



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

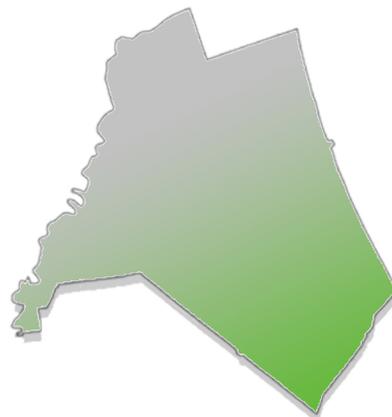
Dott. Enrico Mazzolani

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



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

ir_emiro.Giunta - Proc. 06/10/2022.1.006418.E



Oggetto

Report del percorso partecipato

Scala

Elaborato

PP



PUMS



r_ennio.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.F



PUMS DOCUMENTO SINTESI FINALE



Indice generale

1.INTRODUZIONE AL LABORATORIO PARTECIPATO.....	4
1.1.Obiettivi.....	4
1.2.Comunicazione.....	5
2.PRIMO INCONTRO / PRESENTAZIONE PLENARIA.....	6
2.1.La mobilità a Cervia, questionario online.....	8
3.SECONDO INCONTRO / ISITUZIONI SCOLASTICHE	9
3.1.Spostamenti casa-scuola e gestione degli spazi pubblici frontistanti le scuole.....	11
3.2.Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua.....	12
3.3.Qualificare la sosta in ambito urbano.....	15
3.4.Migliorare la rete viabile, accessibilità e sicurezza stradale.....	17
3.5.Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale.....	19
3.6.Diffondere la cultura della sostenibilità.....	22
3.7.Discussione approfondita con i partecipanti all'incontro	25
4.TERZO INCONTRO / CITTADINI DELLA COSTA.....	30
4.1.Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua.....	32
4.2.Qualificare la sosta in ambito urbano.....	35
4.3.Migliorare la rete viabile, accessibilità e sicurezza stradale.....	37
4.4.Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale.....	39
4.5.Diffondere la cultura della sostenibilità.....	42
4.6.Discussione approfondita con i partecipanti all'incontro	45
5.QUARTO INCONTRO / ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, GESTORI TPL.....	47
5.1.Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua.....	49
5.2.Qualificare la sosta in ambito urbano.....	52
5.3.Migliorare la rete viabile, accessibilità e sicurezza stradale.....	55
5.4.Migliorare collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica.....	57
5.5.Migliorare l'attrattività del trasporto pubblico locale.....	60
5.6.Diffondere la cultura della sostenibilità.....	63
5.7.Discussione approfondita con i partecipanti all'incontro	65
6.QUINTO INCONTRO / CITTADINI DEL FORESE.....	70
6.1.Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua.....	72
6.2.Qualificare la sosta in ambito urbano.....	76



6.3.Migliorare la rete viabile, accessibilità e sicurezza stradale.....	79
6.4.Migliorare l'attrattività del trasporto pubblico locale.....	82
6.5.Diffondere la cultura della sostenibilità.....	86
6.6.Discussione approfondita con i partecipanti all'incontro	90
7.SESTO INCONTRO / TURISTI.....	98
7.1.Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua.....	100
7.2.Qualificare la sosta in ambito urbano.....	103
7.3.Migliorare la rete viabile, accessibilità e sicurezza stradale.....	105
7.4 Migliorare collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica.....	107
7.5.Migliorare l'attrattività del trasporto pubblico locale.....	109
7.6.Diffondere la cultura della sostenibilità.....	111
7.7.Discussione approfondita con i partecipanti all'incontro	113
8.CONCLUSIONI PER TEMATICA AFFRONTATA.....	116
9.TEMI, OBIETTIVI E AZIONI.....	119
10. QUESTIONARIO CERVIA SI MUOVE.....	122

1. INTRODUZIONE AL LABORATORIO PARTECIPATO

La stretta e costruttiva collaborazione dell'Amministrazione tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio etc. risulta fondamentale per la redazione del PUMS, in quanto gli obiettivi e le azioni che il Piano stesso si prefigura dovranno essere multisettoriali. Inoltre nel processo di redazione di un PUMS giocano un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse.

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

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

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

Gli incontri si sono rivolti ai rappresentanti delle seguenti categorie:

1. Cittadini del forese
2. Cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella, Tagliata
3. Istituzioni scolastiche
4. Associazioni di categoria e gestori del trasporto pubblico locale
5. Turisti

1.1. OBIETTIVI

All'interno delle attività finalizzate alla redazione del PUMS del Comune di Cervia, il coinvolgimento dei cittadini nell'individuazione delle problematiche legate al tema della mobilità e nella ricerca di soluzioni il più possibile condivise è stato garantito come detto dall'organizzazione di un percorso partecipativo caratterizzato da una serie di eventi aperti al pubblico i cui obiettivi specifici possono essere riassunti in:

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

1.2. COMUNICAZIONE

Per facilitare la comunicazione ed il monitoraggio del Laboratorio Partecipato propedeutico al PUMS e degli altri progetti (PUG Piano Urbanistico Generale, PEASC Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima) avviati dal Comune di Cervia per pianificare e trasformare il proprio territorio con particolare attenzione alla sostenibilità è stato pubblicato un sito web (<https://www.cerviasostenibile.it>)



1.2.1. LOGO

Il pittogramma identificativo del PUMS è stato alla base del piano di comunicazione del PUMS. Il logo incarna l'identità del Piano, che nasce con la volontà di connettere gli ecosistemi che compongono il territorio di Cervia siano essi antropici che naturali e dà una rappresentazione ideale dei valori che lo compongono: società, mobilità, territorio e ancora sole, sale, pineta, costa, mare, canali. Le forme ed i colori che compongono questa immagine verranno declinati coerentemente nei differenti fenomeni comunicativi sia del Processo Partecipativo che del PUMS affinché si induca un processo di progressivo riconoscimento del Piano e della sua attività con conseguenze positive sul suo successo.



PUMS
PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
COMUNE DI CERVIA

2. PRIMO INCONTRO / PRESENTAZIONE PLENARIA



PUMS

Percorso di Partecipazione

12/04/2021 h.20:15

diretta Facebook Comune di Cervia

1° INCONTRO

dal PUG al PUMS:
lo stato dell'arte,
obiettivi e strategie
del Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



20:15 / Il futuro di Cervia nella mobilità sostenibile

Massimo Medri Sindaco di Cervia

Dott. Enrico Mazzolani Assessore

20:30 / Dal PUG al PUMS: Cervia Città Resiliente

Ing. Daniele Capitani, Dirigente del Settore Programmazione e gestione del territorio del Comune di Cervia

20:45 / Il PUMS: Analisi della mobilità cervese

Ing. Domenico Romaniello, Sisplan

21:00 / Il PUMS: Obiettivi e percorso partecipato

Arch. Giacomo Beccari, Ciclostile Architettura



Il primo incontro del percorso partecipato è consistito in una presentazione pubblica in diretta Facebook finalizzata all'illustrazione delle attività in corso relative al PUG Piano Urbanistico Generale e al PUMS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, con l'obiettivo di aggiornare i cittadini sul percorso di pianificazione della mobilità intrapreso dall'Amministrazione Comunale ed i relativi vantaggi, ribadendo l'importanza degli ambiziosi obiettivi di riduzione del traffico privato e aumentando l'offerta di trasporto pubblico e gli spostamenti a piedi e in bici.

In questa fase sono stati illustrati gli obiettivi e le peculiarità del PUMS, le indagini in corso e quelle previste finalizzate alla definizione del quadro conoscitivo, vengono inoltre definite le azioni relative alle fasi successive.

Al primo incontro pubblico di presentazione hanno preso parola:

- Massimo Medri, Sindaco di Cervia
- Ing. Daniele Capitani, Dirigente del Settore Programmazione e gestione del territorio del Comune di Cervia
- Arch. Giacomo Beccari, Ciclostile Architettura, facilitatore del laboratorio
- Ing. Domenico Romaniello, Sisplan, tecnico incaricato per l'analisi della mobilità cervese

ciascuno per illustrare le tematiche per quanto di loro competenza

Nel dettaglio, nell'incontro pubblico di presentazione si sono toccati i seguenti punti:

- cos'è un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- ciclo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile;
- attività propedeutiche: coordinamento e integrazione con gli strumenti di pianificazione urbana, coinvolgimento cittadini e portatori di interesse, presentazione questionario on-line, costruzione quadro conoscitivo;
- definizione obiettivi: principi per una mobilità sostenibile.

2.1. LA MOBILITÀ A CERVIA, QUESTIONARIO ONLINE



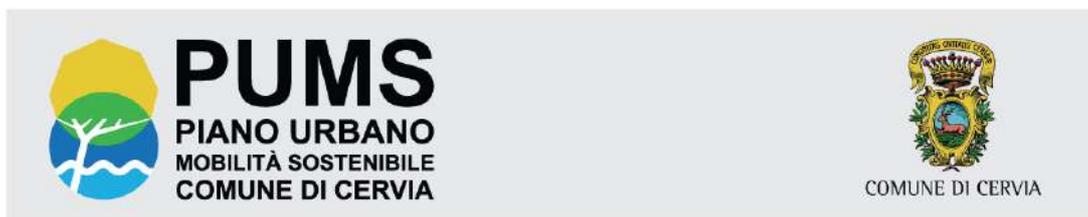
Con il seguente questionario (consultabile al link <https://www.cerviasostenibile.it/pums/>) il Comune di Cervia vuole raccogliere informazioni utili a conoscere e migliorare la viabilità e la mobilità di persone, biciclette e veicoli nel territorio di Cervia.

Rispondendo a queste domande i cittadini contribuiranno a valutare le caratteristiche tipiche della mobilità locale. Grazie anche alla raccolta dati, che saranno acquisiti mantenendo l'anonimato e resi pubblici solo in forma aggregata, verrà realizzato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), nell'interesse di tutta la comunità locale.

I cittadini vengono invitati a partecipare al questionario on-line sulla mobilità nel Comune di Cervia, finalizzato a comprenderne al meglio le esigenze e le abitudini di spostamento per studiare migliorie e soluzioni il più possibile condivise.

Il questionario è stato pubblicato il giorno di presentazione delle attività ed è rimasto online per tutta la durata dei laboratori, è stato strutturato in modo da conoscere sia per i cittadini abitanti di Cervia, sia per i turisti, sia per pendolari per motivi di studio o di lavoro quali sono le loro abitudini, necessità ed impressioni sul tema della mobilità nell'ambito del territorio comunale.

3. SECONDO INCONTRO / ISTITUZIONI SCOLASTICHE



PUMS

Percorso di Partecipazione



31/05/2021

h.10:00

2° INCONTRO

laboratorio con
i rappresentanti
delle Istituzioni
Scolastiche

10:00 / Introduzione

Dott. Cesare Zavatta
Assessore con delega alla Scuola, Cultura, Partecipazione del cittadino

10:15 / Laboratorio

Arch. Giacomo Beccari
Ciclostile Architettura

Link nella mail per accedere al laboratorio via web

Il Secondo Incontro del Laboratorio Partecipato propedeutico alla stesura del PUMS di Cervia al quale sono stati invitati i rappresentanti delle istituzioni scolastiche si è svolto posticipatamente e in modalità online Lunedì 31.05.2021 dalle ore 10.00 alle 12.30 circa.

Dopo una breve introduzione da parte del Dott. Cesare Zavatta (Assessore con delega alla Scuola, Cultura, Partecipazione del cittadino) che ha dato il via ai lavori, l'Arch. Giacomo Beccari (facilitatore) ha descritto alla cittadinanza il percorso del PUMS, i suoi obiettivi e le strategie in un momento didattico e divulgativo necessario a dare le basi strumentali per avviare il confronto con la cittadinanza.

Al termine di questa prima parte, che è durata circa 30', si è passati al momento di confronto che è stato supportato da un form compilabile online per consentire di interrogare la cittadinanza in merito alle proprie preferenze rispetto a interventi prioritari riconducibili a ciascuno degli obiettivi e delle tematiche del Piano:

1. Spostamenti casa-scuola e gestione degli spazi pubblici frontistanti le scuole
2. Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
3. Qualificare la sosta in ambito urbano
4. Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
5. Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
6. Diffondere la cultura della sostenibilità

I cittadini hanno inoltre descritto impressioni ed pareri personali in merito a potenzialità o criticità specifiche dei temi trattati sino ad arrivare ad esprimere proposte progettuali e di intervento.

Il laboratorio si è svolto in maniera tranquilla e proficua, i cittadini hanno avuto anche un momento di confronto verbale che ha permesso loro di esprimersi e confrontarsi in merito alle tematiche in esame.

3.1. SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA E GESTIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI FRONTISTANTI LE SCUOLE

3.1.1. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DELLA TUA CATEGORIA PROFESSIONALE, SEGNALE LE POTENZIALITÀ E LE CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CONNESSA AGLI SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA

- 1.** Riduzione del traffico, dell'inquinamento e dei pericoli come potenzialità, pericolosità antistante gli ingressi scolastici come criticità
- 2.** Dal forese non ci sono collegamenti adeguati, ogni famiglia prende una o due auto all'andata e al ritorno. Si risparmierebbero molto traffico, smog, tempo per chi lavora se ci fosse un mezzo comune con più corse a seconda degli orari di entrata delle scuole
- 3.** La scuola è facilmente accessibile a piedi o in bicicletta per le famiglie che provengono dal paese. Il traffico di auto provenienti dall'esterno deve essere monitorato.

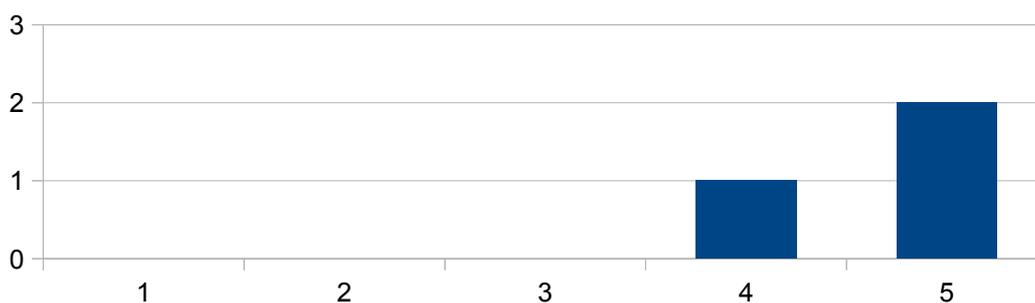
3.1.2. SEGNALE LE POTENZIALITÀ E LE CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA GESTIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI FRONTISTANTI LA TUA SCUOLA

- 1.** Alcuni spazi potrebbero essere gestiti nell'ottica di promuovere la mobilità sostenibile, mentre attualmente in alcuni casi ciò non si realizza.
- 2.** Martiri Fantini: vie piccole congestionate dal traffico e dai parcheggi selvaggi, invece esiste già una zona pedonale. Il bus parte a orari non utili
- 3.** Vi sono diversi attraversamenti pedonali che permettono ai pedoni/ciclisti di spostarsi. Spesso lo spazio antistante la scuola viene occupato da auto che sostano.

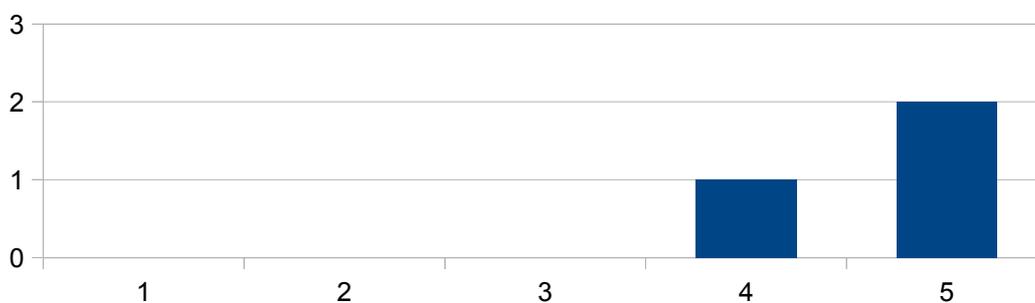


3.2. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

3.2.1. NECESSITÀ DI SVILUPPO INFRASTRUTTURE PER AUMENTARE LA COPERTURA TERRITORIALE E GARANTIRE LA MASSIMA RICONNESSIONE DEI PERCORSI: CICLOVIE, COLLEGAMENTI CON LE FRAZIONI, GERARCHIZZAZIONE E WAYFINDING DELLA RETE CICLABILE

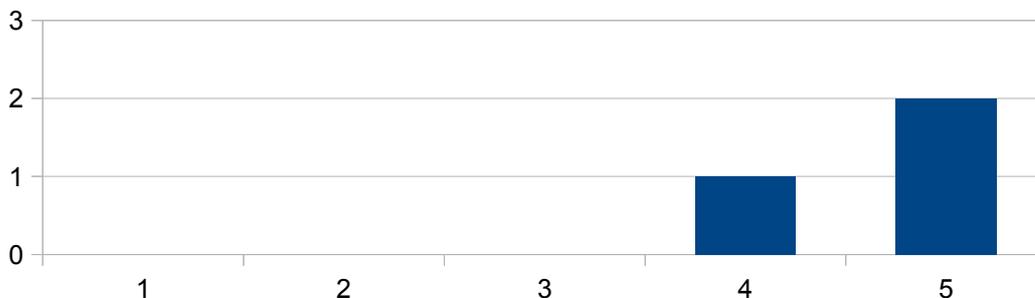


3.2.2. REALIZZARE UNA RETE DI FRUIZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA (CANALI, SALINA, FIUME SAVIO, MARE)

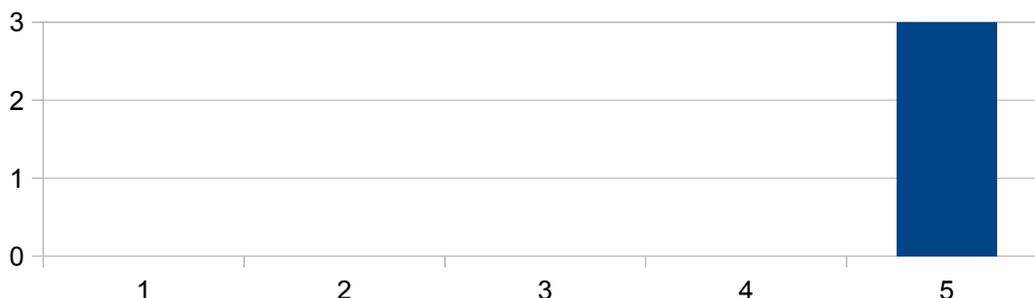




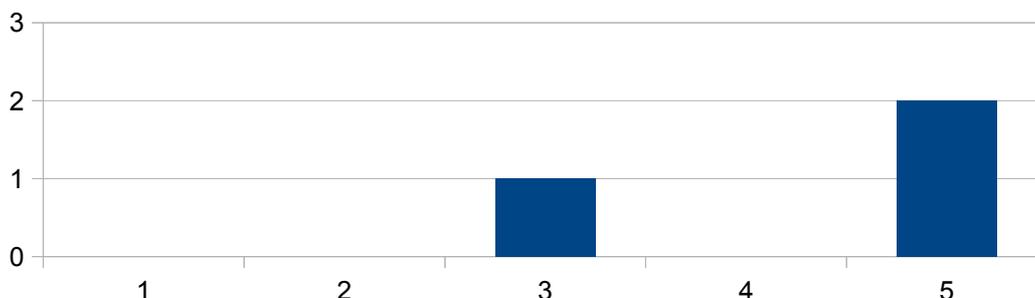
3.2.3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ: BIKE-SHARING, DEPOSITI PROTETTI E RISERVATI, APPLICAZIONI SMART PER I CICLISTI, EROGAZIONE DI BUONI MOBILITÀ



3.2.4. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA PER CICLISTI E PEDONI: RISOLUZIONE PUNTI CRITICI E LORO CONTINUO MONITORAGGIO



3.2.5. ESTENSIONE DELLE AREE AD ELEVATA FRUIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE: POTENZIAMENTO DELLE «ZONE 30», ESTENSIONE ZTL, REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE PEDONALI





3.2.6. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Difficile cambiare l'atteggiamento delle persone, spesso condizionate dalle cattive abitudini acquisite
2. Manca una cultura delle regole, soprattutto per quanto riguarda la mobilità ciclabile. Manca anche l'apertura della ciclabile da Villa Inferno

3.2.7. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Se sono presenti infrastrutture organizzate e sicure, le persone sono disposte a muoversi usando i mezzi alternativi
2. Lo spostamento a piedi o in bici incentiva conoscenza e fruizione di paesaggi notevoli sia per i turisti sia per le persone del luogo

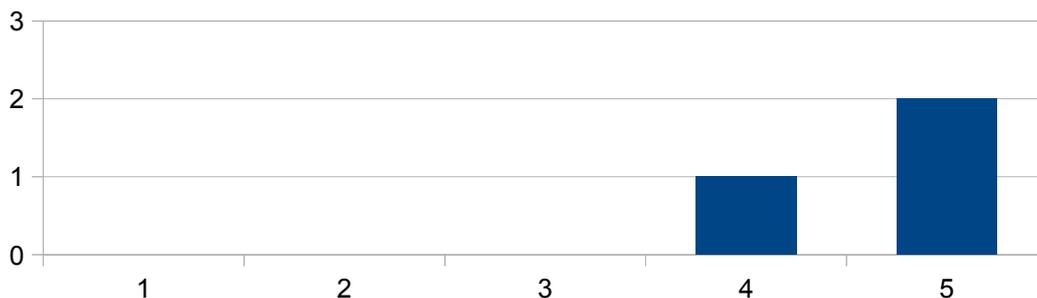
3.2.8. UNA PROPOSTA PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Migliorare le infrastrutture e sensibilizzare le famiglie
2. Messa in sicurezza delle vie ciclo-pedonali

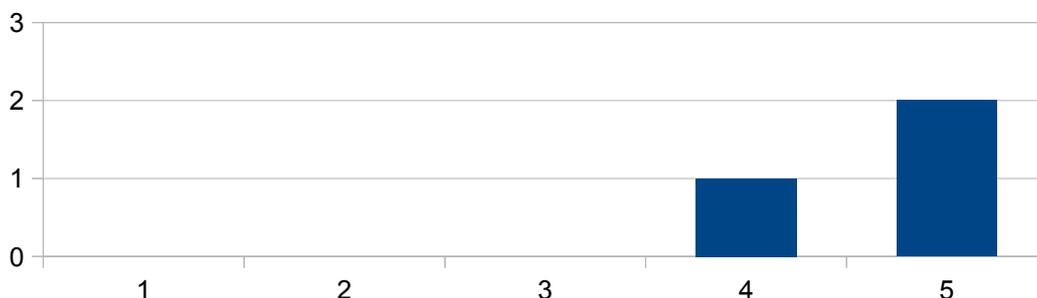


3.3. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

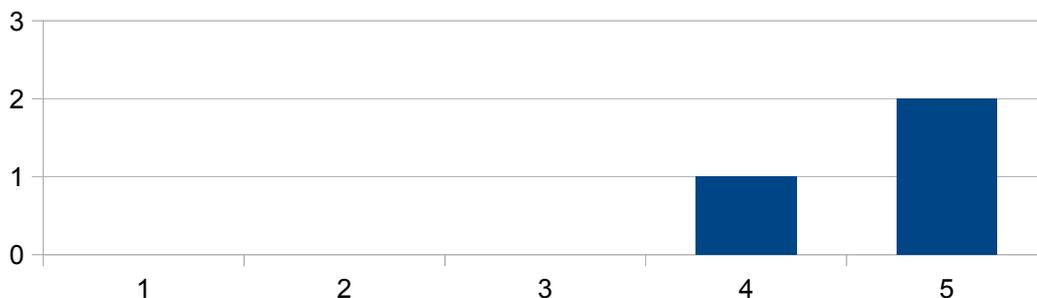
3.3.1. INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE AI MARGINI DELL'AREA URBANA:
REALIZZARE PARCHEGGI/HUB INTERMODALI GRATUITI ADIACENTI COLLEGATI AL
SERVIZIO DI TPL AD ELEVATA FREQUENZA, POSTAZIONI DI BIKE SHARING E DEPOSITI
PROTETTI



3.3.2. RENDERE ATTRATTIVI, IDENTITARI E RICONOSCIBILI GLI HUB INTERMODALI:
REALIZZARE SPAZI DI ELEVATA QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE IN GRADO DI
OFFRIRE SERVIZI ALLA MOBILITÀ E ALLA PERSONA



3.3.3. INDIVIDUARE LUOGHI PER MIGLIORARE L'OFFERTA DI SOSTA A RESIDENTI E
FRUITORI PER RECUPERARE SPAZI PUBBLICI SU STRADA PER FUNZIONI DIVERSE



3.3.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA SOSTA SEGNA LA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA SOSTA IN AMBITO URBANO

- 1.** Favorire al massimo la gratuità e la semplicità del sistema di fruizione
- 2.** Chi abita nel forese ed è costretto a spostarsi in auto, soprattutto per fare la spesa o per fruire del lungomare d'estate, deve pagare parcheggio a prezzo pieno. Il parcheggio di Piazza Mercato è diventato a pagamento ed è strutturato male nella viabilità
- 3.** Difficoltà in alcuni orari a trovare un posto auto adeguato per chi viene dall'esterno

3.3.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA SOSTA IN AMBITO URBANO

- 1.** Possibilità di ridurre gli assembramenti nei pressi degli ingressi scolastici
- 2.** Esistono zone esterne al centro che permettono di accedervi a piedi

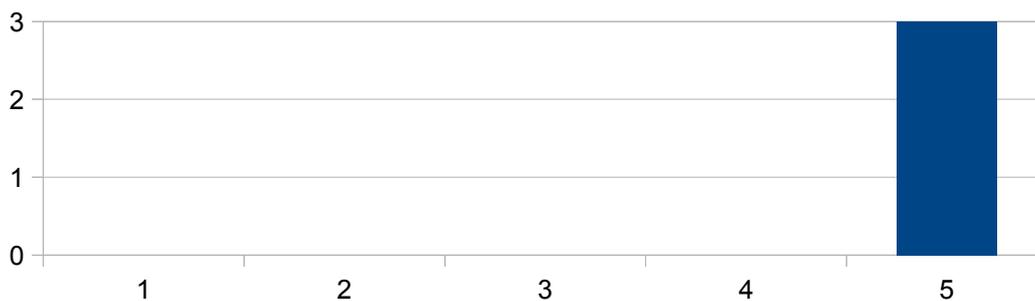
3.3.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER RIPENSARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

- 1.** Integrare la sosta con il sistema di rete ciclabile e pedonale su piste e percorsi dedicati
- 2.** Più sicurezza nelle aree di sosta
- 3.** Aumentare le zone di parcheggio anche per esterni (oltre ai residenti), con la presenza di servizi di bici/monopattini

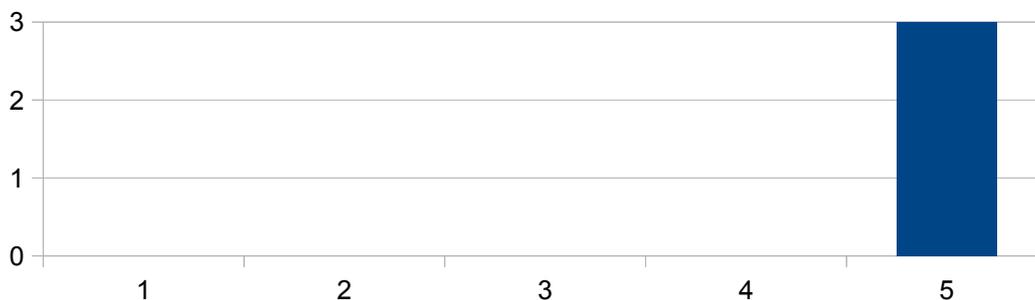


3.4. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

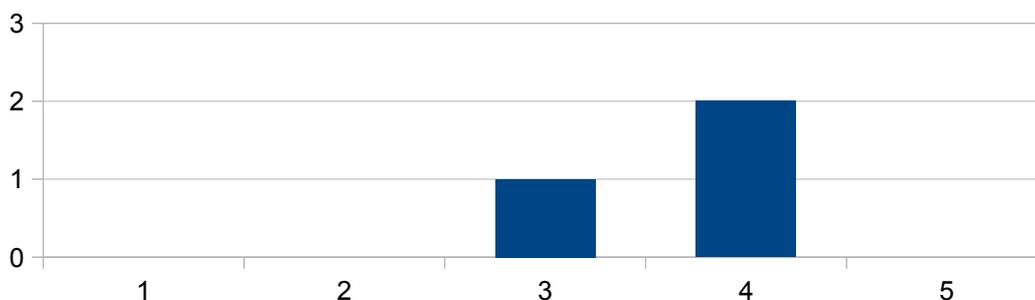
3.4.1. MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE: EFFICIENTARE LA RETE VIARIA AL FINE DI GARANTIRE LA NECESSARIA ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ EVITANDO FENOMENI DI ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO DELL'AREA URBANA



3.4.2. REGOLARIZZAZIONE DELLE VELOCITÀ VEICOLARI: A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DI STRADA, MASSIMIZZARE LA SICUREZZA DEGLI UTENTI E MINIMIZZARE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E AMBIENTALE



3.4.3. REVISIONE DELLA CIRCOLAZIONE CARRABILE: PREVEDERE DISCIPLINE DEL TRAFFICO DIFFERENZIATE A SECONDA DELLE STAGIONI E DELLE ORE DELLA GIORNATA





3.4.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA RETE VIABILE SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Sono necessari la manutenzione della segnaletica orizzontale degli attraversamenti pedonali ed il miglioramento della visibilità dei percorsi pedonali attraverso apposita segnaletica
2. Eccessiva congestione nelle vie vicino alle scuole e parcheggi selvaggi
3. Alcune strade (ad esempio zona Via dei Fiori a Cervia) risultano di difficile percorrenza a causa delle dimensioni ridotte dalle auto parcheggiate ai lati

3.4.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. I percorsi in sicurezza ne stimolano e facilitano la fruizione
2. Utilizzo di colori diversi sul manto stradale per segnalare l'accesso per pedoni/cicli e la zona di pertinenza delle auto

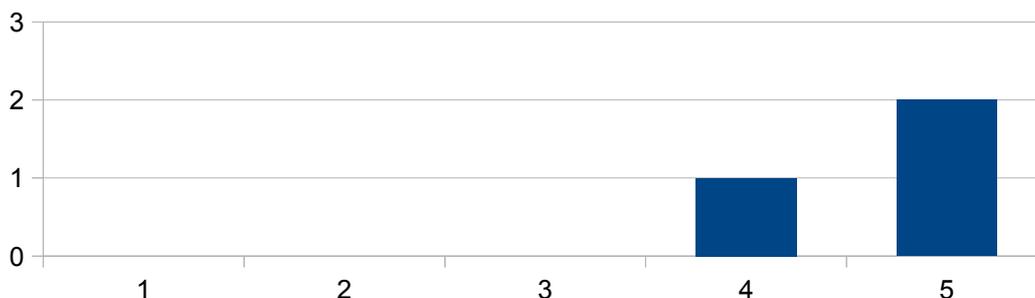
3.4.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Piedibus Martiri Fantini: Via delle Rose necessita di un percorso in sicurezza
2. Porre dei limitatori nelle strade, sull'asfalto, perché ci sono vie usate come rally. Al termine delle ciclabili occorrono cartelli più chiari per indicare ai ciclisti, che spesso invece prendono velocità, di fermarsi e guardare
3. Educare ad una corretta fruizione degli spazi

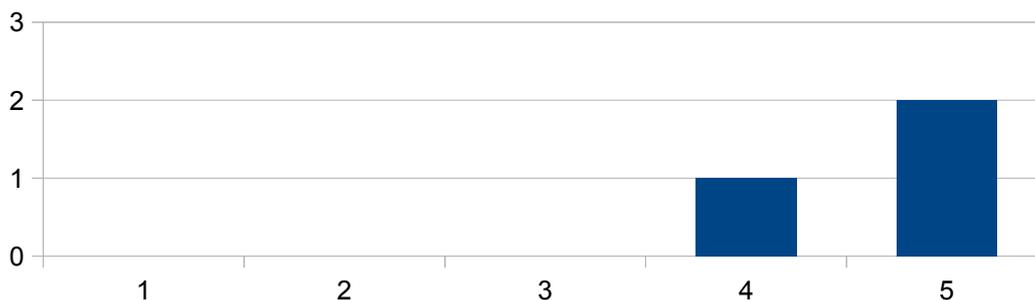


3.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

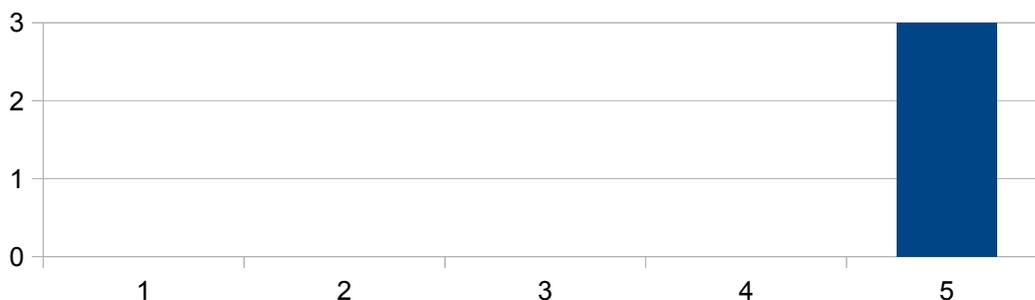
3.5.1. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE E DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA



3.5.2. SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ AUTO/BUS/TRENO/BICI: REALIZZAZIONE HUB INTERMODALE E PARCHEGGI SCAMBIATORI ATTRATTIVI

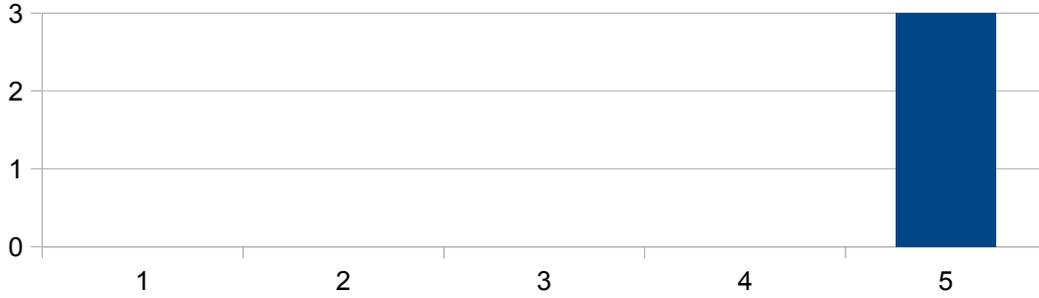


3.5.3. MIGLIORAMENTO DELLE FERMATE: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, MIGLIORAMENTO CONDIZIONI DI APPRODO/ATTESA ALLE FERMATE, INFOMOBILITÀ E GESTIONE DATI IN TEMPO REALE





3.5.4. RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INTRODUZIONE DI AUTOBUS ELETTRICI



r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.F



3.5.5. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 1.** Elettrico è positivo, ma dovrebbe essere elettrico certificato da risorse rinnovabili
- 2.** Mancano autobus a orari utili dal forese
- 3.** Sarebbe necessaria una fruizione delle tabelle orarie dei bus anche attraverso app

3.5.6. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 1.** Ha delle potenzialità se si forniscono incentivi al suo utilizzo
- 2.** C'è uno scuolabus ma solo verso Tagliata
- 3.** Presenza di mezzi di diverse dimensioni, alcuni anche con possibilità di accesso per persone in difficoltà motoria

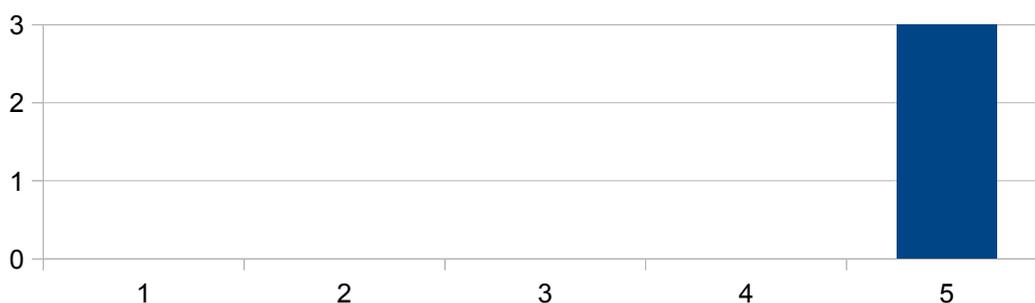
3.5.7. UNA PROPOSTA PER MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 1.** Gestione della raccolta differenziata nei parcheggi, per evitare che i parcheggi si trasformino in discariche abusive
- 2.** Maggiore accessibilità al servizio bigliettazione/orari

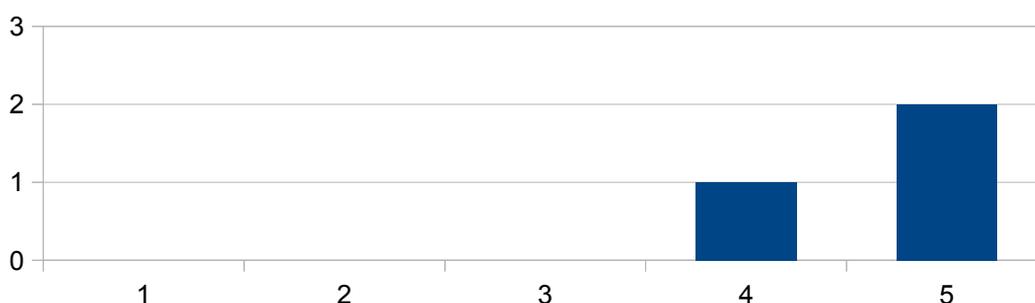


3.6. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

3.6.1. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ: PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE SCUOLE E AUMENTARE DELLA CONSAPEVOLEZZA E DELLA LIBERTÀ DI SCELTA VERSO MODI DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILI, DIFFONDENDO E MIGLIORANDO L'INFORMAZIONE SULL'OFFERTA DEI SERVIZI DI MOBILITÀ

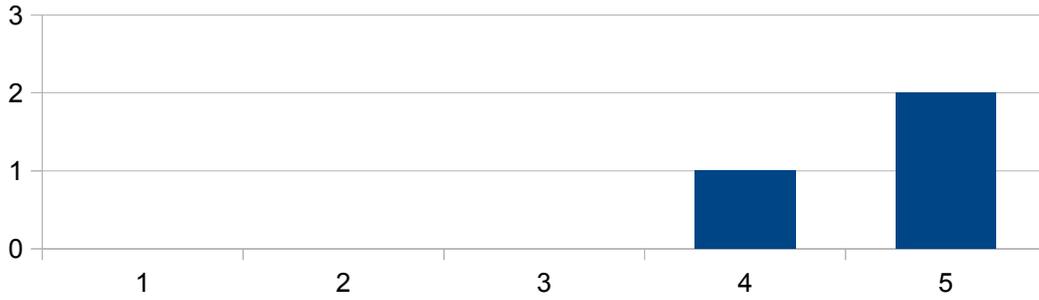


3.6.2. INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER OGNI TIPOLOGIA DI VEICOLO: PROMUOVERE POLITICHE PER L'UTILIZZO DI MEZZI ELETTRICI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA





3.6.3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO E SUA IMPERMEABILIZZAZIONE, PROMUOVERE LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE SECONDO CRITERI VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI



3.6.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE IN MERITO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Fornire gli strumenti operativi ai mobility manager scolastici, figure attualmente previste ma non operative
2. Lasciata al sentimento e conoscenze dei singoli insegnanti, deve diventare obbligatoria in tutti gli ordini di scuola e anche verso i genitori
3. Nonostante il lavoro coi bambini, molti adulti hanno idee difficili da modificare

3.6.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Aspetto molto attuale per le nuove generazioni
2. Tematica che si inizia a trattare nelle scuole, pur se in maniera frammentata
3. Cominciare ad affrontare queste tematiche coi bambini fin dalla scuola dell'infanzia permette un lungo percorso di conoscenza e di riflessione per avere cittadini consapevoli

3.6.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Azioni di comunicazione mirate ed efficaci, rivolte ai giovani per promuovere in loro la volontà di cambiamento
2. Rendere obbligatori corsi e attività differenziati per gli ordini di scuola
3. Creare percorsi fruibili anche dai bambini/ragazzi in cui sperimentare l'importanza della sostenibilità nella nostra città

3.7.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

Per quanto riguarda la sosta in ambito urbano, la discussione è ruotata soprattutto intorno ai parcheggi scambiatori e i parcheggi a pagamento. Alcuni utenti infatti hanno già sperimentato il parcheggio scambiatore di Milano Marittima, che sperano diventi un esempio funzionante e replicabile su tutto il territorio, segnalando però diverse criticità.



Fig.3 – Parcheggio scambiatore a Milano Marittima

In primis, per alcuni è risultato difficile consultare gli orari della navetta ed è stato proposto di inserire una tabella oraria nel parcheggio e di organizzare meglio app o siti per consultare gli orari così da permettere ai residenti di organizzarsi in base al passaggio della navetta. Altre due considerazioni, che toccano sia i residenti che i turisti, sono la poca sicurezza e la mancanza di un bagno pubblico. La prima perché si sono già verificati diversi furti in questo parcheggio scambiatore e questo fenomeno non può che scoraggiarne l'uso se non risolto; il bagno pubblico invece eviterebbe che i dintorni si trasformino in una latrina a cielo aperto, pensando soprattutto al decoro pubblico e alle necessità che può avere chi arriva dopo un lungo viaggio o chi deve aspettare a lungo la navetta.

Per quanto riguarda invece i parcheggi a pagamento, i partecipanti provenienti dal forese, a differenza di chi lavora in centro, lamentano la mancanza di agevolazioni pur essendo impossibilitati a utilizzare altri mezzi ma con la necessità di raggiungere i servizi, delineando uno scenario di disuguaglianza territoriale tra centro e periferia. A proposito le soluzioni proposte parlano di agevolazioni per i parcheggi a pagamento, miglioramenti infrastrutturali per offrire la possibilità di usare mezzi diversi dall'auto e incremento dei servizi nelle zone periferiche. Ad esempio è stata segnalata Piazza Andrea Costa a Cervia, sempre più intasata di auto parcheggiate a oltranza e con sempre meno possibilità di sosta per chi arriva dalla periferia per usufruire dei servizi fondamentali.

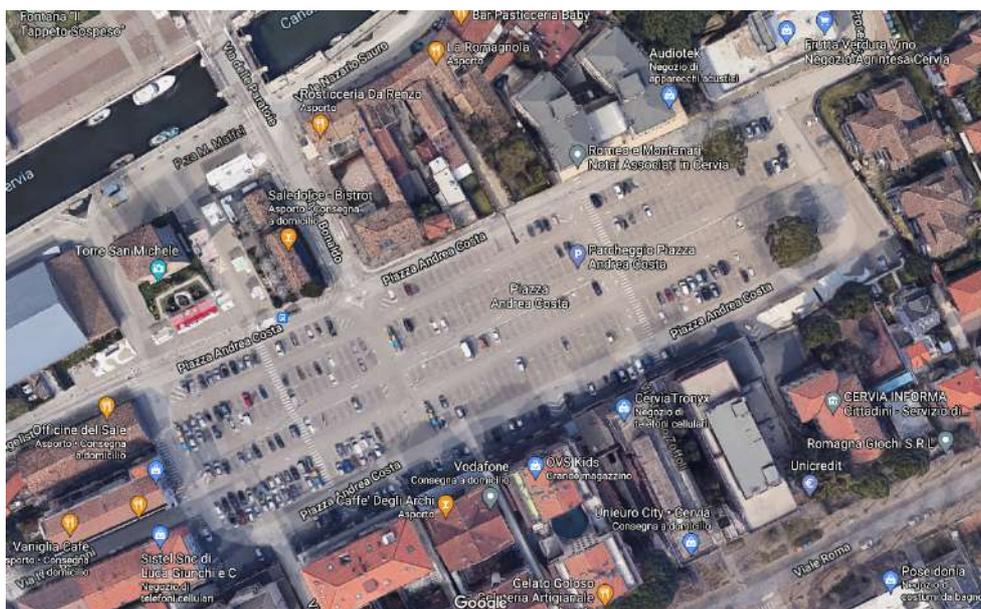


Fig.4 – Piazza Andrea Costa a Cervia

3.7.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

Anche a proposito della rete viabile per i cittadini rappresentanti delle scuole la criticità maggiore è rappresentata dalla sicurezza. In molti punti della città infatti, specialmente in alcuni dove la circolazione è cambiata recentemente, la viabilità risulta poco chiara o scarsamente segnalata e nei periodi più affollati può creare problematiche maggiori, come ad esempio in Piazza Andrea Costa dove già sono avvenuti incidenti per via di punti ciechi e non muniti di specchi.

Sempre attorno al tema della sicurezza, ma anche del decoro pubblico, è stata lamentata la presenza continuativa e disturbante di molte prostitute sulla strada statale SS16 e sulle strade periferiche. Il problema è maggiormente sentito dai cittadini del forese in quanto diretti interessati da queste presenze mentre lungo la costa è percepito relativamente.

3.7.4. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il trasporto pubblico locale rappresenta un argomento di primaria importanza per gli istituti scolastici nel territorio, dal momento che negli ultimi anni ha visto un potenziamento delle linee dedicate agli studenti e del servizio. Per i rappresentanti delle scuole però sono presenti ancora alcune criticità da risolvere per arrivare all'obiettivo di un trasporto pubblico efficiente su tutto il territorio e che offra pari opportunità a tutti gli studenti che ne hanno bisogno. Al momento una delle criticità segnalate riguarda gli orari di passaggio delle linee scolastiche che ad oggi risultano troppo approssimative e scoordinate rispetto agli orari di entrata/uscita e alle necessità degli studenti, mantenendo così invariata per molti la necessità di portare i figli a scuola con la propria automobile. In alcuni casi ci sono scuole non ancora o scarsamente servite da queste linee, che necessitano quindi di un potenziamento, e a riguardo sono stati citati gli istituti di Tagliata. Un altro aspetto

non sottovalutato dai partecipanti è la capienza degli autobus, spesso infatti risulta quasi impossibile usufruire del servizio per via dell'eccessivo carico di persone sui mezzi e oggi la questione, al tempo del covid, assume ancora maggiore importanza. Per risolvere questa problematica è stata proposta una campagna di sensibilizzazione degli utenti all'uso dei mezzi pubblici o, in alternativa, l'istituzione di un addetto alle fermate per regolare questo fenomeno.

3.7.5. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

I partecipanti, lavorando nell'ambito dell'istruzione, hanno particolarmente a cuore il tema della cultura della sostenibilità e si dicono soddisfatti degli sforzi e del supporto da parte dell'amministrazione comunale e delle istituzioni, negli ultimi anni infatti ci sono stati molti esempi di progetti e attività extra-scolastiche sostenute con successo come il progetto "piedibus", lezioni volontarie di educazione ambientale e lotta allo spreco, il progetto "siamo nati per camminare", l'educazione stradale con gli agenti di polizia e la creazione di piattaforme per raccogliere i dati della mobilità degli studenti per progetti futuri.

La criticità a riguardo è rappresentata dalla necessità che questi programmi entrino a far parte di un programma scolastico prestabilito e differenziato in base al grado di insegnamento, così come è avvenuto per educazione civica, perché ad oggi questo compito delicato è affidato unicamente a senso di responsabilità, conoscenze personali e sensibilità dei singoli insegnanti. Introdurre l'argomento nelle scuole come materia di studio permetterebbe a tutti, fin da giovani, di capire come il mondo sta cambiando e per quali cause, di capire come e in quali casi la tecnologia ci può aiutare. Iniziare questo percorso didattico di sensibilizzazione per i partecipanti rappresenta il primo passo per una presa di coscienza generale, infatti garantire a tutti gli studenti un certo grado di consapevolezza della situazione aiuterebbe la creazione di un fronte comune legato anche all'identità della città. Portare questi insegnamenti ai bambini potrebbe anche essere il passo decisivo per convincere anche i più restii al cambiamento. Portando il tema della sostenibilità nelle case e con un sentimento di partecipazione dei più piccoli l'assimilazione di questi concetti risulterebbe semplificata anche per i genitori, che spesso si sentono più vittime e semplici utilizzatori per via delle loro abitudini. Un'altra criticità segnalata riguarda il progetto regionale che ha istituito la figura del mobility manager all'interno delle scuole, visto come un "ministro senza portafogli" o a volte assente. Si sente invece la necessità di potenziare queste figure in modo che possano tenere rapporti con le amministrazioni e sviluppare proposte di mobilità per gli studenti e agire da referenti all'interno degli istituti.

3.7.6. CONCLUSIONI

Dalla discussione con i rappresentanti delle scuole è emersa la soddisfazione riguardo al supporto e all'attenzione che stanno ricevendo dalle amministrazioni negli ultimi anni, nonostante ciò sono ancora presenti diverse criticità da risolvere per completare il percorso evolutivo della mobilità legata alle scuole. I temi legati a sicurezza, miglioramento dei collegamenti, potenziamento dei servizi e didattica della cultura della sostenibilità sono i più impattanti per i partecipanti, che vedono ampie possibilità di miglioramento della qualità della vita locale se queste tematiche saranno affrontate nei modi e nei tempi giusti.

4. TERZO INCONTRO / CITTADINI DELLA COSTA



PUMS

Percorso di Partecipazione



13/05/2021
h.15:00

3° INCONTRO
laboratorio con
i cittadini della costa
Milano Marittima,
Cervia, Pinarella
e Tagliata

15:00 / Introduzione

Dott. Enrico Mazzolani
Assessore Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici, Manutenzioni.

15:15 / Laboratorio

Arch. Giacomo Beccari
Ciclostile Architettura

Il Terzo Incontro del Laboratorio Partecipato propedeutico alla stesura del PUMS di Cervia al quale sono stati invitati i rappresentanti dei Cittadini della Costa e quindi di Milano Marittima, Cervia, Pinarella e Tagliata si è svolto in modalità online Giovedì 13.05.2021 dalle ore 15.00 alle 17.30 circa.

Dopo una breve introduzione da parte del Dott. Enrico Mazzolani (Assessore Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici, Manutenzioni) che ha dato il via ai lavori, l'Arch Giacomo Beccari (facilitatore) ha descritto alla cittadinanza il percorso del PUMS, i suoi obiettivi e le strategie in un momento didattico e divulgativo necessario a dare le basi strumentali per avviare il confronto con la cittadinanza.

Al termine di questa prima che è durata circa 30' si è passati al momento di confronto che è stato supportato da un form compilabile online per consentire di interrogare la cittadinanza in merito alle proprie preferenze rispetto a interventi prioritari riconducibili a ciascuno degli obiettivi e delle tematiche del Piano:

- 1.** Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- 2.** Qualificare la sosta in ambito urbano
- 3.** Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- 4.** Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- 5.** Diffondere la cultura della sostenibilità

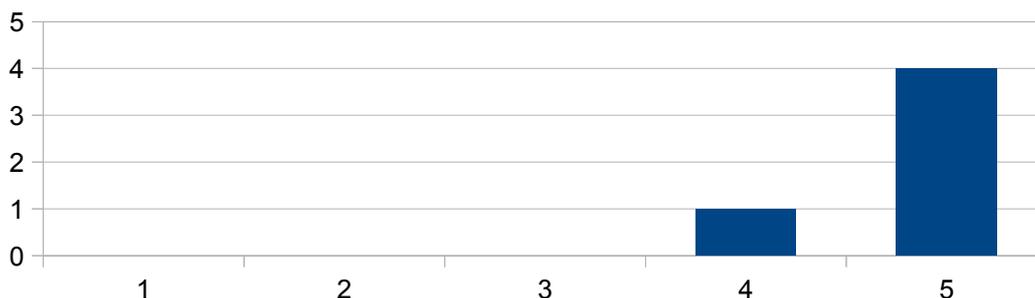
I cittadini hanno inoltre descritto impressioni ed pareri personali in merito a potenzialità o criticità specifiche dei temi trattati sino ad arrivare ad esprimere proposte progettuali e di intervento.

Il laboratorio si è svolto in maniera tranquilla e proficua, i cittadini hanno avuto anche un momento di confronto verbale che ha permesso loro di esprimersi e confrontarsi in merito alle tematiche in esame.

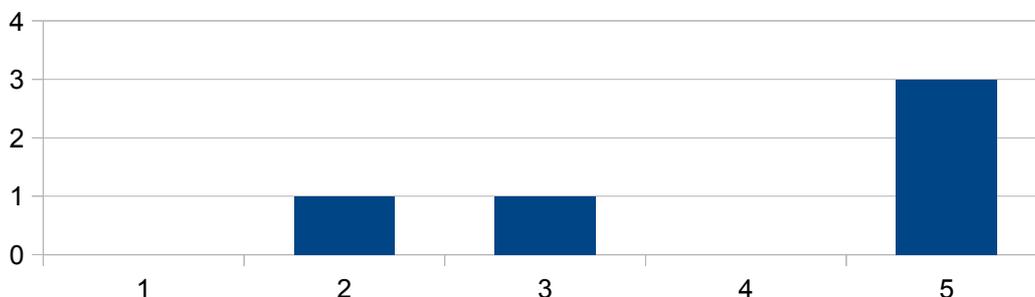


4.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

4.1.1. NECESSITÀ DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE PER AUMENTARE LA COPERTURA TERRITORIALE E GARANTIRE LA MASSIMA RICONNESSIONE DEI PERCORSI: CICLOVIE, COLLEGAMENTI CON LE FRAZIONI, GERARCHIZZAZIONE E WAYFINDING DELLA RETE CICLABILE

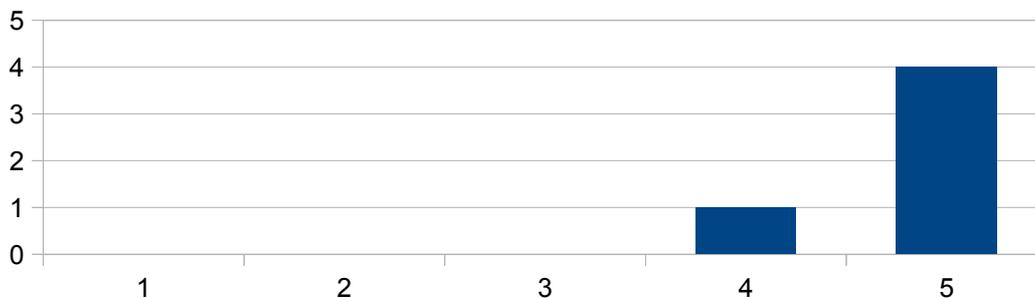


4.1.2. REALIZZARE UNA RETE DI FRUIZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA (CANALI, SALINA, FIUME SAVIO, MARE)

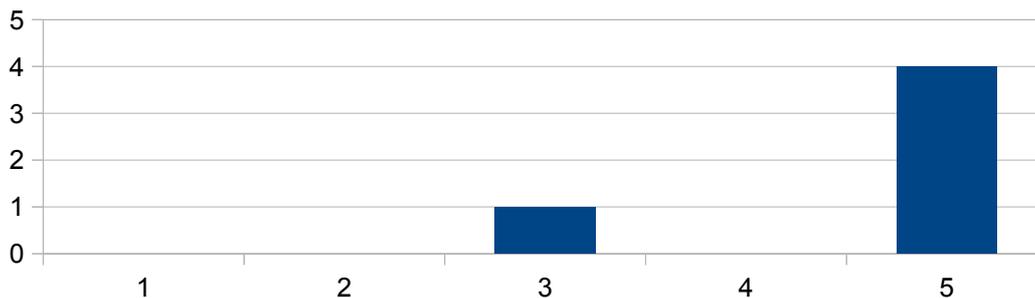




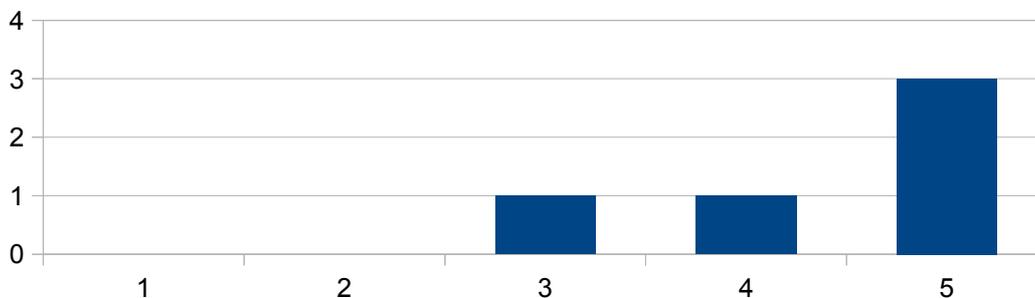
4.1.3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ: BIKE-SHARING, DEPOSITI PROTETTI E RISERVATI, APPLICAZIONI SMART PER I CICLISTI, EROGAZIONE DI BUONI MOBILITÀ



4.1.4. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA PER CICLISTI E PEDONI: RISOLUZIONE PUNTI CRITICI E LORO CONTINUO MONITORAGGIO



4.1.5. ESTENSIONE DELLE AREE AD ELEVATA FRUIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE: POTENZIAMENTO DELLE «ZONE 30», ESTENSIONE ZTL, REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE PEDONALI



4.1.6. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Mancano collegamenti tra le varie ciclabili. Vi sono molti percorsi in direzione Nord-Sud, meno in direzione Est-Ovest
2. È necessaria la realizzazione di piste e passaggi ciclabili pedonali in area urbana per il collegamento dei parcheggi pertinenziali che il Consorzio Cervia Parcheggi si è impegnato a realizzare: parcheggio Colombo, Parcheggio Milazzo e parcheggio Via Caduti per la Libertà
3. Marciapiedi agibili e distinzione tra percorso pedonabile e ciclabile e quello ciclabile
4. Tratti di ciclabile non sufficientemente interconnessi, mancanza quasi totale di connessione con il forese, mancanza di ombra
5. Mancato collegamento fra Pisignano e Cannuzzo di percorso ciclabile o pedonale adeguati

4.1.7. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Maggior sicurezza.
2. Il nostro territorio è particolarmente vocato all'utilizzo della mobilità ciclabile e questa dovrebbe essere utilmente interconnessa
3. Quasi interconnesse
4. Salute e sostenibilità
5. Potersi muovere senza essere costretti ad usare l'automobile

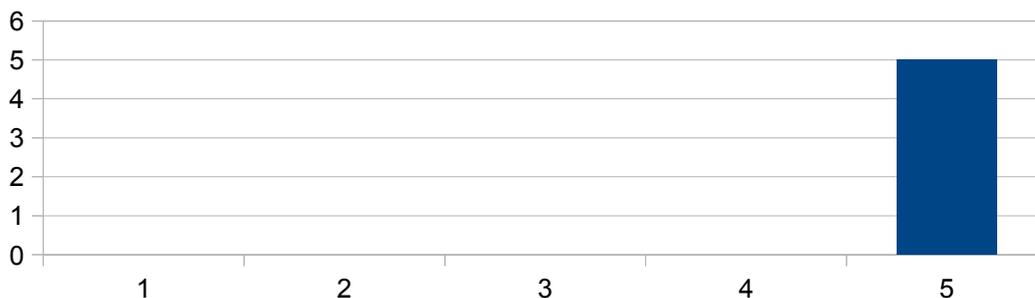
4.1.8. UNA PROPOSTA PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Creare percorsi continui Nord-Sud-Est-Ovest
2. Realizzazione Piste ciclabili di Viale Colombo e Viale Voltorno nel tratto tra Viale Milazzo e Viale dei Mille e via Caduti per la Libertà e Via Pinarella mettendo in comunicazione i due parcheggi già esistenti e via Caduti per la Libertà e Viale De Amicis
3. Sistema di bonus spendibile in servizi attigui all'uso di cicli e attrezzature affini
4. Più sensi unici e/o corsie preferenziali
5. Aumentare la sicurezza

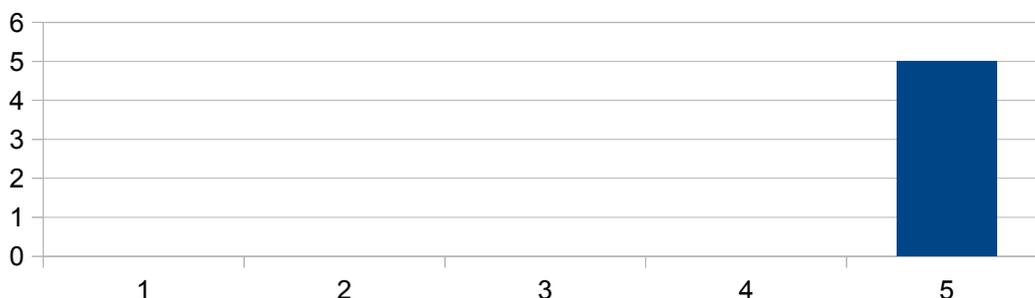


4.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

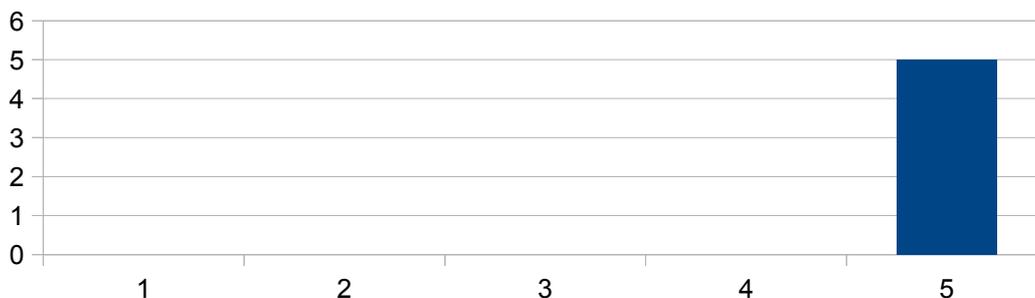
4.2.1. INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE AI MARGINI DELL'AREA URBANA:
REALIZZARE PARCHEGGI/HUB INTERMODALI GRATUITI ADIACENTI COLLEGATI AL
SERVIZIO DI TPL AD ELEVATA FREQUENZA, POSTAZIONI DI BIKE SHARING E DEPOSITI
PROTETTI



4.2.2. RENDERE ATTRATTIVI, IDENTITARI E RICONOSCIBILI GLI HUB INTERMODALI:
REALIZZARE SPAZI DI ELEVATA QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE IN GRADO DI
OFFRIRE SERVIZI ALLA MOBILITÀ E ALLA PERSONA



4.2.3. INDIVIDUARE LUOGHI PER MIGLIORARE L'OFFERTA DI SOSTA A RESIDENTI E
FRUITORI PER RECUPERARE SPAZI PUBBLICI SU STRADA PER FUNZIONI DIVERSE



4.2.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA SOSTA SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Numero di parcheggi sottodimensionati
2. Occorrono più parcheggi maggiormente interconnessi onde consentire l'interscambio con i punti nodali di accesso alla città e le aree di attrazione economica sociale culturale e ambientale
3. Nelle vie a lato di Viale Milazzo verso Cesenatico: auto parcheggiate sui marciapiedi e sui 2 lati delle strade strette in stagione turistica
4. Troppe aree a pagamento
5. Anche in presenza di parcheggio nei paraggi delle attività, per comodità continuano a parcheggiare sul marciapiede nei paraggi del bar tabacchi

4.2.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Parcheggi a pagamento che permettono un ricambio. Peccato che molti parcheggi non siano liberi nel periodo invernale e sia difficile trovare posto.
2. Per la prima volta a Cervia sono in corso di realizzazione parcheggi pertinenziali per il settore turistico ricettivo
3. Spero nei parcheggi di pertinenza e nella riduzione del parcheggio sul lungomare
4. Esercizi commerciali più fruibili
5. Sono stati progettati ampi spazi per parcheggiare nel centro della frazione

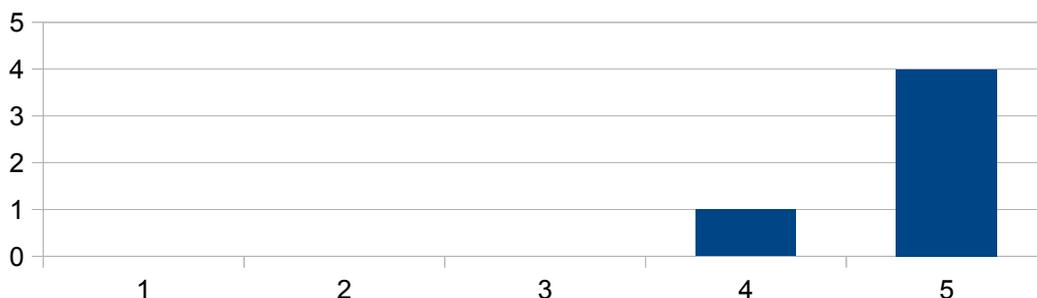
4.2.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER RIPENSARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Aumentare i parcheggi lontani dal centro
2. Va potenziata sia in quantità che in qualità valutando positivamente eventuali proposte di collaborazione tra pubblico e privato e privato sociale
3. Incentivare, anche con bonus per altri servizi, i residenti a usare i parcheggi interni
4. Meno sosta nel centro.

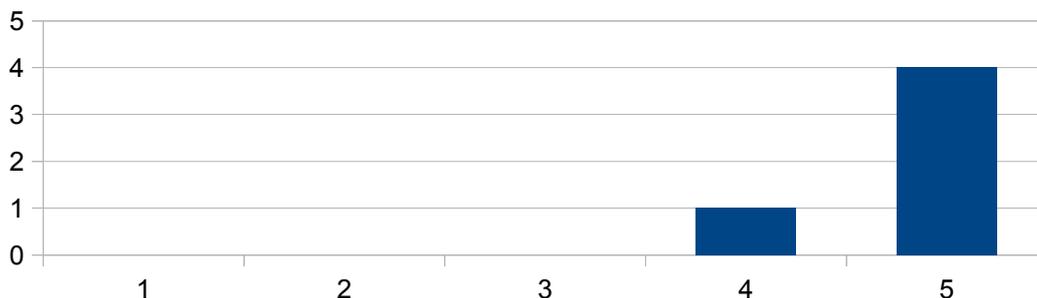
4.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE



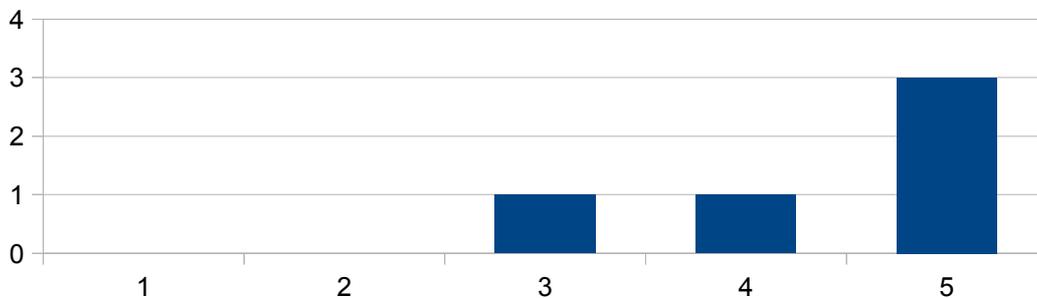
4.3.1. MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE: EFFICIENTARE LA RETE VIARIA AL FINE DI GARANTIRE LA NECESSARIA ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ EVITANDO FENOMENI DI ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO DELL'AREA URBANA



4.3.2. REGOLARIZZAZIONE DELLE VELOCITÀ VEICOLARI: A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DI STRADA, MASSIMIZZARE LA SICUREZZA DEGLI UTENTI E MINIMIZZARE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E AMBIENTALE



4.3.3. REVISIONE DELLA CIRCOLAZIONE CARRABILE: PREVEDERE DISCIPLINE DEL TRAFFICO DIFFERENZIATE A SECONDA DELLE STAGIONI E DELLE ORE DELLA GIORNATA





4.3.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA RETE VIABILE SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Manutenzione deficitaria
2. Sono insufficienti le strade a senso unico e la loro specializzazione
3. Sicurezza viaria e fasce contigue; ciclabili più agevoli e protette senza barriere divisorie pericolose come sul lungomare lato Milano Marittima

4.3.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Con la nuova illuminazione la viabilità serale è migliorata
2. Abbiamo numerose strade larghe ed ombreggiate
3. Nelle nuove aree edificate si nota una maggior cura delle aree per parcheggi privati e pubblici
4. La pista ciclabile che arriva al supermercato

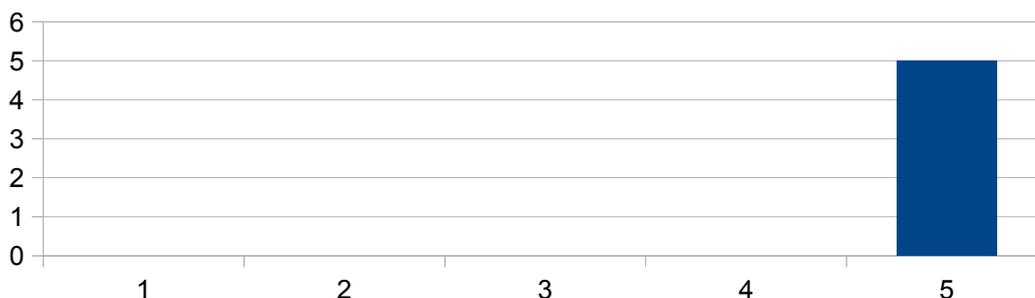
4.3.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Aumento dei sensi unici e aumento delle zone a ZTL
2. Implementare i servizi nell'ambito della smart mobility sia di prossimità che di largo raggio
3. Il lungomare cervese necessita di un ridisegno complessivo
4. Maggiore separazione auto/bici

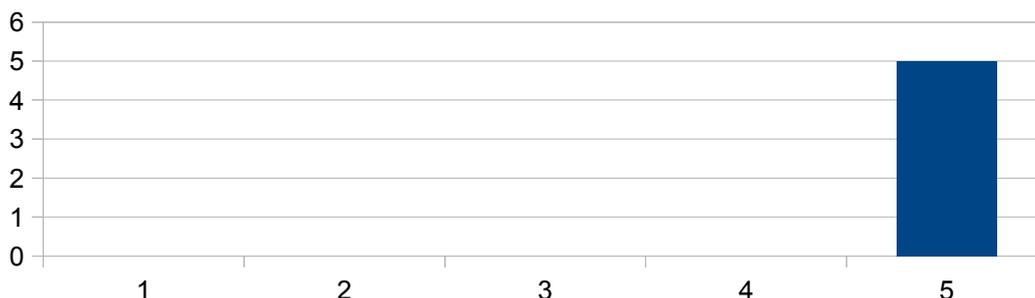


4.4. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

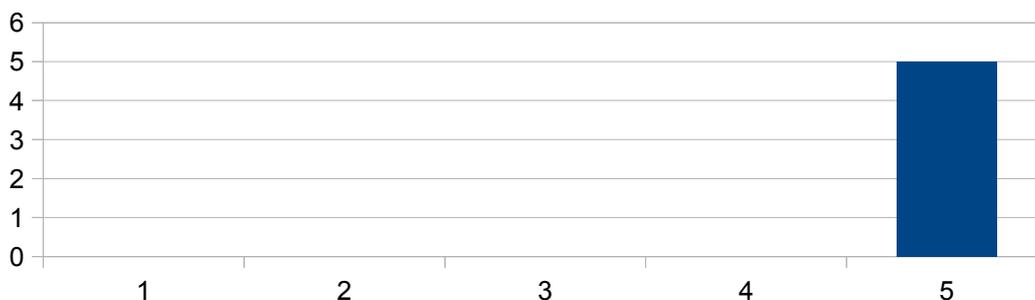
4.4.1. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE E DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA



4.4.2. SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ AUTO/BUS/TRENO/BICI: REALIZZAZIONE HUB INTERMODALE E PARCHEGGI SCAMBIATORI ATTRATTIVI

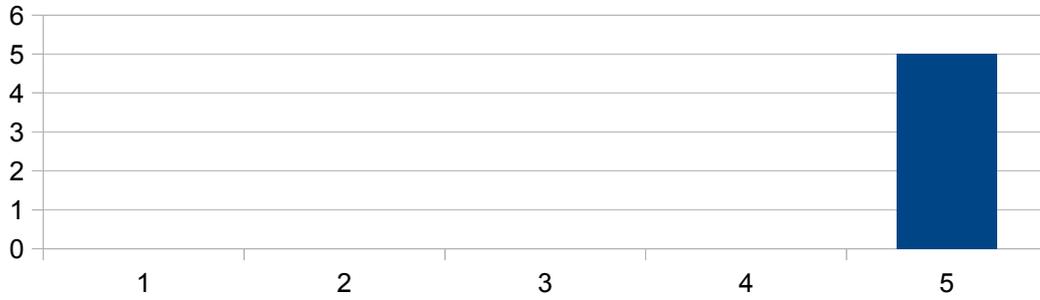


4.4.3. MIGLIORAMENTO DELLE FERMATE: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, MIGLIORAMENTO CONDIZIONI DI APPRODO/ATTESA ALLE FERMATE, INFOMOBILITÀ E GESTIONE DATI IN TEMPO REALE





4.4.4. RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INTRODUZIONE DI AUTOBUS ELETTRICI



4.4.5. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Non lo conosco e non lo uso
2. Insufficiente disponibilità di corsie preferenziali che permettono di velocizzare l'interconnessione
3. Mezzi troppo grandi e rumorosi e non sempre verdi
4. Orari
5. Attualmente è servito con pochi orari

4.4.6. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Non lo conosco e non lo uso
2. L'aumento della disponibilità dei mezzi per il trasporto pubblico durante la stagione turistica

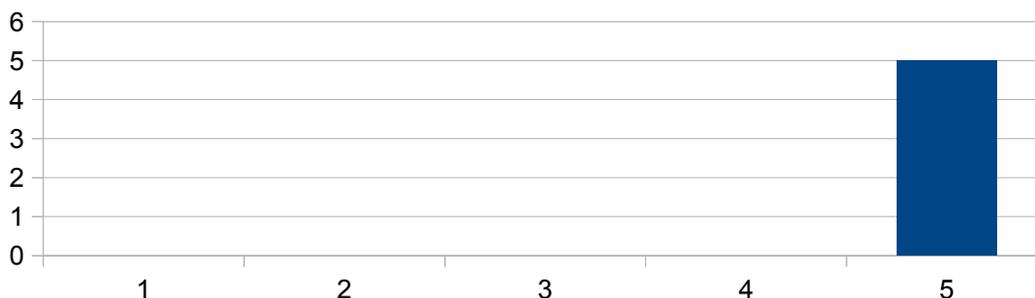
4.4.7. UNA PROPOSTA PER MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Non lo conosco e non lo uso
2. Aumento delle corsie preferenziali e dei mezzi di trasporto pubblico per interconnettere aree di parcheggio con le aree di maggior interesse del territorio comunale e potenziare servizio pubblico di car sharing
3. Un miglioramento della intermodalità con i centri abitati periferici
4. Maggiore frequenza di passaggio
5. La possibilità di poter caricare la propria bici per essere più autonomi una volta raggiunto il lungomare
6. Aumentando le corse giornaliere si potrebbe sfruttare il mezzo pubblico per raggiungere la costa e la spiaggia nei mesi estivi evitando di usare il proprio mezzo difficilmente parcheggiabile

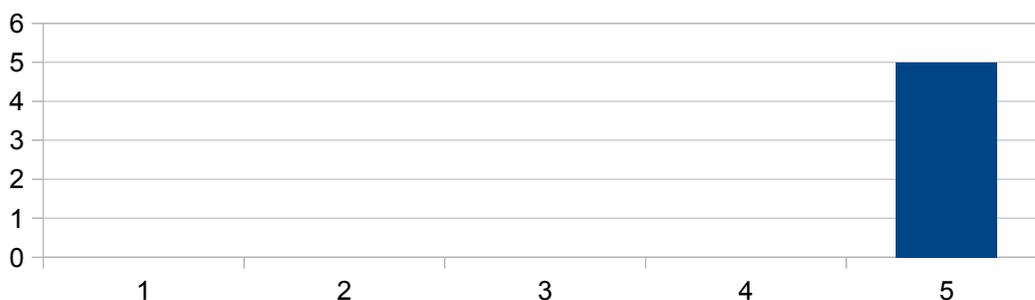


4.5. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

4.5.1. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ: PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE SCUOLE E AUMENTARE DELLA CONSAPEVOLEZZA E DELLA LIBERTÀ DI SCELTA VERSO MODI DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILI, DIFFONDENDO E MIGLIORANDO L'INFORMAZIONE SULL'OFFERTA DEI SERVIZI DI MOBILITÀ

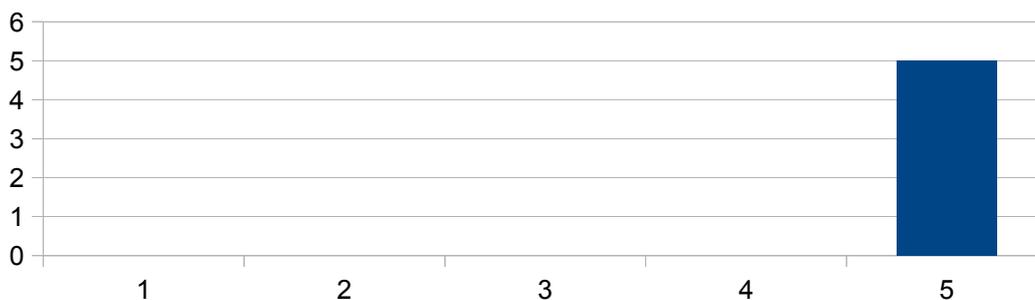


4.5.2. INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER OGNI TIPOLOGIA DI VEICOLO: PROMUOVERE POLITICHE PER L'UTILIZZO DI MEZZI ELETTRICI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA





4.5.3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO E SUA IMPERMEABILIZZAZIONE, PROMUOVERE LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE SECONDO CRITERI VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI



4.5.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE IN MERITO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Gli over 50 tendono ad avere poca cultura sulla sostenibilità. Si lavora molto sui giovani visto che sono il futuro ma c'è poco coinvolgimento della fasce più vecchie e soprattutto con bassa scolarizzazione
2. Mancanza di servizi dedicati al tema della sostenibilità e mancato coinvolgimento del settore privato e privato sociale
3. I 3 plessi scolastici di Cervia centro sono intasati di auto che portano i bambini a scuola. I piedibus non sono così efficaci. Bisogna convincere i familiari a non usare le auto e a lasciarle nei parcheggi vicini e proseguire a piedi, anche nella stagione non favorevole. Con bonus alle famiglie

4.5.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Sostenibilità significa miglior qualità della vita
2. La disponibilità di aree e percorsi ad alto valore paesaggistico ed ambientale
3. Lo sviluppo promettente dei piedibus. I genitori possono diventare a turno volontari per garantire l'accompagnamento e l'attraversamento

4.5.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Parlarne sempre di più
2. Sostenere gli interventi a difesa della cultura della Sostenibilità all'interno dei diversi settori imprenditoriali (turistico e commerciale)
3. Autosharing come forma di volontariato di comunità

4.6. DISCUSSIONE APPROFONDIRITA CON I PARTECIPANTI ALL'INCONTRO

Al termine di ogni punto del questionario online è stata svolta una discussione approfondita attorno ai temi delle corrispettive domande a cui sono stati introdotti i partecipanti. La discussione ha permesso di analizzare i vari punti nel dettaglio e anche di ampliarne gli orizzonti. Grazie agli interventi dei cittadini possiamo contare su punti di vista diversi in base al loro modo di fruire la città e alle loro necessità locali, sono infatti emerse anche diverse situazioni specifiche all'interno del tessuto urbano e sociale. Le discussioni hanno seguito la logica del questionario online, permettendo così di sviscerare al meglio i pareri dei partecipanti riguardo a criticità, aspetti positivi e proposte. Di seguito, un riassunto dei contenuti emersi durante l'incontro.

4.6.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

Dal momento che l'uso della bicicletta è estremamente diffuso nella zona costiera, il tema è molto sentito e i partecipanti confidano in un'evoluzione dei trasporti sostenibili anche per i non residenti.

Lo scambio intermodale, soprattutto tra bus e biciclette, è un punto che dovrebbe essere migliorato per agevolare e promuovere la mobilità sostenibile anche laddove le linee bus non arrivano, in questo senso si è anche parlato di possibilità di dotare i bus di portabiciclette che consentano al ciclista di muoversi insieme al proprio mezzo e raggiungere con questo anche le mete più lontane e chiaramente di realizzare parcheggi di breve durata per le bici mediante spazi sicuri e diffusi in modo capillare lungo le strade e sulle piazze con sistemi adeguati per sostenere le biciclette e garantirne la sicurezza.

Sempre per limitare l'uso smodato dell'automobile privata laddove non risulti necessario e per favorire e promuovere la mobilità pedonale, si propone poi di istituire dei sensi unici per le automobili rendendo così palesemente sconveniente l'uso della macchina rispetto al muoversi a piedi e in questo senso viene anche proposto di aumentare, migliorare e curare le dotazioni di arredo urbano a favore della socialità, non solo nelle vie e nelle aree che sono deputate al turismo ma anche negli ambiti residenziali favorendo così la sosta e quindi la socialità fra le persone con ricadute anche in termini di sicurezza percepita.

Sempre in un'ottica di promozione e maggiore fruizione dei percorsi ciclabili, con il doppio sguardo al turista e al cittadino, si richiede che questi vengano mantenuti e puliti anche laddove le radici degli alberi hanno nel tempo divelto il manto stradale o nei percorsi più naturali che in caso di scarsa manutenzione e risultano addirittura inaccessibili se non vengono organizzati con cadenze programmate gli sfalci della vegetazione.

4.6.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

Tra i temi che hanno destato particolare interesse e rilevanza tra i tanti trattati dai cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella e Tagliata che hanno preso parte all'incontro, troviamo in primis la necessità di creare aree sosta per limitare l'ingresso delle auto alla costa e al lungomare, aumentando comunque l'accessibilità in modo da non limitare la presenza dei turisti su tutto il territorio anzi incentivando la fruizione dell'ambito costiero consentendo però di avviare modalità di interscambio tra le differenti mobilità così da

poter scegliere quelle più adeguate in base al tipo di spostamento e alla meta da raggiungere.

4.6.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

Il traffico automobilistico sempre troppo importante fuori dalle scuole per l'accompagnamento dei bambini è stato un tema molto criticato poiché si ritiene che sia altamente diseducativo nei confronti dei futuri cittadini, poco qualificante per le aree interessate e, soprattutto, di facile risoluzione mediante differenti opzioni che possono andare dall'uso di mezzi pubblici o privati sostenibili alla mobilità pedonale o l'organizzazione di car pooling (dall'inglese, "condivisione dell'auto") come modalità di trasporto collettivo di persone su macchina privata, con numerosi vantaggi sia in termini di costi vivi che di sostenibilità ambientale, arrivando anche ad essere un servizio sociale che permette di suddividere l'impegno quotidiano tra più genitori e famiglie con evidenti economie anche di tempo.

4.6.4. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Riguardo alla stazione dei treni di Cervia è emersa la necessità di renderla un luogo attrattivo e sicuro soprattutto per il parcheggio di biciclette, vi sono infatti disagi legati a furti e atti di vandalismo per i pendolari che utilizzano la bicicletta e la parcheggiano durante il giorno nelle aree della stazione così si invita a ragionare su spazi per il parcheggio a lunga durata con depositi protetti come bikebox o anche una Velostazione custodita che oltre al luogo dove posteggiare la bici potrebbe offrire il servizio di ciclo-officina, noleggio, spazi informativi e promozionali per il primo contatto con il ciclista che arriva a Cervia via treno.

Tra i tanti spunti proposti ed i temi dibattuti, qualche cittadino ha anche invitato a ragionare su tipi di mobilità oggi ancora più avanzati come quelli a guida ottica adottati in Francia che prevedono l'uso di automezzi con un sistema di guida assistita perché si ritiene opportuno dotarsi di sistemi e iniziare ragionamenti che non solo attualizzino ed adeguino il territorio alle imminenti necessità di una mobilità sostenibile ma perché l'essere all'avanguardia rispetto a certi temi potrebbe qualificare Cervia come cittadina esemplare rispetto alla salvaguardia e promozione dei propri valori ambientali per i cittadini residenti ed i turisti.

4.6.5. CONCLUSIONI

Dalla discussione con i cittadini della costa è emersa principalmente la necessità di una mobilità sostenibile più sviluppata, che possa far fronte alle esigenze delle diverse stagioni. I temi legati a sicurezza, miglioramento delle infrastrutture e riduzione del traffico veicolare sono i più impattanti per i partecipanti, che vedono ampie possibilità di miglioramento della qualità della vita locale se queste tematiche saranno affrontate nei modi e nei tempi giusti.

5. QUARTO INCONTRO / ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, GESTORI TPL



PUMS

Percorso di Partecipazione



19/05/2021
h.15:30

4° INCONTRO
laboratorio con le
associazioni di
categoria ed i
gestori del trasporto
pubblico locale

15:30 / Introduzione

Claudio Lunedei
Delegato ai Trasporti e alle Partecipate

15:45 / Laboratorio

Arch. Giacomo Beccari
Ciclostile Architettura



Il Quarto Incontro del Laboratorio Partecipato propedeutico alla stesura del PUMS di Cervia, al quale sono stati invitati i rappresentanti delle associazioni di categoria e i gestori del trasporto pubblico locale, si è svolto in modalità online Mercoledì 19.05.2021 dalle ore 15.30 alle 17:30 circa.

Dopo una breve introduzione da parte di Claudio Lunedei (Delegato ai Trasporti e alle Partecipate) che ha dato il via all'incontro, l'Arch Giacomo Beccari (facilitatore) ha descritto alla cittadinanza il percorso del PUMS, i suoi obiettivi e le strategie in un momento didattico e divulgativo necessario a dare le basi strumentali per avviare il confronto con la cittadinanza.

Al termine di questa prima che è durata circa 30' si è passati al momento di confronto che è stato supportato da un form compilabile online per consentire di interrogare la cittadinanza in merito alle proprie preferenze rispetto a interventi prioritari riconducibili a ciascuno degli obiettivi e delle tematiche del Piano:

- 1.** Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- 2.** Qualificare la sosta in ambito urbano
- 3.** Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- 4.** Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica
- 5.** Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- 6.** Diffondere la cultura della sostenibilità

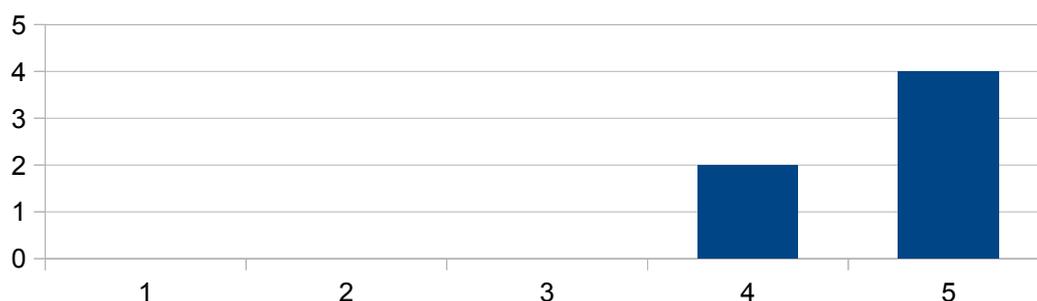
I cittadini hanno inoltre descritto impressioni ed pareri personali in merito a potenzialità o criticità specifiche dei temi trattati sino ad arrivare ad esprimere proposte progettuali e di intervento.

Il laboratorio si è svolto in maniera tranquilla e proficua, i cittadini hanno avuto anche un momento di confronto verbale che ha permesso loro di esprimersi e confrontarsi in merito alle tematiche in esame.

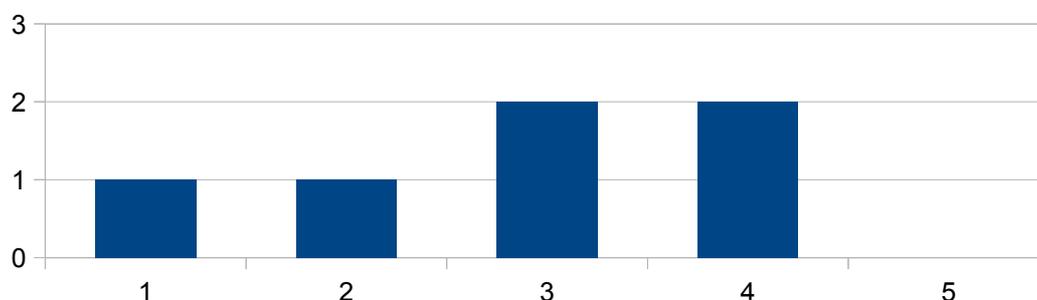


5.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

5.1.1. NECESSITÀ DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE PER AUMENTARE LA COPERTURA TERRITORIALE E GARANTIRE LA MASSIMA RICONNESSIONE DEI PERCORSI: CICLOVIE, COLLEGAMENTI CON LE FRAZIONI, GERARCHIZZAZIONE E WAYFINDING DELLA RETE CICLABILE

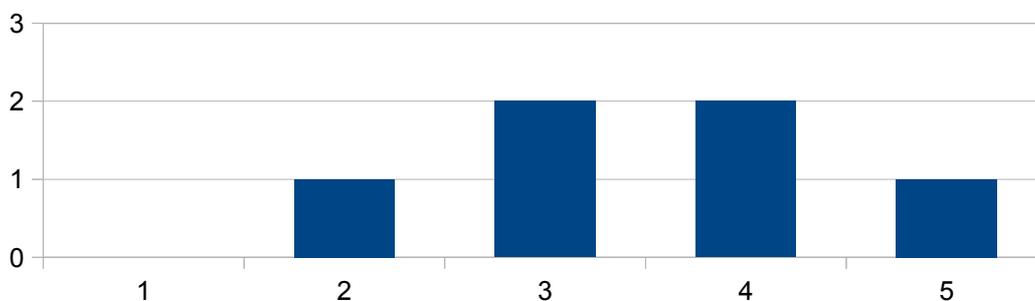


5.1.2. REALIZZARE UNA RETE DI FRUIZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA (CANALI, SALINA, FIUME SAVIO, MARE)

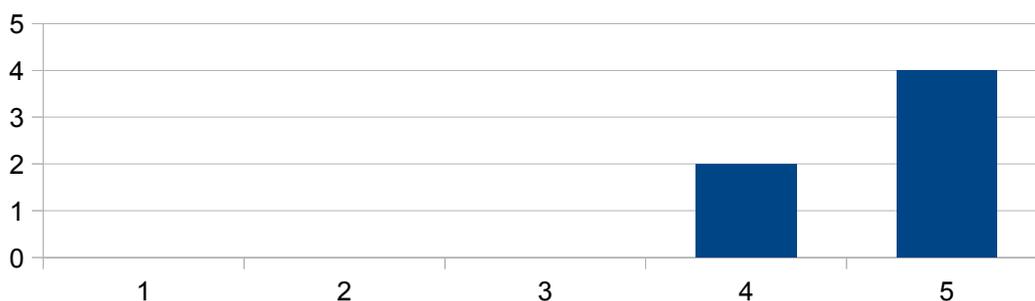




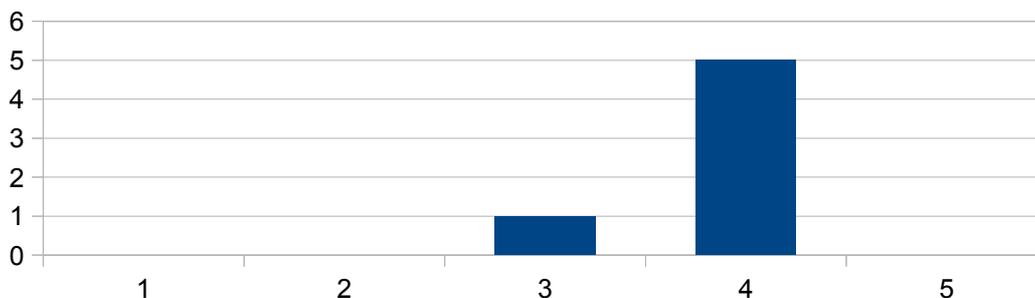
5.1.3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ: BIKE-SHARING, DEPOSITI PROTETTI E RISERVATI, APPLICAZIONI SMART PER I CICLISTI, EROGAZIONE DI BUONI MOBILITÀ



5.1.4. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA PER CICLISTI E PEDONI: RISOLUZIONE PUNTI CRITICI E LORO CONTINUO MONITORAGGIO



5.1.5. ESTENSIONE DELLE AREE AD ELEVATA FRUIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE: POTENZIAMENTO DELLE «ZONE 30», ESTENSIONE ZTL, REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE PEDONALI



5.1.6. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE SEGNALA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. I percorsi ciclabili non sempre sono connessi, il contesto urbano, urbanistico, sociale e culturale sono principalmente legati alle auto
2. Molte piste ciclabili (soprattutto quelle datate) hanno corsie troppo strette
3. Mancano collegamenti tra le varie piste ciclabili
4. Sono presenti pochi collegamenti dal forese, per esempio Castiglione
5. Le ciclabili si trovano spesso in conflitto con le fermate dell'autobus e l'accessibilità dei disabili
6. L'attenzione alla continuità dei percorsi ed alla gestione delle varie istanze e alle possibili interferenze già in fase di progetto, ad esempio fra i percorsi ciclabili e gli attraversamenti stradali, le fermate dell'autobus e gli spazi necessari alle esigenze delle persone a ridotta mobilità.

5.1.7. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Liberano le strade dal traffico e portano un beneficio ambientale
2. Riportano opportunità e bellezza alla nostra località
3. Vivere con calma e all'aperto
4. Aumentano tutti gli anni, ma ancora non è sufficiente
5. Migliora la sicurezza dei ciclisti e la possibilità di abbandonare l'auto
6. Sulle distanze cittadine ed in zona pianeggiante è competitiva rispetto all'auto privata

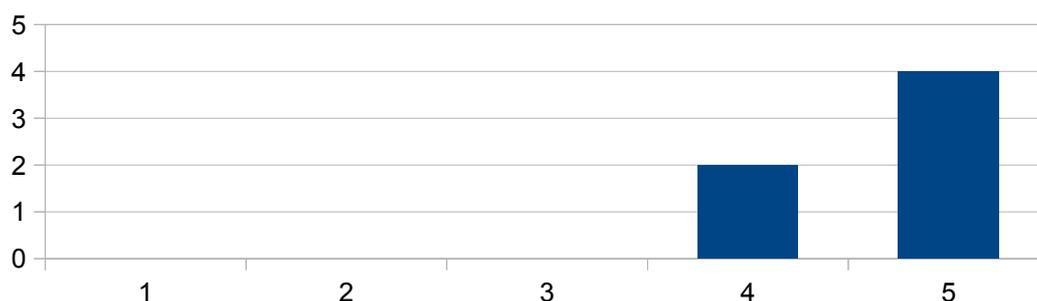
5.1.8. UNA PROPOSTA PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Continuare l'infrastrutturazione delle piste ciclabili, allestire punti pit-stop e di ricarica per bici elettriche, non consentire l'ingresso nelle zone centrali e di pregio ai mezzi inquinanti
2. Trasformazione delle strade a doppio senso in sensi unici con piste ciclabili adeguate e maggiormente collegate tra loro
3. Collegare e sfruttare anche in termini turistici le eccellenze del nostro territorio (saline, pineta, ecc.)
4. Limitare il traffico veicolare in centro
5. Migliorare l'intermodalità
6. Ricucire i percorsi esistenti, come del resto è già positivamente nelle intenzioni e nelle opere in corso di realizzazione dall'amministrazione

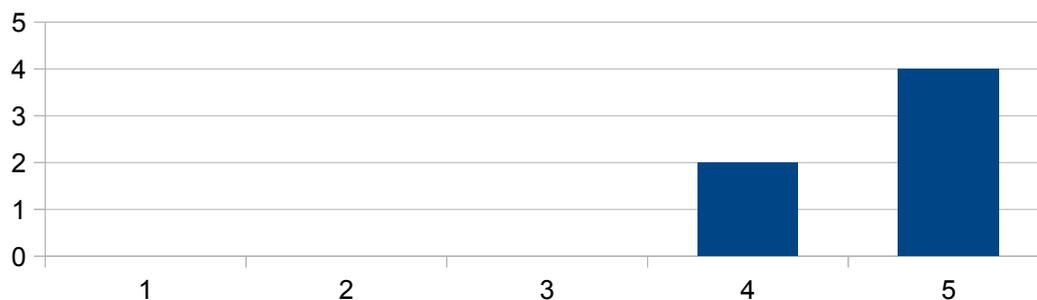


5.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

5.2.1. INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE AI MARGINI DELL'AREA URBANA:
REALIZZARE PARCHEGGI/HUB INTERMODALI GRATUITI ADIACENTI COLLEGATI AL
SERVIZIO DI TPL AD ELEVATA FREQUENZA, POSTAZIONI DI BIKE SHARING E DEPOSITI
PROTETTI

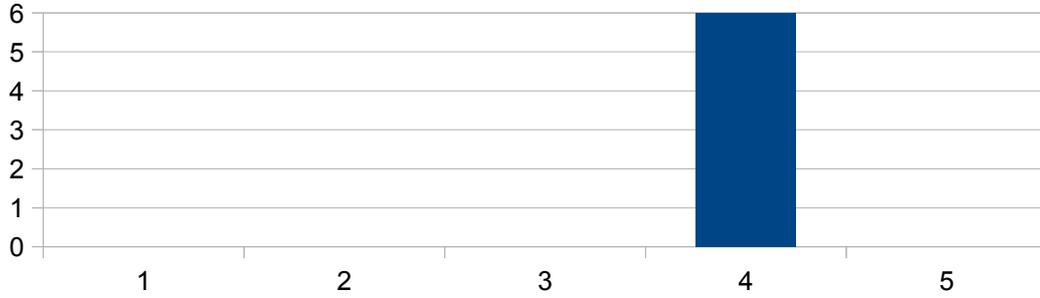


5.2.2. RENDERE ATTRATTIVI, IDENTITARI E RICONOSCIBILI GLI HUB INTERMODALI:
REALIZZARE SPAZI DI ELEVATA QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE IN GRADO DI
OFFRIRE SERVIZI ALLA MOBILITÀ E ALLA PERSONA





5.2.3. INDIVIDUARE LUOGHI PER MIGLIORARE L'OFFERTA DI SOSTA A RESIDENTI E FRUITORI PER RECUPERARE SPAZI PUBBLICI SU STRADA PER FUNZIONI DIVERSE



5.2.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Procedere con un programma per la realizzazione di parcheggi pubblici, non troppo piccoli ma grandi e strutturati
2. Mancanza di spazi di sosta per errori urbanistici del passato
3. Difficoltà di parcheggio
4. La sosta su strada in ambito urbano toglie spazi che potrebbero essere usati per pedoni, ciclisti, e fermate del bus
5. Oltre all'inquinamento legato al raggiungimento diretto delle zone centrali, con esternalità negative per salute e conservazione dei monumenti/superfici delle costruzioni storiche, la sosta sottrae spazio nelle zone più pregiate. Tuttavia alcune esigenze, come quelle dei residenti, in tessuti urbani storici che non prevedono la presenza di spazi privati per la sosta, sono da tenere in considerazione per evitare eccessivi disagi ai residenti. Il tema dell'accesso alle ZTL delle auto private elettriche elimina in loco il problema dell'inquinamento, ma non risolve il problema dell'ingombro stradale.

5.2.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. I parcheggi sono abbastanza distribuiti nel territorio ma con qualche carenza a Milano Marittima
2. Territorio ampio e disponibile per creare parcheggi scambiatori o hub
3. Muoversi in autonomia
4. La sosta a pagamento ha permesso la rotazione delle auto e più possibilità di trovare posti disponibili
5. Consente accessibilità diretta ma non sempre, ad esempio in caso di congestione del traffico o scarsità di spazi

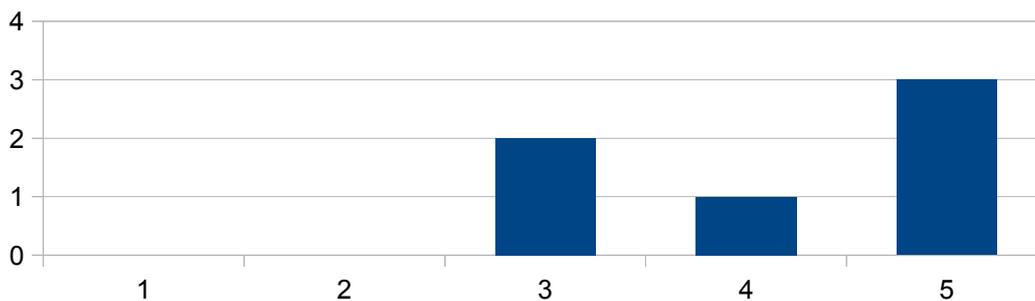
5.2.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER RIPENSARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Continuare a realizzare parcheggi green
2. Potenziare gli hub e i parcheggi scambiatori
3. Maggiori collegamenti del servizio pubblico e delle piste ciclabili
4. Limitazioni al traffico e creazione di parcheggi scambiatori con bici/bus
5. Tariffe di sosta crescenti man mano che ci si avvicina alle zone di pregio (cosa probabilmente già attuata). Promuovere presso gli alberghi l'uso dei parcheggi scambiatori e delle navette estive come brand distintivo di città usufruibile in modalità car free, affinché lo sponsorizzino ai clienti

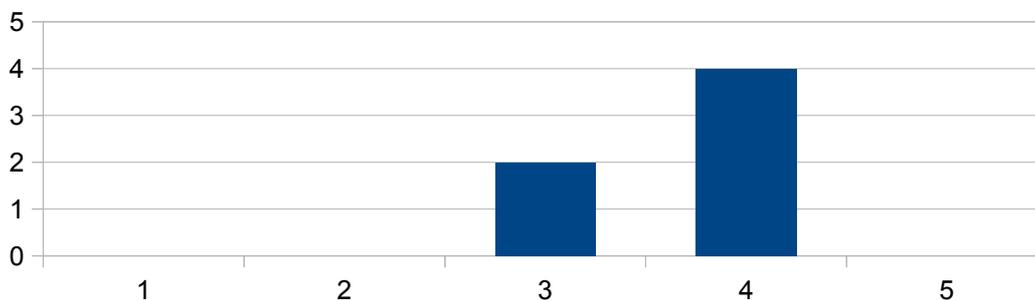


5.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

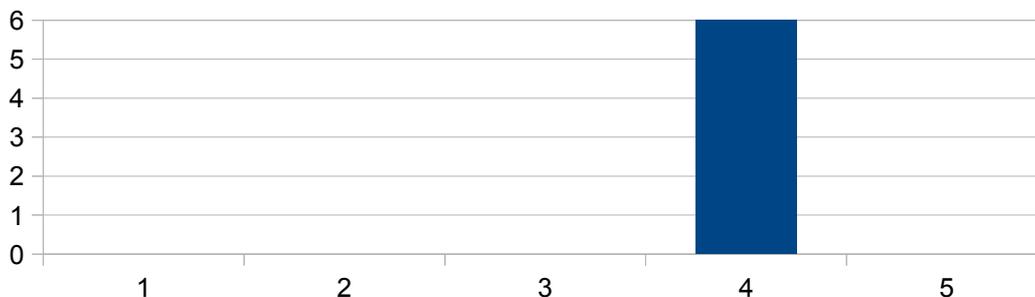
5.3.1. MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE: EFFICIENTARE LA RETE VIARIA AL FINE DI GARANTIRE LA NECESSARIA ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ EVITANDO FENOMENI DI ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO DELL'AREA URBANA



5.3.2. REGOLARIZZAZIONE DELLE VELOCITÀ VEICOLARI: A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DI STRADA, MASSIMIZZARE LA SICUREZZA DEGLI UTENTI E MINIMIZZARE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E AMBIENTALE



5.3.3. REVISIONE DELLA CIRCOLAZIONE CARRABILE: PREVEDERE DISCIPLINE DEL TRAFFICO DIFFERENZIATE A SECONDA DELLE STAGIONI E DELLE ORE DELLA GIORNATA



5.3.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA RETE VIABILE SEGNALE UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

- 1.** Manutenzione problematica delle strade per la presenza di pini

5.3.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

- 1.** La nuova viabilità tra SS16 e Cervese ha reso più sicuro l'accesso ai comuni limitrofi e reso più fluido il traffico
- 2.** Continua manutenzione necessaria

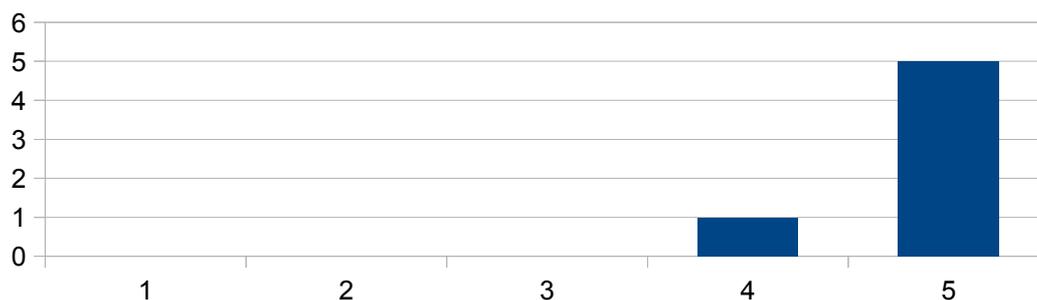
5.3.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

- 1.** Colonnine elettriche, bonus per auto di ultima generazione per accesso, colonnine per bici, malus e svantaggi per auto inquinanti per zone di pregio e centro storico soprattutto nei periodi di maggior flusso
- 2.** Alcuni tratti sospesi vanno collegati tra loro, ad esempio Via Cosmonauti e Via Volturmo.

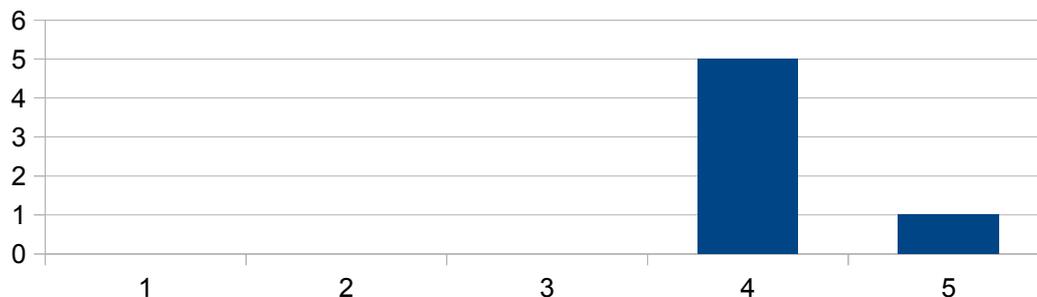


5.4. MIGLIORARE COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

5.4.1. SVILUPPARE, IN COLLABORAZIONE CON LE STRUTTURE ALBERGHIERE, UN SISTEMA DI TRASFERIMENTO HOTEL - PARCHEGGI SCAMBIATORI – HUB INTERMODALI PER AUMENTARE L'INTERCONNESSIONE RIDUCENDO L'USO DEL TRASPORTO PRIVATO

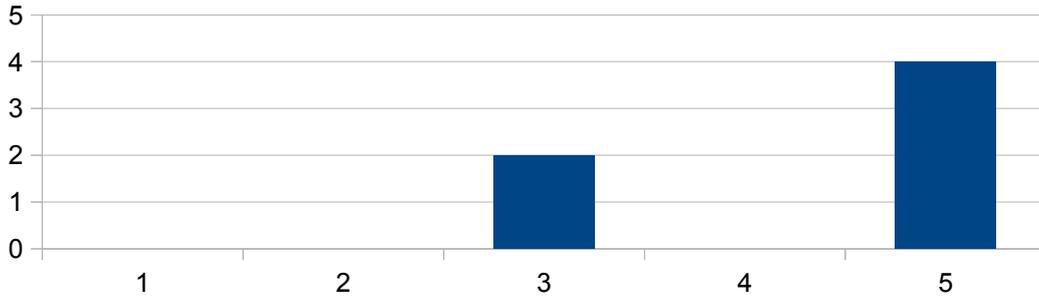


5.4.2. MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE STRUTTURE RICETTIVE MEDIANTE PERCORSI CICLOPEDONALI, RECUPERANDO GLI SPAZI OGGI DESTINATI ALLA SOSTA PRIVATA A FAVORE DI SPAZI PUBBLICI DI QUALITÀ





5.4.3. SVILUPPARE UN'APP CON MAPPE INTERATTIVE CHE METTA A SISTEMA L'OFFERTA TURISTICA CON LA MOBILITÀ LOCALE E SOVRACOMUNALE CONSENTENDO DI PIANIFICARE GLI SPOSTAMENTI E DI MUOVERSI IN MANIERA PIÙ COMODA E CON UN IMPATTO AMBIENTALE MINIMO





5.4.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE E A QUELLA DEI TUOI COLLEGHI, IN MERITO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI, SEGNA LA UNA CRITICITÀ PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

- 1.** Nessun obbligo o bonus ad utilizzare questa modalità
- 2.** L'assenza di collegamenti intermodali
- 3.** Necessità di avere l'auto vicina
- 4.** Vanno migliorati i collegamenti e gli interscambi treno/bus o auto/bus o bici/bus

5.4.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI

- 1.** Non ce ne sono
- 2.** Facilità di accesso anche a clienti non dotati di mezzo privato (giovani, anziani, ecc.)

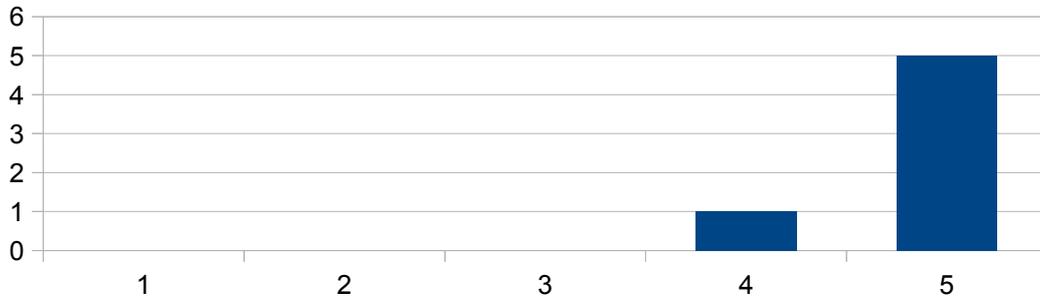
5.4.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

- 1.** Malus in alcuni periodi e per categorie di auto inquinanti, bonus per utilizzo dei collegamenti intermodali
- 2.** Collegamento diretto con la stazione ferroviarie di Cesena
- 3.** Grande hub intermodale
- 4.** Fermate attrezzate a norma disabili con possibilità di spazi di attesa e sosta bici

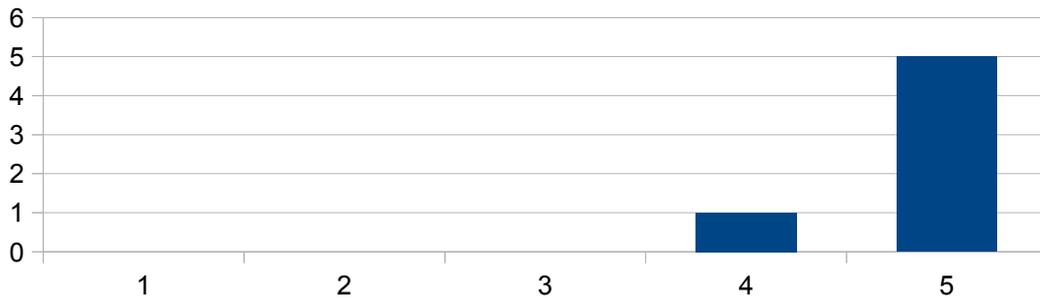


5.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

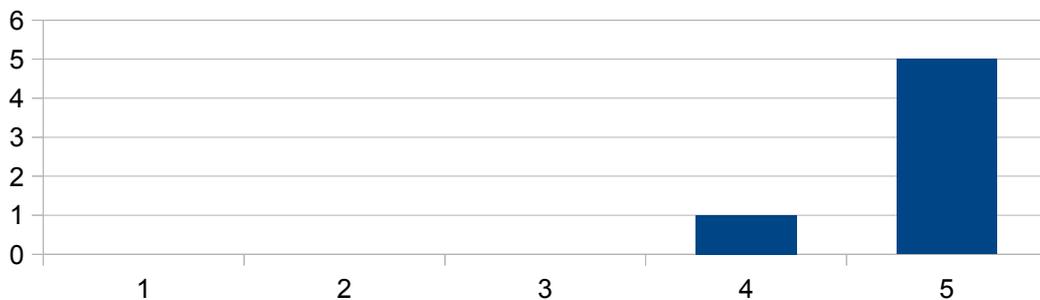
5.5.1. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE E DI TRASPORTO SU GOMMA



5.5.2. SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ AUTO/BUS/TRENO/BICI: REALIZZAZIONE HUB INTERMODALE E PARCHEGGI SCAMBIATORI ATTRATTIVI

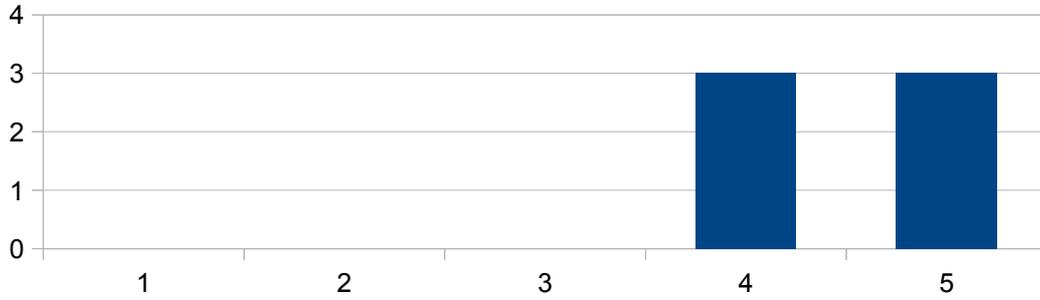


5.5.3. MIGLIORAMENTO DELLE FERMATE: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, MIGLIORAMENTO CONDIZIONI DI APPRODO/ATTESA ALLE FERMATE, INFOMOBILITÀ E GESTIONE DATI IN TEMPO REALE





5.5.4. RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INTRODUZIONE DI AUTOBUS ELETTRICI





5.5.5. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE SEGNALA UNA CRITICITÀ

RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Mezzi obsoleti, rivedere percorsi e frequenze
2. Nel periodo di punta (in estate) è insufficiente
3. Poco presente l'inverno e mal sfruttato l'estate
4. Poca frequenza delle corse
5. Maggiore integrazione tra i servizi, soprattutto quelli che interessano i collegamenti tra province diverse
6. Valutare le zone in cui si ha maggiore congestione veicolare, che determina un abbassamento della velocità commerciale del trasporto pubblico locale, e se sono possibili interventi migliorativi

5.5.6. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

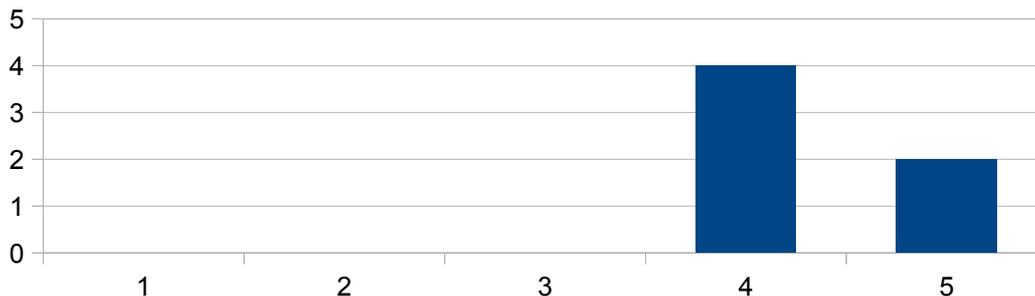
1. Buono sforzo dell'amministrazione comunale per dare un servizio
2. Aumentare la frequenza delle corse
3. Negli ultimi anni sono stati potenziati i collegamenti verso i principali poli scolastici
4. È ecosostenibile e se usato evita l'ingombro statico (sosta) e dinamico dei veicoli privati

5.5.7. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

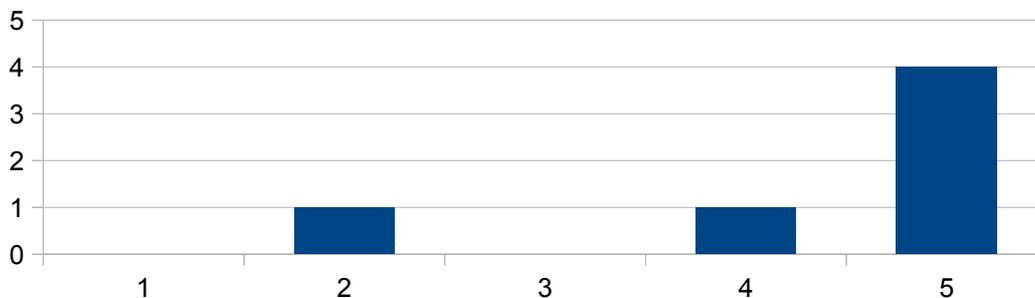
1. Cambio del parco mezzi, corsie dedicate, bonus per l'utilizzo del trasporto pubblico locale, app per corse e orari
2. Nuovi mezzi green e maggiore periodicità di passaggio
3. Creare corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale
4. Incrementare i bus ecologici
5. Fermate più attrezzate, bus a basso impatto ambientale, informativa su orari e servizi su diverse piattaforme e tramite l'utilizzo di fermate intelligenti
6. Collegare le località contigue che compongono la "città di costa"

5.6. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

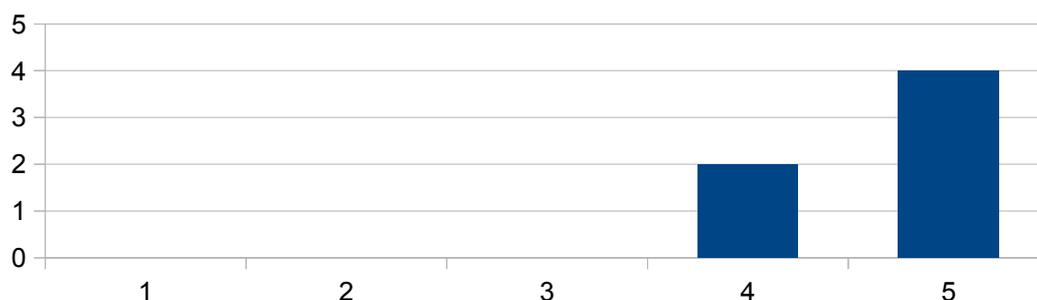
5.6.1. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ: PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE SCUOLE E AUMENTARE DELLA CONSAPEVOLEZZA E DELLA LIBERTÀ DI SCELTA VERSO MODI DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILI, DIFFONDENDO E MIGLIORANDO L'INFORMAZIONE SULL'OFFERTA DEI SERVIZI DI MOBILITÀ



5.6.2. INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER OGNI TIPOLOGIA DI VEICOLO: PROMUOVERE POLITICHE PER L'UTILIZZO DI MEZZI ELETTRICI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA



5.6.3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO E SUA IMPERMEABILIZZAZIONE, PROMUOVERE LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE SECONDO CRITERI VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI



5.6.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE IN MERITO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ SEGNALE UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Poco diffusa nelle scuole
2. Sarebbe importante realizzare interventi congruenti condivisi con la cittadinanza

5.6.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Alcune iniziative realizzate (piedibus, ecc.)
2. Permette di abbassare l'inquinamento atmosferico e acustico, libera spazi per pedoni e turisti che riappropriano della città
3. Migliora l'ecosistema urbano, quindi l'ambiente in cui si vive e di conseguenza la qualità della vita

5.6.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Forte presenza nelle scuole con iniziative
2. Organizzare incontri con le scuole, con i cittadini, e con gli operatori del settore per trasmettere l'importanza e l'attrattività della cultura della sostenibilità
3. Educazione/promozione nelle scuole e tramite i canali dell'amministrazione, in un'ottica di donare nuova luce e appeal ai comportamenti/scelte sostenibili di ciascuno. Ciascuno fa la differenza.

5.7. DISCUSSIONE APPROFONDIRITA CON I PARTECIPANTI ALL'INCONTRO

Al termine di ogni punto del questionario online è stata svolta una discussione approfondita attorno ai temi delle corrispettive domande a cui sono stati introdotti i partecipanti. La discussione ha permesso di analizzare i vari punti nel dettaglio e anche di ampliarne gli orizzonti. Grazie agli interventi dei rappresentanti delle associazioni di categoria e dei gestori del trasporto pubblico locale possiamo contare su punti di vista diversi in base al loro modo di fruire la città e ai loro progetti. Le discussioni hanno seguito la logica del questionario online, permettendo così di sviscerare al meglio i pareri dei partecipanti riguardo a criticità, aspetti positivi e proposte. Di seguito, un riassunto dei contenuti emersi durante l'incontro.

5.7.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

Dal punto di vista dei rappresentanti delle associazioni di categoria e dei gestori del trasporto pubblico locale, la ciclabilità è un tema importante e la sua sempre crescente diffusione nel territorio con nuove infrastrutture è un fenomeno assolutamente positivo, in quanto offre un servizio sostenibile alla popolazione e concorre nella valorizzazione del territorio. I partecipanti di questo incontro, avendo una conoscenza più approfondita dei progetti pianificati sul territorio, hanno osservato le principali criticità legate a questi temi principalmente nel dialogo tra i vari progetti in questione e nella comunicazione coi cittadini che non possono basarsi su una visione d'insieme. Infatti si sono vissuti diversi momenti di tensione poiché spesso, nonostante la realizzazione di piste ciclo-pedonali sia auspicata da tutti, quando questi interventi presuppongono un cambio di abitudine, chi si ritrova più direttamente coinvolto dai cambiamenti è restio ad accettarli, specialmente se non è chiaro il quadro più ampio in cui tale intervento va ad inserirsi. Una situazione del genere si è verificata per i progetti delle piste ciclabili e delle zone 30 in via di realizzazione in Via Matteotti e in Via Due Giugno a scapito del doppio senso di marcia, dove un'adeguata comunicazione delle prospettive future e delle idee di base ha permesso ai cittadini di capire e accettare dei compromessi.

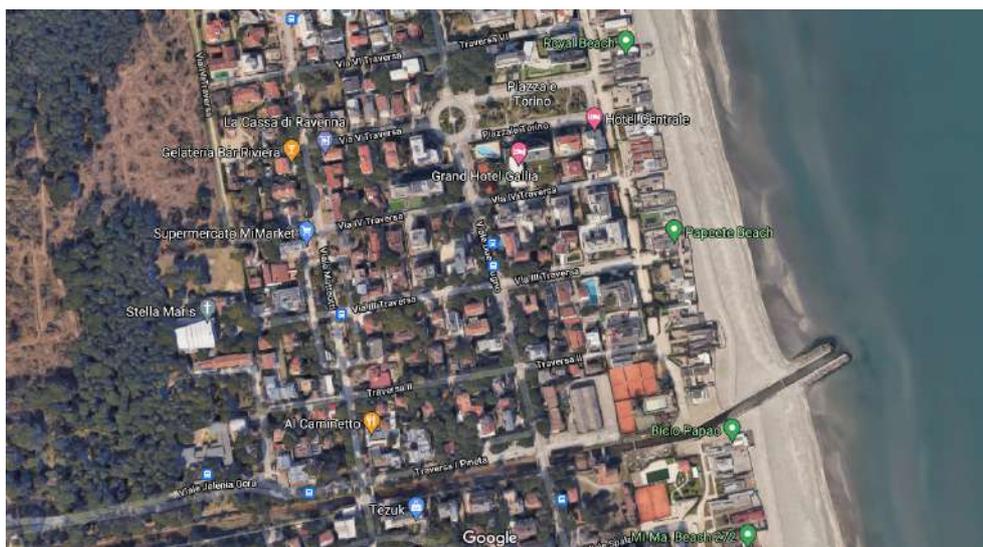


Fig.5 – Via Matteotti e Via Due Giugno a Milano Marittima

Di conseguenza, tra le proposte emerse in merito, ci sono il miglioramento della comunicazione di questi progetti, così da poter rendere comprensibili a tutti i veri obiettivi di questi interventi, sia il coinvolgimento dei turisti per valutarli, in modo da avere anche l'opinione di chi ha una visione diversa del luogo.

Per quanto riguarda invece il dialogo tra i vari progetti, le criticità sono rappresentate dal fatto che molte di queste piste ciclo-pedonali non siano collegate tra loro, che a volte finiscano improvvisamente, che spesso abbiano limiti concettuali e ambientali per come sono state realizzate. In generale, l'offerta ciclo-pedonale del Comune di Cervia risulta spezzettata, con percorsi promiscui e non sempre sicuri, e quindi ancora lontana dalla chiusura di un grande anello di mobilità ciclabile, che colleghi sia le frazioni della costa sia quelle dell'entroterra. Un esempio segnalato, tra i più importanti, è il circuito delle saline, attualmente realizzato solo in parte e con tratti troppo stretti e trafficati.



Fig.6 – Circuito delle Saline a Cervia

Per alcune ciclabili è stata proposta anche la realizzazione di impianti di illuminazione adeguati, dal momento che vengono utilizzate anche la sera, come ad esempio sul lungomare.

5.7.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

Per quanto riguarda il tema della sosta, il dibattito si è basato sull'assunto che Cervia, essendo una piccola città, non potrà mai essere attrezzata per la necessità di sosta di tutte le persone che vi affluiscono, specialmente d'estate. I partecipanti si sono soffermati particolarmente sulla necessità di un cambio di mentalità riguardo la mobilità e sui progetti di parcheggi scambiatori che si stanno proponendo negli ultimi anni. Il cambio di mentalità risulta di primaria importanza in un luogo dove l'incidenza di automobili per famiglia è tra le più alte d'Europa, dove ogni spazio urbano viene considerato un possibile parcheggio e dove le persone cercano tendenzialmente di parcheggiare il più vicino possibile alla loro meta e non cambiare mezzo di spostamento. Questo immobilismo mentale riguardo al tema di uno sviluppo sostenibile della sosta

è stato presentato sia derivato dai fruitori, che però spesso si ritrovano a fare certe scelte per necessità o mancanza di alternative, sia derivato dagli operatori, che sono abituati a questo sistema da decenni e temono ripercussioni sulle loro attività. Durante l'incontro è stato fatto l'esempio di bagnini e albergatori che sono restii al proporre e pubblicizzare ai propri clienti l'uso di navette gratuite o bike-sharing per raggiungerli. A riguardo, però, non va sottovalutato il fatto che esistano attività legate alle situazioni di passaggio, e anch'esse devono essere tutelate.

Parte della soluzione al problema della sosta è già nei programmi delle amministrazioni, ovvero nella realizzazione di parcheggi scambiatori lungo il perimetro esterno dell'area urbanizzata. I partecipanti non hanno avuto dubbi sulla necessità di realizzare questi parcheggi, ma segnalano come importante punto critico la difficoltà da parte della cittadinanza di adattarsi al loro utilizzo. A riguardo sono state proposte diverse misure per spingere i cittadini a servirsene come ad esempio l'erogazione di bonus o blocchi alla circolazione nel centro cittadino, poiché difficilmente questi cambiamenti vengono accettati di spontanea volontà da parte di tutti. Un esempio di questa criticità è sicuramente il parcheggio scambiatore all'ingresso di Milano Marittima, che ancora non ha dato i suoi frutti ed è poco utilizzato.



Fig.7 – Parcheggio scambiatore all'entrata di Milano Marittima

5.7.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

Riguardo il miglioramento della rete viabile e della sua accessibilità, è stato fatto notare dai partecipanti come la zona di Cervia risenta di scelte politiche sbagliate di 20-30-40 anni fa che hanno portato ad un ritardo storico nella definizione dei collegamenti a livello regionale. In Emilia-Romagna infatti tutte le stazioni, aeroporti e infrastrutture principali in generale sono localizzate lungo la Via Emilia, principale direttrice regionale, e di conseguenza Cervia, nonostante le grandi potenzialità territoriali, è rimasta scollegata dai principali hub per via di una mancata pianificazione.

Approcciando invece il tema con un'ottica più locale che regionale, uno dei partecipanti ha fatto notare

l'importanza di come vengano realizzati i progetti che modificheranno le strade e la viabilità. In particolare si è soffermato sulla forte presenza di spazi costruiti sul territorio, ponendo come obiettivo quello di riconfigurare gli spazi esistenti, con qualche sacrificio, piuttosto che rischiare di ritrovarsi con aree eccessivamente antropizzate in futuro. Ad esempio, se si considera la realizzazione delle piste ciclo-pedonali, per evitare di costruire eccessivamente si dovrà rinunciare alla carrabilità di alcune strade o ad un parziale utilizzo della propria automobile.

5.7.4. MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

Secondo i rappresentanti delle associazioni di categoria e dei gestori del trasporto pubblico il tema dei collegamenti intermodali è anch'esso centrale ma finora non realizzato in maniera efficace, come fatto notare anche nei paragrafi precedenti a proposito dello scarso utilizzo dei parcheggi scambiatori. Infatti è spesso il modo in cui vengono realizzati i nuovi interventi che pregiudica un possibile utilizzo intermodale delle infrastrutture. È stato segnalato il fatto che troppe ciclabili realizzate non siano interconnesse col sistema dei bus per diversi motivi: per mancanza di posteggi nei pressi delle fermate, sulla progettazione delle fermate che spesso si trovano in conflitto con le piste risultando poco sicure, la mancanza di un supporto infrastrutturale per la mobilità elettrica, o per il mancato rinnovo di parco veicolare non più adatto alle esigenze dell'attualità. È stata anche vagliata la proposta di utilizzare dei bus muniti di supporti esterni per le biciclette, come già sono presenti in diversi paesi nordici, che rappresenterebbero la soluzione intermodale per eccellenza, dal momento che non vincolano i cittadini a lasciare da parte il proprio mezzo ma lo integrano nel trasporto pubblico.

5.7.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Dopo un'approfondita presentazione delle linee attive da parte dei rappresentanti dei gestori del trasporto pubblico locale, la discussione è stata incentrata principalmente sul parco veicolare a disposizione piuttosto che sul potenziamento del servizio. Il miglioramento dell'offerta infatti, come fatto notare anche dai fruitori durante il laboratorio partecipato, avrà sicuramente bisogno di un nuovo adattamento dovuto sia alla necessità di collegare al meglio il centro di Cervia con le sue frazioni più lontane sia alla crescente domanda di servizi nel forese, dovuta all'aumento demografico dell'ultimo decennio.

Per quanto riguarda il rinnovamento del parco veicolare, i partecipanti all'incontro sono concordi con l'idea di sostituire i mezzi attuali con soluzioni più sostenibili e adatte alle necessità locali. Infatti, tra le proposte, è stata valutata l'idea di utilizzare autobus più piccoli e in numero maggiore rispetto ad ora, con lo scopo di velocizzare il trasporto da Cesenatico a Milano Marittima, quasi una metro lungo la costa, come già sperimentato in altre località. Il vero obiettivo proposto, però, è la sostituzione dei bus esistenti con mezzi elettrici e sostenibili, che rispondano alle necessità ambientali attuali. Questo cambiamento sta già avvenendo nelle grandi città, e un piccolo centro come Cervia, che ospita un gran numero di turisti di queste città, deve sfruttare l'occasione per essere trainata e rimanere al passo coi tempi. I tassisti, ad esempio,



hanno già iniziato questo rinnovo del parco veicolare e hanno già richiesto l'installazione di colonnine di ricarica nelle loro zone di sosta (es. alla stazione), e ad oggi rappresentano un modello da seguire per il trasporto pubblico locale.

5.7.6. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

Durante la discussione il tema della cultura della sostenibilità è emerso più volte, i partecipanti hanno ripetutamente espresso come criticità di fondo la mentalità e la cultura di chi abita queste zone. La difficoltà è rappresentata dal cambiare le idee di chi, tra cittadini, operatori, amministrazioni, non ha mai avuto la necessità di cambiare le sue abitudini negli ultimi 30-40 anni poiché parte di un sistema turistico e cittadino che ha garantito un alto livello di benessere. Oggi queste persone probabilmente si trovano spaesate e restie ad accettare un cambiamento sostanziale e indispensabile. I partecipanti propongono come soluzione una migliore e più estensiva comunicazione degli obiettivi futuri della città e del paese in generale poiché, come è già stato sperimentato per il parcheggio scambiatore di Milano Marittima, il cambiamento è più facile da accettare se spiegato nei suoi obiettivi profondi e non solo nei sacrifici individuali. Inoltre si è espressa la necessità che la comunicazione e l'offerta siano al passo coi tempi, fashion per così dire, in modo tale da suscitare l'interesse di tutte le fasce d'età, come è successo per esempio per i monopattini elettrici che sono sempre più diffusi e utilizzati da tutti. Dal punto di vista degli scenari futuri di Cervia invece, le associazioni di categoria e i gestori del trasporto pubblico metropolitano hanno proposto e stanno già sviluppando il progetto della "prima città elettrica della costa", in cui la mobilità sarà veloce, elettrica e smart, le auto saranno progressivamente allontanate dal mare e l'offerta turistica della città sarà rinnovata secondo le necessità di questo periodo storico, che è visto come un'opportunità e una spinta al progresso da sfruttare.

5.7.7. CONCLUSIONI

Dalla discussione con i rappresentanti delle associazioni di categoria e dei gestori del trasporto pubblico locale è emersa come necessità primaria l'evoluzione della mentalità e della cultura locali verso una concezione più sostenibile ed efficiente della realtà comunale. I temi legati a ciclabilità, mobilità elettrica e intermodale e comunicazione sono i più impattanti per lo sviluppo futuro dell'intero sistema urbano e sociale. È anche emersa più volte la difficoltà in questo territorio nella pianificazione delle scelte future per via della stagionalità dei flussi di Cervia, come di tutta la riviera romagnola, che comporta non poche difficoltà per poter stabilire un criterio che accontenti i cittadini nel periodo invernale e allo stesso tempo migliori l'offerta per il turista nel periodo estivo. I partecipanti inoltre, avendo insieme alle amministrazioni la possibilità e la responsabilità di progettare il futuro dei trasporti nel territorio, hanno avuto l'opportunità di approfondire e studiare le proposte emerse, nell'ottica di poter migliorare le offerte che stanno progettando e proponendo ai cittadini.

6. QUINTO INCONTRO / CITTADINI DEL FORESE



COMUNE DI CERVIA

PUMS

Percorso di Partecipazione

24/05/2021

h.18:00

5° INCONTRO

laboratorio con
i cittadini del forese:
Savio, Castiglione,
Tantlon , Pisignano,
Cannuzzo, Montaletto
e Villa Inferno

18:00 / Laboratorio

Arch. Giacomo Beccari
Ciclostile Architettura

Link nella mail per accedere al laboratorio via web

Il Quinto Incontro del Laboratorio Partecipato propedeutico alla stesura del PUMS di Cervia al quale sono stati invitati i rappresentanti dei cittadini delle frazioni foresi del Comune di Cervia si è svolto in modalità online Lunedì 24.05.2020 dalle ore 18.00. Le frazioni sono state rappresentate da cittadini di Pisignano, Cannuzzo, Montaletto, Visdomina, Villa Inferno e Castiglione.

Dopo una breve introduzione, l'Arch Giacomo Beccari (facilitatore) ha descritto alla cittadinanza il percorso del PUMS, i suoi obiettivi e le strategie in un momento didattico e divulgativo necessario a dare le basi strumentali per avviare il confronto con la cittadinanza.

Al termine di questa prima che è durata circa 30' si è passati al momento di confronto che è stato supportato da un form compilabile online per consentire di interrogare la cittadinanza in merito alle proprie preferenze rispetto a interventi prioritari riconducibili a ciascuno degli obiettivi e delle tematiche del Piano:

- 1.** Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- 2.** Qualificare la sosta in ambito urbano
- 3.** Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- 4.** Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- 5.** Diffondere la cultura della sostenibilità

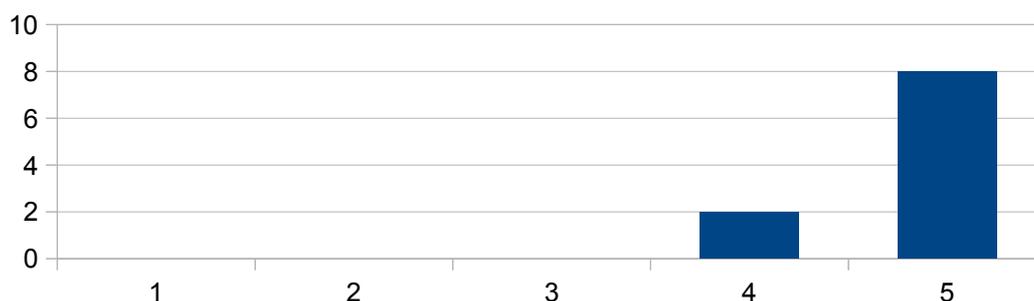
I cittadini hanno inoltre descritto impressioni ed pareri personali in merito a potenzialità o criticità specifiche dei temi trattati sino ad arrivare ad esprimere proposte progettuali e di intervento.

Il laboratorio si è svolto in maniera tranquilla e proficua, i cittadini hanno avuto anche un momento di confronto verbale che ha permesso loro di esprimersi e confrontarsi in merito alle tematiche in esame.

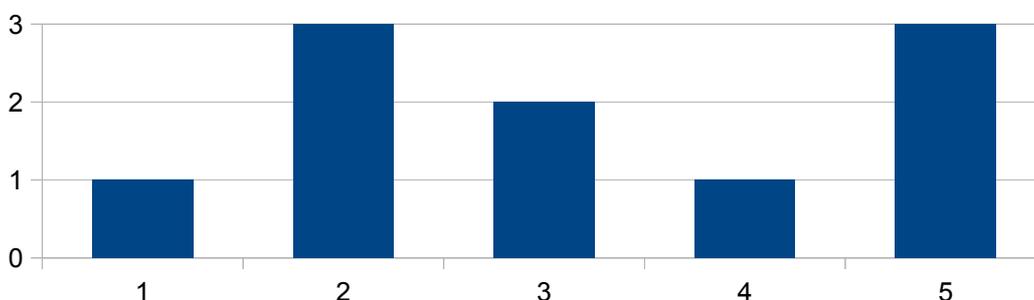


6.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

6.1.1. NECESSITÀ DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE PER AUMENTARE LA COPERTURA TERRITORIALE E GARANTIRE LA MASSIMA RICONNESSIONE DEI PERCORSI: CICLOVIE, COLLEGAMENTI CON LE FRAZIONI, GERARCHIZZAZIONE E WAYFINDING DELLA RETE CICLABILE

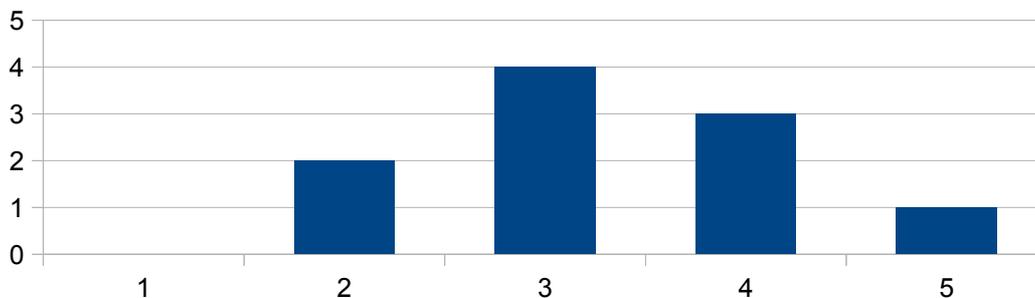


6.1.2. REALIZZARE UNA RETE DI FRUIZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA (CANALI, SALINA, FIUME SAVIO, MARE)

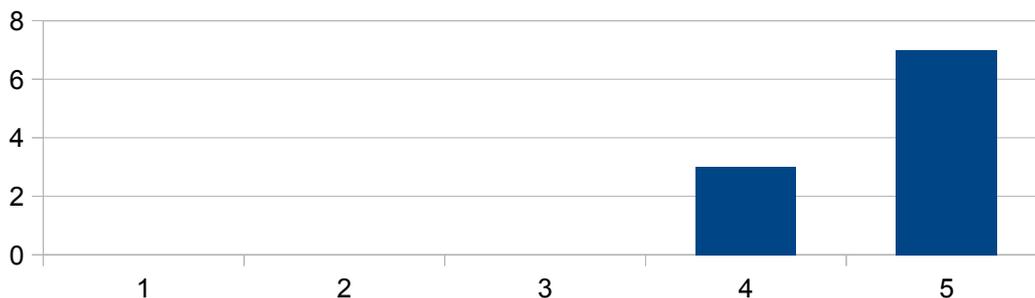




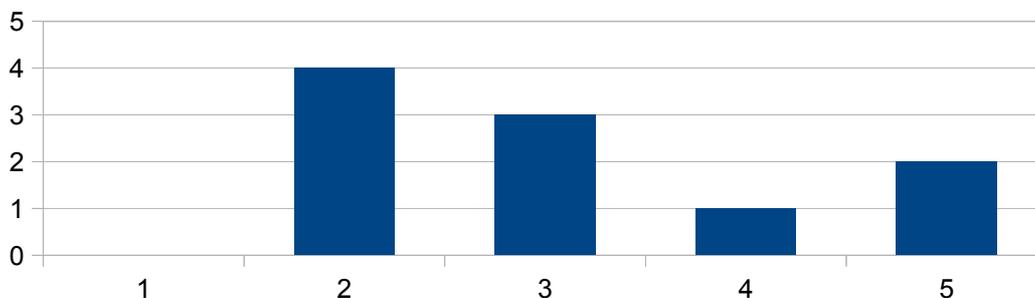
6.1.3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ: BIKE-SHARING, DEPOSITI PROTETTI E RISERVATI, APPLICAZIONI SMART PER I CICLISTI, EROGAZIONE DI BUONI MOBILITÀ



6.1.4. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA PER CICLISTI E PEDONI: RISOLUZIONE PUNTI CRITICI E LORO CONTINUO MONITORAGGIO



6.1.5. ESTENSIONE DELLE AREE AD ELEVATA FRUIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE: POTENZIAMENTO DELLE «ZONE 30», ESTENSIONE ZTL, REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE PEDONALI



6.1.6. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Tempi più lunghi per gli spostamenti
2. La ciclabile di Pisignano, esistente, ha un punto pericoloso di attraversamento più volte segnalato vicino a Via del Confine. È necessario mantenere periodicamente la ciclabile nel parco fluviale del fiume Savio già esistente ma in condizioni terribili. È necessario mantenere Via Cannuzzola che è il collegamento già esistente con la ciclabile che arriva da Cesena, ma che è in condizioni pessime
3. Mancanza di collegamento totale con il centro del paese
4. Due grossi ostacoli sono le saline e l'aeroporto. Attraverso le saline passa una sola via, nessuna per l'aeroporto. Il primo punto sarebbe finire la panoramica della salina, poi le 3/5 vie verso monte e verso mare
5. Da Via Visdomina i nostri punti di accesso verso Cervia centro o verso la zona Montaletto/Via Bollano, dove sono presenti la scuola e alcune attività commerciali, sono limitati alla sola via del confine e alla via Montaletto. Escludendo via del confine quale possibile punto di accesso per biciclette, per ovvie ragioni legate al traffico che ne pregiudicano la transitabilità, e Via Montaletto per la distanza dalle abitazioni diventa per noi residenti impossibile muoversi dal territorio se non muniti di automobile
6. Attraversamento pericoloso della statale SS16 da qualunque direttrice ciclabile dal forese
7. Totale assenza di piste ciclabili complete. Al momento viviamo in una condizione di assoluto isolamento dal centro della città. Le poche piste che ci sono sono incomplete e mancano di segnaletica
8. Il trasporto pubblico
9. Le frazioni di Pisignano e Castiglione non sono collegate ciclabilmente né tra di loro né alle altre frazioni
10. La rete esistente è stata realizzata con materiali di pessima qualità

6.1.7. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

1. Riduzione dell'inquinamento
2. La ciclabile sul fiume Savio è molto utilizzata dai ciclisti e dai pedoni. Positivo l'esempio della ciclabile di Cannuzzo lungo la via Salara. Positivo l'esempio della ciclabile di Pisignano
3. Sicurezza
4. La libertà di muoversi in sicurezza, godendo del panorama e l'aria più pulita



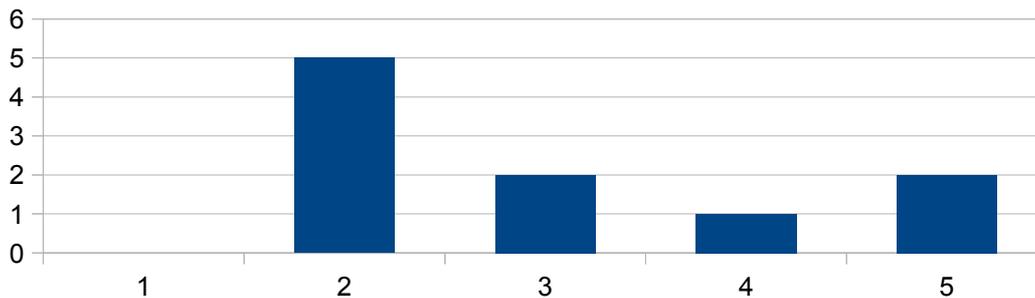
- 5.** Negli ultimi anni Cervia, in riferimento alla viabilità ciclopedonale, è sicuramente stata un'avanguardia, ma ritengo necessario adesso poter collegare il forese al centro e a tutte le zone turistiche e di servizio creando o implementando possibili attraversamenti sulla statale e sulla linea ferroviaria
- 6.** Possibilità di muoversi in un ambiente naturale di grande valore
- 7.** Nessuno al momento
- 8.** Da' la possibilità ai residenti del forese di spostarsi senza mezzi motorizzati e far conoscere il nostro territorio
- 9.** A Pisignano si è fatto uno stralcio di ciclabile interna
- 10.** Esistono sponde di canali e corridoi verdi nei quali si possono realizzare le ciclovie

6.1.8. UNA PROPOSTA PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

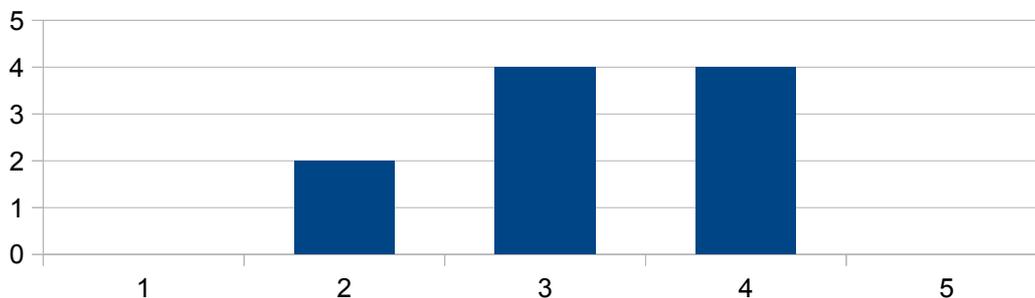
- 1.** Percorsi più fruibili
- 2.** Ciclabile che collega Pisignano e Cannuzzo. Ciclabile che collega Pisignano (la Pieve) a Cervia lungo le saline. Ciclabile su via Confine fino almeno a via Veneziana
- 3.** Bonus ciclabile
- 4.** Percorsi isolati rispetto alle strade per andare ovunque, specialmente sui monti. Gli aiuti più grossi per le ciclabili sono la superstrada Forlì-Savio, il treno Ravenna-Rimini con bretelle Ravenna-Forlì/Cervia/Cesena
- 5.** Visto il già avviato stato di sviluppo del quartiere ritengo necessario pianificare una rete di collegamento ciclabile alle aree di servizio più vicine quali scuole e centri commerciali. Collegamenti che sulla tratta "Montaletto via Visdomina" e "Montaletto via Bollana" si potrebbero sviluppare su carraie già preesistenti. Sarebbe inoltre opportuno lo sviluppo di un'intersecazione che collegasse il quartiere al sottopasso di Tagliata (già munito di un corridoio ciclabile) per favorire l'attraversamento della statale Adriatica e collegare il quartiere al mare e alla nuova Ciclabile di Via Pinarella. E' stato inoltre già proposto un collegamento con un ponte pedonale di attraversamento del canale Mesolino rendendo collegabili le zone di Cannuceto (Cesenatico) e la Via Visdomina.
- 6.** Mettere in sicurezza le strade dove non è presente passaggio ciclabile
- 7.** Collegare Villa Inferno alla città per permettere a noi cittadini di raggiungere Cervia in sicurezza. Ed anche dentro il nostro territorio, collegare le nostre località
- 8.** Provare a fare delle domeniche senza auto
- 9.** Potenziamento del collegamento ciclo-pedonale tra tutte le località del Comune
- 10.** Progettare percorsi rilassanti non adiacenti a strade trafficate

6.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

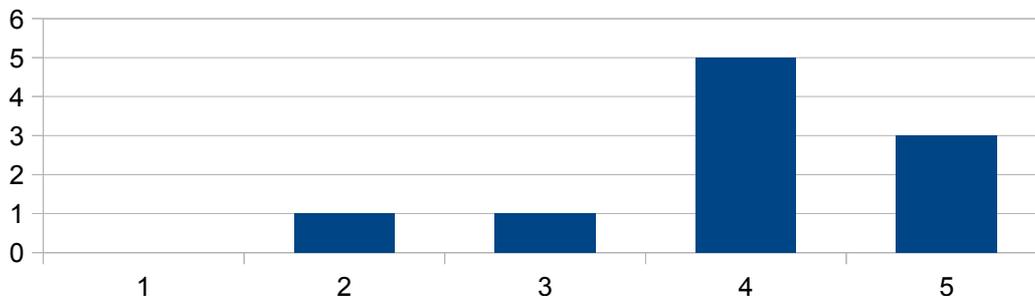
6.2.1. INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE AI MARGINI DELL'AREA URBANA:
REALIZZARE PARCHEGGI/HUB INTERMODALI GRATUITI ADIACENTI COLLEGATI AL
SERVIZIO DI TPL AD ELEVATA FREQUENZA, POSTAZIONI DI BIKE SHARING E DEPOSITI
PROTETTI



6.2.2. RENDERE ATTRATTIVI, IDENTITARI E RICONOSCIBILI GLI HUB INTERMODALI:
REALIZZARE SPAZI DI ELEVATA QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE IN GRADO DI
OFFRIRE SERVIZI ALLA MOBILITÀ E ALLA PERSONA



6.2.3. INDIVIDUARE LUOGHI PER MIGLIORARE L'OFFERTA DI SOSTA A RESIDENTI E
FRUITORI PER RECUPERARE SPAZI PUBBLICI SU STRADA PER FUNZIONI DIVERSE



6.2.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA SOSTA SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Molto spesso la carenza di parcheggi fa sì che molti cittadini parcheggiano in divieto di sosta causando anche danni alla sicurezza stradale
2. A Cannuzzo sarebbe necessario un parcheggio già individuato vicino alla Chiesa Madonna Degli Angeli.
3. Mancano parcheggi, si parcheggia in strada
4. Nella nostra zona le aree adibite a parcheggio pubblico sono limitate e insufficienti ai residenti in frazione
5. Eccesso di auto parcheggiate a bordo sede stradale
6. Al momento a Villa Inferno non ci sono aree di sosta proporzionali al numero di residenti
7. In questi anni si è costruito tanto ma sono stati realizzati pochi posti auto nelle nuove costruzioni
8. A Castiglione c'è una grave carenza di parcheggi auto. Le macchine parcheggiano lungo la strada. Spesso diventa difficile valicare alcuni tratti.
9. Spesso gli stalli per auto vengono occupati dalle attività produttive o dalle isole ecologiche

6.2.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Un buon parcheggio in centro a Pisignano ed un altro vicino alle attività.
2. Nel forese abbiamo la necessità di parcheggi
3. Parcheggi razionalizzati sull'esigenza liberano le strade e le rendono più sicure
4. Il centro storico mi sembra molto bene ottimizzato
5. Spazi fruibili tra la SS16 e il centro città
6. La creazione dei parcheggi scambio
7. Parcheggi già esistenti
8. Buona parte dei parcheggi sono alberati

6.2.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER RIPENSARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

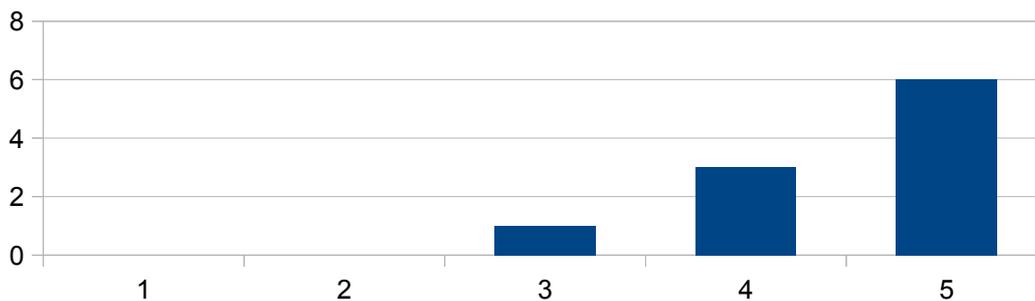
1. Le nuove ristrutturazioni devono prevedere box auto o posti auto numericamente adeguati al numero di residenti delle abitazioni
2. Parcheggio a Cannuzzo e sistemazione parcheggio area cimitero/Hera.
3. Realizzazione di un parcheggio



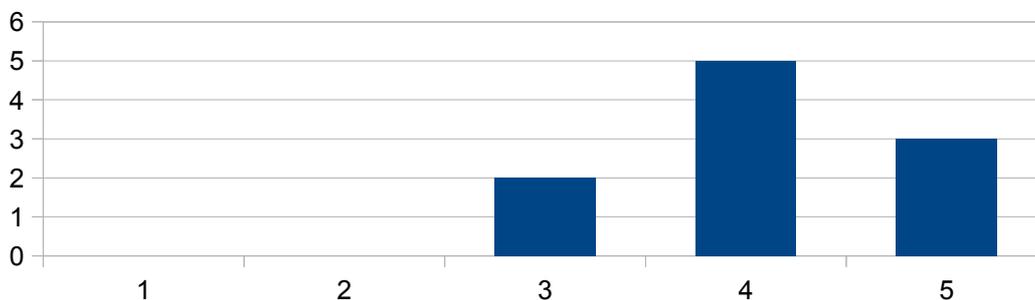
- 4.** Parcheggi parzialmente interrati e appena sopraelevati con tetti utilizzati come giardini, questo in tutte le piazze ed in tutti giardini
- 5.** Creare nuovi spazi parking nelle zone del forese a più alta densità.
- 6.** Incentivi all'utilizzo di navette
- 7.** Creazione di zone di sosta sia nel centro cittadino che in corrispondenza delle vasche delle saline per permettere ai turisti la sosta
- 8.** Occorre creare nuovi parcheggi nelle zone dove mancano i posti auto
- 9.** Bisogna pensare a un parcheggio in cui si possa parcheggiare in via Ragazzena
- 10.** Realizzare parcheggi ecologici retrostanti le abitazioni con vialetti pedonali per raggiungere più facilmente la strada principale e le abitazioni
- 11.** Togliendo la indispensabilità dell'auto, dovrebbero crollare le esigenze di parcheggio

6.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

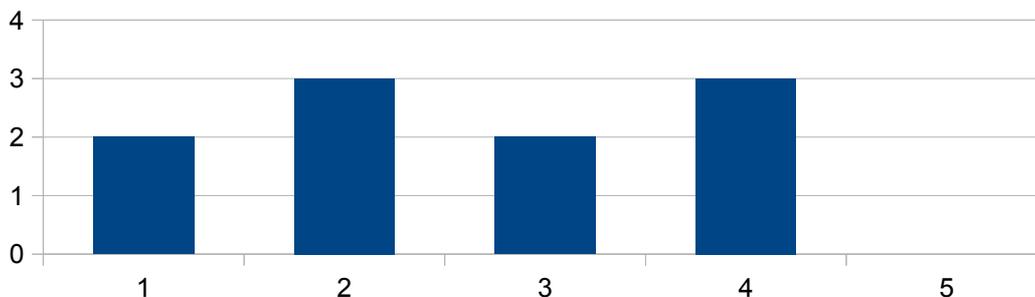
6.3.1. MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE: EFFICIENTARE LA RETE VIARIA AL FINE DI GARANTIRE LA NECESSARIA ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ EVITANDO FENOMENI DI ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO DELL'AREA URBANA



6.3.2. REGOLARIZZAZIONE DELLE VELOCITÀ VEICOLARI: A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DI STRADA, MASSIMIZZARE LA SICUREZZA DEGLI UTENTI E MINIMIZZARE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E AMBIENTALE



6.3.3. REVISIONE DELLA CIRCOLAZIONE CARRABILE: PREVEDERE DISCIPLINE DEL TRAFFICO DIFFERENZIATE A SECONDA DELLE STAGIONI E DELLE ORE DELLA GIORNATA



6.3.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE, E A QUELLA DI CHI VIVE NELLA TUA FRAZIONE, IN MERITO AL TEMA DELLA RETE VIABILE SEGNALE UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. La percezione è che alcune vie del forese molto trafficate e costruite molti anni fa, come la Ragazzena, non abbiano struttura sufficiente per il traffico attuale
2. Macchine parcheggiate sulla strada
3. Abbiamo un sistema viario che non è stato modificato negli ultimi 50 anni: andrebbe ripensato e migliorato, per quello che le costruzioni e gli ostacoli naturali permettono
4. Nella Via Visdomina sono quasi completamente assenti marciapiedi e piste ciclabili . A bordo strada mancando dei parcheggi appropriati gli spazi sono in gran parte occupati dai mezzi dei residenti . Aggiungo che la strada soprattutto nei fine settimana è utilizzata come alternativa per evitare il traffico delle principali direttrici in direzione mare, creando spesso file e blocchi del traffico
5. Rendere visibili e marcati i passaggi pedonali
6. La Provinciale (che poi diventa Via Cervara) che attraversa le vasche delle saline è un rettilineo dove la velocità è sempre alta , inoltre è da segnalare la sosta "abusiva" delle auto che si fermano ad osservare la fauna.
7. L'attraversamento della statale adriatica SS16
8. L'incrocio tra Castiglione e la Cervese è pericolosissimo. Andrebbe ripensato completamente
9. Molte strade urbane sono ancora di proprietà provinciale mentre andrebbero acquisite dal comune e risistemate per dare una vera anima al paese quasi come centri storici

6.3.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Per il forese il baso uso del territorio in teoria permette una vera rivoluzione per il trasporto, occorre cominciare a parlarne
2. La recente asfaltatura di Via Tagliata
3. Accessi presenti lungo tutto la direttrice Monte mare
4. Spostarsi in sicurezza
5. Molte strade ricalcano fedelmente ancora l'originale e virtuosa centuriazione romana

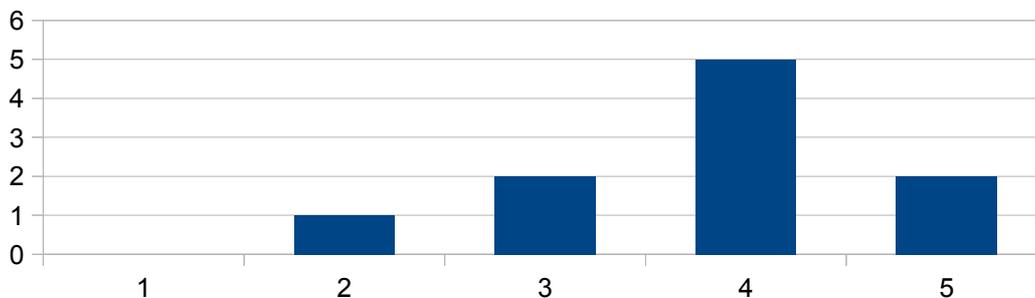
6.3.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

- 1.** Via Bagnolo Salara è molto trafficata sia da ciclisti che automobili e andrebbe adeguata
- 2.** Parcheggi
- 3.** La prima è la Forlì-Savio, la seconda è la nuova strada che dalla rotonda di Cesena dopo l'autostrada porta alla rotonda della zona industriale di Montaletto
- 4.** Creare una rete di ciclovie
- 5.** Accesso innovato dell'entrata Terme
- 6.** Maggior controllo da parte delle forze dell'ordine con ogni mezzo possibile
- 7.** Collegare le frazioni fra loro e alle zone costiere
- 8.** Bisognerebbe eliminare l'incrocio così com'è ripensando a un collegamento a Castiglione da Pisignano o comunque sostituire il semaforo con una rotonda
- 9.** La realizzazione di isole spartitraffico almeno in corrispondenza degli attraversamenti pedonali che mancano nelle strade provinciali

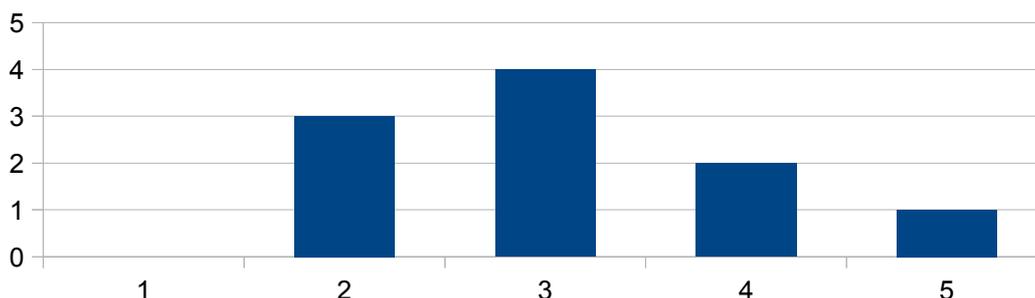


6.4. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

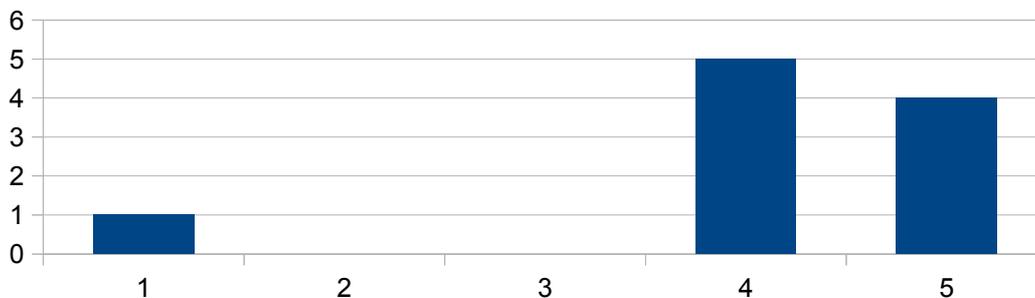
6.4.1. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE E DI TRASPORTO SU GOMMA



6.4.2. SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ AUTO/BUS/TRENO/BICI: REALIZZAZIONE HUB INTERMODALE E PARCHEGGI SCAMBIATORI ATTRATTIVI

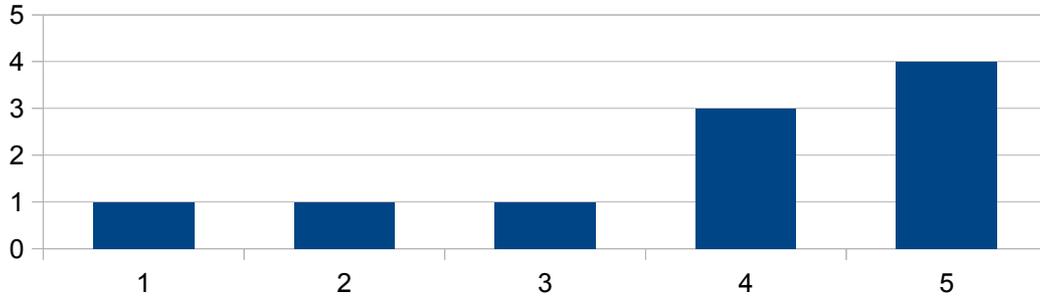


6.4.3. MIGLIORAMENTO DELLE FERMATE: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, MIGLIORAMENTO CONDIZIONI DI APPRODO/ATTESA ALLE FERMATE, INFOMOBILITÀ E GESTIONE DATI IN TEMPO REALE





6.4.4. RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INTRODUZIONE DI AUTOBUS ELETTRICI





6.4.5. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE SEGNALA UNA CRITICITÀ

RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. I mezzi sono molto vecchi e garantiscono poche corse
2. Soprattutto a Pisignano dove il territorio è esteso mancano le fermate un po' dislocate nel territorio. l'unica fermata in centro a Pisignano per le scuole Medie di Castiglione di Ravenna è in una posizione e sacrificata
3. Necessità di passaggi più frequenti
4. Poche corse
5. Mancano collegamenti regolari che possano connettere il forese alle zone turistiche
6. Poche corse e assenza di linee notturne
7. Villa Inferno manca di una linea autobus che possa rendere autonomo e libero l'accesso alla città. Esiste solo al momento la linea scolastica, ma non è sufficiente. Si segnala anche il cattivo stato delle pensiline delle fermate dell'autobus
8. Non esiste, c'è solo il trasporto scolastico
9. Trasporto pubblico scarso per il collegamento col mare
10. I bus viaggiano sempre a vuoto con grosso spreco di energia e di fondi pubblici

6.4.6. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Cannuzzo è abbastanza servito, sebbene fosse stato chiesto di poter arrivare in centro a Cannuzzo con il tram di Cesena che arriva a San Martino in Fiume
2. Ottimo il servizio scolastico
3. Avendo niente o poco sarà facile migliorare
4. L'introduzione di linee elettriche
5. Fruibilità da parte di anziani e giovani
6. La fruibilità del servizio da parte di tutte le fasce di età
7. Potersi muovere senza mezzi propri
8. Linee autobus aggiuntive d'estate
9. Potrebbe essere utile per i minorenni e per le persone anziane se realizzato con sistema di prenotazione avvalendosi delle tecnologie informatiche moderne

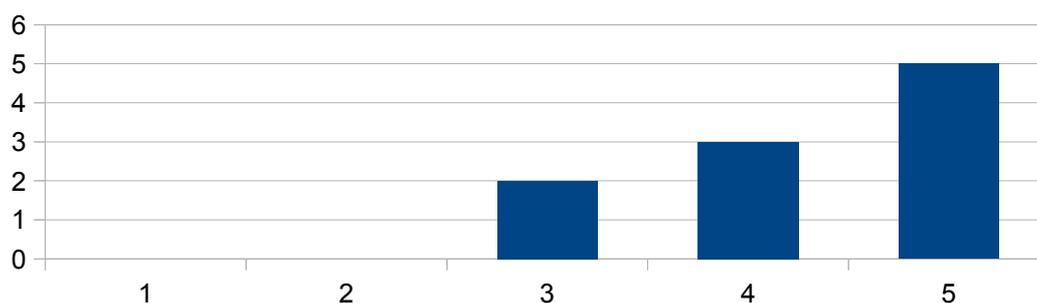
6.4.7. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 1.** Navette che colleghino il forese alla città anche su chiamata di gruppi di cittadini, per esempio anziani che hanno la necessità di recarsi a Cervia
- 2.** Era già avviata una trattativa per spostare la fermata Sac per le Medie di Castiglione di Ravenna. Cercare di far arrivare il tram che arriva a Bagnile in centro a Pisignano
- 3.** Pensiline con percorsi
- 4.** Anche con mezzi decisamente piccoli 8-9 Posti, 3 mezzi potrebbero bastare
- 5.** Una nuova rete alternativa all'utilizzo dell'auto per potersi spostare verso le zone di servizio e turistiche
- 6.** Frequenza aumentata
- 7.** Incrementare le corse autobus e organizzare bus navetta in occasione di alcuni eventi, come già accade in altre realtà vicine alla nostra quando ci sono manifestazioni e/o eventi
- 8.** Introdurre delle navette che colleghino il forese a Cervia
- 9.** Introduzione di navette elettriche per il collegamento al mare
- 10.** Trasformare la linea ferroviaria in linea metropolitana. Creare una linea di microtreni turistici circondariale alle saline

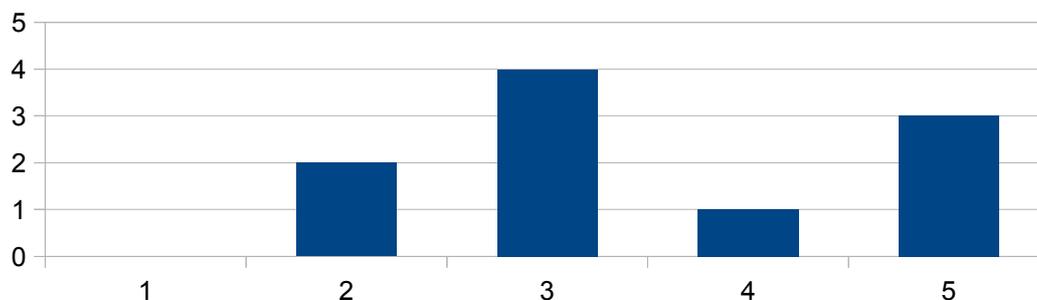


6.5. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

6.5.1. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ: PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE SCUOLE E AUMENTARE DELLA CONSAPEVOLEZZA E DELLA LIBERTÀ DI SCELTA VERSO MODI DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILI, DIFFONDENDO E MIGLIORANDO L'INFORMAZIONE SULL'OFFERTA DEI SERVIZI DI MOBILITÀ

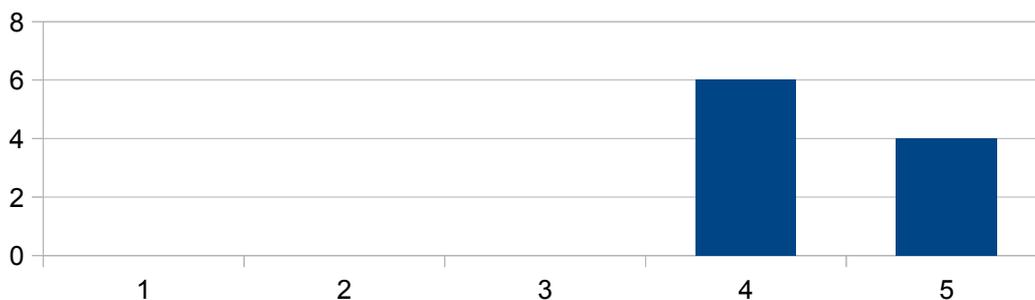


6.5.2. INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER OGNI TIPOLOGIA DI VEICOLO: PROMUOVERE POLITICHE PER L'UTILIZZO DI MEZZI ELETTRICI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA





6.5.3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO E SUA IMPERMEABILIZZAZIONE, PROMUOVERE LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE SECONDO CRITERI VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI



6.5.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA PERSONALE IN MERITO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ SEGNA LA UNA CRITICITÀ RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. La cultura della sostenibilità è poco diffusa soprattutto nei più anziani
2. Bisogna incentivare le uscite a piedi dei bambini dalle scuole
3. Mancanza di una pista ciclabile che vada in centro in sicurezza
4. Se impedisce le opere indispensabili alla vera trasformazione utile del territorio, allora non serve
5. Per chi abita nel forese il diritto alla mobilità sostenibile è ancora fortemente limitata da una carenza strutturale
6. Poca diffusione della cultura di sostenibilità
7. A Villa Inferno non è possibile attivare certi progetti come ad esempio il piedibus perché non abbiamo la scuola
8. Sensibilizzare le persone al cambiamento
9. Non mi sento di criticare troppo
10. Elettrico è sostenibile solo se l'energia è generata senza l'uso di combustibile fossile (nel lungo periodo molto più pericoloso del nucleare!), si alle rinnovabili

6.5.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Meno inquinamento
2. Progetto con Polizia Locale per il patentino del pedone e patentino del ciclista per i bambini delle scuole
3. Mettere in rete le ciclabili già esistenti
4. Migliora la qualità della vita e rende più liberi
5. E' evidente l'impegno del comune verso una realtà più sostenibile
6. Nuovi stimoli di approccio alla natura e alla sua fruizione
7. Un paese all'avanguardia
8. Ottimi i progetti che coinvolgono le scuole con laboratori, gite e iniziative
9. C'è molto da investire in questo settore e non esser da meno rispetto i paesi nord europei

6.5.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Laboratori con il mondo della scuola



- 2.** Ricominciare prima possibile con i progetti della Polizia Locale nelle scuole
- 3.** Ciclabile in sicurezza
- 4.** Progettare un sistema che includa centri storici e forese, utilizzando tutti i rivali di fiumi, canali e fossi; tracciare nuovi percorsi sempre distanti dalle strade e, quando per forza le attraversano, se non è possibile scavalcarle, inserire lo stop alle vetture. Per quanto riguarda l'acqua: abbiamo un fiume che fa da confine per buona parte del nostro territorio, quindi serve effettivamente a poco per i percorsi interni ma indispensabile come piattaforma di lancio per l'oltre. Stesso ragionamento per il mare, per i canali che dal mare portano alle saline e sono praticamente tutti non navigabili. Il canale più lungo parte dal fiume a Castiglione ed arriva al mare a Tagliata: per noi può diventare la base per il collegamento di tutti quartieri, pur essendo a valle dell'aeroporto resta estremamente importante
- 5.** Più verde urbano. Fermare il consumo del suolo. Creare orti urbani
- 6.** Sostegni economici per veicoli eco-sostenibili
- 7.** Pubblicizzarla nelle scuole
- 8.** Il Comune dovrebbe dare il buon esempio con opere sulle sue proprietà e spingere sulla comunicazione di questi risultati
- 9.** Realizzare un verde pubblico ecosostenibile con minor bisogno di cure come potature, di sfalci di erba, etc. Ricordiamoci che gli alberi urbani sono un debito per l'ambiente dal punto di vista energetico: è maggiore la CO2 emessa per le varie operazioni di manutenzione della CO2 effettivamente sequestrata dalla pianta stessa



6.6. DISCUSSIONE APPROFONDATA CON I PARTECIPANTI ALL'INCONTRO

Al termine di ogni punto del questionario online è stata svolta una discussione approfondita attorno ai temi delle corrispettive domande a cui sono stati introdotti i partecipanti. La discussione ha permesso di analizzare i vari punti nel dettaglio e anche di ampliarne gli orizzonti. Grazie agli interventi dei cittadini del forese possiamo contare su punti di vista diversi in base al loro modo di fruire la città e alle loro necessità locali, sono infatti emerse anche diverse situazioni specifiche all'interno del tessuto urbano e sociale. Le discussioni hanno seguito la logica del questionario online, permettendo così di sviscerare al meglio i pareri dei partecipanti riguardo a criticità, aspetti positivi e proposte. Di seguito, un riassunto dei contenuti emersi durante l'incontro.

6.6.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

Per quanto riguarda il tema delle piste ciclabili, una delle criticità maggiormente segnalate è la mancanza di collegamenti ciclabili sia col centro di Cervia sia tra i vari quartieri delle frazioni circostanti. Nelle aree del forese, più che nel centro, questa problematica è particolarmente sentita per via della minor presenza di servizi e di infrastrutture per raggiungerli. Garantire questi collegamenti porterebbe un giovamento sia nella riduzione dell'uso di automobili, dato che ora vengono usate anche per collegamenti brevi ma pericolosi con altri mezzi, sia nel favorire lo sviluppo di queste comunità che hanno i loro punti di incontro e gli spazi pubblici sparsi sul territorio, che oggi per molte persone non sono raggiungibili in autonomia (es. i bambini e gli anziani), sia da un punto di vista turistico, che sfrutterebbe il patrimonio naturale e storico dell'entroterra. La situazione attuale vincola i residenti all'utilizzo della propria automobile per la maggior parte degli spostamenti e dei servizi, non risponde alla necessità di avere la libertà di spostamento locale di tutte le fasce d'età, risultando in una situazione di grande disegualianza territoriale.

Dai partecipanti sono infatti stati proposti come esigenze primarie i collegamenti interni ciclo-pedonali tra i quartieri di Villa Inferno e Montaletto, tra Pisignano e Cannuzzo, tra i vari quartieri e il centro di Cervia e le scuole della zona. In particolare, i collegamenti ciclo-pedonali in direzione della costa, che risultano insufficienti ad oggi, permetterebbero di sfruttare al meglio sia funzionalmente sia territorialmente l'area delle saline, che dividono di fatto la porzione del comune affacciata sul mare dall'entroterra.

Analizzando invece le ciclovie già esistenti, sono emersi principalmente i problemi legati a sicurezza, manutenzione e organizzazione. Spesso infatti queste ciclovie esistenti non sono adeguatamente segnalate e tabellate (questione che aiuterebbe soprattutto i fruitori che non conoscono la zona), ed entrano in conflitto con altre infrastrutture o sono abbandonate a loro stesse.

Per esempio è stata segnalata la nuova rotonda delle saline come punto critico in quanto troppo pericolosa da attraversare in bici, specialmente con i bambini, rendendo ancor di più la statale SS16 un elemento di divisione tra le due parti del comune.



Fig.8 – Rotonda delle Saline

A Pisignano è stato segnalato l'attraversamento della recente ciclo-pedonale su Via del Confine, pericoloso poiché l'attraversamento non è adeguatamente segnalato alle auto in arrivo e le strategie attuate per rallentare la corsa non hanno impedito agli automobilisti di sfrecciare in quel tratto.



Fig.9 – Attraversamento su Via del Confine

Tra le ciclovie più attese, invece, figura il tratto che attraversa le saline, che attualmente arriva fino al loro centro dove si trova l'hotel Ficocle. Questo tratto è forse il più importante nel territorio comunale, sia per il collegamento diretto tra Cervia e il forese sia per la valorizzazione del territorio, e i residenti si augurano che venga terminata in tempi brevi e che vengano risolte le problematiche già segnalate dai cittadini.

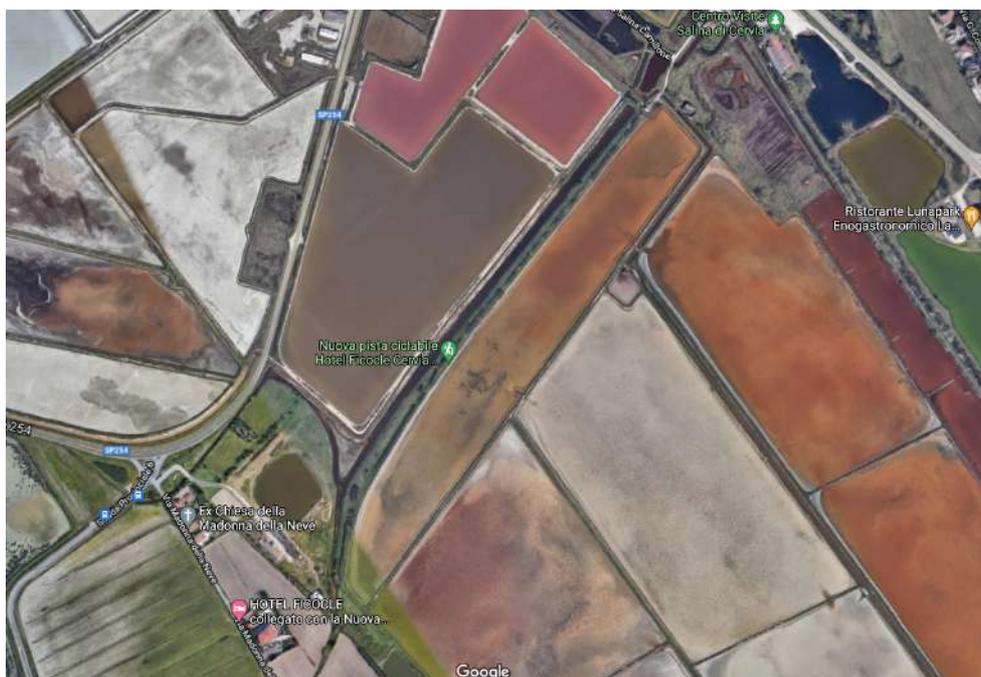


Fig.12 – Ciclabile delle Saline

Un'altra criticità segnalata nel corso della discussione è la necessità di maggiore manutenzione delle piste ciclo-pedonali esistenti, che per i partecipanti è al momento insufficiente per garantire un utilizzo sicuro e continuativo di queste infrastrutture, nonostante sia poco invasiva dal punto di vista della sostenibilità economica. Spesso infatti alcune di queste ciclovie non possono essere usate a pieno regime per via della crescita della vegetazione circostante o del deposito di detriti che si verifica in seguito ai temporali.

Tra gli esempi c'è la ciclo-pedonale del parco del fiume Savio che diventa spesso inutilizzabile dopo una giornata piovosa, segnalata per la manutenzione sia nei dintorni di Cannuzzo sia nel successivo tratto denominato Parco del Duca.

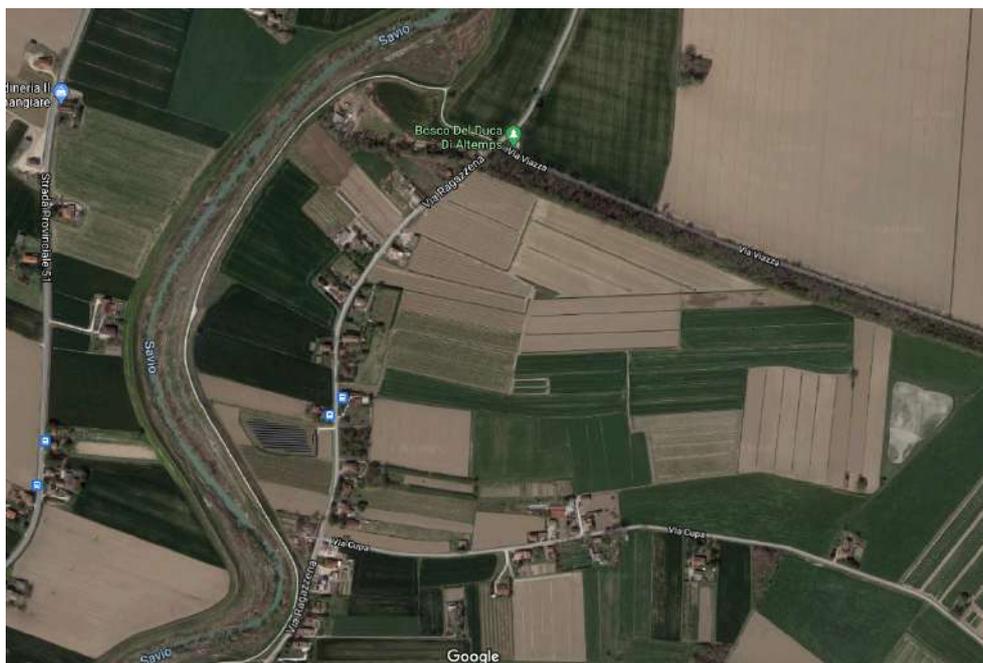


Fig.13 – Parco del Duca

Un altro collegamento segnalato è quello tra Cannuzzo e Cesena, attraverso Via Cannuzzola, critico sia per problemi di sfalciamento in alcuni tratti sia per le buche nell'asfalto che non garantiscono la sicurezza dell'infrastruttura. Queste segnalazioni sottolineano l'importanza di una corretta manutenzione che, se non viene effettuata periodicamente, può rendere inutili gli investimenti fatti per la realizzazione dell'infrastruttura stessa.

6.6.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

La necessità di qualificare la sosta rappresenta un argomento di grande impatto per i cittadini del forese poiché, nel corso degli anni, non è stata adeguata ai cambiamenti della comunità che vive nell'entroterra del comune. Le criticità a riguardo infatti nascono sia dal fenomeno antropico delle crescenti urbanizzazione e densità demografica che si sono verificati nell'ultimo decennio sia dal mancato adeguamento dei servizi e delle infrastrutture che ne doveva conseguire. Le famiglie infatti, dovendo necessariamente utilizzare le proprie auto private per mancanza di ciclo-pedonali sicure e insufficienza del trasporto pubblico, si ritrovano a possedere più di un mezzo ma senza degli spazi dimensionati adeguatamente per parcheggiarli. Da questa successione di cause, ne deriva la situazione attuale dove le macchine vengono parcheggiate lungo le strade principali, risultando pericolose per i ciclisti, per i pedoni e anche per le altre auto, come è stato segnalato per esempio in Via Sant'Andrea, in Via Il Tronco Beneficio e alcune vie di Montaletto.



Fig.14 – Parcheggi su strada a Villa Inferno

Sicuramente le criticità legate alla sosta sono parzialmente aggirabili con un miglioramento delle infrastrutture e del trasporto pubblico, visto che fornirebbero l'alternativa all'auto per molti spostamenti necessari, ma questo non elimina il problema del sottodimensionamento degli spazi ad essa dedicati rispetto ai cambiamenti degli ultimi anni.

6.6.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

Per quanto riguarda la rete viabile del forese, le criticità segnalate considerano in particolare il periodo estivo. Le strade esistenti infatti non sono adatte al grande flusso di turisti che raggiungono la zona, con l'avvento della bella stagione infatti le strade principali spesso si intasano, come ad esempio la strada provinciale SP254 nella zona di Castiglione.

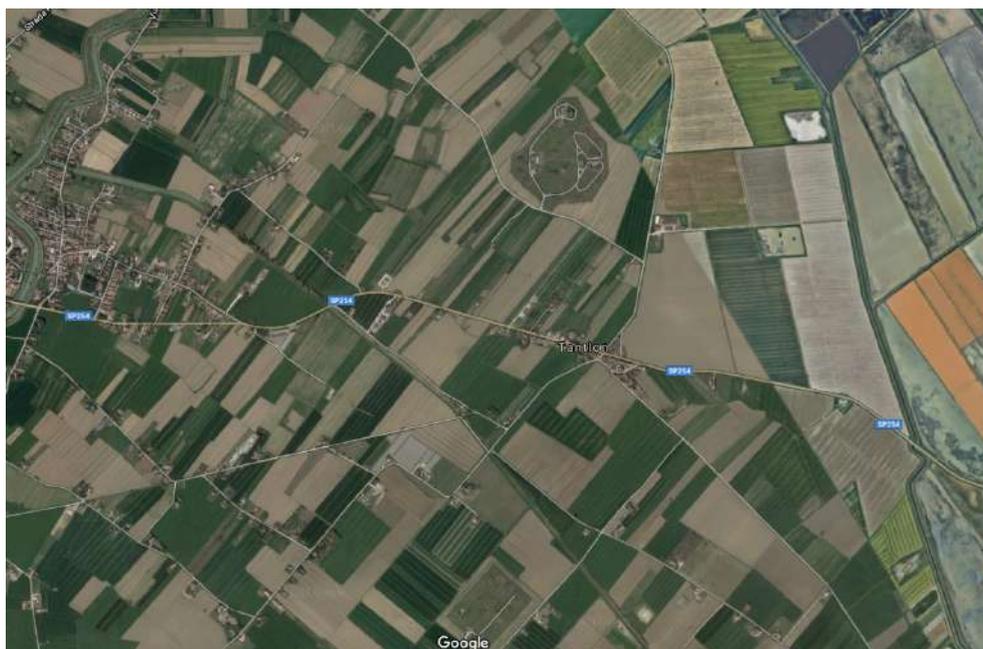


Fig. 15 – SP254 a Castiglione

Le strade interne invece vengono spesso utilizzate dai turisti come scorciatoie per raggiungere i lidi e vengono attraversate a velocità troppo elevate nonostante attraversino i quartieri del forese e non siano adatte ad essere utilizzate in questo modo.

Per risolvere il problema della sicurezza, i cittadini hanno proposto (vedi la questione sicurezza nel precedente paragrafo dedicato alle ciclovie) l'installazione di diversi autovelox e dissuasori nelle strade dell'entroterra.

Sono state vagliate anche altre proposte dai cittadini legate al potenziamento delle attuali infrastrutture, per rispondere al problema dell'affluenza estiva. Sono state infatti ipotizzate un serie di strade con direzione monte-mare per garantire un collegamento più capillare tra città e forese, che consentirebbero di aggirare più facilmente gli ostacoli naturali che dividono il territorio, come ad esempio le saline.

Qui, secondo i cittadini, anche la strada statale SS16 necessita di una riqualificazione che ne permetta un attraversamento più sicuro e non la renda un ulteriore ostacolo al raggiungimento dei lidi, come si è fatto notare a proposito della rotonda di recente costruzione.

Un'altra proposta interessante è quella basata sulla costruzione di una nuova strada statale che,

attraversando le campagne, colleghi l'autostrada con Cervia, che eviterebbe il passaggio di un gran numero di auto tra i piccoli centri abitati e garantirebbe maggiore sicurezza nelle strade interne, agendo da supporto alle attuali strade provinciali.

6.6.4. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Le condizioni del trasporto pubblico locale, per quanto riguarda il forese, rientrano in un processo di potenziamento che è già stato avviato da tempo, ma che ancora non è arrivato al suo compimento, probabilmente anche per questioni di sostenibilità economica. I cittadini si ritengono abbastanza soddisfatti dei miglioramenti avvenuti negli ultimi anni a proposito del trasporto scolastico. Gli studenti, infatti, godono di una discreta autonomia nel raggiungimento degli istituti grazie alle linee dedicate, nonostante siano ancora presenti alcuni problemi legati al numero delle fermate nel forese e agli orari di passaggio non sempre ben coordinati con gli orari di entrata e uscita delle scuole. Le criticità maggiori sono state segnalate a proposito del trasporto pubblico ordinario, che non ha visto lo stesso sviluppo di quello scolastico e non garantisce una costanza di passaggio né un'ampiezza del bacino di servizio sufficienti per rispondere alle necessità dei cittadini del forese. Per risolvere questa problematica, senza avere un impatto eccessivo a livello economico, è stato proposto un servizio di autobus a chiamata per poter collegare il forese con la costa e i vari quartieri dell'entroterra tra loro. Questo potrebbe garantire un sistema di collegamenti sufficiente alle necessità già citate con un numero esiguo di mezzi.

Durante la discussione è stata citata anche la necessità di rinforzare il collegamento ferroviario di Cervia con i dintorni, dal momento che il servizio attuale di collegamenti con Forlì, Cesena, Ravenna e Rimini risulta troppo datato e sottodimensionato rispetto alle necessità.

6.6.5. CONCLUSIONI

Dalla discussione con i rappresentanti dei cittadini del forese è emersa la percezione di una difficoltà di collegamento con il resto del territorio a causa di un'insufficiente trama infrastrutturale tipica dei contesti rurali e della mancanza di servizi a compensazione, anche in virtù dei cambiamenti avvenuti in queste zone nell'ultimo decennio, soprattutto dal punto di vista del carico urbanistico e demografico. I temi legati a sicurezza, collegamento delle frazioni e potenzialità paesaggistiche sono i più impattanti per queste aree interne e presentano diverse varianti dovute alle specificità di queste aree antropizzate discontinue, a differenza della zona costiera dove il tessuto urbano è più costante.

7. SESTO INCONTRO / TURISTI



PUMS

Percorso di Partecipazione

19/07/2021
h.17:00



6° INCONTRO
laboratorio
con i turisti

17:00 / Introduzione

Dott. Enrico Mazzolani
Assessore Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici, Manutenzioni.

17:15 / Laboratorio

Arch. Giacomo Beccari
Ciclostile Architettura

Link nella mail per accedere al laboratorio via web



Il Sesto Incontro del Laboratorio Partecipato propedeutico alla stesura del PUMS di Cervia, al quale sono stati invitati alcuni turisti che sono soliti trascorrere un periodo di villeggiatura nella città, si è svolto in modalità online Lunedì 19.07.2021 dalle ore 17.00 alle 19:00 circa.

Dopo una breve introduzione da parte di Enrico Mazzolani (Assessore all'Edilizia, Urbanistica, Lavori Pubblici, Manutenzioni) che ha dato il via all'incontro, l'Arch Giacomo Beccari (facilitatore) ha descritto alla cittadinanza il percorso del PUMS, i suoi obiettivi e le strategie in un momento didattico e divulgativo necessario a dare le basi strumentali per avviare il confronto con la cittadinanza.

Al termine di questa prima che è durata circa 30' si è passati al momento di confronto che è stato supportato da un form compilabile online per consentire di interrogare la cittadinanza in merito alle proprie preferenze rispetto a interventi prioritari riconducibili a ciascuno degli obiettivi e delle tematiche del Piano:

- 1.** Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- 2.** Qualificare la sosta in ambito urbano
- 3.** Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- 4.** Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica
- 5.** Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- 6.** Diffondere la cultura della sostenibilità

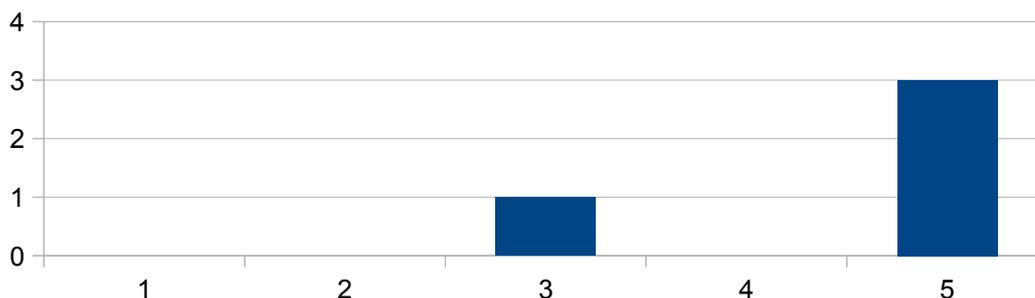
I cittadini hanno inoltre descritto impressioni ed pareri personali in merito a potenzialità o criticità specifiche dei temi trattati sino ad arrivare ad esprimere proposte progettuali e di intervento.

Il laboratorio si è svolto in maniera tranquilla e proficua, i cittadini hanno avuto anche un momento di confronto verbale che ha permesso loro di esprimersi e confrontarsi in merito alle tematiche in esame.

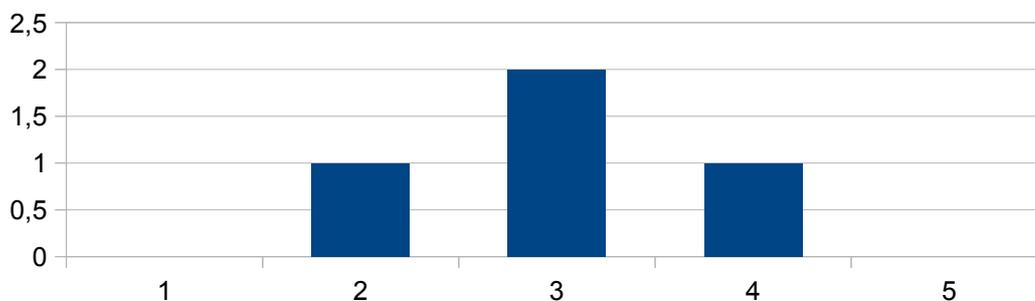


7.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

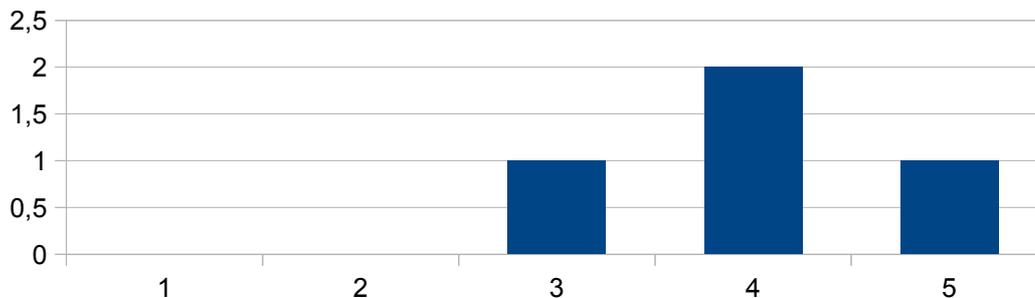
7.1.1. NECESSITÀ DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE PER AUMENTARE LA COPERTURA TERRITORIALE E GARANTIRE LA MASSIMA RICONNESSIONE DEI PERCORSI: CICLOVIE, COLLEGAMENTI CON LE FRAZIONI, GERARCHIZZAZIONE E WAYFINDING DELLA RETE CICLABILE



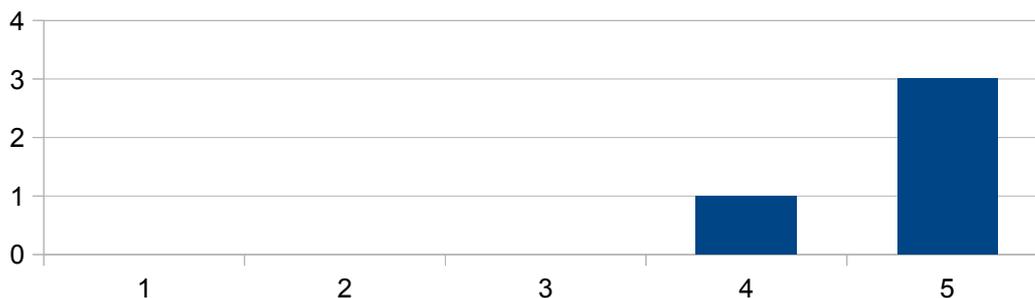
7.1.2. REALIZZARE UNA RETE DI FRUIZIONE DEL TERRITORIO ATTRAVERSO IL SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA (CANALI, SALINA, FIUME SAVIO, MARE)



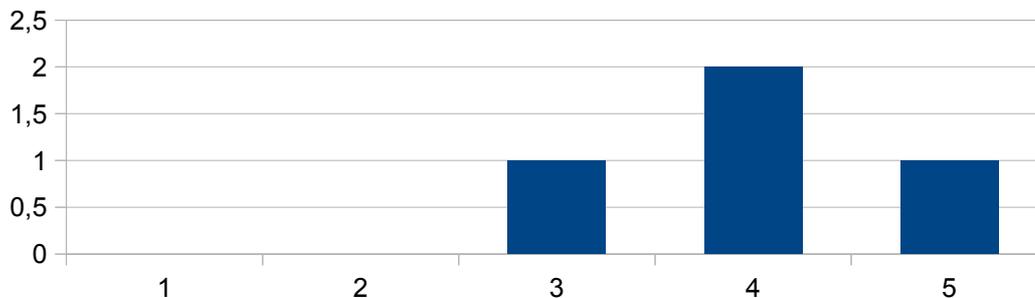
7.1.3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ: BIKE-SHARING, DEPOSITI PROTETTI E RISERVATI, APPLICAZIONI SMART PER I CICLISTI, EROGAZIONE DI BUONI MOBILITÀ



7.1.4. MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA PER CICLISTI E PEDONI: RISOLUZIONE PUNTI CRITICI E LORO CONTINUO MONITORAGGIO



7.1.5. ESTENSIONE DELLE AREE AD ELEVATA FRUIBILITÀ CICLABILE E PEDONALE: POTENZIAMENTO DELLE «ZONE 30», ESTENSIONE ZTL, REALIZZAZIONE DI NUOVE AREE PEDONALI





7.1.6. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

- 1.** Manca l'abitudine all'uso delle sedi ciclabili e pedonali
- 2.** Si riscontra una difficoltà negli spostamenti in bicicletta al di fuori delle piste ciclabili
- 3.** Il traffico disordinato è fonte di pericolo per i ciclisti
- 4.** Le piste ciclabili sono spesso troppo strette
- 5.** La mobilità ciclabile entra spesso in conflitto con quella pedonale, in particolar modo sul lungomare
- 6.** Cattivo stato manutentivo dei marciapiedi, resi impraticabili dalla presenza di radici.

7.1.7. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UN ASPETTO POSITIVO IN MERITO AL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

- 1.** Migliorano la qualità della vita dal punto di vista psico-fisico e danno importanza al tema dell'attività fisica
- 2.** Contribuiscono a un miglioramento della qualità dell'aria
- 3.** Si tratta di percorsi pianeggianti e praticabili da tutti

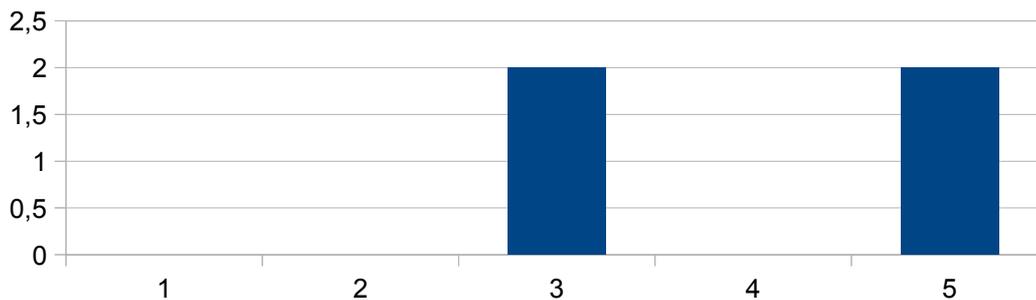
7.1.8. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA PROPOSTA PER INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

- 1.** Migliorare l'accesso a tutte le fasce della popolazione, tenendo conto delle esigenze di utenti in con disabilità fisiche o di età elevata.
- 2.** Promuovere ed incentivare i servizi di spesa a domicilio come modo per ridurre l'utilizzo di automobili
- 3.** Garantire sicurezza a ciclisti e pedoni negli incroci stradali
- 4.** Migliorare l'ombreggiatura delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali

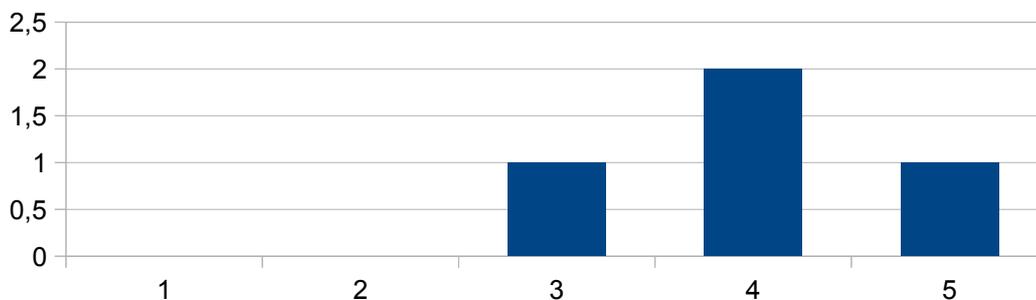


7.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

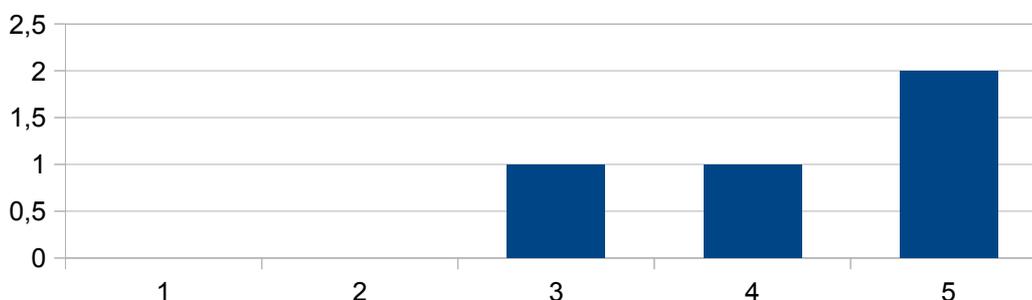
7.2.1. INCENTIVARE L'INTERSCAMBIO MODALE AI MARGINI DELL'AREA URBANA:
REALIZZARE PARCHEGGI/HUB INTERMODALI GRATUITI ADIACENTI COLLEGATI AL
SERVIZIO DI TPL AD ELEVATA FREQUENZA, POSTAZIONI DI BIKE SHARING E DEPOSITI
PROTETTI



7.2.2. RENDERE ATTRATTIVI, IDENTITARI E RICONOSCIBILI GLI HUB INTERMODALI:
REALIZZARE SPAZI DI ELEVATA QUALITÀ ARCHITETTONICA E AMBIENTALE IN GRADO DI
OFFRIRE SERVIZI ALLA MOBILITÀ E ALLA PERSONA



7.2.3. INDIVIDUARE LUOGHI PER MIGLIORARE L'OFFERTA DI SOSTA A RESIDENTI E FRUITORI PER RECUPERARE SPAZI PUBBLICI SU STRADA PER FUNZIONI DIVERSE



7.2.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DELLA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Scarsità di parcheggi e tariffe per la sosta troppo elevate
2. La sosta su entrambi i lati di strade troppo strette urbano rende più difficoltosa e pericolosa la circolazione.

7.2.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. La disponibilità di parcheggi in prossimità del centro.

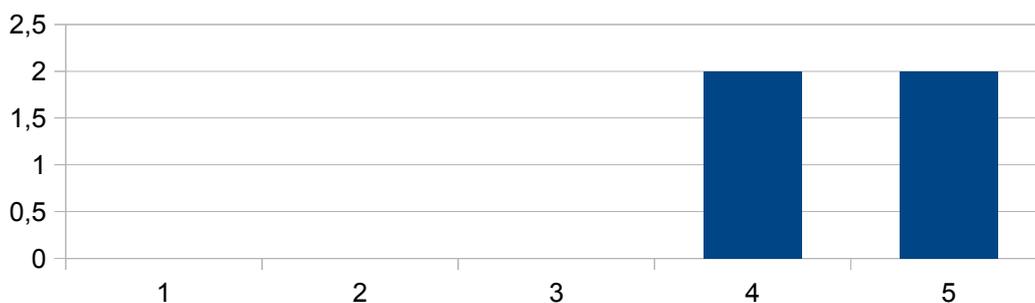
7.2.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER RIPENSARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

1. Localizzare e creare una mappatura dei punti di interesse e delle aree di sosta e dei collegamenti tra di esse, tenendo conto delle esigenze delle persone in età avanzata o con disabilità e dei flussi pedonali
2. Aumentare i parcheggi per disabili
3. Creare ampi parcheggi pubblici nella zona di Pinarella.

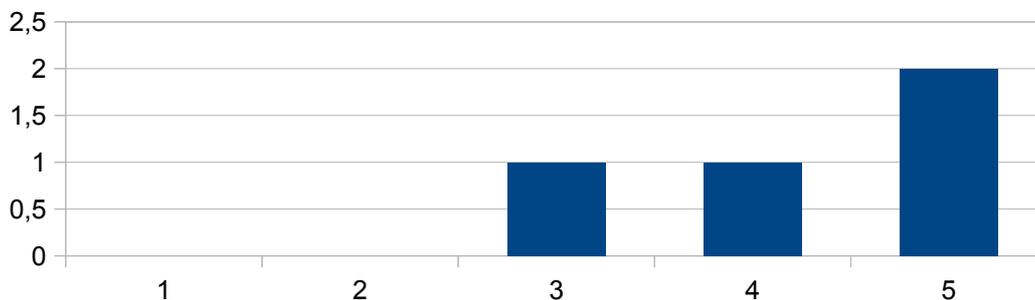


7.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

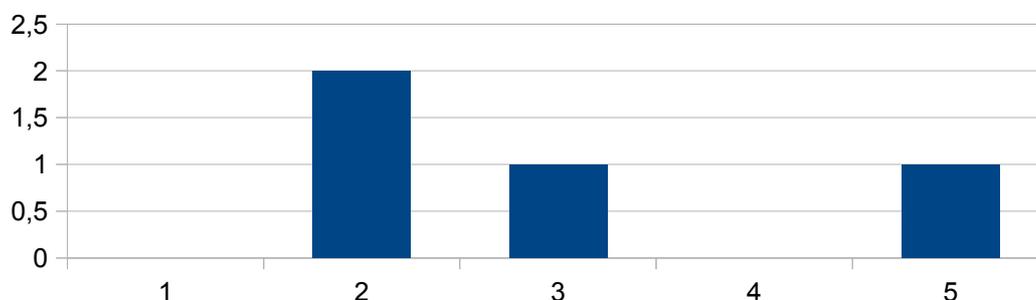
7.3.1. MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURALE: EFFICIENTARE LA RETE VIARIA AL FINE DI GARANTIRE LA NECESSARIA ACCESSIBILITÀ ALLA CITTÀ EVITANDO FENOMENI DI ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO DELL'AREA URBANA



7.3.2. REGOLARIZZAZIONE DELLE VELOCITÀ VEICOLARI: A SECONDA DELLA TIPOLOGIA DI STRADA, MASSIMIZZARE LA SICUREZZA DEGLI UTENTI E MINIMIZZARE L'INQUINAMENTO ACUSTICO E AMBIENTALE



7.3.3. REVISIONE DELLA CIRCOLAZIONE CARRABILE: PREVEDERE DISCIPLINE DEL TRAFFICO DIFFERENZIATE A SECONDA DELLE STAGIONI E DELLE ORE DELLA GIORNATA



7.3.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DELLA RETE VIABILE

1. Scarsa attenzione alla segnaletica stradale
2. Traffico a volte caotico
3. La statale presenta problemi di accesso e di traffico nelle ore di punta
4. Criticità negli attraversamenti della rete ferroviaria

7.3.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. La regolarità e linearità della rete viabile

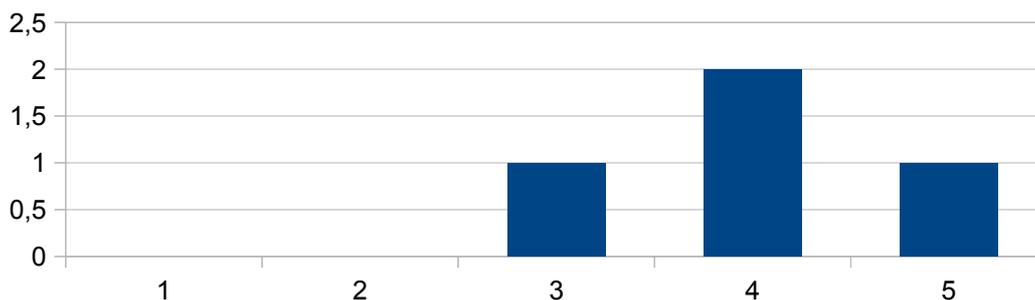
7.3.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DELLA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

1. Migliorare e rendere più chiara la segnaletica stradale in particolare nei collegamenti con l'entroterra e con la statale
2. Maggiore separazione tra viabilità ciclistica e traffico veicolare
3. Incrementare il numero di rotatorie
4. Creare attraversamenti ferroviari sopraelevati
5. Migliorare gli incroci su viale Milazzo

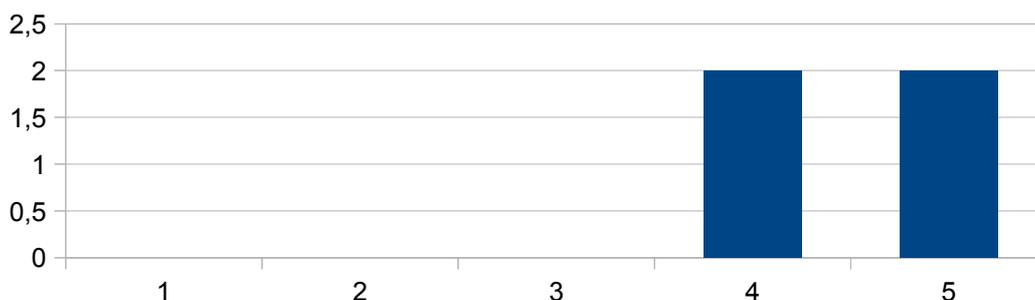


7.4. MIGLIORARE COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

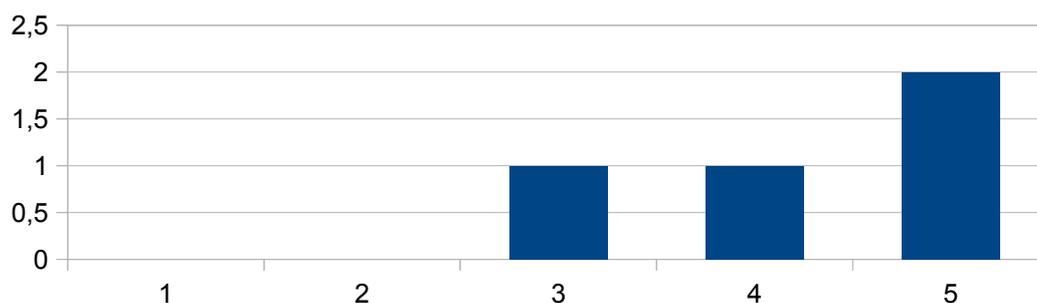
7.4.1. SVILUPPARE, IN COLLABORAZIONE CON LE STRUTTURE ALBERGHIERE, UN SISTEMA DI TRASFERIMENTO HOTEL - PARCHEGGI SCAMBIATORI – HUB INTERMODALI PER AUMENTARE L'INTERCONNESSIONE RIDUCENDO L'USO DEL TRASPORTO PRIVATO



7.4.2. MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE STRUTTURE RICETTIVE MEDIANTE PERCORSI CICLOPEDONALI, RECUPERANDO GLI SPAZI OGGI DESTINATI ALLA SOSTA PRIVATA A FAVORE DI SPAZI PUBBLICI DI QUALITÀ



7.4.3. SVILUPPARE UN'APP CON MAPPE INTERATTIVE CHE METTA A SISTEMA L'OFFERTA TURISTICA CON LA MOBILITÀ LOCALE E SOVRACOMUNALE CONSENTENDO DI PIANIFICARE GLI SPOSTAMENTI E DI MUOVERSI IN MANIERA PIÙ COMODA E CON UN IMPATTO AMBIENTALE MINIMO



7.4.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

1. Mancano informazione e coordinamento tra gli enti e gli operatori del turismo
2. Vanno migliorati gli interscambi tra treno auto e bus.

7.4.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI

1. Nessuna risposta

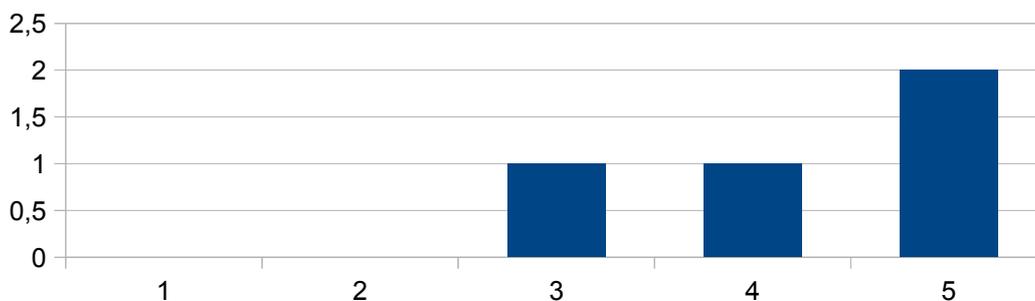
7.4.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO RISPETTO AL TEMA DEI COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

1. Creazione di un'app che permetta di agevolare i collegamenti e gli interscambi
2. Migliorare la rete viaria di accesso alla stazione e riqualificare il piazzale antistante.

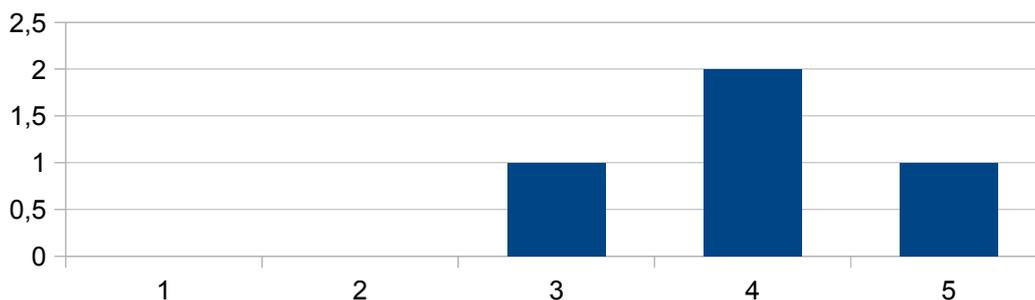


7.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

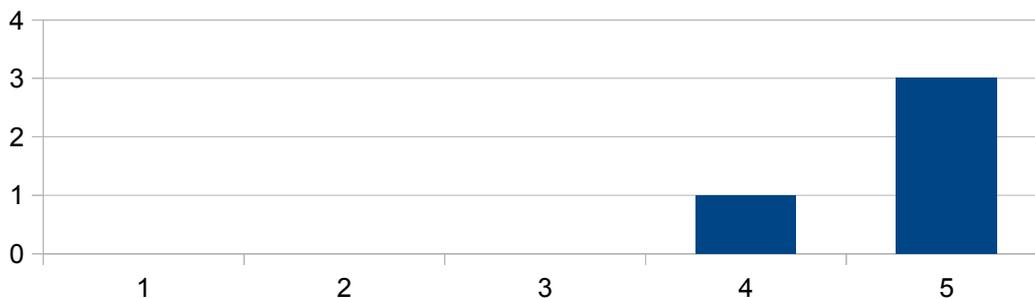
7.5.1. POTENZIAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE E DI TRASPORTO SU GOMMA



7.5.2. SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ AUTO/BUS/TRENO/BICI: REALIZZAZIONE HUB INTERMODALE E PARCHEGGI SCAMBIATORI ATTRATTIVI

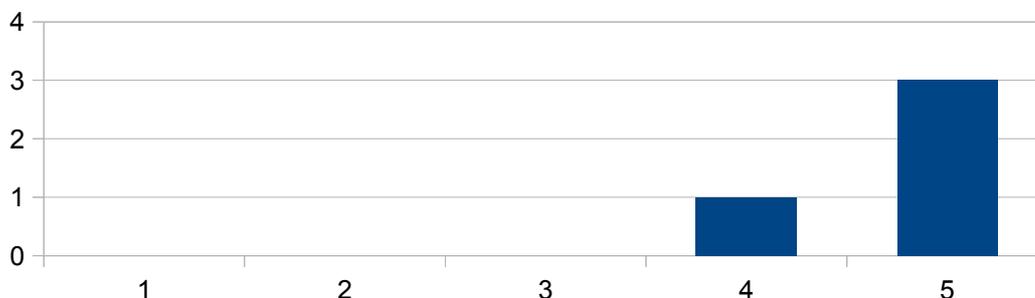


7.5.3. MIGLIORAMENTO DELLE FERMATE: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE, MIGLIORAMENTO CONDIZIONI DI APPRODO/ATTESA ALLE FERMATE, INFOMOBILITÀ E GESTIONE DATI IN TEMPO REALE





7.5.4. RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: INTRODUZIONE DI AUTOBUS ELETTRICI



7.5.5. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Cattiva visibilità delle fermate e segnaletica informativa non adeguata
2. Poca conoscenza diffusa dei mezzi di trasporto

7.5.6. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Buona frequenza e orari delle corse
2. Molto utile, riesce nel suo intento

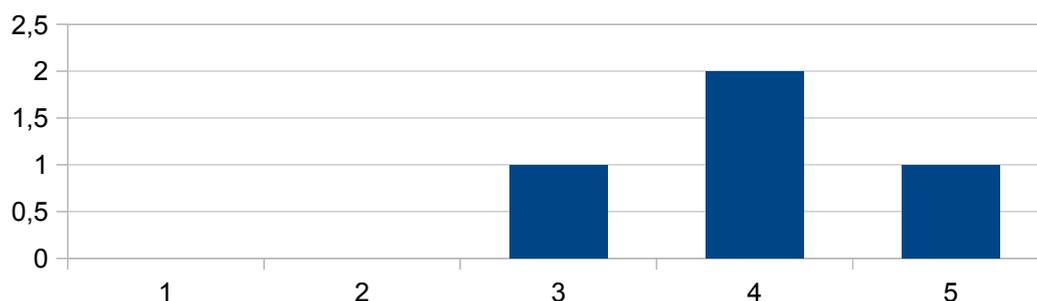
7.5.7. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO PER MIGLIORARE L'ATTRATIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Creazione di un'app che agevoli i collegamenti fornendo informazioni su orari e servizi
2. Rinnovare le fermate e migliorarne la segnaletica e pannelli informativi

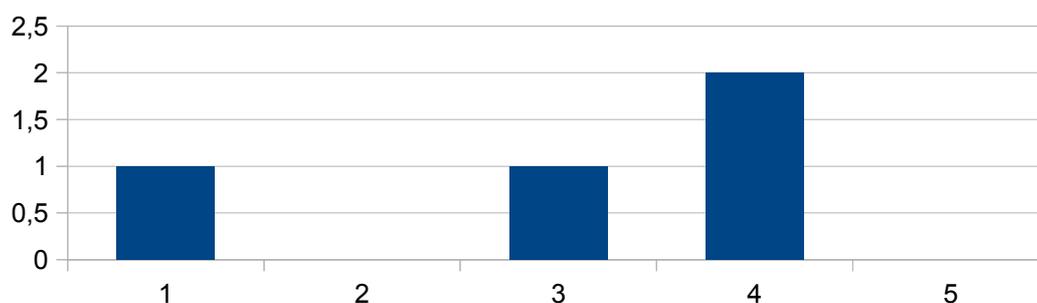


7.6. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

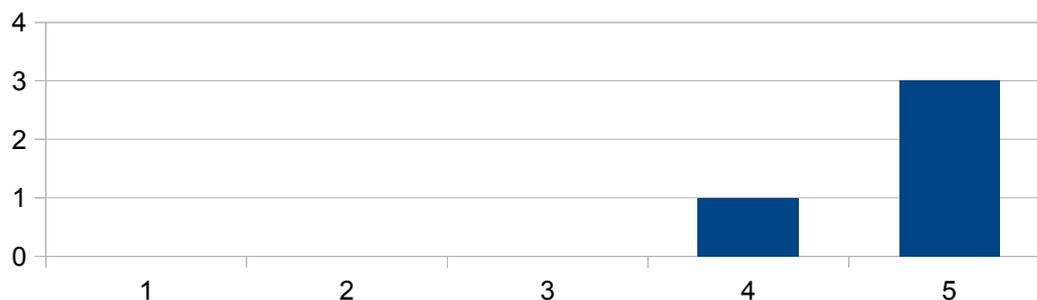
7.6.1. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ: PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE SCUOLE E AUMENTARE DELLA CONSAPEVOLEZZA E DELLA LIBERTÀ DI SCELTA VERSO MODI DI MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILI, DIFFONDENDO E MIGLIORANDO L'INFORMAZIONE SULL'OFFERTA DEI SERVIZI DI MOBILITÀ



7.6.2. INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER OGNI TIPOLOGIA DI VEICOLO: PROMUOVERE POLITICHE PER L'UTILIZZO DI MEZZI ELETTRICI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE BICICLETTE A PEDALATA ASSISTITA



7.6.3. MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL PAESAGGIO URBANO: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO E SUA IMPERMEABILIZZAZIONE, PROMUOVERE LA RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE SECONDO CRITERI VOLTI ALLA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI



7.6.4. RISPETTO ALLA TUA ESPERIENZA COME TURSITA E A QUELLA DELLE PERSONE CON CUI CONDIVIDI LA VILLEGGIATURA, SEGNA LA UNA CRITICITÀ IN MERITO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Poca chiarezza in merito al tema, il termine “Cultura” è troppo ampio
2. Mancanza di norme chiare
3. Cattivo stato delle aree verdi, in particolare la pineta

7.6.5. UN ASPETTO POSITIVO RISPETTO AL TEMA DELLA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Promuovere uno stile di vita sano e rispettoso
2. L'avere a disposizione aree libere e non costruite

7.6.6. UNA PROPOSTA DI INTERVENTO PRIORITARIO DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

1. Progettare in modo congruo
2. Aumentare le aree alberate

7.7. DISCUSSIONE APPROFONDATA CON I PARTECIPANTI ALL'INCONTRO

Al termine di ogni punto del questionario online è stata svolta una discussione approfondita attorno ai temi delle corrispettive domande a cui sono stati introdotti i partecipanti. La discussione ha permesso di analizzare i vari punti nel dettaglio e anche di ampliarne gli orizzonti. Grazie agli interventi dei turisti possiamo contare su punti di vista diversi in base al loro modo di fruire la città e ai loro progetti. Le discussioni hanno seguito la logica del questionario online, permettendo così di sviscerare al meglio i pareri dei partecipanti riguardo a criticità, aspetti positivi e proposte. Di seguito, un riassunto dei contenuti emersi durante l'incontro.

7.7.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

Il tema della mobilità leggera è particolarmente sentito dai partecipanti all'incontro, abituati a vivere il periodo di vacanza a Cervia spostandosi principalmente a piedi o in bicicletta. Se da un lato Cervia è già dotata di buone infrastrutture per la mobilità ciclabile, vi è una percezione di insicurezza dovuta alla scarsa attenzione nei riguardi dei ciclisti e al mancato rispetto delle norme da parte di motocicliste e automobilisti. Sarebbe perciò auspicabile pensare a delle piste separate dalla carreggiata. Altro punto sul quale i turisti richiamano l'attenzione è quello dell'accessibilità: bisogna pensare che, data la natura turistica della città, molte delle persone che girano in bicicletta hanno un'età avanzata oppure non sono abituate ad usarla durante il resto dell'anno. Si fa riferimento a città del Nord Europa, come ad esempio Amsterdam, dove la presenza di ciclabili più ampie ne permette la fruizione anche da parte di disabili. Lo sviluppo e l'implementazione della rete di infrastrutture per la mobilità leggera è fondamentale per i partecipanti, poiché il senso di sicurezza che deriva dalla loro presenza permette di vivere ancora meglio l'esperienza della vacanza. Al fine di incentivare la mobilità leggera, e quindi anche uno stile di vita dinamico e attivo, è necessario garantire questa sicurezza e al tempo stesso prendersi cura dello spazio pubblico, con installazioni ma anche con attrezzature sportive. A questo proposito è emerso lo stato di abbandono delle attrezzature già presenti all'interno della pineta di Milano Marittima, che andrebbero sicuramente rimesse a nuovo.

7.7.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

I turisti interpellati sono già abituati, quando arrivano a Cervia, a lasciare la propria auto a casa e spostarsi prevalentemente in bici o a piedi. Ritengono che il sistema dei parcheggi a pagamento funzioni, anche dai punti di vista delle tariffe, decisamente accessibili, in particolar modo quella giornaliera. Poter lasciare l'auto posteggiata un giorno intero ad un costo così conveniente è utile soprattutto a chi arriva in giornata. Non si riscontrano inoltre problemi nel trovare parcheggio in prossimità del centro, anche per chi arriva da fuori città, e la pedonalizzazione principali vie del commercio è vista come un fattore positivo. Sarebbe utile a questo però incrementare la presenza di parcheggi per disabili e anche di parcheggi pubblici. I partecipanti all'incontro ritengono che i parcheggi scambiatori possano rendere più agevole la fruizione della città.

7.7.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, L'ACCESSIBILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

I partecipanti riscontrano anzitutto una scarsa attenzione a ciclisti e pedoni da parte di automobilisti e motociclisti ed una scarsa attenzione alla segnaletica stradale. È inoltre auspicabile l'introduzione di norme anche per la circolazione delle biciclette elettriche, le quali raggiungono velocità elevate e quindi se usate a sproposito o senza averne il pieno controllo, costituiscono un pericolo. Lo stesso vale per i monopattini elettrici, che in molti casi rendono disagiata se non pericolosa la circolazione pedonale. Si tratta in ogni caso di mezzi molto comodi che, quindi con le dovute regolamentazioni, contribuiscono a migliorare la scoperta della città di Cervia. Una questione emersa con forza è quella delle barriere architettoniche: gli autobus non sono facilmente accessibili a persone con difficoltà motorie. Altra criticità è quella legata al traffico e all'accesso alla statale nelle ore di punta.

7.7.4. MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

I partecipanti hanno espresso una mancanza di informazioni riguardanti l'offerta del trasporto pubblico fornita ai turisti. Quello che spesso e volentieri manca è proprio una volontà ed una coordinazione tra gli stessi operatori turistici. Concordano quindi sull'utilità di un'app che metta a sistema mezzi di trasporto e principali luoghi di interesse del territorio, che riporti orari dei mezzi, ubicazione delle fermate, possibilità di usufruire di parcheggi intermodali, aree di bikesharing, eccetera. E' altresì importante garantire mezzi di trasporto non esosi, accessibili a tutti, in quanto Cervia è particolarmente frequentata da famiglie, che ad esempio, avendo bambini piccoli, non possono muoversi in bici.

Per quanto riguarda i collegamenti con un territorio più vasto, un partecipante, partendo dalla propria esperienza di frequenti spostamenti verso grandi città, esprime la necessità di un mezzo più efficiente e rapido rispetto all'attuale situazione che lo vede costretto a raggiungere in auto una stazione più servita come quella di Cesena da cui prendere il treno. A questo proposito potrebbe tornare utile un'app che dia la possibilità di effettuare fermate su richiesta, coordinando mezzi pubblici e privati. L'accessibilità dal punto di vista economico rimane un'importante condizione per l'utilizzo del trasporto pubblico privato, in questo senso una possibile soluzione proposta è l'introduzione di tariffe agevolate la sera.

7.7.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Viene ribadita l'utilità di un'applicazione che dia informazioni in tempo reale su frequenza dei mezzi pubblici e fermate. Si nota come manchi proprio una conoscenza di base dei mezzi di trasporto in chi frequenta Cervia, sia dalla parte degli operatori turistici sia da quella dei turisti.

Vanno migliorate visibilità ed accessibilità delle fermate, così come la segnaletica ed i pannelli informativi. I mezzi del trasporto pubblico devono essere pienamente accessibili da persone con difficoltà motorie e disabilità. I partecipanti, inoltre, valutano favorevolmente l'introduzione di mezzi dotati di porta biciclette, così da permettere una ancor maggiore flessibilità ed intermodalità negli spostamenti. Una proposta avanzata durante l'incontro riguarda l'introduzione di autobus ad alimentazione elettrica di dimensioni ridotte ma con



corse più frequenti, al fine di offrire un servizio più dinamico e, al tempo stesso, ridurre l'interferenza con il traffico veicolare.

7.7.6. CONCLUSIONI

Uno dei temi emersi con maggior forza nel corso della discussione con i turisti è stata sicuramente la percezione di sicurezza da parte di ciclisti e pedoni e quindi l'importanza di garantire infrastrutture adeguate alla mobilità leggera. Altra questione particolarmente sentita è quella del coordinamento del trasporto pubblico, grazie al quale la permanenza a Cervia potrà essere vissuta in maniera più piacevole. L'intermodalità deve essere favorita sia tramite la tecnologia, quindi con app dedicate e sistemi informativi, sia grazie al miglioramento dei mezzi, che devono essere il più possibile accessibili ed ecologici.

I turisti sono concordi nel ritenere che chi sceglie Cervia come meta di villeggiatura lo faccia per la qualità della vita che offre, di conseguenza le scelte legate alla mobilità devono perseguire lo stesso obiettivo: L'esperienza che la Cervia di domani deve offrire è quella di un benessere a tutto tondo, di accoglienza e semplificazione. I servizi devono andare incontro, o meglio anticipare, le esigenze dei turisti ed offrir loro un vivere nuovo, dinamico e di scoperta attiva.

8. CONCLUSIONI PER TEMATICA AFFRONTATA

Gli incontri del laboratorio hanno evidenziato come gli argomenti e le criticità emersi con più forza fossero trasversali ai diversi gruppi. Si ricorda che agli incontri hanno preso parte rappresentanti delle principali categorie e cittadini più rappresentativi degli stakeholder del territorio cervese e quindi: istituzioni scolastiche, cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella e Tagliata, cittadini del forese, associazioni di categoria e gestori del trasporto pubblico locale, turisti. Al termine del percorso partecipativo viene redatta una sintesi non più per singolo laboratorio, ma per tematica affrontata:

- 1.** Incentivare la ciclabilità, la pedonalità e i percorsi sull'acqua
- 2.** Qualificare la sosta in ambito urbano
- 3.** Migliorare la rete viabile, l'accessibilità e la sicurezza stradale
- 4.** Migliorare i collegamenti intermodali per qualificare l'offerta turistica
- 5.** Migliorare l'attrattività del Trasporto Pubblico Locale
- 6.** Diffondere la cultura della sostenibilità

8.1. INCENTIVARE LA CICLABILITÀ, LA PEDONALITÀ E I PERCORSI SULL'ACQUA

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

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

Nel corso di più incontri i partecipanti si sono soffermati sul tema della sicurezza, ricordando l'importanza di un corretto comportamento stradale, sia da parte di automobilisti e motociclisti, sia da parte degli stessi ciclisti e pedoni. È stata inoltre sottolineata l'importanza di una costante manutenzione delle ciclabili e degli stessi marciapiedi.

Altri interventi utili a promuovere la mobilità ciclo-pedonale sono l'illuminazione dei percorsi e l'installazione di attrezzature sportive. È inoltre auspicabile l'integrazione della mobilità ciclabile con il servizio di trasporto pubblico: tra le proposte, l'introduzione di mezzi pubblici dotati di porta-biciclette, la realizzazione di aree di sosta per le bici in prossimità delle fermate ed il potenziamento del servizio di bike sharing.

8.2. QUALIFICARE LA SOSTA IN AMBITO URBANO

Tema particolarmente sentito è quello della sosta nel centro, che limita lo spazio pubblico a servizio delle

persone. Si propone quindi di limitare l'accesso delle auto al centro ed al lungomare, introducendo un piano tariffario che disincentivi l'uso e l'accesso delle automobili nelle zone più congestionate della città.

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

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

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

8.3. MIGLIORARE LA RETE VIABILE, ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA STRADALE

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

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

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

8.4. MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERMODALI PER QUALIFICARE L'OFFERTA TURISTICA

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

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

8.5. MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

I partecipanti sono concordi sulla necessaria innovazione del parco veicolare, con l'introduzione di autobus elettrici e mezzi di dimensioni ridotte che effettuino corse più frequenti, in modo tale da ridurre i tempi d'attesa e minimizzare l'interferenza con il traffico automobilistico. Bisogna migliorare accessibilità, visibilità e segnaletica delle fermate, inoltre per rendere più semplice la fruizione del TPL sarebbe utile un'app che riporti gli orari e frequenza in tempo reale dei mezzi. Il trasporto pubblico deve essere accessibile sia dal punto di vista delle barriere architettoniche, sia dal punto di vista economico: qualcuno propone l'introduzione di tariffe agevolate per le famiglie e di bonus mobilità per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico. Una tematica importante è quella dei collegamenti tra forese e costa: sebbene negli ultimi anni siano stati apportati evidenti miglioramenti al servizio, questo andrebbe ulteriormente potenziato. Si propone inoltre di attivare mezzi che effettuino corse e fermate su chiamata, così da rispondere ad esempio alle esigenze dei più anziani. Altra criticità è rappresentata dal trasporto scolastico, non sufficientemente coordinato con gli orari di entrata e uscita delle scuole e con le esigenze degli studenti. Infine, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, viene lamentata la scarsità di collegamenti con principali centri del territorio. La stazione necessita poi di interventi volti a garantire la sicurezza dei pendolari e scongiurare i furti: l'introduzione di aree di sosta custodita per le biciclette o addirittura di una Velostazione che offra molteplici servizi come quello di deposito e noleggio bici, ciclo-officina, punto informazioni.

8.6. DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ

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

9. TEMI, OBIETTIVI E AZIONI

Le tematiche, in base a quanto emerso nel corso dei laboratori, sono state declinate in obiettivi e azioni proposte dai partecipanti.

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

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

	Implementare il trasporto scolastico	Coordinare il trasporto scolastico con gli orari di entrata e uscita delle scuole e con le necessità degli studenti
	Implementare il servizio ferroviario	Rafforzare i collegamenti con Forlì, Cesena, Ravenna e Rimini
		Introdurre mezzi che effettuino fermate su richiesta verso gli hub di mobilità limitrofi
	Migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria	Realizzare un'area di sosta e deposito bici custodita nei pressi della stazione
DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ	Promuovere la mobilità sostenibile nelle scuole	Introdurre la tematica della sostenibilità come parte integrante del programma scolastico
		Promuovere e proseguire i progetti sostenibilità finora avviati (Piedibus educazione ambientale, piattaforma per raccogliere i dati sulla mobilità degli studenti)
		Potenziare la figura del mobility manager nelle scuole
	Diffondere e migliorare l'informazione sull'offerta dei servizi di mobilità	Organizzare incontri con cittadini e operatori del settore
		Migliore e più estensiva comunicazione degli obiettivi da parte dell'amministrazione
		Promuovere il car sharing
		Progetto "Cervia prima città elettrica della costa"
	Creare percorsi di mobilità sostenibile per bambini e ragazzi	



QUESTIONARIO CERVIA SI MUOVE

r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.E



Indice generale

10.ESITO DEL QUESTIONARIO “CERVIA SI MUOVE”	124
10.1.Partecipanti al questionario.....	124
11.DOMANDE A RESIDENTI E PENDOLARI.....	125
11.1.Informazioni sul residente/pendolare.....	125
11.2.Descrivi lo spostamento che effettui più di tre volte a settimana nei mesi invernali.....	127
11.3.Descrivi lo spostamento che effettui più di tre volte a settimana nei mesi estivi.....	130
11.4.Trasporto pubblico.....	134
11.5.Infrastrutture e sosta.....	135
11.6.Mobilità ciclabile.....	137
11.7.Spostamenti casa-scuola.....	139
11.8.Mobilità sostenibile.....	141
11.9.Accessibilità.....	145
12.DOMANDE AI TURISTI.....	147
12.1.Informazioni sul turista.....	147
12.2.Trasporto pubblico.....	150
12.3.Sosta.....	152
12.4.Infrastrutture.....	153
12.5.Mobilità ciclabile.....	155
12.6.Mobilità sostenibile.....	157
12.7.Accessibilità.....	160
12.8.Collegamenti con le strutture ricettive.....	161

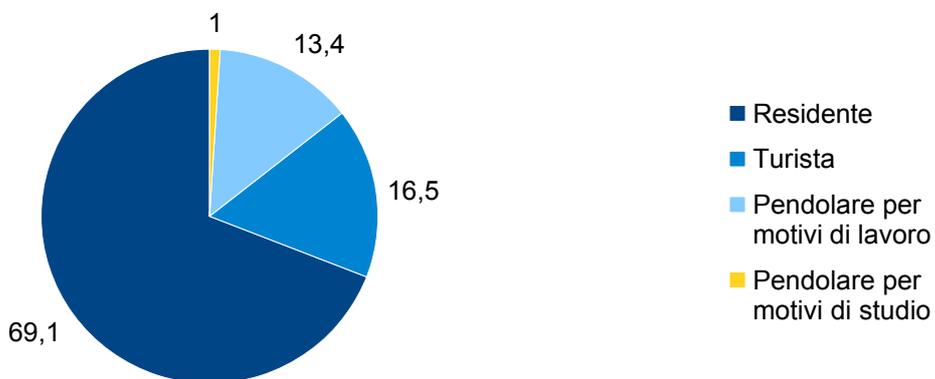


10. ESITO DEL QUESTIONARIO “CERVIA SI MUOVE”

Il questionario “Cervia si muove” è stato pubblicato nella pagina web del Comune Cervia con lo scopo di raccogliere informazioni e pareri di cittadini e turisti su loro spostamenti e sulla mobilità nel territorio. A partire dalla sua attivazione ad aprile 2021 fino al mese di agosto, sono state raccolte le risposte di 97 persone. La partecipazione al questionario ha visto una prevalenza di residenti e di pendolari, a fronte di 16 turisti .

10.1. PARTECIPANTI AL QUESTIONARIO

10.1.1. A QUALE CATEGORIA APPARTIENI?

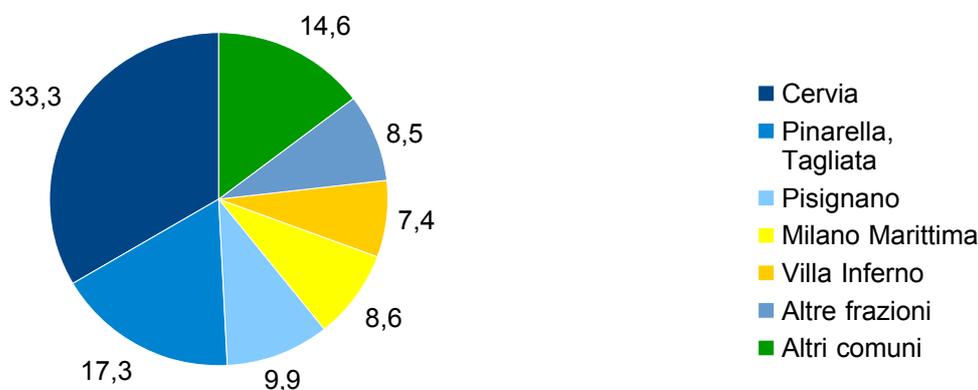


11. DOMANDE A RESIDENTI E PENDOLARI

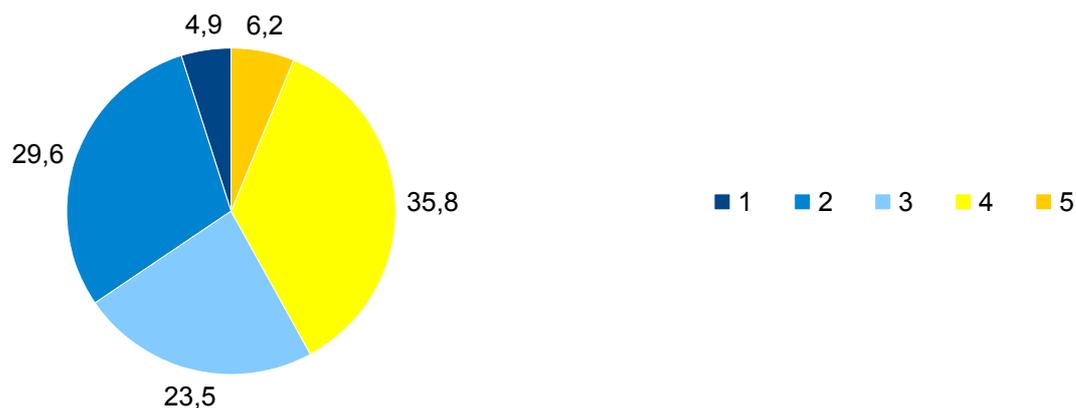
11.1. INFORMAZIONI SUL RESIDENTE/PENDOLARE

La maggioranza di chi ha risposto al questionario proviene da Cervia e dalle frazioni, gli altri partecipanti provengono da località limitrofe (principalmente Savio e Castiglione di Ravenna), in pochi da altri centri urbani (quattro persone sono di Ravenna, una di Forlì e una di Cesena). Chi ha risposto ha perlopiù un'età compresa tra i 18 e i 60 anni. L'automobile rappresenta un mezzo importante: le famiglie possiedono in media due automobili (per un nucleo familiare medio di 3,1 persone). L'automobile, inoltre, è il mezzo più utilizzato dai pendolari per i propri spostamenti (73,6%), seguito da piedi e bicicletta (18,9%).

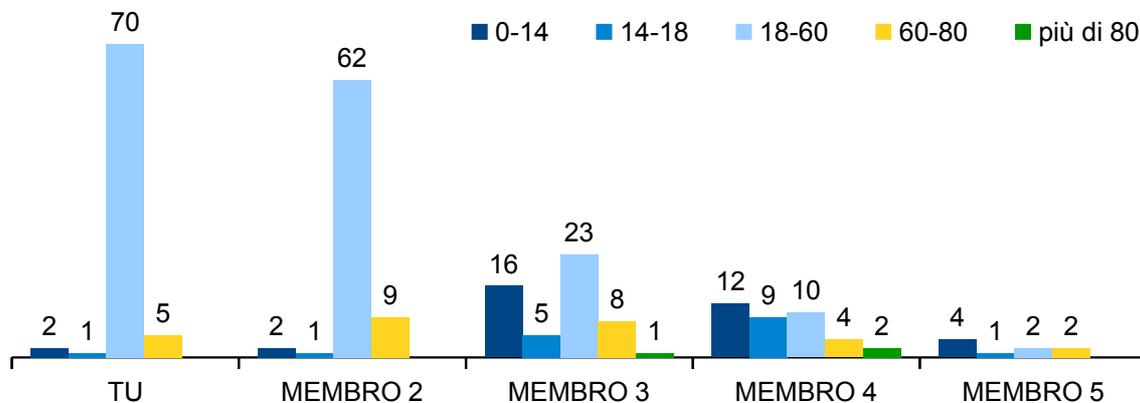
11.1.1. DI DOVE SEI?



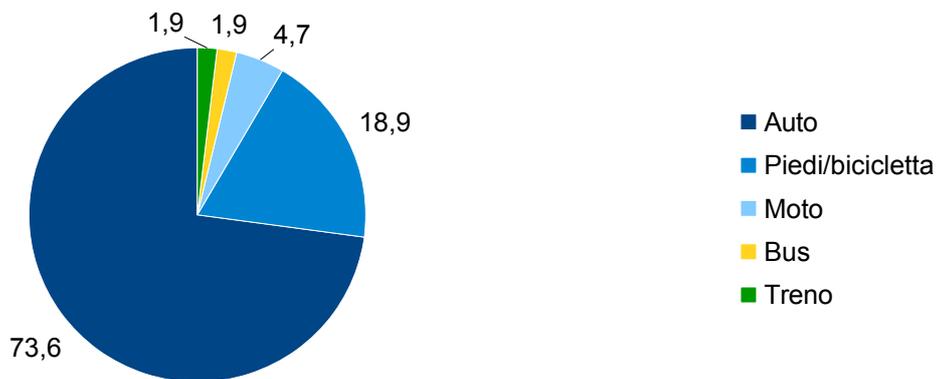
11.1.2. DA QUANTE PERSONE È COMPOSTA LA TUA FAMIGLIA?



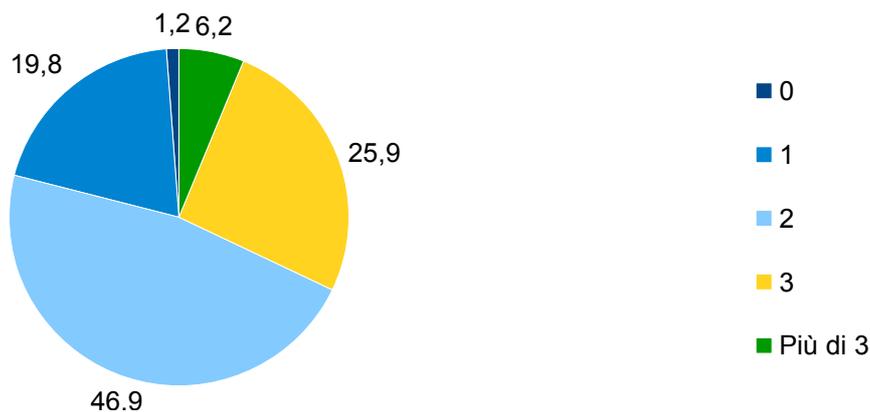
11.1.3. A QUALI FASCE D'ETÀ APPARTENGONO I MEMBRI DELLA TUA FAMIGLIA



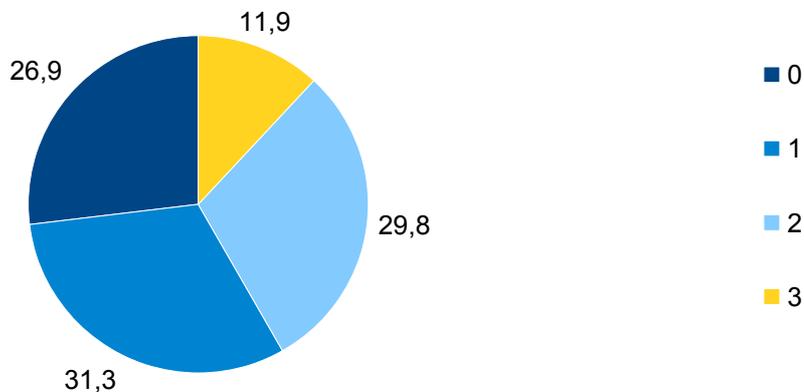
11.1.4. SE SEI UN PENDOLARE, CON QUALE MEZZO VIENI A CERVIA?



11.1.5. QUANTE AUTOMOBILI POSSIEDE LA TUA FAMIGLIA?



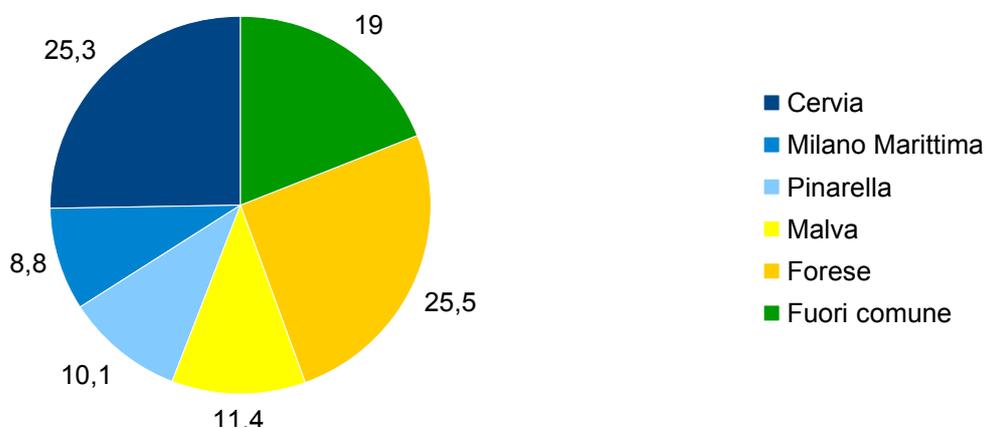
11.1.6. SE SEI DI CERVIA QUANTE DELLE TUE AUTO PARCHEGGI IN GARAGE/AREA PRIVATA?



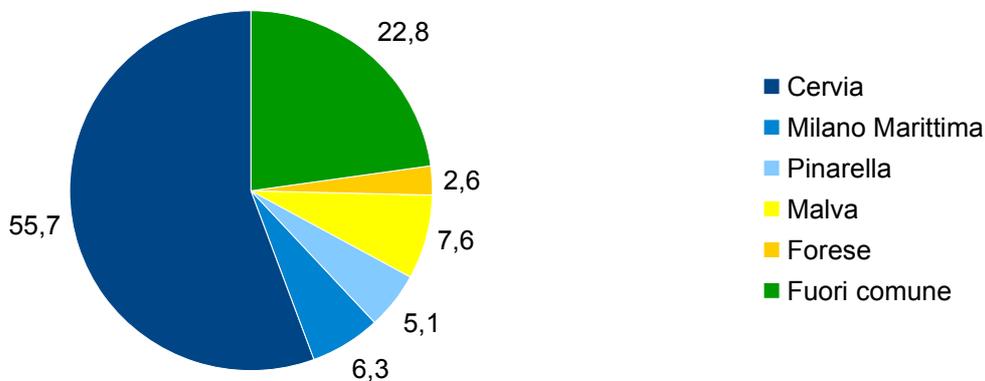
11.2. DESCRIVI LO SPOSTAMENTO CHE EFFETTI PIÙ DI TRE VOLTE A SETTIMANA NEI MESI INVERNALI

Gli spostamenti avvengono prevalentemente per motivi di lavoro (64,6%) e hanno per la metà Cervia come destinazione finale. Il picco degli spostamenti si rileva tra le 7 e le 9 del mattino, e, in misura minore, tra le 17 e le 19. Il 32,5% dei partecipanti dichiara di impiegare più di trenta minuti per tale spostamento. Il mezzo più impiegato è l'automobile con il solo conducente (58 risposte) o con altri passeggeri (19 risposte), in misura minore viene utilizzata la bicicletta (14 risposte), mentre sono in pochi a ricorrere ai mezzi pubblici (5 risposte). I principali fattori che disincentivano l'utilizzo del bus sono la scarsa frequenza dei mezzi, la distanza delle fermate dal luogo di partenza o dalla destinazione e la scomodità di tali mezzi.

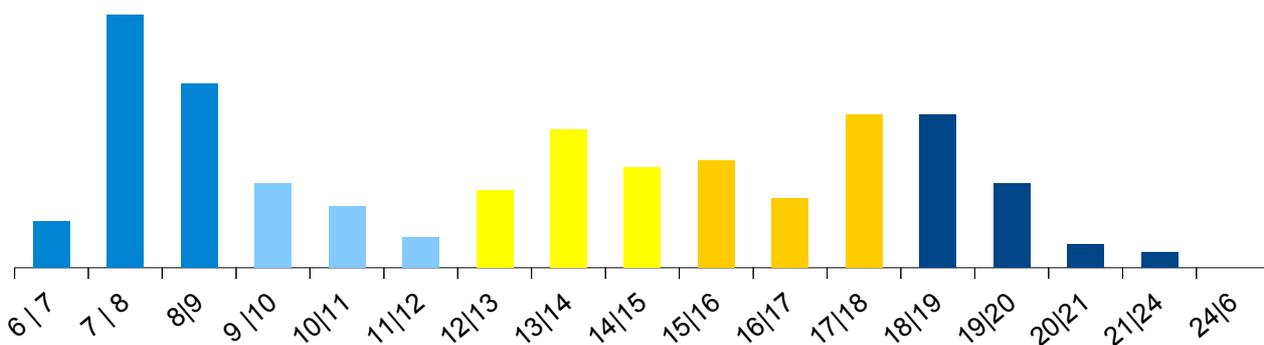
11.2.1. QUALE È LA ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO?



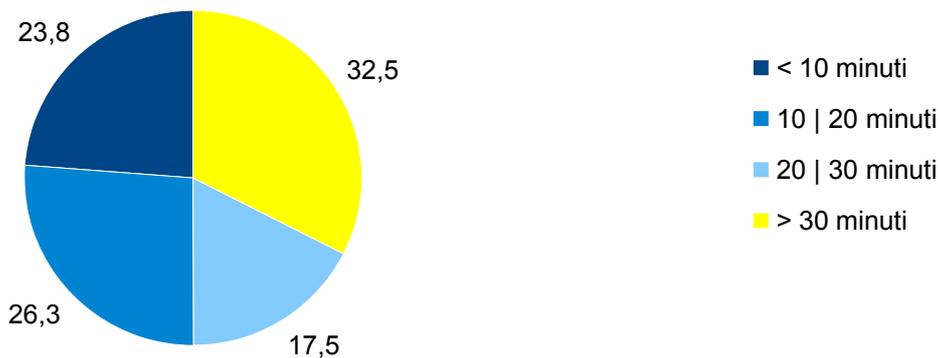
11.2.2. QUALE È LA ZONA DI DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO?



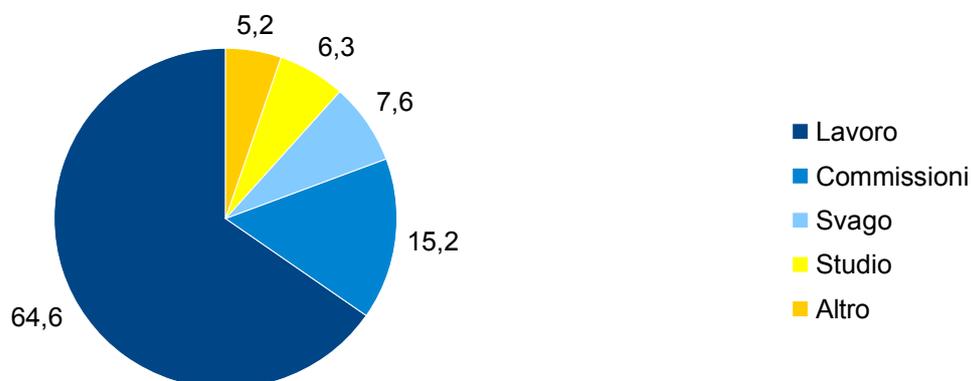
11.2.3. QUAL È LA FASCIA ORARIA DELLO SPOSTAMENTO - ANDATA E RITORNO?



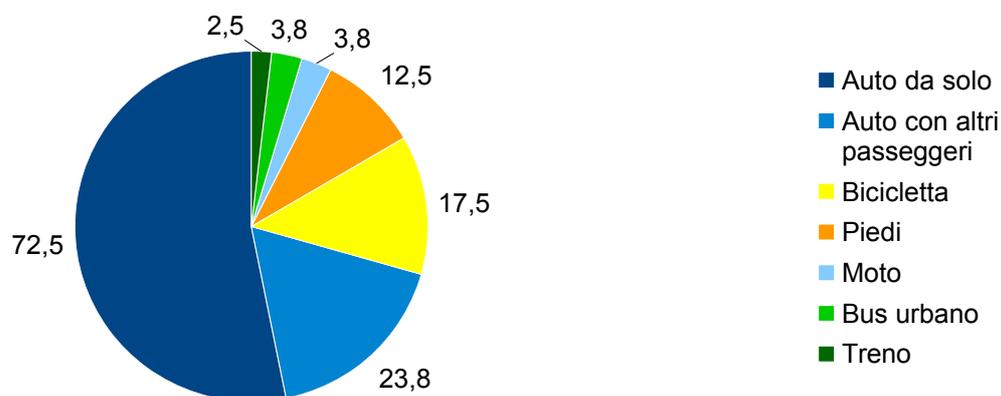
11.2.4. QUAL È LA DURATA MEDIA DELLO SPOSTAMENTO?



11.2.5. QUAL È IL MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO?



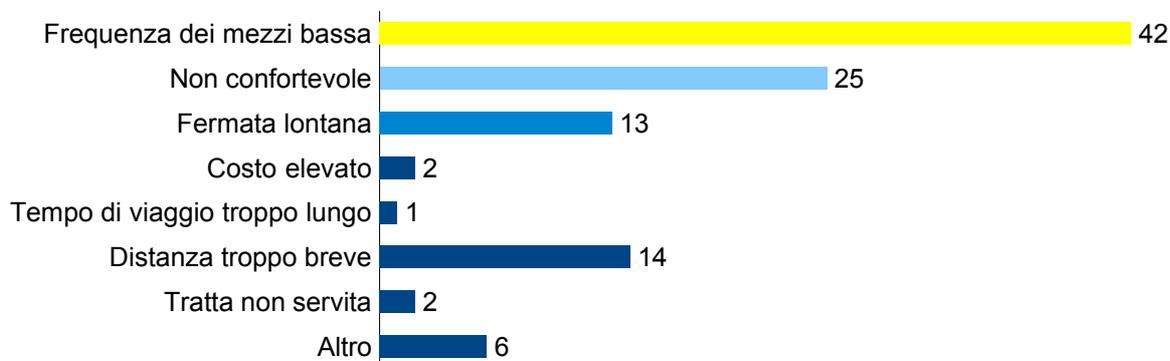
11.2.6. QUALE MEZZO UTILIZZI PER EFFETTUARE TALE SPOSTAMENTO?



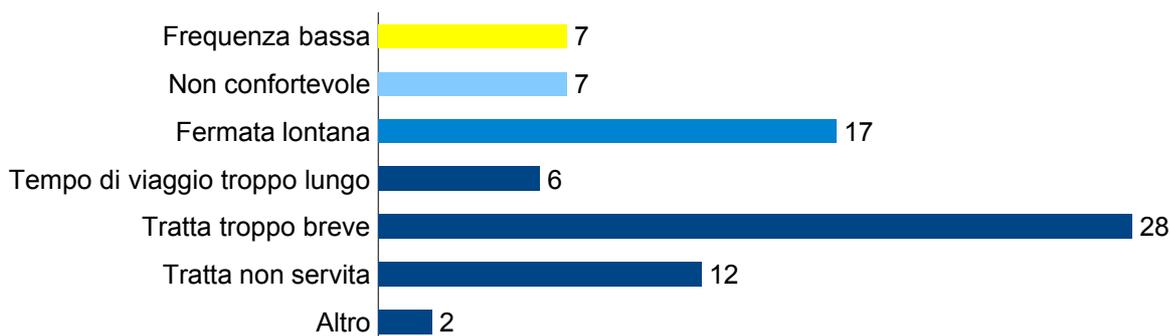
11.2.7. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO PIEDI/BICICLETTA PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO?



11.2.8. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO BUS PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO? (UNA O PIÙ RISPOSTE)



11.2.9. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO TRENO PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO?

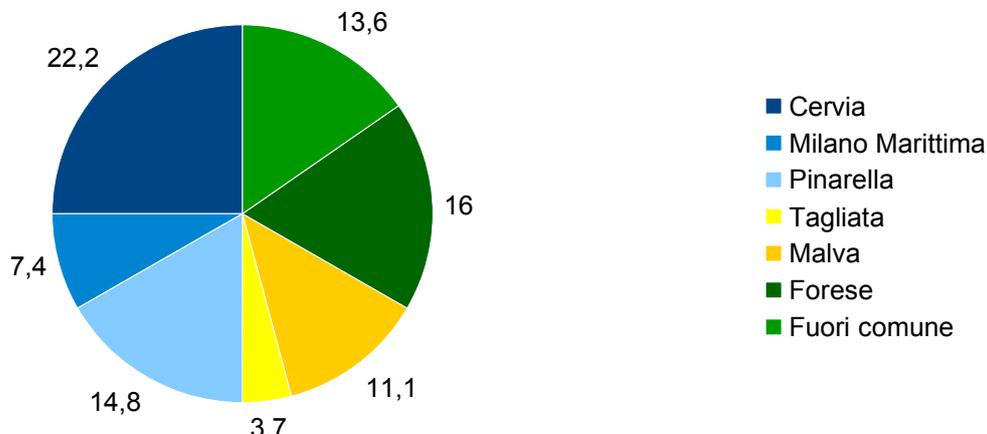


11.3. DESCRIVI LO SPOSTAMENTO CHE EFFETTUI PIÙ FREQUENTEMENTE NEI MESI ESTIVI

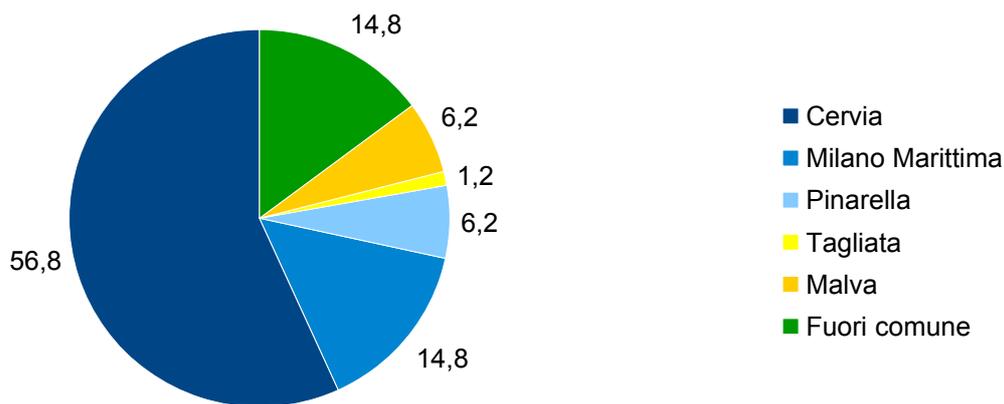
Anche nei mesi estivi la destinazione principale degli spostamenti è Cervia, raggiunta soprattutto per motivi di lavoro (58,8%) o per svago (28%). Dopo il luogo di lavoro, la spiaggia rappresenta il secondo luogo di destinazione. L'auto con il solo conducente rappresenta il principale mezzo utilizzato,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



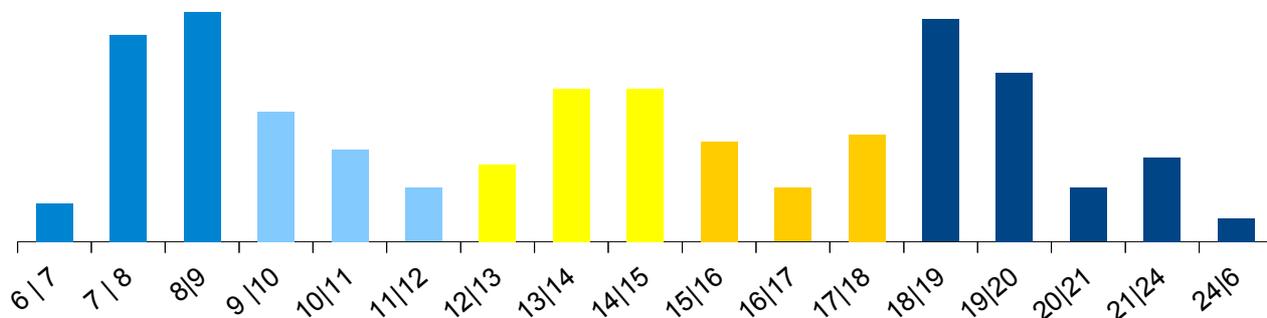
11.3.1. QUALE È LA ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO?



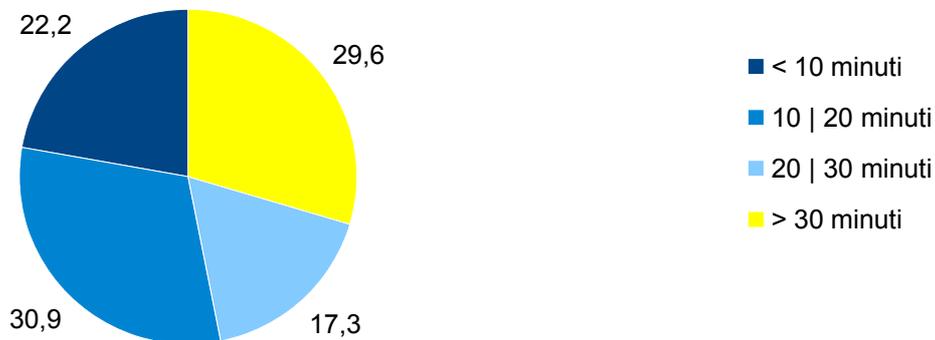
11.3.2. QUALE È LA ZONA DI DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO?



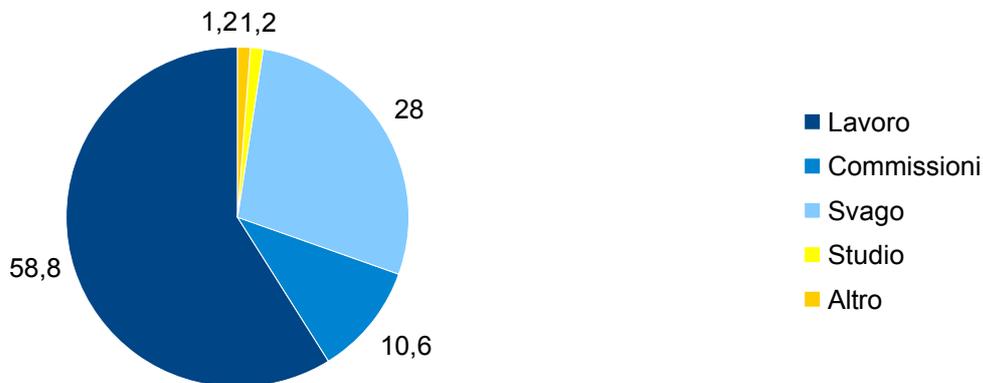
11.3.3. QUAL È LA FASCIA ORARIA DELLO SPOSTAMENTO - ANDATA E RITORNO?



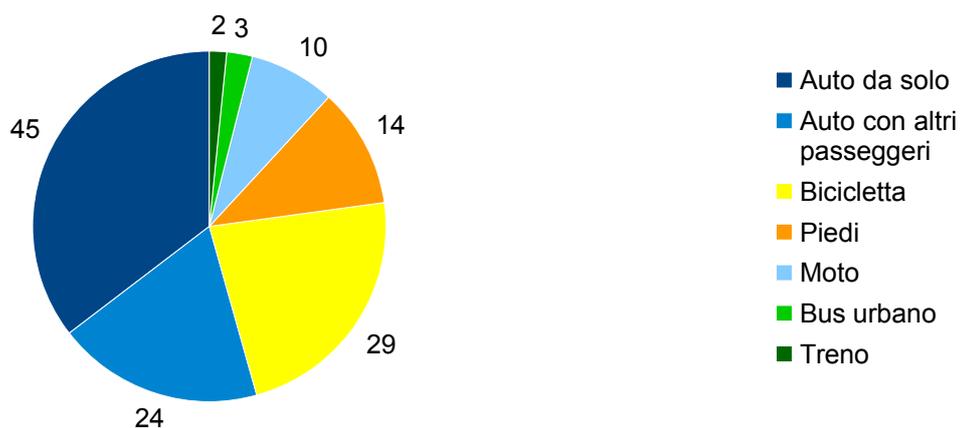
11.3.4. QUAL È LA DURATA MEDIA DELLO SPOSTAMENTO?



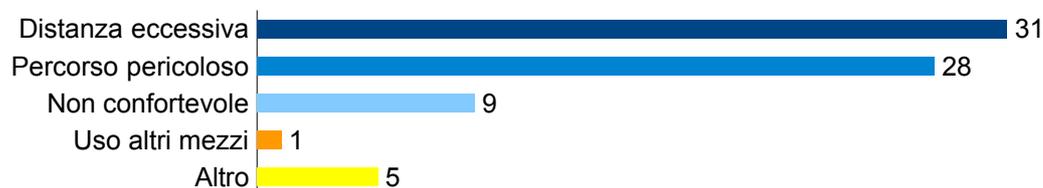
11.3.5. QUAL È IL MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO?



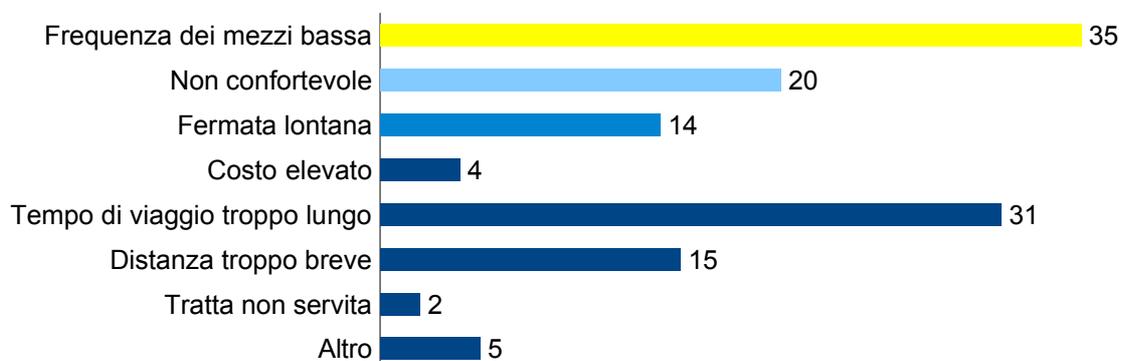
11.3.6. QUALE MEZZO UTILIZZI PER EFFETTUARE TALE SPOSTAMENTO?



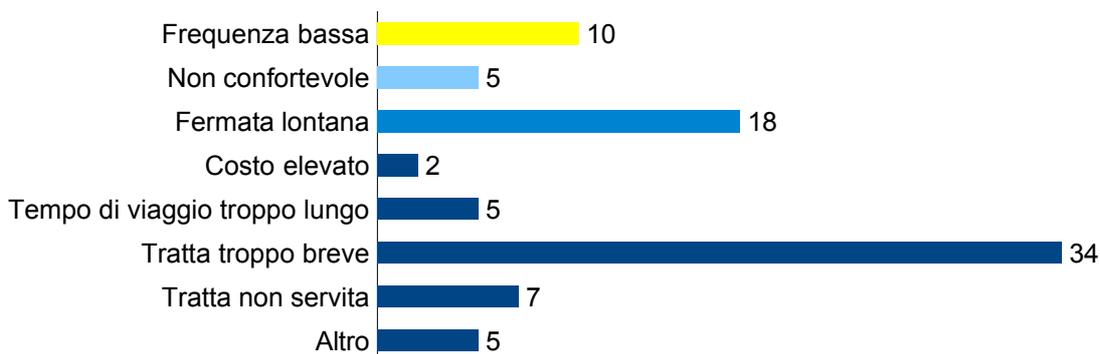
11.3.7. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO PIEDI/BICICLETTA PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO? (UNA O PIÙ RISPOSTE)



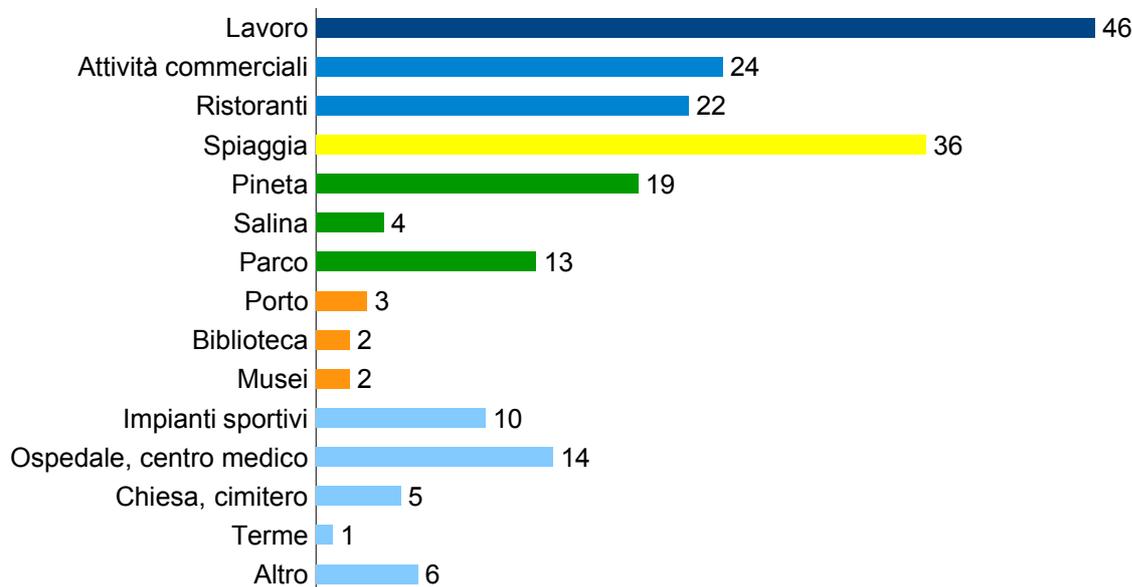
11.3.8. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO BUS PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO? (UNA O PIÙ RISPOSTE)



11.3.9. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO TRENO PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO?



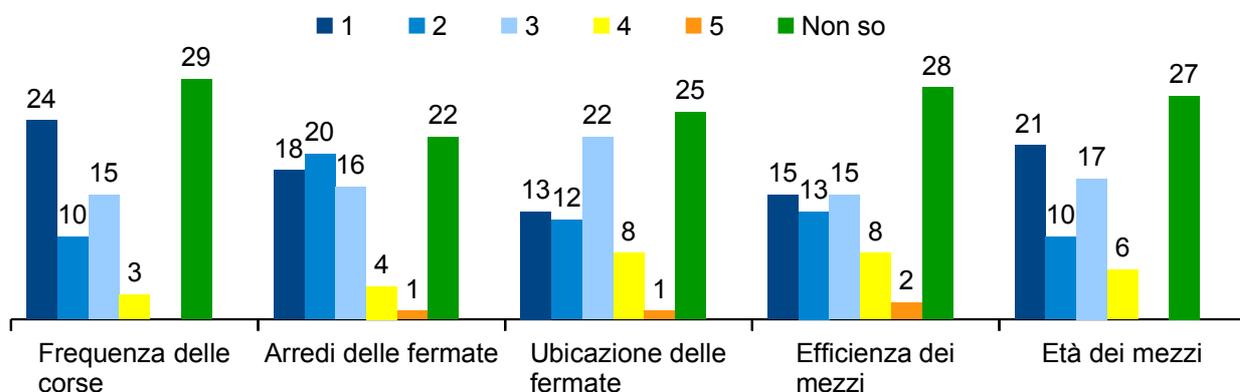
11.3.10. QUAL È IL LUOGO DI INTERESSE DI QUESTO SPOSTAMENTO?



11.4. TRASPORTO PUBBLICO

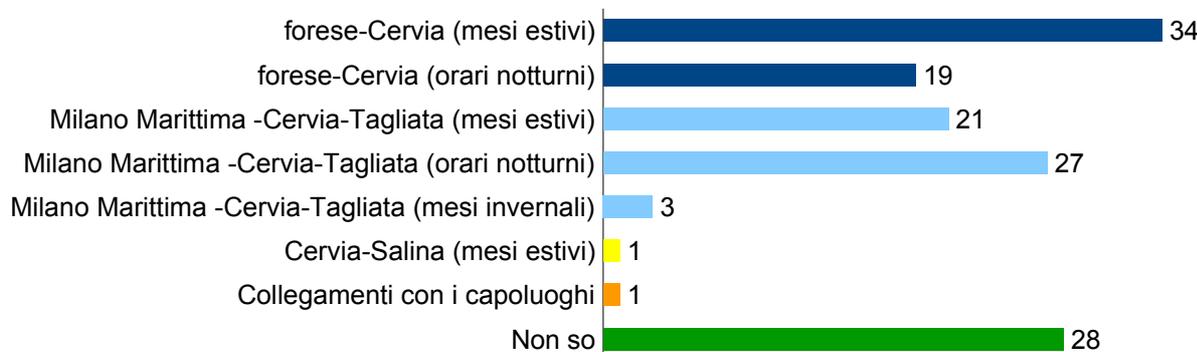
Il trasporto pubblico di Cervia viene giudicato perlopiù negativamente. Le maggiori criticità sono rappresentate dalla scarsa frequenza delle corse e dall'età dei mezzi. I collegamenti di cui cittadini e pendolari lamentano maggiormente la carenza sono quelli tra il forese e Cervia nei mesi estivi e quello tra Milano marittima, Cervia e Tagliata durante le ore notturne.

11.4.1. COME GIUDICHI IL TRASPORTO PUBBLICO A CERVIA (DA 1 "POCO SODDISFACENTE" A 5 "MOLTO SODDISFACENTE")?





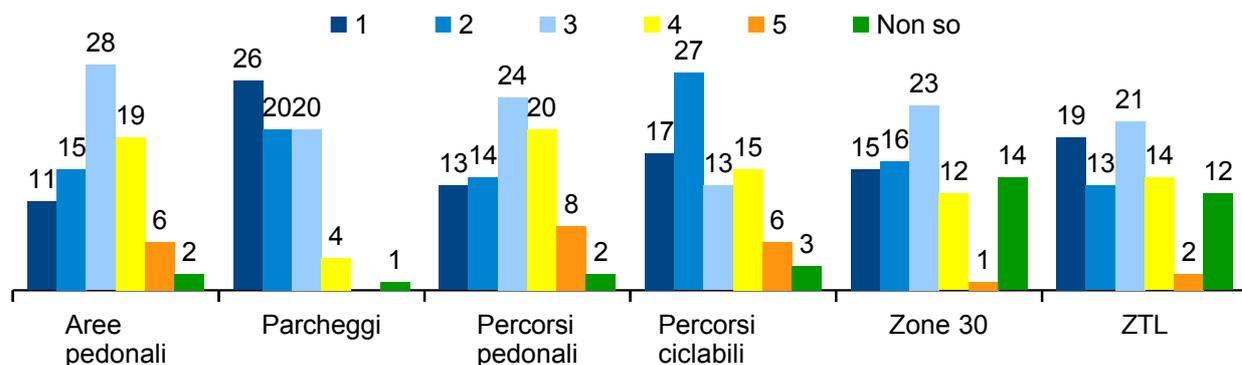
11.4.2. RITIENI UTILE INTRODURRE NUOVI PERCORSI DI TRASPORTO PUBBLICO AL FINE DI MIGLIORARE I COLLEGAMENTI NEL TERRITORIO?



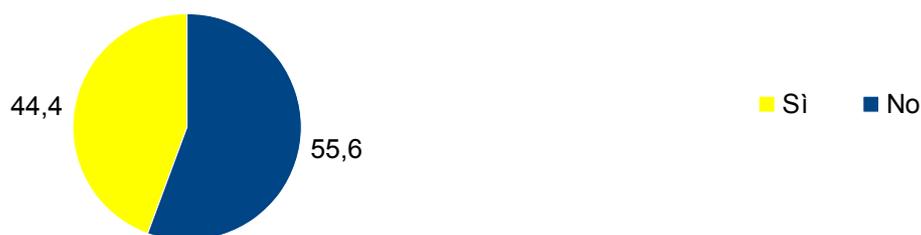
11.5. INFRASTRUTTURE E SOSTA

Le infrastrutture ritenute meno soddisfacenti dai partecipanti al questionario sono i parcheggi, che andrebbero potenziati soprattutto a Cervia, Milano Marittima e Pinarella. Il tema delle ZTL e delle zone 30 divide invece i partecipanti: chi ne auspica un incremento (il 44,4% dei partecipanti), le vorrebbe soprattutto nel centro di Cervia e di Milano Marittima e sul lungomare.

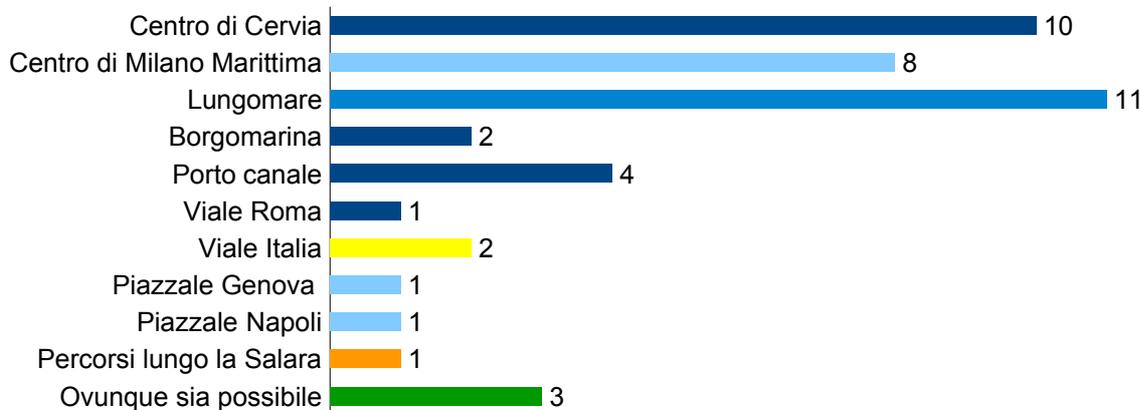
11.5.1. COME GIUDICHI LE INFRASTRUTTURE A CERVIA (DA 1 "POCO SODDISFACENTE" A 5 "MOLTO SODDISFACENTE")?



11.5.2. TI PIACEREBBE AMPLIARE LE AREE PEDONALI URBANE/ZONE A TRAFFICO LIMITATO ESISTENTI O CREARNE DI NUOVE?

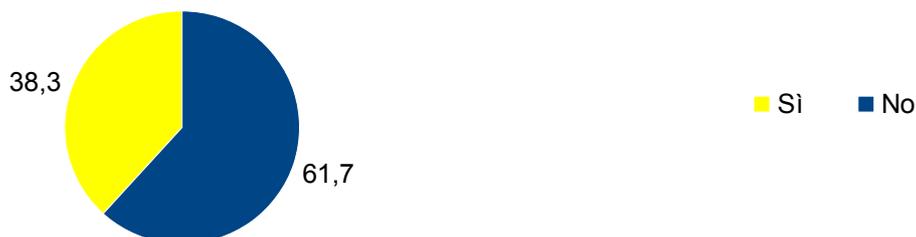


11.5.3. SE HAI RISPOSTO SÌ, DOVE?

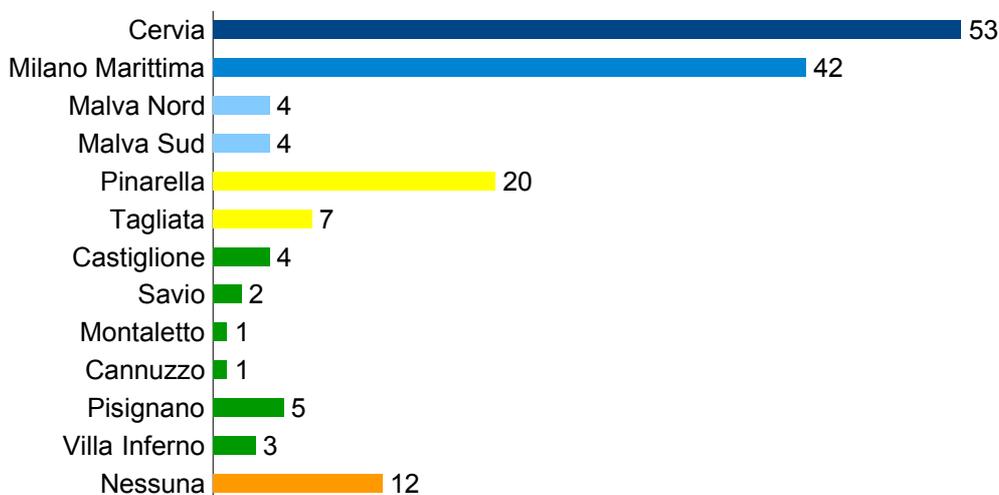


11.5.4. TI PIACEREBBE AMPLIARE LE "ZONE 30" ESISTENTI O CREARNE DI NUOVE?

*Zone 30: aree con limite 30 km/h e riduzione dello spazio per la circolazione delle auto a favore di quello riservato alle piste ciclabili e ai percorsi pedonali



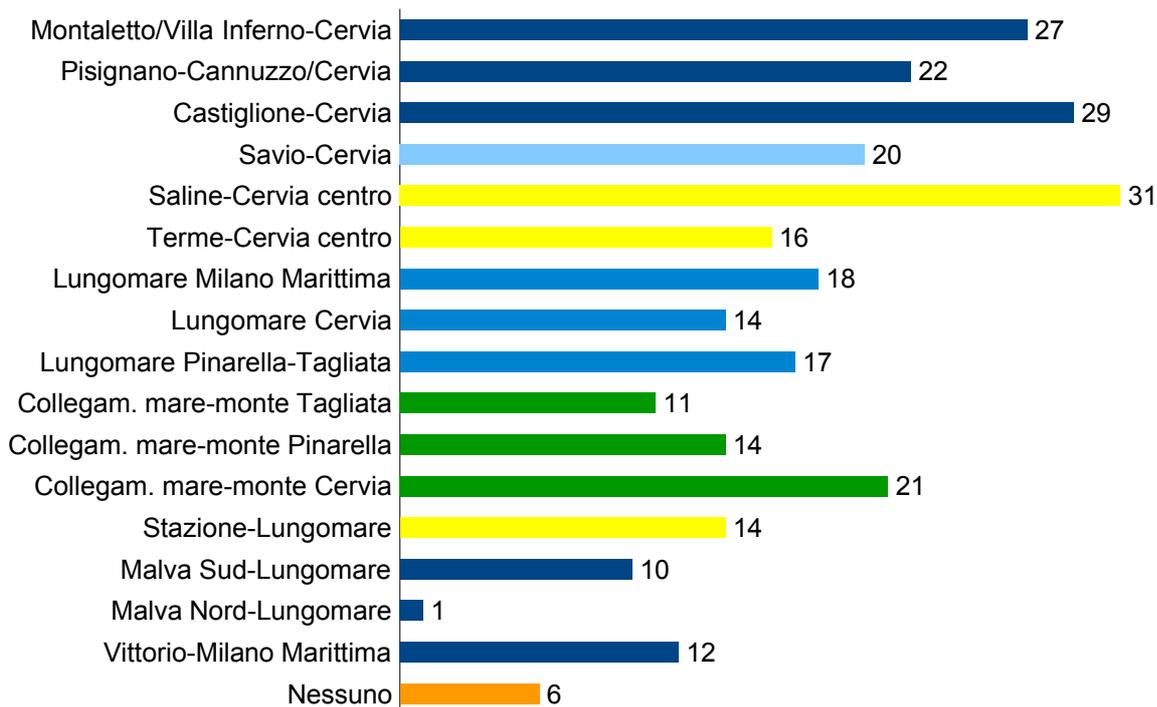
11.5.5. IN QUALE ZONA RITIENI UTILE AMPLIARE L'OFFERTA DI SOSTA?



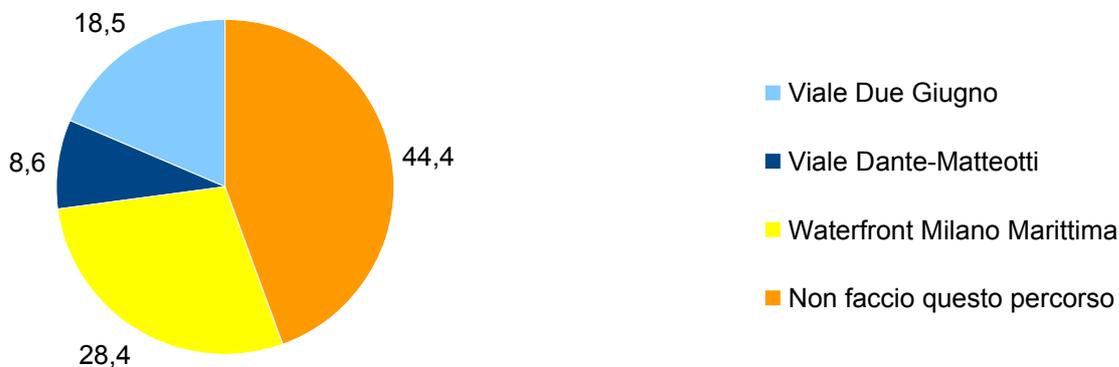
11.6. MOBILITÀ CICLABILE

Secondo le i pareri raccolti, il collegamento ciclabile che più andrebbe implementato è quello tra le Saline e il centro di Cervia. Altre tratte per le quali è auspicato un potenziamento sono quelle tra il forese e Cervia, in particolare i collegamenti con Montaletto e Villa Inferno, con Castiglione e con Pisignano-Cannuzzo.

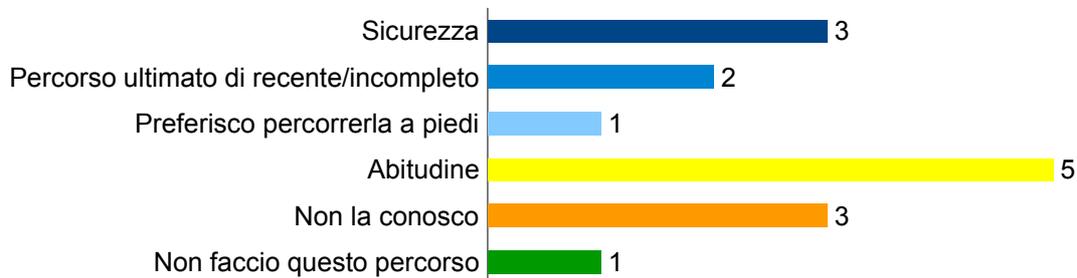
11.6.1. QUALI RITIENI CHE SIANO I COLLEGAMENTI CICLABILI DA IMPLEMENTARE?



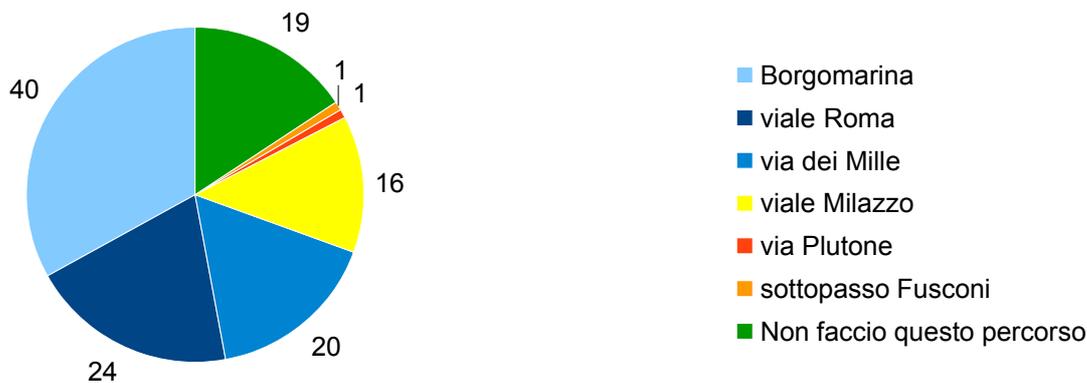
11.6.2. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD MILANO MARITTIMA IN BICICLETTA SCEGLI:



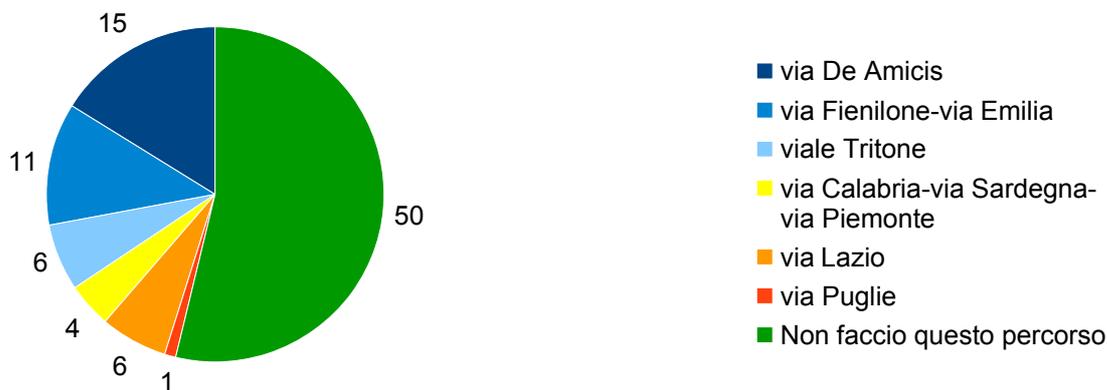
11.6.3. SE HAI RISPOSTO “VIALE DUE GIUGNO” O “VIALE DANTE-MATTEOTTI” PERCHÉ NON UTILIZZI LA CICLABILE DEL WATERFRONT?



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



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

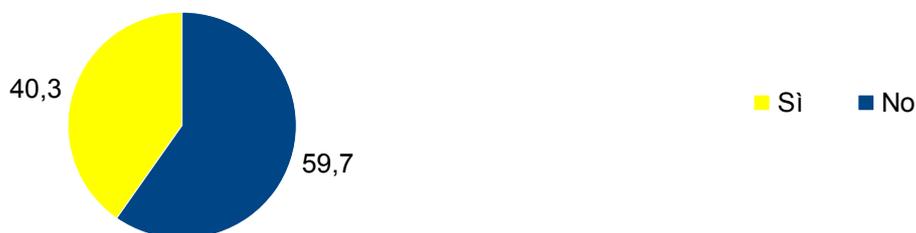




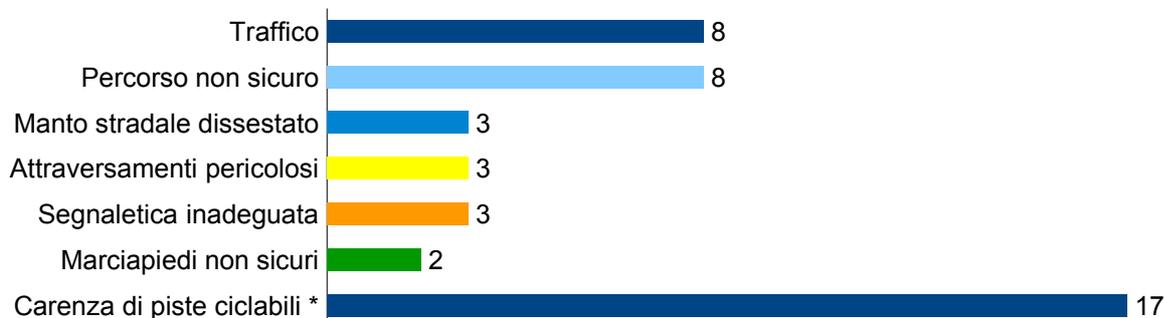
11.7. SPOSTAMENTO CASA-SCUOLA

Secondo i cittadini, lo spostamento tra casa e scuola per i bambini è reso pericoloso dal traffico e dalla carenza di percorsi ciclopedonali continuativi e sicuri. La metà dei partecipanti ritiene utile la creazione di aree pedonali in prossimità delle scuole e in più ritengono che il trasporto scolastico vada potenziato. Attualmente il mezzo prevalentemente utilizzato per il tragitto casa-scuola è l'automobile (circa un terzo delle risposte), seguito dall'autobus e dalla bici.

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

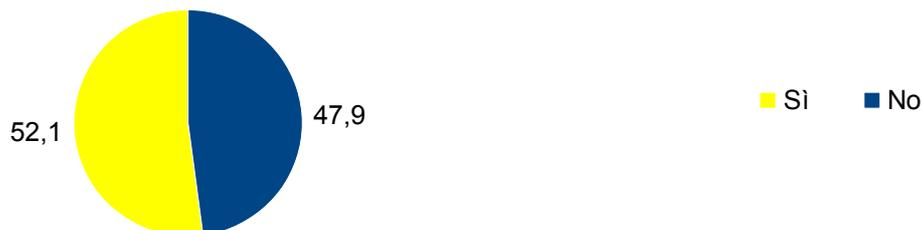


11.7.2. SE HAI RISPOSTO NO, PERCHÉ?

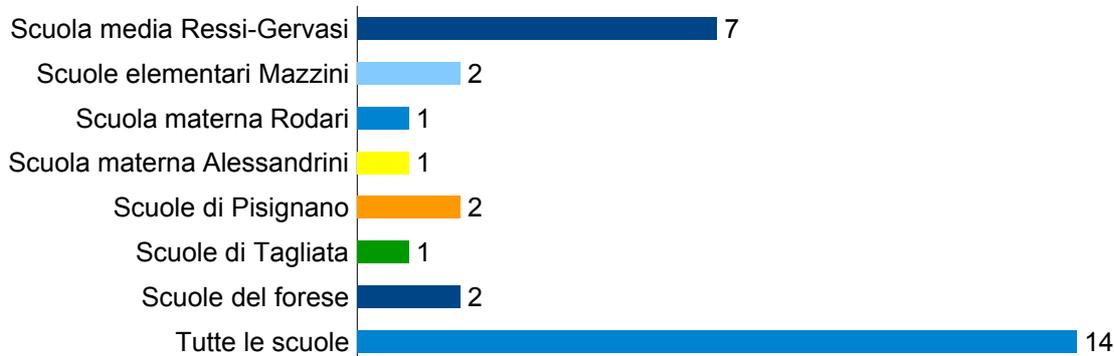


- Assenza di collegamenti ciclabili tra Villa Inferno e Cervia; Malva Sud e scuole; a Pisignano; a Montaletto.

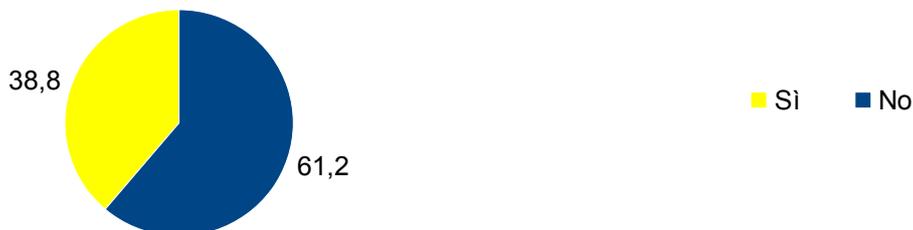
11.7.3. RITIENI UTILE CREARE AREE PEDONALI IN PROSSIMITÀ DELLE SCUOLE?



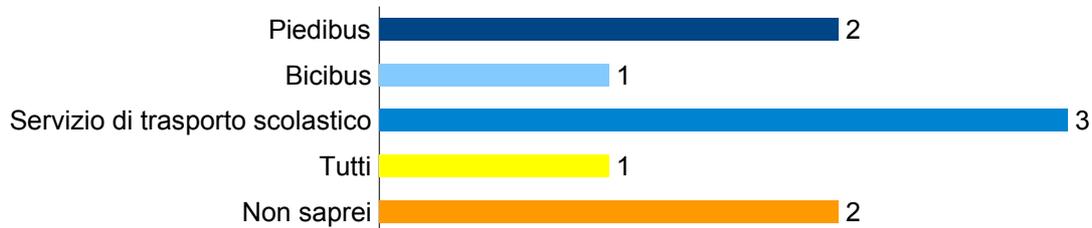
11.7.4. SE HAI RISPOSTO SÌ, DOVE?



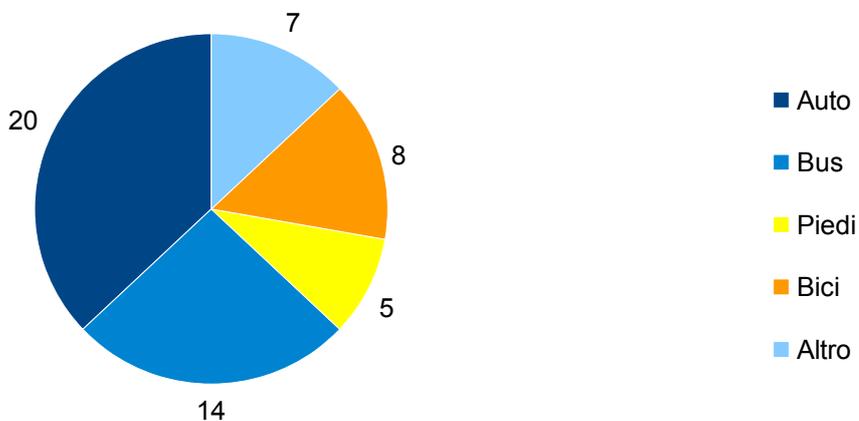
11.7.5. RITIENI UTILE POTENZIARE SERVIZI DI TRASPORTO/ACCOMPAGNAMENTO DEI BAMBINI A SCUOLA?



11.7.6. SE HAI RISPOSTO SÌ, QUALI?



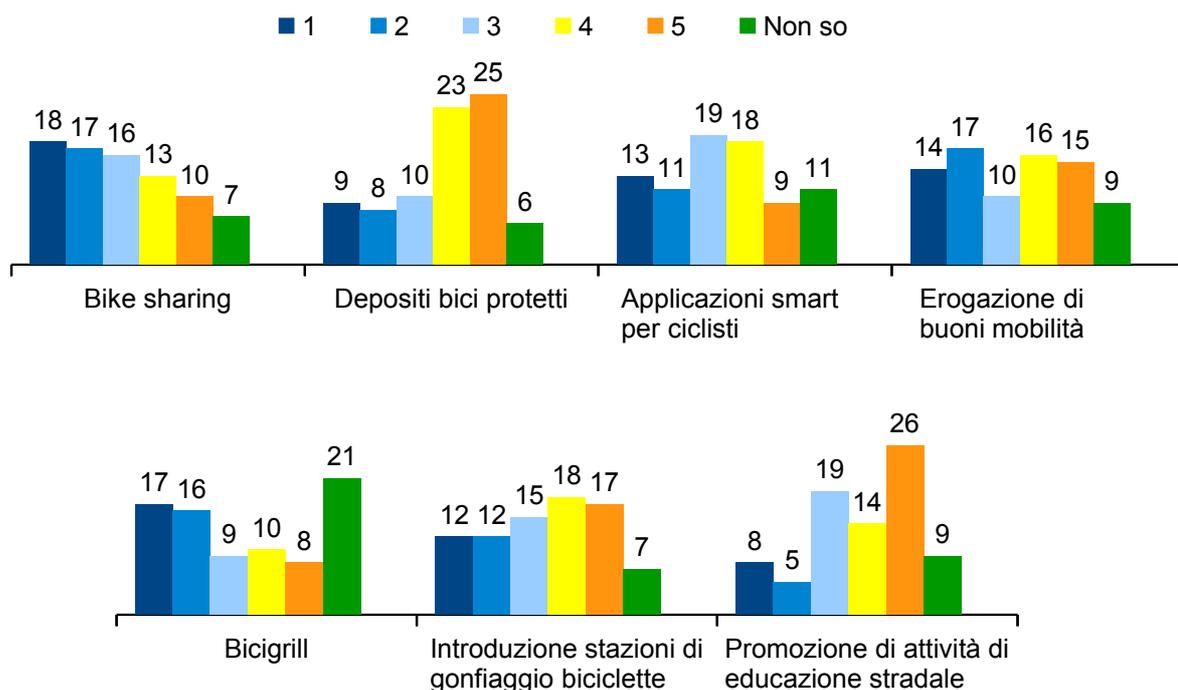
11.7.7. SE HAI FIGLI CHE VANNO SCUOLA, CHE MEZZO UTILIZZANO?



11.8. MOBILITÀ SOSTENIBILE

Secondo le risposte raccolte, per promuovere la mobilità sostenibile sarebbero utili in primo luogo l'introduzione di depositi bici protette e la promozione di attività di educazione stradale. La maggior parte dei partecipanti concorda con l'importanza di individuare aree e percorsi per sport all'aria aperta, soprattutto nelle pinete. Altro tema che mette d'accordo la maggioranza dei partecipanti è la carenza di colonnine per la ricarica di mezzi elettrici. In generale, le azioni che il comune di Cervia dovrebbe attuare sono la realizzazione di nuove piste ciclabili, particolarmente carenti nel forese, ed il completamento e la messa in sicurezza di quelle esistenti. Altre azioni necessarie sono la manutenzione delle strade, la creazione di parcheggi scambiatori, la limitazione alla circolazione e alla sosta di auto in centro, il potenziamento del servizio di trasporto pubblico. Infine, tra i luoghi del territorio non sufficientemente valorizzati spiccano le pinete e la salina.

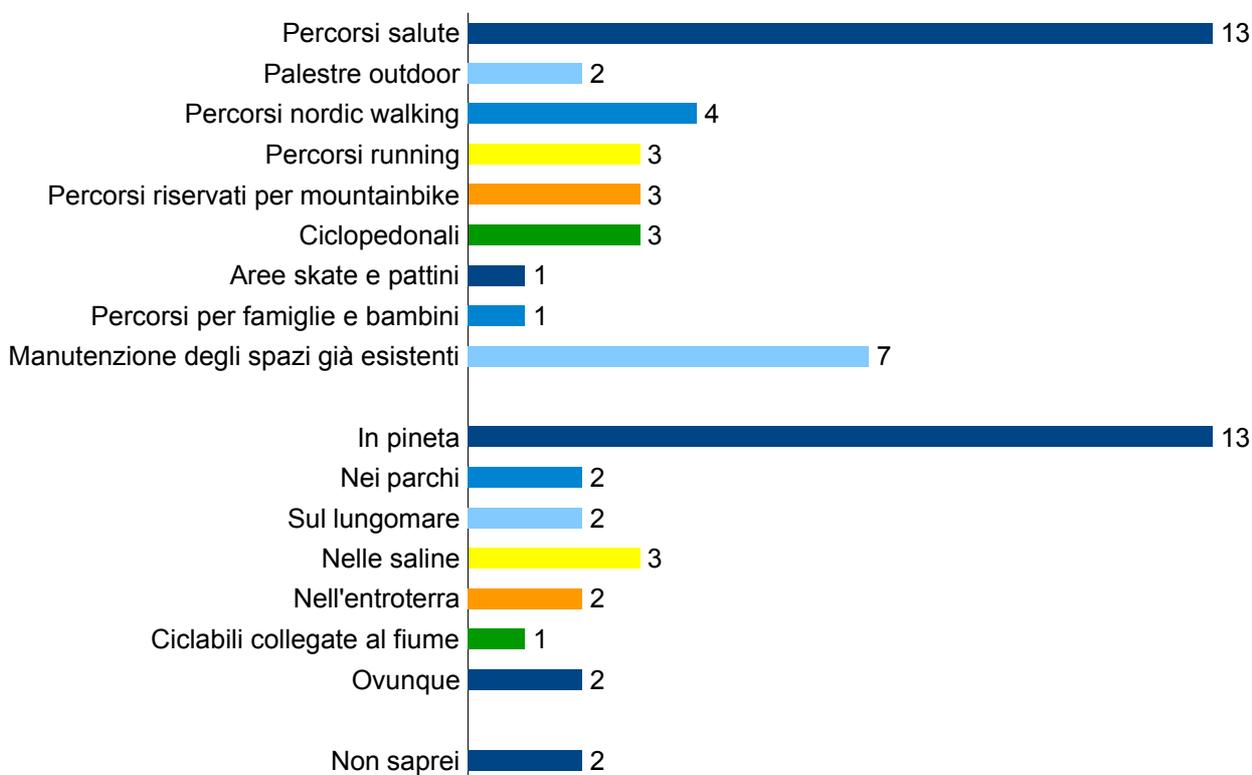
11.8.1. QUALI SERVIZI RITIENI UTILE POTENZIARE PER PROMUOVERE UN MODELLO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE?



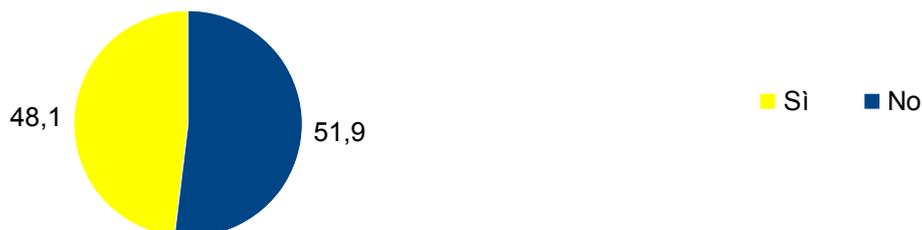
11.8.2. RITIENI UTILE INDIVIDUARE AREE O PERCORSI ADIBITI ALLO SPORT ALL'ARIA APERTA?



11.8.3. CHE TIPO DI PERCORSO E DOVE?



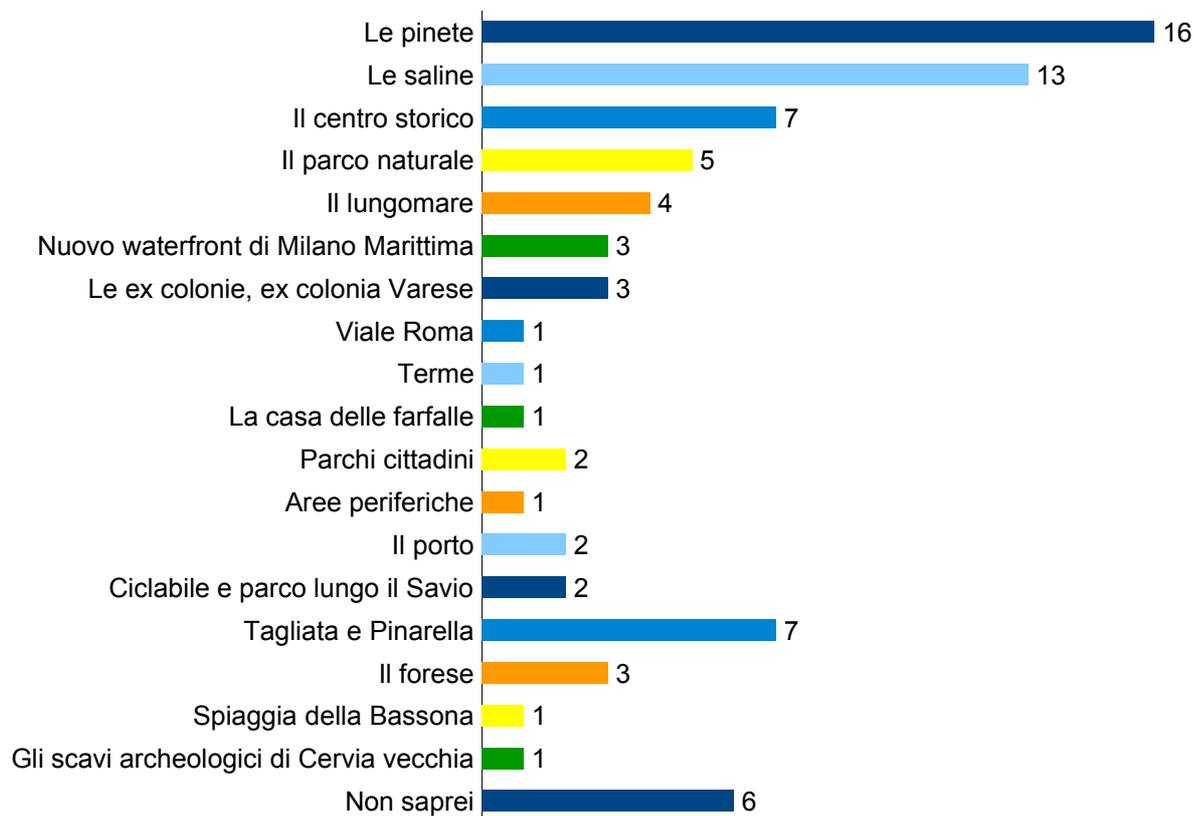
11.8.4. STAI VALUTANDO LA POSSIBILITÀ DI SOSTITUIRE L'AUTO TRADIZIONALE CON UN MEZZO ELETTRICO?



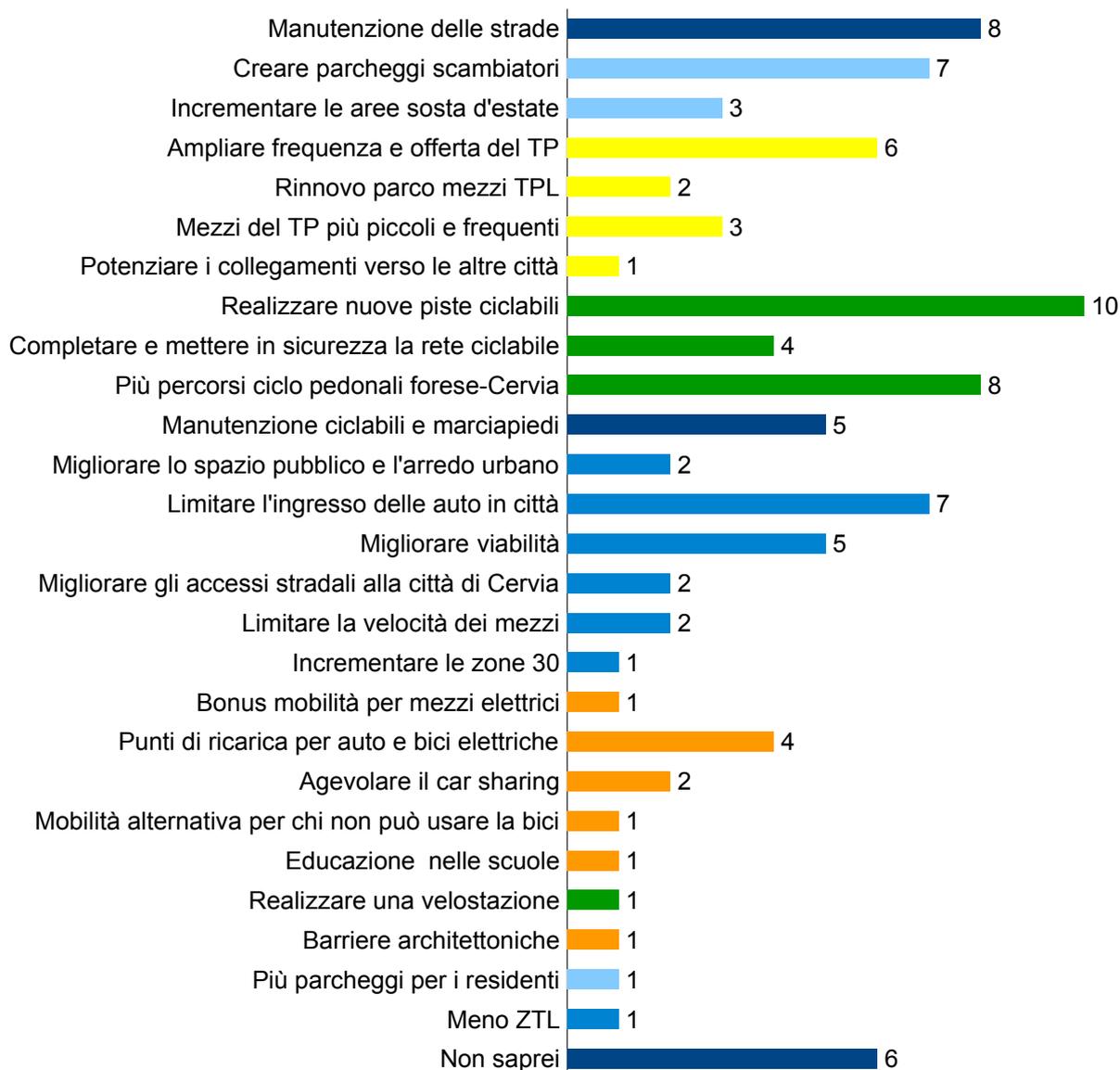
11.8.5. SE SÌ, RITIENI CHE I PUNTI DI RICARICA NEL TERRITORIO COMUNALE SIANO SUFFICIENTI A COPRIRE LE ESIGENZE CONNESSE AI TUOI SPOSTAMENTI?



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



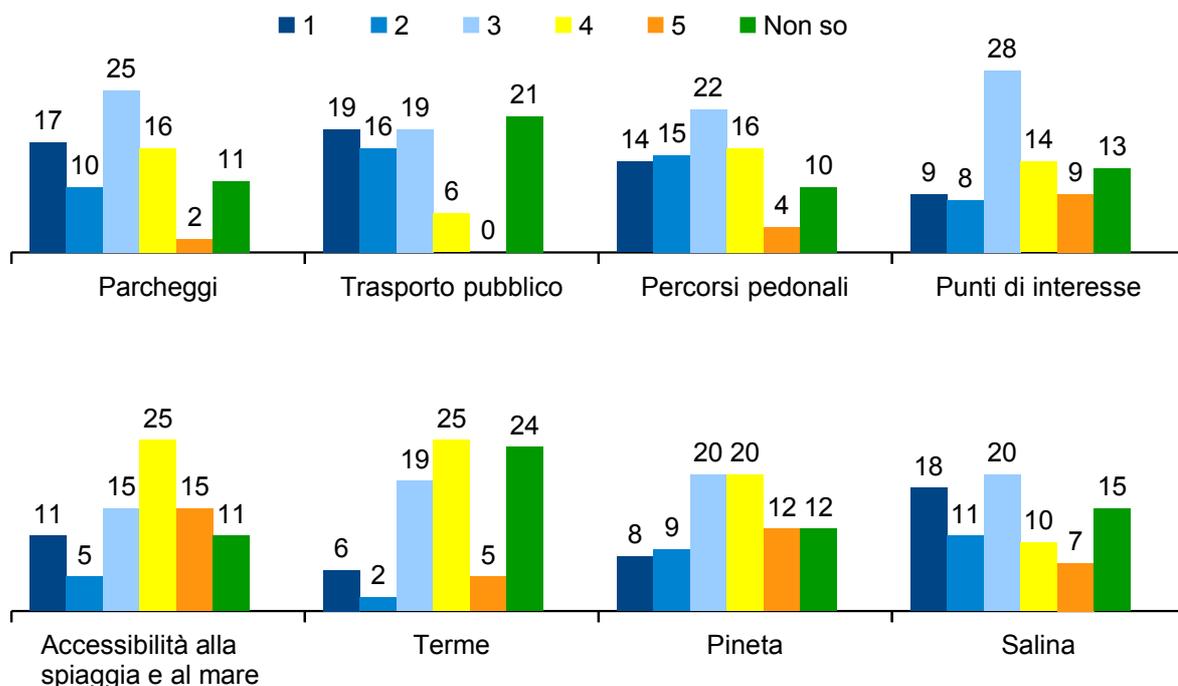
11.8.7. COSA PENSI SI DEBBA FARE PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA A CERVIA, PER RENDERE LA MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILE E LA CITTÀ PIÙ PIACEVOLE?



11.9. ACCESSIBILITÀ

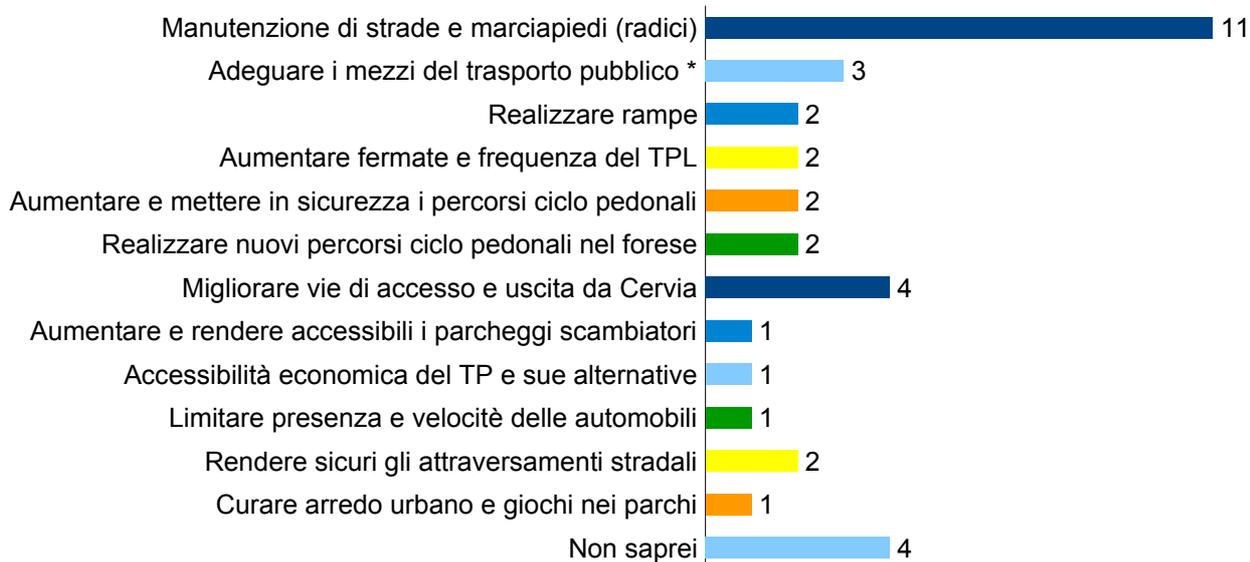
Dal punto di vista dell'accessibilità, le maggiori criticità sono rappresentate dal trasporto pubblico e dai percorsi pedonali; i luoghi considerati più accessibili, invece, sono la spiaggia e la pineta. Oltre all'introduzione di pedane, stalli per carrozzine e deposito bagagli nei mezzo pubblici, l'azione considerata più utile è la manutenzione del manto stradale e dei marciapiedi, divelti e resi impraticabili dalla presenza di radici. Per migliorare l'accessibilità urbana è auspicabile un ripensamento delle vie di ingresso e uscita da Cervia.

11.9.1. QUANTO RITIENI CHE CERVIA SIA ACCESSIBILE DAL PUNTO DI VISTA DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE PER UN GENITORE CON BAMBINI PICCOLI (0-3 ANNI), UN ANZIANO O UNA PERSONA CON DISABILITÀ? (DA 1 "POCO ACCESSIBILE A 5 MOLTO ACCESSIBILE")





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



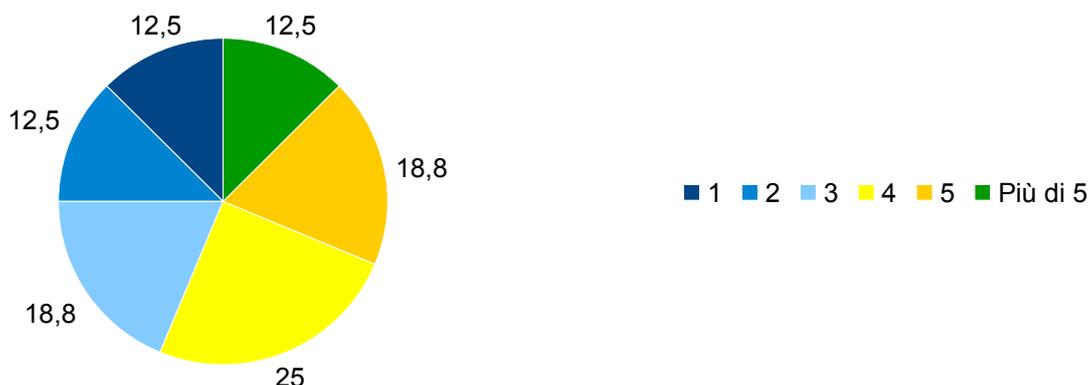
* con pedane per diasabili, stalli per carrozzine, area di deposito bagagli, ecc.

12. DOMANDE AI TURISTI

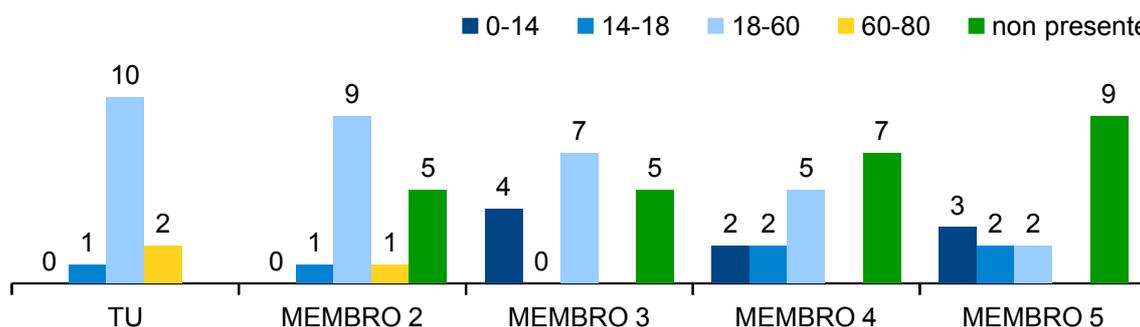
12.1. INFORMAZIONI SUL TURISTA

Le persone che hanno risposto al questionario come turisti provengono in prevalenza dalle altre province dell'Emilia Romagna. Durante il periodo di villeggiatura alloggiano tutti nelle località della costa, circa la metà di essi nel capoluogo. La metà dei turisti dichiara di alloggiare presso una casa di proprietà. Il mezzo prevalentemente utilizzato per raggiungere Cervia è l'automobile (circa i tre quarti delle risposte). Un terzo delle persone trascorre nel territorio solamente i fine settimana, il 25% l'intera stagione estiva. Gli elementi per i quali i turisti scelgono Cervia sono il mare e le pinete e, in secondo luogo, per la presenza di attività come i mercatini serali e gli eventi.

12.1.1. QUANTE PERSONE DELLA TUA FAMIGLIA VENGONO A CERVIA IN VACANZA, COMPRESO TE?



12.1.2. INDICA A QUALI FASCE D'ETÀ APPARTENGONO I MEMBRI DELLA TUA FAMIGLIA

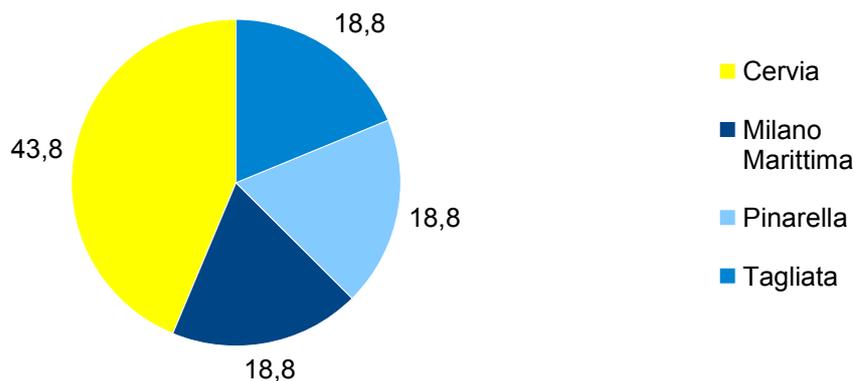




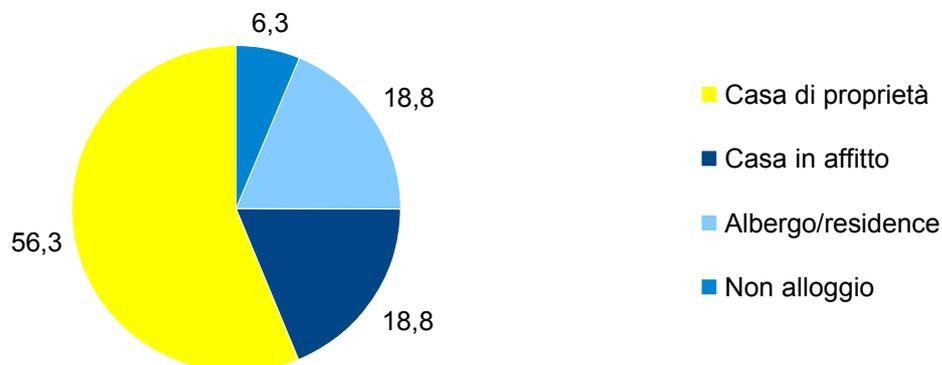
12.1.3. QUAL È IL TUO COMUNE DI RESIDENZA?



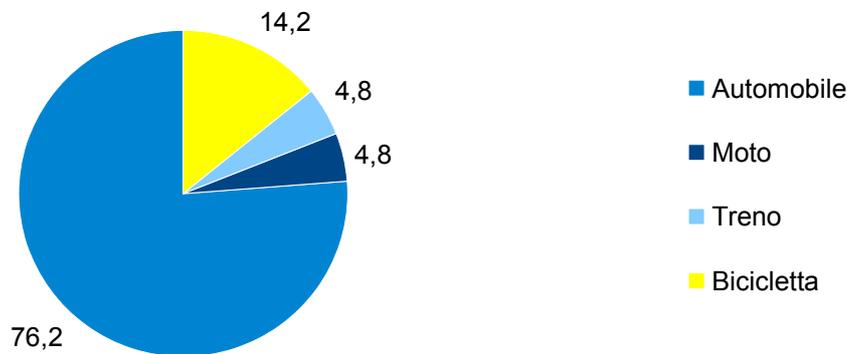
12.1.4. IN QUALE LOCALITÀ ALLOGGI DURANTE LA TUA PERMANENZA A CERVIA?



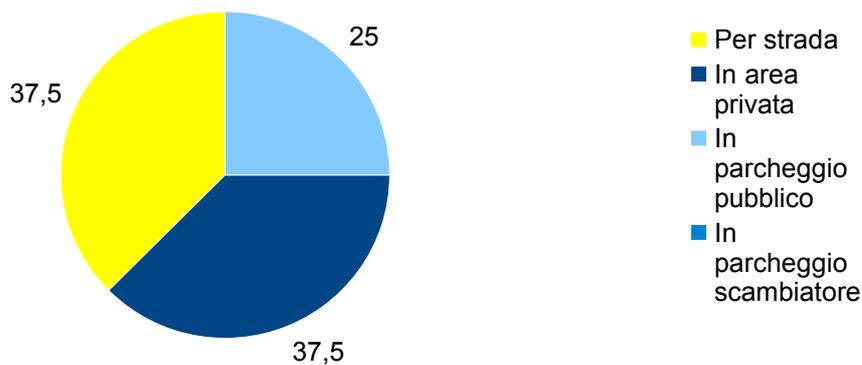
12.1.5. DOVE ALLOGGI DURANTE LA TUA PERMANENZA A CERVIA?



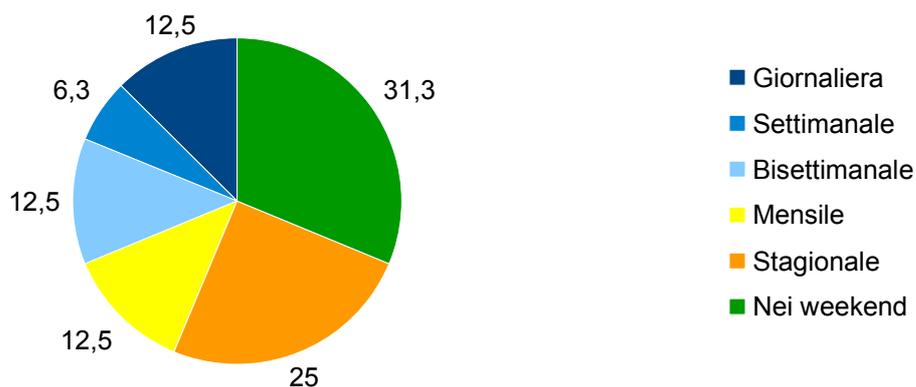
12.1.6. CON QUALE MEZZO RAGGIUNGI CERVIA?



12.1.7. SE IN AUTO, DOVE LA PARCHEGGI?

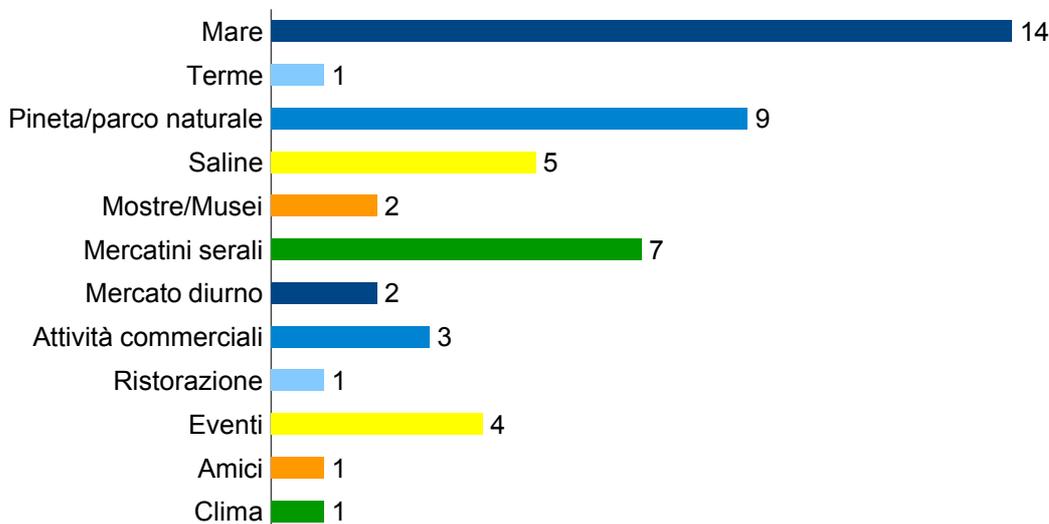


12.1.8. LA TUA PERMANENZA A CERVIA SOLITAMENTE È:

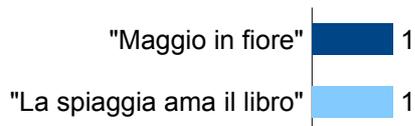




12.1.9. QUALI SONO LE ATTRATTIVE PRINCIPALI PER LE QUALI VIENI A CERVIA?



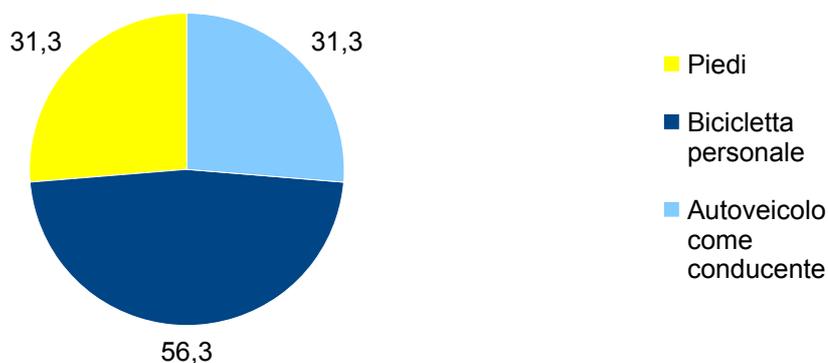
12.1.10. SE HAI RISPOSTO "EVENTI" QUALI?



12.2. TRASPORTO PUBBLICO

La metà dei turisti si sposta nel territorio comunale con la propria bicicletta, gli altri si dividono tra l'andare in automobile e a piedi. Le principali criticità del trasporto pubblico sono rappresentate dalla scarsa frequenza dei mezzi e dall'ubicazione e dall'arredo delle fermate.

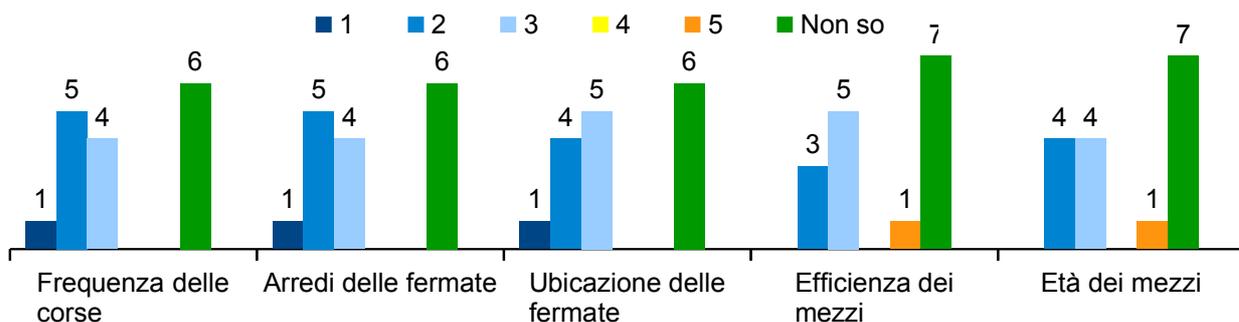
12.2.1. QUALE MEZZO UTILIZZI PREVALENTEMENTE PER SPOSTARTI NEL TERRITORIO COMUNALE?



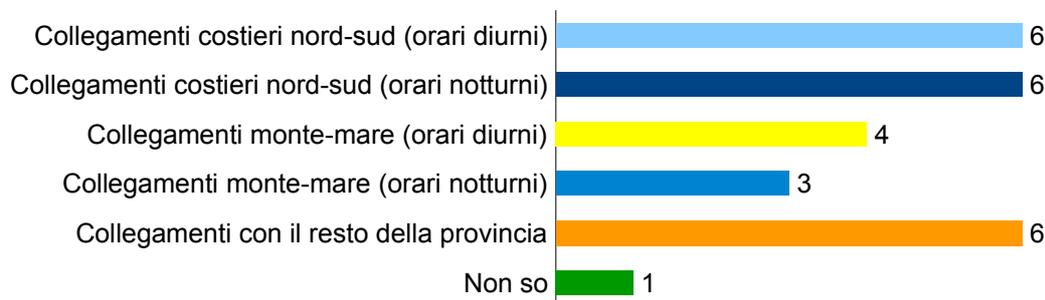
12.2.2. QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI NON UTILIZZI IL MEZZO “PIEDI”, “BICICLETTA” O “BUS” PER EFFETTUARE QUESTO SPOSTAMENTO?



12.2.3. COME GIUDICHI IL TRASPORTO PUBBLICO NELLA ZONA DOVE ALLOGGI? (DA 1 “POCO SODDISFACENTE” A 5 “MOLTO SODDISFACENTE”)

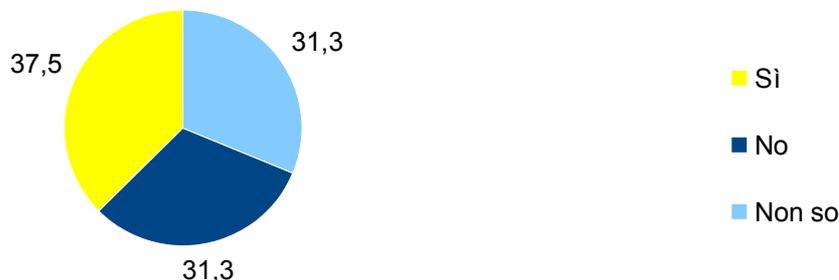


12.2.4. RITIENI UTILE INTRODURRE NUOVI PERCORSI DI TRASPORTO PUBBLICO AL FINE DI MIGLIORARE I COLLEGAMENTI NEL TERRITORIO?





12.2.5. RITIENI UTILE POTENZIARE I SERVIZI DI TRASPORTO DA E VERSO IL PARCHEGGIO SCAMBIATORE?



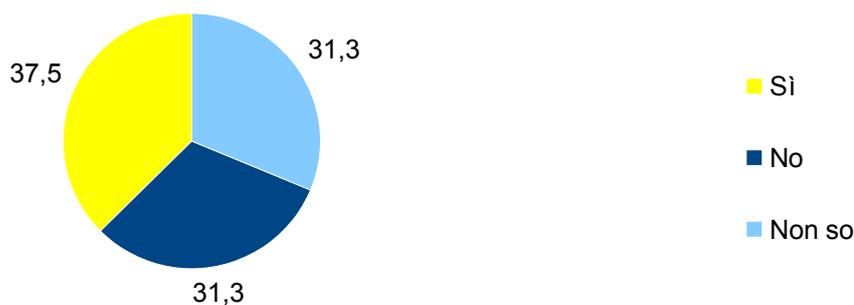
12.2.6. SE SÌ, QUALI?



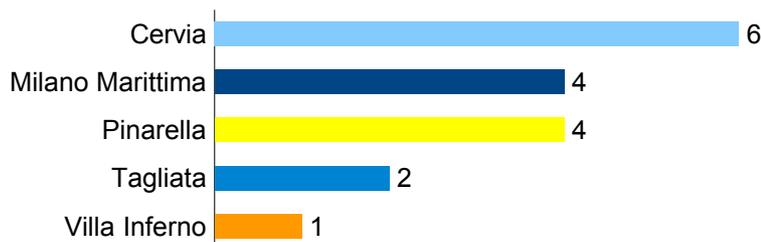
12.3. SOSTA

Un terzo dei partecipanti auspica la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori, da localizzare prevalentemente a Cervia. L'ampliamento delle aree di sosta per camper non è invece ritenuta necessaria.

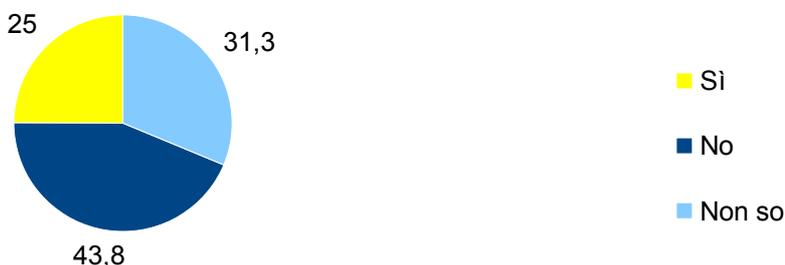
12.3.1. RITERRESTI UTILE LA CREAZIONE DI NUOVI PARCHEGGI SCAMBIATORI?



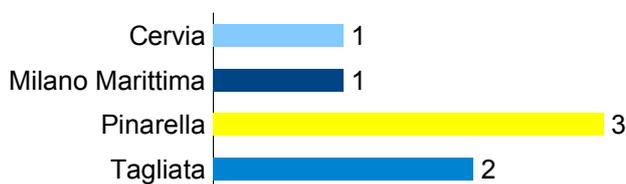
12.3.2. SE SÌ, DOVE?



12.3.3. RITIENI UTILE AMPLIARE LE AREE SOSTE CAMPER?



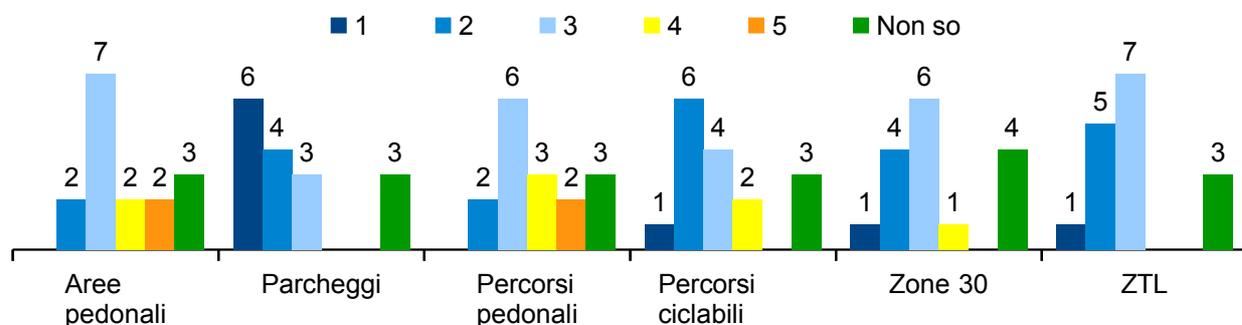
12.3.4. SE SÌ, DOVE ?



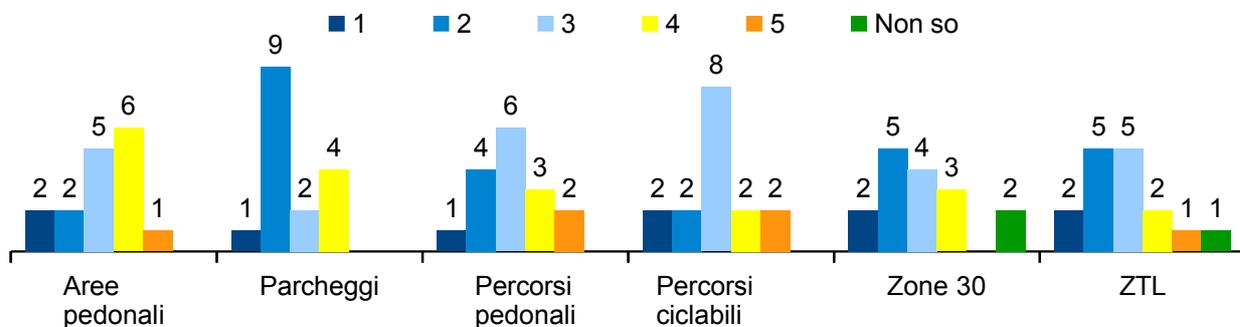
12.4. INFRASTRUTTURE

La principale criticità delle infrastrutture nella zona di Milano Marittima è rappresentata dai parcheggi, mentre percorsi e aree pedonali sono giudicati in maniera più positiva. Anche a Cervia i parcheggi rappresentano un punto debole, i percorsi ciclabili sono invece sufficienti. A Pinarella/Tagliata raccolgono pareri prevalentemente negativi i parcheggi, le ZTL e le aree pedonali. Secondo i pareri raccolti, l'offerta di sosta andrebbe ampliata soprattutto a Cervia e, in secondo luogo a Milano Marittima. La metà dei partecipanti è favorevole alla creazione di nuove ZTL.

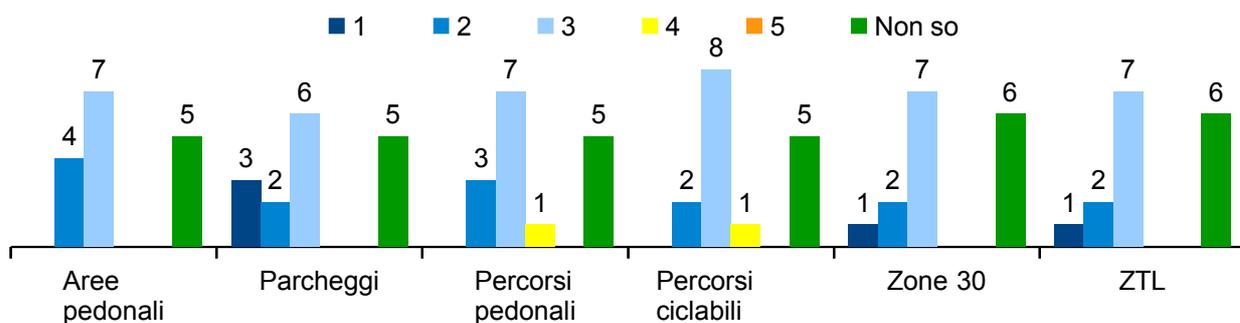
12.4.1. QUANTO RITIENI CHE SIANO SODDISFACENTI LE INFRASTRUTTURE NELLA ZONA DI MILANO MARITTIMA? (DA 1 "POCO SODDISFACENTE" A 5 "MOLTO SODDISFACENTE")



12.4.2. QUANTO RITIENI CHE SIANO SODDISFACENTI LE INFRASTRUTTURE NELLA ZONA DI CERVIA? (DA 1 "POCO SODDISFACENTE" A 5 "MOLTO SODDISFACENTE")



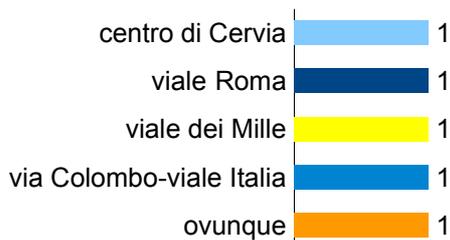
12.4.3. QUANTO RITIENI CHE SIANO SODDISFACENTI LE INFRASTRUTTURE NELLA ZONA DI PINARELLA/TAGLIATA? (DA 1 "POCO SODDISFACENTE" A 5 "MOLTO SODDISFACENTE")



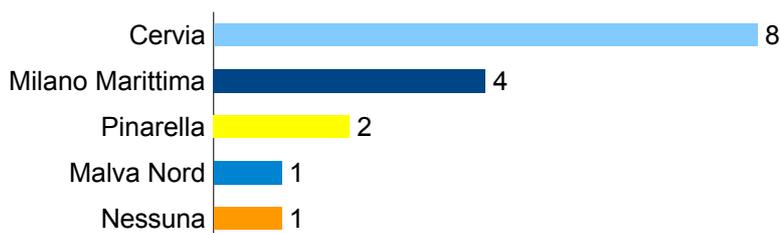
12.4.4. TI PIACEREBBE AMPLIARE LE AREE PEDONALI URBANE/ZONE A TRAFFICO LIMITATO ESISTENTI O CREARNE DI NUOVE?



12.4.5. SE SÌ, DOVE?



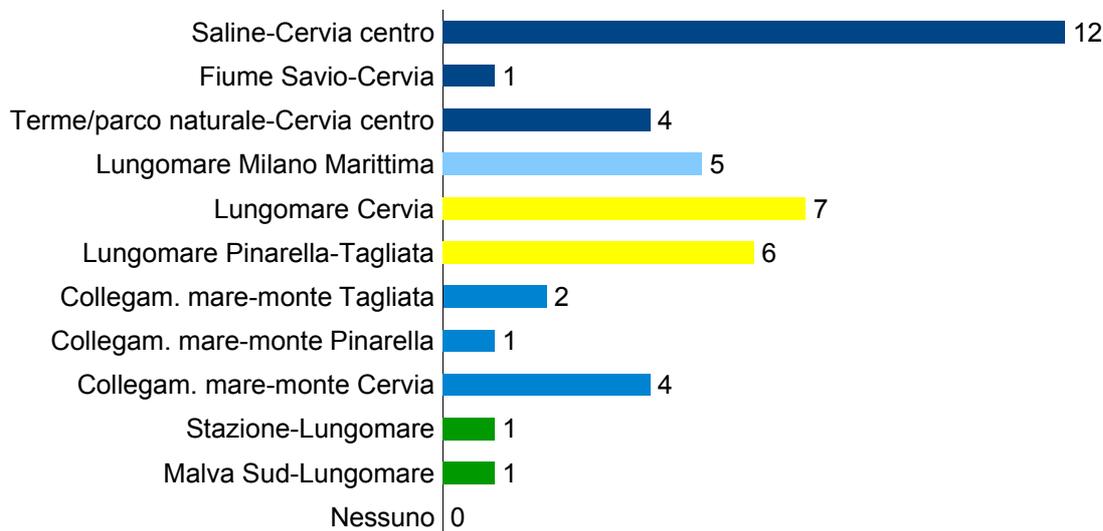
12.4.6. IN QUALE ZONA RITIENI UTILE AMPLIARE L'OFFERTA DI SOSTA?



12.5. MOBILITÀ CICLABILE

Secondo la maggioranza dei turisti il collegamento ciclabile che più necessita di essere implementato è quello tra le Saline e il centro di Cervia, in secondo luogo andrebbero migliorate le ciclabili sul lungomare.

12.5.1. QUALI RITIENI CHE SIANO I COLLEGAMENTI CICLABILI DA IMPLEMENTARE?



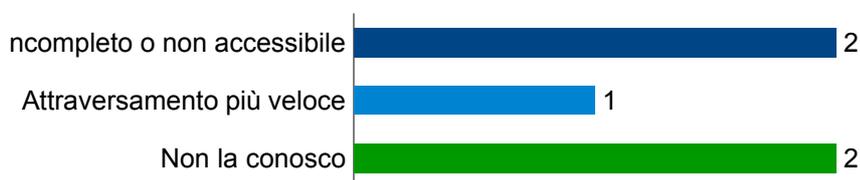
12.5.2. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD MILANO MARITTIMA IN BICICLETTA SCEGLI:



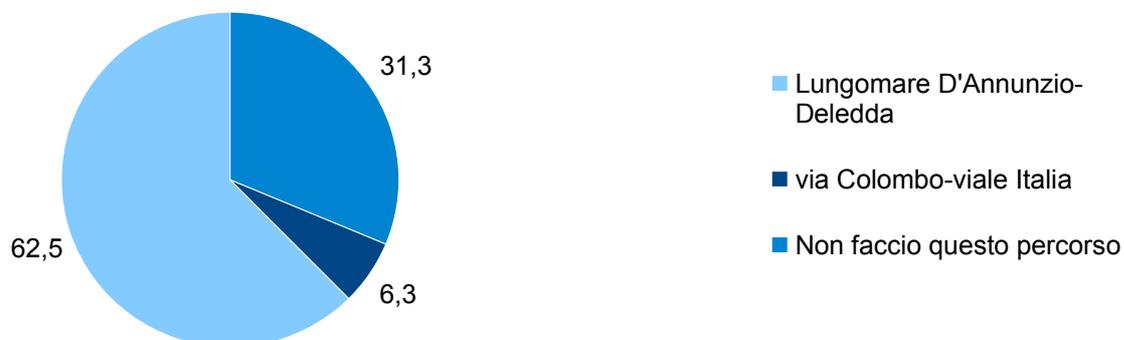
r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.F



12.5.3. SE HAI RISPOSTO “VIALE DUE GIUGNO” O “VIALE DANTE-MATTEOTTI” PERCHÉ NON UTILIZZI LA CICLABILE DEL WATERFRONT?



12.5.4. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD CERVIA QUALE PERCORSO SCEGLI?



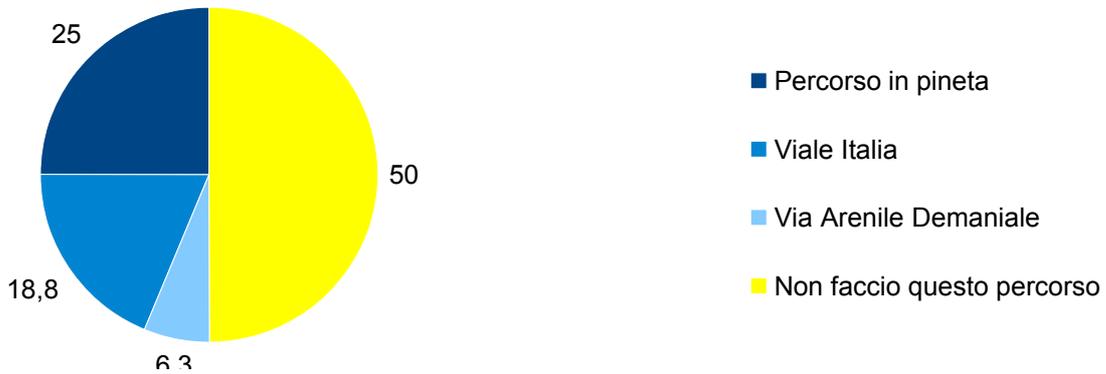
12.5.5. PERCHÉ?



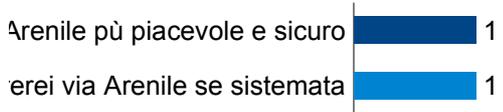
12.5.6. PER ATTRAVERSARE DA NORD A SUD PINARELLA/TAGLIATA IN BICICLETTA, QUALE PERCORSO SCEGLI?



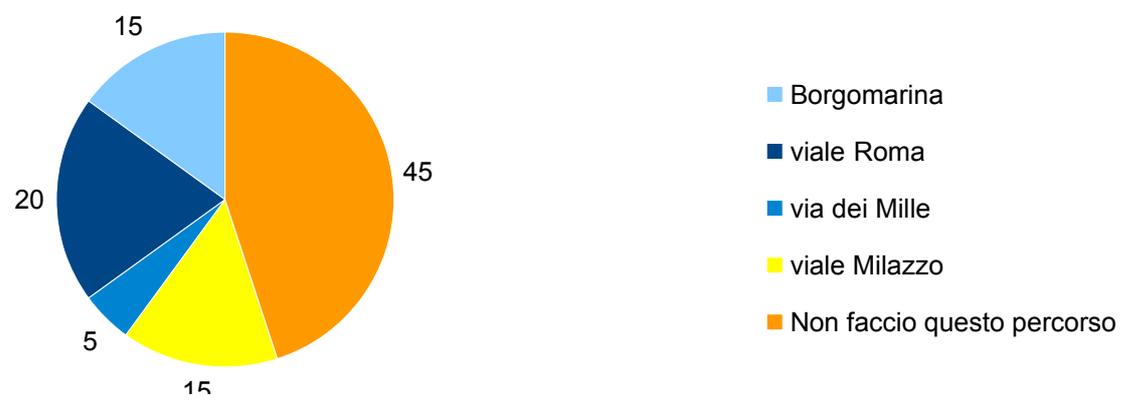
r_emi.ro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.F



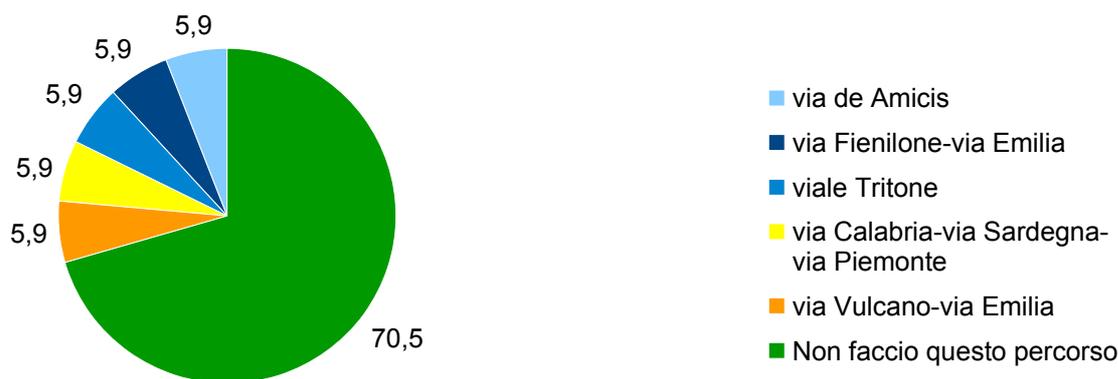
12.5.7. PERCHÉ?



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



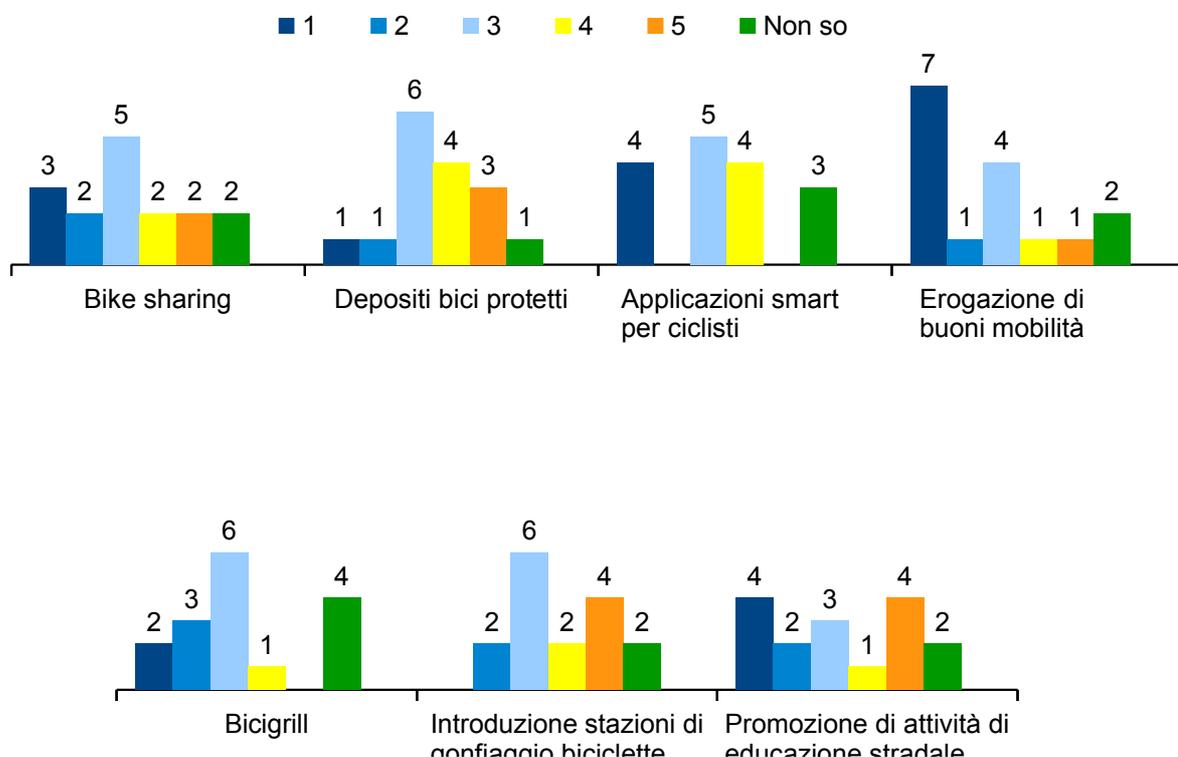
12.5.9. PER ATTRAVERSARE PINARELLA/TAGLIATA IN BICICLETTA IN DIREZIONE MARE, QUALE PERCORSO SCEGLI?



12.6. MOBILITÀ SOSTENIBILE

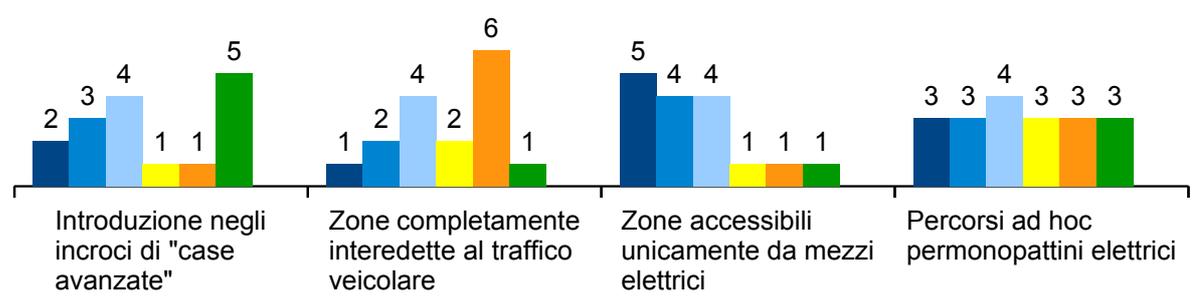
Tra le azioni che i turisti ritengono utili alla promozione della mobilità sostenibile: la creazione di zone completamente interdette al traffico veicolare, l'introduzione di depositi bici protetti e di stazioni per il gonfiaggio delle bici. Le azioni considerate meno utili sono l'erogazione di buoni mobilità e la creazione di zone accessibili unicamente da mezzi elettrici. Andrebbero realizzate aree di sosta al di fuori del centro e del lungomare, così da ridurre la presenza di auto in queste zone, valutando l'introduzione di nuove aree pedonali e ZTL. Andrebbe inoltre implementata la rete ciclabile.

12.6.1. QUALI SERVIZI RITIENI UTILE POTENZIARE PER PROMUOVERE UN MODELLO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE? (DA 1 "POCO UTILE" A 5 "MOLTO UTILE")





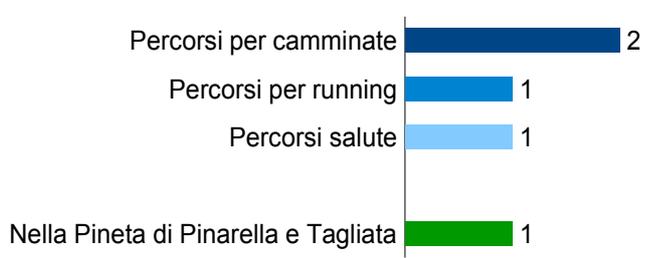
r_emiro.Giunta - Prot. 06/10/2022.1006418.F



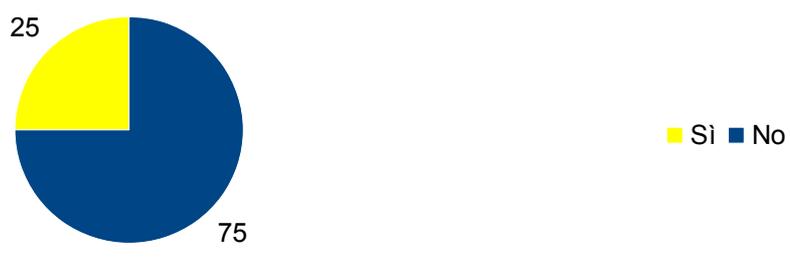
12.6.2. RITIENI UTILE INDIVIDUARE AREE O PERCORSI ADIBITI ALLO SPORT ALL'ARIA APERTA?



12.6.3. CHE TIPO DI PERCORSO E DOVE (PERCORSI PER NORDIC WALKING, PERCORSI SALUTE...)?



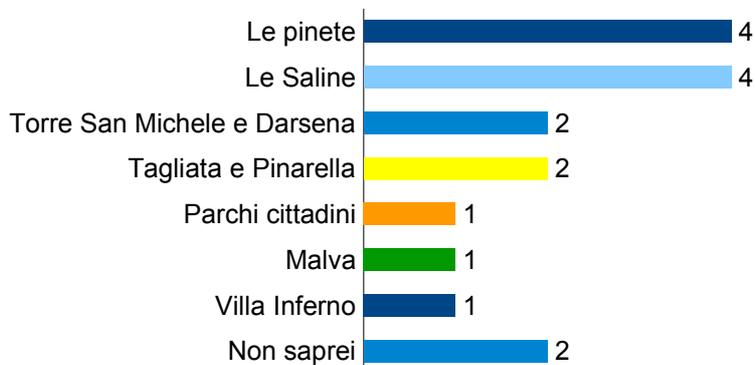
12.6.4. SE POSSIEDI L'AUTO ELETTRICA, RITIENI CHE I PUNTI DI RICARICA NEL TERRITORIO COMUNALE SIANO SUFFICIENTI A COPRIRE LE ESIGENZE CONNESSE AI TUOI SPOSTAMENTI?



12.6.5. COSA PENSI SI DEBBA FARE PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA A CERVIA, PER RENDERE LA MOBILITÀ PIÙ SOSTENIBILE E LA CITTÀ PIÙ PIACEVOLE?



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

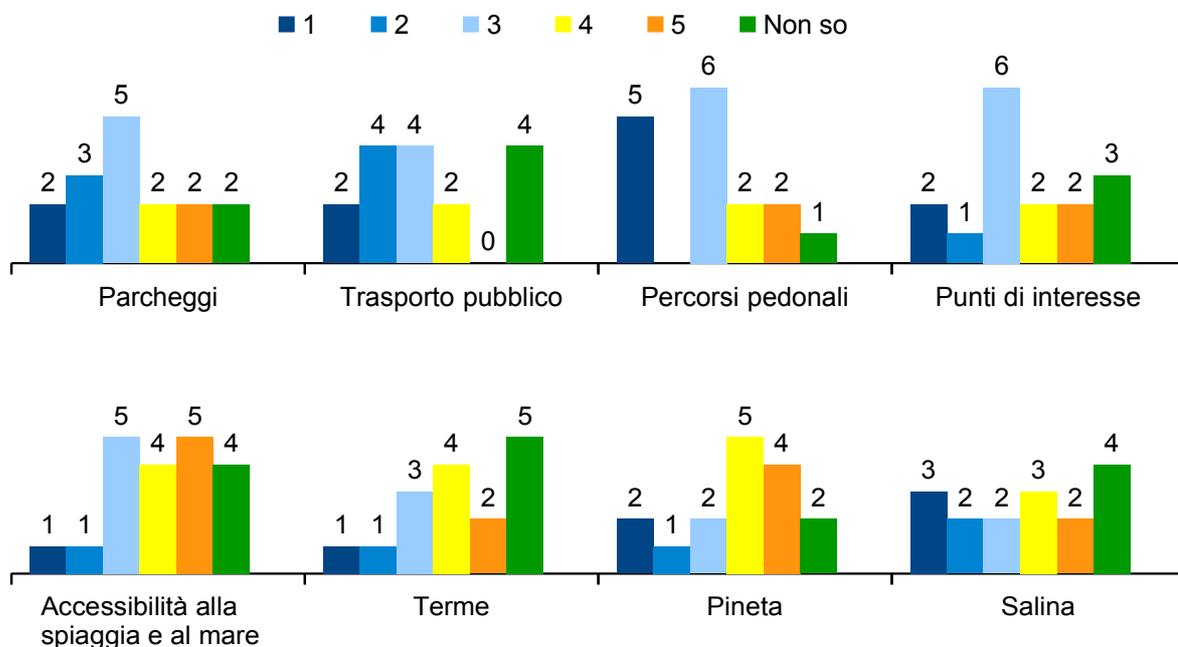


12.7. ACCESSIBILITÀ

Gli elementi meno accessibili a bambini, anziani e disabili sono i percorsi pedonali, che andrebbero migliorati, soprattutto dal punto di vista della manutenzione dei marciapiedi. I punti giudicati più accessibili sono la spiaggia e la pineta.

12.7.1. QUANTO RITENI CHE CERVIA SIA ACCESSIBILE DAL PUNTO DI VISTA DELLE

BARRIERE ARCHITETTONICHE PER UN GENITORE CON BAMBINI PICCOLI (0-3 ANNI), UN ANZIANO O UNA PERSONA CON DISABILITÀ? (DA 1 “POCO ACCESSIBILE A 5 “MOLTO ACCESSIBILE”)



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

Migliorare i percorsi pedonali 2

12.8. COLLEGAMENTI CON LE STRUTTURE RICETTIVE

12.8.1. RITIENI EFFICIENTI I SERVIZI DI TRASPORTO PARTENZE-ARRIVI DA E VERSO LE STRUTTURE RICETTIVE? (DA 1 “POCO EFFICIENTE” A 5 “MOLTO “EFFICIENTE”)

