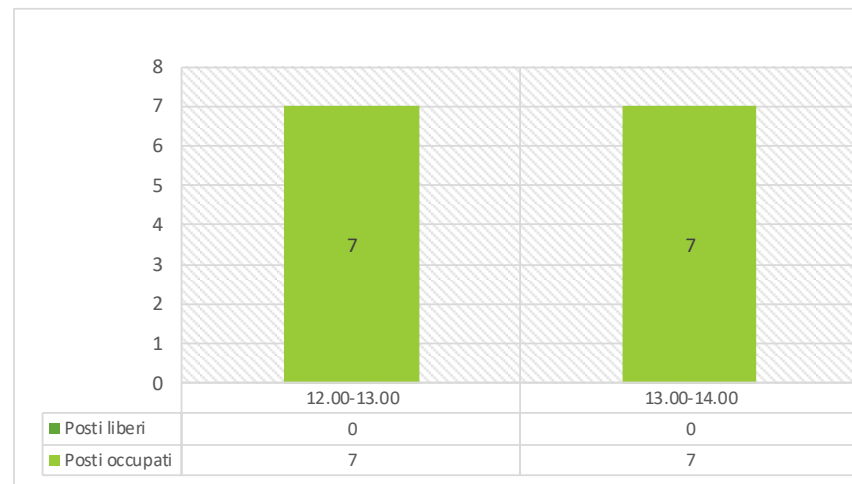
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	12	11	1	0
13.00-14.00	12	10	2	1



I parcheggi sono riservati (privati) e perpendicolari.

Via PARMA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	7	7	0	0
13.00-14.00	7	7	0	0

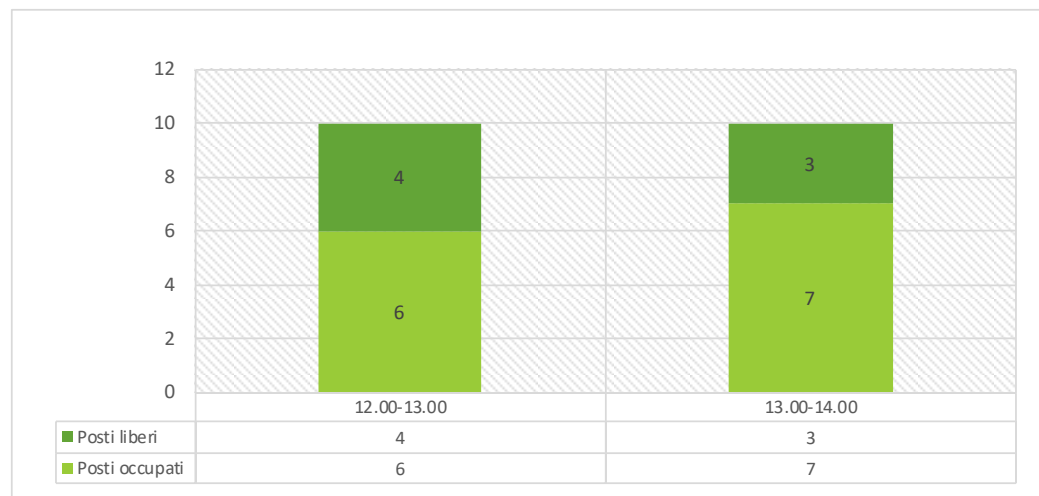


I parcheggi sono a pagamento e longitudinali.

Data: 8 AGOSTO 2021

Via MODENA (LATO DX)

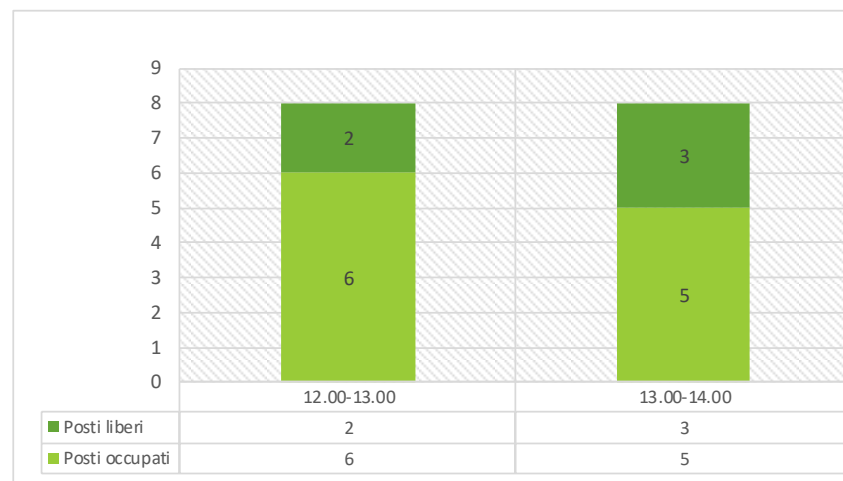
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	10	6	4	0
13.00-14.00	10	7	3	2



I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. Una macchina è in divieto di sosta.

Via FERRARA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	8	6	2	0
13.00-14.00	8	5	3	1

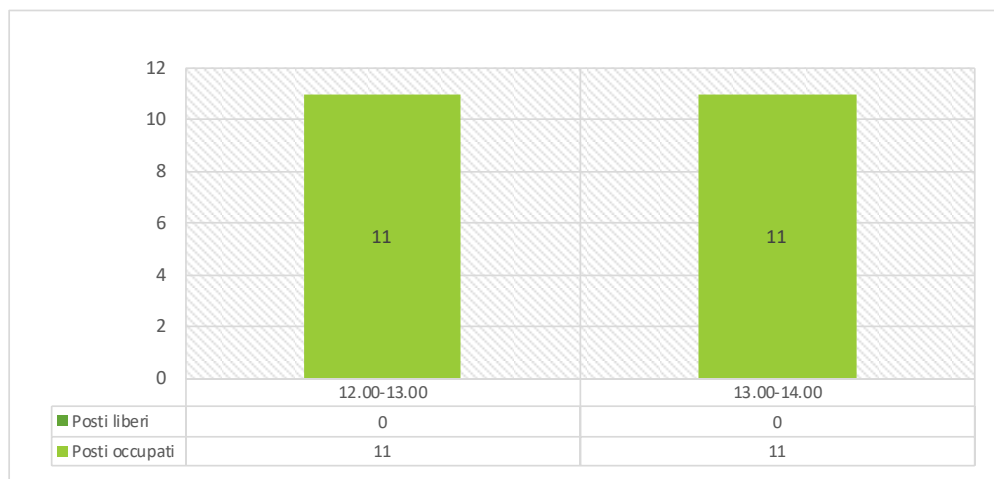


I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. 2 posti auto sono occupati da risciò e 1 macchina in divieto di sosta.

Data: 8 AGOSTO 2021

Via MANARA (LATO DX)

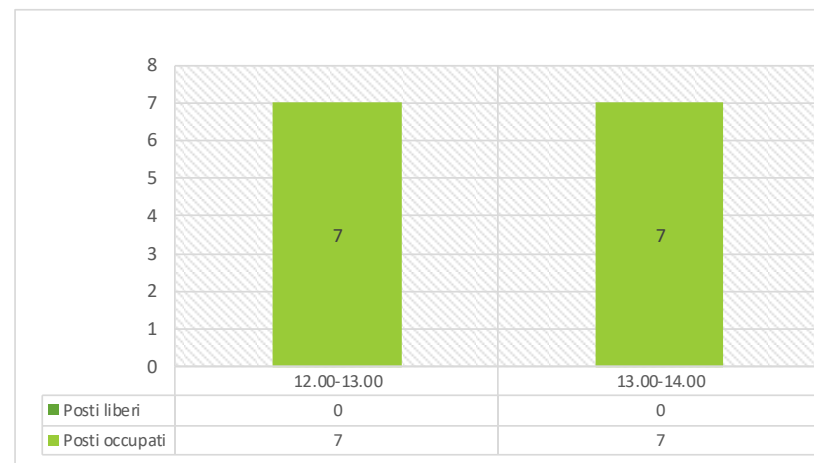
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	11	11	0	0
13.00-14.00	11	11	0	0



I parcheggi sono riservati (privati) e disposti a pettine.

Via MANARA (LATO SX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	7	7	0	0
13.00-14.00	7	7	0	0

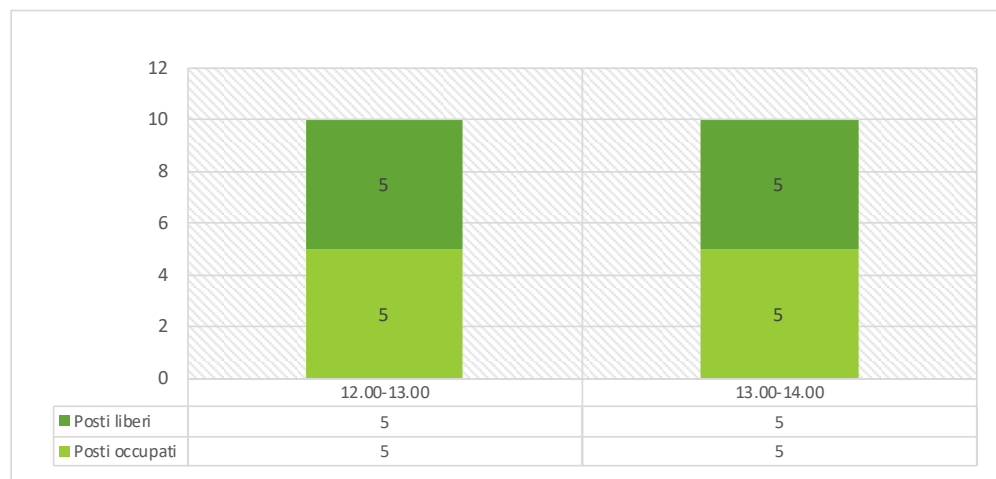


I parcheggi sono riservati (privati) e disposti a pettine. E' parcheggiata 1 moto.

Data: 8 AGOSTO 2021

Via CAIROLI (LATO DX)

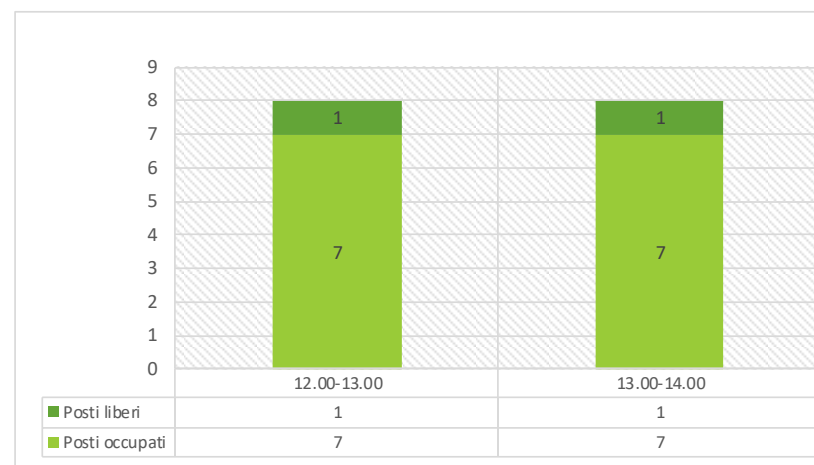
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	10	5	5	0
13.00-14.00	10	5	5	1



I parcheggi sono a pagamento e longitudinali.

Via CAIROLI (LATO SX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	8	7	1	0
13.00-14.00	8	7	1	0

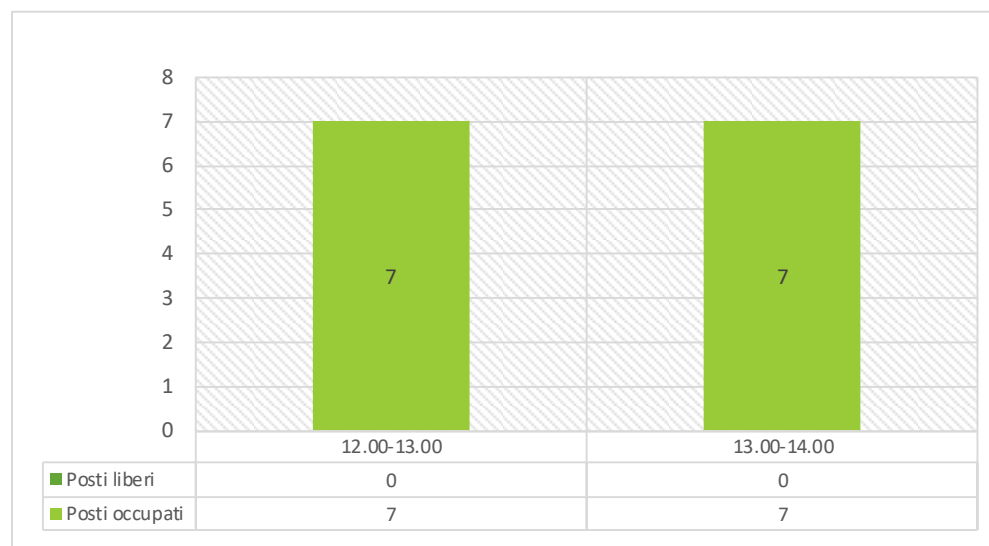


I parcheggi sono riservati (privati) e perpendicolari. 1 parcheggio è riservato ai disabili.

Data: 8 AGOSTO 2021

Via MAMELI (LATO DX)

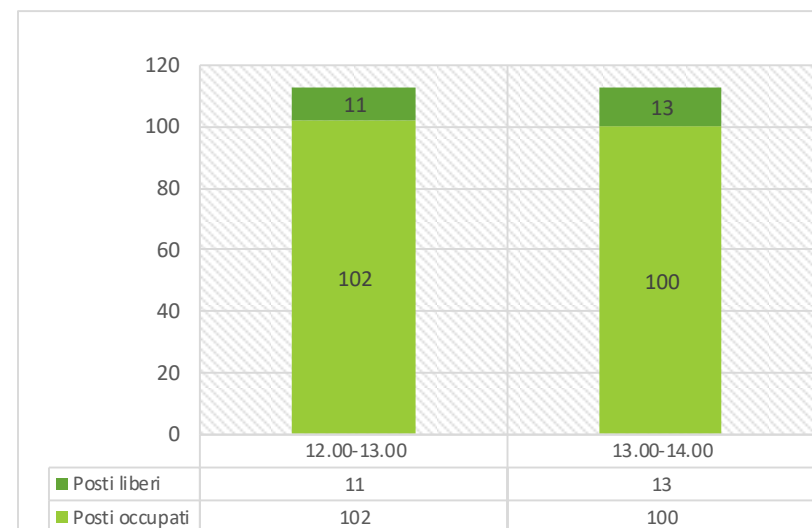
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	7	7	0	0
13.00-14.00	7	7	0	0



I parcheggi sono riservati (privati) e disposti a pettine.

Viale COLOMBO (LATO SX)

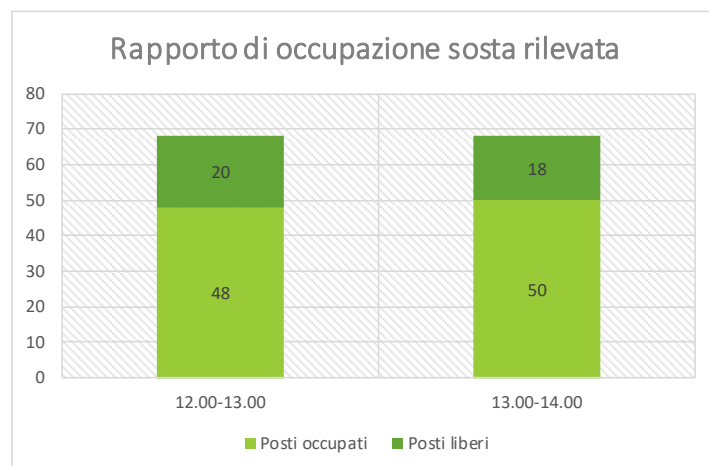
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	113	102	11	0
13.00-14.00	113	100	13	8



I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. Del totale 6 posti sono riservati ai disabili e 97 occupati da macchine. Una menzione va al lato DX dove non sono presenti parcheggi ma sono presenti 3 macchine in divieto di sosta.

Data: 8 AGOSTO 2021
Viale ITALIA (LATO DX)

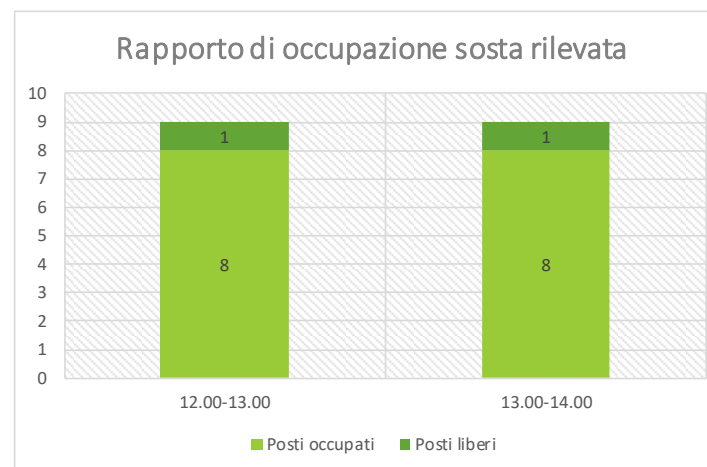
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	68	48	20	0
13.00-14.00	68	50	18	2



62 parcheggi del totale sono a pagamento e longitudinali di cui 16 sono liberi e 6 riservati ai disabili di cui 4 liberi. 7 auto sono parcheggiate in divieto di sosta.

Data: 8 AGOSTO 2021
via ROMOLO GESSI (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	9	8	1	0
13.00-14.00	9	8	1	0



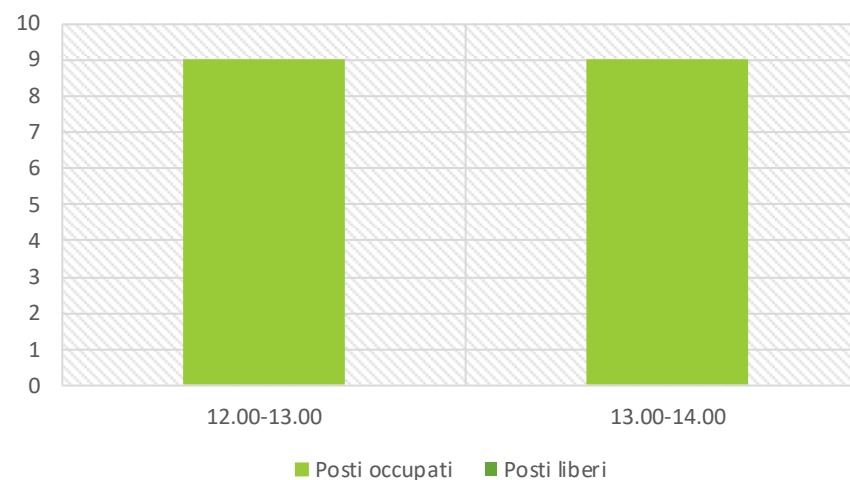
I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. 1 posto auto è riservato ai disabili.



Via PIGNOCCHI (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	9	9	0	0
13.00-14.00	9	9	0	0

Rapporto di occupazione sosta rilevata



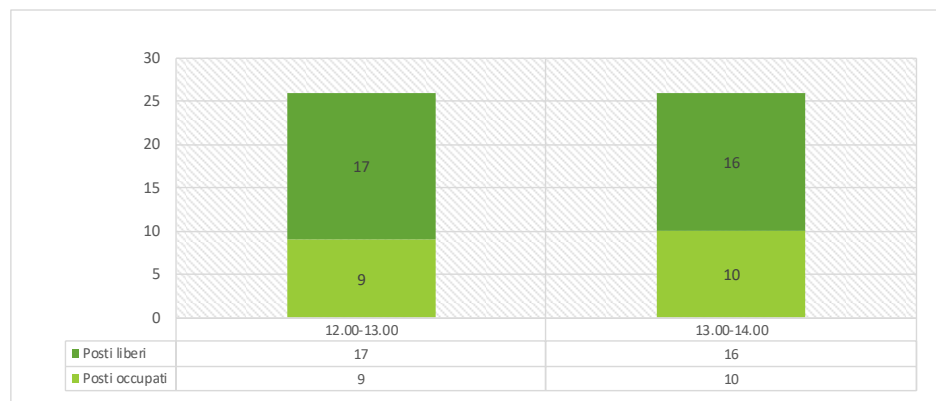
I parcheggi sono a pagamento e longitudinali. Sono presenti anche 20 parcheggi per moto di cui 14 sono liberi.

9.3.2 Milano Marittima

Data: 28/08/2021

Viale Forlì (lato sx dal lungomare)

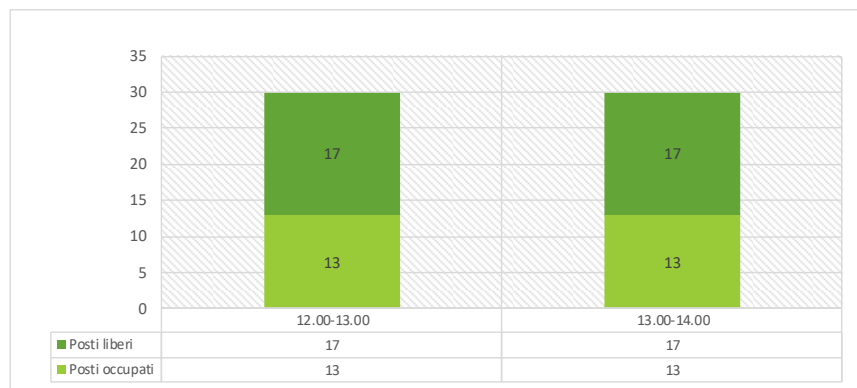
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	26	9	17	1
13.00-14.00	26	10	16	0



I parcheggi sono prevalentemente a pettine: 7 parcheggi auto a pagamento, 7 riservati

Viale Forlì (lato dx dal lungomare)

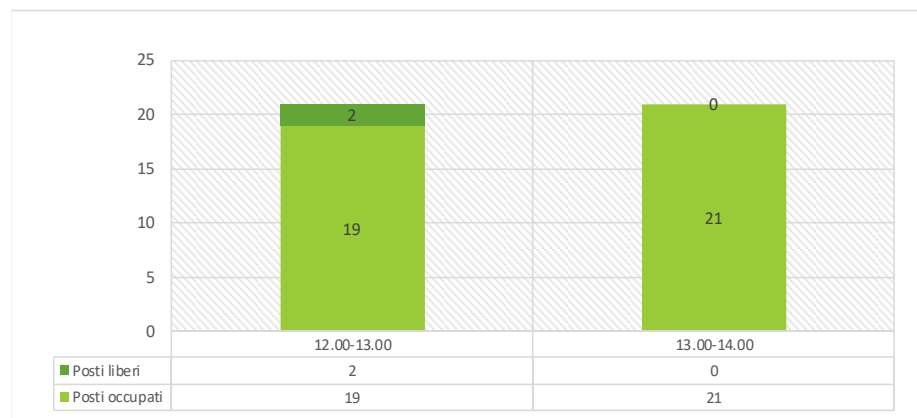
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	30	13	17	0
13.00-14.00	30	13	17	0



Parcheggi prevalentemente a pettine: 17 posti moto, 12 posti auto liberi e uno riservato ai disabili

Via III traversa (lato sx verso il mare)

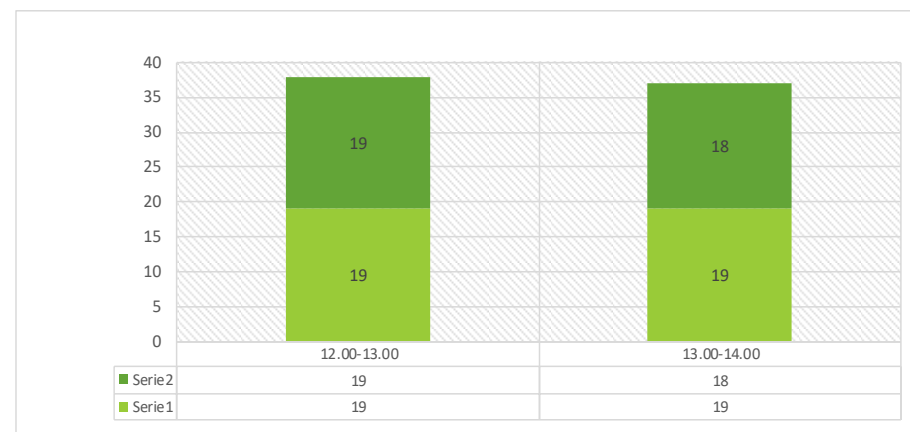
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	21	19	2	0
13.00-14.00	21	21	0	2



I parcheggi sono longitudinali e 6 macchine erano in divieto di sosta il giorno del rilevamento

Via III traversa (lato dx verso il mare)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	19	19	0	1
13.00-14.00	19	18	1	0

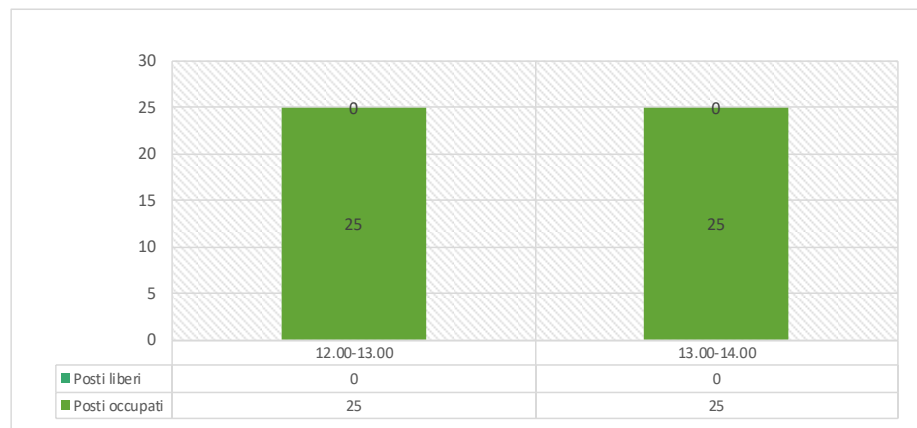


Parcheggi longitudinali a pagamento con due macchine in divieto di sosta il giorno del rilevamento



Via quarta traversa (lato sx verso il mare)

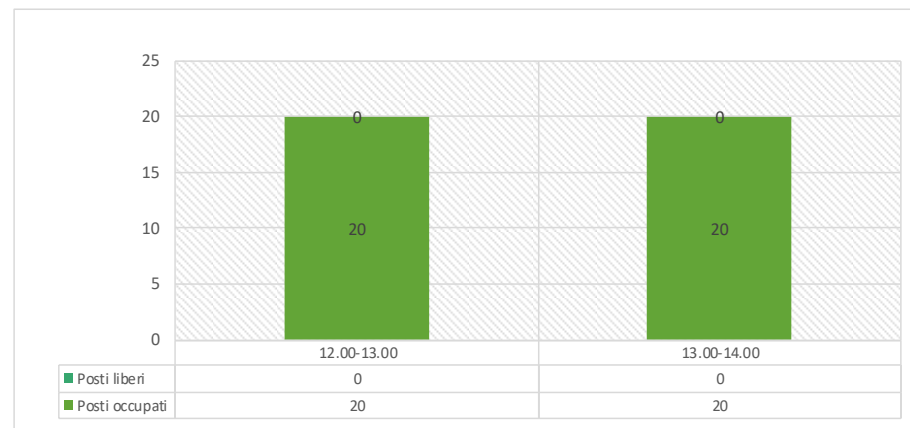
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	25	25	0	0
13.00-14.00	25	25	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine erano parcheggiate longitudinalmente

Via quarta traversa (lato dx verso il mare)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	20	20	0	1
13.00-14.00	20	20	0	2



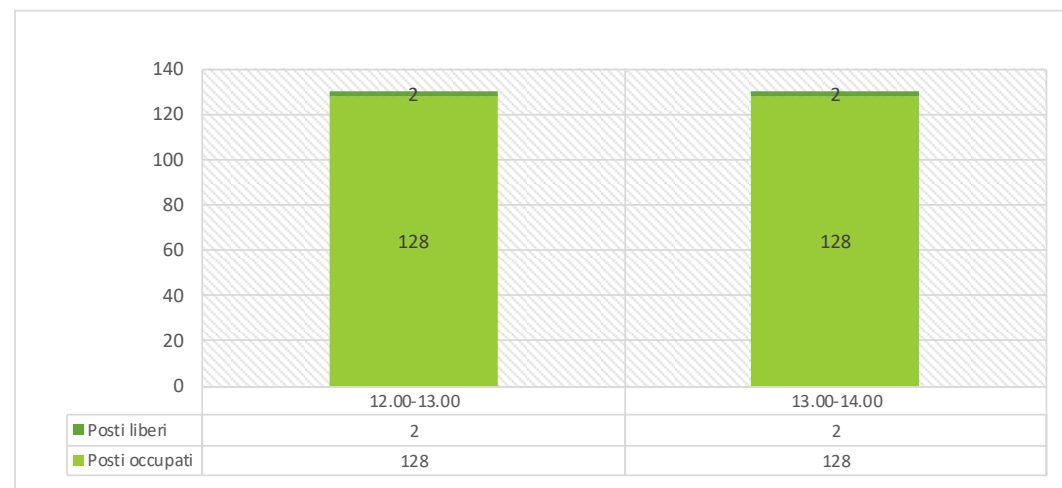
Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine erano parcheggiate longitudinalmente il giorno del rilevamento



r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006532.E

Piazzale Torino (lato interno)

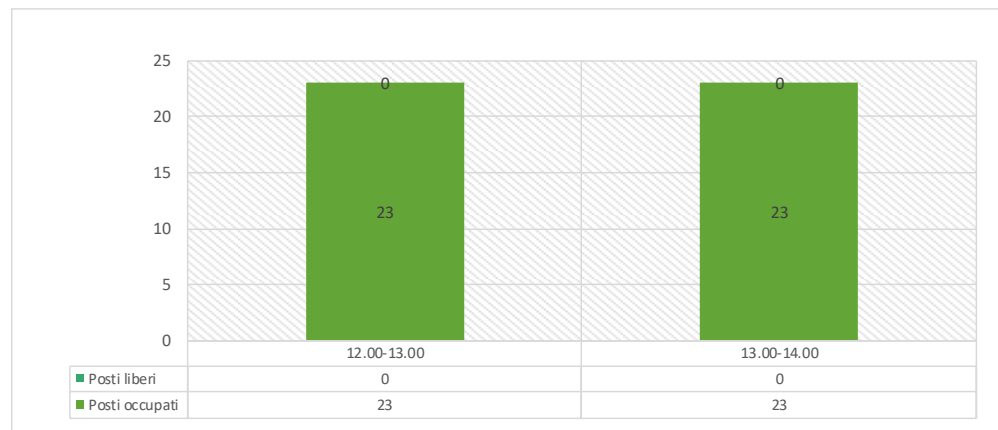
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	130	128	2	6
13.00-14.00	130	128	2	9



I parcheggi sono a pagamento dei quali 74 a pettine e 56 longitudinali

Via Sesta traversa (lato sx verso il mare)

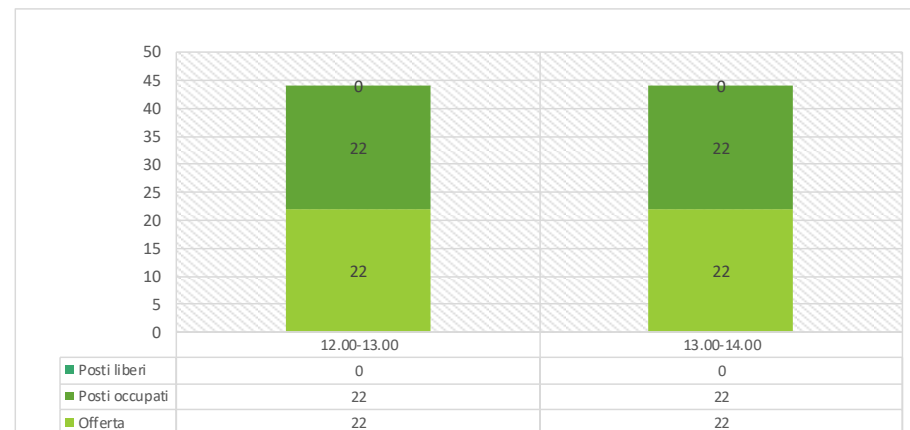
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	23	23	0	1
13.00-14.00	23	23	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine parcheggiano longitudinalmente

Via Sesta traversa (lato dx verso il mare)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	22	22	0	0
13.00-14.00	22	22	0	0

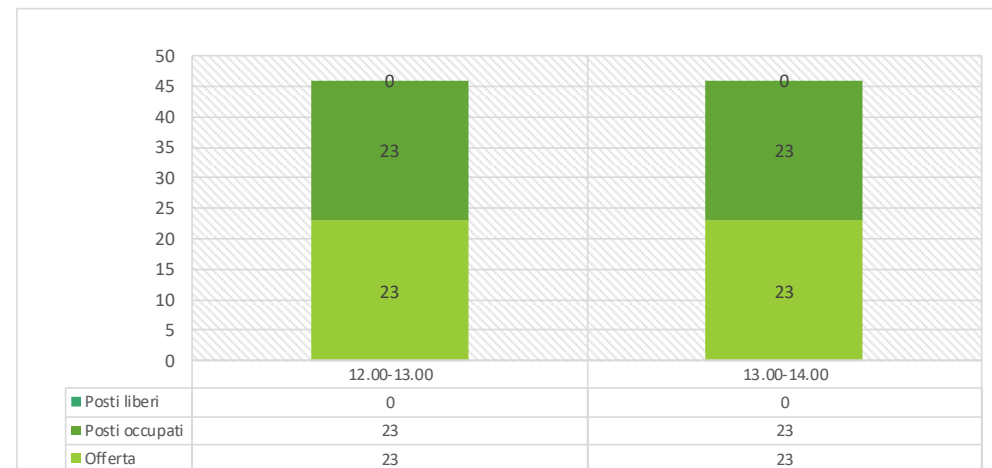


Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada



Via Settima traversa (lato sx verso il mare)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	23	23	0	0
13.00-14.00	23	23	0	0

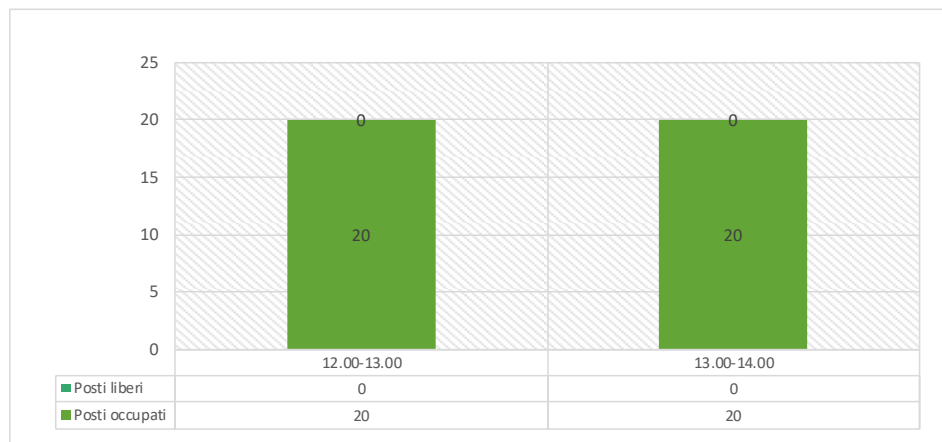


Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine parcheggiano longitudinalmente



Via Ottava traversa (lato sx verso il mare)

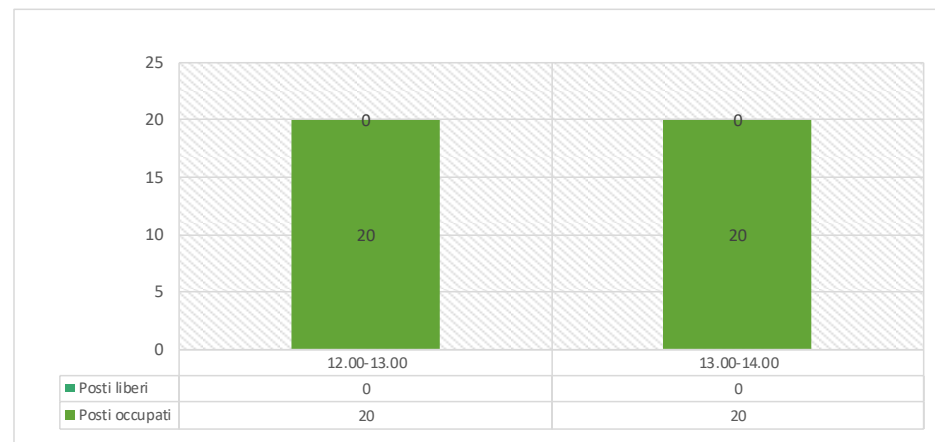
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	20	20	0	2
13.00-14.00	20	20	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine parcheggiano longitudinalmente

Via Ottava traversa (lato dx verso il mare)

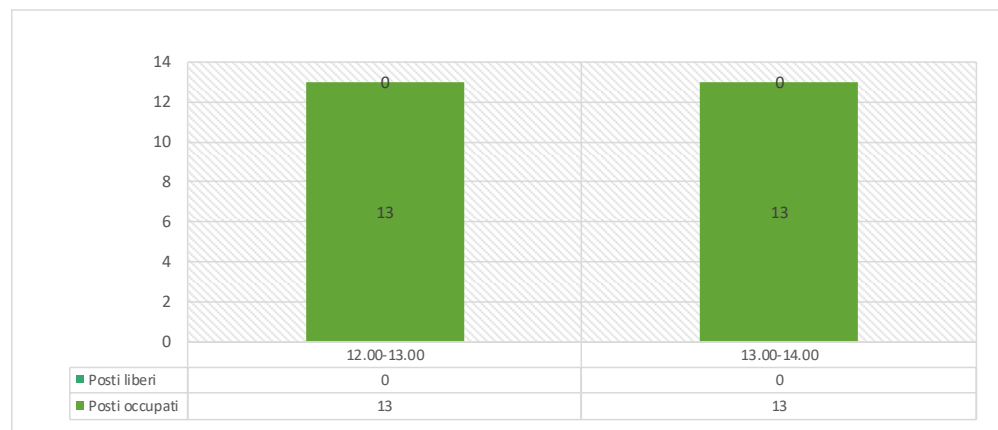
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	20	20	0	1
13.00-14.00	20	20	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine parcheggiano longitudinalmente

Via Nona traversa (lato sx verso il mare)

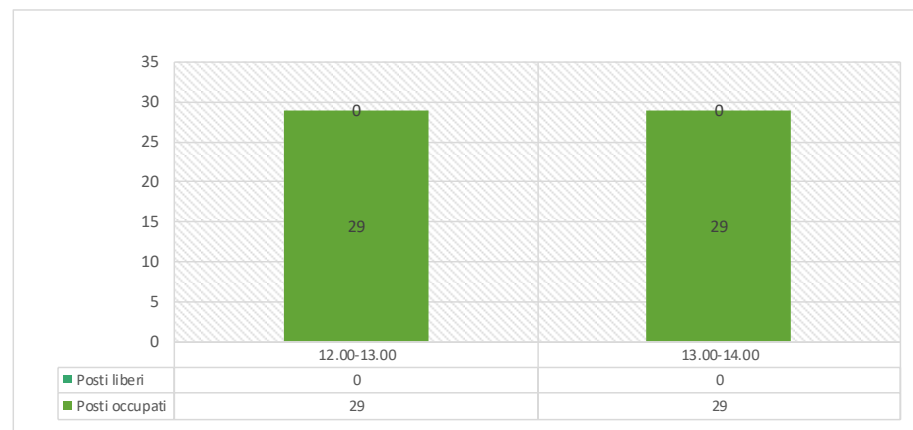
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	13	13	0	0
13.00-14.00	13	13	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Area di sosta 3_Via Nona traversa (lato dx verso il mare)

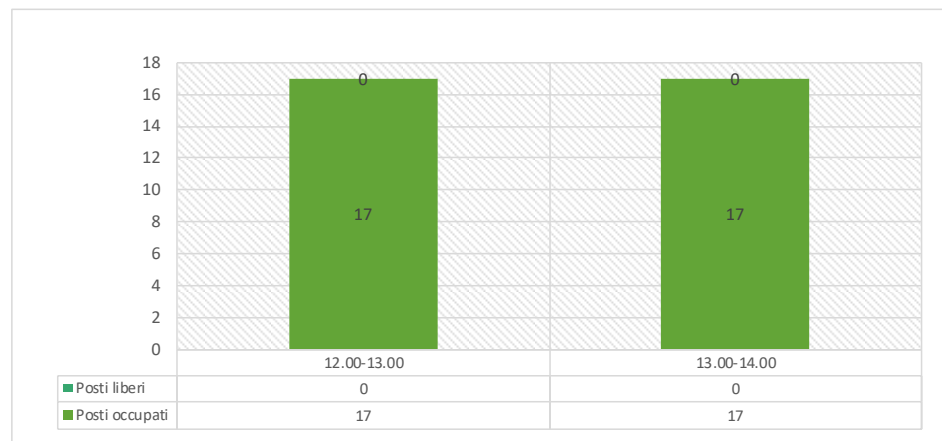
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	29	29	0	0
13.00-14.00	29	29	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Decima traversa (lato sx verso il mare)

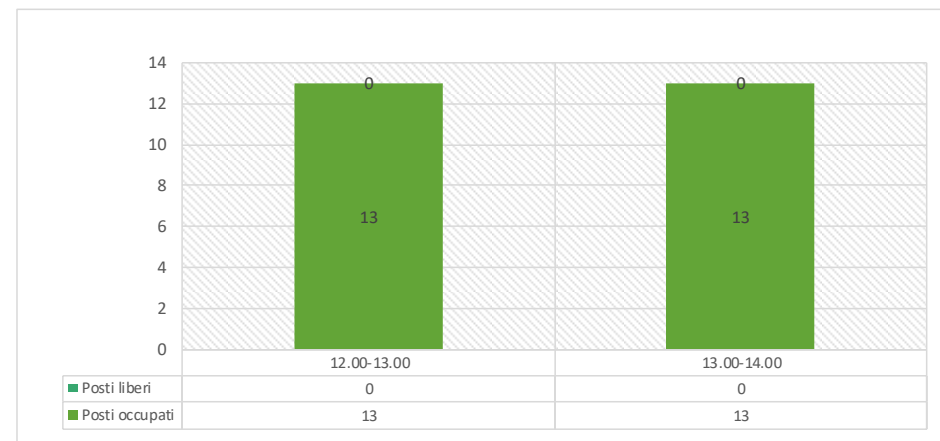
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	17	17	0	0
13.00-14.00	17	17	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Decima traversa (lato dx verso il mare)

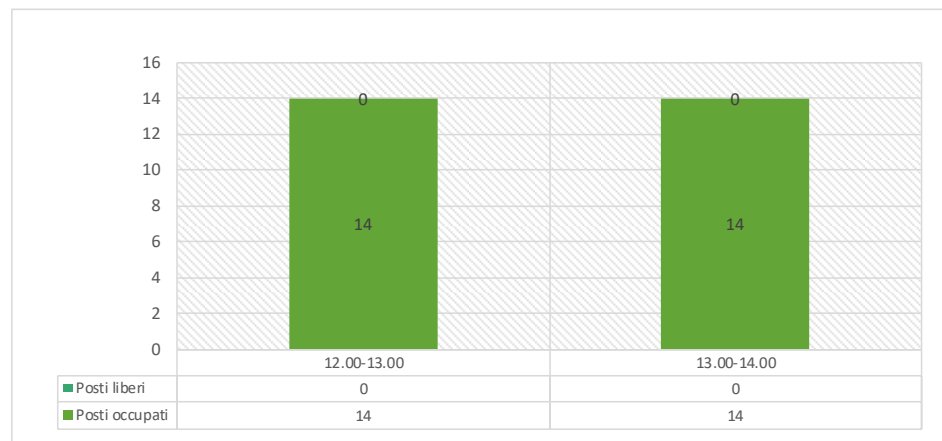
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	13	13	0	1
13.00-14.00	13	13	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Undicesima traversa (lato sx verso il mare)

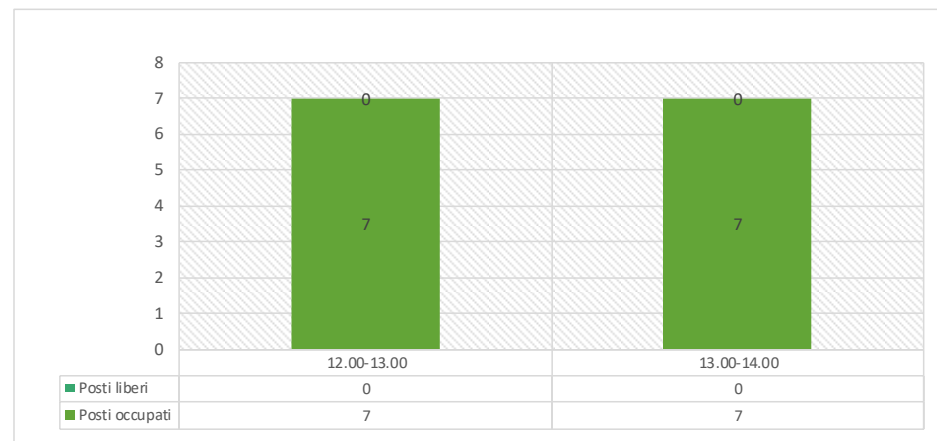
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	14	14	0	0
13.00-14.00	14	14	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Undicesima traversa (lato dx verso il mare)

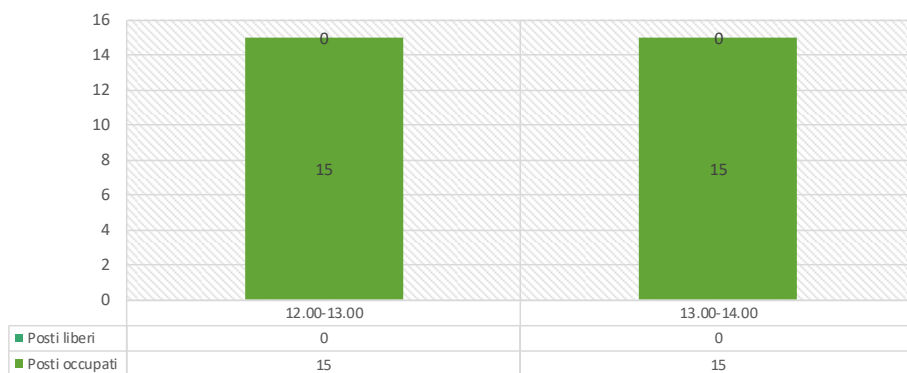
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	7	7	0	0
13.00-14.00	7	7	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Dodicesima traversa (lato sx verso il mare)

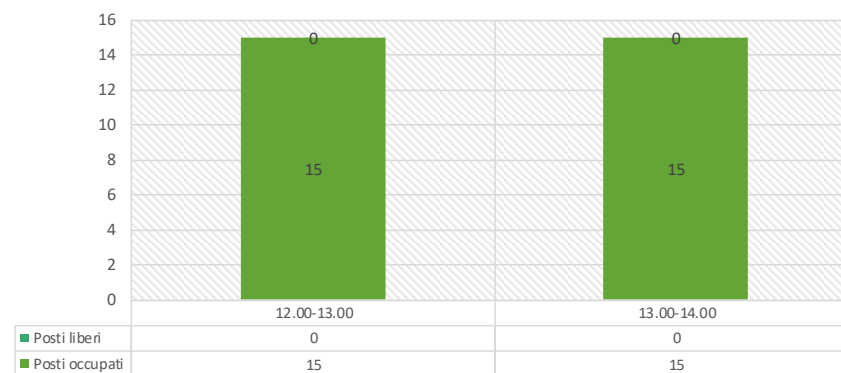
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	15	15	0	1
13.00-14.00	15	15	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Dodicesima traversa (lato dx verso il mare)

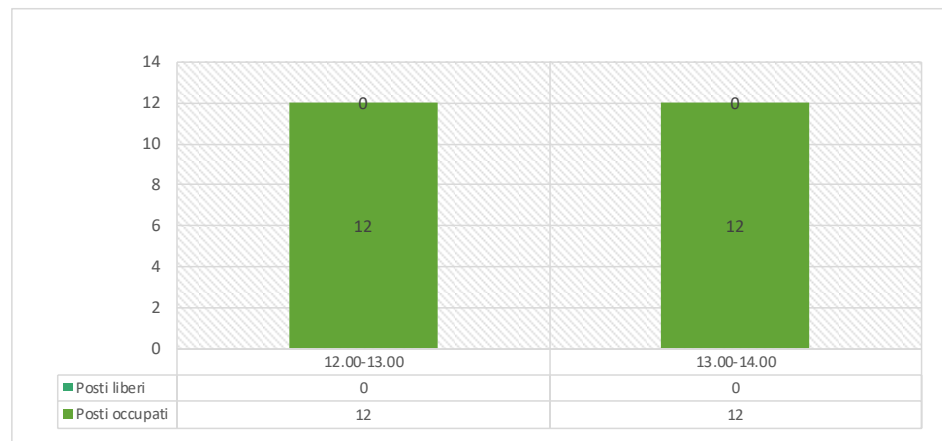
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	15	15	0	0
13.00-14.00	15	15	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Tredicesima traversa (lato sx verso il mare)

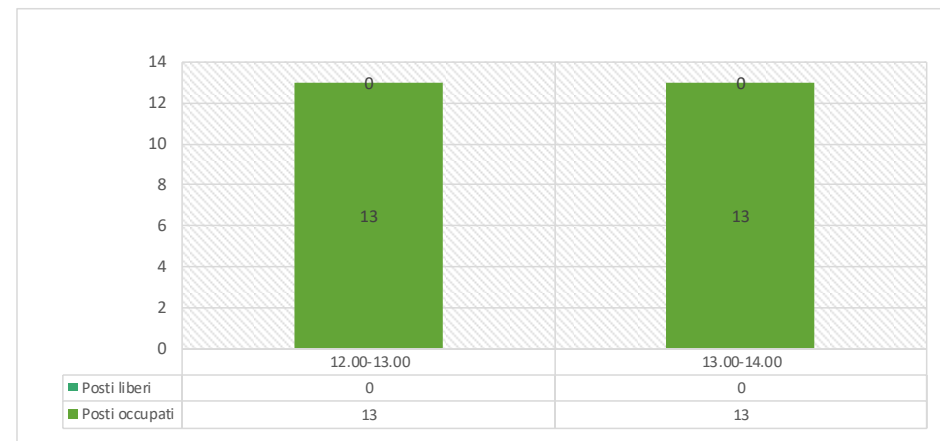
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	12	12	0	0
13.00-14.00	12	12	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Tredicesima traversa (lato dx verso il mare)

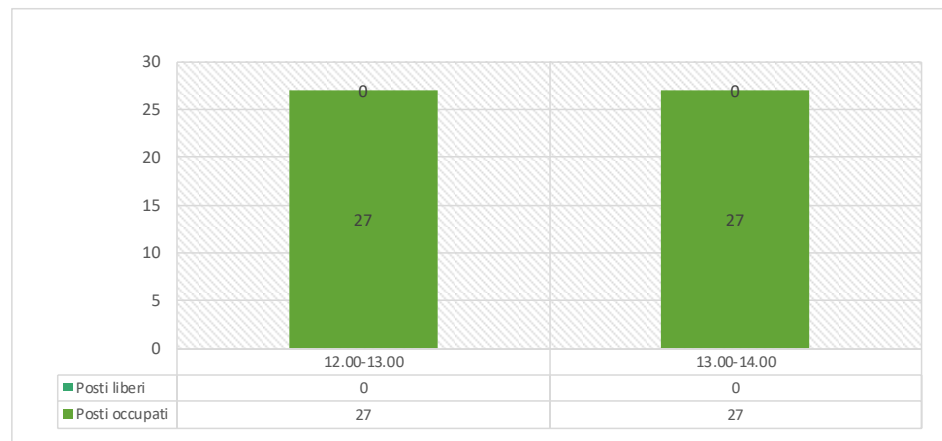
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	13	13	0	2
13.00-14.00	13	13	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Quindicesima traversa (lato sx verso il mare)

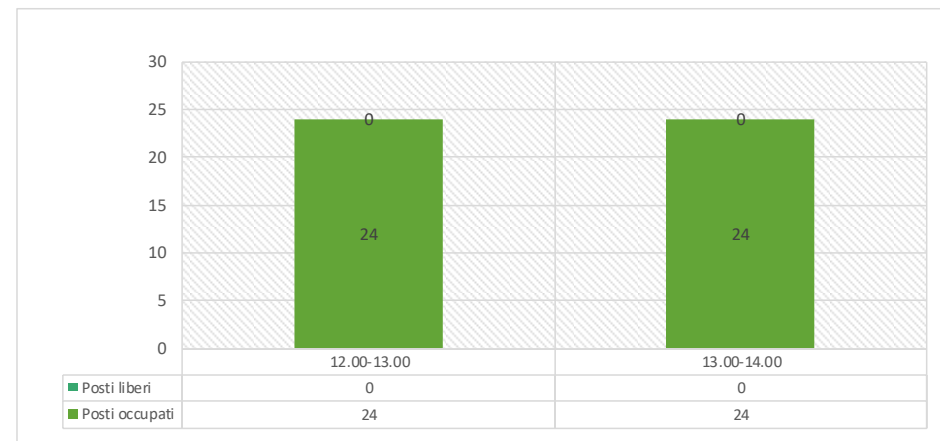
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	27	27	0	0
13.00-14.00	27	27	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Quindicesima traversa (lato dx verso il mare)

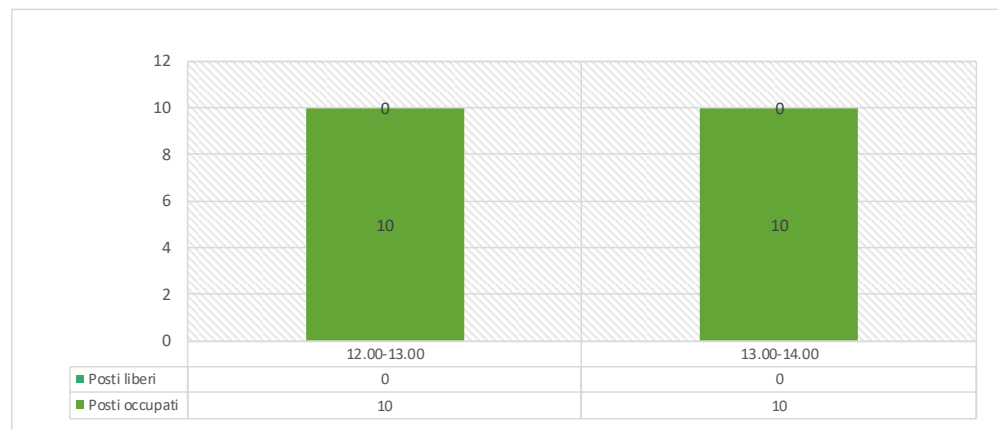
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	24	24	0	0
13.00-14.00	24	24	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Sedicesima traversa (lato dx verso il mare)

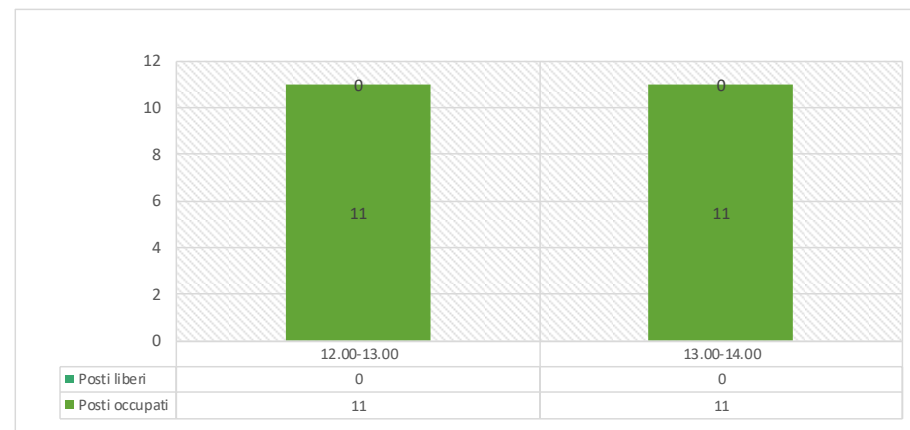
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	10	10	0	0
13.00-14.00	10	10	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Diciassettesima traversa (lato sx verso il mare)

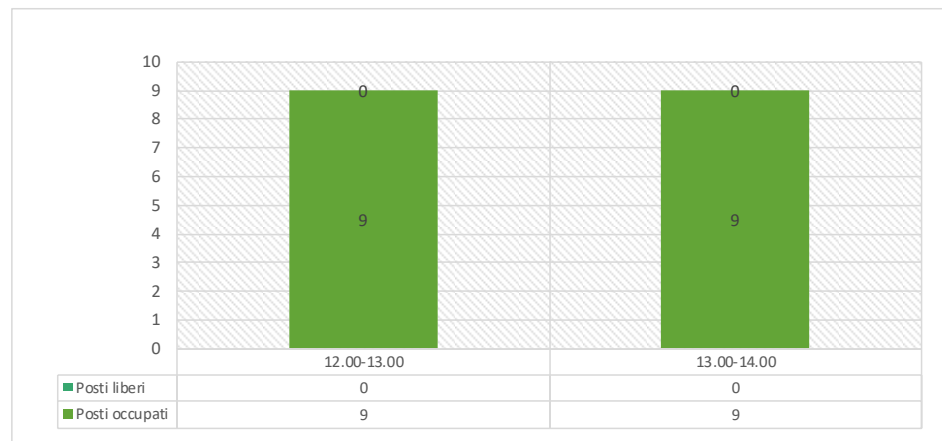
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	11	11	0	1
13.00-14.00	11	11	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Diciassettesima traversa (lato dx verso il mare)

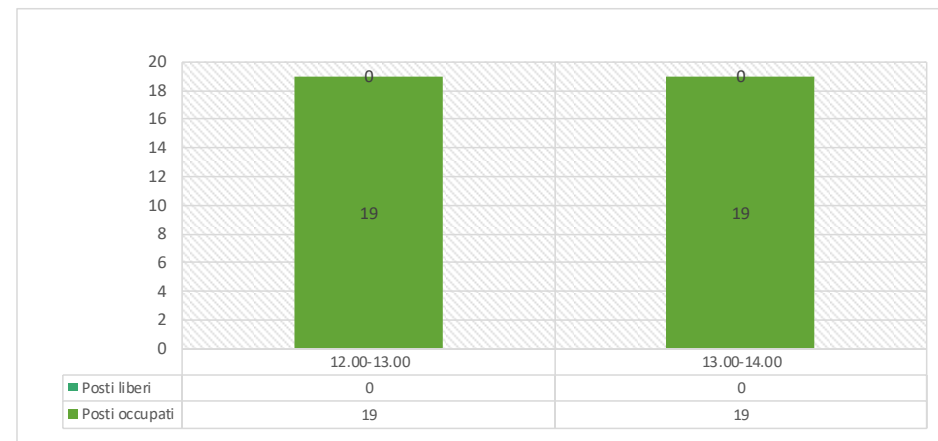
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	9	9	0	0
13.00-14.00	9	9	0	1



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Diciottesima traversa (lato sx verso il mare)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	19	19	0	0
13.00-14.00	19	19	0	0



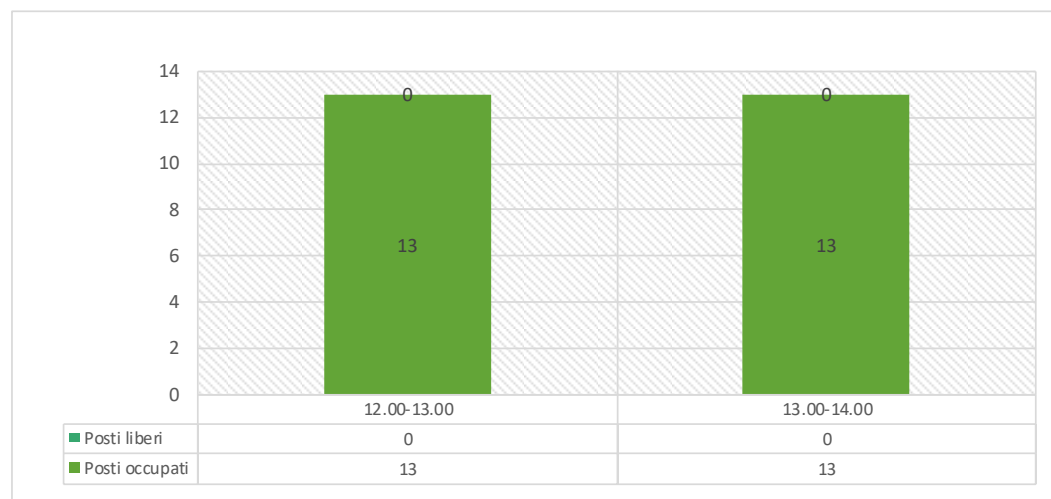
Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente



r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006532.E

Via Diciottesima traversa (lato dx verso il mare)

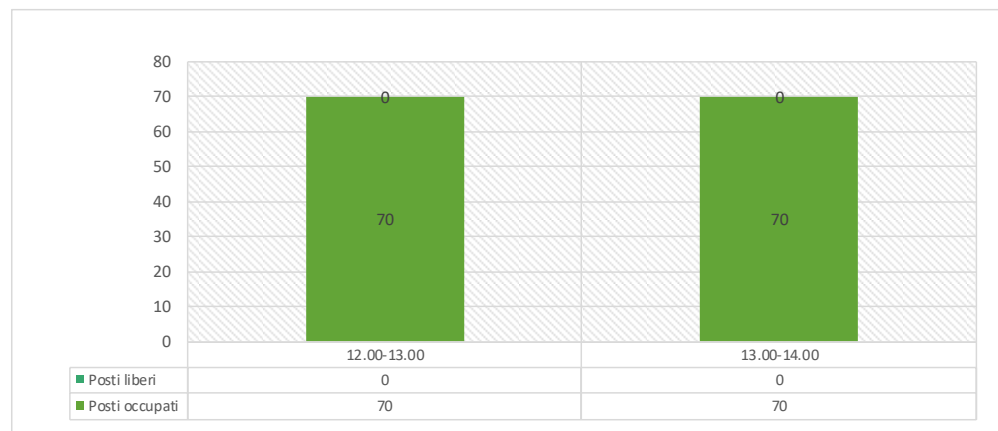
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	13	13	0	0
13.00-14.00	13	13	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Diciannovesima traversa (lato sx verso il mare)

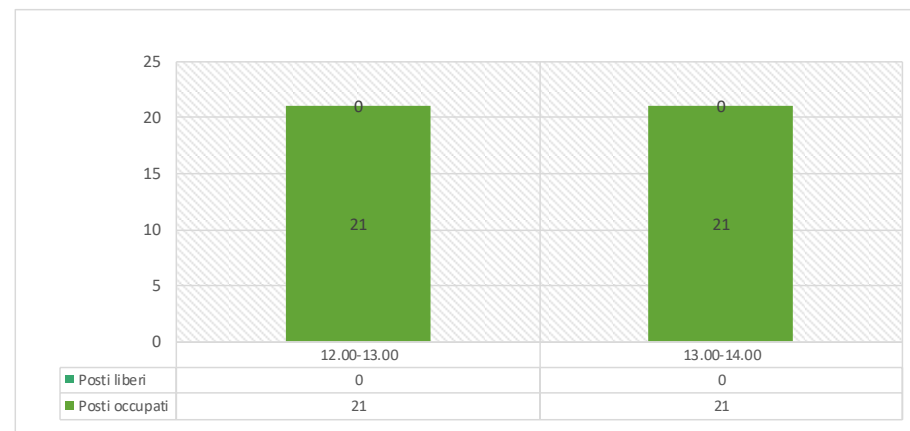
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	70	70	0	4
13.00-14.00	70	70	0	5



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

Via Diciannovesima traversa (lato dx verso il mare)

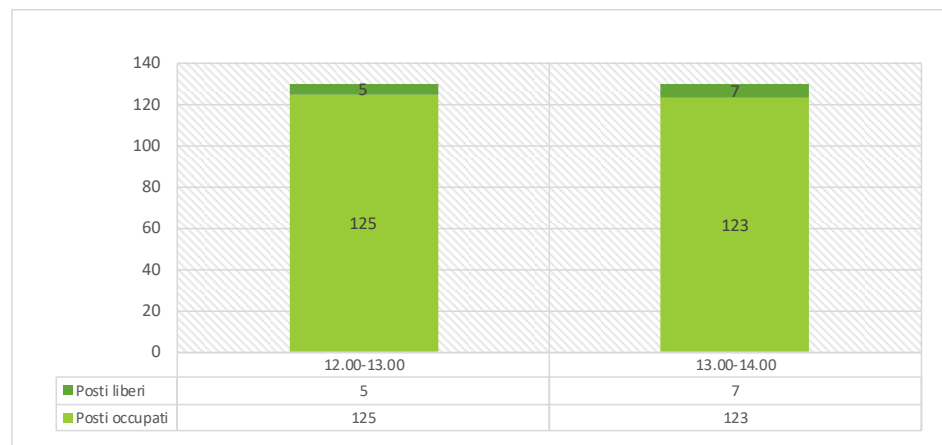
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	21	21	0	0
13.00-14.00	21	21	0	0



Non sono presenti parcheggi segnalati ma la sosta è comunque consentita a bordo strada. Le macchine sono parcheggiate longitudinalmente

VIALE 2 GIUGNO (fino a incrocio con via Zara) (LATO SX-OVEST)

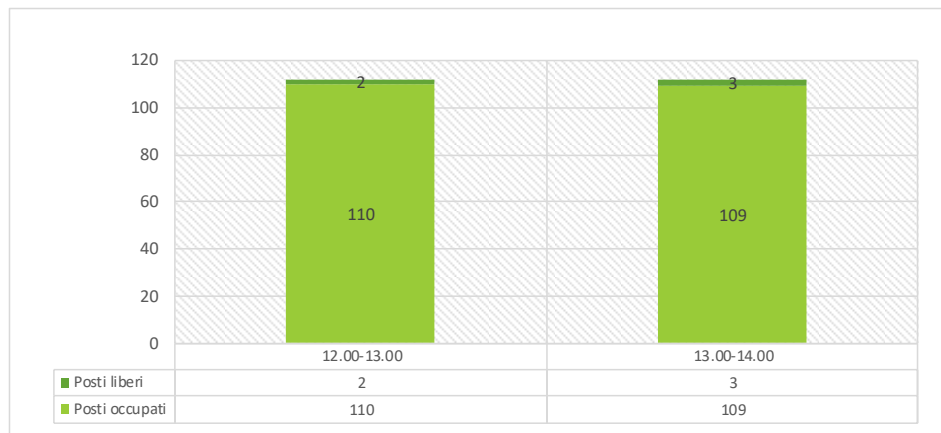
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	130	125	5	0
13.00-14.00	130	123	7	17



I parcheggi sono a pagamento longitudinali. 4 parcheggi dei totali sono riservati ai disabili. 4 macchine erano parcheggiate in divieto

VIALE 2 GIUGNO (fino a incrocio con via Zara) (LATO DX-EST)

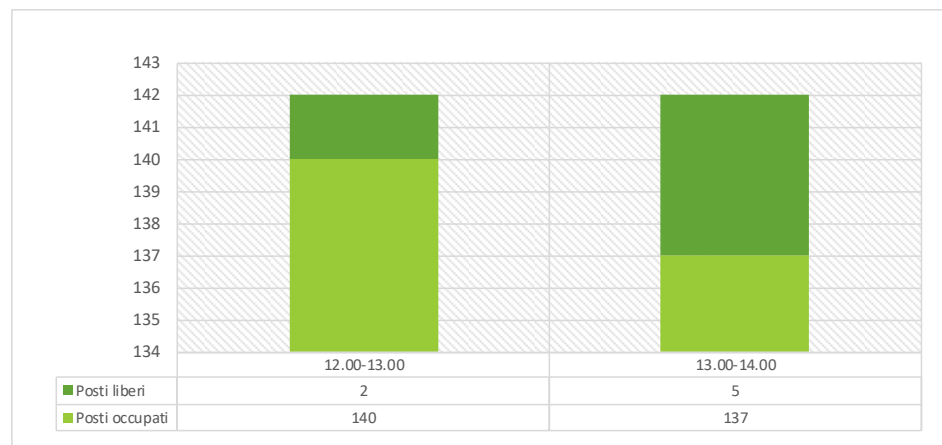
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	112	110	2	0
13.00-14.00	112	109	3	15



I parcheggi sono tutti a pagamento longitudinali. Del totale dei parcheggi 3 sono riservati ai disabili. 3 macchine erano parcheggiate in divieto

VIALE 2 GIUGNO (da Via Zara fino a via anello del pino compresa) (LATO DX-E)

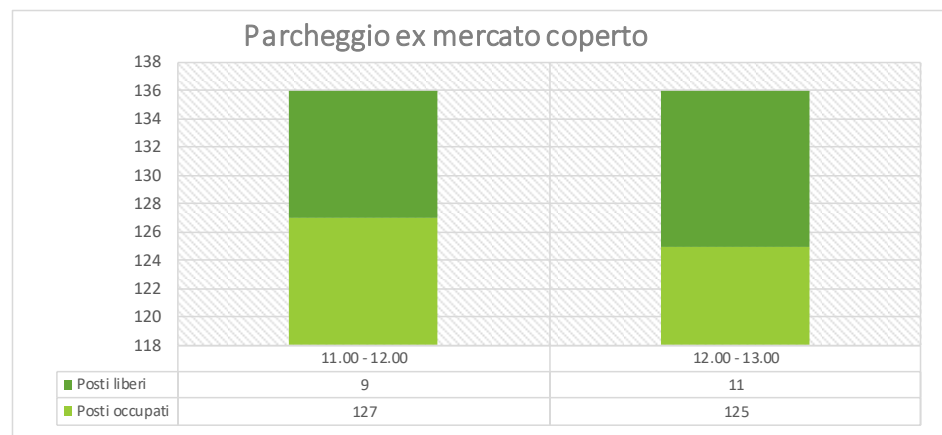
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	142	140	2	0
13.00-14.00	142	137	5	25



i parcheggi sono a pagamento longitudinali. Del totale 4 sono riservati ai disabili. 10 macchine erano parcheggiate in divieto

VIALE 2 GIUGNO (da Via Zara fino a via anello del pino compresa) (LATO SX-O)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
11.00 - 12.00	136	127	9	0
12.00 - 13.00	136	125	11	20



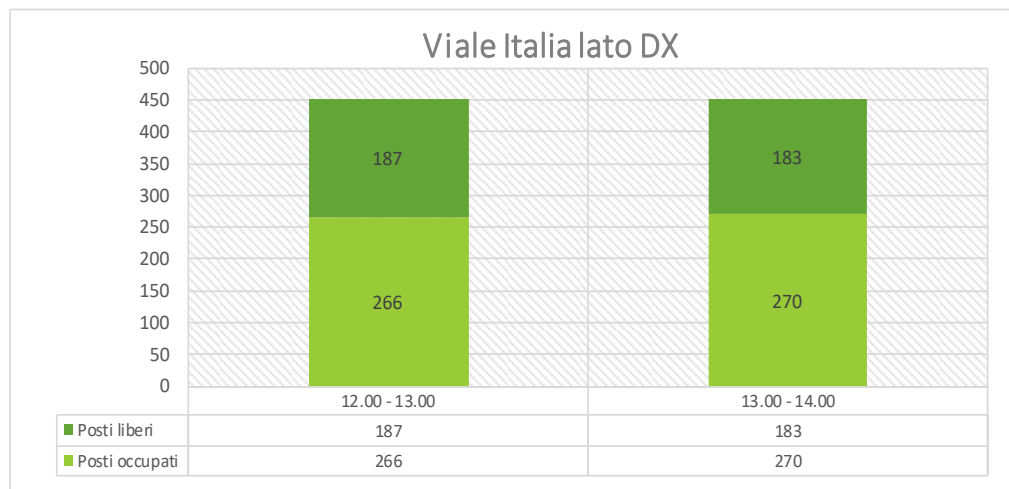
i parcheggi sono a pagamento longitudinali. Sul totale 3 sono riservati ai disabili. Il giorno del rilevamento erano parcheggiate in divieto 8 macchine

9.3.3 Pinarella

Data: 21 AGOSTO 2021

Viale Italia da Bagno Sabrina (n.3) a Bagno Anna (n.95) lato dx;
Strada a senso unico

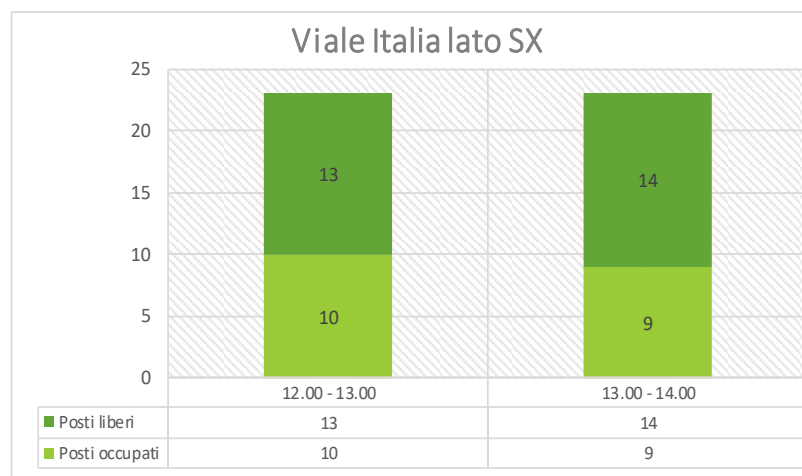
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	453	266	187	0
13.00 - 14.00	453	270	183	27



Viale Italia da Pinarella vs Cervia offre 453 parcheggi. Di questi, 187 sono per le moto e sono gratuiti. 18 motocicli erano sul marciapiede. Tre sono i parcheggi riservati a disabili. La tipologia prevalente di parcheggio è longitudinale e la sosta per le macchine è a pagamento.

Viale Italia da Bagno Sabrina (n.3) a Bagno Anna (n.95) lato sx;
Strada a senso unico

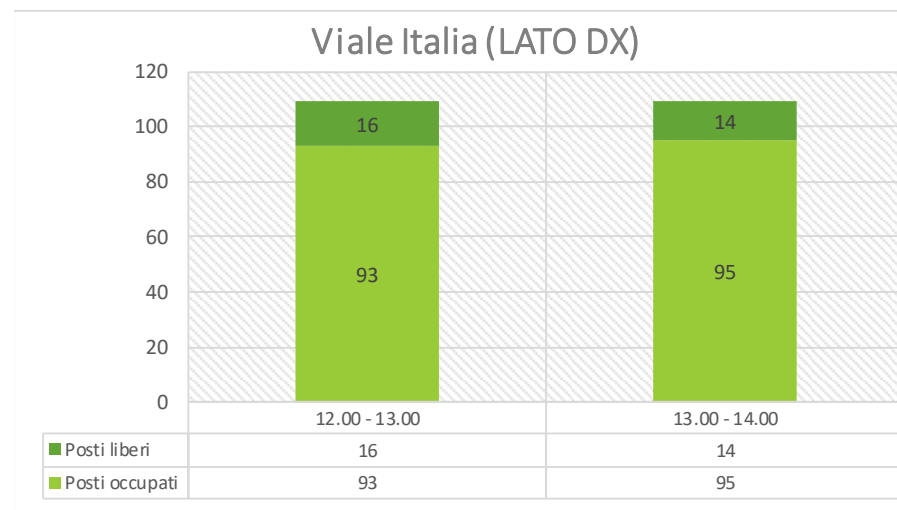
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	23	10	13	0
13.00 - 14.00	23	9	14	3



Il lato sx (ovest) di Viale Italia è caratterizzato da parcheggi longitudinali. In questo tratto, sul lato sx, vi erano 18 veicoli in divieto, e 18 motocicli sul marciapiede.

Viale Italia da Bagno Anna (n.95) a Viale E.De Amicis

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	109	93	16	0
13.00 - 14.00	109	95	14	11

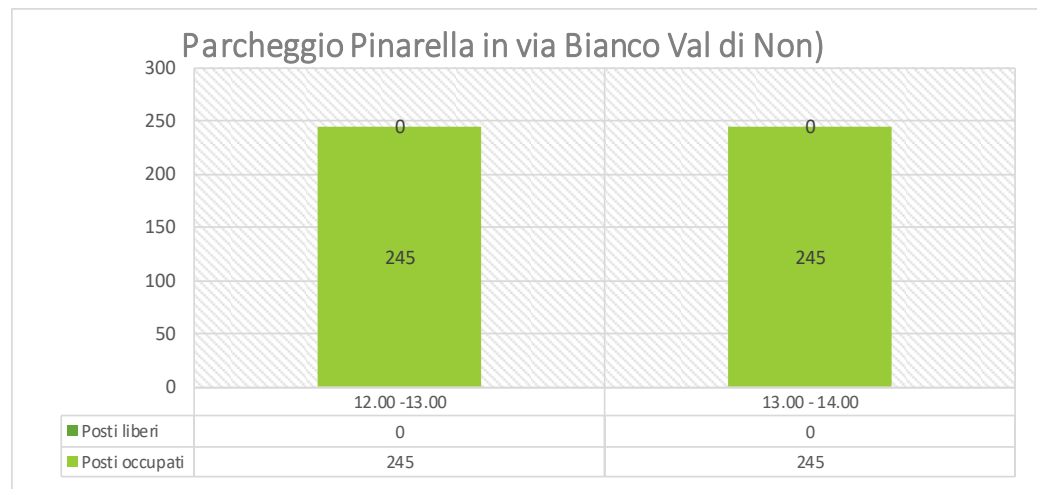


Per quanto riguarda il lato dx (est) di Viale Italia, dal Bagno anno a Viale E.de Amicis la prevalenza di parcheggi è longitudinale e la sosta a pagamento. Sono compresi 15 posti per motocicli gratuiti. Vi erano (non compresi nell'offerta) 8 moto in divieto.

Data: 21 AGOSTO 2021

Parcheggio Pinarella Bianco in via Bianco Val di Non.

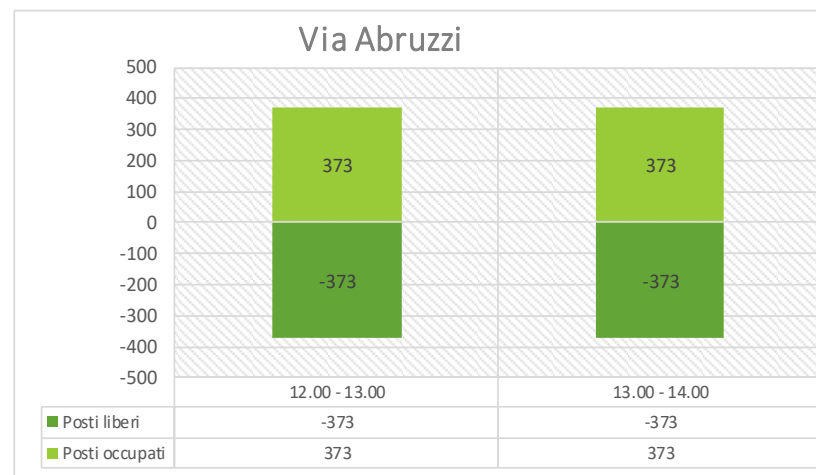
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 -13.00	245	245	0	0
13.00 - 14.00	245	245	0	4



Il parcheggio è caratterizzato da parcheggi a pettine gratuiti. Offre 245 posti di cui 7 per disabili. Vi erano parcheggiate 40 auto al di fuori dalle linee bianche in divieto.

Via Abruzzi

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	0	373	-373	0
13.00 - 14.00	0	373	-373	21

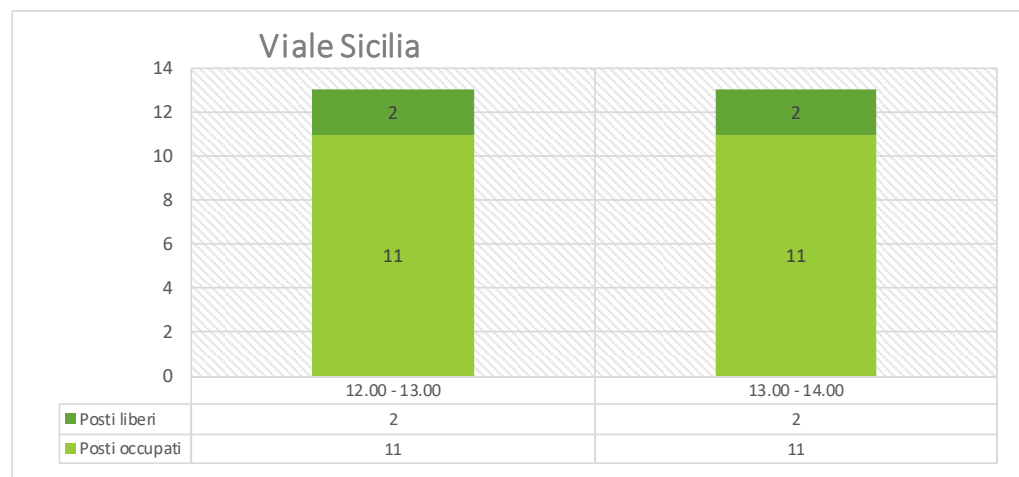


In Via abruzzesi non sono presenti parcheggi designati con strisce bianche o azzurre. Nonostante ciò vi erano 373 auto parcheggiate in sosta libera tra lato dx e sx.

Data: 21 AGOSTO 2021

Viale Sicilia

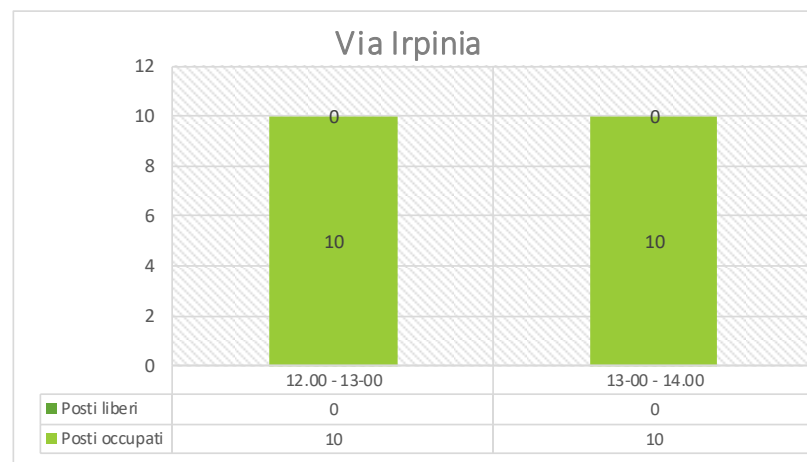
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	13	11	2	0
13.00 - 14.00	13	11	2	0



In Viale Sicilia sono presenti parcheggi longitudinali. Sul lato dx vi erano 3 automobili in divieto.

Via Irpinia

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13-00	10	10	0	0
13-00 - 14.00	10	10	0	0

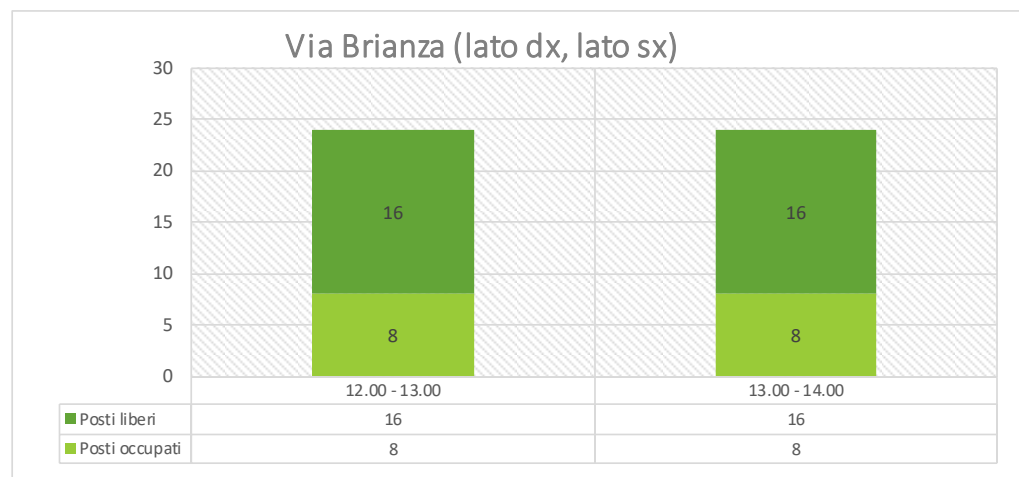


Parchegi longitudinali. 4 automobili in divieto di sosta a sx.

Data: 21 AGOSTO 2021

Via Brianza

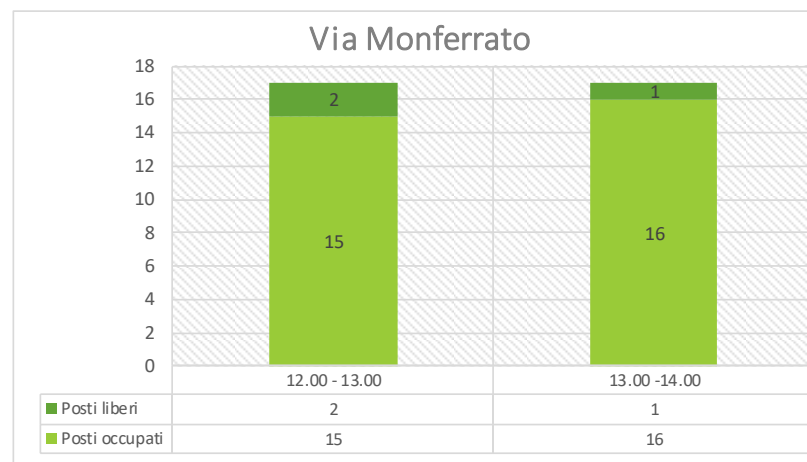
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	26	8	16	0
13.00 - 14.00	26	8	16	0



9 posti liberi a dx e sinistra. I parcheggi sono longitudinali a pagamento.

Via Monferrato

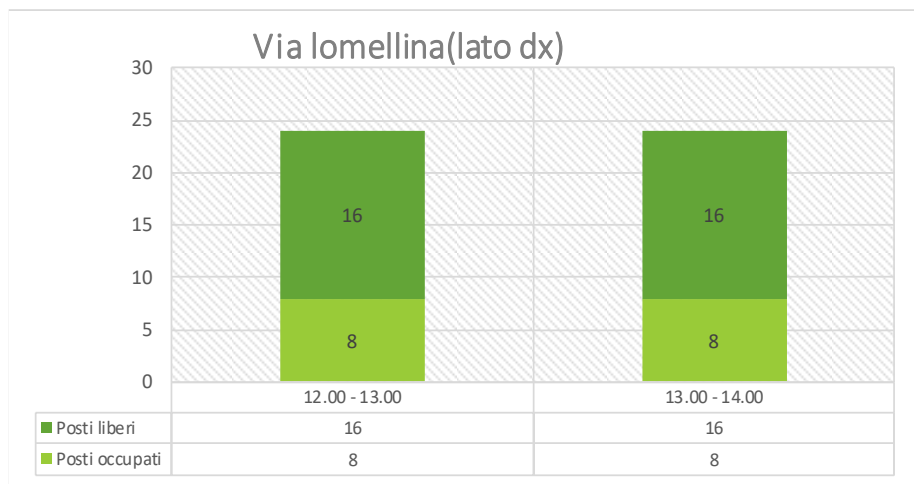
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	17	15	2	0
13.00 - 14.00	17	16	1	1



I parcheggi sono longitudinali a pagamento, 2 posti liberi sul lato dx.

Via Lomellina (lato dx)

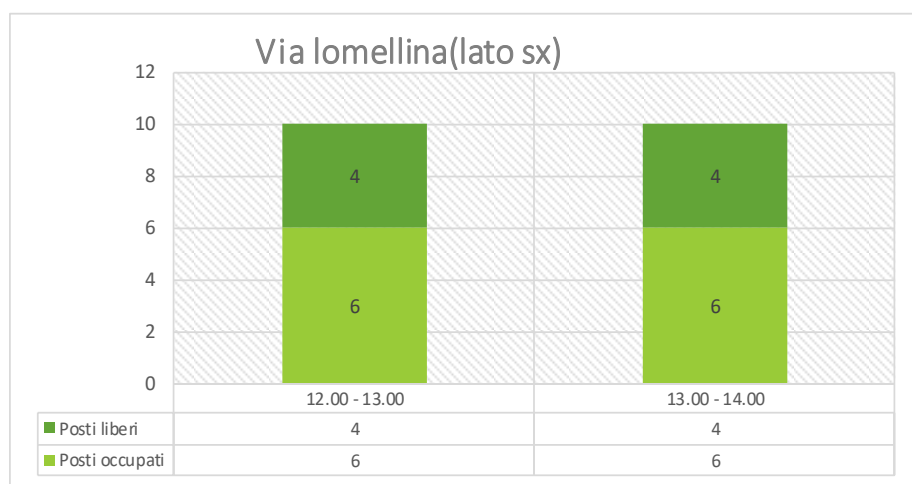
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	13	6	7	0
13.00 - 14.00	13	6	7	0



I parcheggi sono longitudinali e a pagamento, un parcheggio è riservato. Vi erano 7 posti liberi, 1 auto in divieto di sosta.

Via Lomellina (lato sx)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	10	6	4	0
13.00 - 14.00	10	6	4	0

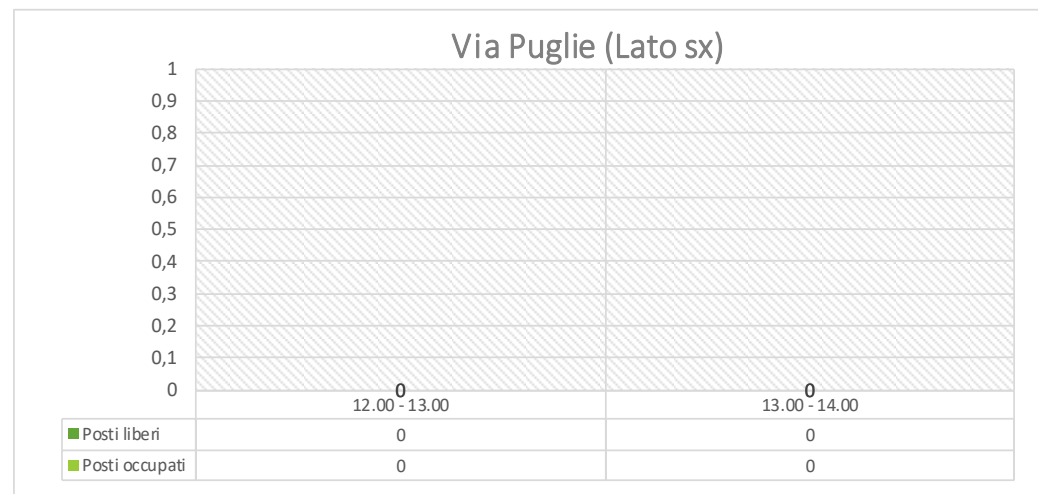


I parcheggi sono longitudinali e a pagamento. Vi erano 4 posti liberi.



Via Puglie (lato sx)

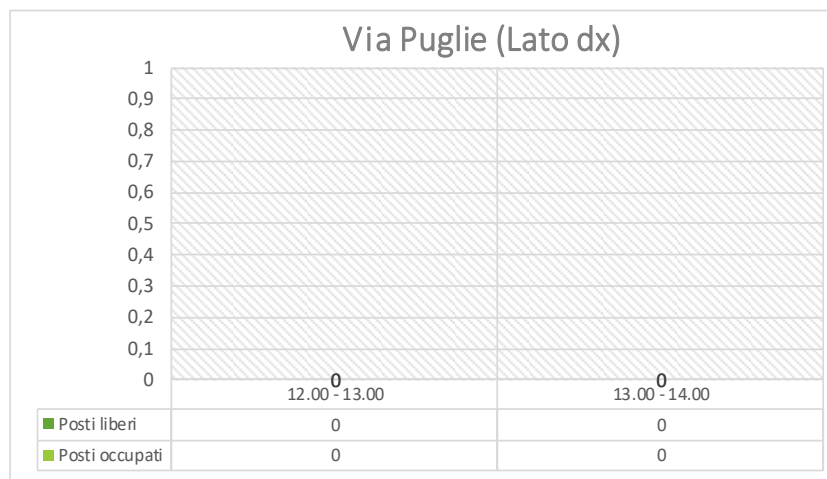
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	0	0	0	0
13.00 - 14.00	0	0	0	0



Sono presenti diverse auto in sosta non regolamentata ai lati della carreggiata.

Via Puglie (lato dx)

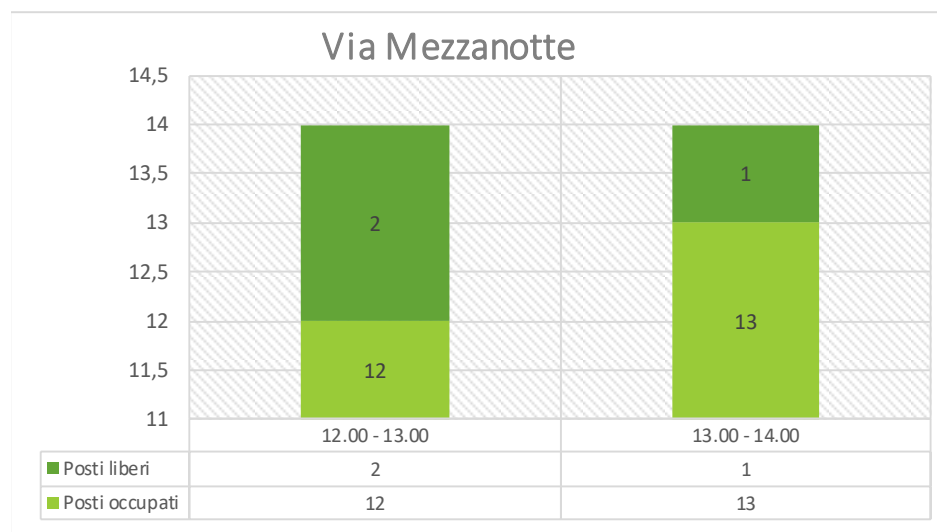
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	0	0	0	0
13.00 - 14.00	0	0	0	0



Sono presenti diverse auto in sosta non regolamentata ai lati della carreggiata.

Via Mezzanotte

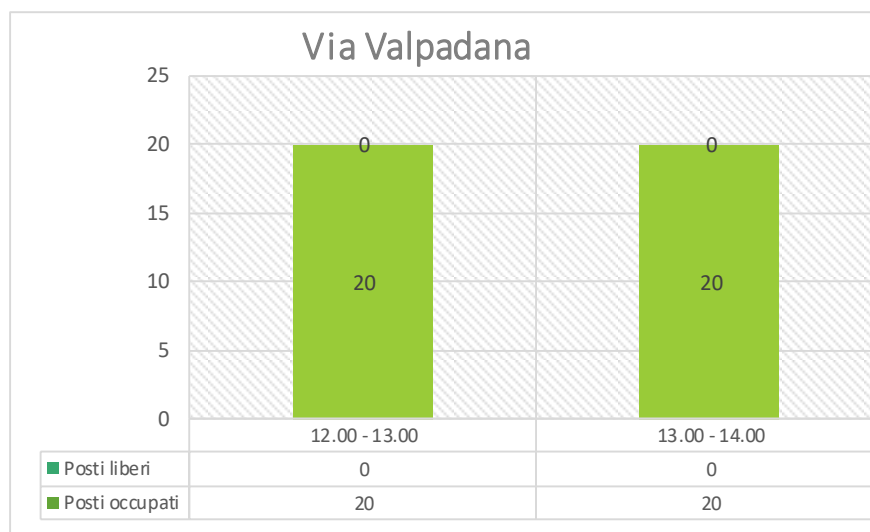
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	14	12	2	0
13.00 - 14.00	14	13	1	1



I parcheggi sono longitudinali. Presente un parcheggio per scarico merci.

Via Valpadana

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	20	20	0	0
13.00 - 14.00	20	20	0	0

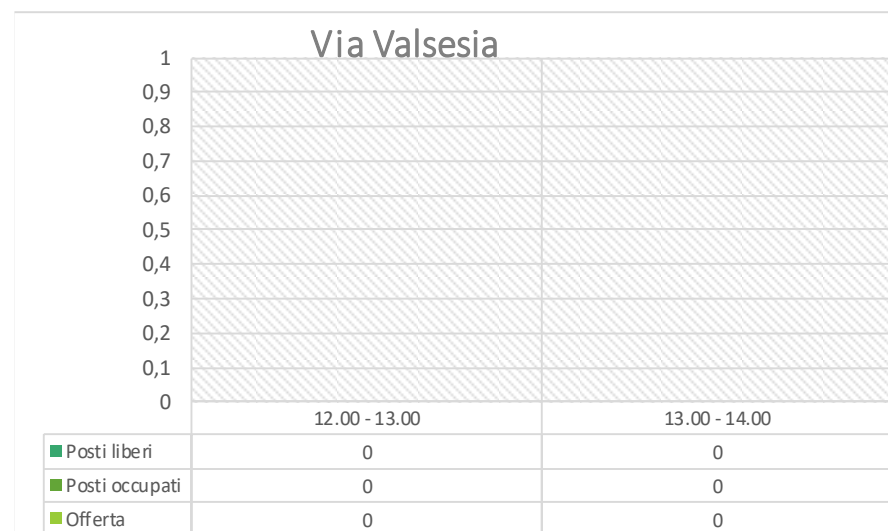


I parcheggi sono longitudinali, sul lato dx.



Via Valsesia (lato sx)

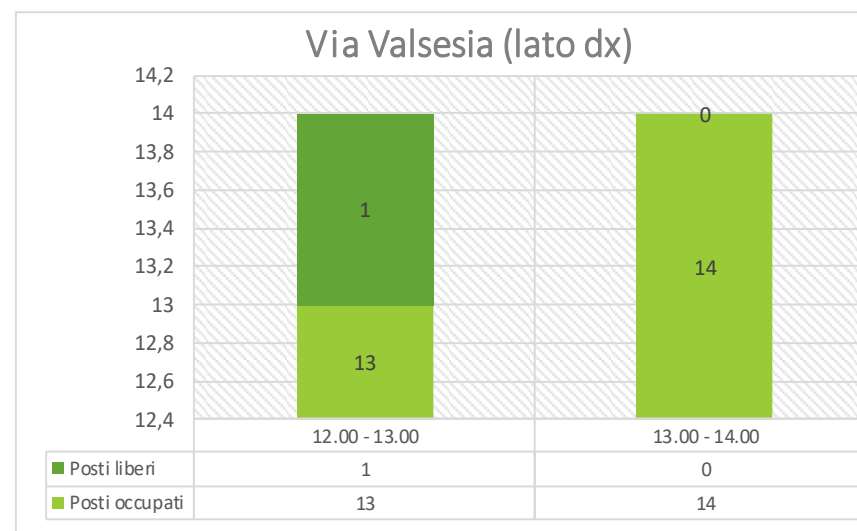
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	0	0	0	0
13.00 - 14.00	0	0	0	0



2 auto in divieto di sosta.

Via Valsesia (lato dx)

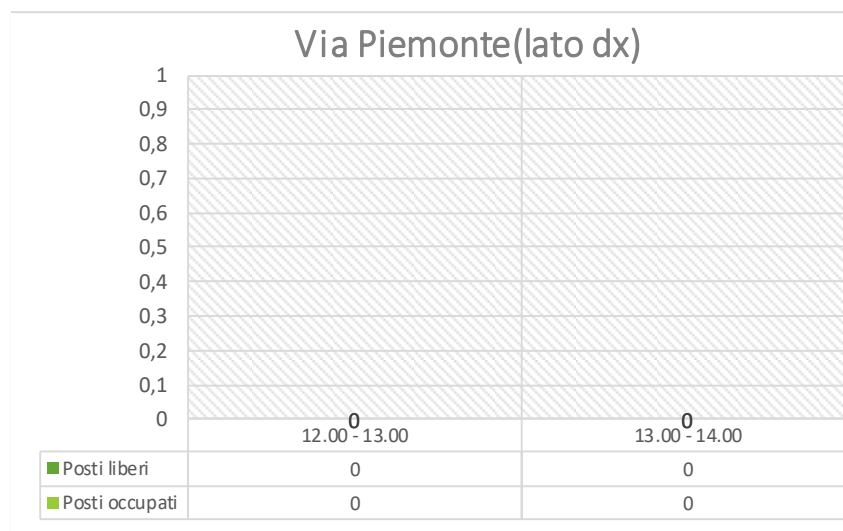
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	14	13	1	0
13.00 - 14.00	14	14	0	2



I parcheggi sono longitudinali. 1 auto è in divieto di sosta.

Via Piemonte

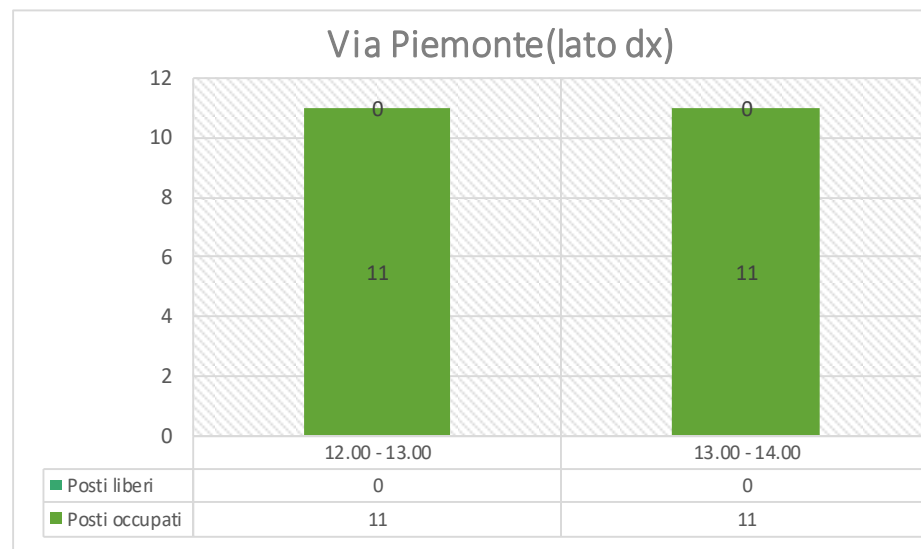
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	0	0	0	0
13.00 - 14.00	0	0	0	0



Il parcheggio è longitudinale. 5 automobili erano in divieto di sosta.

Via Piemonte (lato sx)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	11	11	0	0
13.00 - 14.00	11	11	0	0

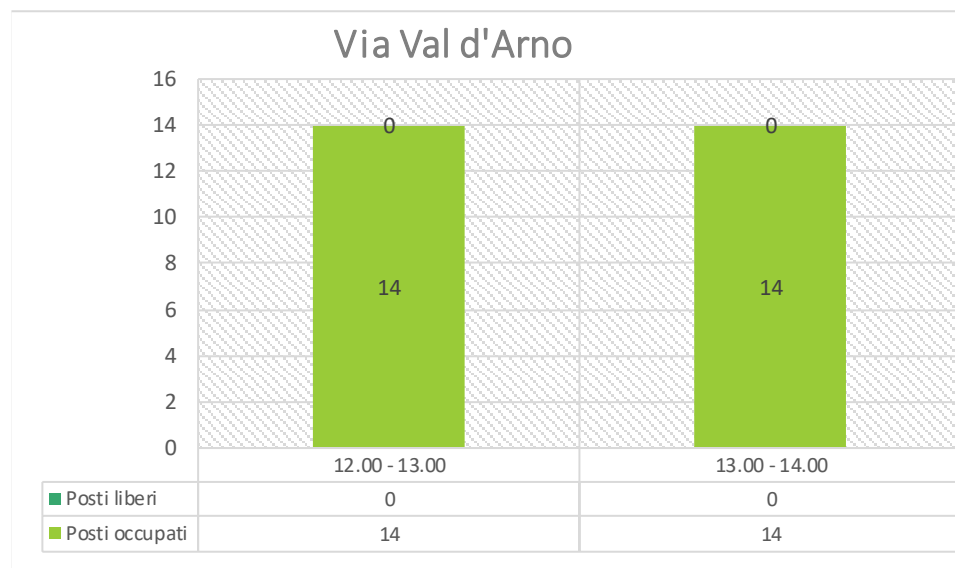


Presenti 11 parcheggi longitudinali. 3 parcheggi non presentano segnaletica orizzontale.



Via Val d'arno

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	14	14	0	0
13.00 - 14.00	14	14	0	0

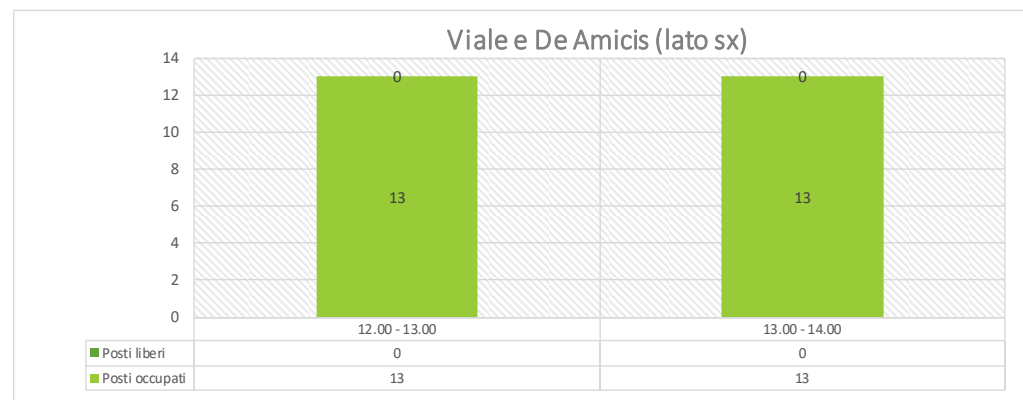


Il Parcheggio è a pagamento e la sosta è longitudinale. 4 automobili erano in divieto di sosta.

Data: 21 AGOSTO 2021

Viale e De Amicis (lato sx)

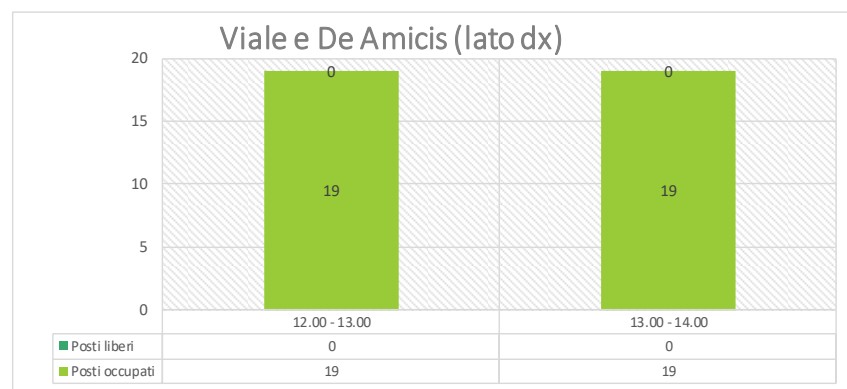
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	13	13	0	0
13.00 - 14.00	13	13	0	0



Parcheggi longitudinali

Viale e De Amicis (lato dx)

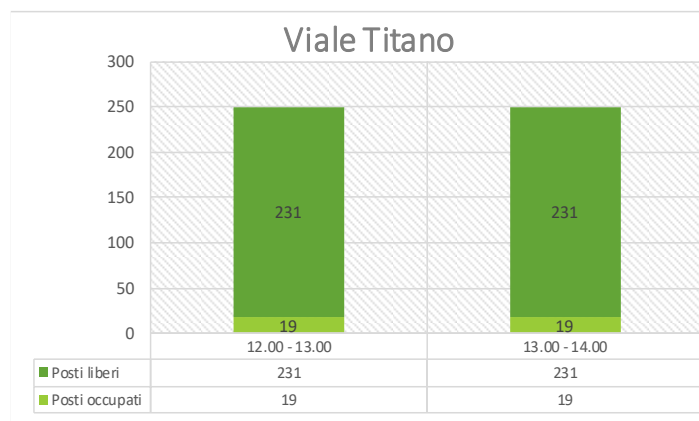
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	19	19	0	0
13.00 - 14.00	19	19	0	0



Parcheggi longitudinali

Viale Titano che diventa viale San Marino (lato dx e sx)

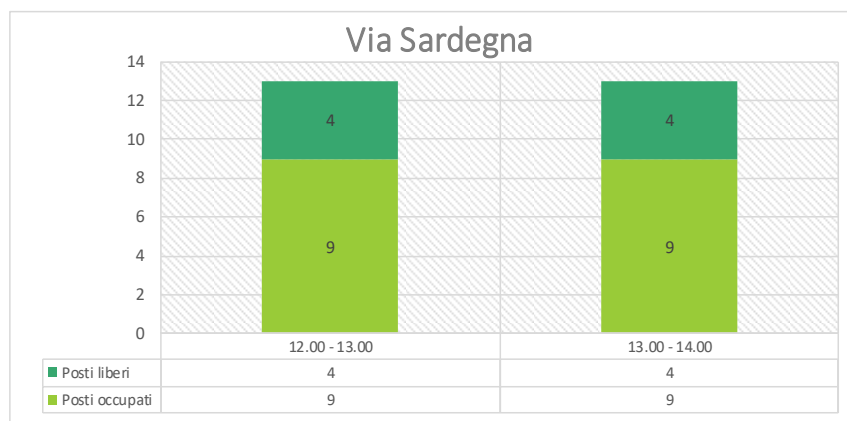
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	250	19	231	0
13.00 - 14.00	250	19	231	0



119 parcheggi longitudinali sul lato sx. 124 parcheggi longitudinali sul lato dx. Entrambi a pagamento. 7 parcheggi riservati. Erano presenti, al di fuori del conteggio, 6 moto sul marciapiede.

Via Sardegna

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	13	9	4	0
13.00 - 14.00	13	9	4	0

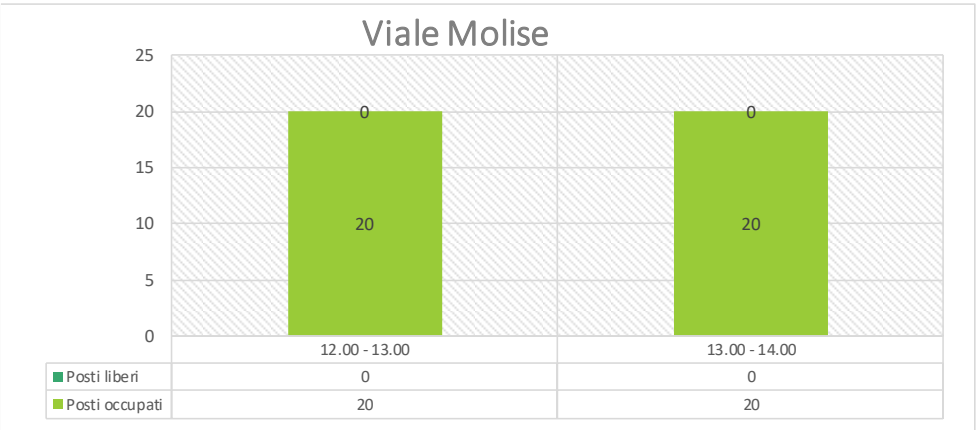


Parcheggi longitudinali. Nei 13 parcheggi offerti sono compresi 3 parcheggi riservati.



Via Molise

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	20	20	0	0
13.00 - 14.00	20	20	0	0

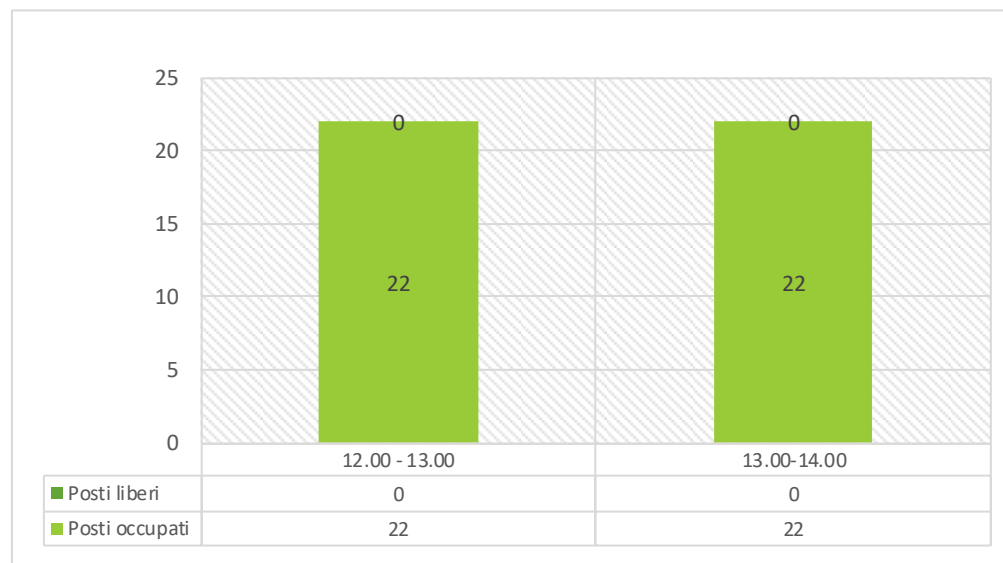


Parcheggi longitudinali. Erano presenti 4 scooter sul marciapiede e 5 automobili in divieto di sosta a sx. Inoltre, sul lato dx dei 20 parcheggi vi era un'altra auto in divieto di sosta.

Data: 22 AGOSTO 2021

Via MARCHE (LATO DX)

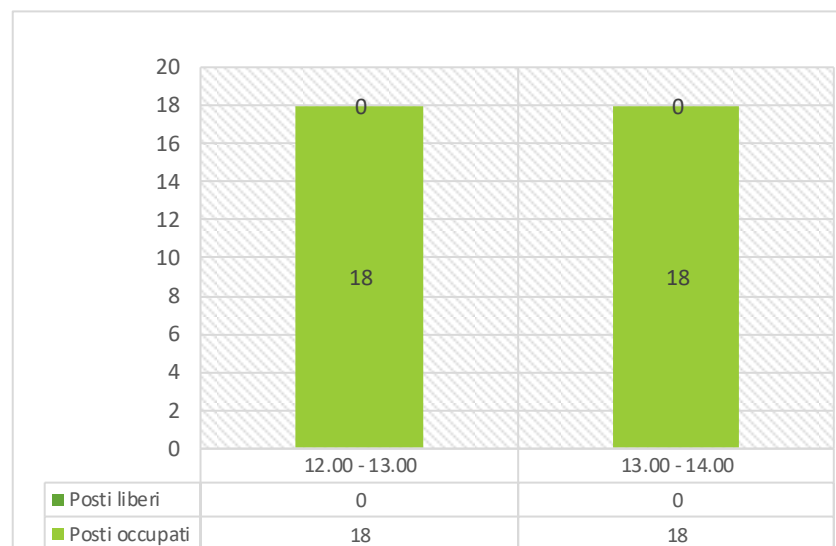
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	22	22	0	0
13.00-14.00	22	22	0	0



I parcheggi sono in sosta libera non segnata longitudinali. Sono presenti 2 moto.

Via UMBRIA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	18	18	0	0
13.00 - 14.00	18	18	0	0

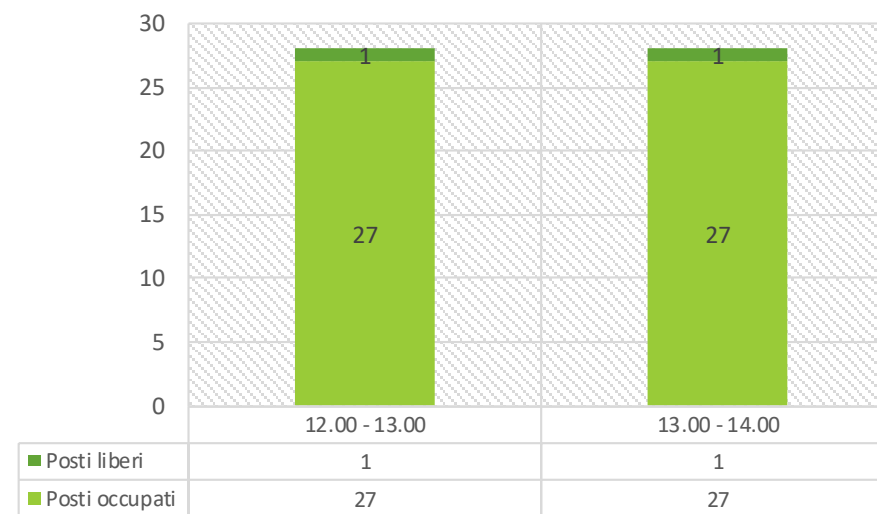


I parcheggi sono sosta libera non segnata longitudinali. Erano parcheggiate 3 moto.



Via TOSCANA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00 - 13.00	28	27	1	0
13.00 - 14.00	28	27	1	0

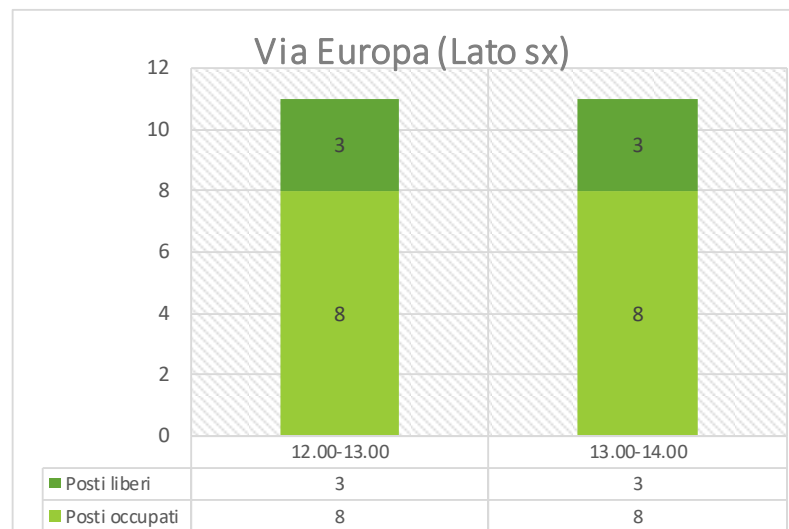


I parcheggi sono 21 sosta libera non segnati e 7 riservati (privati).
Erano presenti 4 moto.

Data: 22 AGOSTO 2021

Via LIGURIA (LATO DX)

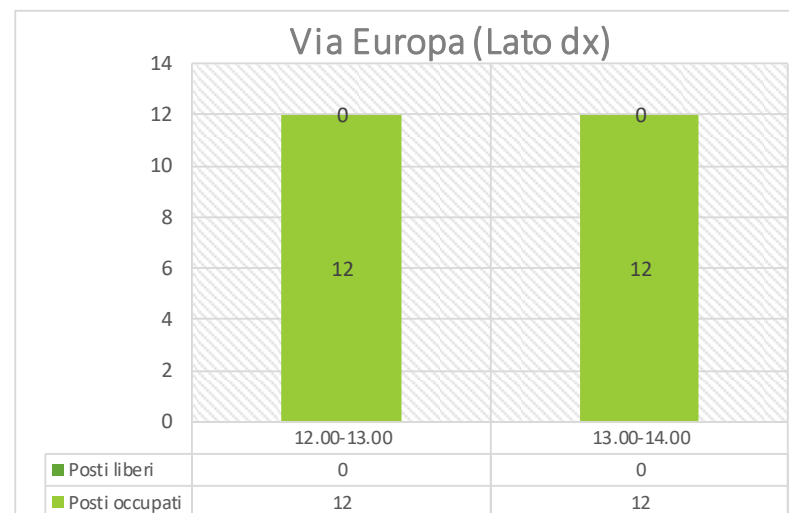
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	11	8	3	0
13.00-14.00	11	8	3	0



I parcheggi sono 8 a pagamento longitudinali di cui 3 erano liberi. Erano presenti 4 auto in divieto di sosta.

Via CAMPANIA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	12	12	0	0
13.00-14.00	12	12	0	0

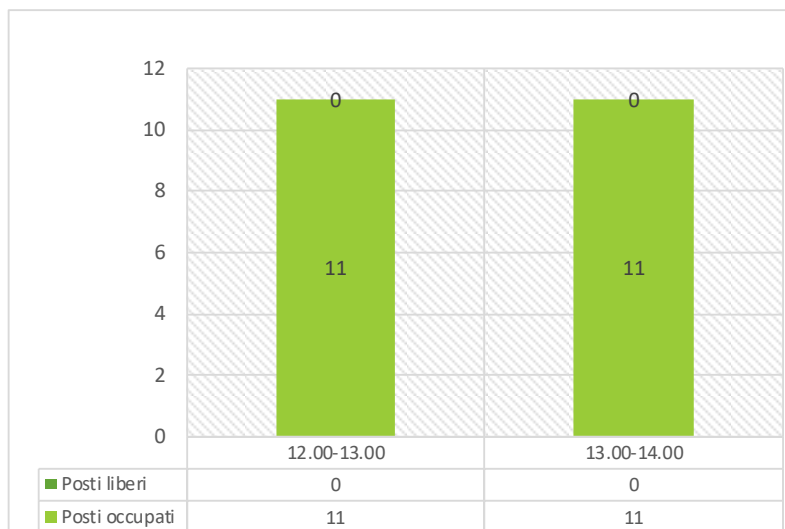


I parcheggi sono a pagamento longitudinali. Erano presenti 5 macchine in divieto di sosta e 1 moto parcheggiata correttamente.

Data: 22 AGOSTO 2021

Via LUCANIA (LATO DX)

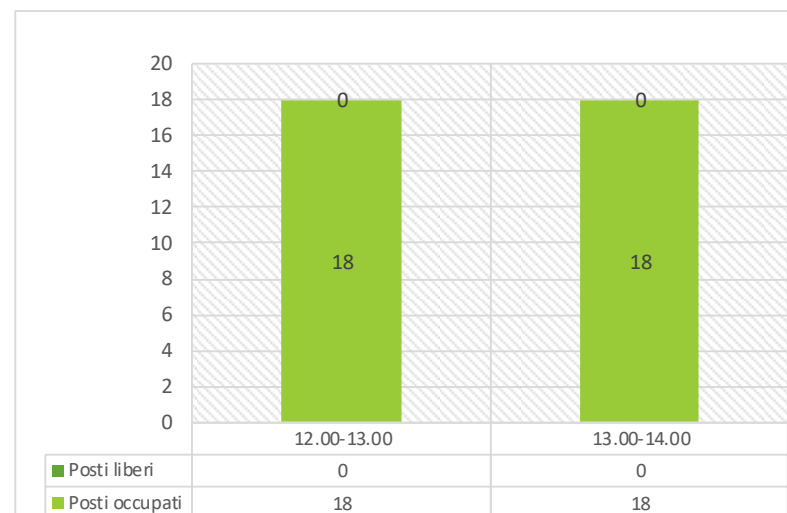
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	11	11	0	0
13.00-14.00	11	11	0	0



I parcheggi sono a pagamento longitudinali. 3 auto erano parcheggiate in divieto di sosta. C'erano 2 moto parcheggiate correttamente.

Via STROMBOLI (LATO DX)

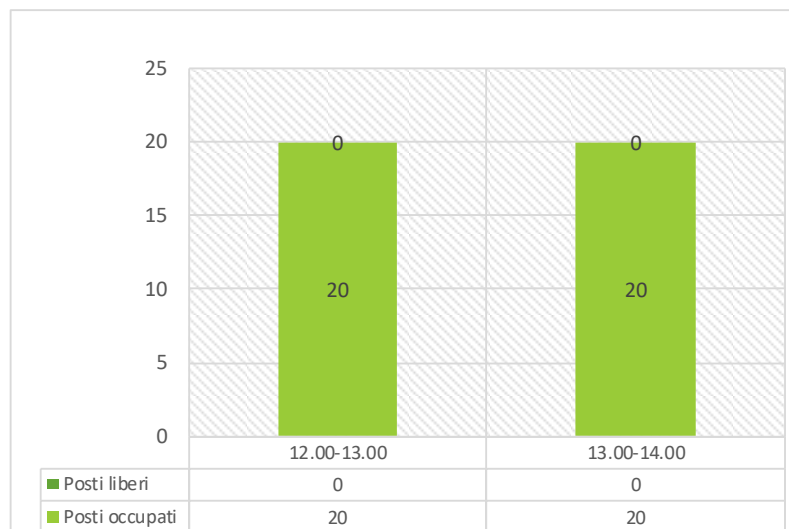
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	18	18	0	0
13.00-14.00	18	18	0	0



I parcheggi sono tutti a pagamento longitudinali.

Data: 22 AGOSTO 2021
Via STROMBOLI (LATO SX)

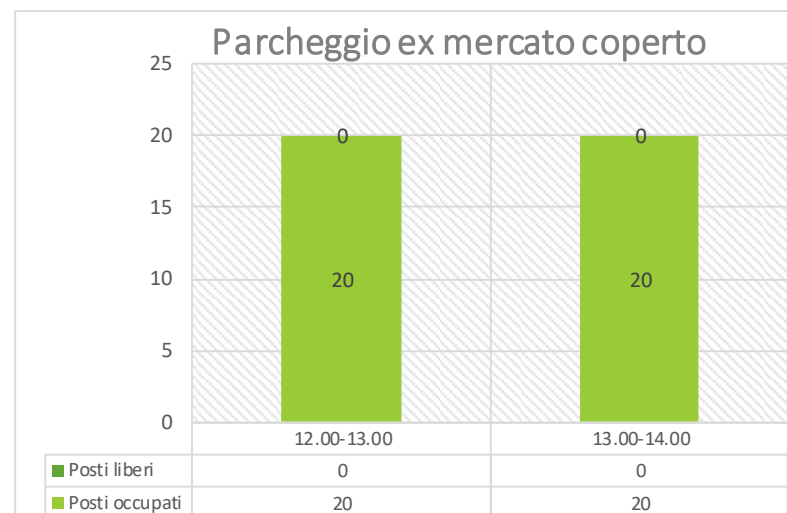
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	20	20	0	0
13.00-14.00	20	20	0	0



I parcheggi sono 17 a pagamento longitudinali e 3 riservati (privati).

Via ETNA (LATO DX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	20	20	0	0
13.00-14.00	20	20	0	0

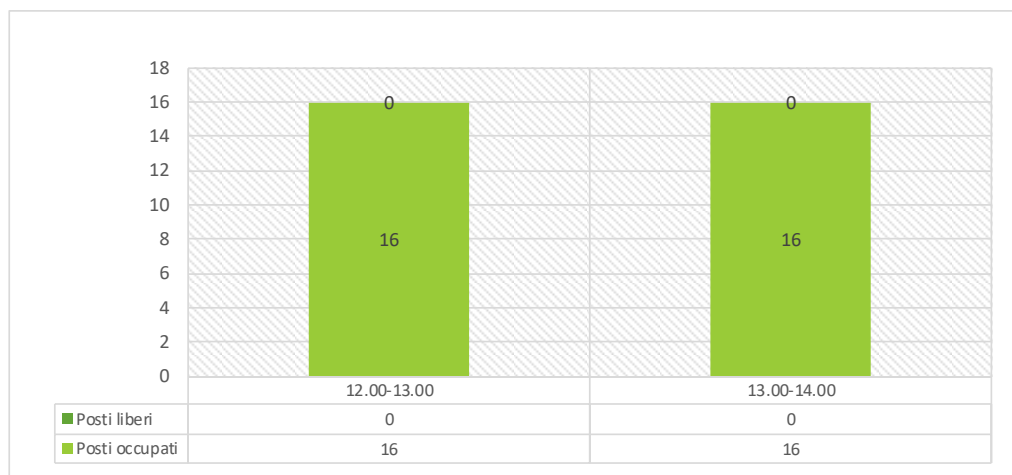


I parcheggi sono 18 a pagamento longitudinali. Sul totale 1 è riservato ai disabili. Il giorno del rilevamento era parcheggiata in divieto 1 macchina.

Data: 22 AGOSTO 2021

Via VESUVIO (LATO DX)

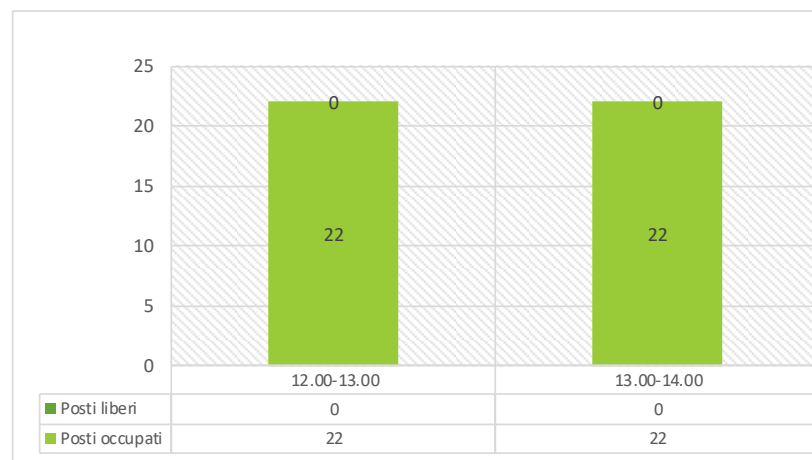
Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	16	16	0	0
13.00-14.00	16	16	0	0



I parcheggi sono a pagamento longitudinali. C'era una macchina parcheggiata in divieto di sosta.

Via VESUVIO (LATO SX)

Fasce orarie	Offerta	Posti occupati	Posti liberi	Rotazione
12.00-13.00	22	22	0	0
13.00-14.00	22	22	0	0



I parcheggi sono a pagamento longitudinali. C'era una macchina parcheggiata in divieto di sosta.

Fonte dati: Sisplan

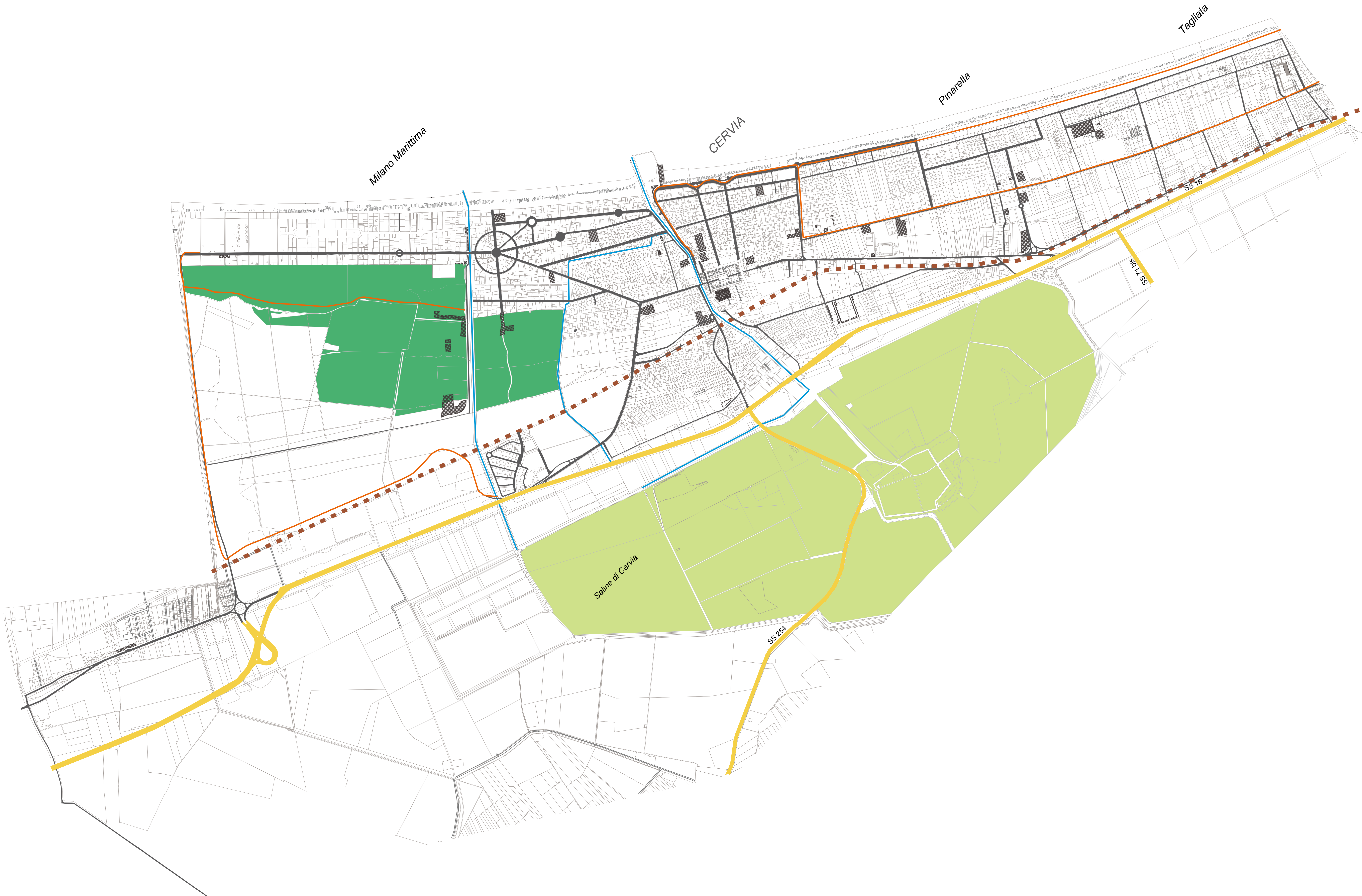


9.4 ELABORATI GRAFICI RELAZIONE

Gli elaborati grafici vengo trasmessi in allegato alla presente relazione come di seguito elencati:

- Tavola 1 – Le infrastrutture della rete di mobilità;
- Tavola 2 – Densità di popolazione residente;
- Tavola 3 – Densità delle imprese attive e degli addetti alle imprese sul territorio di Cervia;
- Tavola 4 – Trasporto pubblico locale su gomma;
- Tavola 5 – Zone a traffico limitato e aree 30;
- Tavola 6 – Offerta di sosta all'interno del comune di Cervia;
- Tavola 7 – Rapporto di incidentalità;
- Tavola 8 – Le ciclovie del territorio Cervese.

06/10/2022 10:00:00



- Strade scorrimento extraurbane
- Strade di scorrimento urbane
- Percorsi ciclabili primari
- Pineta di cervia
- Parco delle saline
- Corsi d'acqua



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
1

Scala:
1:25.000

Data:
14/2/2022

Titolo Tavola:

INFRASTRUTTURE

PROGETTISTI INCARICATI:

SISPLAN S.R.L.
ING. DOMENICO ROMANIELLO
ALBO INGEGNERI
PROVINCIA MILANO N° 20542

Committente:
Comune di Cervia



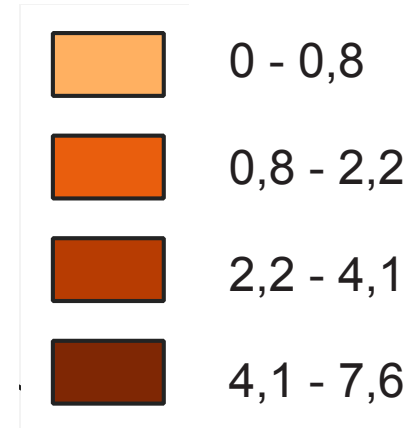
SISPLAN S.R.L.
CORSO MILANO 19
20900 MONZA (MB)

DATA

REVISIONE

MODIFICA

Densità popolazione per sezioni censuarie



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
2

Titolo Tavola:
DENSITA' POPOLAZIONE

Scala:
1:12.000

Data:
14/2/2022

Committente:
Comune di Cervia

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					

Densità imprese per sezioni censuarie

- 0 - 0,2
- 0,2 - 0,5
- 0,5 - 1,4
- 1,4 - 2,8



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
3A

Scala:
1:12.000

Data:
14/2/2022

Titolo Tavola:
DENSITA' IMPRESE

PROGETTISTI INCARICATI:

SISPLAN S.R.L.
ING. DOMENICO ROMANIELLO
ALBO INGEGNERI
PROVINCIA MILANO N° 20542

Committente:

Comune di Cervia



SISPLAN SRL
CORSO MILANO 19
20090 MONZA (MB)

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					

3 1539061 2022/01/19 - Procl. - 06/10/2022 10:00:33

Densità addetti per sezioni censuarie

- 0 - 0,5
- 0,5 - 1,4
- 1,4 - 3,9
- 3,9 - 7,2



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
3B

Scala:
1:12.000

Data:
14/2/2022

Titolo Tavola:

DENSITA' ADDETTI

PROGETTISTI INCARICATI:
SISPLAN S.R.L.
ING. DOMENICO ROMANIELLO
ALBO INGEGNERI
PROVINCIA MILANO N° 20542

Committente:
Comune di Cervia

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					

3 6339681 2022/01/19 - 2024 - 400019 0210007



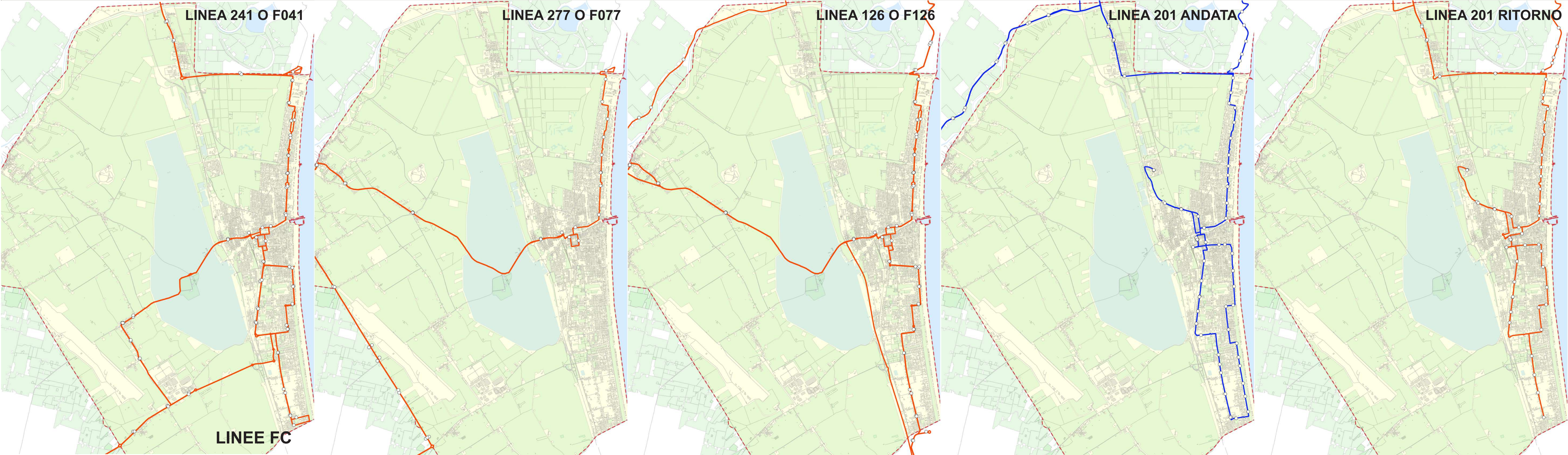
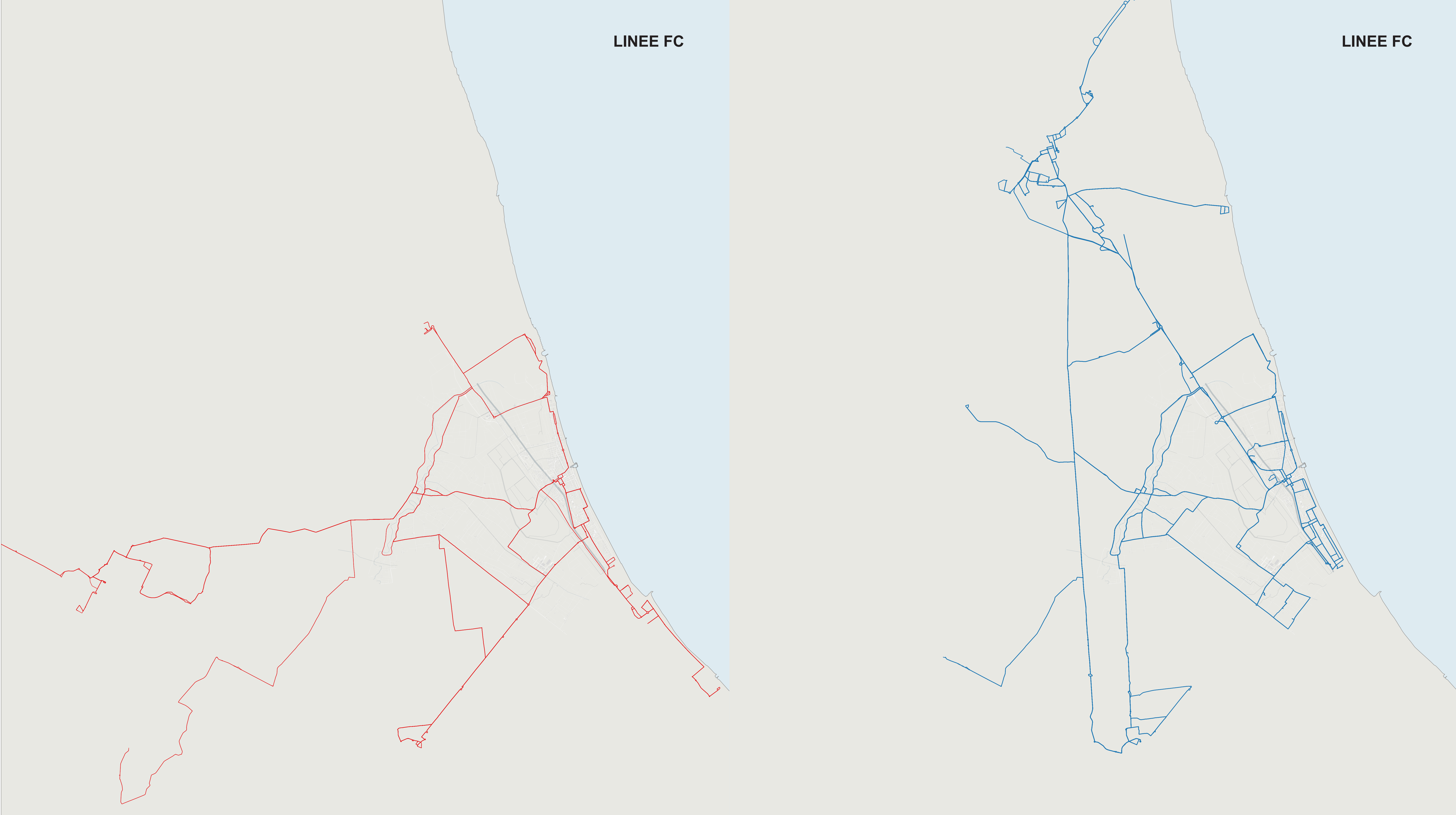
COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n. 4	Titolo Tavola: TPL
Scala: 1:75.000	PROGETTISTI INCARICATI: SISPLAN S.R.L. ING. DOMENICO ROMANIELLO ALBO INGEGNERI PROVINCIA MILANO N° 20542
Data: 14/2/2022	Committente: Comune di Cervia



DATA				
REVISIONE				
MODIFICA				



9 0359001 0002 01/01/20 - 2024 - 00010 0310077

- ZTL stagionale
- ZTL permanente
- zona 30



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

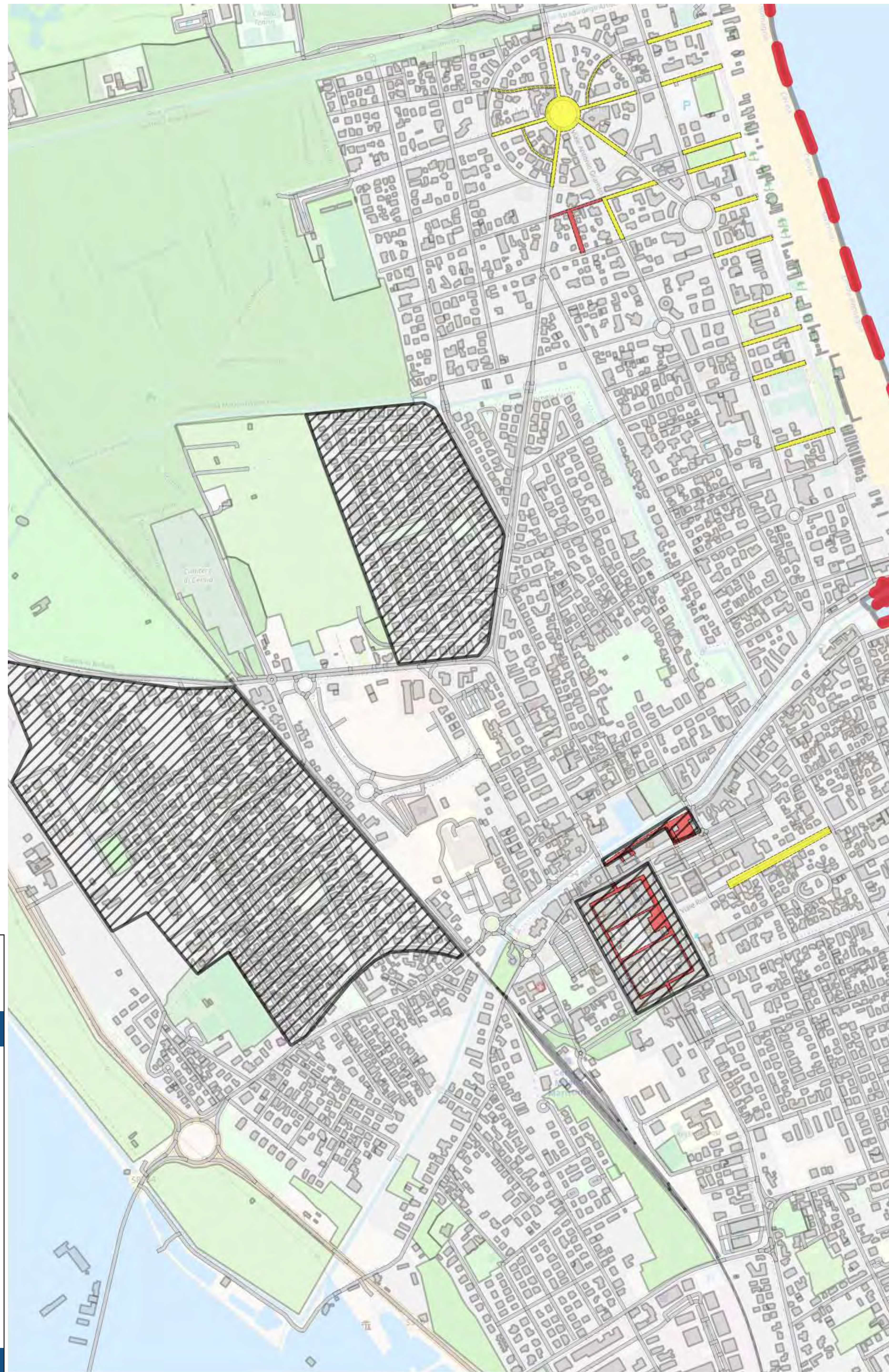
Tavola n. 5	Titolo Tavola: ZONE ZTL / ZONE 30
Scala: 1:8.000	PROGETTISTI INCARICATI: SISPLAN S.R.L. ING. DOMENICO ROMANIELLO ALBO INGEGNERI PROVINCIA MILANO N° 20542
Data: 14/2/2022	

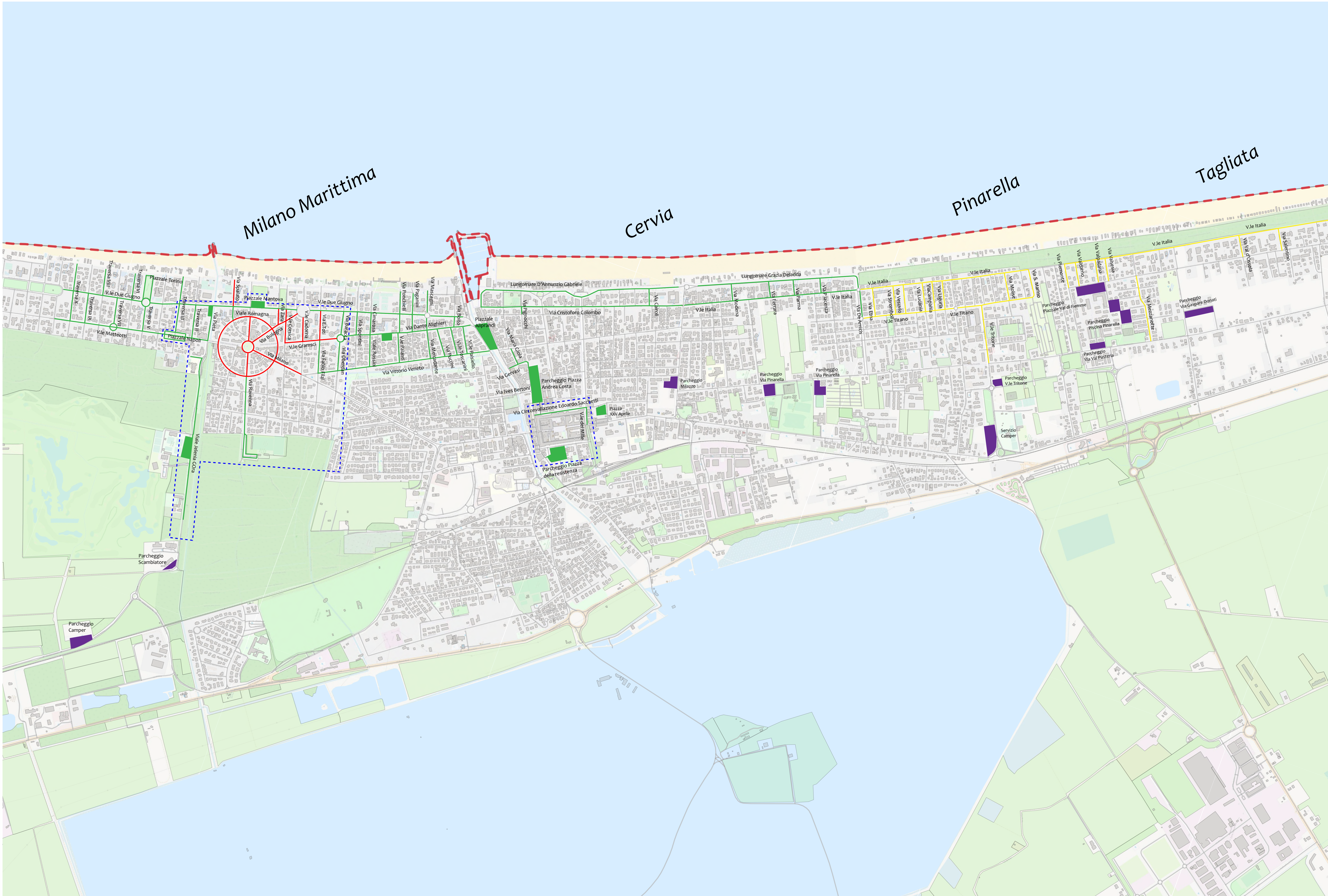
Committente:
Comune di Cervia



SISPLAN SRL
CORNO MILANO 19
20090 MONZA (MB)

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					





- Parcheggi sosta libera
- PRIMAVERA ESTATE**
- Sosta lunga dalle 08,00 alle 24,00
tutti i giorni
- Sosta lunga dalle 08,00 alle 24,00
tutti i giorni
- Sosta breve dalle 08,00 alle 24,00
tutti i giorni
- AUTUNNO INVERNO**
- Cervia - tutti i giorni
Sosta lunga dalle 08,00 alle 24,00
- Milano Marittima - Ven. Sab. Dom
Fest. Pre Fest.
Sosta lunga dalle 08,00 alle 24,00



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n. 6	Titolo Tavola: OFFERTA DI SOSTA
Scala: 1:8.000	PROGETTISTI INCARICATI: SISPLAN S.R.L. ING. DOMENICO ROMANIELLO ALBO INGEGNERI PROVINCIA MILANO N° 20542
Data: 14/2/2022	

Committente:
Comune di Cervia



SISPLAN S.R.L.
CORSO MILANO 19
20900 MONZA (MB)

DATA				
REVISIONE				
MODIFICA				





COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
7A

Scala:
1:14.000

Data:
14/2/2022

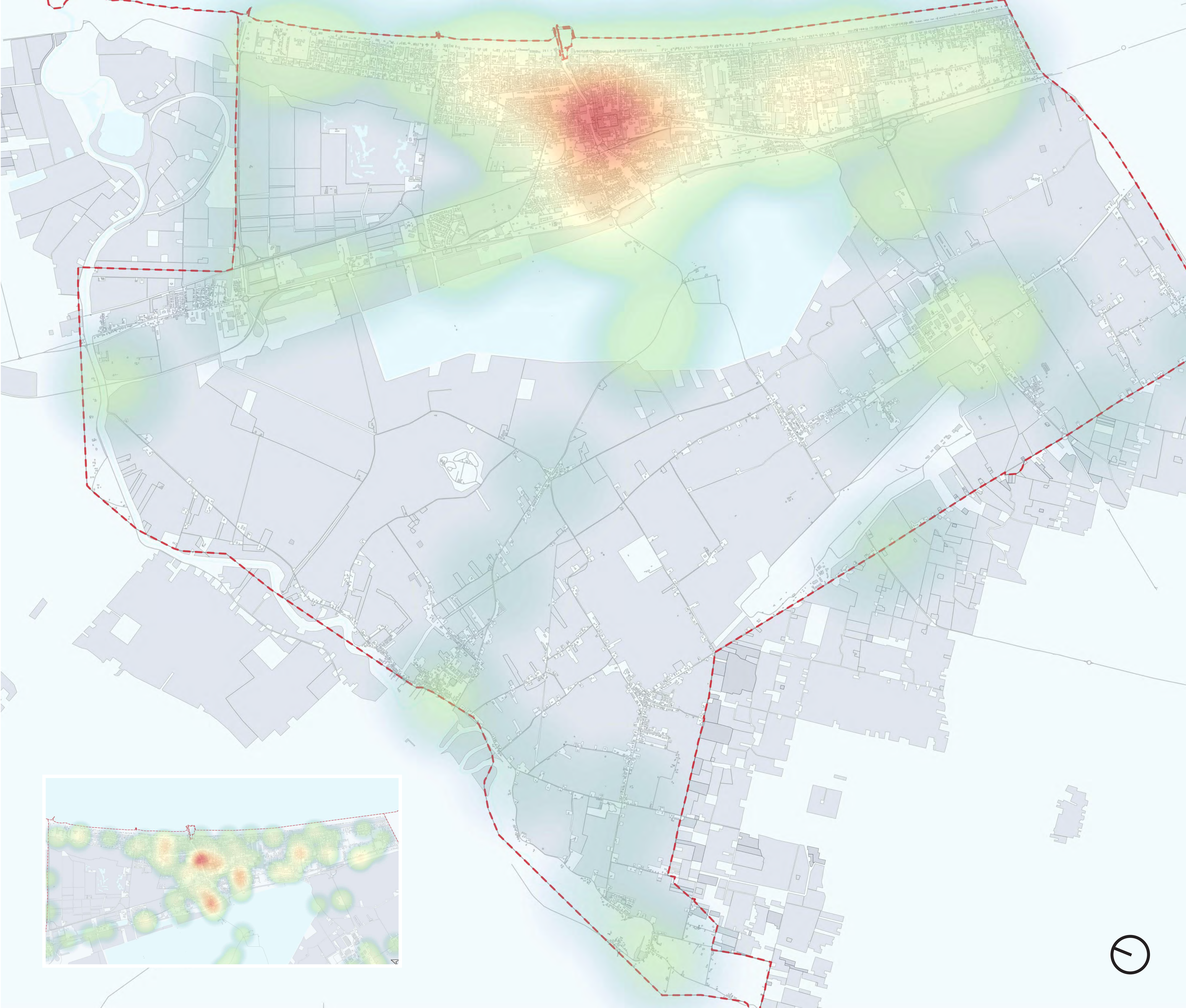
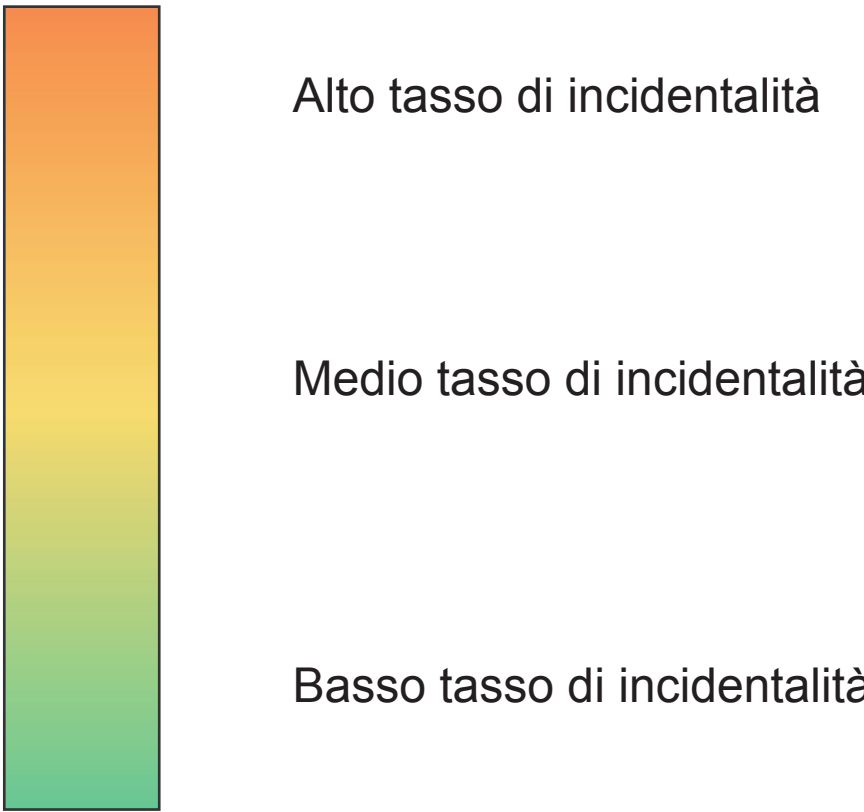
Titolo Tavola:

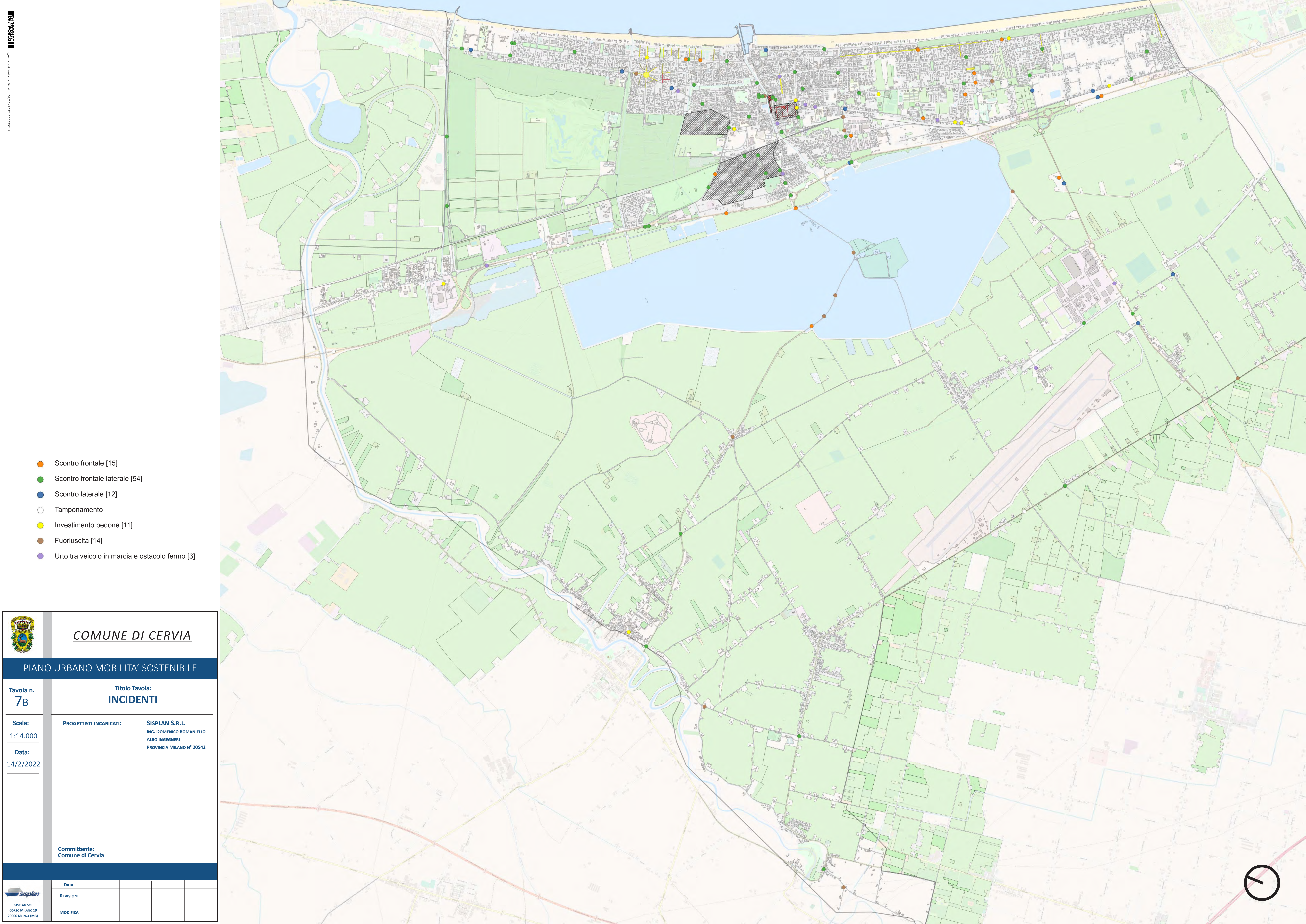
INCIDENTI

PROGETTISTI INCARICATI:
SISPLAN S.R.L.
ING. DOMENICO ROMANIELLO
ALBO INGEGNERI
PROVINCIA MILANO N° 20542


Committente:
Comune di Cervia

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					





- Scontro frontale [15]
- Scontro frontale laterale [54]
- Scontro laterale [12]
- Tamponamento
- Investimento pedone [11]
- Fuoriuscita [14]
- Urto tra veicolo in marcia e ostacolo fermo [3]



COMUNE DI CERVIA

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE

Tavola n.
7B


Scala:
1:14.000

Data:
14/2/2022

Titolo Tavola:
INCIDENTI

PROGETTISTI INCARICATI:
SISPLAN S.R.L.
ING. DOMENICO ROMANIELLO
ALBO INGEGNERI
PROVINCIA MILANO N° 20542

Committente:
Comune di Cervia



SISPLAN SRL
CORSO MILANO 19
20900 MONZA (MB)

DATA					
REVISIONE					
MODIFICA					