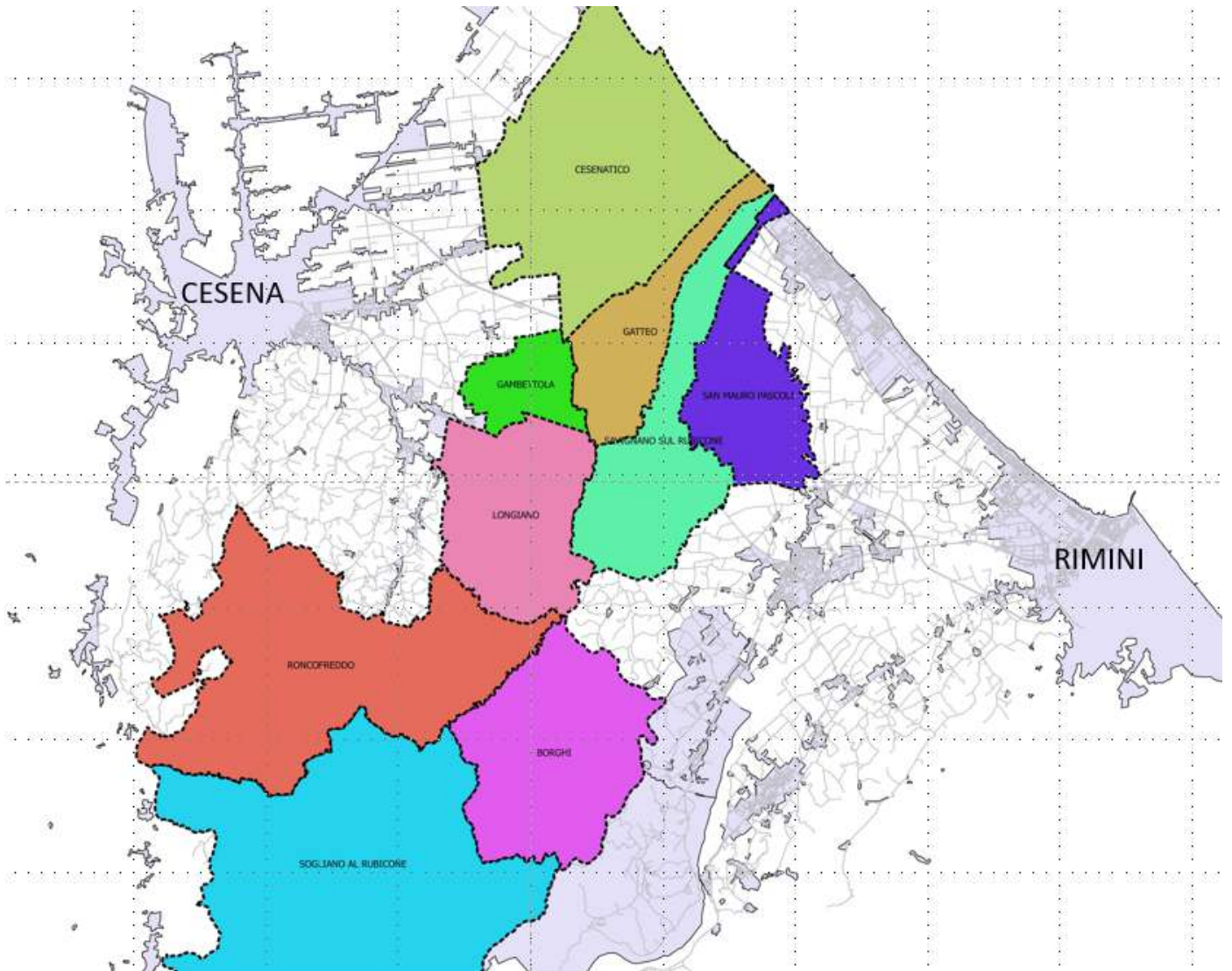


PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

QUADRO CONOSCITIVO



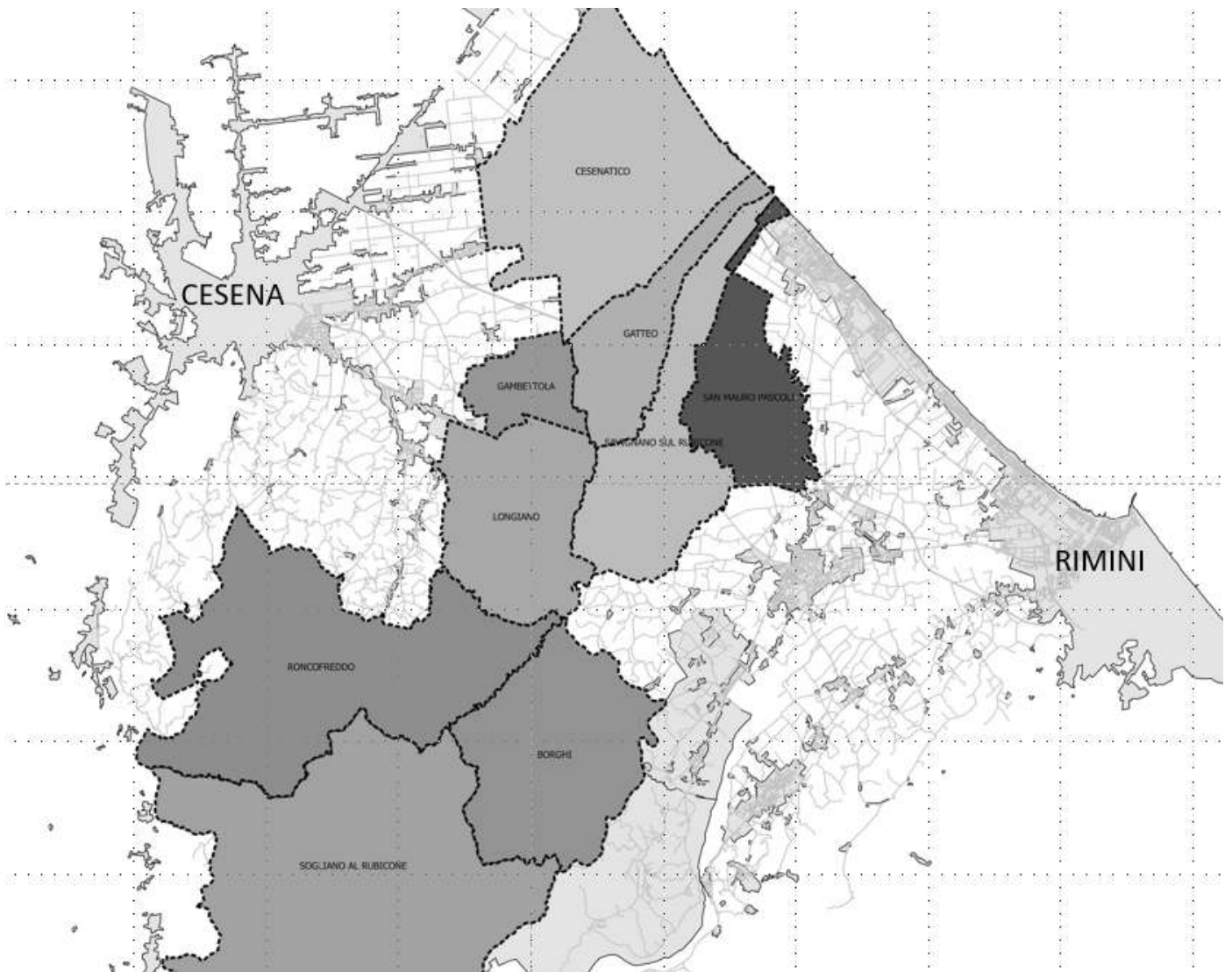
Gennaio 2025



PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

QUADRO CONOSCITIVO

BOZZA



Gruppo di lavoro

Ingegnere Massimo Percudani

Architetto Piera Simonetta Pala

1 SOMMARIO

2	PREMESSA	3
3	Unione Rubicone e mare	4
4	quadro normativo	5
4.1	Quadro normativo, pianificatorio e programmatico.....	5
4.1.1	Livello europeo	5
4.1.2	Livello nazionale	11
4.1.3	Livello regionale.....	13
4.1.4	Livello sovralocale	18
4.1.5	Livello locale (Unione Rubicone e Mare)	18
5	quadro CONOSCITIVO REGIONALE	20
5.1	Inquadramento socioeconomico	20
5.1.1	Caratteristiche e dinamiche demografiche.....	20
5.1.2	Imprese e dinamiche occupazionali	22
5.2	Offerta di reti e servizi di trasporto	22
5.2.1	Rete stradale esistente e gerarchizzazione (la rete infrastrutturale regionale primaria)..	24
6	quadro CONOSCITIVO UNIONE RUBICONE E MARE	26
6.1	Struttura territoriale e insediativa	26
6.2	Struttura economica	29
6.3	Localizzazione di servizi e poli di attrazione	31
6.3.1	Le scuole	32
6.3.2	Strutture sanitarie di ricovero e cura	32
6.3.3	Centri commerciali.....	33
6.3.4	Individuazione poli di attrazione	33
6.3.5	I centri turistici lungo la costa	33
6.4	Aree di trasformazione	34
7	quadro complessivo dell'offerta di mobilita'	36
7.1	La rete stradale esistente.....	36
7.2	Reti e servizi di trasporto pubblico esistente	37
7.2.1	Rete e servizi ferroviari.....	37
7.2.2	Rete e servizi di autolinee	38
7.2.3	La rete ciclabile esistente e le previsioni.....	44
7.3	Nodi di interscambio esistenti per la mobilita'	45

7.4	Parcheggi e aree di sosta	47
7.5	Passaggi a livello a raso	47
7.6	Postazioni di ricarica per veicoli elettrici	47
7.7	Politiche della mobilità, regolamentazione e controllo della circolazione.....	48
7.8	Il sistema della logistica urbana	48
8	quadro complessivo deLLA DOMANDA di mobilita'	51
8.1	Spostamenti delle persone – Mobilità sistematica ISTAT	51
8.2	Spostamenti delle persone – Rilievi dei flussi di traffico veicolare (Regione).....	52
8.3	Spostamenti delle persone – Matrici O/D (Regione).....	53
8.4	Spostamenti delle persone – Indagini saliti/discesi – Frequentazioni RFI.....	56
8.5	Incidentalità	57
8.6	Il Parco veicolare.....	60
8.7	Impatti ambientali inquinamento atmosferico	60
8.8	Impatti ambientali inquinamento acustico.....	61
9	percorso partecipativo.....	63
10	INCONTRO CON I COMUNI.....	67
11	Definizione delle strategie delle azioni	75
11.1	Il quadro diagnostico.....	75
11.2	Strategie	75
11.3	Azioni.....	76

2 PREMESSA

I comuni di Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone, con funzione trasferita, ed i comuni di Borghi, Gambettola, Longiano e Roncofreddo, tramite apposita convenzione, hanno conferito all'Unione Rubicone e Mare la competenza relativa alla redazione del Piano Urbanistico Generale, ai sensi della nuova legge urbanistica regionale L.R. 24/2017.

L'Amministrazione ha ritenuto opportuno integrare le strategie generali, proprie dello strumento urbanistico, con le altre progettualità settoriali, in particolare con una visione strategica di insieme sul tema della mobilità, operata attraverso lo strumento del PUMS intercomunale.

Si è pertanto ritenuto di procedere all'elaborazione di un unico PUMS, per tutti nove i comuni dell'Unione, in coordinamento anche con gli altri piani urbanistici del comune di Cesenatico, già approvato, e del comune di Sogliano al Rubicone, in corso di definizione, per una gestione unitaria dei processi legati alle scelte di sviluppo urbanistico, infrastrutturale e dei servizi, del territorio di interesse.

Il PUMS - Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – è uno strumento di pianificazione strategica di medio-lungo termine con durata decennale, rivolto alle città metropolitane, agli enti di area vasta, a comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti; per gli altri enti è facoltativo, si tratta di uno strumento di pianificazione che si costruisce su piani già esistenti estendendone i contenuti; si tratta infatti di uno strumento sovraordinato ai piani di settore che si fonda sull'integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale.

Il PUMS ha il compito di sviluppare una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Le linee guida del PUMS sono introdotte dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4/08/2017 (in parte aggiornato con il DM n. 396 del 28/08/2019), esse hanno lo scopo di uniformare la procedura per la redazione ed approvazione del Piano e di individuare le strategie di riferimento, gli obiettivi macro e specifici da raggiungere e le azioni atte a contribuire all'attuazione concreta delle strategie. Inoltre, vengono individuati gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento progressivo degli obiettivi (monitoraggio).

Il nuovo approccio alla studio della mobilità ha come base di riferimento il documento "Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" (Linee guida ELTIS), di cui è stata pubblicata la seconda edizione a ottobre 2019, esse non solo definiscono gli step del processo di predisposizione dei PUMS, ma cambiano anche la visione del Piano in quanto non si focalizza più su politiche di "offerta" di infrastrutture e servizi ma su politiche di gestione della "domanda" con una visione integrata ed inter/multisetoriale che mette in primo piano la sostenibilità del sistema della mobilità e dei trasporti, al fine di contenere gli impatti sull'ambiente.

Nel processo di redazione del PUMS assume un ruolo di rilevante importanza la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse.

Inoltre, il PUMS è divenuto uno degli strumenti indispensabili, per accedere ai finanziamenti statali per la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa (sistema ferroviario metropolitano, rete delle metropolitane, tram).

(Figura 1.1.1)

Figura 1.1.1– Metodologia PUMS – Individuazione dei macroobiettivi, degli obiettivi specifici e delle strategie ed azioni da mettere in campo per una buona riuscita del PUMS

MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	STRATEGIE ED AZIONI
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'	Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo;	Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
SOSTENIBILITA' ENERGIA E AMBIENTE	Migliorare le performance economiche del TPL;	Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	Migliorare l'attrattività del trasporto ciclabile;	Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	Ridurre la congestione stradale;	Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali carsharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
INQUINAMENTO ATMOSFERICO	Promuovere l'introduzione dei mezzi a basso impatto inquinante;	Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
	Ridurre la sosta irregolare;	Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
	Efficientare la logistica urbana;	Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio, con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.
	Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;	
	Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;	
	Garantire la mobilità alle persone a basso reddito;	
	Garantire la mobilità alle persone anziane;	
	Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;	
	Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti;	
Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini		

3 UNIONE RUBICONE E MARE

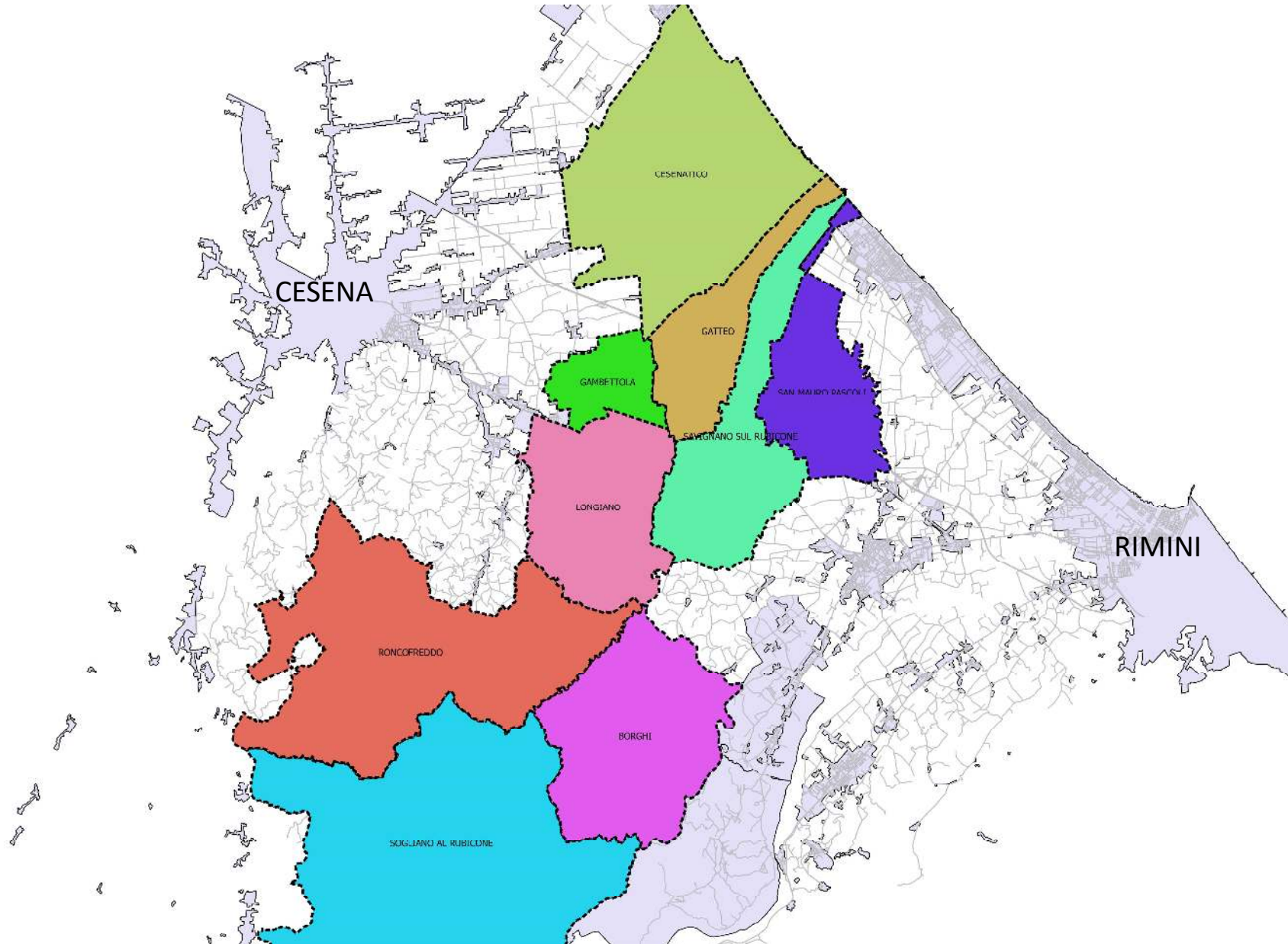
L'Unione Rubicone è stata costituita nella forma attuale nel 2014 con lo scopo di esercitare funzioni e servizi in modo omogeneo e coordinato a beneficio dei Comuni che vi appartengono, questi sono caratterizzati da molteplici elementi omogenei che li accomunano, aspetto che giustifica la scelta di affrontare in modo unitario la gestione e la pianificazione del territorio e l'individuazione di asset strategici considerando il territorio dell'Unione come un'unica "città effettiva" che si estende oltre i confini dei Centri Urbani, facendo coincidere il proprio ambito territoriale con gli ambiti territoriali dei Comuni che la costituiscono.

L'Unione è un ente, costituito da 9 comuni per un totale di circa 93.100 abitanti (dati Istat 1° gennaio 2024) divisi in tre fasce territoriali:

- MARE: Cesenatico, Gatteo a Mare, San Mauro Mare, Savignano Mare.
- COLLINA: Borghi, Longiano, Roncofreddo, Sogliano al Rubicone.
- ENTROTERRA (PIANURA INSEDIATIVA): Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli, Savignano.

L'Unione ha il compito di perseguire le seguenti finalità generali:

- Promuovere il progresso civile dei suoi cittadini;
- Migliorare i servizi erogati sul territorio, estendendo le eccellenze a beneficio dell'intera comunità locale;
- Garantire a tutti i cittadini dell'Unione pari opportunità di accesso ai servizi;
- Uniformare, in particolare, gli strumenti di programmazione e gestione del territorio (Figura 2.1.1).



4 QUADRO NORMATIVO

4.1 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Per i documenti di seguito analizzati verranno messi in risalto le problematiche che essi evidenziano, gli obiettivi da raggiungere e le strategie.

Le azioni proposte dai singoli documenti per raggiungere gli obiettivi prefissati diverranno fonte di ispirazione per l'individuazione delle proposte del presente PUMS.

4.1.1 Livello europeo

In ambito comunitario diversi documenti della Commissione Europea richiamano i PUMS affrontando il tema della mobilità sostenibile. Si tratta di:

- Il Libro Bianco sui trasporti del 2001 che affronta il tema della politica europea dei trasporti indicando strategie di intervento per dare vita ad un moderno sistema dei trasporti per l'intera comunità basato sul principio della sostenibilità, in risposta alla costante crescita di domanda, sia dal punto di vista economico che sociale che ambientale.

Le problematiche registrate dal documento del 2001 hanno evidenziato la necessità di: spostare il traffico di passeggeri e merci dal trasporto su strada ad altre forme modali più sostenibili quali la ferrovia e la navigazione, in risposta alla crescente domanda di mobilità; di decongestionare i grandi assi stradali delle città e di porre più attenzione alla salute dei cittadini attraverso una maggiore sensibilità verso le problematiche ambientali e l'insicurezza delle strade.

Uno degli obiettivi che il documento si prefigge di raggiungere nel 2030, consiste in una netta riduzione della dipendenza dal petrolio, grazie all'impiego di carburanti sostitutivi e all'utilizzo di nuove tecnologie atte a migliorare l'efficienza energetica dei modi di trasporto.

Inoltre, le iniziative che vengono proposte devono essere in funzione anche di un altro importante obiettivo: il rispetto dell'ambiente e del cittadino. Pertanto, la pianificazione deve mirare alla tutela della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni sonore; il cittadino, la sua salute e le sue preoccupazioni devono essere messe in primo piano.

Le principali strategie proposte dal documento sono rivolte all'attuazione di:

- politiche urbanistiche e di gestione del territorio rivolte ad una più attenta pianificazione delle distanze fra residenza e luoghi di lavoro al fine di ridurre l'esigenza di mobilità;
- politiche sociali e dell'istruzione rivolte ad una rimodulazione dei ritmi di lavoro e degli orari scolastici evitando il sovraffollamento delle strade in determinati orari della giornata;
- politiche dei trasporti urbani rivolte a modernizzare il servizio pubblico e a razionalizzare il ricorso all'autovettura privata.

Le proposte rilanciate dalla Commissione attraverso il suddetto documento riguardano (vengono riportate in elenco le tematiche più pertinenti al presente Studio):

- il rilancio del trasporto ferroviario sia per i passeggeri che per le merci;

- il miglioramento della qualità del trasporto su strada;
 - il rilancio del trasporto marittimo e fluviale;
 - il ricorso all'intermodalità per costruire un sistema di alternative competitive al trasporto stradale;
 - il miglioramento della sicurezza stradale nell'ottica di ridurre il numero degli incidenti mortali o con feriti gravi;
 - l'istituzione di una tariffazione dei trasporti sempre più efficace ed attrattiva;
 - il miglioramento della qualità dei trasporti urbani;
- Nel 2007 la Commissione Europea presenta un nuovo documento dal titolo "Libro Verde – Verso una nuova cultura della mobilità urbana"; si tratta di uno strumento nato affinché l'Europa mettesse il proprio potenziale di analisi, di proposta e di mobilitazione al servizio delle politiche concepite e attuate sul piano locale con il fine di produrre una strategia europea per una mobilità urbana all'altezza delle aspettative dei cittadini.
- L'obiettivo del Libro Verde è quello di individuare strategie innovative ed ambiziose in materia di trasporto urbano che vadano a conciliare da un lato lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela ambientale, rendendo le città più agibili, più accessibili, più sicure e meno inquinate e la mobilità urbana e periurbana più sostenibile. Le indicazioni date dal documento prevedono:
- Un traffico più scorrevole nelle città;
 - Una città più pulita in termini di emissioni di sostanze inquinanti;
 - Un trasporto urbano più intelligente da attuare attraverso una tariffazione adeguata, una migliore informativa per pianificare e organizzare un itinerario;
 - Un trasporto urbano accessibile;
 - Un trasporto urbano sicuro.
- Nel 2009 viene pubblicato un nuovo documento dedicato alla mobilità urbana denominato "Piano d'azione sulla mobilità urbana"; il nuovo documento promuove un programma di azioni comunitarie basato su politiche integrate che si rivolgono a vari aspetti legati alla mobilità urbana; che consistono in:
- Promuovere le politiche integrate attraverso la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili;
 - Porre i cittadini in primo piano;
 - Promuovere trasporti urbani non inquinanti;
 - Rafforzare i finanziamenti;
 - Condividere le esperienze e le conoscenze e fare tesoro delle realtà più virtuose;
 - Ottimizzare la mobilità urbana.
- Nel 2011 viene pubblicato un nuovo documento intitolato "Libro bianco – Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", esso fa parte di un processo

iniziato nel 2001 in cui sono state esaminate progressivamente le problematiche ed i vantaggi legati ai vari sistemi di trasporto.

Con questo secondo Libro bianco vengono date le indicazioni sulle strategie da attuare affinché si passi a forme di mobilità di trasporto meno impattanti per l'ambiente e per la vita dei cittadini.

Indicazioni strategiche vengono date non solo per la mobilità dei passeggeri ma anche per la mobilità delle merci la cui scelta modale deve dipendere dalle distanze.

Vengono individuati dieci obiettivi per giungere ad un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse; di seguito vengono elencati gli obiettivi pertinenti al presente studio:

- Crescente riduzione nei trasporti urbani di mezzi alimentati con carburanti tradizionali fino alla loro eliminazione nel 2050 e l'utilizzo, nella logistica urbana dell'ultimo miglio, di mezzi ad emissioni di CO₂ pari a zero o quasi zero (obiettivo 2030);
- Il trasferimento del trasporto delle merci per distanze superiori ai 300 km verso altri modi quali la ferrovia o le vie navigabili, con anche la messa a punto di corridoi merci efficienti ed ecologici;
- Sviluppo della rete ferroviaria dell'Alta Velocità per attrarre un numero sempre più elevato di utenti a discapito dell'auto privata, soprattutto per le medie distanze;
- Avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada (2050);
- Applicazione del principio "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", raggiungendo così sia l'obiettivo di portare il settore privato all'eliminazione delle distorsioni che all'incremento delle entrate utilizzabili per finanziare futuri investimenti nel settore dei trasporti.

Le iniziative proposte dal "Libro bianco" del 2011 prevedono, a livello comunitario, da cui si può trarre ispirazione, un sistema di mobilità efficiente ed integrato, che deve prevedere:

- Uno spazio unico europeo dei trasporti;
 - La promozione di posti e condizioni di lavoro di qualità;
 - Incremento la pubblica sicurezza nei trasporti
 - Intervenire sulla sicurezza dei trasporti al fine di salvare vite umane;
 - Incrementare la qualità e l'affidabilità del servizio;
 - Creare mezzi tecnologicamente sempre più innovativi;
 - Promuovere comportamenti sempre più ecologici;
 - Promuovere Piani per la mobilità urbana integrata;
 - Organizzare la rete delle infrastrutture di trasporto ai fini della coesione territoriale e della crescita economica.
- L'Unione Europea già nel 1994 ha perseguito l'obiettivo di coesione economica, sociale e territoriale attraverso l'ambizioso progetto di realizzazione di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) in grado di rispondere all'ambizioso progetto di un territorio senza frontiere interne. Nel 2013 la pianificazione di tale rete infrastrutturale è stata revisionata attraverso l'approvazione delle nuove Linee Guida dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e il documento Connecting Europe Facility (per gli aiuti finanziari). Le Linee Guida hanno diviso la rete dei trasporti in:

- “core network” composto da nove corridoi prioritari che contengono gli assi e i poli strategici per il livello comunitario, da realizzare entro il 2030;
- “comprehensive network”, riguardano le connessioni europee di importanza nazionale da completare entro il 2050 (Figura 3.1.1).

Secondo questo schema la Regione Emilia-Romagna è attraversata da 3 corridoi:

- Il corridoio Baltico-Adriatico, importante asse stradale e ferroviario (merci in particolare), esso collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. Nel corridoio sono inseriti 14 core-ports tra cui il porto di Ravenna. Altro node core regionale inserito nel corridoio è Bologna.

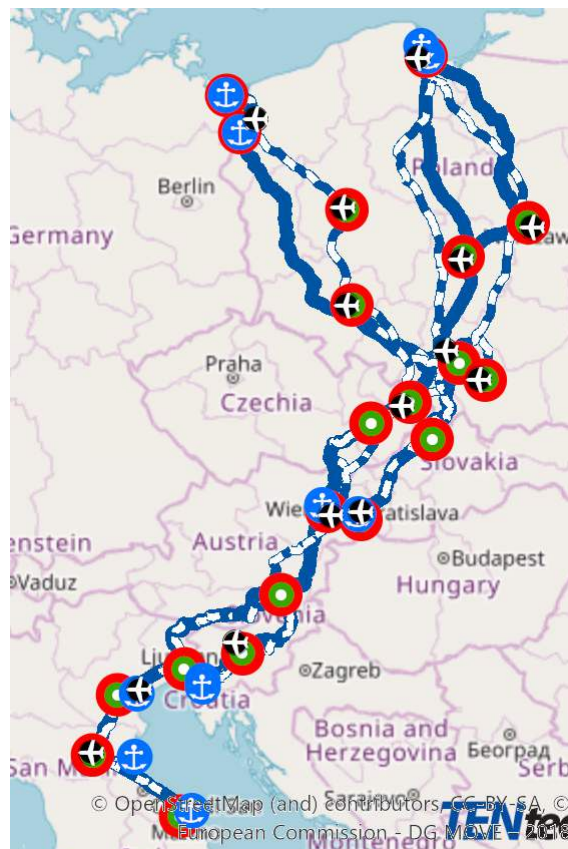


Figura 3.1.1 – Il Corridoio Baltico - Adriatico. Fonte: Commissione europea – Mobilità e Trasporti

- Il corridoio Mediterraneo, per il collegamento della Penisola Iberica con il confine Ungro-Ucraino. Si tratta di un percorso inizialmente litorale che costeggia il Mar Mediterraneo della Spagna e della Francia e che poi prosegue verso le Alpi attraversandole l'Italia settentrionale in direzione Est, fino a tocca la Costa Adriatica in Slovenia e Croazia e proseguendo successivamente verso l'Ungheria. Nel corridoio oltre i core regionali di Ravenna e Bologna è compresa l'idrovia ferrarese.
- Il corridoio navo-Mediterraneo che parte dalla Finlandia e collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale con i centri industrializzati di produzione della Germania

meridionale, dell’Australia e del Norditalia e quindi ai porti italiani, raggiungendo per ultimo, via mare passando dalla Sicilia, Malta. Anche in questo caso viene inserito Bologna, core multimodale della Regione. (Figura 3.1.2)

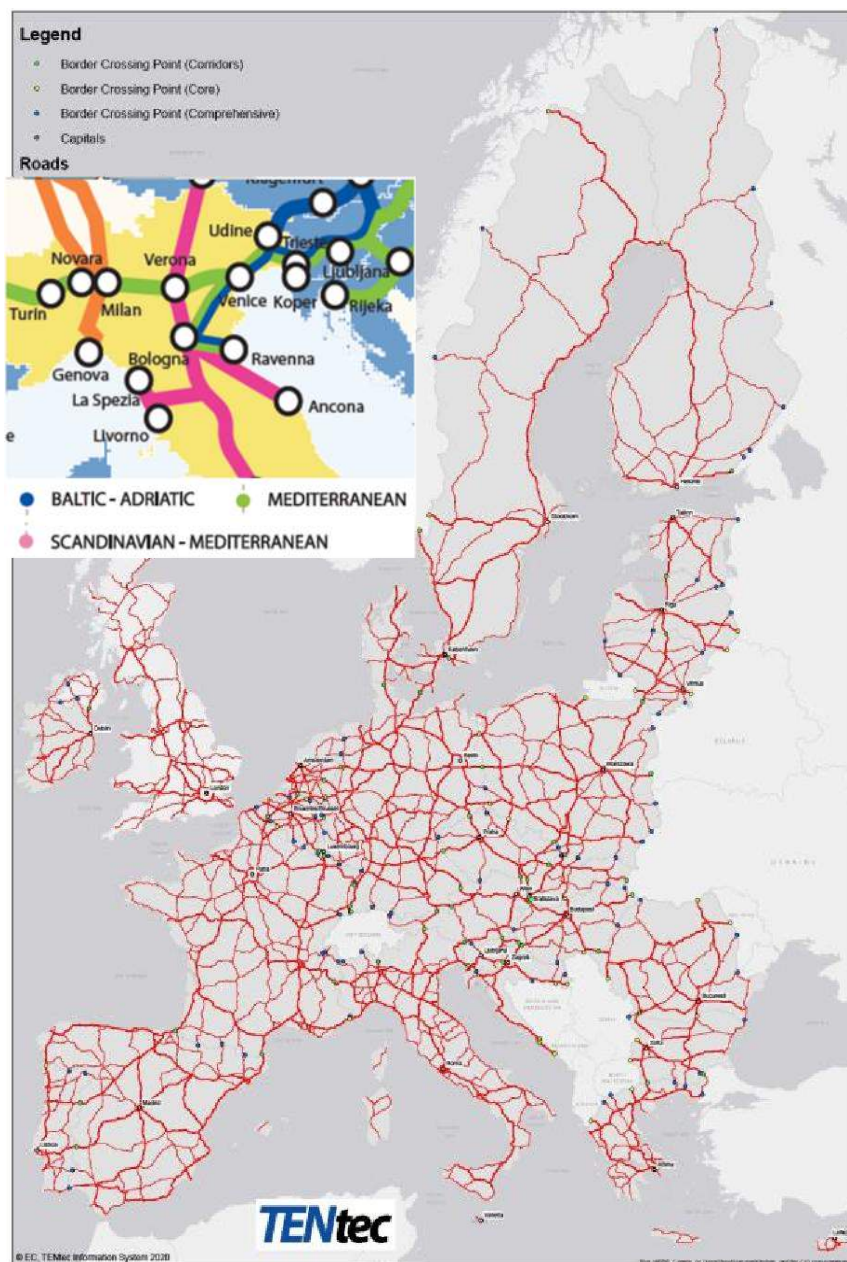


Figura 3.1.2 – Rete TEN-T compresi i valichi di frontiera. Fonte: DG Move 2020-2024

- Nel 2014 vengono elaborate le linee guida ELTIS per “Lo Sviluppo e l’Attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” documento di riferimento per l’elaborazione dei PUMS, nel 2019 viene pubblicata la seconda edizione.

Il documento fa tesoro dell'esperienza maturata nel campo della mobilità sostenibile, sia come sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sia come nuovo modo di porsi all'interno di un contesto più rispettoso dell'ambiente e della salute del singolo, dando vita ad uno strumento di pianificazione che si basa su principi differenti rispetto agli strumenti di pianificazione più tradizionali. Se precedentemente gli strumenti di pianificazione si focalizzavano su politiche di "offerta" (incentrate solo su infrastrutture e servizi), con le nuove linee guida ELTIS la pianificazione si focalizza su politiche di "gestione della domanda" che tengono conto della sostenibilità del sistema della mobilità e dei trasporti, al fine di contenerne gli impatti sull'ambiente, con una visione integrata ed inter/multisettoriale che coinvolge anche i portatori d'interessi (Tabella 3.1.1).

Pianificazione dei trasporti tradizionale		Sustainable Urban Mobility Planning
Incentrata sul traffico	→	Incentrata sulle persone
Obiettivi principali: Capacità dell'infrastruttura e velocità dei flussi di traffico	→	Obiettivi principali: Accessibilità e qualità della vita , compresi l'equità sociale, la qualità della salute e dell'ambiente e la redditività economica
MIncentrata sui modi di trasporto	→	Sviluppo integrato di tutti i modi di trasporto e passaggio alla mobilità sostenibile
Le infrastrutture sono l'aspetto principale	→	Combinazione di infrastrutture, mercato, regolamentazione, informazione e promozione
Documento di pianificazione settoriale	→	Documento di pianificazione coerente con i settori d'intervento correlati
Piano di attuazione a breve e a medio termine	→	Piano di attuazione a breve e a medio termine inserito in una visione e in una strategia a lungo termine
Copre una zona amministrativa	→	Copre un area urbana funzionale definita sulla base dei flussi degli spostamenti da e verso il luogo di lavoro
Di competenza degli ingegneri del traffico	→	Team di pianificazione interdisciplinari
La pianificazione è svolta da esperti	→	La pianificazione prevede la partecipazione di portatori di interesse e cittadini utilizzando un approccio trasparente e partecipativo
Valutazione d'impatto limitata	→	Valutazione sistematica degli impatti per agevolare l' acquisizione degli insegnamenti e il miglioramento

Tabella 3.1.1 – Differenze tra la pianificazione dei trasporti tradizionale e la pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Fonte: Linee guida Eltis, seconda edizione (2019)

Alla base della nuova metodologia di pianificazione della mobilità urbana sostenibile vi sono 8 principi base che riguardano (Figura 3.1.3):

- Una pianificazione che non si limiti ai confini territoriali ma preveda l'individuazione di un' "area urbana funzionale" in cui avvengano le interrelazioni;
- Una pianificazione che si basa su un elevato grado di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i diversi livelli di governo e istituzioni;

- Una pianificazione che coinvolge nelle scelte i cittadini e i portatori di interesse;
- Una pianificazione che non si ferma alle attuali esigenze ma che si proietta anche nel futuro;
- Una pianificazione che definisce una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro;
- Una pianificazione che integra tutti i modi di trasporto dando priorità alla soluzione di mobilità sostenibile;
- Una pianificazione che prevede un costante monitoraggio da divulgare ai cittadini e ai soggetti interessati;
- Una pianificazione che punta a garantire la qualità.

Il PUMS secondo le nuove guide si sviluppa intorno ad un processo di pianificazione complesso costituito da 4 fasi principali che a loro volta si dividono in 3 argomentazioni ciascuno. Che consistono in:

- FASE 1: preparazione e analisi;
- FASE 2: sviluppo della strategia;
- FASE 3: pianificazione delle misure;
- FASE 4: attuazione e monitoraggio.



Figura 3.1.3 – Le 12 tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Fonte: Linee guida Eltis, seconda edizione (2019)

4.1.2 Livello nazionale

Nel 2016 viene emanato il DL 257 (16.12.2016) avente come titolo “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22.10.2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi. Le finalità della seguente norma consistono nella riduzione della dipendenza dal petrolio e nell’attenuazione dell’impatto ambientale nel settore dei trasporti.

A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale (riportato nell'allegato III della norma) sono adottate le linee guida per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) quest'ultime approvate con DM n. 397 del 4.08.2017 e successivamente modificato e integrato con il DM n. 396/2019. Il DM stabilisce che le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, per accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa (ferroviari metropolitani, metro e tram) devono adottarsi di un PUMS secondo le linee guida riportate.

Nelle linee guida vengono specificate:

- la procedura per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- le strategie, gli obiettivi macro e specifici a cui fare riferimento;
- gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.

I macro-obiettivi, gli obiettivi e le strategie ed azioni vengono trattati in tre tabelle distinte allegate al documento,

Le linee guida riportano un dettagliato indice dei contenuti da trattare, sono allegate tre tabelle così organizzate:

1. **MACROBIETTIVO** raggruppati per quattro aree di interesse, per ognuna delle quali vengono riportati gli indicatori e le unità di misura suggerite:
 - Efficacia ed efficienza del sistema mobilità;
 - Sostenibilità energetica e ambientale;
 - Sicurezza della mobilità stradale;
 - Sostenibilità socioeconomica.
2. **OBIETTIVI SPECIFICI** per ognuno dei quali vengono individuati una serie di indicatori e le unità di misura:
 - Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo;
 - Migliorare le performance economiche del TPL;
 - Migliorare l'attrattività del trasporto ciclabile;
 - Ridurre la congestione stradale;
 - Promuovere l'introduzione dei mezzi a basso impatto inquinante;
 - Ridurre la sosta irregolare;
 - Efficientare la logistica urbana;
 - Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;
 - Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;
 - Garantire la mobilità alle persone a basso reddito;
 - Garantire la mobilità alle persone anziane;
 - Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;
 - Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti;
 - Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini.
3. **STRATEGIE ED AZIONI** vengono individuate 7 strategie per ognuna delle quali vengono proposte una serie di azioni, di indicatori e di unità di misura:
 - Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;

- Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali carsharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

Per quanto riguarda l'aggiornamento del Piano viene stabilita la validità decennale, l'aggiornamento quinquennale ed il monitoraggio biennale.

Il PUMS viene definito sia uno strumento per stabilire il quadro di riferimento strategico sia uno strumento operativo in quanto deve individuare gli interventi prioritari da mettere in atto per raggiungere gli obiettivi strategici della mobilità sostenibile.

Il DM 396/2019 ha portato alcune modifiche al DM del 2017, ad esempio è stato abolito l'obbligo di redazione del PUMS per gli enti ad area vasta, mantenendola per le Città Metropolitane, i Comuni sopra i 100.000 abitanti e le associazioni di Comuni con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti.

4.1.3 Livello regionale

La Regione Emilia-Romagna ha da tempo effettuato la scelta di una strategia integrata per il governo della mobilità, che non si limita solo a fornire risposte infrastrutturali o di servizi alla crescita dei flussi di trasporto, ma punta in generale a garantire corretti livelli di accessibilità alle persone e alle merci, in una logica che riduca la necessità di spostamenti, li ottimizzi e li indirizzi verso modalità più sostenibili, anche agendo sul piano dei comportamenti.

La Pianificazione dei Trasporti gioca un importante ruolo nella definizione dell'organizzazione urbana e territoriale, del quadro infrastrutturale e dei servizi, della loro efficacia e organizzazione, della promozione dei comportamenti migliori e in generale del "governo della domanda".

Il principale strumento di pianificazione dei trasporti della regione è il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT, definito dalla Legge Regionale n°30/1998. La promozione della mobilità sostenibile è una delle principali politiche e degli indirizzi strategici previsti dal Piano.

- LEGGE URBANISTICA REGIONALE - N. 24 del 21 dicembre 2017

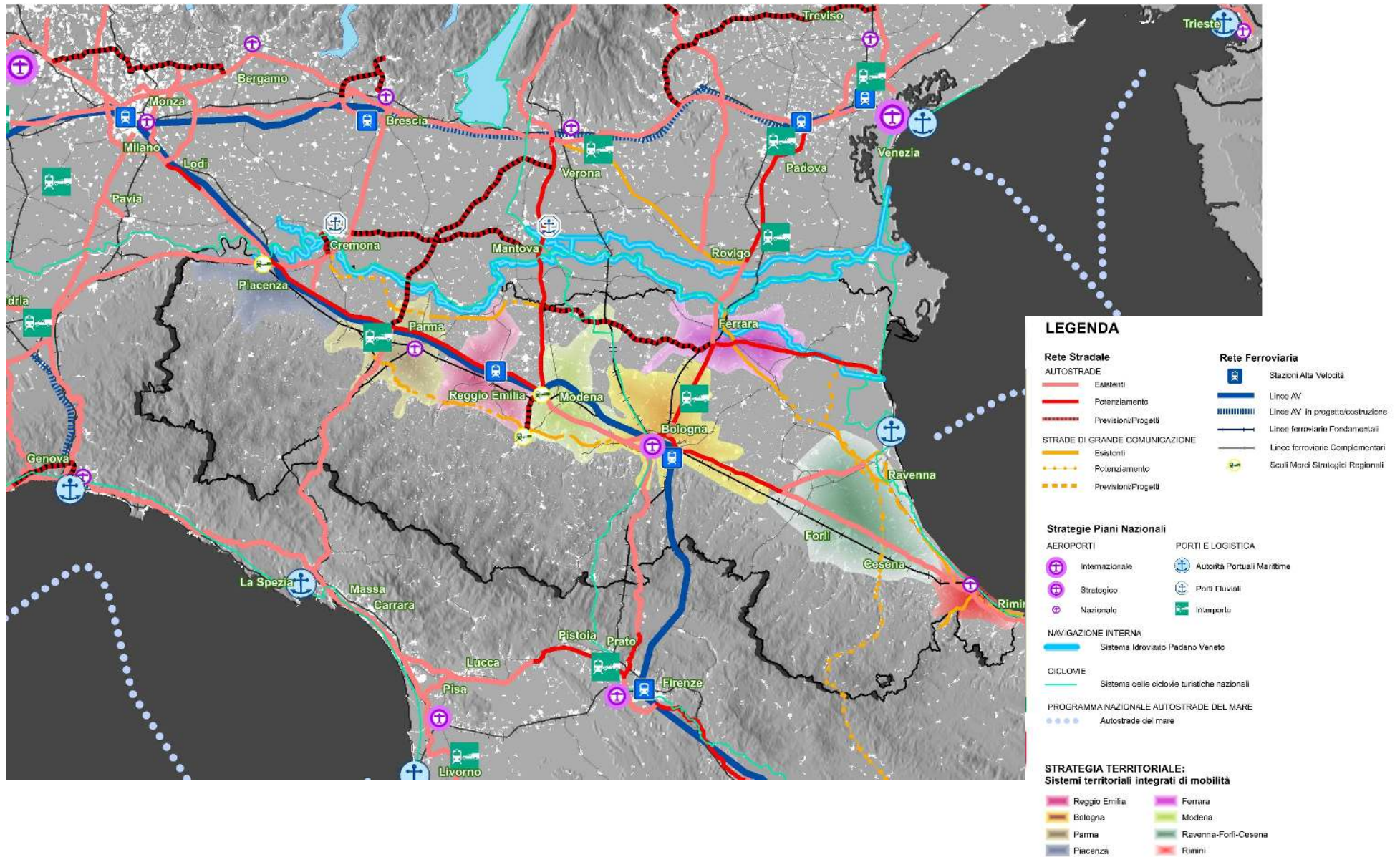
Legge di riferimento per il governo del territorio dell'Emilia-Romagna, essa stabilisce la disciplina regionale in materia di governo del territorio, in conformità ai principi fondamentali della legislazione statale e nel rispetto dell'ordinamento europeo e della potestà legislativa esclusiva dello Stato in materia di tutela dell'ambiente (e non solo). Inoltre, disciplina i livelli minimi essenziali dei sistemi delle infrastrutture, delle attrezzature urbane e territoriali nonché dei servizi che devono essere garantiti in tutto il territorio regionale. L'obiettivo della nuova legge urbanistica regionale consiste nella semplificazione del sistema della pianificazione territoriale, prevedendo per ogni scala un unico piano dai contenuti essenziali e di rapida approvazione. Alla base della legge regionale 24/2017 vi è il contenimento del consumo di suolo per raggiungere l'obiettivo assunto dall'Unione Europea per il 2050 del consumo di suolo a saldo zero. Gli interventi di riuso e di rigenerazione urbana contemplati dalla presente legge sono diretti a elevare gli standard di qualità ambientale e prevedono anche lo sviluppo della mobilità sostenibile, incentrandola sugli spostamenti pedonali, ciclabili e sull'accesso alle reti e nodi del trasporto pubblico.

La legge, per incentivare lo sviluppo della mobilità sostenibile, al fine di garantire una qualità progressivamente crescente degli insediamenti urbani, stabilisce standard urbanistici differenziati ovvero, in parti del territorio urbanizzato caratterizzato da un'elevata accessibilità sostenibile, il PUG può disciplinare la realizzazione di interventi di riuso e di rigenerazione urbana che escludano o riducano l'utilizzo delle autovetture private, pertanto, in questi casi, gli standard di parcheggi pubblici e pertinenziali generali possono non essere applicati o possono essere applicati solo in parte. Per quanto riguarda la dotazione di parcheggi pubblici essa può essere significativamente ridotta ma solo se viene definita una corrispondente attuazione di quote aggiuntive di parcheggi pertinenziali o se vengono attuate forme di sostegno alla mobilità sostenibile.

La suddetta legge regionale, inoltre, riporta che, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile i vari enti pubblici, nell'elaborazione e approvazione dei loro strumenti di pianificazione, devono provvedere alla stesura della Valsat degli stessi in ottemperanza delle direttive europee.

- PRINT 2025– Piano Regionale integrato dei trasporti.

Principale strumento di pianificazione con cui la Regione Emilia-Romagna stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni da perseguire nei diversi ambiti di intervento (L. R. 30/1998) (Figura 3.1.4).



Il PRIT 2025 è stato approvato a dicembre 2021, esso punta alla massima integrazione della rete e dei nodi all'interno di una gerarchizzazione funzionale che tenga conto della necessità di diversi livelli di accessibilità e delle diverse scale territoriali.

Il PRIT 2025 si sviluppa integrando i principi ed i valori contenuti negli altri strumenti di pianificazione esistente come il Piano per la qualità dell'aria sulla gestione sostenibile delle città, il Piano energetico regionale che fissa gli obiettivi della Regione su risparmio ed efficienza energetica, anche in relazione al sistema dei trasporti, i Piani di Area Vasta, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e i Piani Urbani del Traffico.

NOVITA' DEL PRIT 2025

- La Regione Emilia-Romagna a seguito delle conseguenze sanitarie, economiche e sociali dovute alla pandemia da Covid 19 ha elaborato il Documento Strategico Regionale per la programmazione unitaria delle politiche europee di sviluppo 2021-2027, si tratta di un nuovo progetto di rilancio e sviluppo della regione che parte dalla sottoscrizione del Patto per il Lavoro e per il Clima

Il Documento Strategico, elaborato contemporaneamente alla fase di definizione a livello nazionale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, coglie l'occasione per indirizzare la programmazione 2021-2027 verso il rilancio dello sviluppo territoriale della Regione in chiave di sostenibilità così da poter portare l'Emilia-Romagna a raggiungere gli obiettivi europei attesi al 2030 e al 2050 prevedendo strategie territoriali integrate e condivise con gli Enti Locali così da poter raggiungere obiettivi comuni e contrastare i divari territoriali.

La programmazione 2021-2027 prevede la divisione del territorio regionale in quattro grandi ambiti territoriali: aree montane, l'asta del fiume Po con la bassa Pianura Padana, il sistema della costa e il sistema della Via Emilia (Figura 3.1.5)

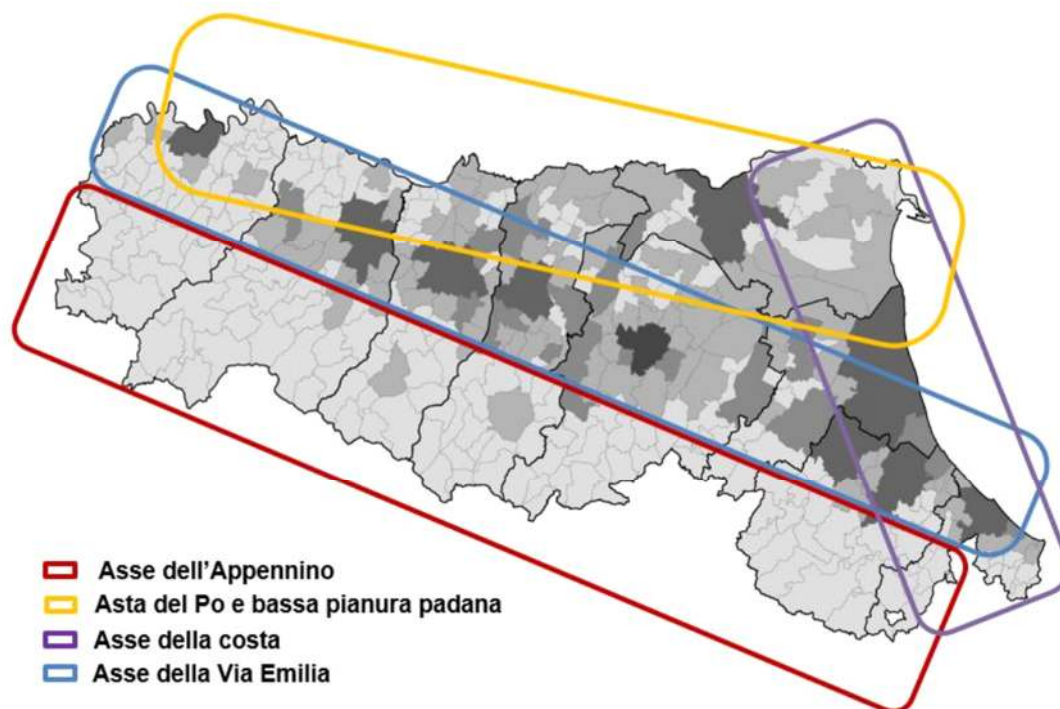


Figura 3.1.5 – Macro-ambiti per lo sviluppo territoriale dell'Emilia-Romagna – Fonte: Documento di Sviluppo Regionale 2021-2027

Il sistema territoriale che si articola lungo la Via Emilia è storicamente il cuore urbano della regione, in cui si concentrano le maggiori dotazioni infrastrutturali e i servizi di rango superiore.

Il sistema produttivo che si sviluppa intorno alla Via Emilia, il sistema degli Atenei e dei Centri di Ricerca, le infrastrutture dell'ecosistema dell'innovazione sono i principali punti di forza per l'attrazione di imprese e talenti e l'apertura internazionale dell'intero territorio regionale. L'intervento regionale in questo ambito riguarda:

- La rigenerazione urbana che contempla anche la rigenerazione della rete dei servizi e la sicurezza urbana;
- L'economia circolare, la mobilità sostenibile e la riduzione del bilancio delle emissioni che, per quanto riguarda i trasporti, promuove l'uso di mezzi di trasporto sostenibili, il potenziamento dell'intermodalità del trasporto ferro-gomma, l'integrazione dei servizi e delle tariffe, e interventi per la mobilità ciclabile;

Il Documento Strategico 2021-2027 delinea pertanto il quadro strategico all'interno del quale indirizzare i fondi europei e nazionali destinati alla Regione (Figura 3.1.6)

OP1 - Un'Europa più competitiva e intelligente					
Ricerca e innovazione	Competitività PMI		Competenze	Digitale (infrastrutture e servizi)	
OP2 - Un'Europa più resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio					
Efficienza energetica ed energie rinnovabili	Reti intelligenti	Cambiamento climatico e rischi	Economia circolare	Biodiversità	Mobilità urbana sostenibile
OP3 - Un'Europa più connessa					
Reti TEN-T		Altre reti di trasporto			
OP4 - Un'Europa più sociale e inclusiva					
Occupazione	Istruzione e formazione		Inclusione e protezione sociale	Turismo / cultura e coesione sociale	
OP5 - Un'Europa più vicina ai cittadini					
Sviluppo territoriale integrato nelle aree urbane			Sviluppo territoriale integrato nelle altre aree (aree interne)		

Figura 3.1.6 – Obiettivi di policy e ambiti di intervento FESR e FSE + nella programmazione 2021-2027. Fonte: elaborazione Regione Emilia-Romagna – Documento Strategico Regionale

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, la Regione propone azioni rivolte alla mobilità pubblica e all'intermodalità attraverso la sostituzione dei mezzi (del trasporto pubblico locale) alimentati tradizionalmente con mezzi prevalentemente a trazione elettrica, con il miglioramento dei sistemi ITS, con il potenziamento delle reti ciclabili urbane, con l'incremento del numero di colonnine di ricarica elettrica per le auto, la diffusione delle community charger e la diffusione di mobilità intelligente e pulita.

Le indicazioni date dal Patto per il Lavoro e per il Clima per affrontare la crisi demografica, l'emergenza climatica, la trasformazione digitale, le disuguaglianze economiche, sociali, di genere e territoriali, prevedono strategie territoriali, anche a scala sub-regionali, capaci di comporre sinergie e trade-off alla luce dei risultati attesi.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale, approvato con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010, rappresenta il disegno strategico di sviluppo sostenibile del sistema regionale, si tratta di uno strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per stabilire lo sviluppo futuro della società regionale.

Per quanto concerne le tematiche pertinenti al PUMS, il PTR definisce come intervento indispensabile per la proiezione internazionale della regione, il rafforzamento delle infrastrutture destinate alla mobilità e alla logistica.

Gli indirizzi del PTR vengono riassunti in cinque punti:

- Ripartire dalla città, per quanto riguarda la mobilità dando priorità alle reti della mobilità sostenibile: corsie preferenziali per i mezzi pubblici, trasporti urbani collettivi in sede propria, piste ciclabili;
- Attribuire alle reti infrastrutturali ed ecosistemiche la funzione ordinatrice del sistema;
- Ridare forma alle città e al territorio;
- Fare decollare un grande progetto di riqualificazione del paesaggio;

- Prevedere lo sviluppo degli insediamenti produttivi nella rete delle aree ecologicamente attrezzate, coerentemente integrate con il sistema della mobilità

4.1.4 Livello sovralocale

Il P.T.C.P. è stato adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 53971/127 del 14/07/2005, sono seguite alcune varianti tra le quali:

- la variante cartografica “Carta forestale e dell’uso dei suoli”, costituente approfondimento paesistico del PTPR, proposta dall’Unione Rubicone e Mare nell’ambito del Piano Strutturale Intercomunale (Gatteo, Savignano sul Rubicone, San Mauro Pascoli) del 2018
- la variante cartografica “Zonizzazione paesistica”, costituente approfondimento paesistico del Piano Territoriale Paesistico regionale (PTPR), proposta dal Comune di Cesenatico nell’ambito del Piano Urbanistico Generale del 2022.

Per quanto riguarda il tema della mobilità il P.T.C.P. si raccorda con la pianificazione settoriale regionale e nazionale per definire la dotazione di infrastrutture per la mobilità di carattere sovracomunale ed individuare i corridoi destinati al potenziamento e alla razionalizzazione dei sistemi per la mobilità esistenti e quelli da destinare alle nuove infrastrutture.

Il PTCP indica gli assi portanti del sistema connettivo che collega i centri e le polarità del sistema insediativo.

4.1.5 Livello locale (Unione Rubicone e Mare)

I nove comuni dell’Unione sono dotati dei seguenti strumenti urbanistici:
il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Longiano;
i Piani Strutturali Comunali (PSC) e i Regolamenti Urbanistici ed Edilizi (RUE) dei Comuni di Borghi, Gambettola, Roncofreddo e Sogliano al Rubicone;
i Piani Strutturali Intercomunali (PSC) e i Regolamenti Urbanistici ed Edilizi (RUE) dei Comuni di Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone;
il Piano Urbanistico Generale (PUG) del comune di Cesenatico.

Il Piano Strutturale (P.S.C.) è lo strumento urbanistico generale, normato dall’art. 13 della L.R. 20/2000 (art. 48 commi 1,4 e 5 L.R. 24 marzo 2000, n. 20), con il quale si stabiliscono le scelte strategiche di governo del territorio, volte a regolare lo sviluppo economico e sociale della popolazione, garantendo la tutela dell’integrità fisica, ambientale e dell’identità culturale del territorio, nonché la salvaguardia dei valori culturali ed ambientali dello stesso.

I Comuni con il PSC recepiscono le previsioni della pianificazione e programmazione sovraordinata e provvedono alla definizione:

- Della rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza, interessandosi anche dei servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione ed agli spazi per l’intercambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano.
- Della mobilità ciclabile e pedonale;
- Delle prestazioni che le infrastrutture devono possedere, in termini di sicurezza, geometria e sezione dei tracciati, di capacità di carico, per garantire

i livelli di funzionalità, accessibilità e fruibilità del sistema insediativo che costituiscono gli obiettivi di qualità urbana ed ecologico-ambientale. Inoltre, prevede alla definizione delle fasce di rispetto delle infrastrutture per la mobilità, nell'osservanza della normativa vigente.

Regolamento Urbanistico (RUE) si tratta di uno strumento normativo che disciplina non solo le modalità di costruzione degli immobili e delle loro pertinenze attraverso la definizione dei parametri edilizi ed il loro criterio di misurazione, ma interviene anche sul tema viabilistico definendo il confine del Centro Abitato, le caratteristiche minime delle strade e della classificazione delle strade, le fasce di rispetto stradali e ferroviari, gli accessi stradali.

Inoltre, disciplina gli spazi aperti, pubblici o di uso privato tra cui le strade, le piste ciclabili, percorsi pedonali e marciapiedi, passi carrai, le fermate e le stazioni del sistema dei trasporti collettivo, le aree parcheggio, piazze e aree pedonali, parchi e percorsi in territorio rurale compresi i sentieri.

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) è lo strumento urbanistico, normato dalla L.R. 24/2017, ispirato ai principi generali di sostenibilità, equità e competitività del sistema sociale ed economico, di soddisfacimento dei diritti fondamentali delle attuali e future generazioni, inerenti la salute, l'abitazione e il lavoro.

Tra gli altri, il PUG deve perseguire i seguenti obiettivi:

- contenere il consumo di suolo, inteso quale bene comune e risorsa non rinnovabile;
- favorire la rigenerazione urbana degli insediamenti esistenti e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia;
- tutelare e valorizzare il territorio nelle sue componenti ambientali e paesaggistiche per il benessere umano e la conservazione della biodiversità, elaborando una strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale, che ponga particolare attenzione alle misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;
- tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari, salvaguardando le vocazionalità tipiche del territorio;
- tutelare e valorizzare gli elementi storici e culturali, quali patrimonio identitario della comunità;
- promuovere le condizioni di attrattività dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività economiche;
- promuovere la città come "bene comune", luogo in cui amministrazione e cittadini si prendono cura degli spazi urbani in modo condiviso;
- attivare un processo di informazione, consultazione, coinvolgimento e cooperazione con le istituzioni organizzate del territorio, le categorie sociali ed economiche e la comunità locale.

5 QUADRO CONOSCITIVO REGIONALE

5.1 Inquadramento socioeconomico

5.1.1 Caratteristiche e dinamiche demografiche.

L'Emilia-Romagna con i suoi circa 4.458.006 abitanti (dato Regione riferito a gennaio 2022) risulta una delle regioni italiane più popolate dopo la Lombardia, il Lazio, la Campania, il Veneto e la Sicilia, con una densità abitativa pari a circa 200 ab/km che la pone al sesto posto tra le regioni italiane più densamente abitate.

La Regione Emilia Romagna è costituita da 9 province e 330 comuni, la provincia di Forlì-Cesena si pone al 5° posto per numero di abitanti (391.700 circa al 2021) dopo Bologna, Modena, Reggio Emilia e Parma, registrando un calo abitativo rispetto al 2014 di circa l'1.40%, in linea con le dinamiche del territorio regionale, nazionale e della maggior parte dei paesi europei (anche se in percentuale inferiore), dove la popolazione non è in grado di garantire in modo naturale il proprio ricambio né tanto meno a sostenere la crescita; il decremento regionale è registrato in particolare nelle zone montana e la crescita avvenuta nei primi quindici anni del nuovo secolo, è dovuta al consistente contributo della dinamica migratoria. (Tabella 4.1.1)

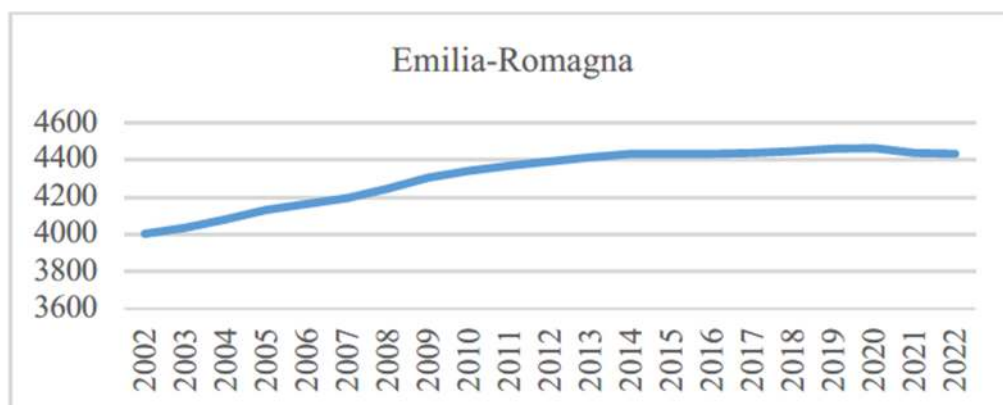
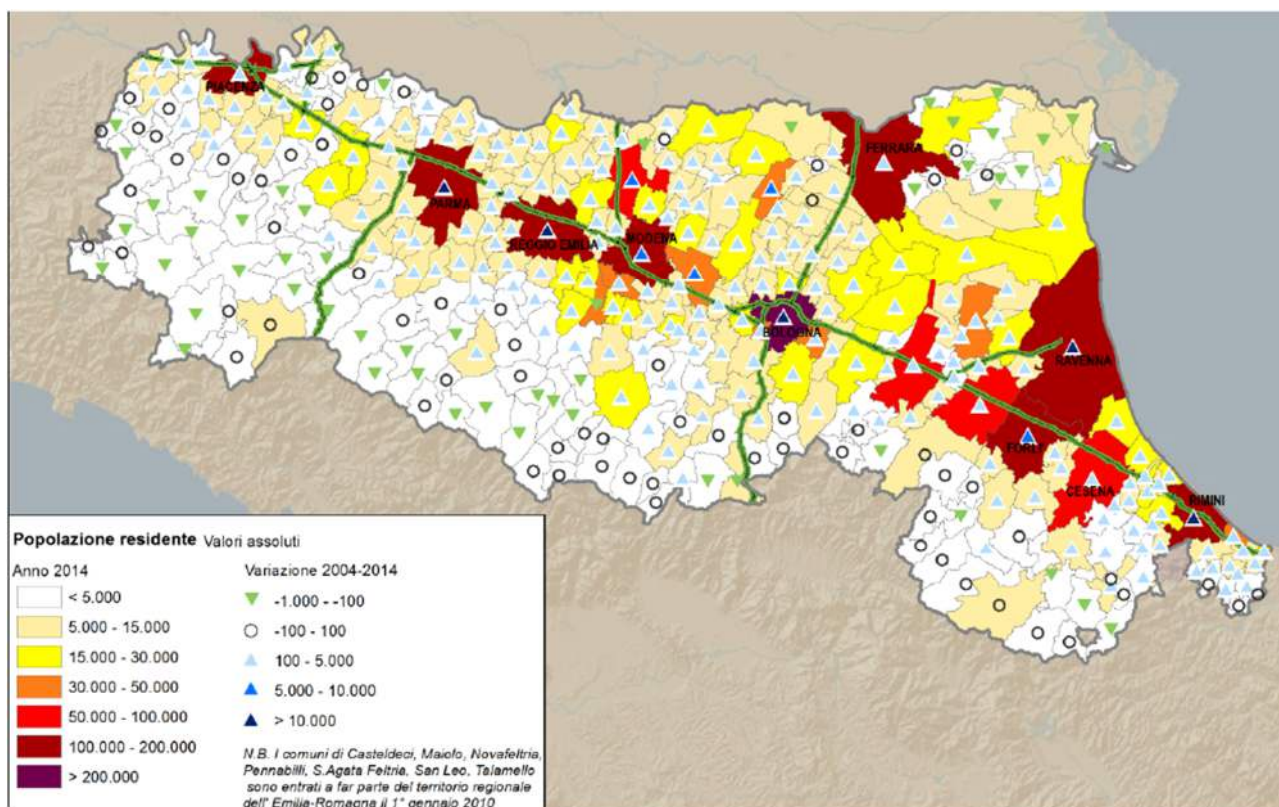


Tabella 4.1.1 – Popolazione residente in Emilia-Romagna – Confronto 2002-2022 –
Fonte: Rapporto Istituto Cattaneo – Lavoro, demografia e società in Emilia-Romagna.

Gli indici demografici al 2021 fotografano uno squilibrio tra la popolazione emiliana a favore delle classi più anziane. L'incidenza contenuta della popolazione in età giovanile e il peso elevato della componente anziana determinano una struttura della popolazione dell'Emilia-Romagna più invecchiata rispetto a quella delle regioni europee e della maggior parte delle altre regioni italiane. (Figura 4.1.1)

In Emilia-Romagna i valori relativi al consumo del suolo sono superiori alla media nazionale, ma grazie alla nuova legge urbanistica la tendenza sta cambiando, l'ultimo monitoraggio ha infatti registrato un incremento del 3% di impegno di nuovo territorio.

Per quanto riguarda la provincia di Forlì-Cesena l'incremento percentuale relativo alla quantità di suolo consumato al 2021 rispetto al 2020 corrisponde a circa lo 0.30% (SNPA – Consumo di Suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2022).



1

Figura 4.1.1 – Popolazione residente al 2014 e variazione 2004-2014 – Fonte: PRIT 2025 QC

Nonostante le forti differenziazioni geografico/ambientali e insediative, l'Emilia-Romagna presenta un grado di coesione economico-sociale superiore a molte altre regioni italiane ed europee, anche se negli ultimi decenni la dinamica produttiva e demografica si è concentrata maggiormente nelle aree urbane più connesse alle reti internazionali a scapito di altre aree che rischiano di diventare periferiche e marginali.

Dall'analisi dei dati riferiti al consumo del suolo si evince che la crescita di urbanizzazione si concentra nei centri urbani, dove la prestazione di offerta dei servizi è molto elevata.

Il Programma di mandato 2020-2025 della Giunta Regionale e il Patto per il Lavoro e per il Clima hanno messo al centro il valore della prossimità e la ricucitura delle distanze territoriali, assumendo l'obiettivo strategico di ridurre gli squilibri territoriali attraverso un insieme di politiche integrate a livello territoriale che impegnino congiuntamente tutte le leve regionali nell'attivazione e gestione di un'azione sinergica. La Regione per raggiungere questo obiettivo intende rafforzare l'impianto universalistico dei servizi, qualificandoli e garantendoli a tutta la popolazione; integrare le periferie a città più aperte e diffuse; progettare aree montane più attrezzate e valorizzare identità e potenzialità dei singoli territori per attivare nuovi processi di sviluppo sostenibile.

5.1.2 Imprese e dinamiche occupazionali

Il sistema produttivo della Regione è caratterizzato da una grande varietà di industrie presenti e da una notevole diversificazione dei prodotti. Altra caratteristica del sistema produttivo emiliano è la presenza di una forte componente sistematica, ovvero di sistemi di relazioni fra imprese specializzate in lavorazioni di fase e componenti e i produttori di beni finali e complesse connessioni fra sistema manifatturiero e industrie di servizio. In questo modo le maggiori imprese possono trovare sostegno in un'ampia rete di subfornitura e di servizi dedicati. Questa organizzazione della produzione rende il sistema sempre più interconnesso. Settori con forti specializzazioni produttive in genere presentano anche significativi addensamenti territoriali, si tratta comunque di sistemi aperti, con forti relazioni locali e globali. (Figura 4.1.2)

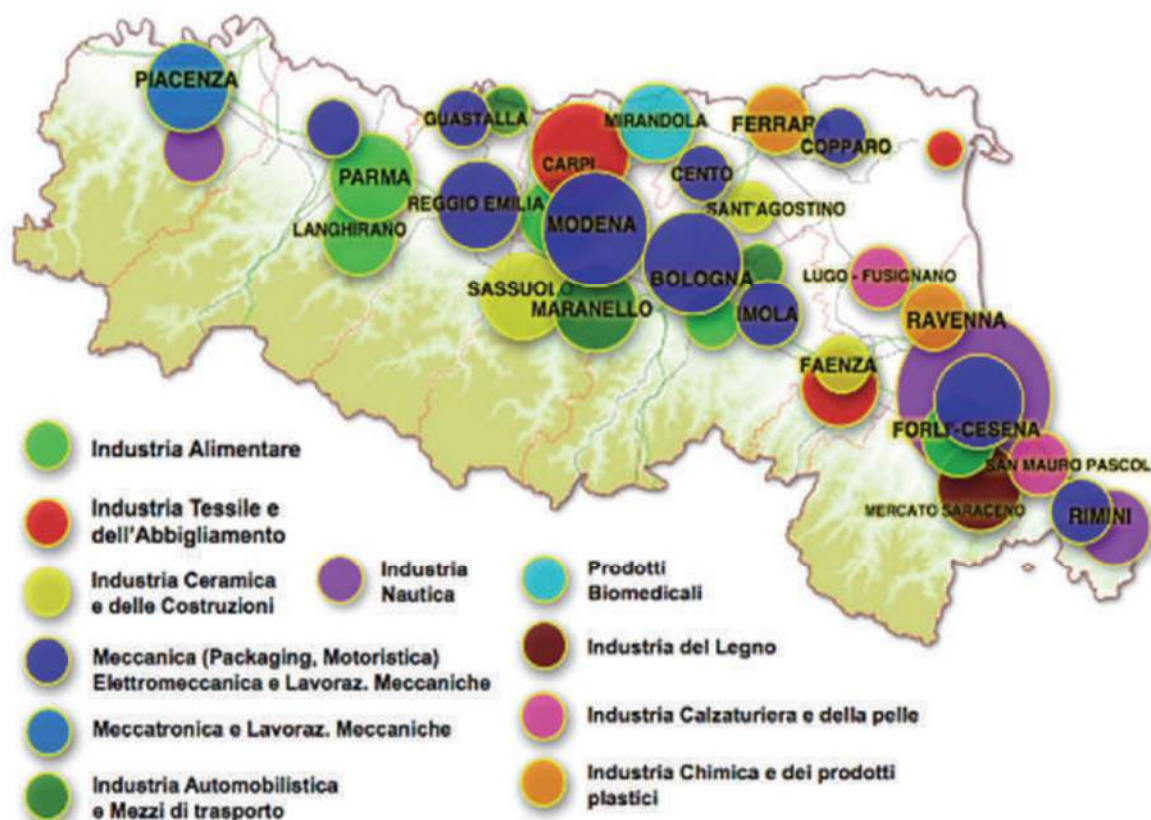


Figura 4.1.2 – Specializzazioni produttive e concentrazioni territoriali – Fonte: PRIT 2025 QC

5.2 Offerta di reti e servizi di trasporto

I trasporti sono fondamentali per la vita dei cittadini in quanto funzionali alla crescita economica ed occupazionale.

Le innovazioni tecnologiche, in continuo sviluppo, offrono sempre più interessanti possibilità per integrare i modi di trasporto, renderli più sicuri e più sostenibili; ma,

nonostante gli importanti obiettivi raggiunti l'aumento dei volumi di traffico continua a far sì che questo settore sia una fonte primaria di inquinamento acustico ed atmosferico.

A livello nazionale, per quanto riguarda l'evoluzione dei servizi di trasporto il report contenuto nell'annuario statistico italiano 2022, mette in risalto un andamento dell'evoluzione complessiva dei servizi di trasporto piuttosto modesta, che evidenzia rallentamenti paralleli sia al tendenziale indebolimento dello sviluppo dell'attività economica che alla crisi pandemica.

Dall'analisi dei dati degli ultimi 10 anni emerge che il trasporto di merci ed il trasporto passeggeri hanno assunto due tendenze differenti.

Con la crisi economica (2010-2013) l'indice del trasporto interno di merci rispetto al Pil subisce una significativa flessione che poi riprende a crescere risentendo minimamente delle restrizioni dovute dalla pandemia; mentre, per quanto riguarda l'andamento dell'indice di trasporto passeggeri rispetto al Pil si evidenzia che ha risentito della crisi economica con un picco negativo intorno a 2012 ma successivamente la ricrescita è stata più sostenuta rispetto al trasporto merci. Con la crisi pandemica si ha avuto un calo decisivo degli spostamenti passeggeri, con un decremento dell'indice del trasporto passeggeri rispetto al Pil inferiore del 30% circa, e la crescita evidenziata nel 2021 è comunque contenuta rispetto al 2019, segno di una ripresa più lenta rispetto al trasporto delle merci. (Figura 4.2.1)

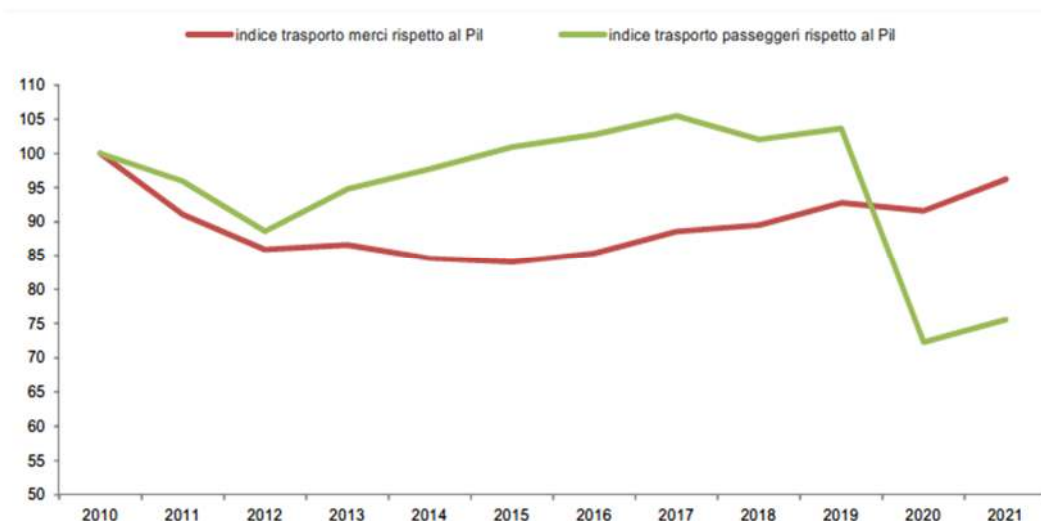


Figura 4.2.1 – L'evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al PIL. Fonte: Elaborazione dati Istat e Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

In particolare, il trasporto ferroviario, nel 2020 ha registrato un crollo del numero dei passeggeri pari a circa il 57% rispetto al 2019 per quanto riguarda il trasporto merci attraverso il servizio ferroviario il calo percentuale è stato minimo, 4%.

MERCI TRASPORTATE	2019	2020	Variazioni % 2020/2019
Tonnellate	94.294.582	90.528.526	-4,0
Tonnellate-chilometro	21.308.998	20.749.932	-2,6

Fonte: Istat, Rilevazione del trasporto ferroviario (R)

Tabella 4.2.1 – Trasporto ferroviario di merci – Confronto 2019-2020, tonnellate-chilometro in migliaia

5.2.1 Rete stradale esistente e gerarchizzazione (la rete infrastrutturale regionale primaria).

La rete stradale emiliana ha un ruolo e una funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano, assumendo la funzione di grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci.

Si trova al centro dei principali collegamenti plurimodali tra il Nord e il Sud del paese:

- il corridoio dorsale centrale costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla rete dell'Alta Velocità ferroviaria in affiancamento a quella storica, all'asse centrale dell'A1 si aggiunge l'Autostrada regionale Cispadana che si interconnette alle autostrade A22 del Brennero e A 13 Bologna-Padova.
- Il corridoio Adriatico che comprende l'autostrada A14 con la diramazione per Ravenna, la statale 16 Adriatica, la linea ferroviaria adriatica e il porto di Ravenna.
- Il corridoio Tirreno-Brennero è costituito dalle autostrade A22 del Brennero e A15 della Cisa, dall'asse ferroviario del Brennero e dalla linea ferroviaria Parma-La Spezia (Tibre ferroviario).

A completamento dei suddetti corridoi sono presenti nodi principali quali: l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Bologna, la stazione Medio Padana di Reggio Emilia, il porto di Ravenna, gli interporti di Bologna e Parma per quanto concerne la logistica, gli scali di Marzaglia-Dinazzano, Le Mose di Piacenza.

Inoltre, l'Emilia-Romagna è attraversata da tre corridoi "core" della rete europea TEN-T ed il corridoio "Bologna-Milano" di rilevanza strategica, tra i più infrastrutturali d'Italia che il PRIT 2025 vorrebbe inserire all'interno del corridoio TEN-T "Scandinavo-Mediterraneo".

Per quanto riguarda la rete regionale essa assume la funzione di garantire l'accessibilità delle grandi aree urbane e dei distretti industriali, distribuisce gli spostamenti di media distanza concentrandone i flussi su alcune direttrici principali. (Figura 4.2.2)

Il sistema della mobilità locale è strettamente connesso alla rete regionale e garantisce i collegamenti interprovinciali e intercomunali da Piacenza a Rimini.

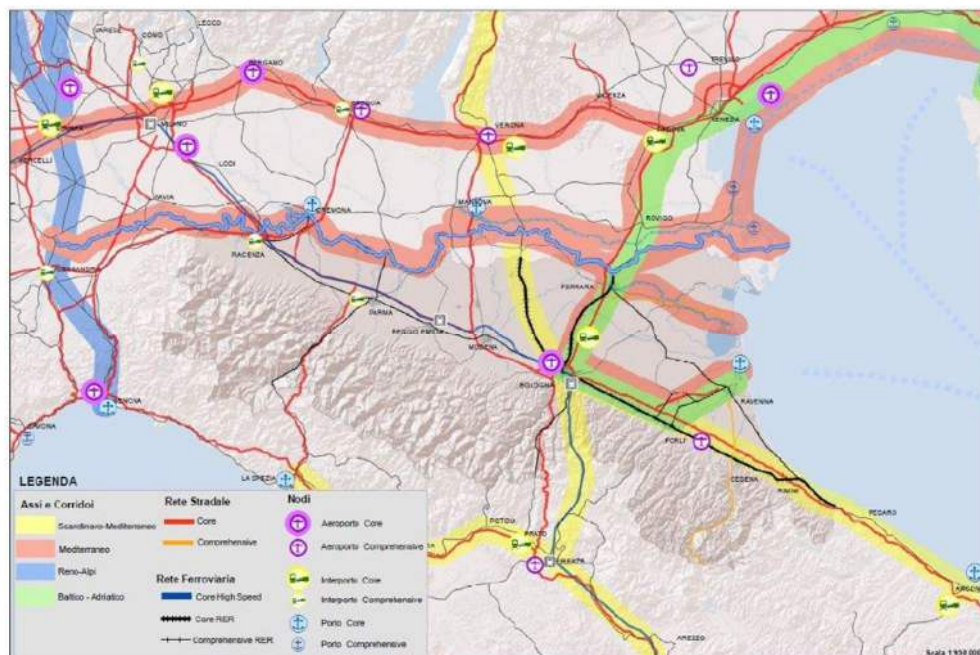


Figura 4.2.2 – Sistema infrastrutturale Nord-Italia – Reti TEN-T Fonte: PRIT2025 QC

6 QUADRO CONOSCITIVO UNIONE RUBICONE E MARE

6.1 Struttura territoriale e insediativa

L'Unione Rubicone a Mare è costituita da 9 Comuni con una popolazione totale di circa 91.900 abitanti (dati Istat 2018) che determinano una densità demografica di 300 ab/kmq circa. Il territorio dell'Unione si estende su una superficie complessiva di circa 300 kmq. Nel complesso si tratta di un territorio solo in parte antropizzato, frammentato da aree libere ancora a destinazione agricola o boscate e seminaturali.

Nel territorio si possono distinguere, a grandi linee, tre settori con connotazioni specifiche:

- MARE: Cesenatico, Gatteo a Mare, San Mauro Mare, Savignano Mare.
- COLLINA: Borghi, Longiano, Roncofreddo, Sogliano al Rubicone.
- ENTROTERRA (PIANURA INSEDIATIVA): Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli, Savignano.

Dall'elaborazione dei dati ISTAT riferiti alla popolazione residente risulta che negli ultimi vent'anni si è assistito ad un andamento della popolazione in crescita fino al 2014 per poi rimanere pressoché costante; l'incremento complessivo, dal 2002 al 2022 è stato pari al 18,40%, corrispondente a circa 17.000 abitanti in più. (Figura 5.1.1)

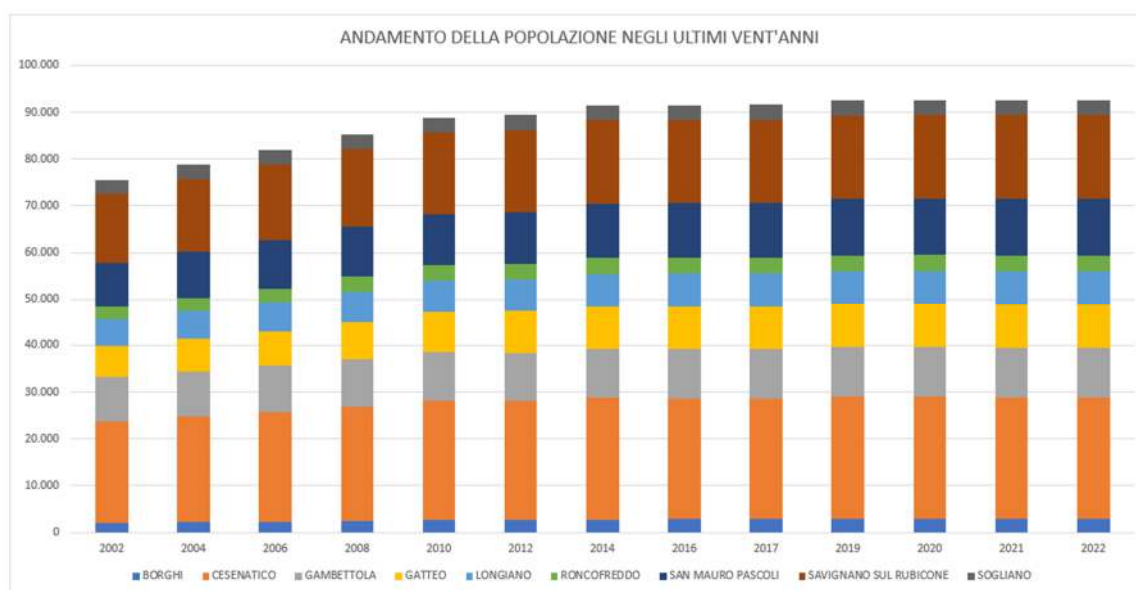


Figura 5.1.1- Crescita della popolazione dei Comuni dell'URM – Dati ISTAT

Per quanto riguarda l'analisi decennale la variazione di crescita risulta più contenuta, si tratta del 3% della popolazione totale residente nell'ambito dell'Unione, pari a 3107 residenti in più dal 2012 al 2022; tutti i Comuni dell'Unione evidenziano un incremento demografico minimo che si aggira tra l'8,73% di San Mauro Pascoli al 2,06% di Cesenatico, salvo per il Comune di Sogliano che nell'ultimo decennio registra un decremento percentuale di -3,36% e per il Comune di Roncofreddo il cui dato resta pressoché costante.

Nel complesso, da un'analisi più particolareggiata si evidenzia che la crescita più consistente si è avuta dal 2012 al 2014 (di circa 2100 unità), nel biennio 2017-2019 si evidenzia un altro picco della curva demografica, più contenuta, di circa 800 unità, dal

2019 al 2021 le variazioni sono minime e dal 2021 al 2022 si è registrata una leggera flessione in negativo.

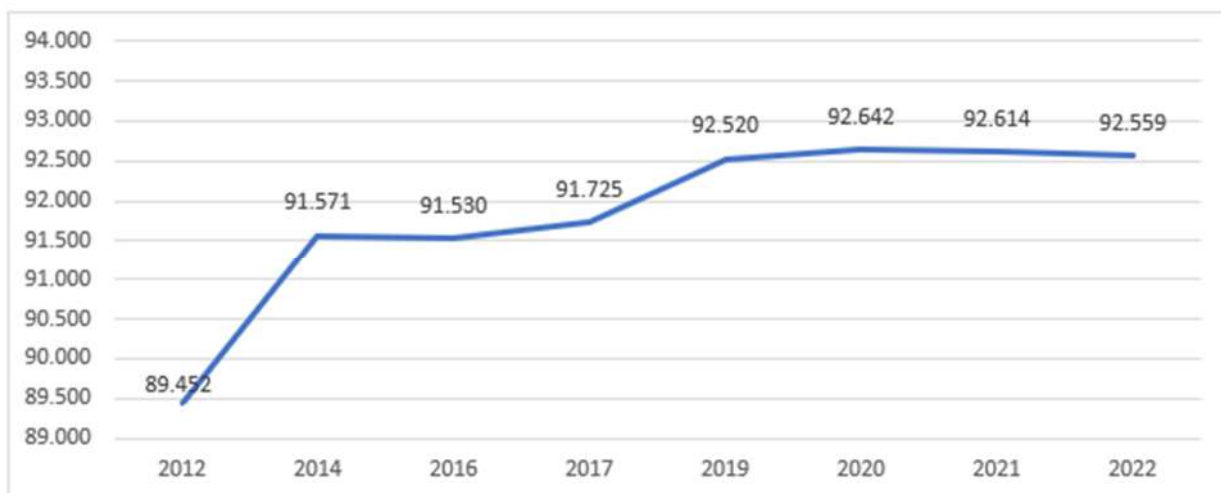


Figura 5.1.2- Linea di crescita decennale della popolazione dei Comuni dell'URM – Dati ISTAT

L'età media della popolazione dell'Unione è di circa 44 anni con un indice di vecchiaia medio pari a 182, quasi 2 anziani ogni giovane, i Comuni di Cesenatico e di Sogliano presentano l'indice di vecchiaia più elevato tra i Comuni dell'Unione, rispettivamente pari a 200 e 232.

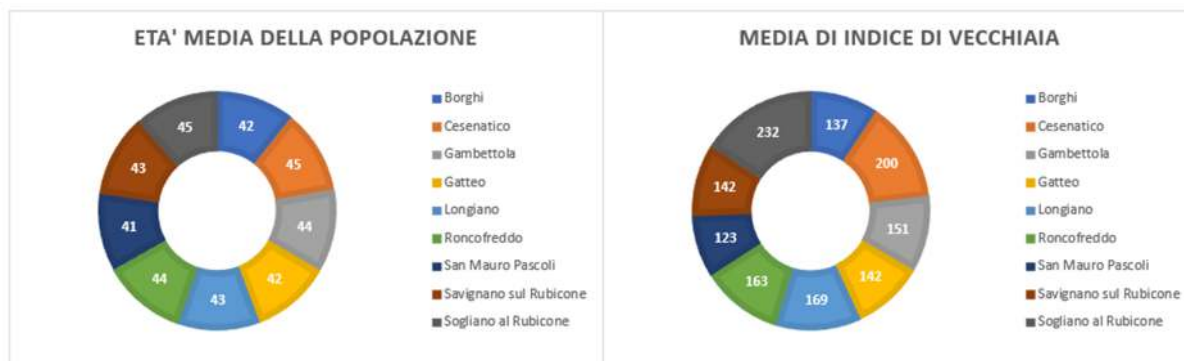


Figura 5.1.3- Analisi per età della popolazione dei Comuni dell'URM

Complessivamente sono registrate 35.640 famiglie concentrate soprattutto nel Comune di Cesenatico (11.000), si tratta di famiglie composte principalmente da 2 – 3 persone. La componente straniera nei comuni costituenti l'Unione è rappresentata oggi da circa 9.270 cittadini residenti, equivalenti a 10% della popolazione di questi il 37% sono giovani con un'età compresa tra i 0-29 anni; il numero degli stranieri residenti si è incrementato dal 2019 al 2023 di circa il 3%. I numeri ci parlano di un fenomeno migratorio ancora relativamente contenuto rispetto ai dati riferiti ai capoluoghi di provincia.



Figura 5.1.4- Analisi riferita ai residenti stranieri nei Comuni dell'URM

Il territorio dell'Unione letto attraverso l'indicatore demografico evidenzia profonde differenze tra i vari ambiti comunali che ne fanno parte; dalla localizzazione della popolazione rispetto alle zone censuarie risulta che i territori più densamente abitati sono situati nella fascia compresa tra l'Autostrada A14 e la SS9, in un ambito territoriale in cui l'offerta di servizi è più elevata. Un'altra buona percentuale della popolazione dell'Unione è concentra lungo la costa del Comune di Cesenatico. (Figura 5.1.5)

I dati demografici rispecchiano le stesse criticità che si riscontrano nel resto del Paese: l'invecchiamento della popolazione e l'istituzione di nuclei familiari di dimensioni sempre più ridotte.

Per quanto riguarda il livello di istruzione più del 90% della popolazione residente è alfabeta, gli studenti al di sopra dei 15 anni sono circa 4500, circa l'8,3% ha una laurea e circa il 28,60% ha un diploma,

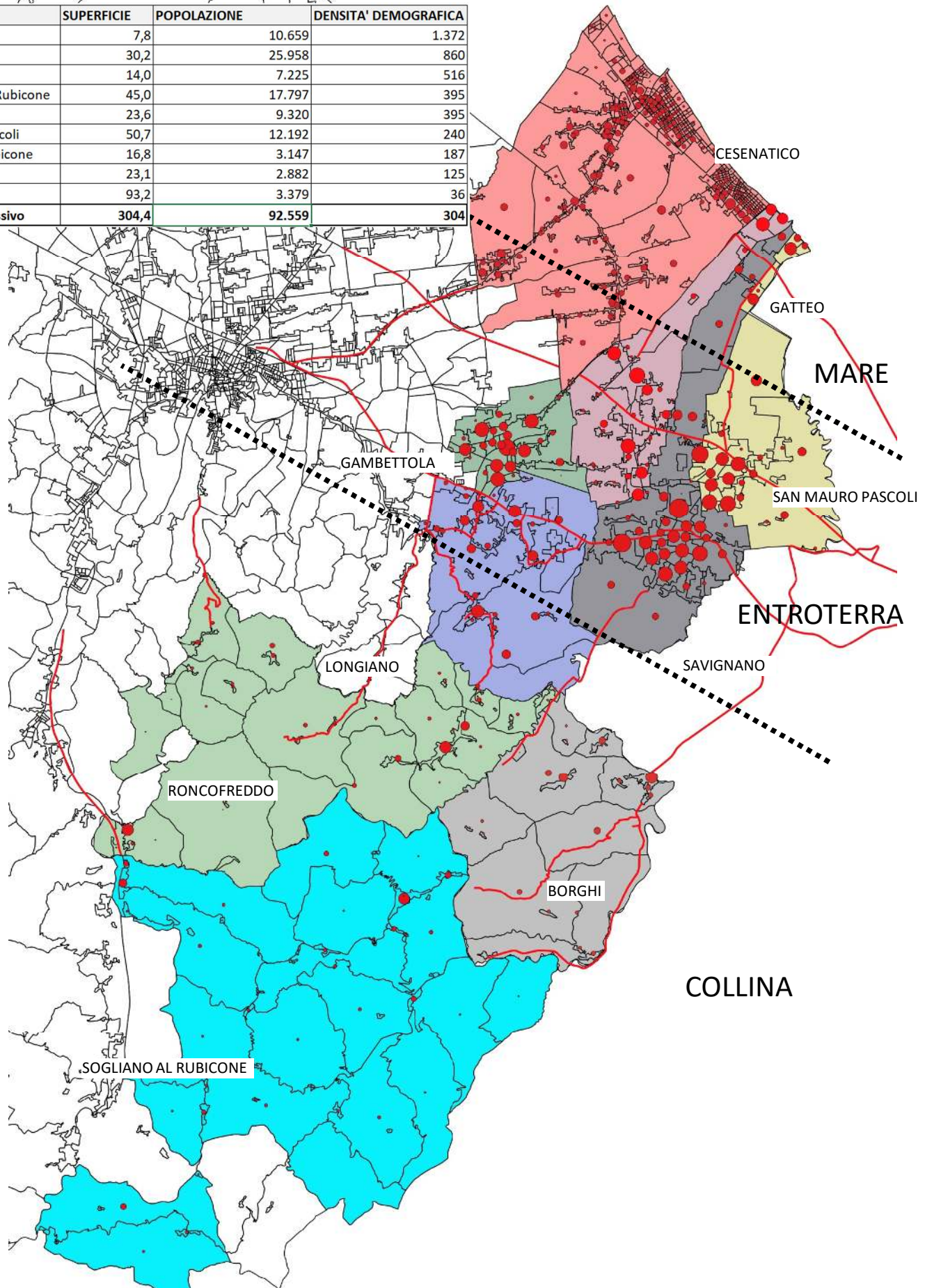


Figura 5.1.6- Analisi riferita agli studenti residenti nei Comuni dell'URM

Per quanto riguarda la forza lavoro più del 50% della popolazione residente con più di 15 anni risulta occupata e meno del 10% è in cerca di lavoro.

FIGURA 5.1.5 – Localizzazione della popolazione esistente al 2011 e 2021 (Cesenatico e Sogliano), per zone censuarie

COMUNE	SUPERFICIE	POPOLAZIONE	DENSITA' DEMOGRAFICA
Gambettola	7,8	10.659	1.372
Cesenatico	30,2	25.958	860
Longiano	14,0	7.225	516
Savignano sul Rubicone	45,0	17.797	395
Gatteo	23,6	9.320	395
San Mauro Pascoli	50,7	12.192	240
Sogliano al Rubicone	16,8	3.147	187
Borghi	23,1	2.882	125
Roncofreddo	93,2	3.379	36
Totale complessivo	304,4	92.559	304



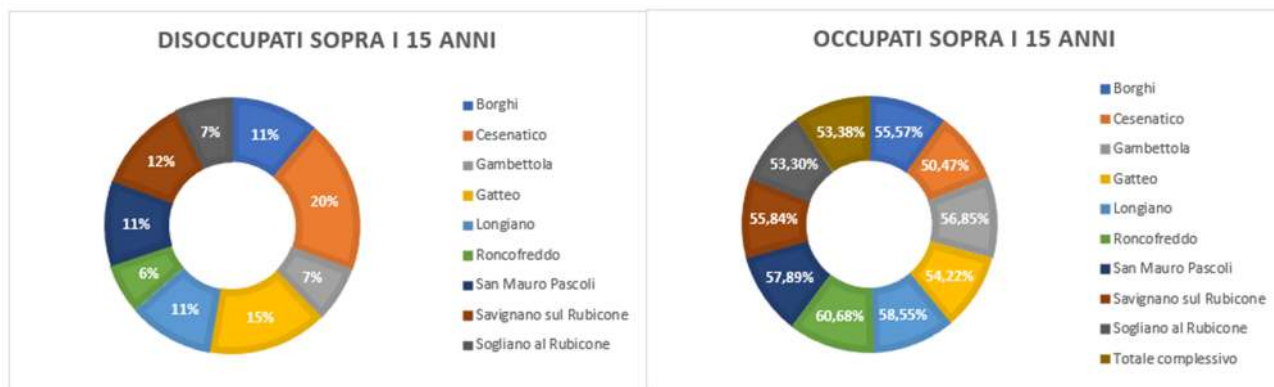


Figura 5.1.7- Analisi riferita ai lavoratori residenti nei Comuni dell'URM

6.2 Struttura economica

Il territorio dell'Unione Rubicone presenta una struttura produttiva diversificata, nella quale all'elevato numero di attività commerciali il 22,8% circa del totale (2.096 unità) si affiancano attività di costruzione il 17,8% del totale (1.634 unità) e attività legate all'agricoltura, silvicoltura e pesca rappresentato dal 15,7% circa del totale (1.440 unità); alle attività di servizio di alloggio e di ristorazione corrispondono 1.013 attività corrispondenti all'11% circa del totale.

Il numero più elevato di attività è localizzato sul territorio di Cesenatico (3.131 unità corrispondenti al 34% circa del totale), di cui 697 attività del settore commerciale, 592 attività nel settore servizi alloggi e ristorazione, 492 nel settore delle costruzioni e 338 nel settore dell'agricoltura, silvicoltura e pesca. (Tabella 5.2.1)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	TOTALE
BORGHI	75		11		1	50	38	10	14	1	1	4	8	1	1	1	2	6	224
CESENATICO	338		182	4	3	492	697	75	592	40	47	190	81	83	4	15	132	156	3.131
GAMBETTOLA	88		79	1	6	186	284	47	48	10	13	52	22	24	2	7	13	43	925
GATTEO	98		63	1	2	162	206	36	108	8	7	34	17	19	2	3	32	38	836
LONGIANO	208		77	2	4	126	141	26	30	4	9	34	10	9		2	1	18	701
RONCOFREDDO	163	1	12		1	55	46	22	19	7	2	5	6	3		1	4	6	353
SAN MAURO PASCOLI	143		172	1	1	192	229	32	90	12	10	70	39	21	6	5	10	45	1.078
SAVIGNANO	193		195	3	1	315	406	51	92	22	33	94	38	52	7	5	18	80	1.605
SOGLIANO	134		37	1	3	56	49	10	20	1	5	6	3	11		1	4	8	349
UNIONE RUBICONE E MARE	1.440	1	828	13	22	1.634	2.096	309	1.013	105	127	489	224	223	22	40	216	400	9.202

- A - Agricoltura, silvicoltura e pesca
- B - Estrazione di minerali da cave e miniere
- C - Attività manifatturiere
- D - Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
- E - Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento
- F - Costruzioni
- G - Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli
- H - Trasporto e magazzinaggio
- I - Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione
- J - Servizi di informazione e comunicazione
- L - Attività immobiliari
- M - Attività professionali, scientifiche e tecniche
- N - Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese
- O - amministrazione pubblica e difesa assicurazione sociale obbligatoria
- P - Istruzione
- Q - Sanità e assistenza sociale
- R - Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento
- S - Altre attività di servizi

Tabella 5.2.1 - Distribuzione delle imprese sul territorio dell'Unione per sezione ATECO – Fonte Camera e Commercio della Romagna - Provincia di Forlì/Cesena – Anno 2017

**FIGURA 5.2.1 – Distribuzione territoriale degli addetti per zona censuaria –
Dati Istat 2011**

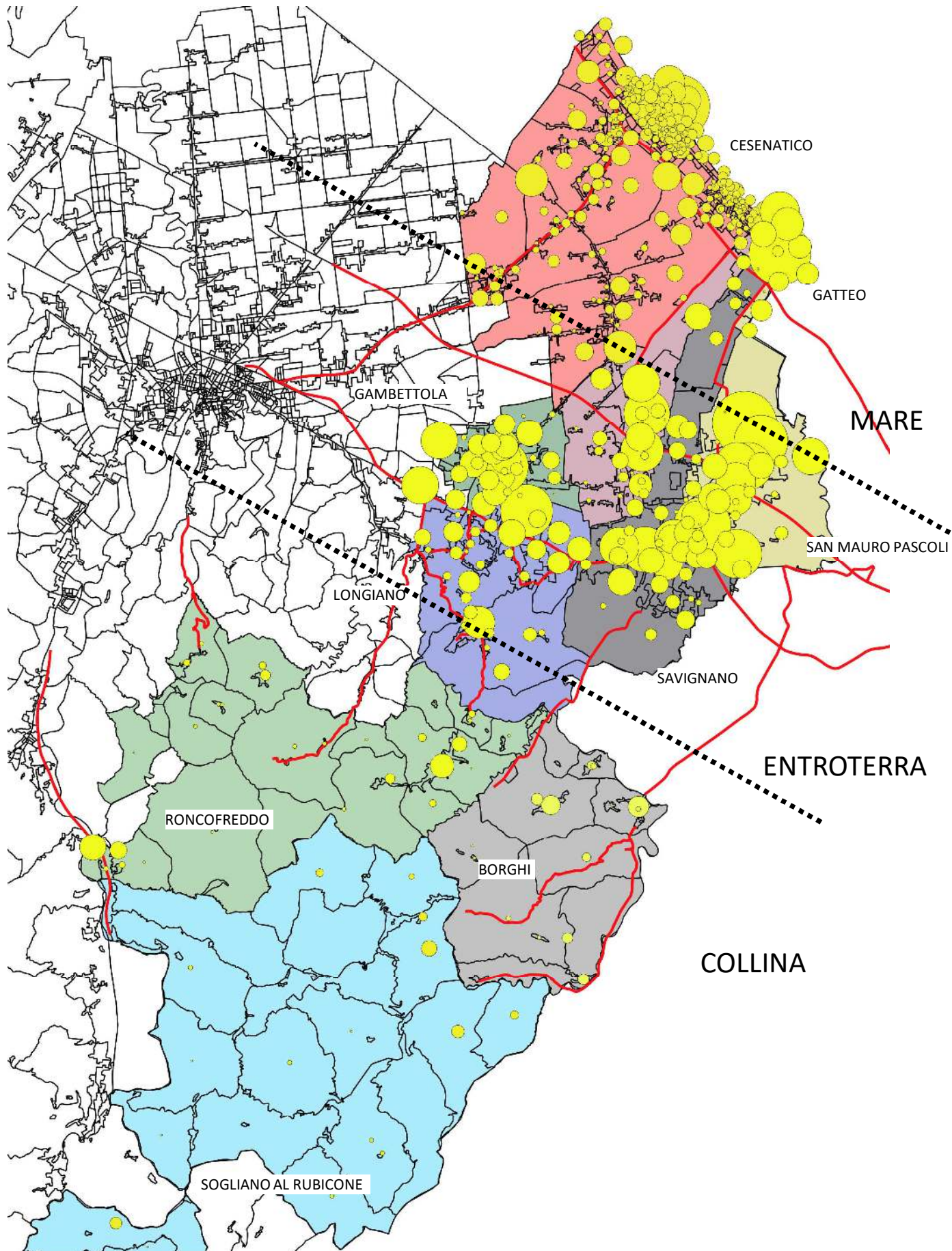
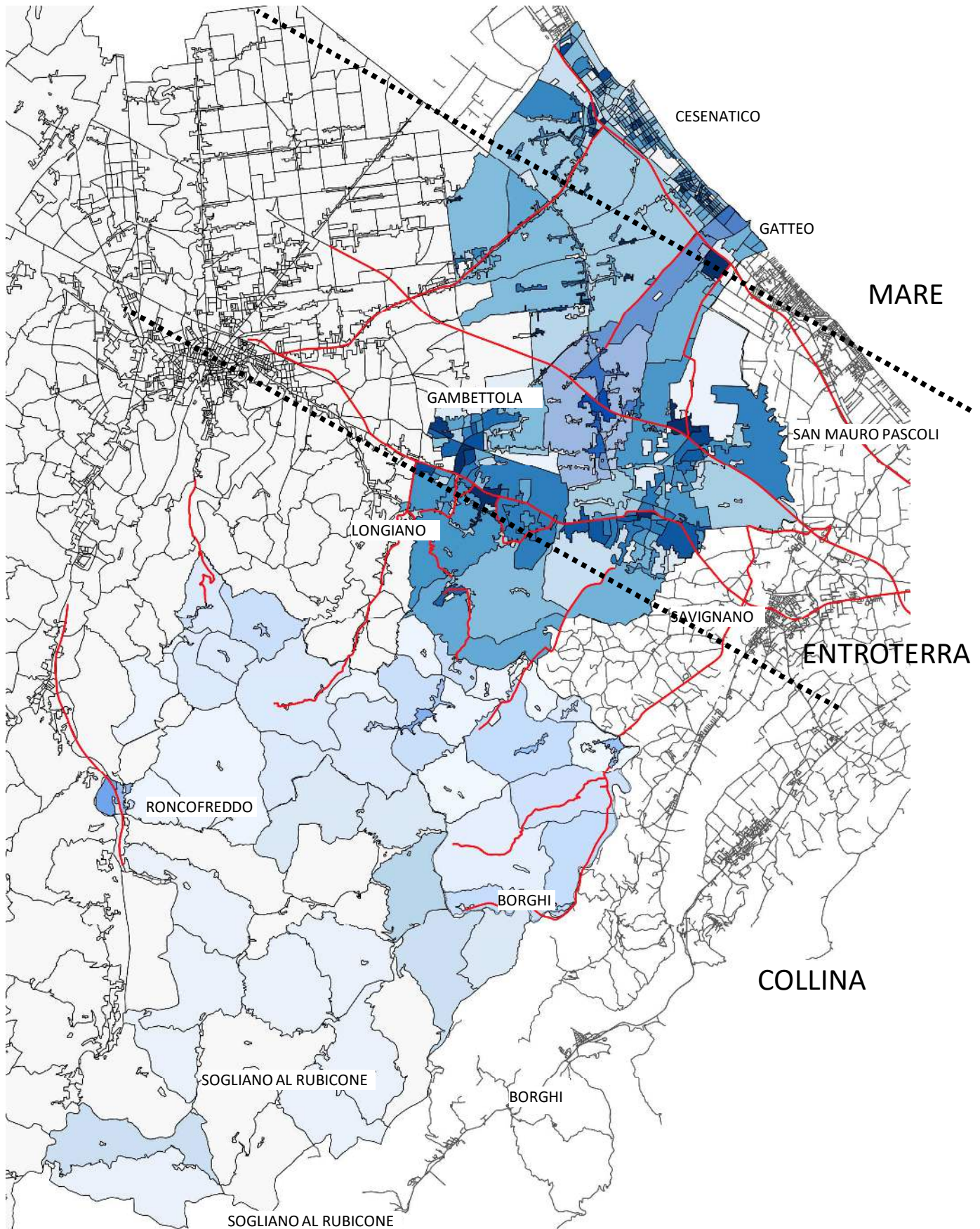


FIGURA 5.2.2 – *Classificazione delle aree produttive, in funzione al numero di addetti, per zone censuarie - Fonte - Censimento Istat 2011*



In Figura 5.2.1 è riportata la distribuzione degli addetti sul territorio dell'Unione per zona censuaria (dati 2011), in essa si evidenzia una concentrazione di attività nella fascia compresa tra l'Autostrada e la SS 9 e una concentrazione lungo la fascia costiera del Comune di Cesenatico. (Figura 5.2.2)

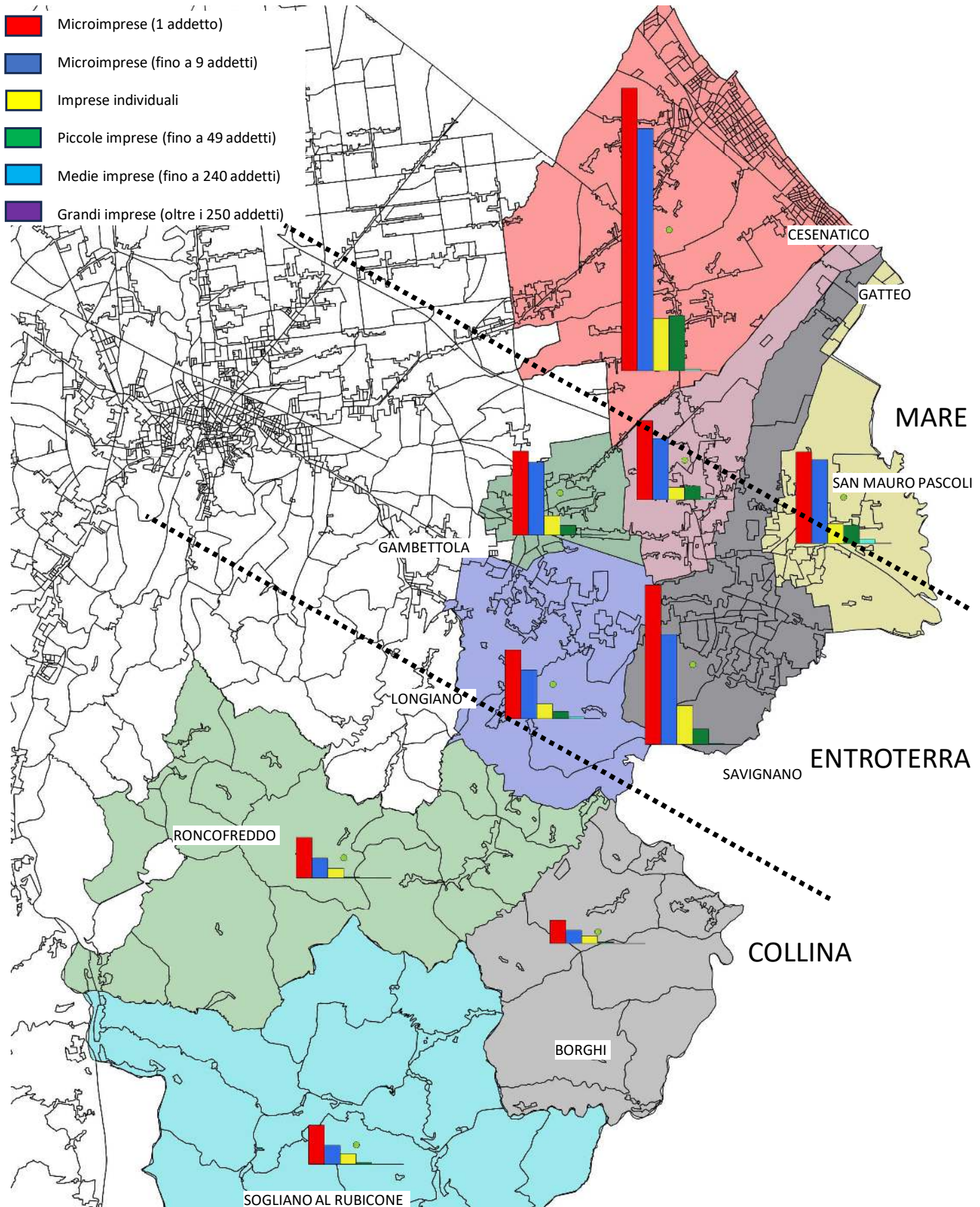
Nel 2017 si registrano circa 9.200 attività totali di cui una grossa fetta (82,7% circa) è costituita da microimprese con 1-9 addetti, sul territorio sono presenti circa 915 imprese individuali, corrispondenti al 10% circa delle imprese totali, 613 piccole imprese (6,7% circa del totale), 57 medie imprese (0,62% del totale e solo 9 grandi imprese sono localizzate nel territorio dell'Unione. Le imprese costituite da un numero più elevato di addetti sono distribuite in maniera quasi omogenea sul territorio dell'Unione, ad eccezione di Borghi sul cui territorio non sono registrate medie e grandi imprese e di Sogliano in cui non sono registrate grandi imprese; a San Mauro Pascoli si localizzano 3 grandi imprese e su quello di Longiano 2. (Figura 5.2.3 - Tabella 5.2.2).

	TOTALE	imprese individuali		microimprese		piccole imprese		medie imprese		grandi imprese
		0 addetti	1 addetto	fino a 9	fino a 19	fino a 49	fino a 50	fino a 249	oltre i 250	
BORGHİ	224	36	115	66	5	2				
CESENATICO	3132	258	1395	1196	196	77	7	2	1	
GAMBETTOLA	925	96	417	359	38	10	4	1		
GATTEO	836	62	393	305	49	19	1	6	1	
LONGIANO	701	73	341	240	28	9	5	3	2	
RONCOFREDDO	353	47	200	98	4	1	1	1	1	
SAN MAURO PASCOLI	1079	99	454	412	67	24	14	6	3	
SAVIGNANO	1605	191	789	544	49	27	3	1	1	
SOGLIANO	349	53	192	94	6	2	2			
UNIONE RUBICONE E M	9204	915	4296	3314	442	171	37	20	9	
	9204	915	7610		613		57		9	
		9,94%	82,68%		6,66%		0,62%		0,10%	

Tabella 5.2.2 - Distribuzione delle imprese sul territorio dell'Unione per classe di addetti e territorio – Fonte Camera e Commercio della Romagna - Provincia di Forlì/Cesena – Anno 2017

La densità territoriale d'impresa misura quante attività imprenditoriali sono localizzate in un chilometro quadrato, fornendo indicazioni sulla concentrazione di attività economiche in un dato territorio. Essa si ottiene rapportando il dato riferito al numero delle attività in un territorio per la superficie del territorio stesso. L'Unione evidenzia un dato molto basso 30,78 UL/kmq che rappresenta la disomogeneità della distribuzione delle attività sul suo territorio dovuto alle caratteristiche fisiche di questo e alle criticità dei collegamenti viari in alcuni ambiti territoriali. I comuni che riportano il dato riferito alla densità territoriale d'impresa più elevato sono Gambettola (118,60 UL/kmq circa) e Cesenatico (103,68 UL/kmq circa), che risultano anche i due comuni con densità abitativa più elevata. Gli ambiti territoriali che si allontanano in negativo dal dato dell'intero ambito territoriale sono il Comune di Roncofreddo (3,79 UL/kmq) e il Comune di Borghi (9,70 UL/kmq) che risultano essere i Comuni con densità demografica inferiore rispetto ai restanti Comuni dell'Unione.

FIGURA 5.2.3 – Distribuzione delle imprese sul territorio per classe di addetti e territorio – Fonte Camera e Commercio della Romagna – Provincia di Forlì/Cesena – Anno 2017



Un altro indicatore utile per comprendere il dinamismo delle aziende nel territorio, e il rapporto tra economia e società locale, è quello relativo alla densità imprenditoriale, intesa come rapporto tra unità locali attive sul territorio e la rispettiva popolazione residente: la media dell'unione risulta pari al 10% che è il risultato di valori differenti che vanno dal 12,14% di Cesenatico al 7,90 % di Borghi confermando la centralità e l'attrattività di alcuni comuni rispetto agli altri (Figura 5.2.4).

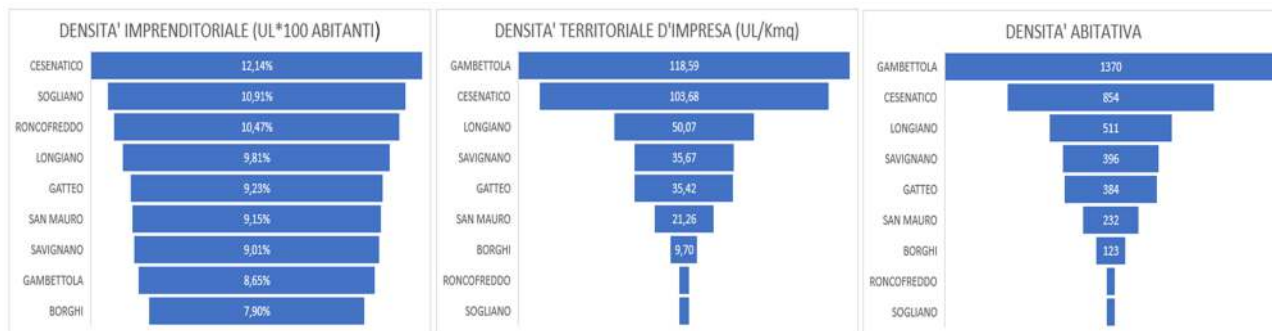


Figura 5.2.4 - Indicatori utili per comprendere il dinamismo delle aziende nel territorio

6.3 Localizzazione di servizi e poli di attrazione

L'indagine conoscitiva sulle caratteristiche dell'offerta di servizi nell'ambito dell'Unione Rubicone e Mare ha lo scopo di offrire un supporto analitico alle attività di pianificazione e programmazione nell'ambito dell'elaborazione del PUMS.

Localizzare sul territorio i servizi di maggior attrazione consente di verificarne l'accessibilità da parte di tutti i cittadini e di mettere in luce eventuali criticità che potrebbero ricadere sulla qualità della vita e sull'equità sociale delle persone che abitano l'ambito oggetto del presente Studio.

Questa tipologia di analisi ha lo scopo di offrire una base conoscitiva comune sulla dotazione dei servizi sovracomunali di interesse pubblico, diretti alle persone e alle imprese che, per capacità di attrazione, superano i singoli confini comunali.

Le analisi sulla loro distribuzione territoriale mostrano un relativo sottodimensionamento e non appaiono facilmente accessibili a tutti i cittadini dell'Unione, soprattutto per gli abitanti dei territori più a monte.

In generale, nella fascia compresa tra l'Autostrada A14 e la SS 9 e la zona costiera di Cesenatico sono presenti in modo rilevante la maggior parte dei servizi di pubblico interesse ovvero la pubblica amministrazione, l'istruzione, la sanità e gli altri servizi sociali, in particolar modo, oltre a Cesenatico, i principali poli di attrazione sono localizzati nel centro di Savignano e nel centro di San Mauro Pascoli.

Fra i principali poli di attrazione considerati si evidenziano le scuole superiori (rilevanti attrattori con la caratteristica di concentrare un alto numero di utenti contemporaneamente), l'ospedale, le chiese e le medio-grandi strutture di vendita.

Per quanto riguarda l'istruzione secondaria di secondo grado sono presenti; una struttura localizza sul territorio del Comune di Savignano e tre strutture nel Comune di Cesenatico. Gli istituti di istruzione di grado inferiore (nidi, materne, elementari e medie) si distribuiscono su tutto il territorio in modo più omogeneo.

Anche per quanto riguarda i servizi sanitari vediamo che, per quanto riguarda il territorio dell'Unione escluso Cesenatico, essi si concentrano nelle aree centrali dei Comuni di Savignano e San Mauro Pascoli.

Tra i servizi alla persona che attraggono un numero importante di utenze comprese le più vulnerabili come i bambini ed i ragazzi, sono quelli dedicati allo sport, essi risultano più diffusi sul territorio con la presenza di almeno un impianto nel territorio di ogni Comune.

(Figura 5.3.0 a – Figura 5.3.0 b – Figura 5.3.0 c)

6.3.1 Le scuole

La distribuzione territoriale degli Istituti Scolastici di ogni grado, rivestono particolare importanza in relazione agli spostamenti sistematici casa-studio, visto il non trascurabile numero di studenti che ogni giorno si muovono su tutto il territorio e, soprattutto, in considerazione dell'orientamento modale prevalentemente a favore del trasporto pubblico di questo segmento di mobilità.

Nel territorio dell'Unione sono presenti circa 25 scuole d'infanzia distribuite su tutto il territorio, 22 scuole di istruzione primaria, 10 scuole medie ed 4 Istituti scolastici di secondo grado, nell'Istituto di secondo grado di Savignano si concentrano tre differenti indirizzi scolastici (Liceo Scientifico, Istituto Tecnico ed Istituto Professionale), ospita più di 1000 studenti proveniente da tutto il territorio dell'Unione. Nel territorio comunale di Cesenatico sono presenti 3 istituti di secondo grado (Liceo Scientifico, Istituto Tecnico Commerciale, I.A.L.-Scuola Alberghiera) per un totale di circa 990 alunni iscritti.

Nelle 42 scuole di infanzia e primarie l'utenza è di circa 5.790 alunni, la struttura scolastica di istruzione inferiore più rilevante per numero di studenti è l'Istituto comprensivo l'Aquilone situato a Gambettola che ospita più di 600 studenti tra scuola primaria ed infanzia. (Figura 5.3.1)

L'analisi di dettaglio della distribuzione territoriale degli istituti scolastici evidenzia che, il Comune di Cesenatico, il Comune di Savignano e a seguire il Comune di San Mauro Pascoli, costituiscono una forte attrazione di domanda studentesca.

6.3.2 Strutture sanitarie di ricovero e cura

Nel territorio sono presenti alcune strutture sanitarie, gestite dall'Azienda USL della Romagna (Distretto del Rubicone), tra questi l'Ospedale di Cesenatico, due ambulatori comunali situati in zone più collinari (Sorrivoli e Diolaguardia), tre "Casa della salute" (due a Savignano ed una a Gambettola).

Nei comuni contermini sono presenti strutture sanitarie più complesse quali l'ospedale di Rimini, l'ospedale di Cesena e l'ospedale di Sant'Arcangelo.

Sul territorio dell'Unione sono presenti alcune Residenze Sanitarie Assistenziali 3 nel Comune di San Mauro Pascoli e altre cinque distribuite nei Comuni di Gatteo, Longiano, Sogliano al Rubicone, Roncofreddo e Savignano.

Il Comune di Savignano rappresenta il presidio sanitario sovracomunale per la presenza del Country hospital, del pronto soccorso e di funzioni sanitarie specialistiche.

Nel Comune sono presenti anche numerosi servizi socioassistenziali. (Figura 5.3.2)

FIGURA 5.3.0 a – Localizzazione territoriale dei Poli di attrazione –
Territorio dell'Unione Rubicone e Mare

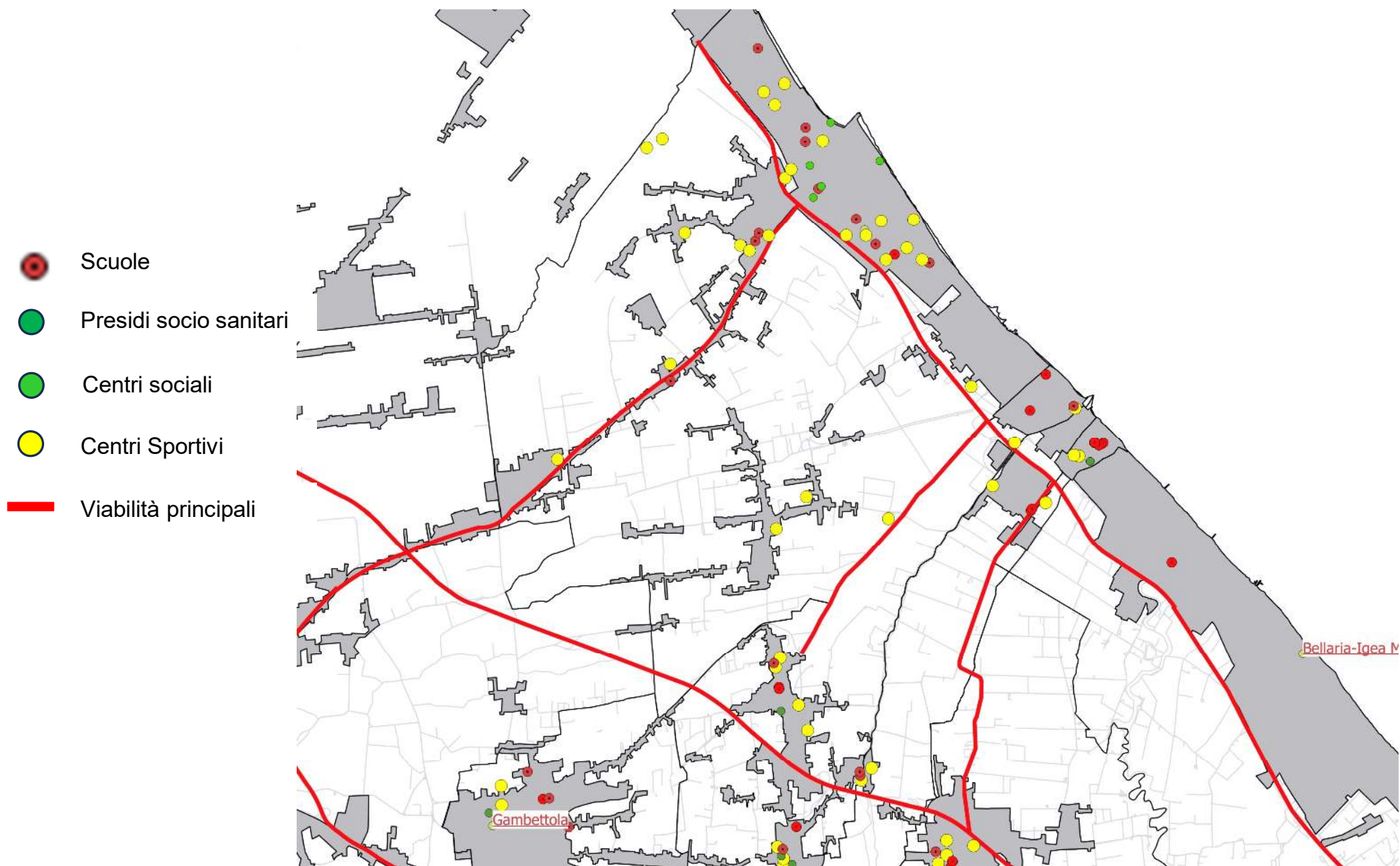


FIGURA 5.3.0 b – Localizzazione territoriale dei Poli di attrazione – Unione Rubicone e Mare - Entroterra

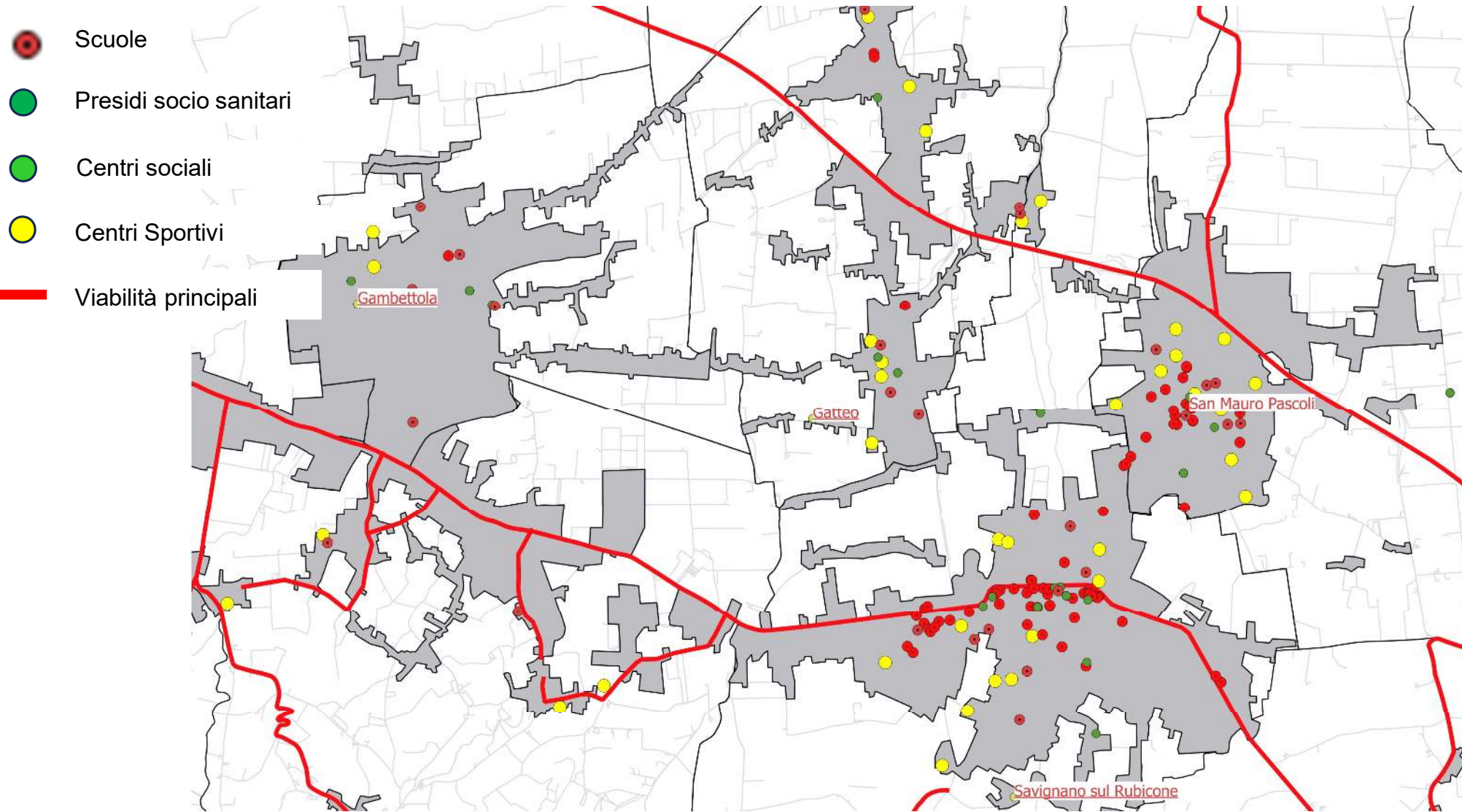
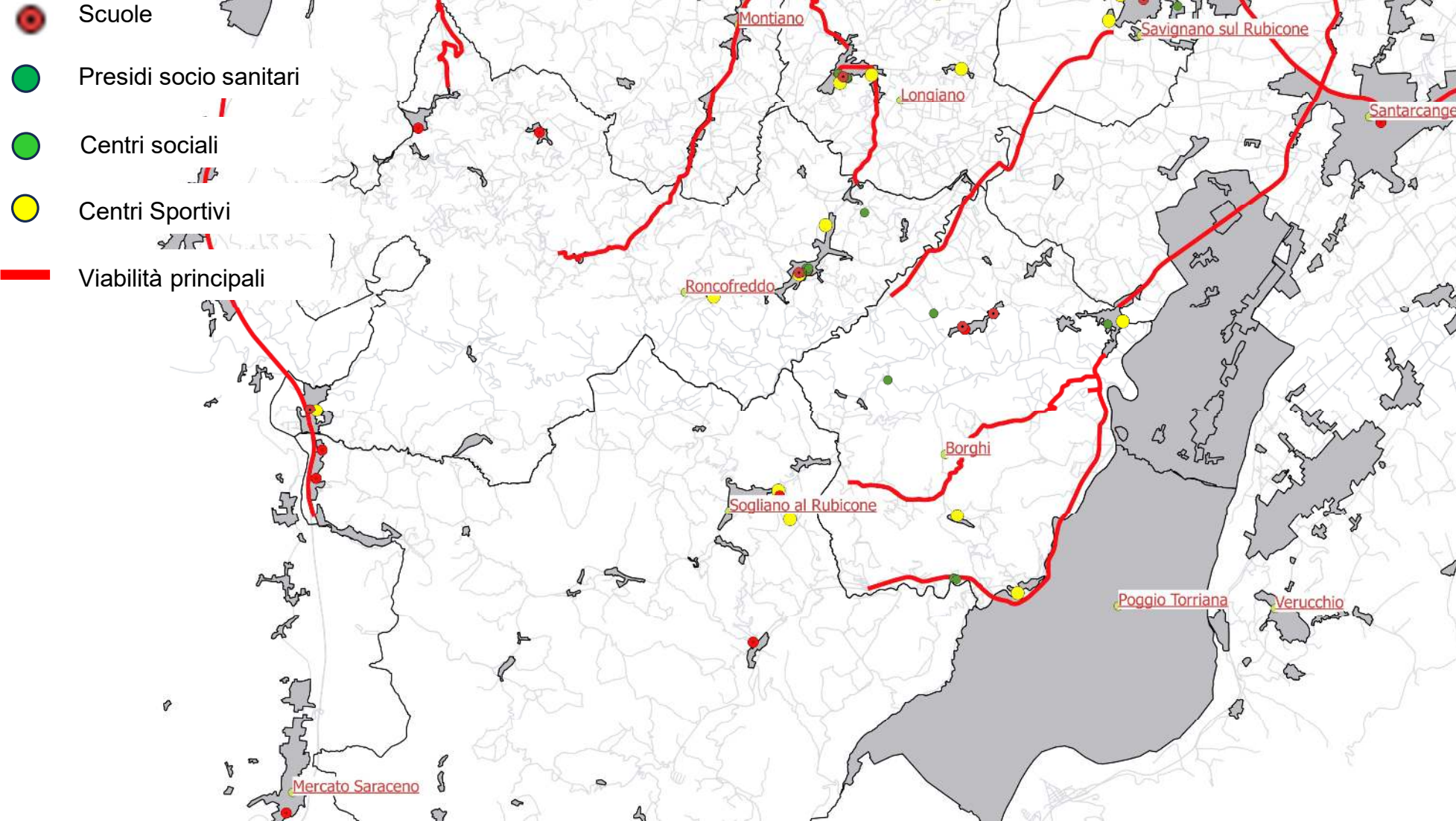


FIGURA 5.3.0 c – Localizzazione territoriale dei Poli di attrazione – Unione Rubicone e Mare - Collina



**FIGURA 5.3.1 – Localizzazione territoriale degli Istituti scolastici per grado di istruzione
Unione Rubicone e Mare**

LOCALITA'	NIDO/MATERNA	PRIMARIA	MEDIA	II GRADO
BORGHI		23	94	64
GAMBETTOLA		264	519	338
GATTEO		137	260	344
LONGIANO		124	346	435
RONCOFREDDO		42	151	
S.M.PASCOLI		251	566	400
SAVIGNANO		288	912	478
SOGLIANO		54	163	65
CESENATICO		413	1152	725
Totale	1596	4163	2849	2023

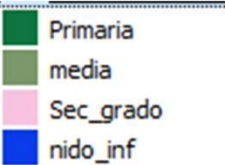
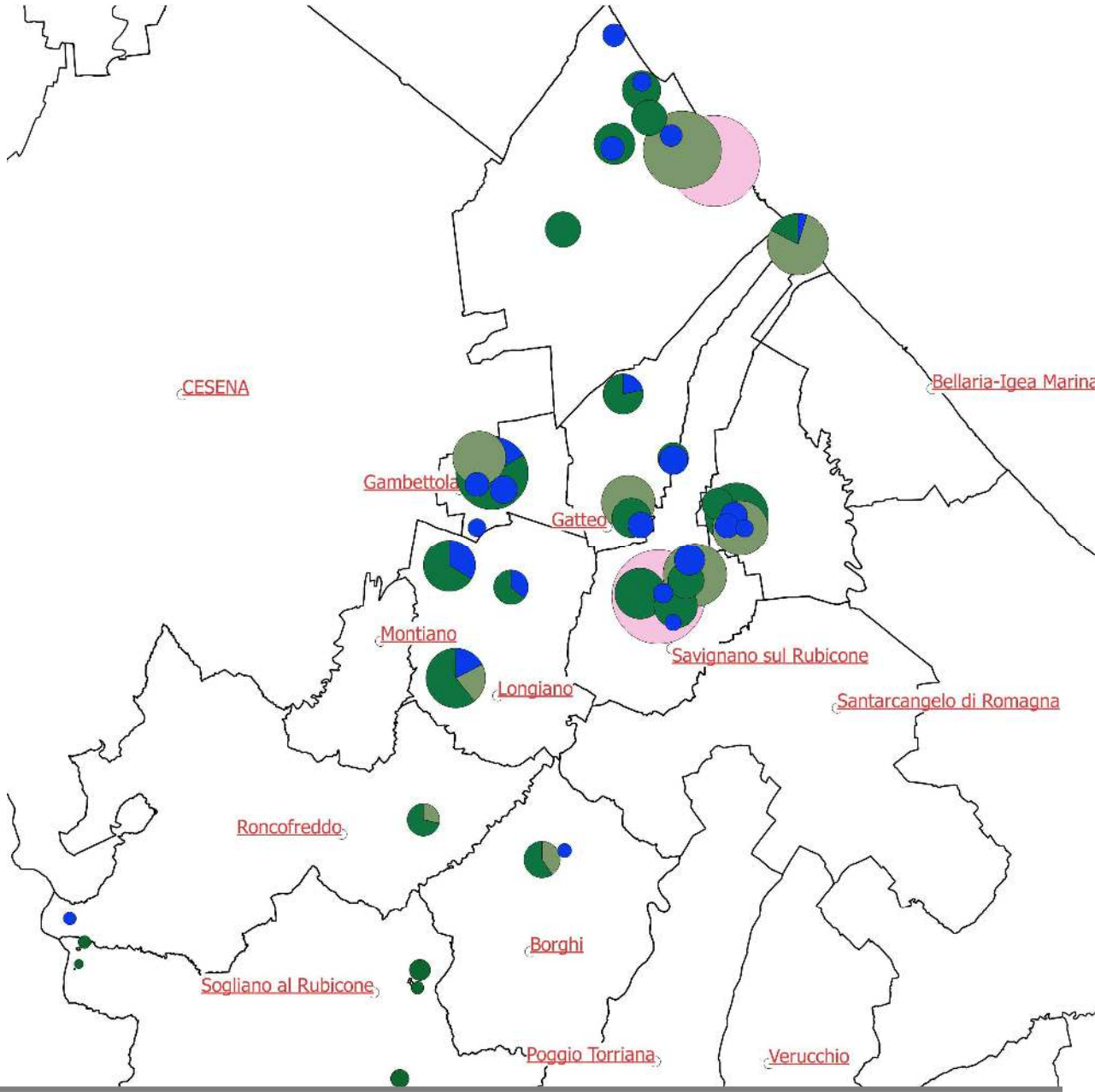
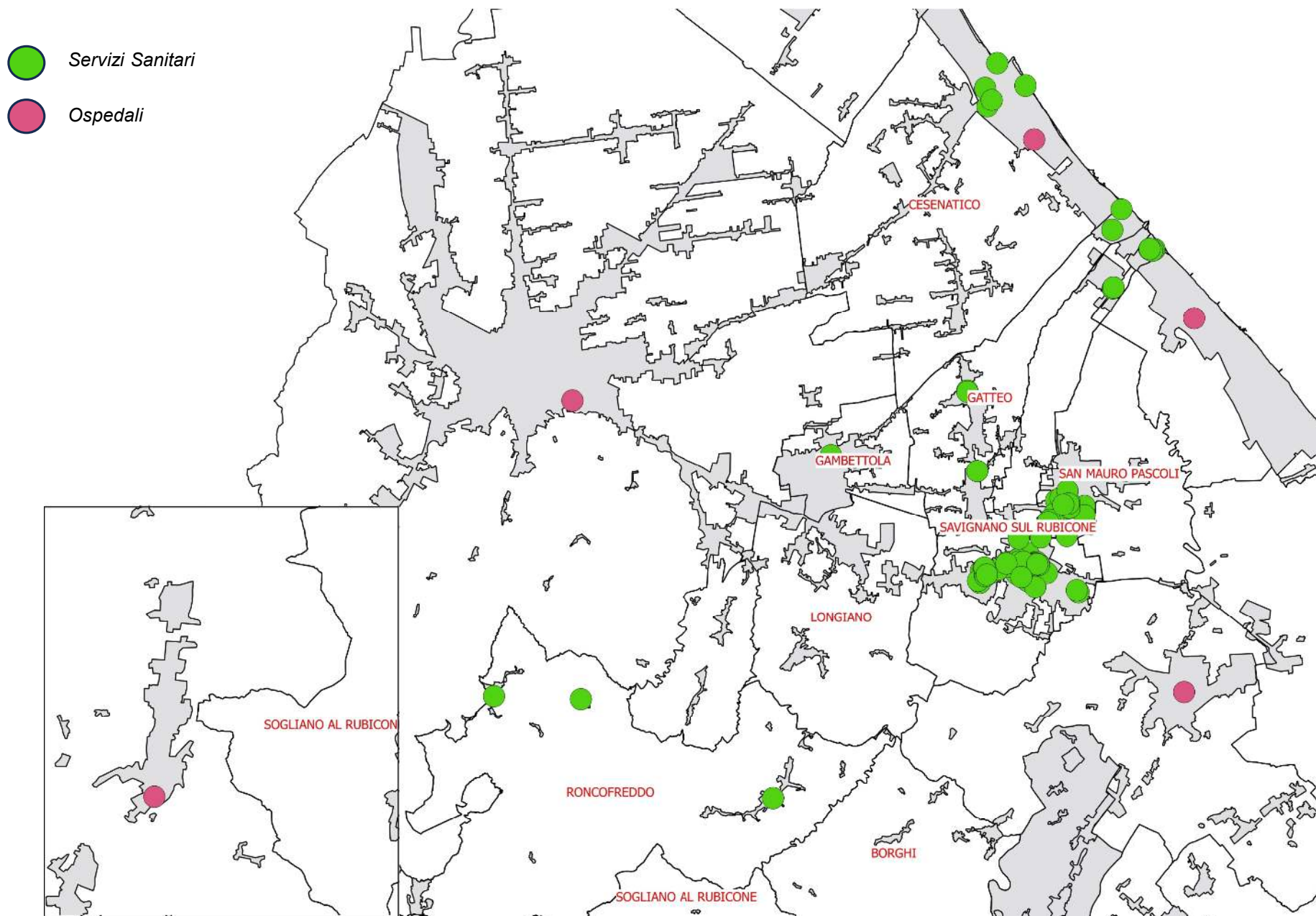


FIGURA 5.3.2 – Localizzazione territoriale dei servizi sanitari
Unione Rubicone e Mare



6.3.3 Centri commerciali

Nell'ambito territoriale dell'Unione sono presenti circa 3050 attività commerciali tra questi una Grande Struttura di Vendita a Savignano e circa 21 Medie Strutture di Vendita di cui 9 localizzate a Savignano, 3 a Gatteo e le altre a Longiano, San Mauro Pascoli, Cesenatico e Borghi.

Anche in questo caso le Strutture di Vendita sono distribuite lungo i principali assi della rete stradale che costituiscono con evidenza il driver primario per la scelta di localizzazione, per questa tipologia di attrattore il trasporto pubblico locale ha un ruolo del tutto marginale, la scelta modale volge prevalentemente all'uso del mezzo privato. (Figura 5.3.3 a - Figura 5.3.3 b – Figura 5.3.3 c)

6.3.4 Individuazione poli di attrazione

Il territorio dell'Unione Rubicone e Mare è caratterizzato, come si è visto precedentemente, da tre fasce territoriali distinte, la fascia Mare, la fascia dell'Entroterra e la fascia Collinare, quest'ultima risulta la più periferica, in quanto comprende aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali (quali l'istruzione, la salute e la mobilità), ricche di importanti risorse naturali e ambientali e di un patrimonio culturale di pregio non vanno dimenticate e lasciate indietro.

Seguendo in parte le indicazioni riportate nella Strategia Nazionale per le Aree Interne, si possono individuare come centri maggiori, poli di attrazione, quei Comuni dell'Unione che fungono da attrattori in quanto nel proprio territorio sono presenti categorie di servizi alla popolazione che possono essere riconosciuti come generatori di traffico:

- Almeno una scuola secondaria;
- Almeno un ospedale;
- Almeno una stazione ferroviaria

Utilizzando questo principio oltre al Comune di Cesenatico si può riconoscere come centro di attrazione anche il Comune di Savignano sul Rubicone.

6.3.5 I centri turistici lungo la costa

Il territorio dell'Unione è caratterizzato dalla presenza di centri ad elevata specializzazione turistica balneare (Cesenatico, Savignano, Gatteo e San Mauro), ove è presente un elevato numero di posti letto in esercizi alberghieri ed extralberghieri ed un'elevata movimentazione turistica.

Durante la stagione estiva, per disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e contenere i flussi veicolari, vengono attuate politiche della mobilità atte a regolare e controllare la circolazione (ZTL, Zone Pedonali, sosta a pagamento) e l'offerta del trasporto pubblico viene incrementata e riorganizzata in funzione della domanda.

FIGURA 5.3.3 a – Distribuzione delle attività commerciali sul territorio dell'Unione

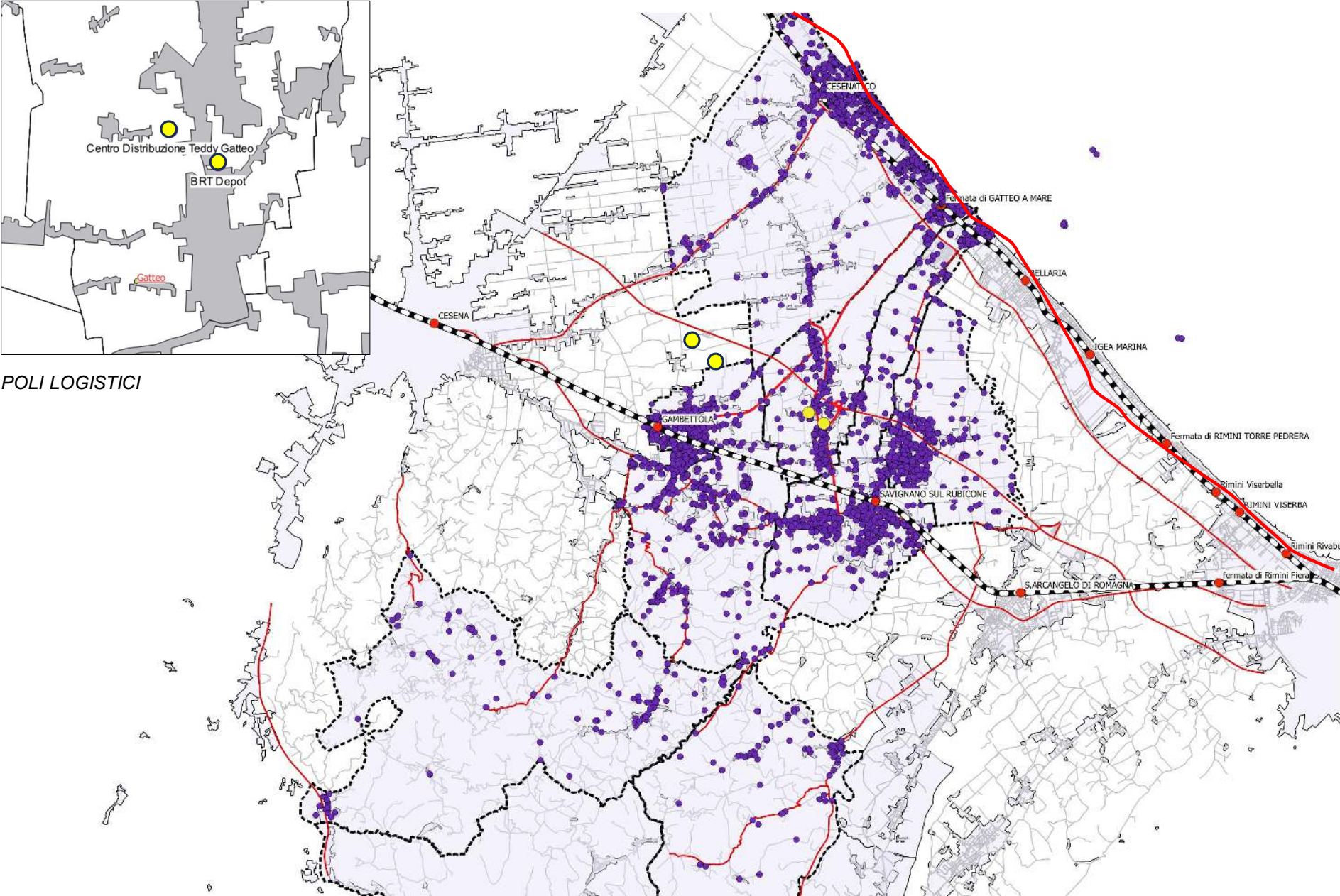


FIGURA 5.3.3 b – Distribuzione delle attività commerciali raggruppate per Comune

COMUNE	ATTIVITA' COMMERCIALI
BORGHI	109
GAMBETTOLA	496
GATTEO	479
LONGIANO	354
RONCOFREDDO	133
S.M.PASCOLI	604
SAVIGNANO	872
SOGLIANO	192
CESENATICO	1251
Totale	4490

● 100 attività commerciali

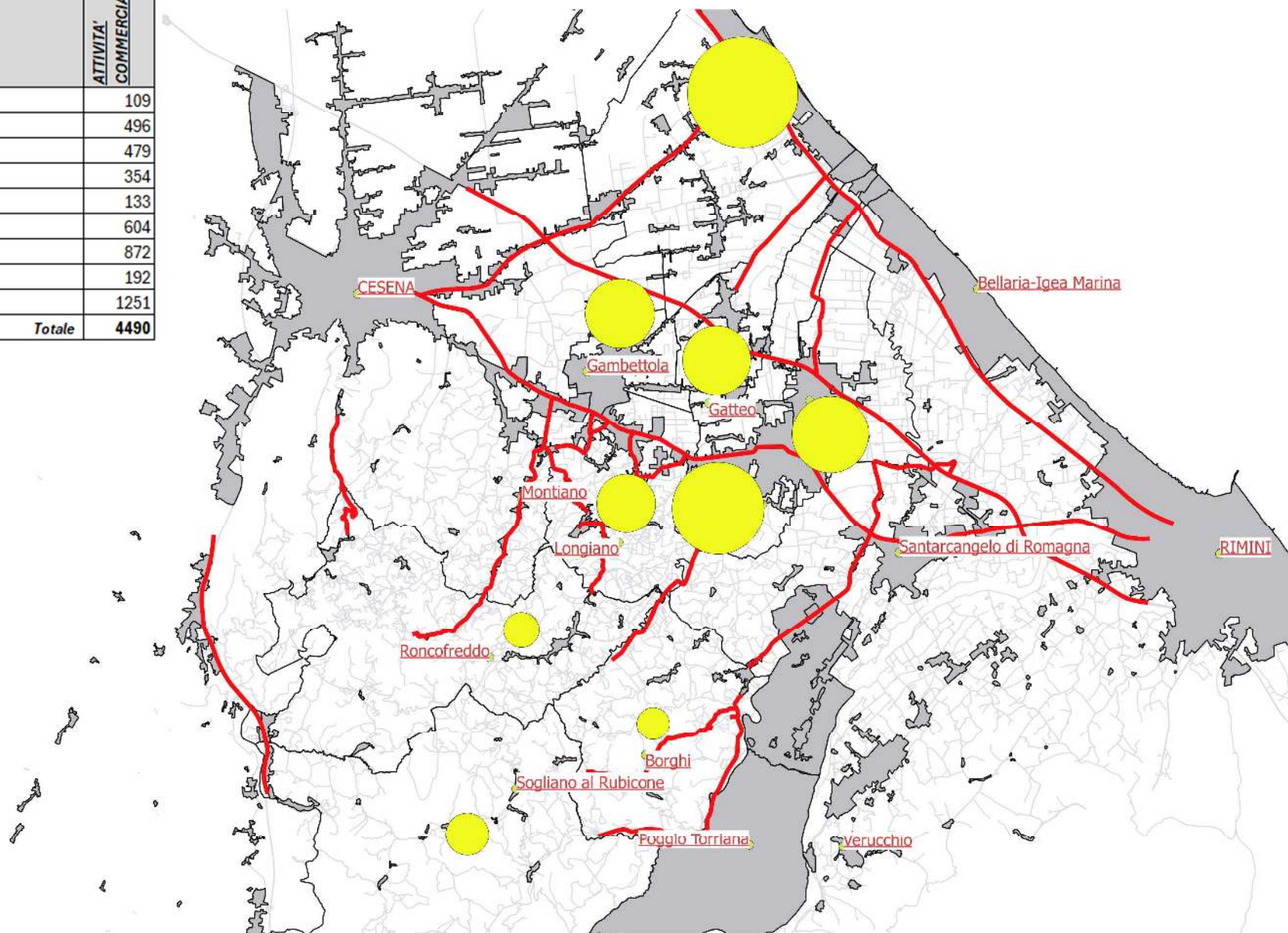
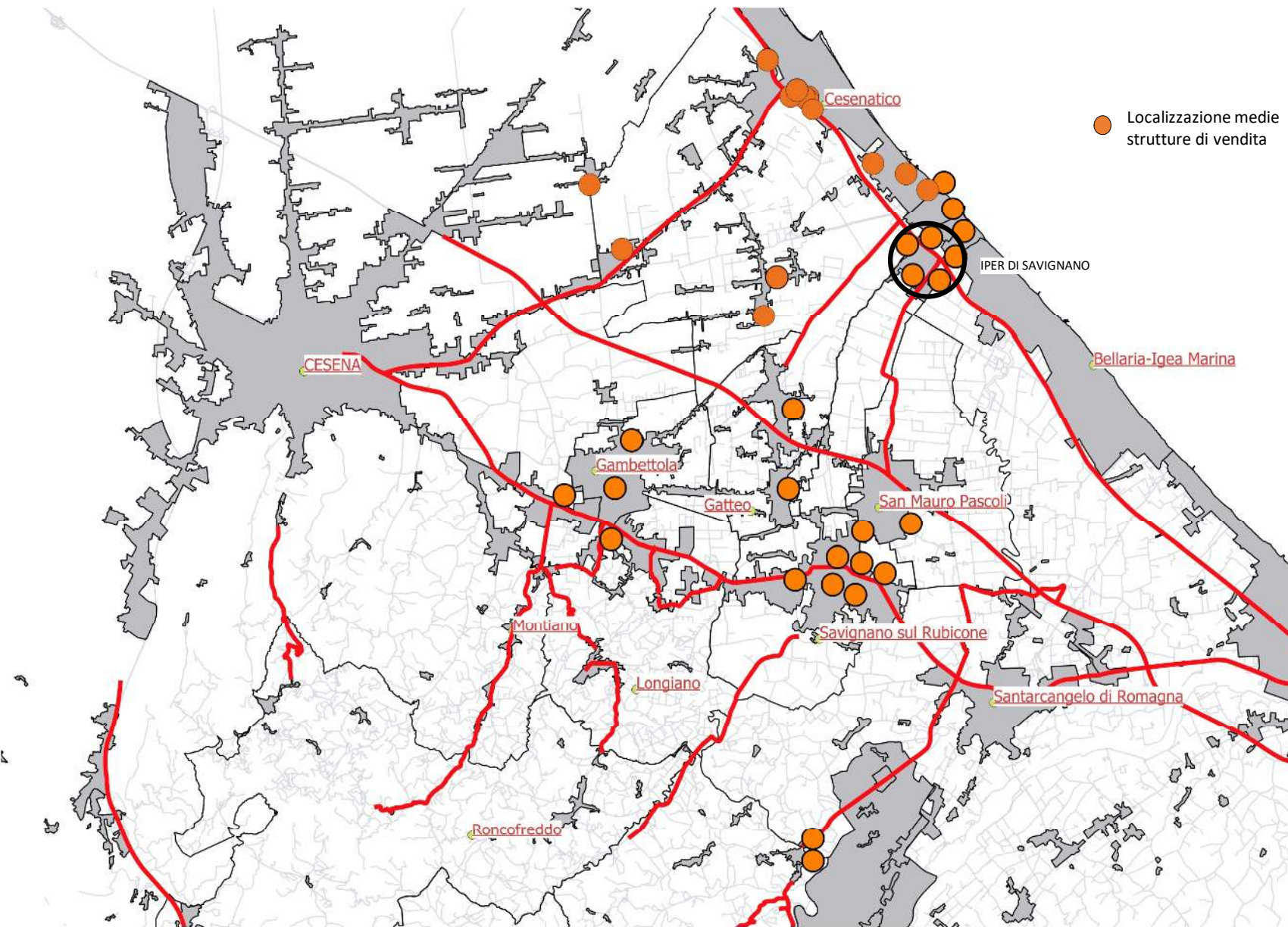


FIGURA 5.3.3 c – Localizzazione delle Medie Strutture di Vendita per Comune



6.4 Aree di trasformazione

Migliorare l'integrazione tra l'assetto e lo sviluppo del territorio e il sistema della mobilità è uno dei macro-obiettivi del PUMS per migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità.

Dai dati forniti dall'Amministrazione dell'Unione (**non aggiornati per tutti i comuni**) si evince che nei prossimi anni vi sarà un incremento importante di insediamenti residenziali, produttivi e commerciali ipotizzabile in più di 200.000 mq di superficie, in parte così distribuiti:

- 75.500 mq circa destinati alla residenza;
- 100.000 mq circa destinati alle funzioni produttive;
- 15.000 mq circa destinati a funzioni commerciali.

LOCALITA'	RESIDENZIALE	PRODUTTIVO	COMMERCIALE	TOTALE
Savignano	55.258	14.000	2.000	71.258
Longiano	2.000	37.274	1.868	41.142
Gatteo	4.406	30.381	1.894	36.681
San Mauro Pascoli	5.528	15.261	0	20.789
San Mauro Mare	0	0	9.500	9.500
Gatteo a Mare	5.877	1.732	0	7.609
Gambettola	2.350	0	0	2.350
TOTALE	75.419	98.648	15.262	189.329

Tabella 5.4.1 - Le previsioni insediative nel territorio dell'Unione per Comune e per tipologia

Le informazioni relative al Comune di Cesenatico, il dimensionamento delle previsioni urbanistiche non è completo, in Figura 5.4.1 a è riportata la localizzazione delle Aree delle previsioni "in corso".

Per il Comune di Savignano sono previsti 71.258 mq di nuovi insediamenti di cui quasi il 78% per residenze e il 20% circa per attività produttive e il circa 3% sono destinati alle funzioni commerciali.

Gli interventi più consistenti riguardano: l'Ambito di riqualifica A12 di Via Baldinini in cui si prevedono 33.776 mq di residenziale e l'Ambito per attività produttive BR di Via Manzi.

Nel Comune di Longiano sono previsti 41.142 mq di nuovi insediamenti di cui il 90% circa destinato a funzioni produttive relativi agli ambiti RUE D2 e D1.

Consistenti previsioni per il settore produttivo sono previste nel Comune di Gatteo (30.380 mq circa) e, anche se di dimensioni inferiori, nel Comune di San Mauro Pascoli (15.260 mq circa).

Per quanto riguarda il settore commerciale nel Comune di San Mauro a Mare è previsto un ampliamento di circa 9.500 mq in corrispondenza del Polo Funzionale esistente localizzato tra il Comune di San Mauro ed il Comune di Savignano.

Nella documentazione analizzata per alcune aree di trasformazione non sono indicate le future funzioni, si tratta prevalentemente di previsioni in itinere, inserite negli strumenti di pianificazione dei Comuni (RUE e PSC) e che riguardano principalmente: aree del Comune di Longiano (circa 436.000 mq), aree del Comune di Gambettola (circa 43.490 mq), aree del Comune di Gatteo a Mare (18.396) e aree del Comune di Gatteo (11.360 mq circa).

Le nuove funzioni produttive previste sono localizzate lungo le principali infrastrutture viabilistiche dell'ambito e lungo il tracciato della ferrovia. (Figura 5.4.1 a - Figura 5.4.1 b – Figura 5.4.1 c).

**FIGURA 5.4.1 a – Localizzazione delle Aree di Trasformazione
Unione Rubicone e Mare – Fascia costiera**

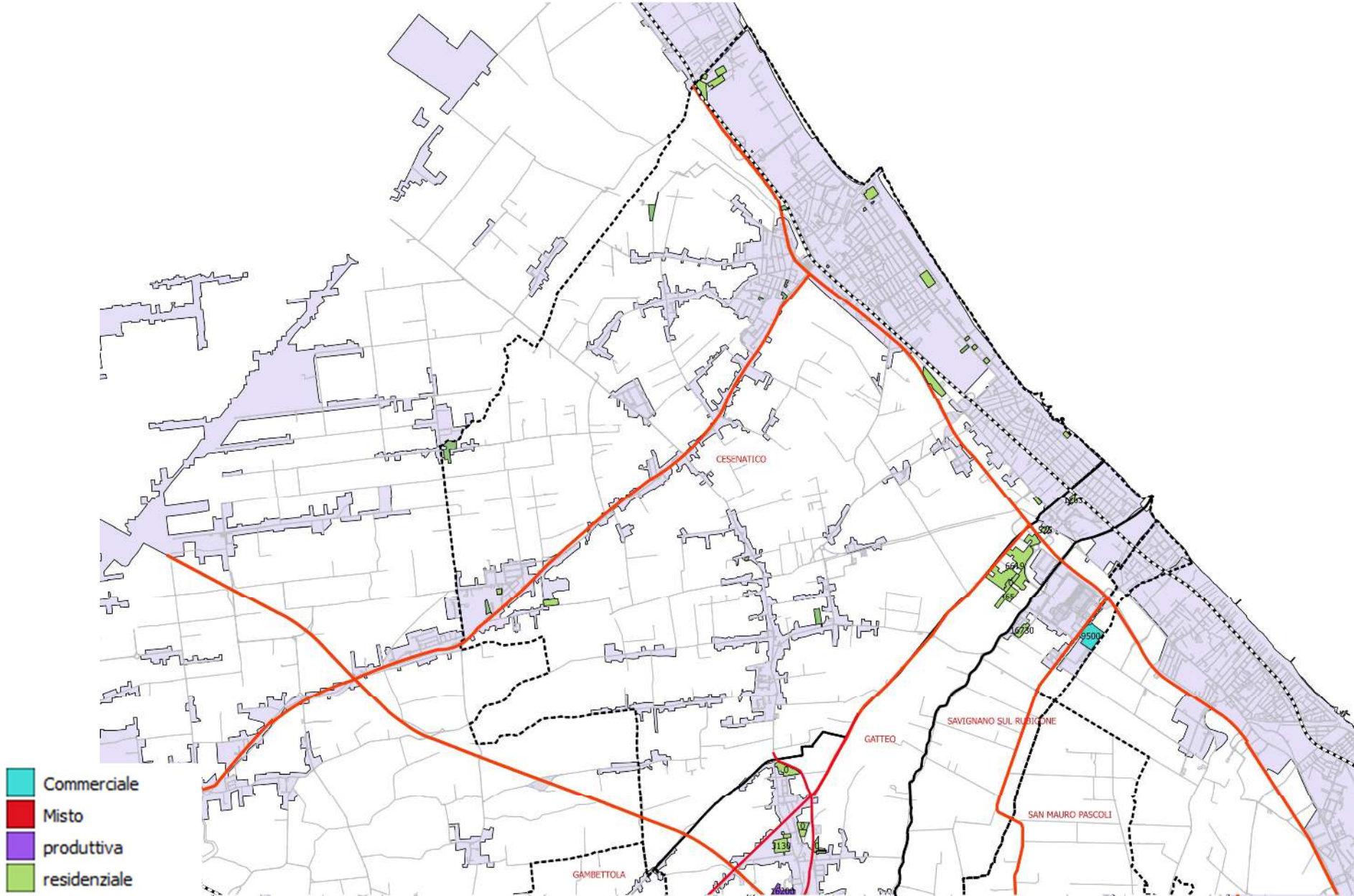


FIGURA 5.4.1 b – Localizzazione delle Aree di Trasformazione
Unione Rubicone e Mare – Fascia dell'entroterra

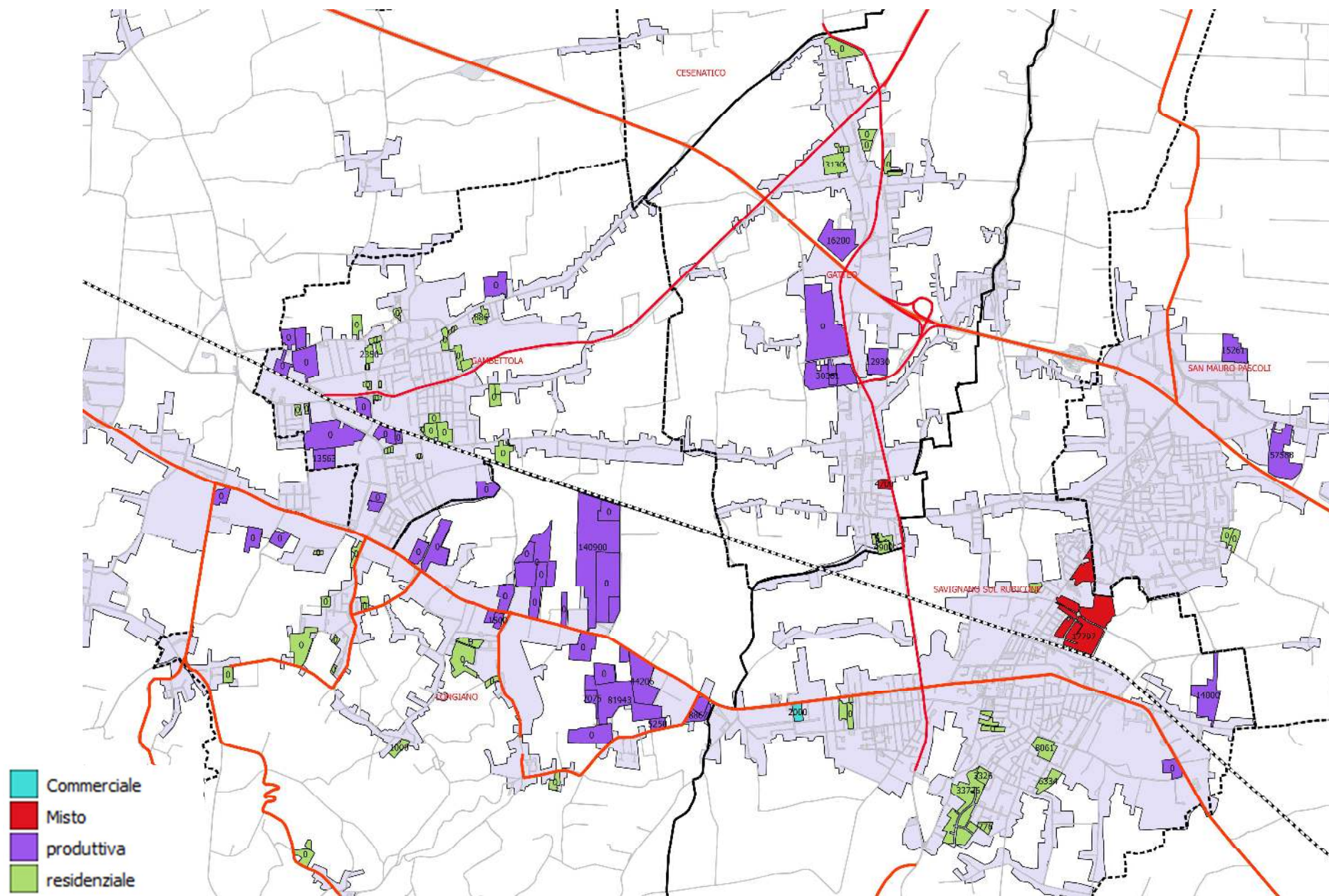
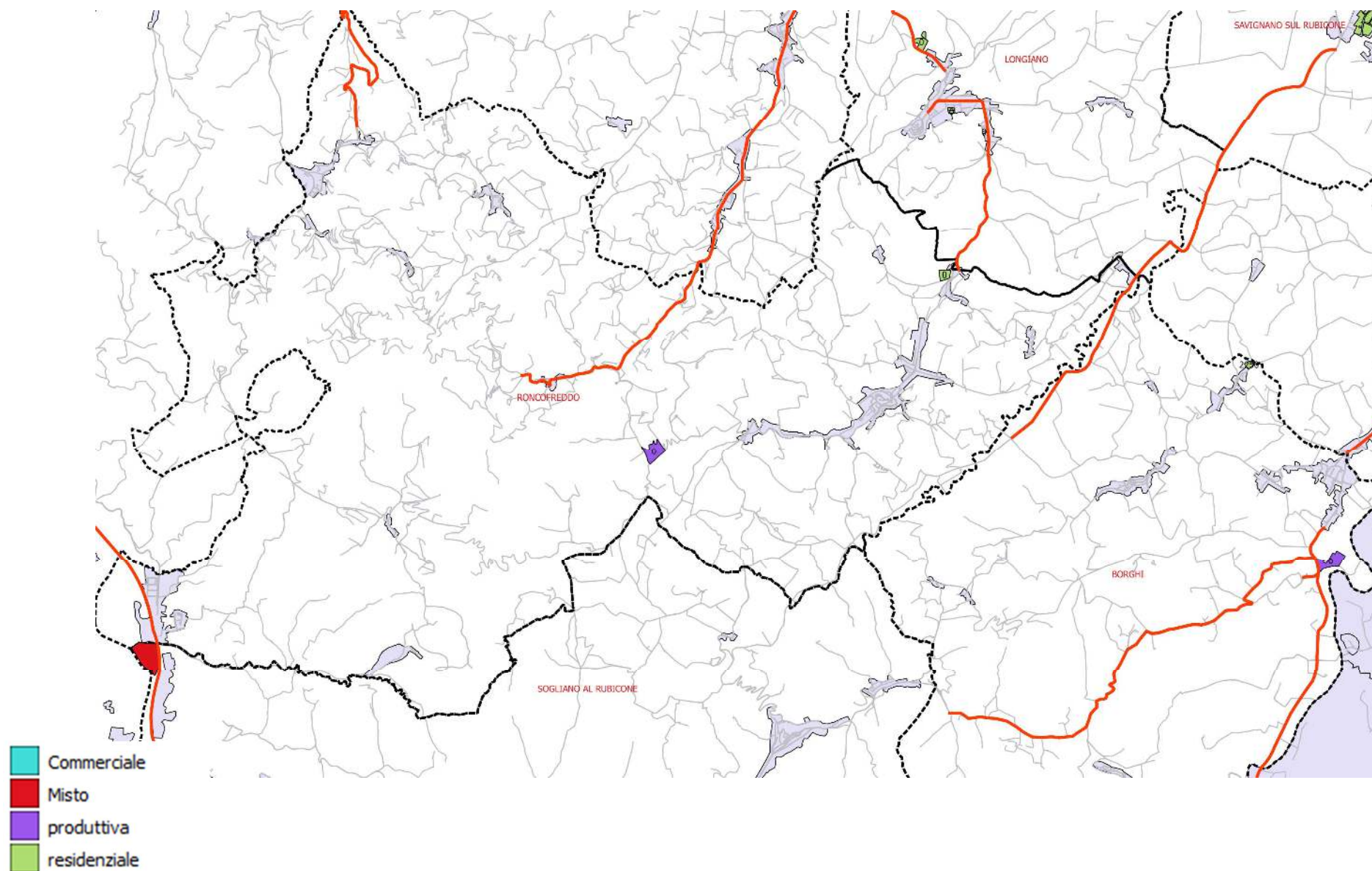


FIGURA 5.4.1.c – Localizzazione delle Aree di Trasformazione
Unione Rubicone e Mare – Fascia dell'entroterra



7 QUADRO COMPLESSIVO DELL'OFFERTA DI MOBILITA'

7.1 La rete stradale esistente

Il territorio dell'Unione Rubicone e Mare è attraversato longitudinalmente da tre infrastrutture di interesse nazionale che ne costituiscono la rete primaria, la cui competenza è dello Stato, si tratta dell'Autostrada A14 (Bologna-Taranto), della SS 9 (Via Emilia) e della SS 16 (Adriatica).

L'importanza dell'Autostrada Adriatica è definita dal quadro comunitario delle reti TEN-T che la colloca all'interno di un quadro strategico di particolare importanza, inserendola, insieme alla SS 16, nel corridoio plurimodale denominato "Adriatico".

La SS 16 Adriatica ha il ruolo di asse collettore e di distribuzione della mobilità che si svolge lungo la direttrice costiera, da Cattolica a Ravenna. (Figura 6.1.1)

La viabilità ordinaria, che costituisce l'offerta di base dedicata alle relazioni di bacino, suburbano e locale, è costituita nella quasi totalità dei casi da strade a due corsie, di modesto standard infrastrutturale e funzionale, che di norma attraversano i centri abitati e alcune di esse si trovano a svolgere, in contesti urbanizzati, contemporaneamente sia le funzioni tipiche della rete di base, sia quelle legate alla distribuzione sul territorio dei traffici aventi origine e destinazione dalla rete autostradale. (Figura 6.1.2)

Tra la viabilità di base ci sono da annoverare strade provinciali che hanno la funzione di collegamento interno tra i vari centri comunali appartenenti all'Unione, esse assumono particolare importanza nei collegamenti tra la fascia più a monte e la fascia dell'entroterra.

I collegamenti intercomunali principali sono rappresentati da:

- La SS 304 che collega il Comune di Cesenatico con il Comune di Cesena, si tratta di una strada ad una corsia per senso di marcia non separate da spartitraffico e percorre il territorio dell'Unione per circa 8 km.
- La Sp 10 che collega il Comune di Gatteo con il Comune di San Mauro Pascoli e quest'ultimo con San Mauro Pascoli a Mare.
- La Sp 11, si tratta di una strada provinciale che si sviluppa nell'abito territoriale dell'Unione per circa 9 km, ed è un importante collegamento stradale tra il Comune di Borghi e il Comune di Savignano e la SS 9.
- La Sp 13 è una strada provinciale che partendo dall'agglomerato di Ponte Uso prosegue fino ad attraversare l'agglomerato di Lo Stradone per poi raggiungere prima Savignano e connettersi con la Sp 13bis che porta al mare (Bellaria) percorrendo parte del Comune di San Mauro Pascoli.
- La Sp 33 che all'interno del territorio dell'Unione si sviluppa per circa 13,06 km e collega il Comune di Gatteo con il Comune di Savignano.
- La Sp 40 che si sviluppa nel territorio dell'Unione per circa 11 km collegano i territori più a monte di Longiano e Roncofreddo con la SS 9 ed i Comuni dell'entroterra.
- Le Vie Rigossa (sinistra e destra) e Rubicone (destra), collegamenti importanti tra i Comuni dell'entroterra e la zona costiera.



LEGENDA

Interconnessioni reti stradali

- Caselli Autostradali
- Caselli Autostradali in previsione
- Interconnessioni tra la Grande Rete non autostradale e la Rete di Base Principale

Grande Rete

Sistema Autostradale

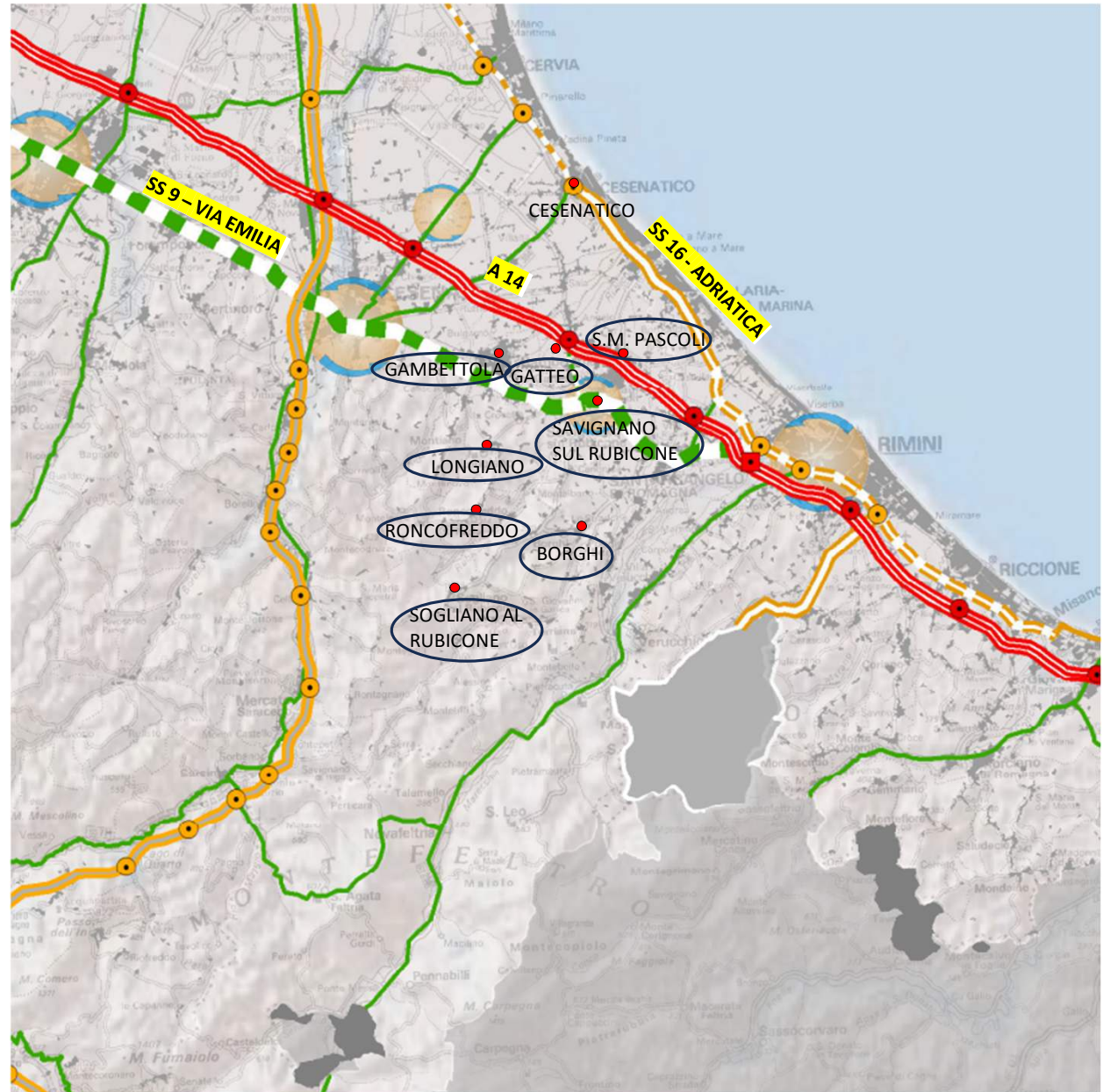
- ▬ Autostrada a 4 corsie per senso di marcia
- ▬ Autostrada a 3 corsie per senso di marcia
- ▬ Autostrada a 2 corsie per senso di marcia
- ▬ Potenziamento a 4 corsie per senso di marcia
- ▬ Potenziamento a 3 corsie per senso di marcia
- ▬ Potenziamento A14 e Complanare
- ▬ Potenziamento Nodo di Bologna
- ▬ Autostrada Regionale Cispadana
- ▬ Nuovi tronchi autostradali 2 corsie per senso di marcia

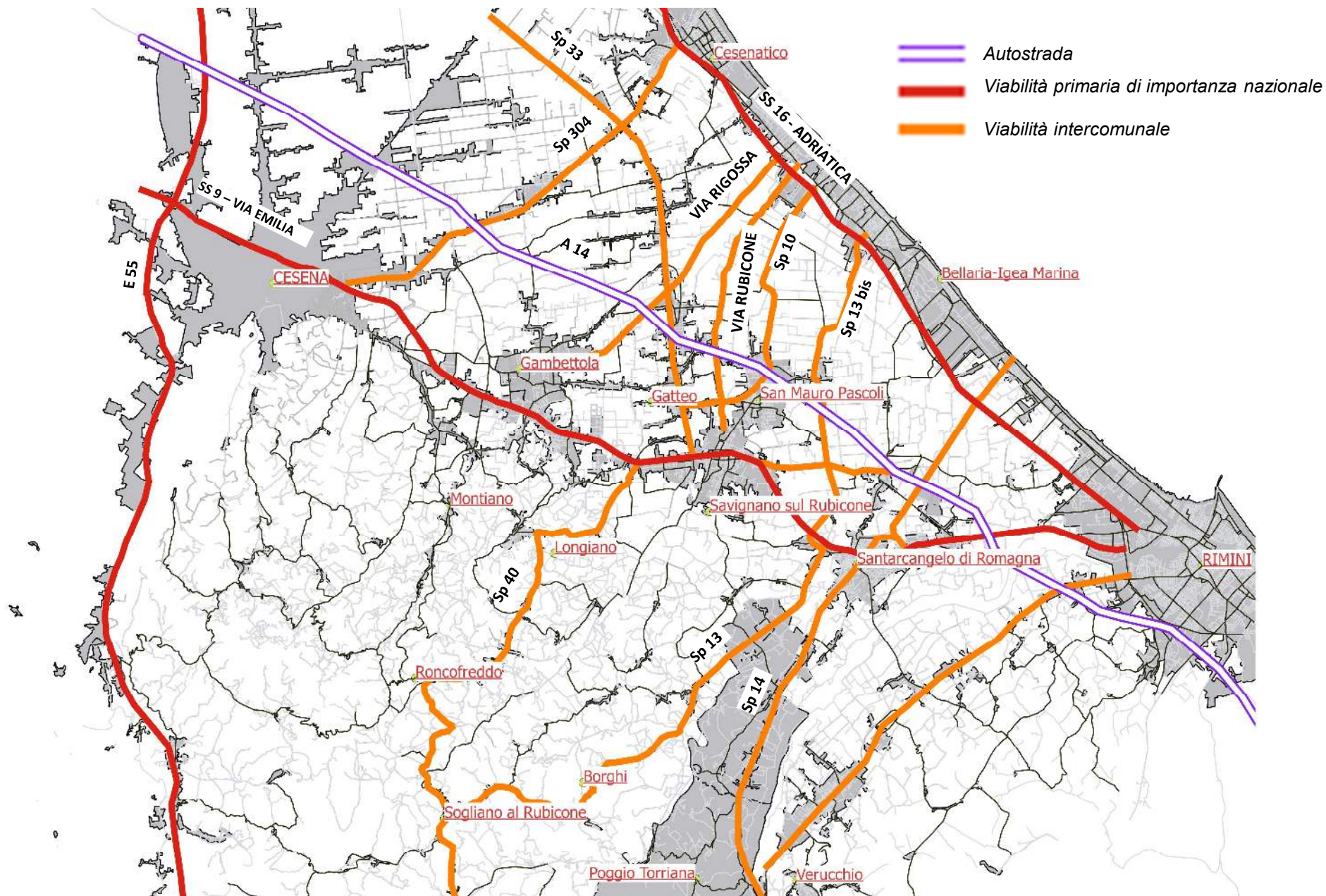
Sistema non autostradale

- ▬ Assi stradali a 2 corsie per senso di marcia
- ▬ Assi stradali a 1 corsia per senso di marcia
- ▬ Assi stradali a 2 corsie per senso di marcia da potenziare
- ▬ Potenziamento o nuova realizzazione di assi stradali a 2 corsie per senso di marcia
- ▬ Potenziamento o nuova realizzazione di assi stradali a 1 corsia per senso di marcia

Rete di Base

- ▬ Interventi previsti sulla Rete di Base
- ▬ Sistema stradale esistente
- ▬ SS9 Emilia - Interventi di riqualificazione della sede stradale esistente con locali varianti fuori sede
- Principali interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana e completamento delle tangenziali urbane





- La E 45 si sviluppa al di fuori del territorio dell'Unione ma la sua vicinanza e le connessioni con la SS 9 e l'autostrada A 14 ne fanno una viabilità alternativa alla SS 16 per il collegamento con l'area industriale di Ravenna.

Per quanto riguarda la rete stradale dell'Area di Studio, il PRIT 2025 conferma lo scenario infrastrutturale disegnato dal PRIT98, ricalibrandolo e/o adeguandolo alle attuali priorità.

Il Piano riconosce tre livelli:

- PRIMO LIVELLO – Relazioni nazionali e internazionali (Grande rete autostradale)
- SECONDO LIVELLO – Relazioni regionali (Grande rete non autostradale)
- TERZO LIVELLO – Sistema della mobilità locale (Rete di Base principale)

Le previsioni del PRIT ricadenti sul territorio dell'Unione riguardano: il miglioramento dell'accessibilità urbana di Savignano sul Rubicone ed il miglioramento del sistema di adduzione dalla SS9 al nuovo casello di Valle del Rubicone lungo la A14. (Figura 6.1.3)

7.2 Reti e servizi di trasporto pubblico esistente

7.2.1 Rete e servizi ferroviari

La rete ferroviaria si estende nel territorio dell'Unione Rubicone a Mare per circa 20 km, circa 10 km di competenza statale e poco più di 9 km di competenza regionale. (Figura 6.2.1)

La gestione della rete statale è affidata a RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e la gestione della rete ferroviaria regionale è affidata alla società FER. (Figura 6.2.2)



Figura 6.2.1 - Tracciato delle linee ferroviarie che insistono sul territorio dell'Unione

Sul territorio dell'Unione sono presenti 4 stazioni ferroviarie due di competenza delle ferrovie dello stato, Savignano sul Rubicone e Gambettola, e due fanno capo al sistema regionale, Gatteo a Mare e Cesenatico.

La linea ferroviaria di competenza statale è di rilevante importanza in quanto inserita nei grandi corridoi europei di circolazione delle merci e delle persone; una rete che funziona da cerniera per i collegamenti tra il centro Sud del Paese ed il Nord, acquistando

un livello europeo con l'estensione fino al Brennero.

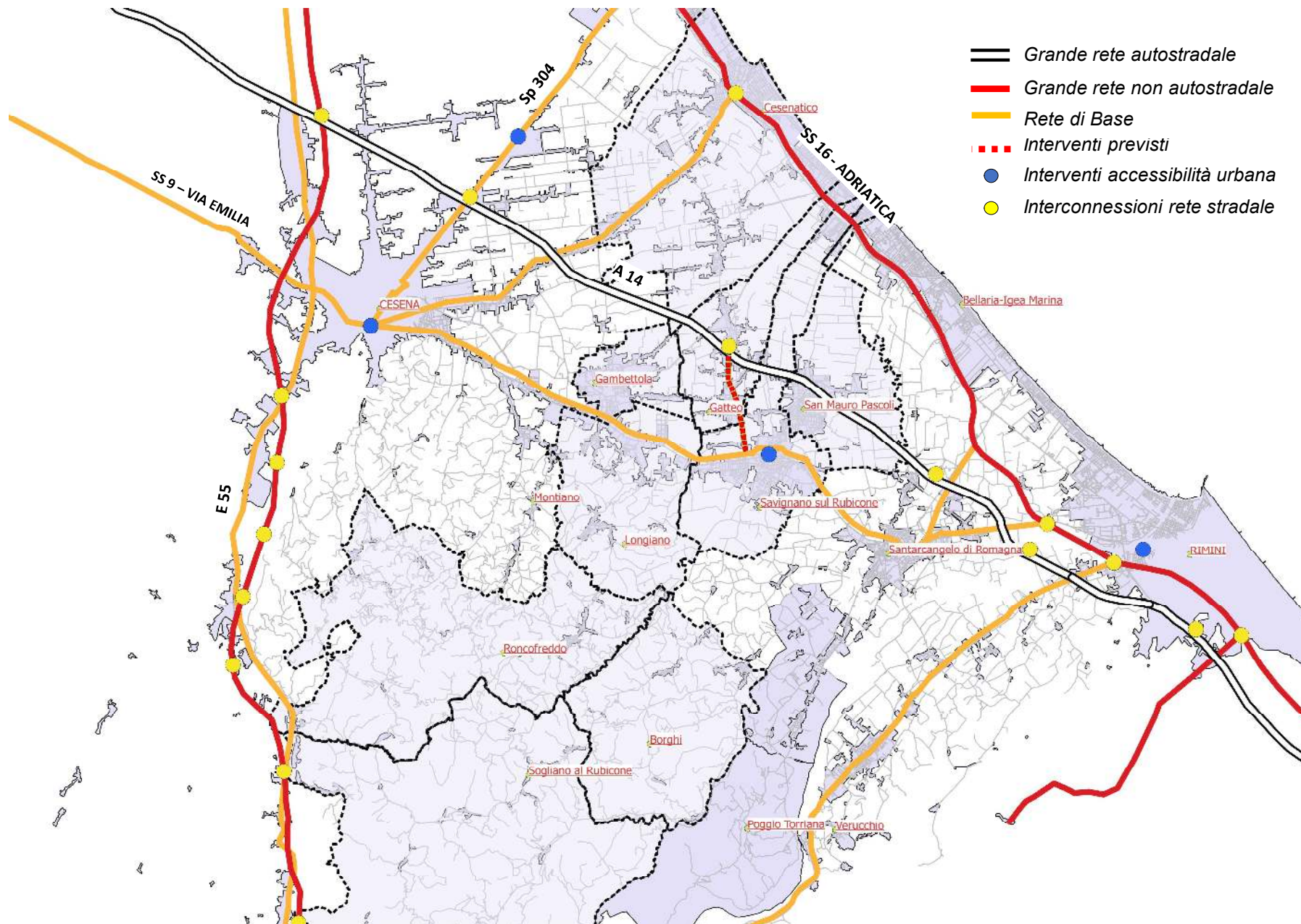
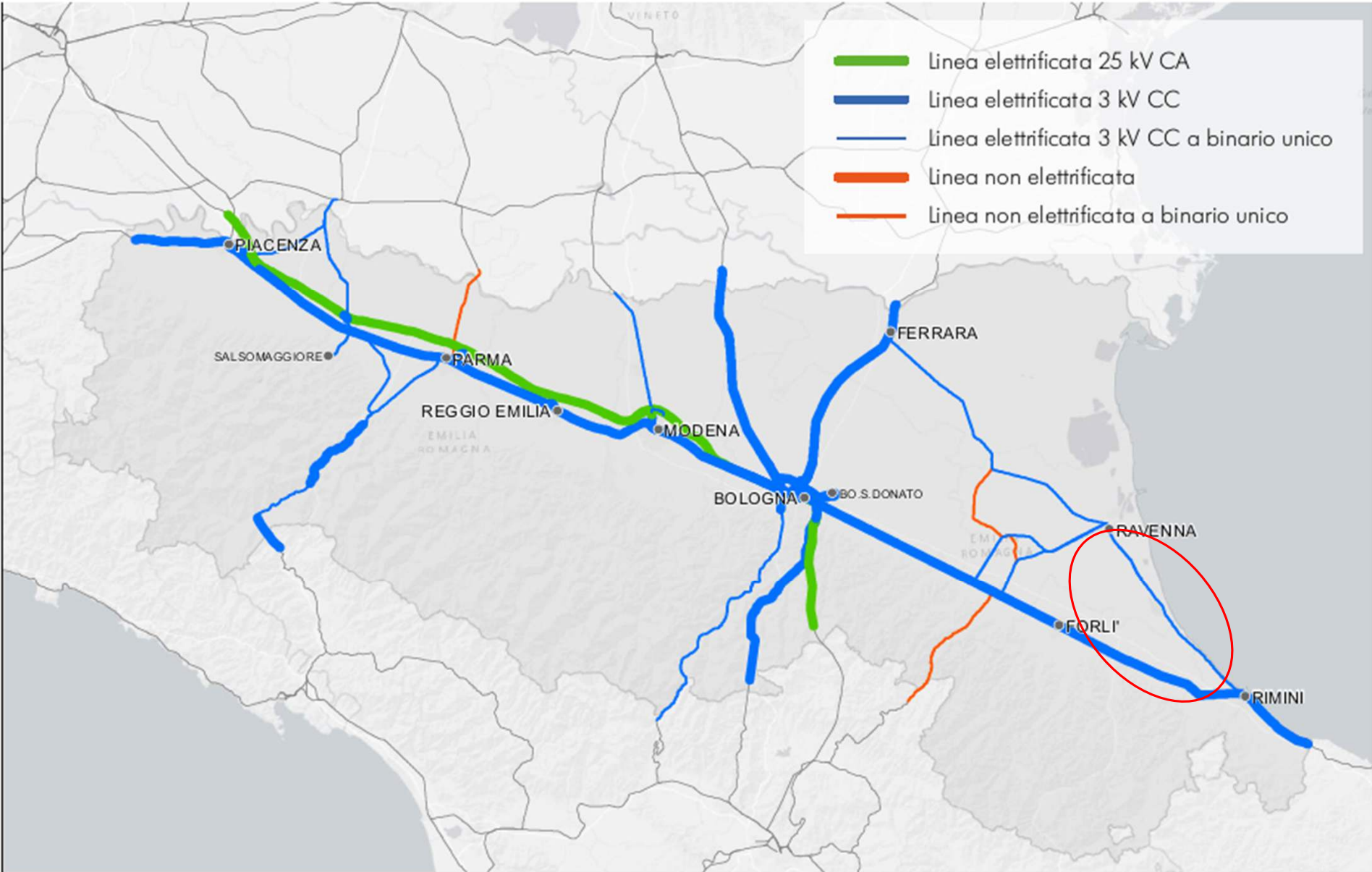


FIGURA 6.2.2 – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: il servizio ferroviario
Tipologia delle linee che insistono sul territorio dell’unione



Nel 2019 la Regione Emilia-Romagna ha effettuato un'indagine con conteggi dei saliti e discesi, nelle stazioni della regione, delle utenze che utilizzano il trasporto ferroviario regionale locale nei mesi di novembre e di luglio; le indagini sono riferite ad un giorno medio feriale della stagione estiva (luglio) e un giorno medio feriale della stagione invernale (novembre).

Per quanto riguarda la Stazione di Savignano, rilevazioni riferite agli utenti della linea Bologna-Ancona gestita da RFI, sono stati calcolati 390 utenti in salita e 401 utenti in discesa nell'indagine estiva di luglio e 688 utenti in salita e 760 utenti in discesa nel mese di novembre. Lungo la stessa linea Bologna-Ancona sono stati rilevati anche i saliti e i discesi alla stazione di Gambettola: 141 passeggeri in salita e 169 passeggeri in discesa per la frequentazione del mese di luglio e 364 passeggeri in salita e 353 passeggeri in discesa per quanto riguarda la frequentazione del mese di novembre.

Le indagini sono state effettuate anche alle Stazioni della linea ferroviaria Ferrara-Ravenna-Rimini, per quanto riguarda il territorio oggetto di questo studio le stazioni interessate ai rilievi sono state la Stazione di Cesenatico e la Stazione di Gatteo a Mare, per la prima sono stati rilevati 641 saliti e 705 discesi nelle frequentazioni di luglio e 350 saliti e 400 discesi nelle frequentazioni di novembre; per quanto riguarda la Stazione di Gatteo a Mare il conteggio riporta 289 saliti e 243 discesi nelle indagini di luglio e 110 saliti e 127 discesi in quelle di novembre.

La linea ferroviaria Ravenna – Rimini è una linea a semplice binario che nella situazione attuale ha una frequenza che rende poco appetibile, pertanto il 3 agosto del 2020 è stato sottoscritto un protocollo per il potenziamento della linea dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Regione Emilia-Romagna e RFI Spa; l'obiettivo dell'adeguamento e potenziamento della linea è di arrivare ad effettuare servizi con frequenza di 30 minuti e fermata in tutte le località.

Il piano degli interventi prevede la soppressione dei passaggi a livello nei Comuni di Cesenatico, Gatteo e San Mauro Pascoli.

L'adeguamento del tracciato e la velocizzazione della linea Bologna – Lecce tratta Bologna – Rimini è contenuta all'interno del PNRR come misura 1,5 prevista nel 2026. Per quanto riguarda le stazioni di Cesenatico, Gambettola e Savignano sul Rubicone, le stazioni che insistono sul territorio dell'Unione, le previsioni sono proiettate ad oltre il 2024. (Figure 6.2.3 a – Figura 6.2.3 b – Figura 6.2.4)

7.2.2 Rete e servizi di autolinee

La gestione della rete di trasporto pubblico del bacino della provincia di Forlì-Cesena è affidata a tre imprese, la Società Start Romagna gestisce le linee che percorrono il territorio dell'Unione. (Figura 6.2.5)

FIGURA 6.2.3 a – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: il servizio ferroviario
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna – Lecce tratta Bologna - Rimini

Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna - Lecce tratta Bologna - Rimini

PNRR
Misura 1.5
2026

Rif. CdP-I: 1071 - Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell’asse ferroviario Bologna - Lecce

Descrizione del progetto

L’investimento è di tipo tecnologico con adeguamenti puntuali di tipo infrastrutturale e riguarda non solo la tratta Bologna Rimini, ma è ricompreso in un progetto più ampio che prevede la velocizzazione dell’intera dorsale Bologna - Lecce.

Nello specifico, sono previsti interventi diffusi sul territorio che realizzano modifiche puntuali al tracciato ferroviario, alle stazioni, l’upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni, che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea, e l’upgrading dei sistemi di gestione della circolazione (Apparato Centrale Multistazione). Tutto ciò porterà a ridurre fino a 5 minuti i tempi di percorrenza Bologna – Rimini.

In territorio emiliano-romagnolo gli interventi consistono in:

- / lavori di adeguamento dell’armamento ferroviario e delle opere d’arte;
 - / lavori di adeguamento marciapiedi a standard TPL e pensiline ambito stazioni;
- Realizzazione ACC-M Internalizzato, articolato in quattro fasi funzionali:
- / fase 1 tratta Villa Selva (e) - Castelbolognese (e) : attivata a novembre 2019;
 - / fase 2 tratta Villa Selva (i) – Rimini (e): attivata a dicembre 2021;
 - / fase 3 tratta PP-ACC Castelbolognese: attivazione pianificata al 2022;
 - / fase 4 tratta Castelbolognese (e) - Bivio San Vitale: attivazione pianificata al 2024;
 - / fase 5 rinnovo apparato di Rimini: attivazione pianificata al 2026.

Con il progressivo potenziamento degli impianti tecnologici, verrà attivata anche la velocizzazione fasi:

- / tratta Castelbolognese (e)- Rimini (e): attivazione pianificata al 2022;
- / tratta Bologna S. Vitale-Castelbolognese: attivazione pianificata al 2024.

Nell’ambito del medesimo progetto, a beneficio del trasporto ferroviario delle merci, è stato adeguato l’impianto di Villa Selva, ed è di prossima attivazione l’adeguamento di PM Mirandola.



Benefici commerciali

	VELOCITÀ	Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Bologna-Bari, per servizi lungo percorso, è pari a 5h e 39'. L’obiettivo dell’intervento è di recuperare fino a 24’
	VELOCITÀ	Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Bologna-Lecce, per servizi lungo percorso, è pari a 7h e 06’. L’obiettivo dell’intervento è di recuperare fino a 35’
	REGOLARITÀ	
	PRESTAZIONI	Adeguamento modulo di linea 750 metri

Il Piano Commerciale ed. giugno 2022

FIGURA 6.2.3 b – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: il servizio ferroviario
 Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna – Lecce tratta Bologna – Rimini - Particolare

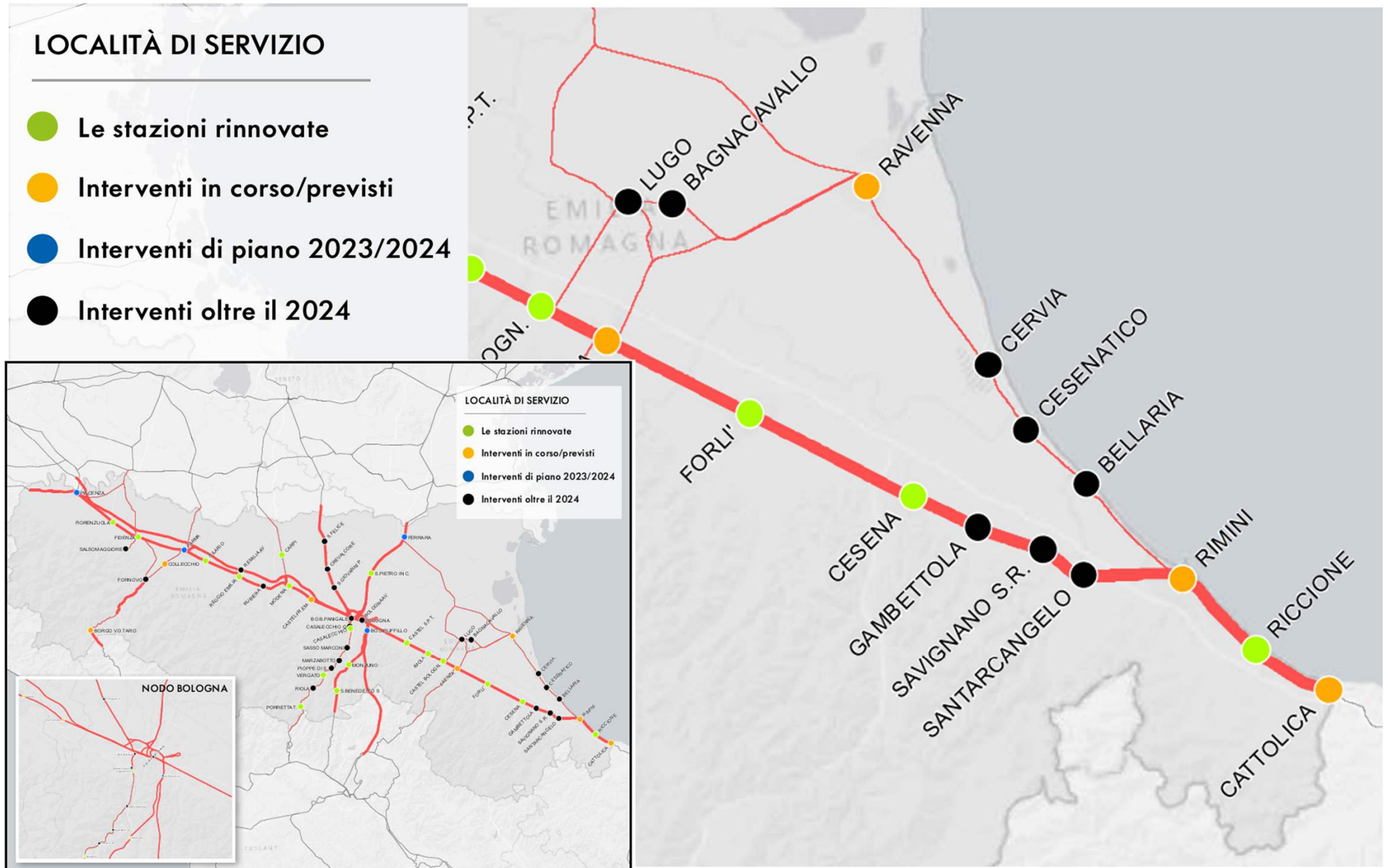
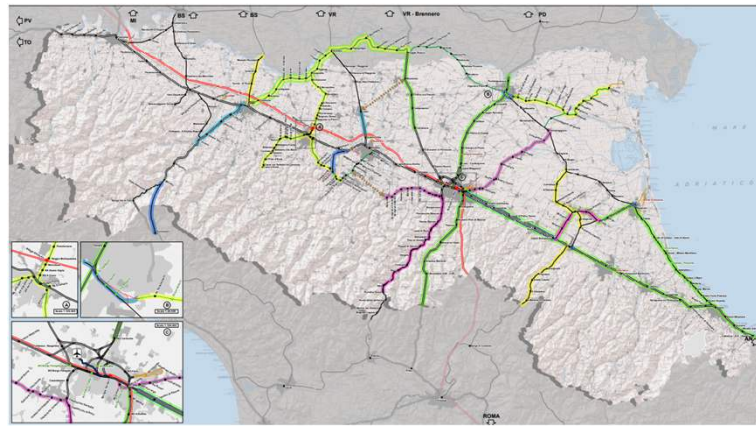


FIGURA 6.2.4 – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: il servizio ferroviario
Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna – Lecce tratta Bologna – Rimini – Previsione PRIT 2025



LEGENDA

Stazioni - Fermate

- Stazione Alta Velocità
- Stazione - Fermata
- Scalo Merci
- Stazione di Previsione

Rete Ferroviaria di previsione PRIT2025

- Linea Alta Velocità
- Linea Regionale a 1 Binario
- Linea Nazionale a 4 Binari
- Linea Nazionale a 2 Binari
- Linea Nazionale a 1 Binario
- Scalo o Raccordo Merci
- - - - - Tratti di linea da dismettere

Interventi previsti sulla rete Ferroviaria

- Realizzazione Nuovo Itinerario
- Potenziamento tecnologico
- Quadruplicamento e Potenziamento Tecnologico
- Raddoppio
- Potenziamento tecnologico e valutazione per interventi di raddoppio o potenziamento della capacità
- Valutazione per interventi di raddoppio o potenziamento della capacità
- Elettificazione e Potenziamento Tecnologico
- Elettificazione
- Nuovi collegamenti da valutare

Collegamento Stazione Bologna Centrale - Aeroporto

- People Mover (monorotaia in sede propria)



In tutta la rete provinciale nel periodo invernale una buona parte delle risorse è concentrata nell'ora di punta del mattino (7:00-9:00) per servire la domanda studentesca e i servizi urbani-suburbani vengono svolti a pieno regime, nel periodo estivo vengono potenziati i servizi che collegano Forlì e Cesena con le località balneari della costa ed entrano in funzione varie "linee mare" che collegano le zone collinari della provincia con la costa, andando incontro alla forte domanda turistica.

Nelle aree più interne, dove la domanda è più debole, per ottimizzare l'impiego delle risorse, l'offerta si avvale di mezzi di piccole dimensioni ed offre il servizio a prenotazione.

In particolare, il servizio del Trasporto Pubblico per il territorio dell'Unione offre 24 linee di cui: (Figura 6.2.6)

- Due linee suburbane facenti capo a Cesenatico:
 - la linea 94/94A a Cesena-Cesenatico che serve le stazioni di Cesenatico con 23 corse giornaliere dalle 6:45 alle 20:38 nei giorni feriali direzione Cesena-Cesenatico, e 22 corse giornaliere dalle 5:45 alle 20:50 in direzione Cesenatico. Di queste solo 2 corse raggiungono Gatteo Mare e San Mauro Mare tra le linee con origine Cesena (una la mattina e una la sera) e 1 corsa serve i due comuni confinanti per le corse con destinazione Cesena (la sera). La frequenza non è costante nell'arco della giornata. (Figura 6.2.7)

COMUNE	TOTALE
Cesenatico	18
Savignano sul Rubicone	13
Gatteo	12
Longiano	12
Roncofreddo	12
Sogliano al Rubicone	11
San Mauro Pascoli	9
Gambettola	7
Borgli	3
TOTALE	97

Tabella 6.2.1 - Linee per Comune

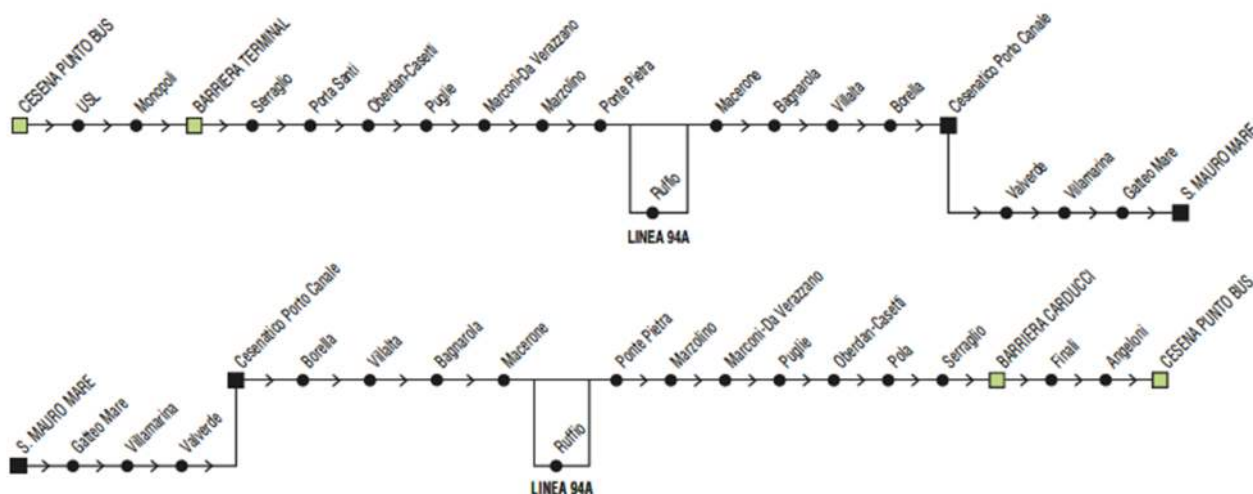
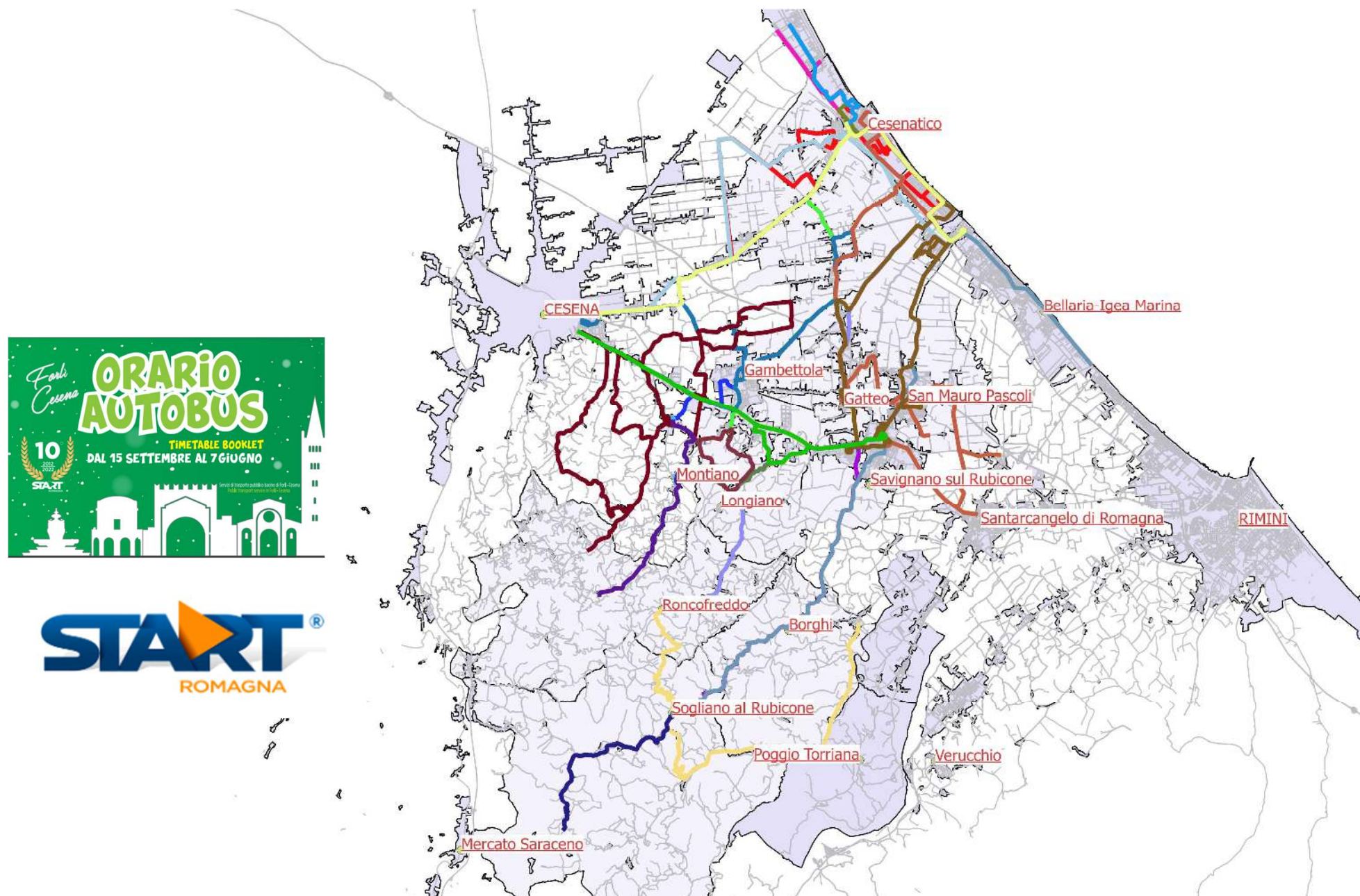


Figura 6.2.7 - Percorso linea suburbana di Cesena 94/94A – Fonte orario Start inverno 2023-2024

FIGURA 6.2.6 – Quadro infrastrutturale e dell'offerta di trasporto: Il trasporto pubblico locale
Bacino Forlì – Cesena – Collegamenti Comuni dell'Unione



- la linea 95 Cesena – Savignano che collega il capoluogo di provincia con la Stazione Ferroviaria di Savignano con una frequenza di 27 corse giornaliere per la tratta con origine Cesena e 29 corse giornaliere per la tratta di direzione opposta. Il servizio è attivo dalle 6:15 circa fino alle 19:50 circa per entrambe le direzioni. Le corse scolastiche si distribuiscono la mattina in direzione Cesena con partenze dalle 6:45 alle 8:35 (6 corse) e nella fascia intermedia della giornata, dalle 12:40 alle 14:20 in direzione Savignano FS (7 corse) (Figura 6.2.8)

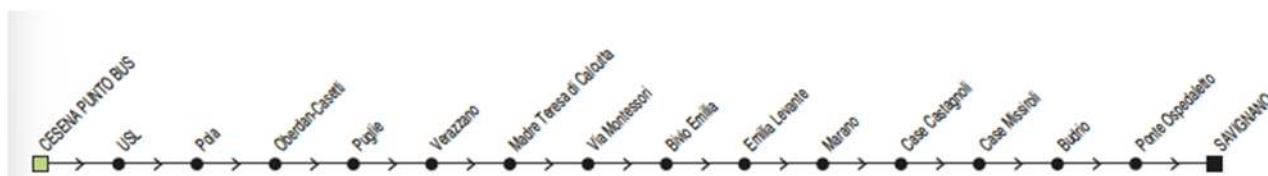


Figura 6.2.8 - Percorso linea suburbana di Cesena 95 – Fonte orario Start inverno 2023-2024

- Due servizi di Navetta una per il collegamento Calisese-Longiano e viceversa e l'altra per il collegamento Calisese – Monteleone e viceversa; si tratta di due servizi su prenotazione offerto dalle 8:35 del mattino alle 18:30 circa del pomeriggio il primo ed il secondo dalle 8:10 del mattino alle 19:30 circa del pomeriggio.
- Linee 140-141-166, trattasi di un collegamento unico tra il comune di Cesena e la frazione di Perticara, all'interno del territorio dell'Unione serve il Comune di Savignano, il Comune di Longiano, il Comune di Roncofreddo, il Comune di Borghi, la frazione di Stradone ed il Comune di Sogliano. Non tutte le corse partono da Cesena alcune hanno un tragitto più lungo e toccano quasi tutti i Comuni che percorrono altre sono più brevi e terminano in località diverse. Si tratta principalmente di corse scolastiche che si effettuano solo nei giorni di scuola.
- Linea 145 si tratta di una Linea prettamente scolastica con due corse, una di andata ed una di ritorno, che la mattina parte da Sogliano alle 6:30 ed arriva a Mercato Saraceno alle 7:04 ed il pomeriggio parte alle 14:05 da Mercato Saraceno ed arriva a Sogliano alle 14:30.
- Linee urbane di Cesenatico. Il territorio comunale di Cesenatico è servito da 3 linee urbane, che si effettuano da settembre fino a met che sono:
 - Linea1 Porto Canale – Litorale Marina che serve anche Gatteo Mare. In direzione Sagittario la mattina presenta un servizio limitato nel numero di corse con una sola corsa la mattina nell'ora di punta, nella direzione opposta l'offerta è più ampia, anche se con numerose variazioni temporali, con 4 corse la mattina nell'ora di punta e alcune di queste vengono effettuate solo su prenotazione.
 - Linea 2 Cesenatico Ponente – Porto Canale offre 13 corse la mattina e 13 il pomeriggio, è attiva dalle 7:34 del mattino fino alle 18:50 del pomeriggio. Alcune di queste corse vengono effettuate solo su prenotazione.

- Linea 3 Celle – Piazzale Comandini offre 11 corse nell’arco della giornata e sono quasi tutte prenotabili ad eccezione delle corse scolastiche.
- Linea 112 collega Montiano a Cesenatico e viceversa, serve il Comune di Gambettola effettuandovi 4 fermate, si tratta di una linea che offre in direzione Cesenatico 3 corse una alla mattina che effettua tutte le fermate, e due a metà giornata che partono da Gambettola, una corsa scolastica. In partenza da Cesenatico vengono offerte 4 corse nella fascia della giornata dalle 12:05 alle 17:15 che non si effettuano tutti i giorni.
- Linea 146-147 si tratta di linee scolastiche per il collegamento tra Cesena e Igea Marina che servono il Comune di Cesenatico e Gatteo Mare si tratta di circa 13 corse che si effettuano dalle 6:15 del mattino fino alle 15:10 del pomeriggio.
- Linea 165 serve il collegamento Cesenatico – Savignano effettuando servizio anche nei comuni di Gatteo e San Mauro Pascoli, si tratta principalmente di corse scolastiche che si effettuano dalle 6:23 del mattino fino alle 18:16 del pomeriggio. Vengono offerte circa 17 corse in direzione Savignano di cui solo 2 nei giorni non scolastici; in direzione opposta vengono offerte 14 corse di cui 3 si effettuano nei giorni non scolastici.
- Linea R è una linea circolare che collega la zona costiera con l’entroterra, collega San Mauro Mare con San Mauro Pascoli, Savignano, Gatteo e Gatteo Mare. Segue due tragitti uno con partenza e arrivo a S. Mauro Mare e l’altro con partenza e arrivo a Gatteo Mare. Il primo tragitto effettua 4 corse dalle 6:54 del mattino fino alle 17:26, il secondo tragitto effettua 8 corse, di cui 2 scolastiche, dalle 7:17 del mattino fino alle 17:49. Nel periodo invernale sono poche le corse che servono la zona costiera.
- Linea 155 si tratta di una linea molto lunga che va a toccare le frazioni e gli agglomeranti più a monte, si tratta di corse scolastiche che si effettuano in direzione Cesena – Saiano nella fascia oraria 6:35-14:45 e nella direzione opposta dalle 7:00 alle 15.10.
- Linea 148 Cesena-Sala, serve il Comune di Gambettola, vengono effettuate 10 corse in direzione Sala e 6 corse in direzione opposta. Si tratta principalmente di corse scolastiche.

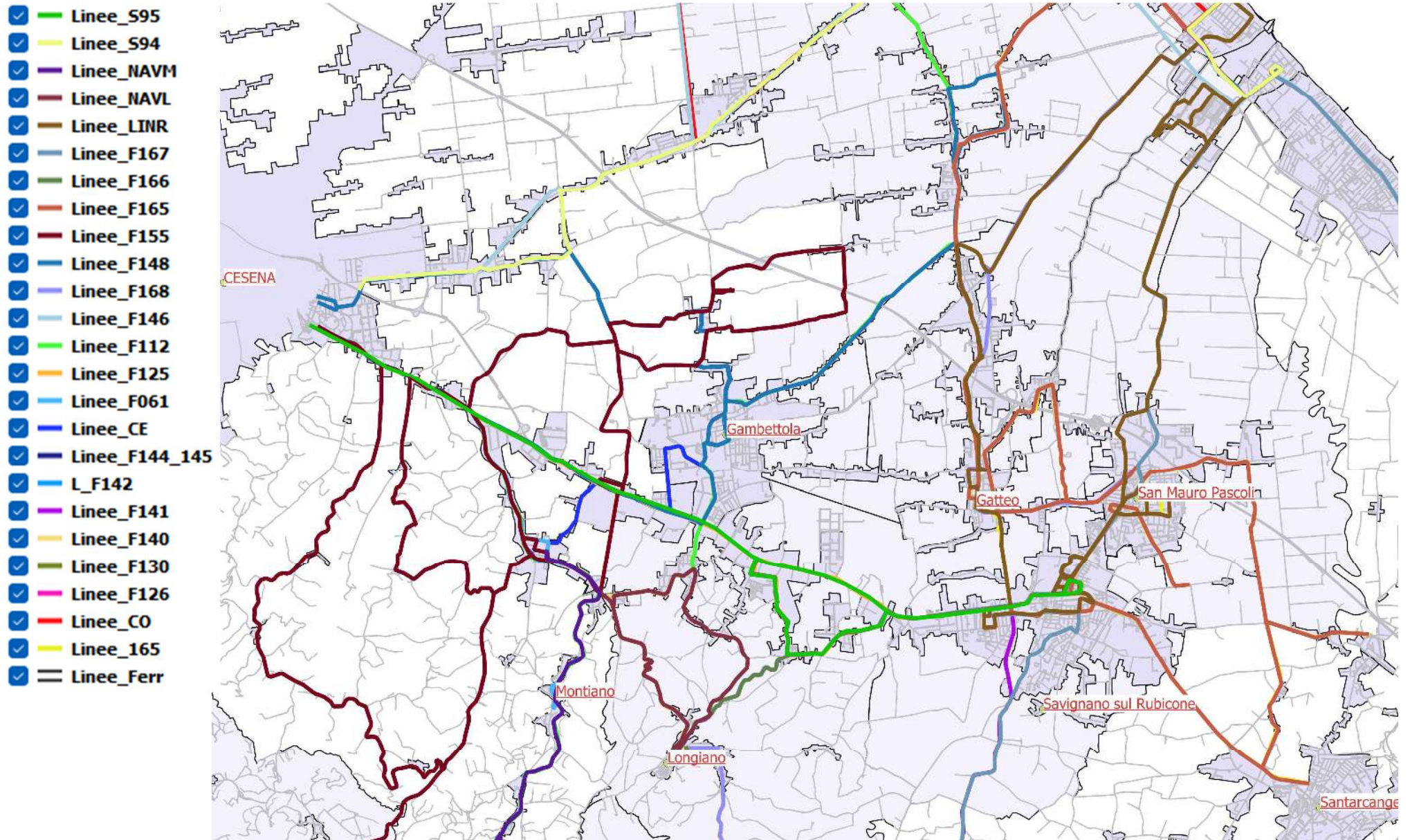
Quasi tutte le corse descritte si svolgono solo nelle giornate feriali, durante i giorni festive l’offerta di trasporto pubblico risulta sensibilmente ridotta.

Nel periodo estivo il numero delle corse, in particolare quelle scolastiche, viene ridotto e vengono incrementate le corse da e per la zona costiera. (Figura 6.2.9 a – Figura 6.2.9 b – Figura 6.2.9 c)

Il territorio dell’Unione è servito anche da alcune corse facenti capo al bacino di Rimini che servono la fascia litoranea fino a Cesenatico, il Comune di San Mauro Pascoli, il Comune di Savignano ed il Comune di Sogliano. Si tratta soprattutto di corse scolastiche per il collegamento dei Centro Studi del Riminese.

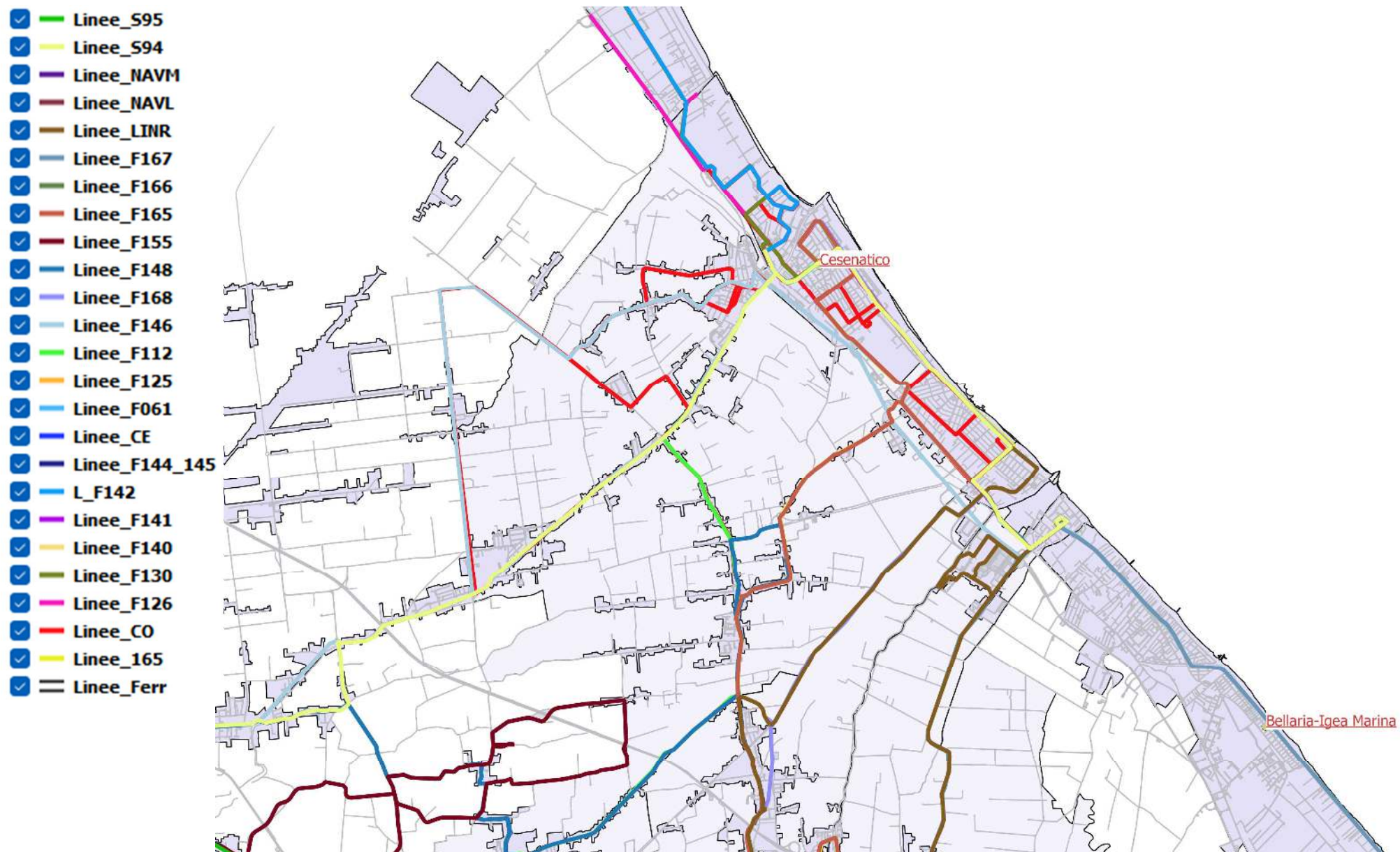
- Linea 4 collegamento San Mauro Mare-Rimini, dal Comune di San Mauro parte 41 corse nell’arco della giornata, nella fascia di punta della mattina (7:00-

Bacino Forlì – Cesena
Particolare entroterra

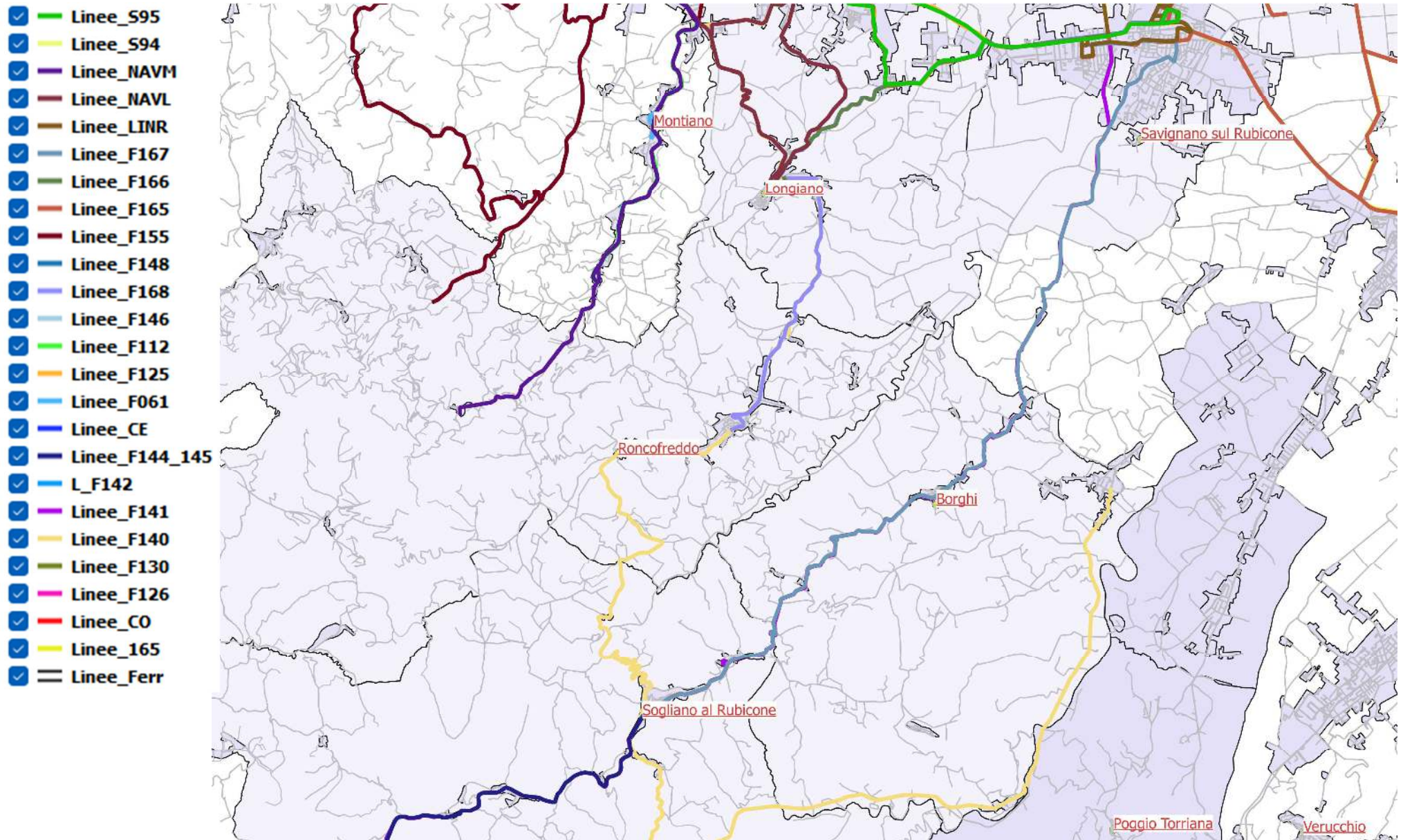


Provincia di Forlì – Cesena

Particolare mare



Provincia di Forlì – Cesena
Particolare collina



9:00) si effettuano 7 corse; in direzione opposta 5 corse partono da Rimini e giungono a San Mauro Mare nella fascia oraria 6:22-7:16 del mattino.

- Linea 91 collegamento Savignano-Rimini si tratta di una linea scolastica che effettua solo una corsa in direzione Rimini con partenza alle 6:38 da Savignano per arrivare alle 7:31 al Centro Studi di Rimini. In direzione opposta giungono a Savignano 3 corse, 2 che partono dal Centro Studi di Rimini alle 13:41 ed 1 che parte da Viserba Centro Studi alle 13:05.
- Linea 94 collegamento Torre Pedrera – Cesenatico, vengono effettuate solo 3 corse concentrate nella fascia oraria del mattino. In direzione opposta si effettuano 4 corse con partenza da Cesenatico nella fascia oraria 12:00-14:00.
- Linea 95 collegamento Bellaria – Santarcangelo, la linea effettua 1 fermata nelle due direzioni una al mattino alle 6:56 e, in direzione opposta, 1 fermata alle 13.55, si tratta di corse scolastiche.
- Linea 169, si tratta di una linea che collega il Comune di Sogliano con Rimini servendo anche il territorio della frazione Lo Stradone, si tratta di 11 corse, 8 con partenza da Stradone con direzione Rimini; in tutto sono 7 le corse scolastiche. In direzione opposta da Rimini arriva solo una corsa a Sogliano (orario di arrivo 14:40), le altre corse hanno origine nel Comune di Sant’Arcangelo. (Figura 6.2.10)

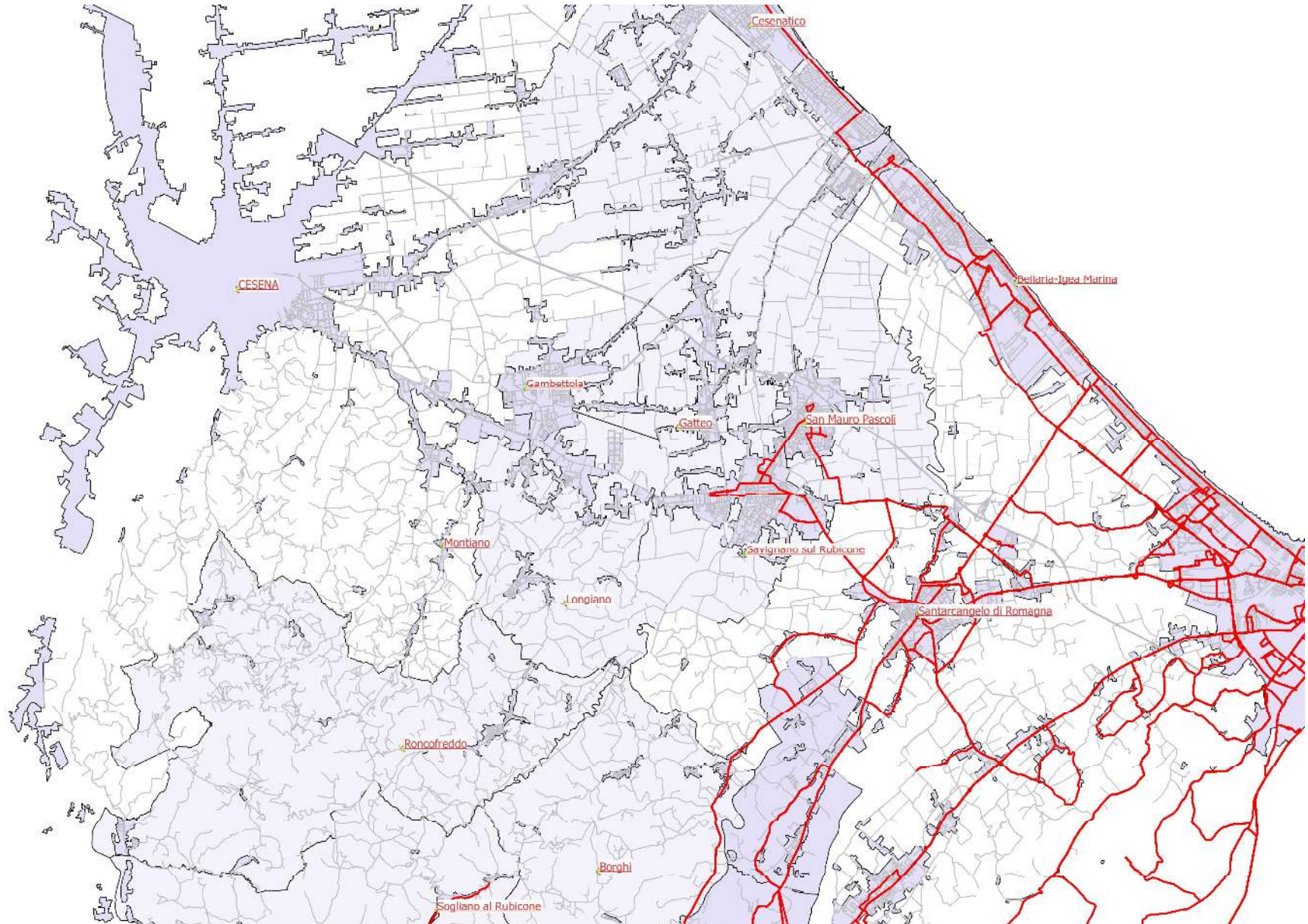
Per quanto riguarda i collegamenti casa – scuola – casa sono attive linee comunali (scuolabus) al servizio delle scuole di grado inferiore (scuola dell’infanzia, scuola elementare e scuola secondaria di I grado), dall’elaborazione dei dati forniti dagli Uffici dell’Amministrazione dell’Unione si evidenzia che il maggior numero di spostamenti con lo scuolabus avviene all’interno degli abitati di Savignano, di Borghi e di Gambettola, gli spostamenti tra località differenti sono minime ed interessano soprattutto i collegamenti Santarcangelo di Romagna – Borghi, San Mauro Pascoli – Gatteo, Savignano – San Mauro Pascoli e Gatteo – Savignano. (Tabella 6.2.2)

Altre informazioni riguardo agli spostamenti casa – scuola – casa -lavoro ci vengono fornite dall’elaborazione dei dati sugli abbonamenti annuali under 26; i risultati dell’analisi mettono in evidenza che la domanda di trasporto pubblico è più elevata per due tipologie di relazione: una Cesena (zona tariffaria 880) e i Comuni del Rubicone facenti parte della zona tariffaria 891 (Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli, Savignano) e l’altra riferita agli spostamenti interni alla zona con codice di tariffazione 891 (rispettivamente 700 e 697 abbonamenti richiesti).

Mentre, per i collegamenti Cesena – Cesenatico sono stati richiesti circa 267 abbonamenti, per i collegamenti interni alla zona di 890 di Cesenatico (che comprende anche le aree costiere dei Comuni di Gatteo, Savignano e San Mauro) sono stati emessi 163 abbonamenti e 130 abbonamenti sono stati emessi per il collegamento Cesenatico-Comuni appartenenti alla zona tariffaria 891.

Il numero di abbonamenti richiesti riferiti ai restanti collegamenti sono di ordine inferiore. (Figura 6.2.11)

**FIGURA 6.2.10 – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: Il trasporto pubblico locale
Gestione START – Bacino Rimini**



ZONA TARIF	ZONA TARIFFARIA					SAVIGNANO SUL RUBICONE
	890	891	892	893	TOT	
880	267	700	38	39	1044	
891	68	697	2	35	802	
890	163	130	4	1	298	
900	20	70	0	34	124	
870	3	76	5	4	88	
780	46	27	1	0	74	
918	17	0	0	0	17	
917	2	0	0	13	15	2
910	1	12	0	0	13	7
893	0	11	0	0	11	
860	3	6	1	0	10	1
892	1	4	0	0	5	1
954	2	2	0	0	4	
883	0	3	0	0	3	
953	0	3	0	0	3	
930	0	2	0	0	2	
795	1	0	0	0	1	158
851	1	0	0	0	1	
881	1	0	0	0	1	
951	0	1	0	0	1	
TOTALE	596	1744	51	126	2517	

Tabella 6.2.2 Elaborazione dati riferiti al numero di utenti, con origine/destinazione del servizio di Scuola bus.

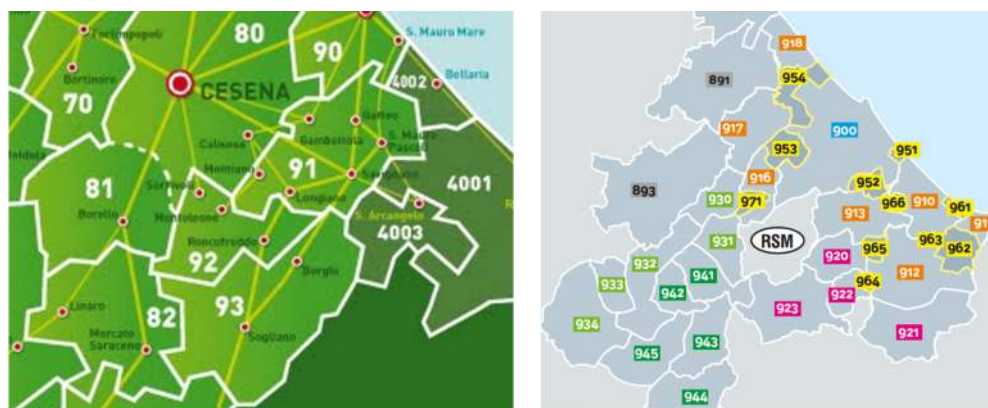


Figura 6.2.11 - Elaborazione dati riferiti al numero degli abbonamenti venduti under 26 – compresi

Nel territorio sono vari i servizi di trasporto pubblico su prenotazione, sia per le corse da Forlì che per quelle di Cesenatico, si tratta di corse con percorso fisso e orario prestabilito che vengono effettuate solo a chiamata.

Ad oggi è in funzione un servizio di prenotazione denominato Valma Bass che collega il Comune di Sant'Arcangelo anche con località non servite dal trasporto pubblico, il serve anche la frazione di Lo Stradone.

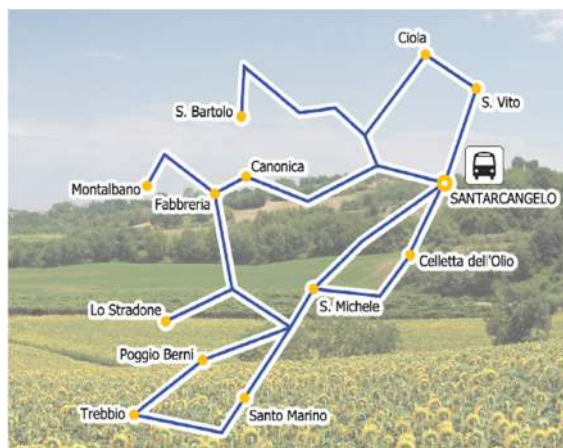


Figura 6.2.12 - Servizio di trasporto a chiamata

Nel 2021 è stato effettuato uno studio *Valma Bass* per il Comune di Sogliano avente come titolo: “Piano d’azione del Programma di trasferimento allargato (PTE) SMACKER, si tratta di uno Progetto Comunitario che affronta le disparità e promuove servizi di trasporto pubblico e di mobilità che in questo caso valuta e affronta i problemi di mobilità legati alle aree periferiche e rurali. Il documento riconosce come obiettivi del Piano d’Azione soluzioni atte ad incrementare l’accessibilità multimodale, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, compresi i servizi a chiamata, per il Comune di Sogliano al Rubicone, alternative al trasporto locale in particolare nelle ore non di punta della giornata o nei giorni festivi e prefestivi quando l’offerta è notevolmente ridotta.

7.2.3 La rete ciclabile esistente e le previsioni

La composizione del quadro analitico del sistema ciclabile esistente nel territorio dell’Unione è avvenuta mediante la collaborazione dei Comuni facenti parte dell’Unione e dell’Ente Unione. La documentazione reperita, riguardante anche il quadro della rete di progetto/programmata, è stata elaborata cartograficamente per la definizione dello Stato di Fatto.

Il totale dello sviluppo lineare della rete esistente è di circa 120 km di piste di cui:

- 38 km di piste in sede propria;
- 2,7 km circa su strada di categoria F-bis;
- 13,40 km circa in condivisione con i pedoni;
- 2,6 km circa isolata;
- 20 km circa di sentieri ciclabili.
- 39 km circa di piste nel territorio di Cesenatico

Il Comune con la rete ciclabile più estesa è Cesenatico (39 km circa), a seguire San Mauro (33 km circa), Savignano (18 km circa), Gambettola (13 km circa), Longiano (3 km circa) e Gatteo (3 km circa).

Sono inoltre da segnalare circa 7 km di sentieri ciclabili esistenti annessi al Masterplan.

La cartografia con i tracciati delle tratte consente di ricavare informazioni utili per la pianificazione delle mobilità sostenibile, quali: i luoghi significativi di interscambio modale e i punti nei quali i percorsi si raccordano con le polarità urbane (scuole, servizi, centro commerciale, svago...)

Le informazioni raccolte sulla situazione attuale sono state implementate con le informazioni relative alle previsioni/progetto di sviluppo della rete della rete sul territorio dell'Unione.

In totale, dalla documentazione analizzate, per il territorio dell'unione sono previsti circa 240 km di piste ciclabili in più; circa 165 sono dovuti allo sviluppo del Masterplan delle piste ciclabili e 13,70 km circa sono riferiti alla pianificazione regionale. (dalla Figura 6.2.13 alla Figura 6.2.18)

I Comuni in cui è previsto l'ampliamento più consistente di percorsi pedonali sono il Comune di San Mauro con una previsione di incremento di circa 25 km, Gambettola e Gatteo di circa 12 km, Savignano di circa 7 km e Roncofreddo di circa 5,5 km. Pertanto, si passerà da una situazione esistente di circa 120 km di tracciato ciclabile a circa 360 km. (Figura 6.2.19)

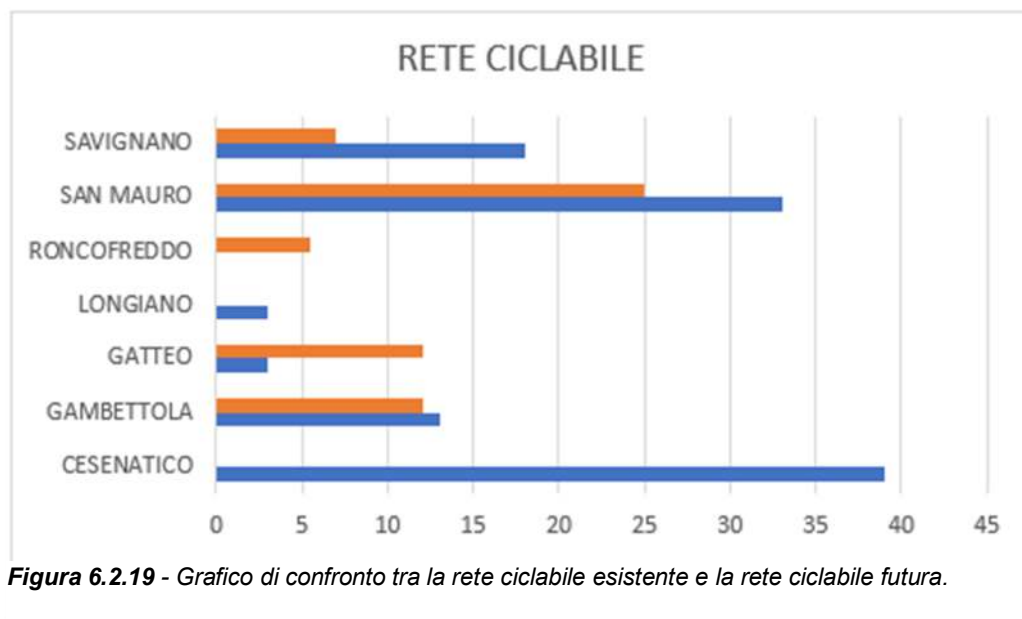
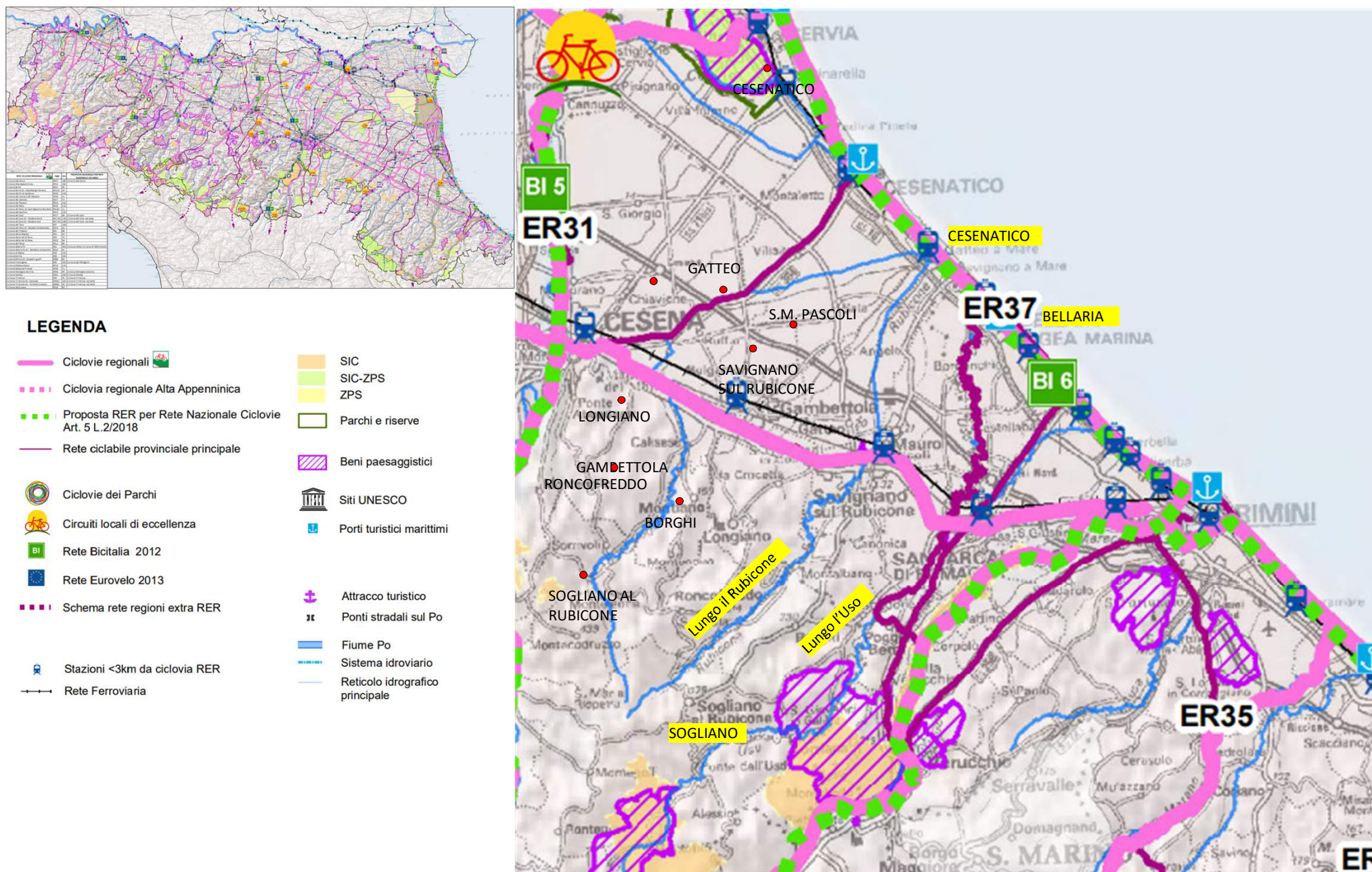


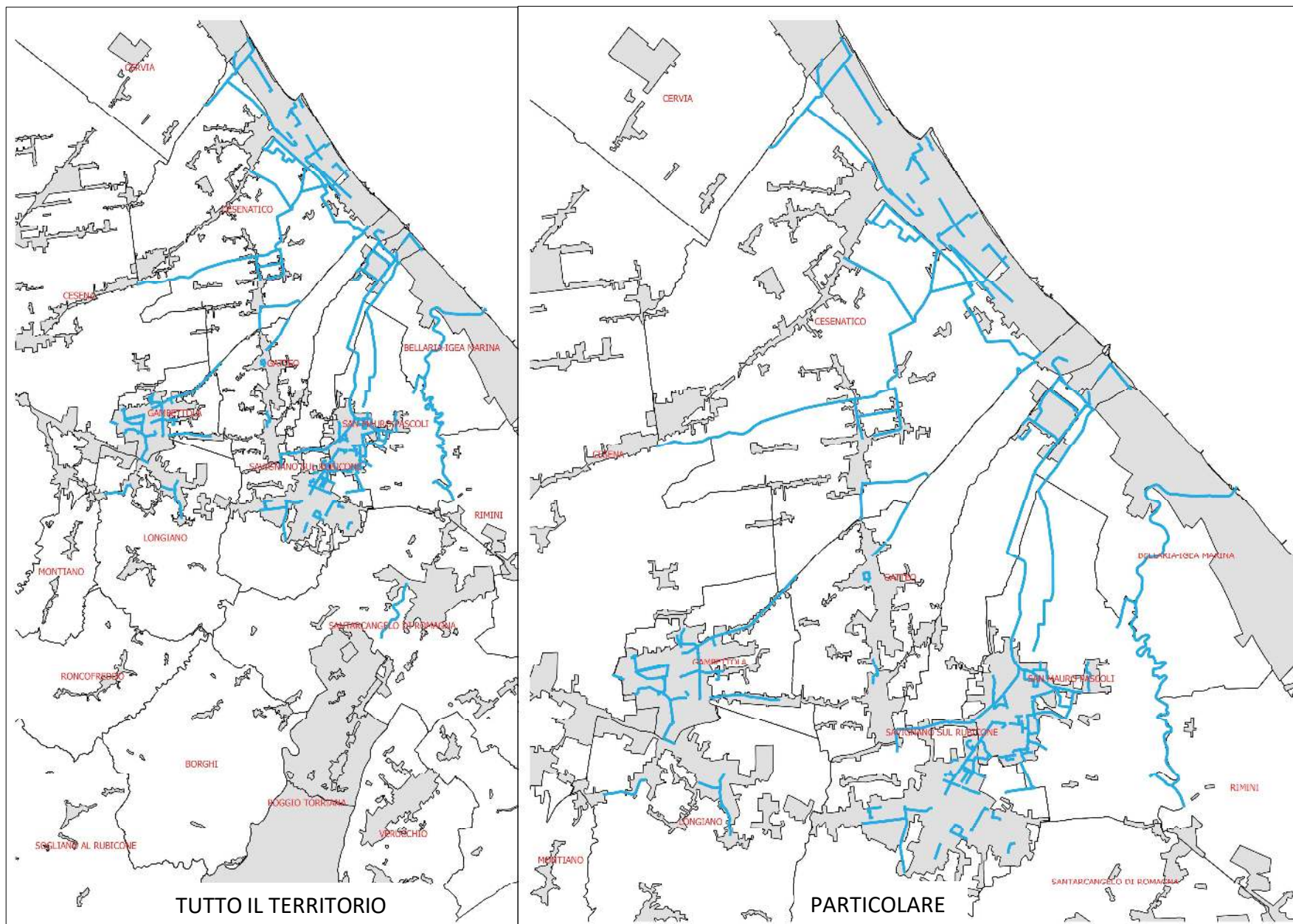
Figura 6.2.19 - Grafico di confronto tra la rete ciclabile esistente e la rete ciclabile futura.

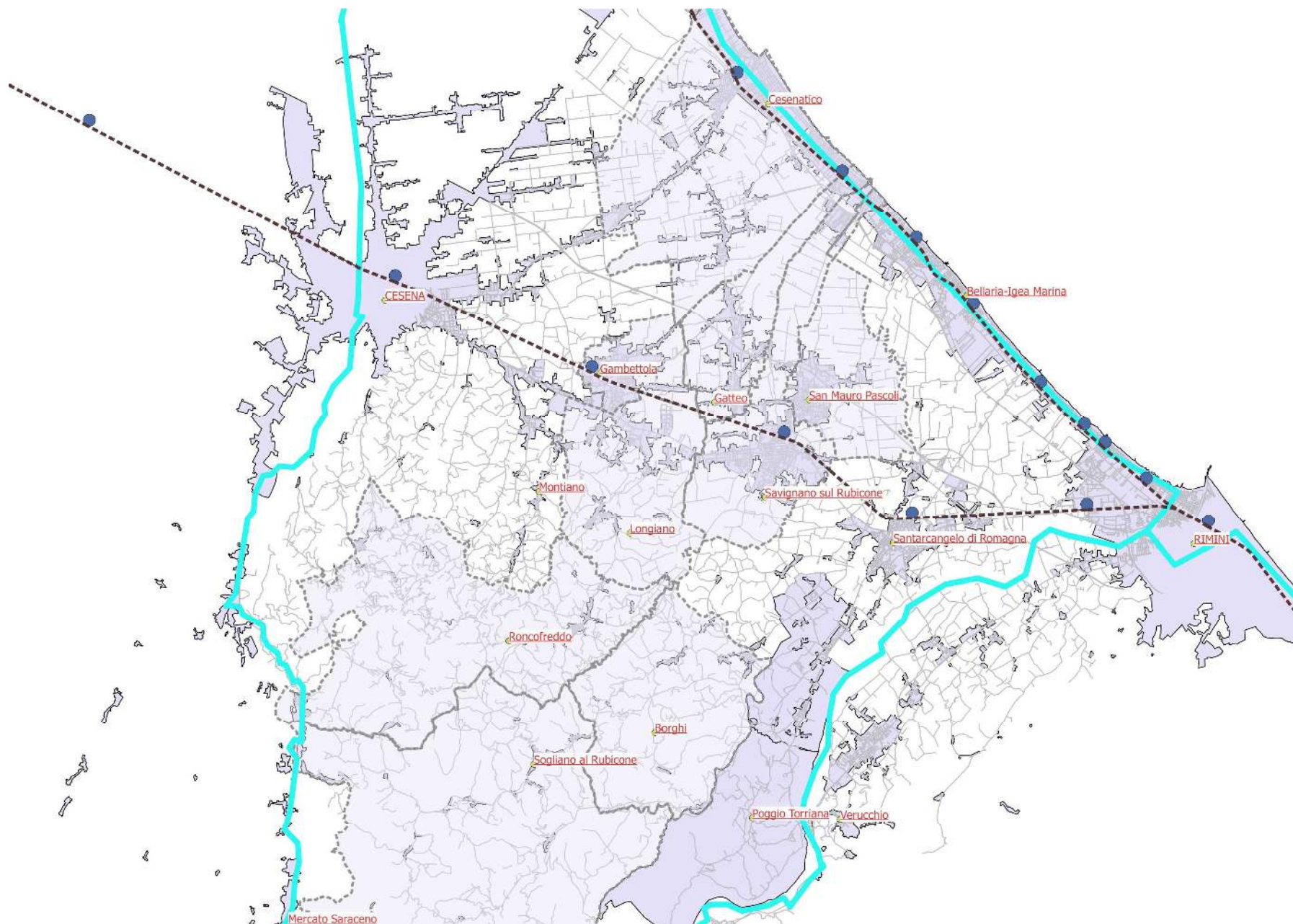
7.3 Nodi di interscambio esistenti per la mobilità.

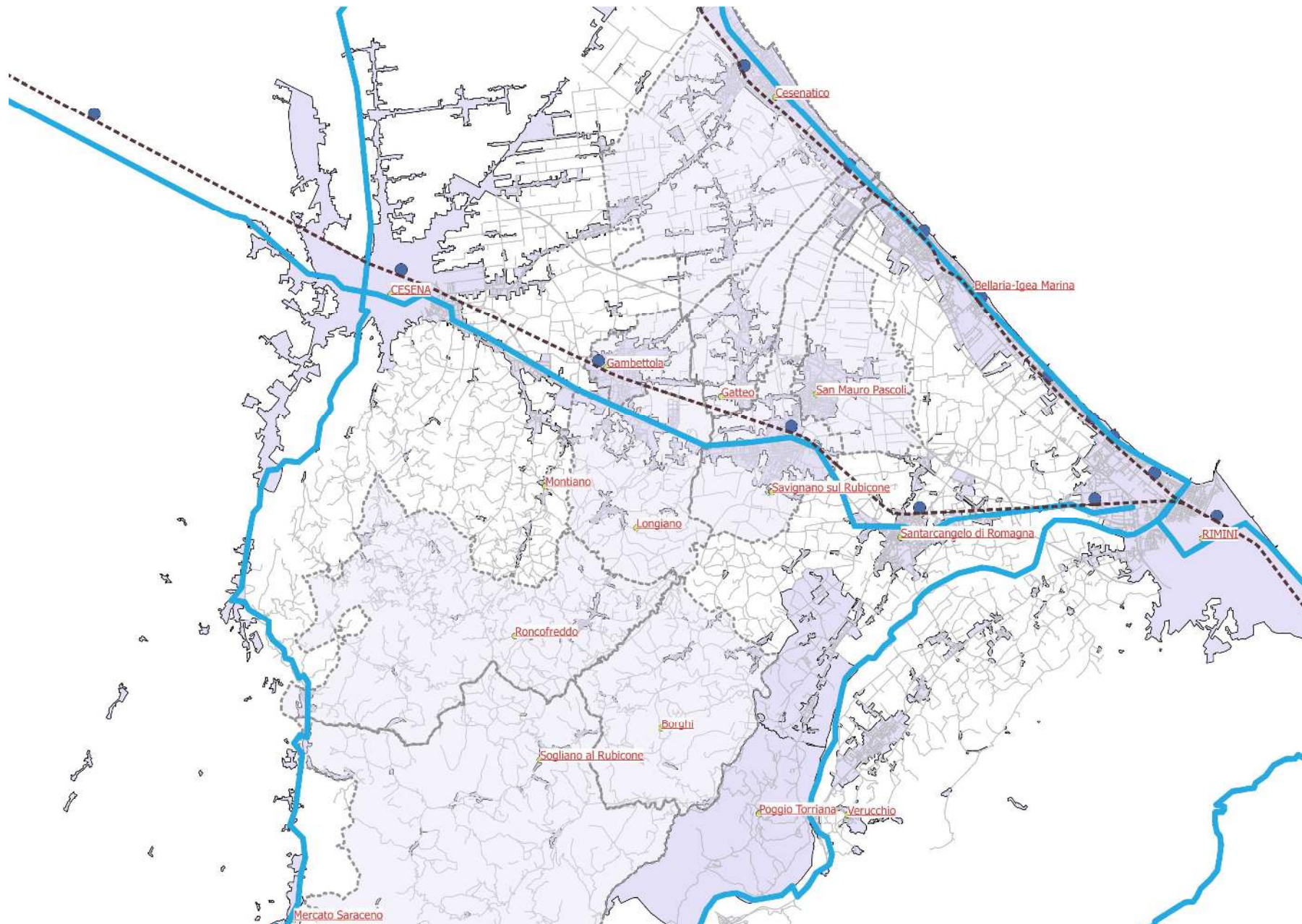
All'interno di un territorio abitato i nodi di interscambio più funzionali risultano essere i "nodi ferroviari" ovvero le Stazioni, si tratta infatti di nodi in cui risultano privilegiate le differenti possibilità di interscambio tra le diverse direttrici ferroviarie, il mezzo privato e il TPL.

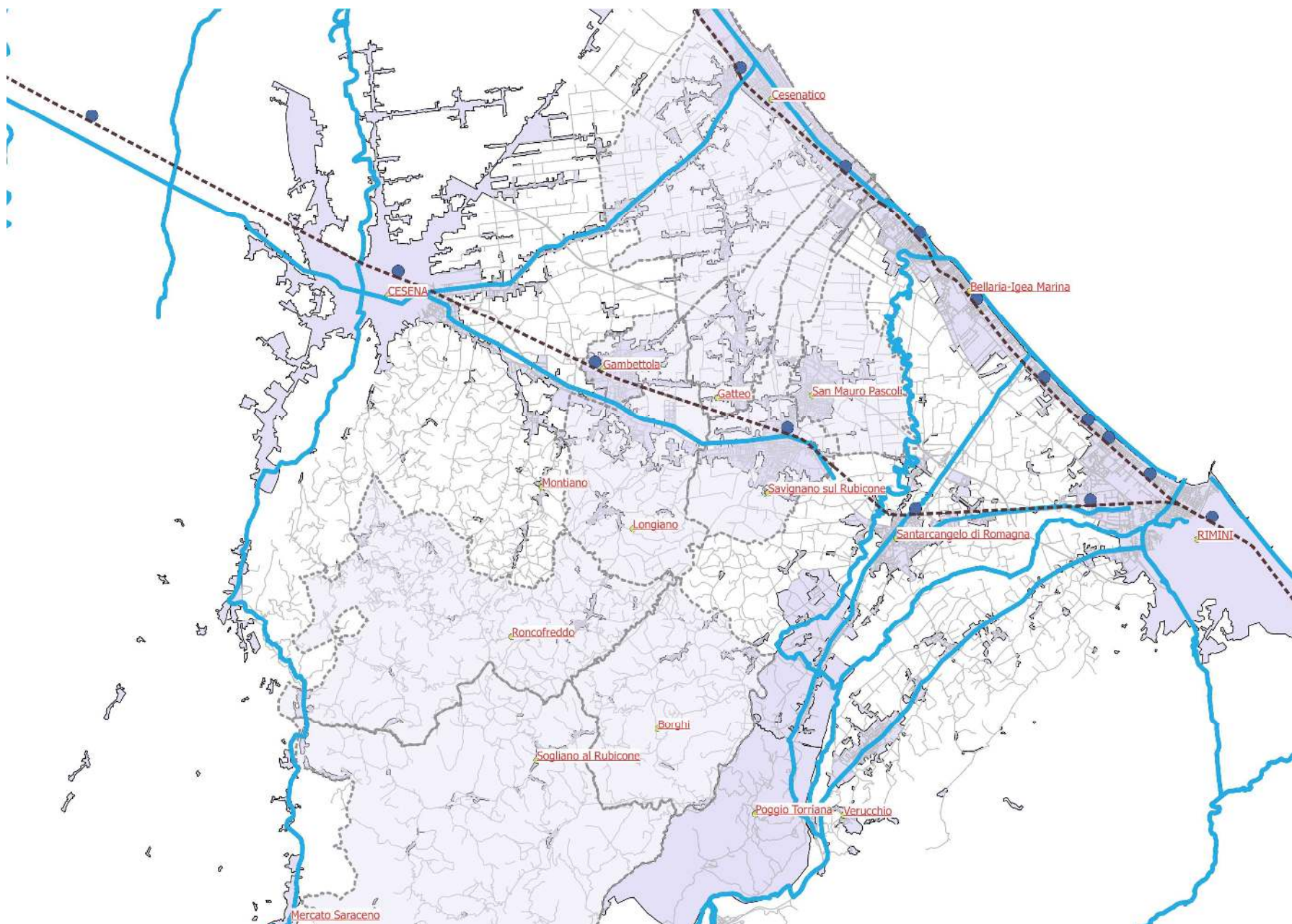
RFI classifica le stazioni/fermate ferroviarie secondo le loro caratteristiche prestazionali e funzionali ossia frequentazione giornaliera di viaggio e no, livello e tipologia di servizio











offerto, superficie delle aree aperte al pubblico per il transito dei passeggeri e per attività accessorie agli utenti, possibilità d'interscambio modale pubblico e privato.

Le categorie definite sono 4, ossia:

- platinum, con una frequentazione attorno ai 25.000 utenti medi/giorno e servizi viaggiatori di elevata qualità per l'Alta Velocità, la lunga, media e breve percorrenza, oltre a servizi per frequentatori non viaggiatori e, più saltuariamente, per la città;
- gold, di dimensioni medio/grandi, con alta frequentazione, circa 10.000 utenti medi/giorno e servizi viaggiatori di qualità elevata per lunga, media e breve percorrenza, oltre a servizi per frequentatori non viaggiatori e, più saltuariamente, per la città;
- silver, di dimensioni medio/piccole, con frequentazione intorno ai 2.500 utenti medi/giorno e servizi per la lunga, media e breve percorrenza, a questa categoria appartengono le stazioni/fermate delle linee utilizzate come metropolitane urbane, con consistente o elevata frequentazione, dotate di servizi regionali/metropolitani.
- bronze, di piccole dimensioni, con bassa o bassissima frequentazione (generalmente più di 500 utenti medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

Le stazioni ferrovia sul territorio dell'Unione Rubicone e Mare sono quattro, si tratta di 2 stazioni gestite da Ferrovie Emilia-Romagna e da 2 stazioni gestite da Trenitalia. Si tratta di Stazioni di piccole dimensioni Esse sono:

- La Stazione di Savignano Centro, servita da treni regionali di categoria *R* e *RV* che garantiscono i collegamenti con Bologna – Ancona - Rimini – Piacenza – Imola e Voghera. È classificata in categoria Silver
In prossimità della Stazione sono presenti le fermate del TPL, parcheggio per la sosta veicolare e rastrelliere per biciclette.
- La Stazione di Gambettola, servita da treni regionali di categoria *R* e *RV* che garantiscono i collegamenti con Bologna – Ancona - Rimini – Piacenza – Imola e Voghera. È classificata in categoria Silver
La Stazione non è servita da fermate del TPL, sono presenti rastrelliere per le biciclette e un parcheggio per la sosta dei veicoli privati.
- La Stazione di Cesenatico, servita da treni regionali di categoria *R* che garantiscono i collegamenti con Bologna Centrale e Rimini.
In prossimità della Stazione sono presenti fermate del TPL, parcheggio per la sosta veicolare e rastrelliere per bicicletta. È catalogata in categoria Silver.
- La Stazione di Gatteo a Mare, servita da treni regionali di categoria *R* che garantiscono i collegamenti con Bologna Centrale e Rimini.
La Stazione è dotata complessivamente di 1 binario a servizio dei treni viaggiatori, non sono presenti spazi dedicati alla sosta veicolare e non sono presenti rastrelliere per le biciclette. È classificata in categoria Bronzee

Le Stazioni ferroviarie hanno un ruolo cruciale per quanto concerne le politiche di sviluppo della mobilità sostenibile, pertanto acquista grande importanza la presenza, presso di esse, di servizi e dotazioni per i viaggiatori, con particolare riguardo alle Persone a Ridotta Mobilità. Alcune delle principali stazioni gestite da RFI rientrano nel cosiddetto "Circuito

Sale Blu” (a cui afferisce la Stazione di Cesenatico) che permette di garantire servizi specifici di assistenza alle persone con ridotta mobilità.

Mentre l’assistenza alle persone con disabilità è garantita solo nella Stazione di Cesenatico, i sistemi di informazione al pubblico con disabilità di tipo visivo e sonoro sono presenti in tutte e quattro le Stazioni-

Le stazioni di Cesenatico e Savignano già allo stato di fatto si configurano come veri e propri nodi di interscambio modale ferro/gomma e bici/ferro, mentre la Stazione di Gambettola non è servita dal TPL e nei pressi della Stazione di Gatteo non è presente un’area di sosta veicolare dedicata allo scambio modale e non sono presenti rastrelliere per la sosta delle biciclette (Figura 6.3.1)

7.4 Parcheggi e aree di sosta

Sul territorio dell’Unione sono stati individuati circa 871 tra parcheggi e aree di sosta, di questi 334 sono localizzati su strada lungo le carreggiate e 254 in aree di sosta. (Figura 6.4.1 a, Figura 6.4.1 b, Figura 6.4.1 c)

7.5 Passaggi a livello a raso

Sui territori a mare di Savignano, Gatteo e San Mauro sono presenti alcuni attraversamenti carrabili e pedonali alla linea ferroviaria, nello specifico nel territorio di Savignano vi sono 2 sottopassi carrabili, sul territorio di San Mauro 1 attraversamento carrabile a raso e sul territorio di Gatteo a Mare 1 sottopasso carrabile, un sottopasso pedonale e un attraversamento carrabile a raso.

Per quanto riguarda i 2 sottopassi carrabili di San Mauro e Gatteo essi rientrano nelle previsioni di RFI di eliminazione degli incroci tra strada e ferrovia nell’ottica di ridurre il numero di incidenti gravi (Figura 6.5.1).

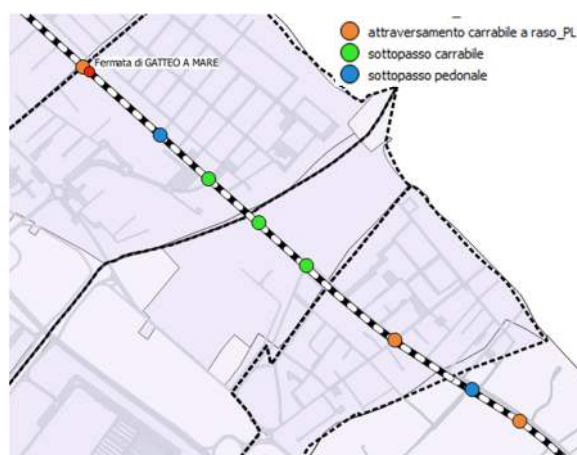


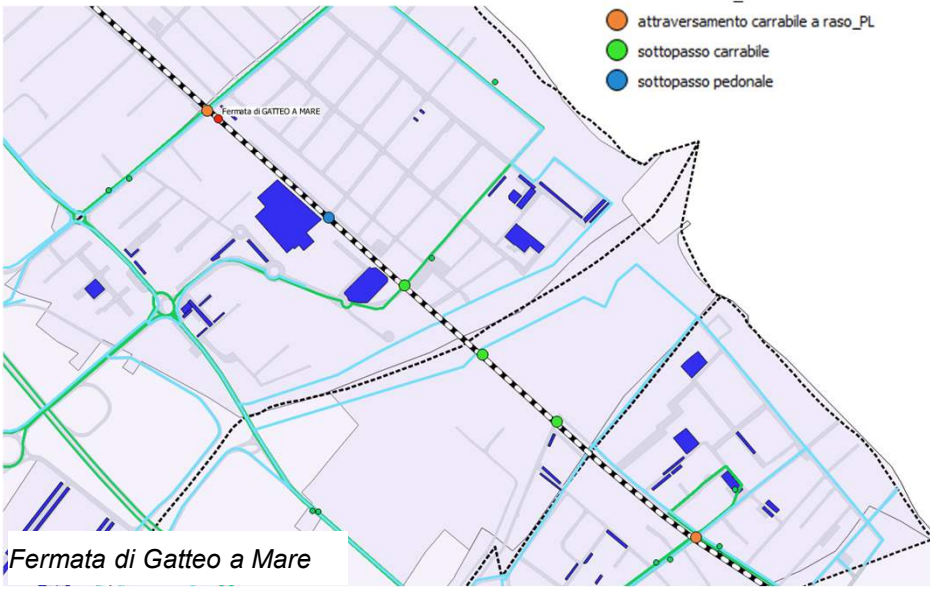
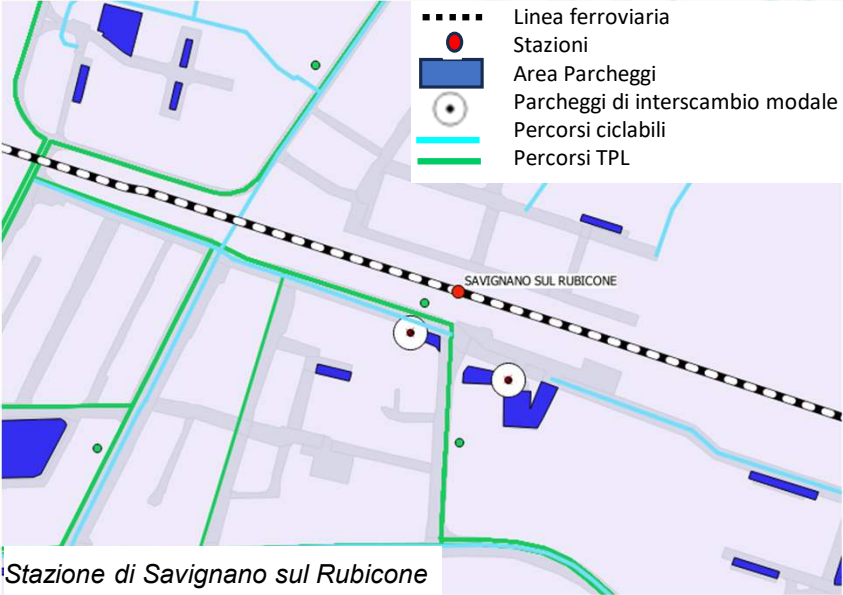
Figura 6.5.1 – Localizzazione degli attraversamenti pedonali.

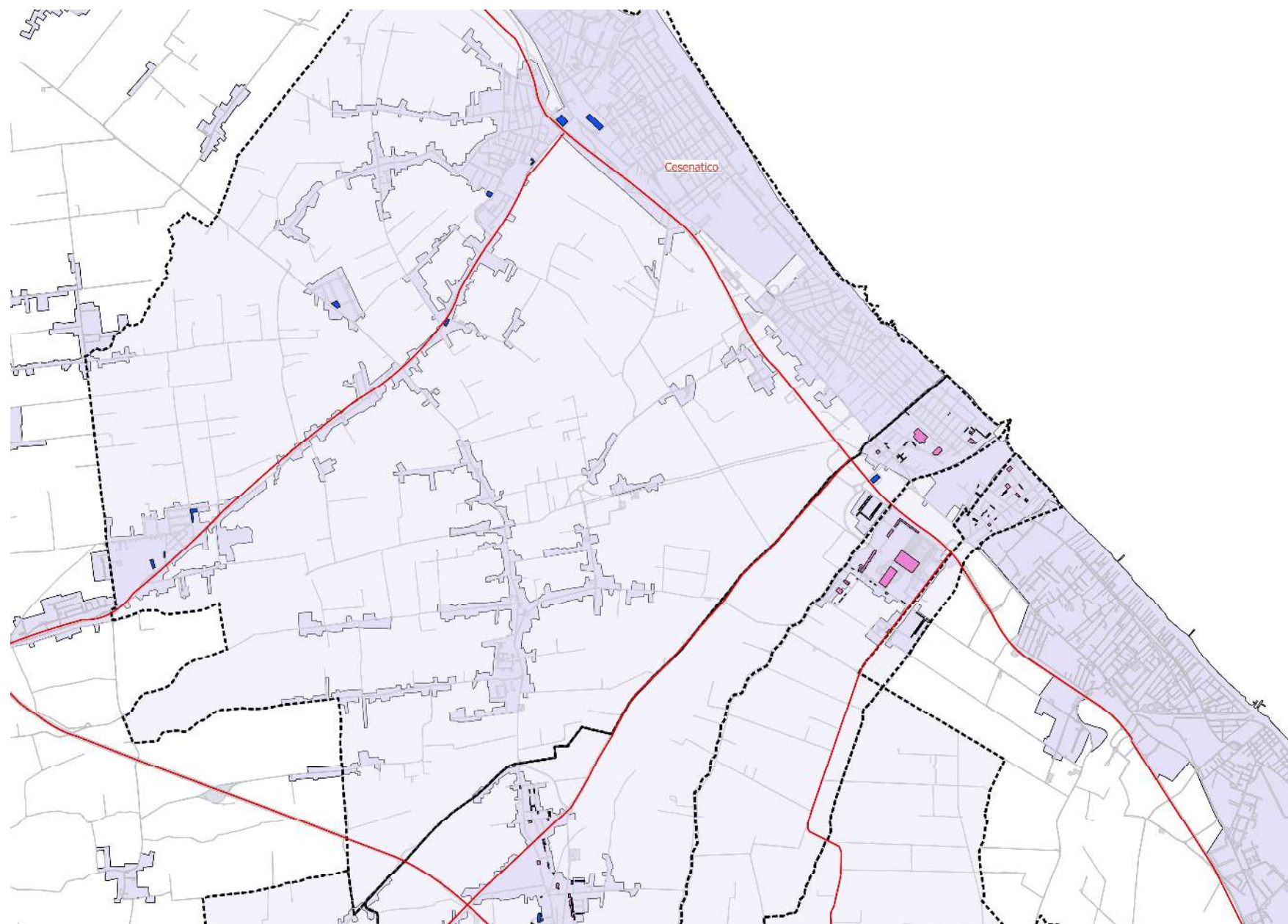
7.6 Postazioni di ricarica per veicoli elettrici

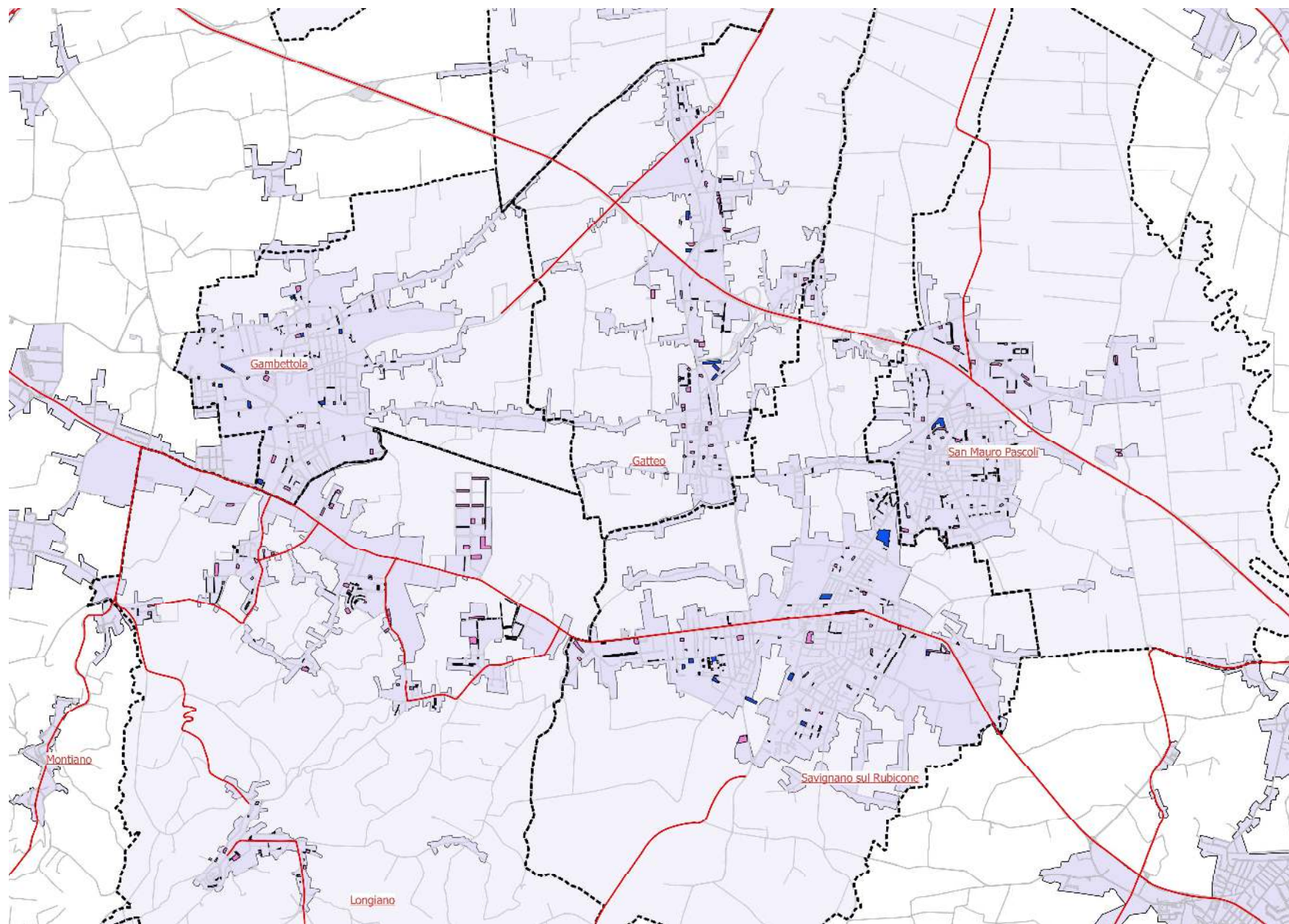
Per incentivare l’uso di sistemi di mobilità a basso impatto, sia per gli spostamenti privati, che per quelli operativi delle merci, occorre una sempre più capillare diffusione di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici (auto, moto e biciclette), installate in strada in zone in posizioni più o meno strategiche.

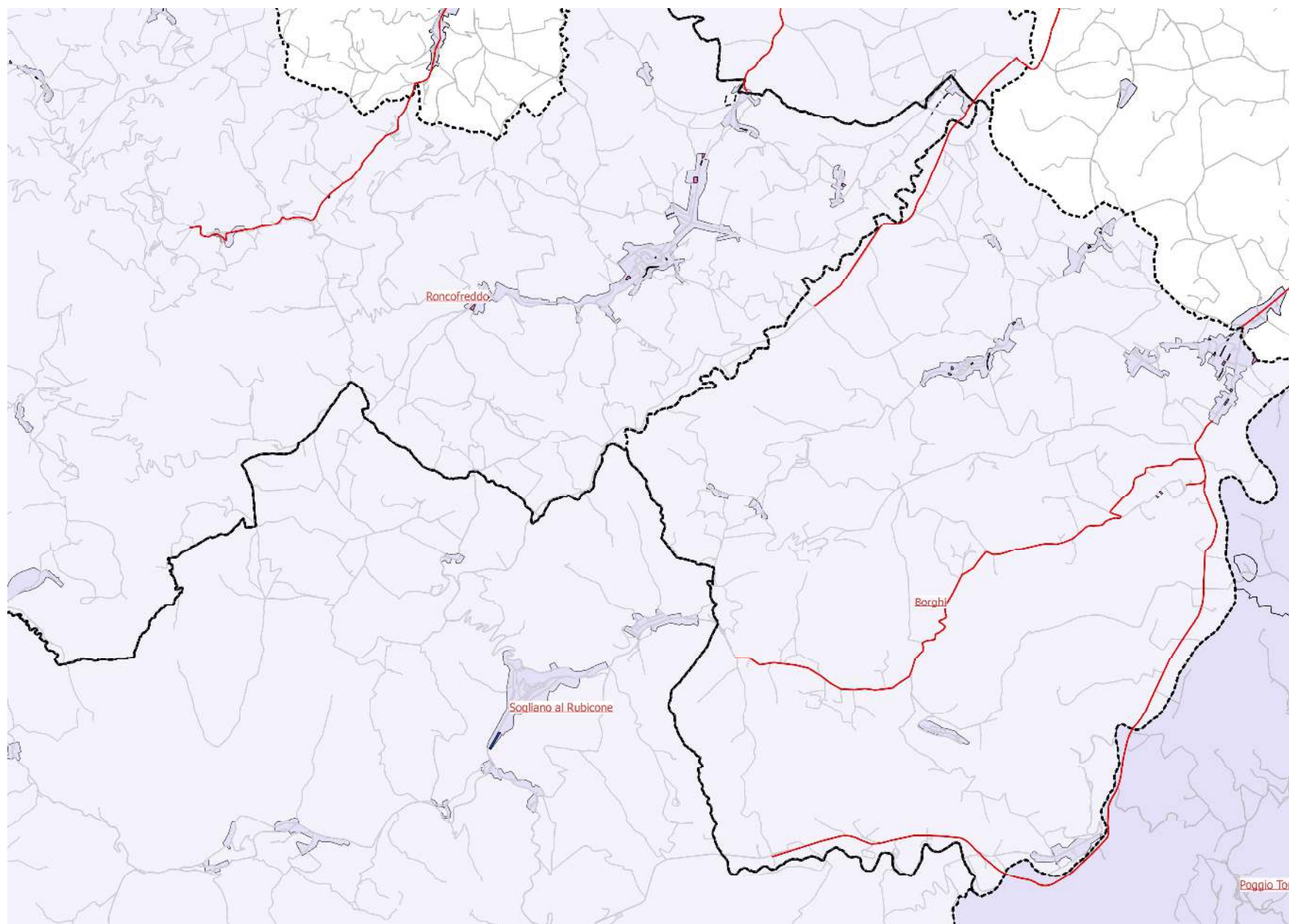
Le colonnine per la ricarica elettrica sono generalmente posizionate in funzione delle esigenze degli utilizzatori, dei flussi di traffico cittadino, vengono privilegiate le stazioni di interscambio, i parcheggi aziendali.

Nel territorio dell’Unione sono presenti 8 punti di ricarica (Figura 6.6.1)











7.7 Politiche della mobilità, regolamentazione e controllo della circolazione

In adempimento a quanto stabilito dalla direttiva europea 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa e dal decreto legislativo 155/2010 emanato in sua attuazione, le Regioni hanno il compito di predisporre ed approvare i Piani regionali di qualità dell'aria, con l'obiettivo principale di individuare azioni concrete per il risanamento della qualità dell'aria e la riduzione dei livelli di inquinanti presenti sui territori regionali.

La Regione Emilia-Romagna ha affidato al PAIR2020 e successivamente al PAIR2030 il controllo e la protezione della salute dei cittadini e la qualità dell'ambiente in cui vivono, in esso sono previste differenti misure di intervento su diversi ambiti (mobilità e trasporti, energia, attività produttive, agricoltura, edilizia) mirate alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti nell'aria. Tra le misure previste acquisisce particolare importanza in ambito viabilistico il tema della limitazione progressiva dell'accesso ai centri abitati per i veicoli più inquinanti.

Per i comuni di Pianura Est (di cui fanno parte Cesenatico, Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli e Savignano) con meno di 30.000 abitanti sono attuate limitazioni della circolazione dal 1° ottobre 2023 fino al 30 aprile 2024 dalle 8.30 alle 18.30, le limitazioni interessano i veicoli a motore più inquinanti.

7.8 Il sistema della logistica urbana

La logistica urbana delle merci o city logistics ha assunto importanza crescente negli ultimi anni, per le implicazioni non solo sulla filiera di settore e, più in generale, sul mondo delle attività produttive, ma anche per le varie ricadute, in primis sul traffico e sull'inquinamento e sui sistemi urbani.

Regione Emilia-Romagna, nel settore della logistica e del trasporto merci esercita alcune funzioni di carattere generale, come la pianificazione delle infrastrutture per il trasporto, la programmazione e l'indirizzo per lo sviluppo del sistema regionale dei trasporti, la promozione e la partecipazione a progetti sul trasporto e la logistica, anche in ambito europeo, per la ricerca, la sperimentazione e la diffusione di pratiche di efficienza e innovazione. Le aree di intervento riguardano: il trasporto ferroviario, l'autotrasporto, la logistica urbana e il Porto di Ravenna.

Per creare una sinergia tra i principali nodi regionali, per aumentare la competitività e diminuire il conflitto la regione Emilia-Romagna ha creato il "cluster intermodale regionale Eric", si tratta di un sistema che mira allo sviluppo di trasporti a basso impatto ambientale, all'aumento del traffico di merci da gomma a ferro, alla crescita di nuovi servizi per valorizzare il complesso dei punti intermodali del territorio. Tra gli obiettivi di Eric rientra la volontà di perseguire lo sviluppo di servizi intermodali integrati a livello nazionale ed europeo con l'obiettivo di migliorare la competitività e l'accessibilità di questa regione attraversata da tre corridoi della rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T): quello Scandinavo-Mediterraneo, il Baltico-Adriatico (che interessa il territorio dell'Unione Rubicone e Mare) e il Mediterraneo.

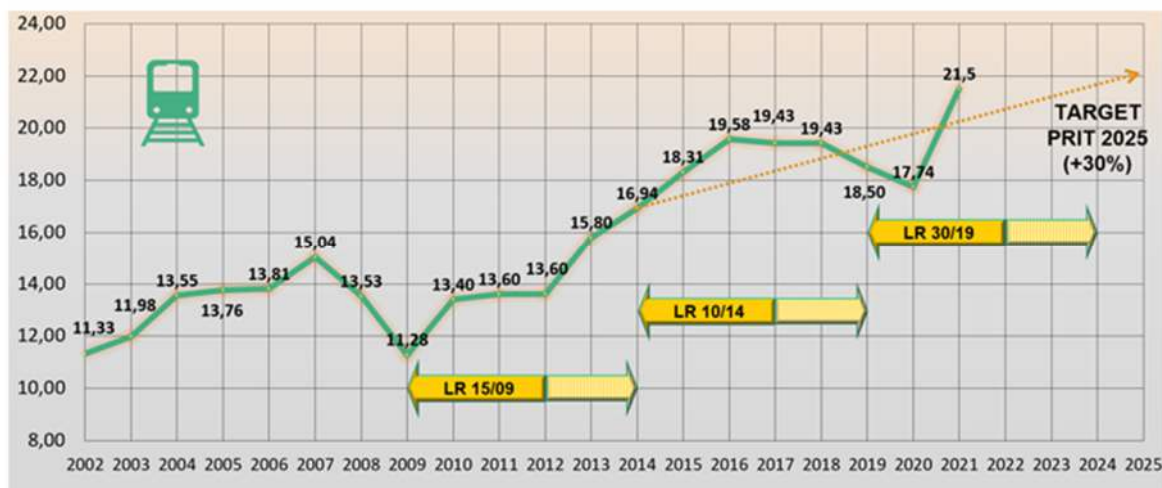


Figura 6.8.1 - Elaborazione della Regione in base ai dati forniti da gestori di scali e raccordi ferroviari regionali.

L'elaborazione dei dati ISTAT evidenzia che: per quanto riguarda il trasporto merci su strada e autotrasporto le tonnellate di merci con origine e destinazione all'interno dell'Emilia-Romagna è del 34,4% circa di tutto il traffico stradale emiliano. Le merci che hanno o origine o destinazione in Emilia-Romagna sono il 43% circa delle merci che transitano su strada. Il 12,80% circa del trasporto complessivo di merci originate in Italia ha come origine e destinazione l'Emilia -Romagna. La Regione subisce un traffico di attraversamento camionistico molto elevato.

Per quanto riguarda la logistica urbana, il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale. In questo contesto si inseriscono i progetti di "city logistic", il cui obiettivo è quello di razionalizzare la distribuzione delle merci nelle città.

La Regione promuove specifiche azioni volte a rendere più funzionale, e soprattutto meno inquinante, il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale.

Gli elementi principali riguardano:

- il governo degli accessi e dei percorsi, regolazione e ottimizzazione delle infrastrutture viarie mediante definizione di finestre orarie, corsie e piazzole dedicate, percorsi ottimizzati per tipologie di veicoli;
- misure per il consolidamento carichi ed efficienza del trasporto e riduzione del numero di mezzi che entrano in centro;
- riduzione delle emissioni inquinanti con azioni per la sostituzione o la trasformazione dei veicoli con altri a basso impatto.

Sul territorio dell'Unione sono presenti due poli logistici entrambi situati sul territorio di Gatteo, lungo la strada Sp 33 che collega Savignano con lo Svincolo autostradale, in un ambito a forte vocazione produttiva.

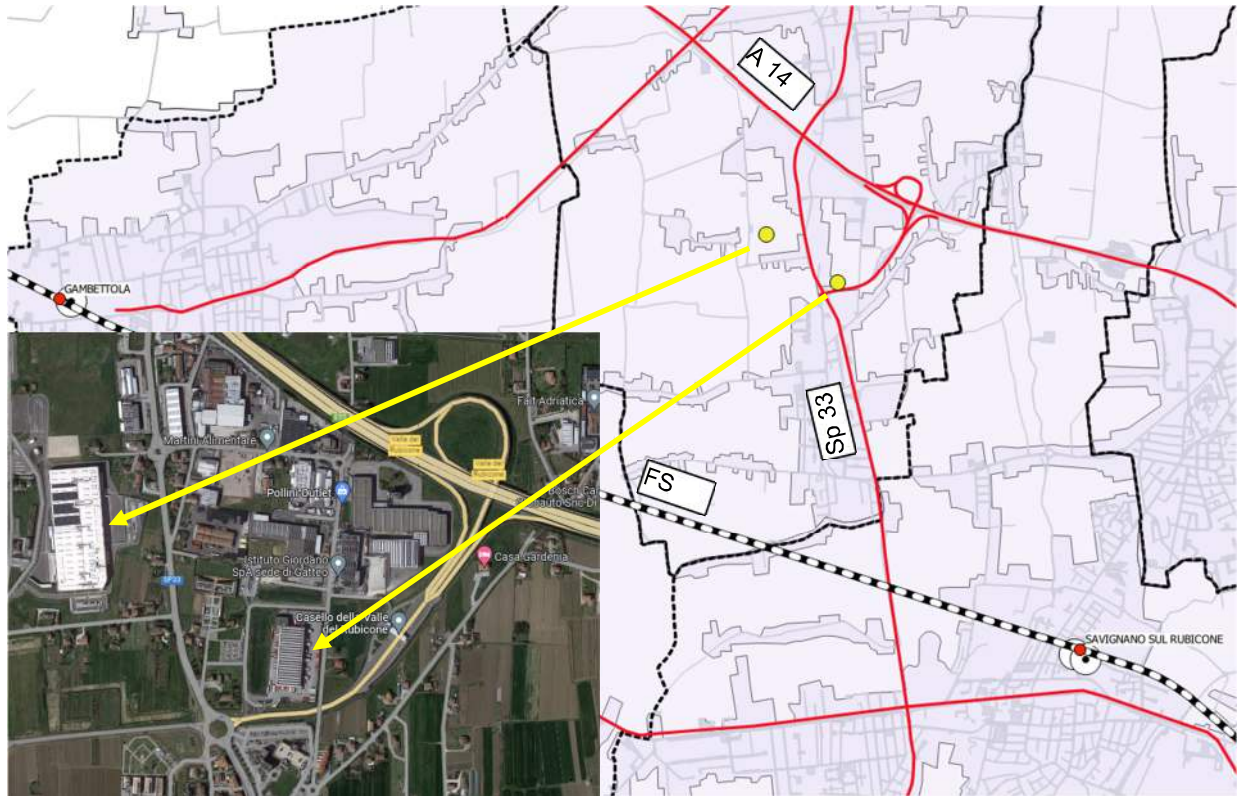


Figura 6.8.2 - Localizzazione dei poli logistici di Gatteo.

8 QUADRO COMPLESSIVO DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

8.1 Spostamenti delle persone – Mobilità sistemica ISTAT

Per comprendere la domanda di mobilità delle persone sono stati utilizzati i dati (con dettaglio comunale) messi a disposizione dall'ISTAT riferiti al Censimento generale della popolazione del 2011, relativi agli spostamenti sistematici della popolazione residente, effettuati per motivi di lavoro e studio. Inoltre, i servizi di ISTAT "Gistat-bt.Flussi" restituiscono le rappresentazioni grafiche della domanda di mobilità tra origine e destinazione, in linea d'aria, denominate **linee di desiderio**, riferite agli spostamenti sistematici 2011. (dalla Figura 7.1.1a alla Figura 7.1.1i)

I dati estratti dalla piattaforma ISTAT sul pendolarismo 2011 (Tabella 7.1.1), riferiti ai Comuni appartenenti all'Unione Rubicone e Mare, sono stati organizzati in forma tabellare ottenendo una matrice origine/destinazione degli spostamenti sistematici (scuola e lavoro) con origine i Comuni dell'Unione e per destinazione il resto del mondo. Per ridurre le dimensioni della matrice si sono trascurati i valori della colonna dei totali inferiori a 6. Dalla tabella così ottenuta si evidenzia che:

- Il principale motivo degli spostamenti sistematici generati dai Comuni dell'Unione Rubicone e Mare è riferito al lavoro;
- Il totale degli spostamenti sistematici interni all'Unione sono circa 6.740 di cui solo il 13,8% avvengono per motivi di studio;

MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO SISTEMATICO	SPOSTAMENTI SISTEMATICI GENERATI DAI COMUNI DELL'URM	SPOSTAMENTI SISTEMATICI INTERNI ALL'URM
PER LAVORO	26231	5808
PER STUDIO	7196	927
TOTALE	33427	6735

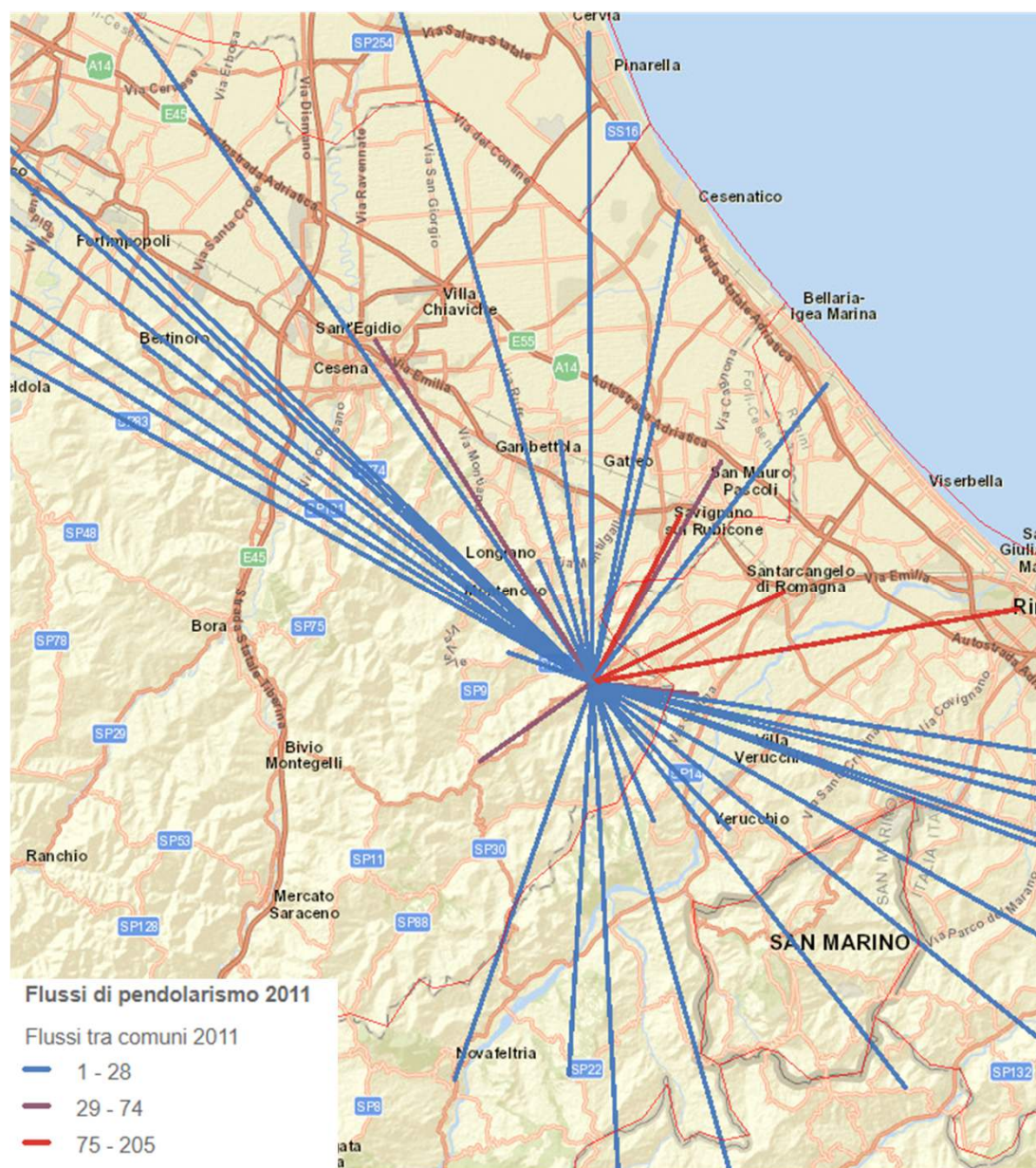
Tabella 7.1.2 - Gli spostamenti sistematici totali per motivo di lavoro e studio – Fonte Dati ISTAT

- Le relazioni più corpose sono quelle aventi come origine Cesenatico e destinazione Rimini (5.502 spostamenti di cui 4.344 con motivazione lavoro) e Cesena (5.327 spostamenti di cui 4.025 spostamenti per motivi di lavoro)
- Per motivi di lavoro gli spostamenti più consistenti avvengono verso Cesena (7.496) e verso Rimini (6.028);
- Per motivi di studio gli spostamenti più consistenti avvengono verso Cesena (2.880), Rimini (1.524) e Ravenna (376).
- Gli spostamenti per motivi di lavoro più consistenti all'interno del territorio dell'Unione avvengono verso Savignano sul Rubicone (1.554), verso San Mauro Pascoli (1.518) e verso Longiano (1.205).
- Gli spostamenti per motivi di studio più consistenti all'interno del territorio dell'Unione avvengono verso il Comune di Savignano (340);

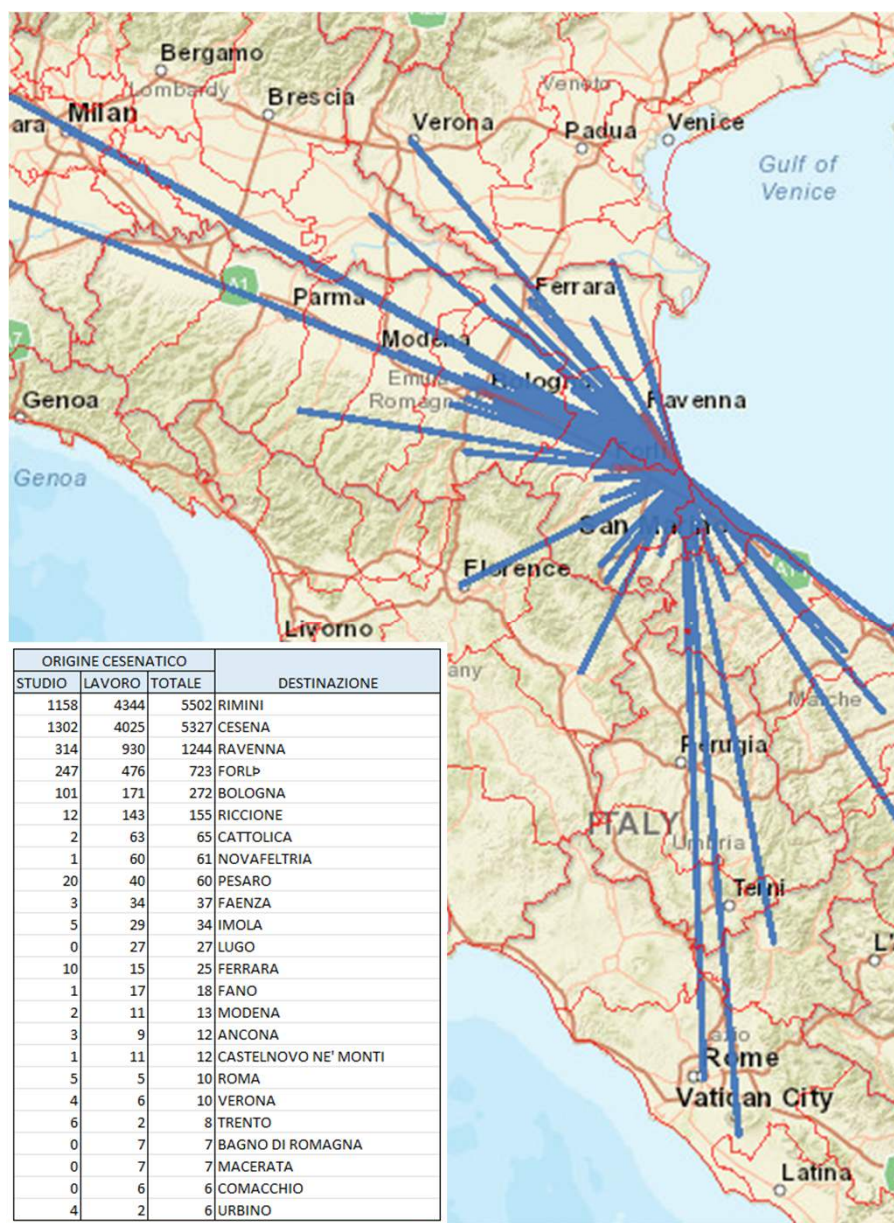
FIGURA 7.1.1 a – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Comune di Borghi –
Fonte ISTAT– Pendolarismo 2011



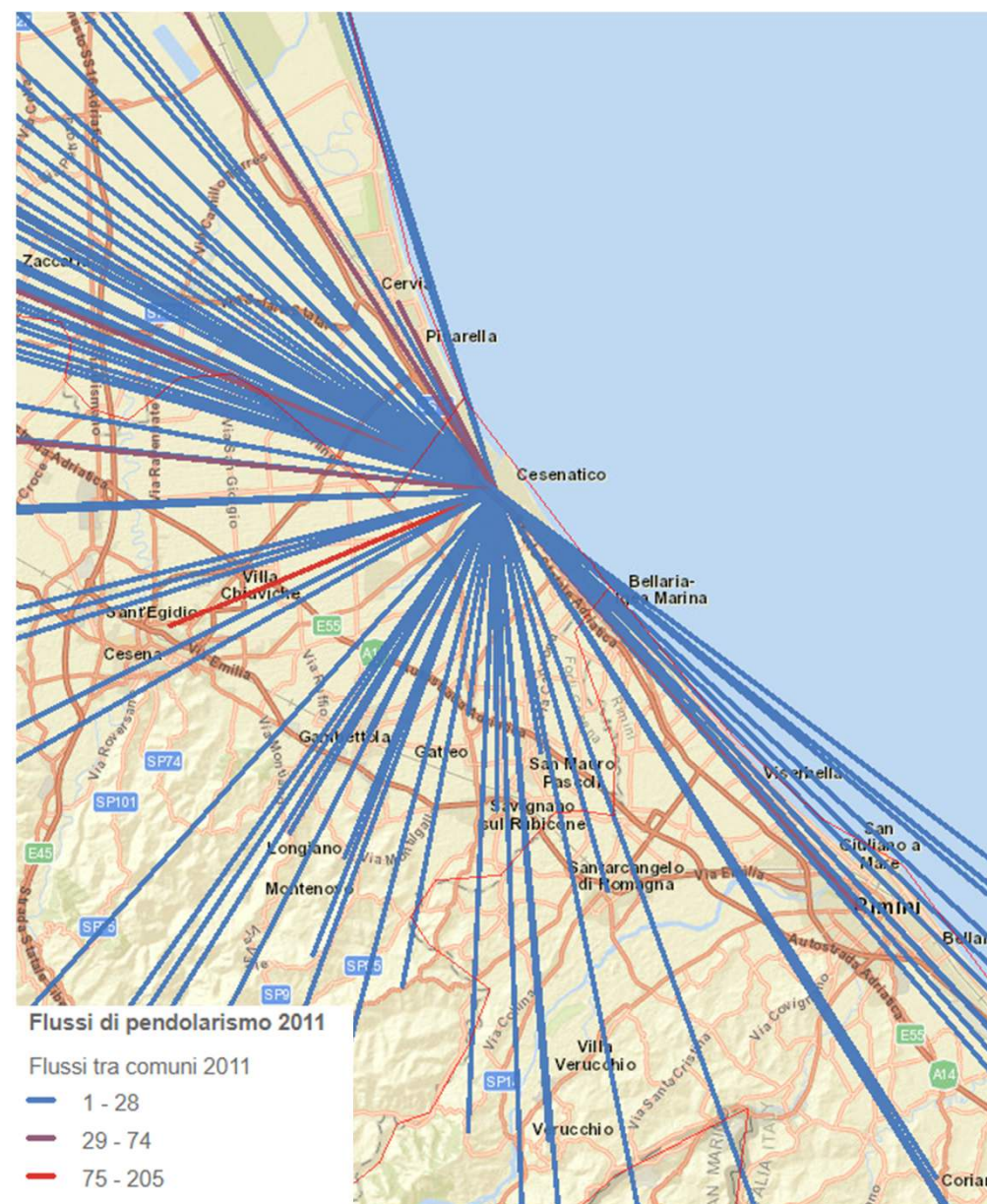
TUTTO IL TERRITORIO



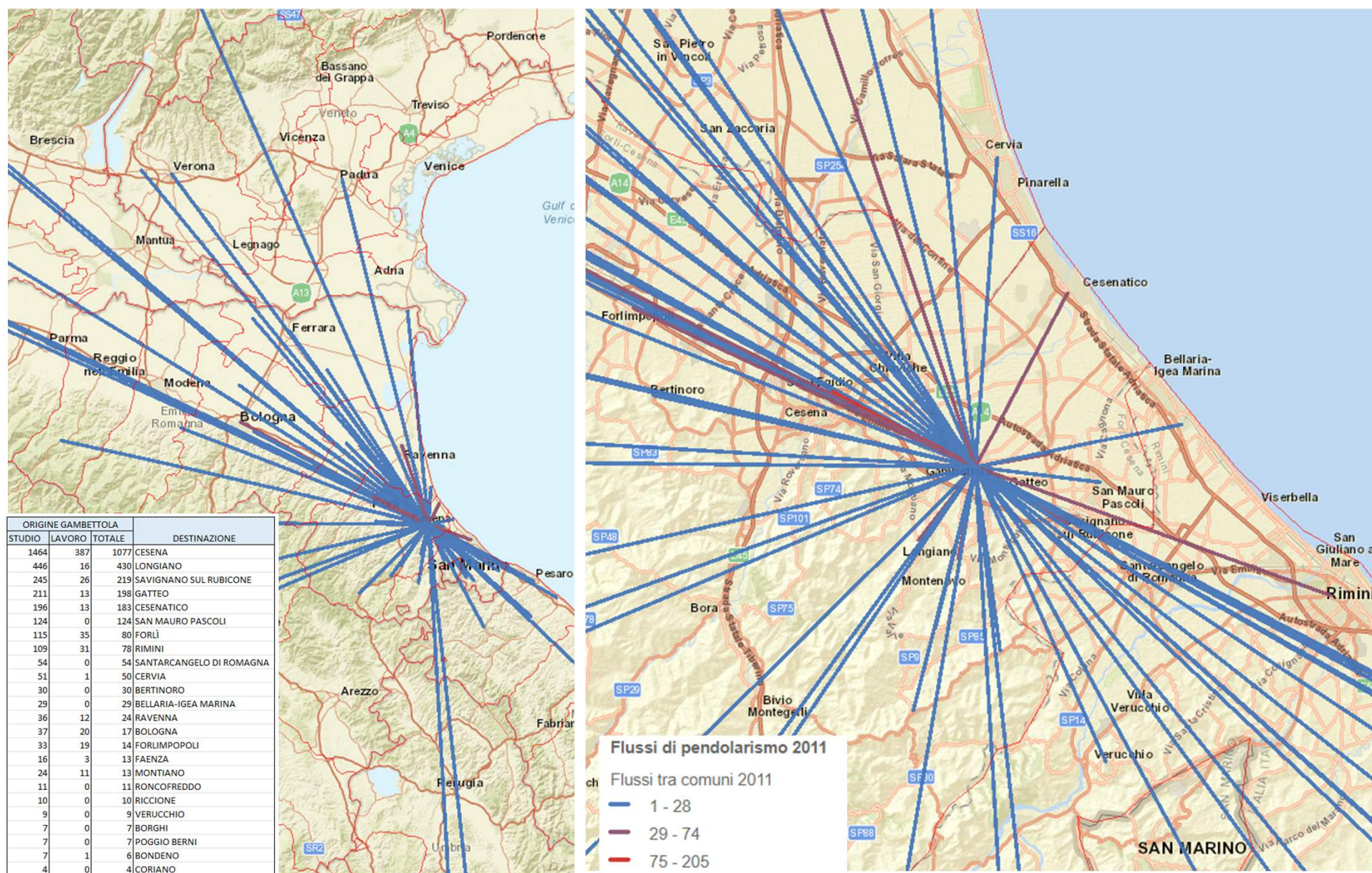
PARTICOLARE



TUTTO IL TERRITORIO



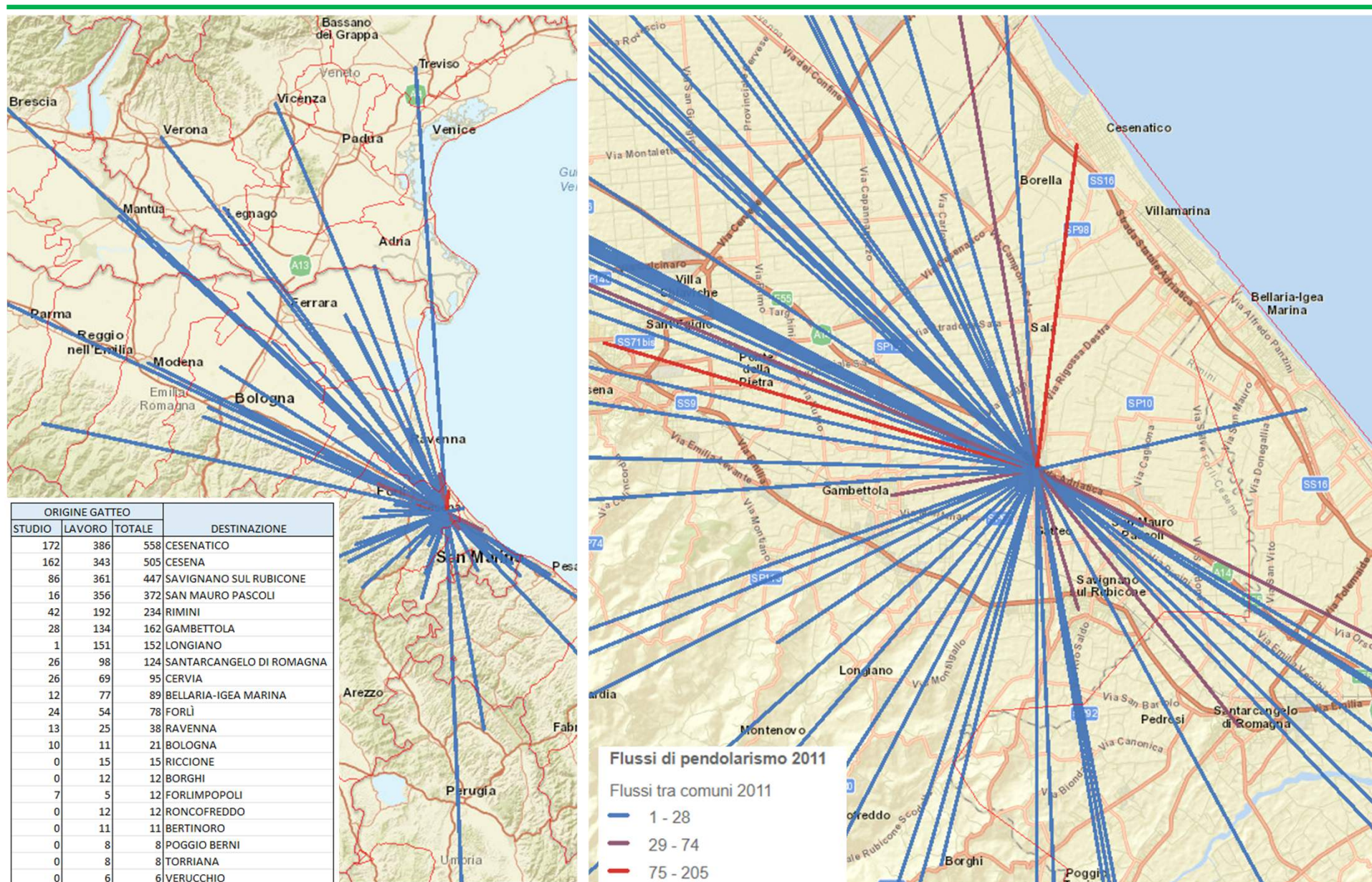
PARTICOLARE



TUTTO IL TERRITORIO

PARTICOLARE

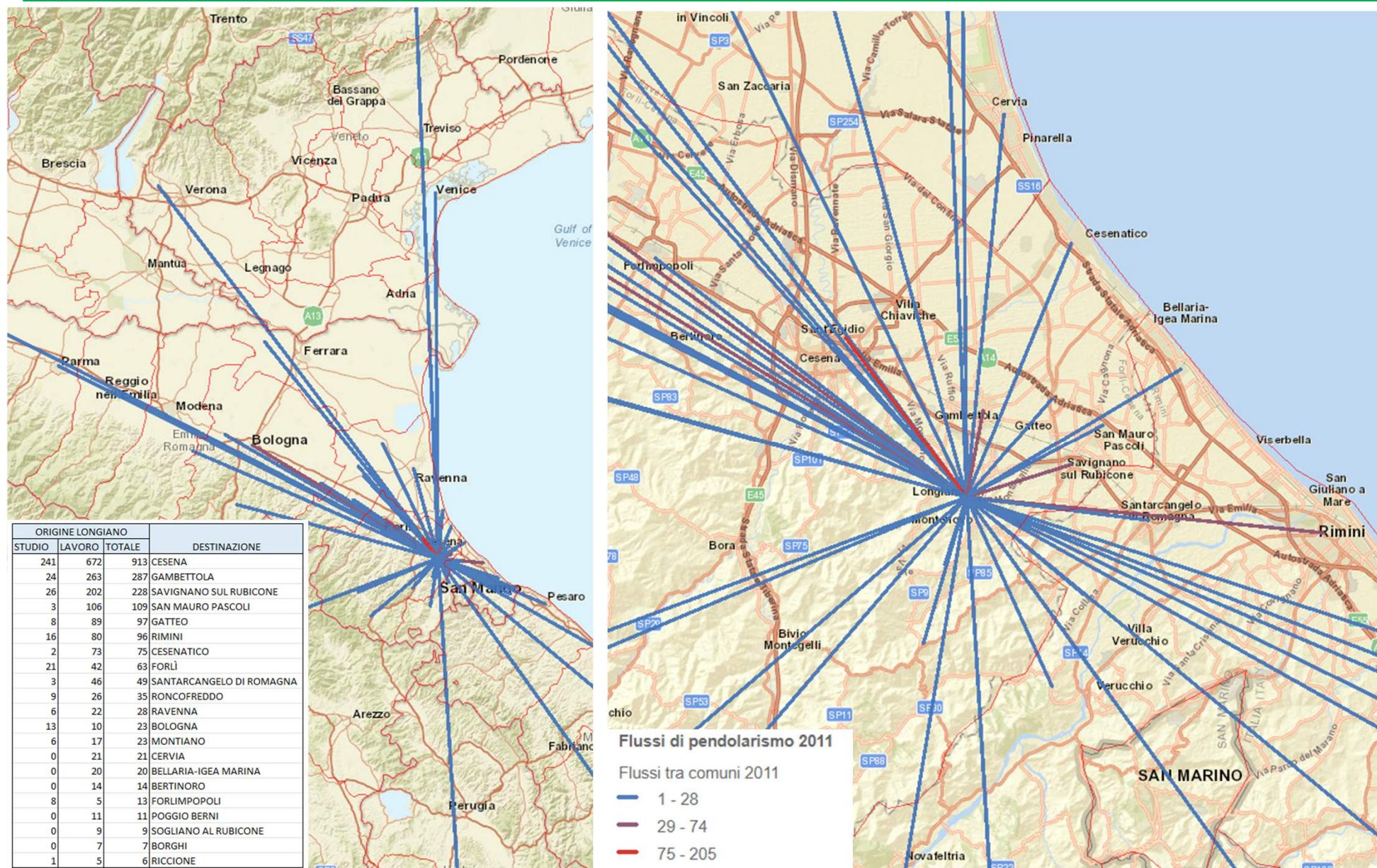
FIGURA 7.1.1 d – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Comune di Gatteo –
 Fonte ISTAT– Pendolarismo 2011



TUTTO IL TERRITORIO

PARTICOLARE

FIGURA 7.1.1 e – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Comune di Longiano –
 Fonte ISTAT– Pendolarismo 2011



TUTTO IL TERRITORIO

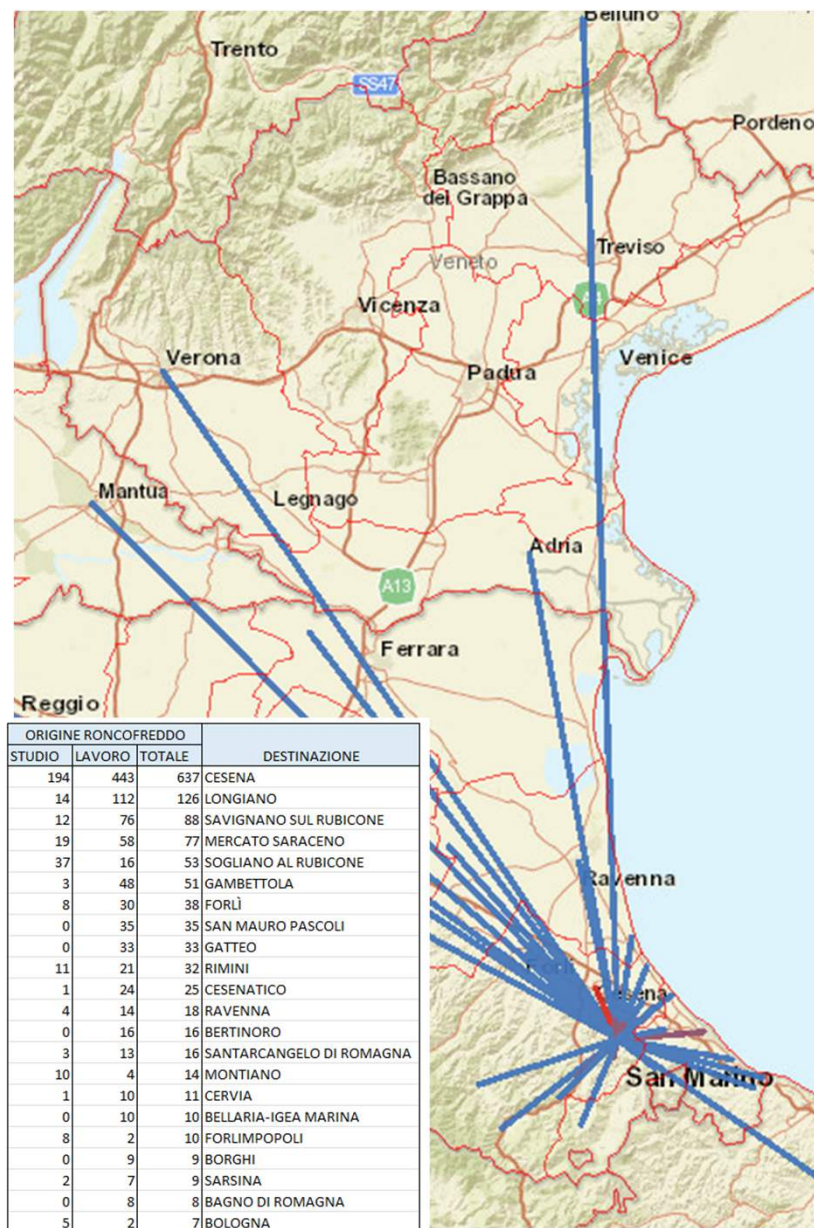
PARTICOLARE

Flussi di pendolarismo 2011

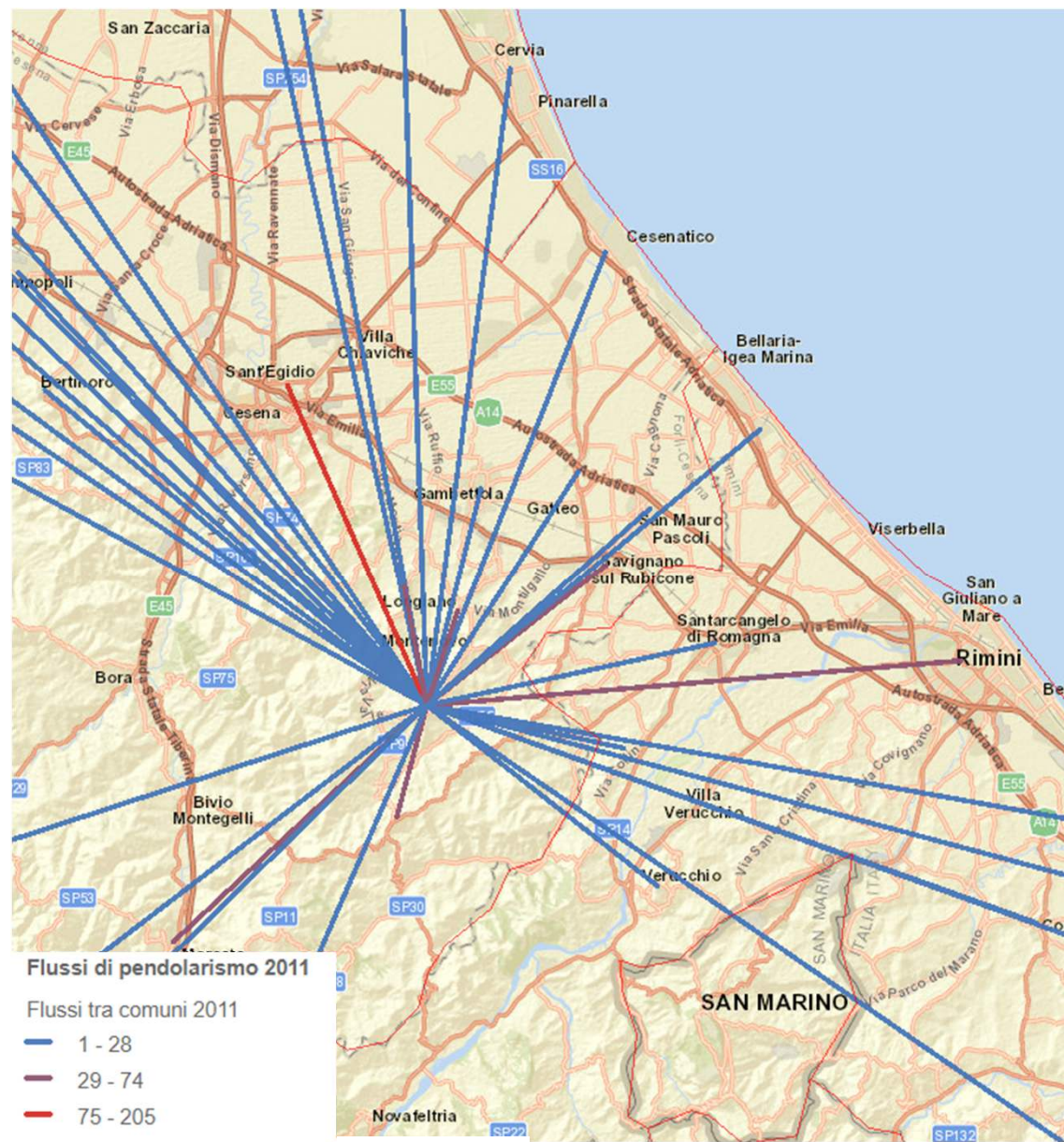
Flussi tra comuni 2011

- 1 - 28
- 29 - 74
- 75 - 205

FIGURA 7.1.1 f – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Comune di Roncofreddo –
 Fonte ISTAT– Pendolarismo 2011

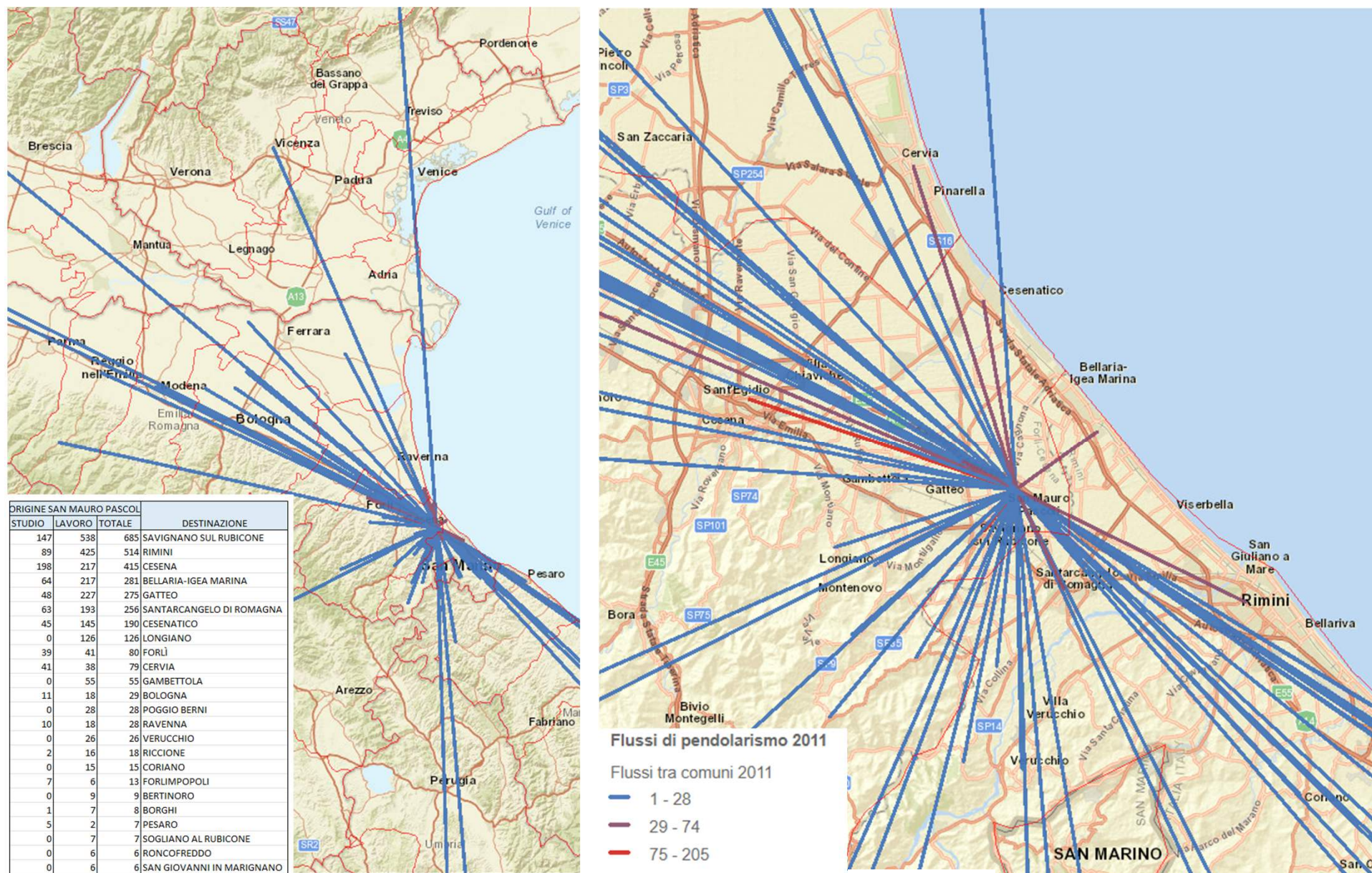


TUTTO IL TERRITORIO



PARTICOLARE

FIGURA 7.1.1 g – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – San Mauro Pascoli –
Fonte ISTAT – Pendolarismo 2011



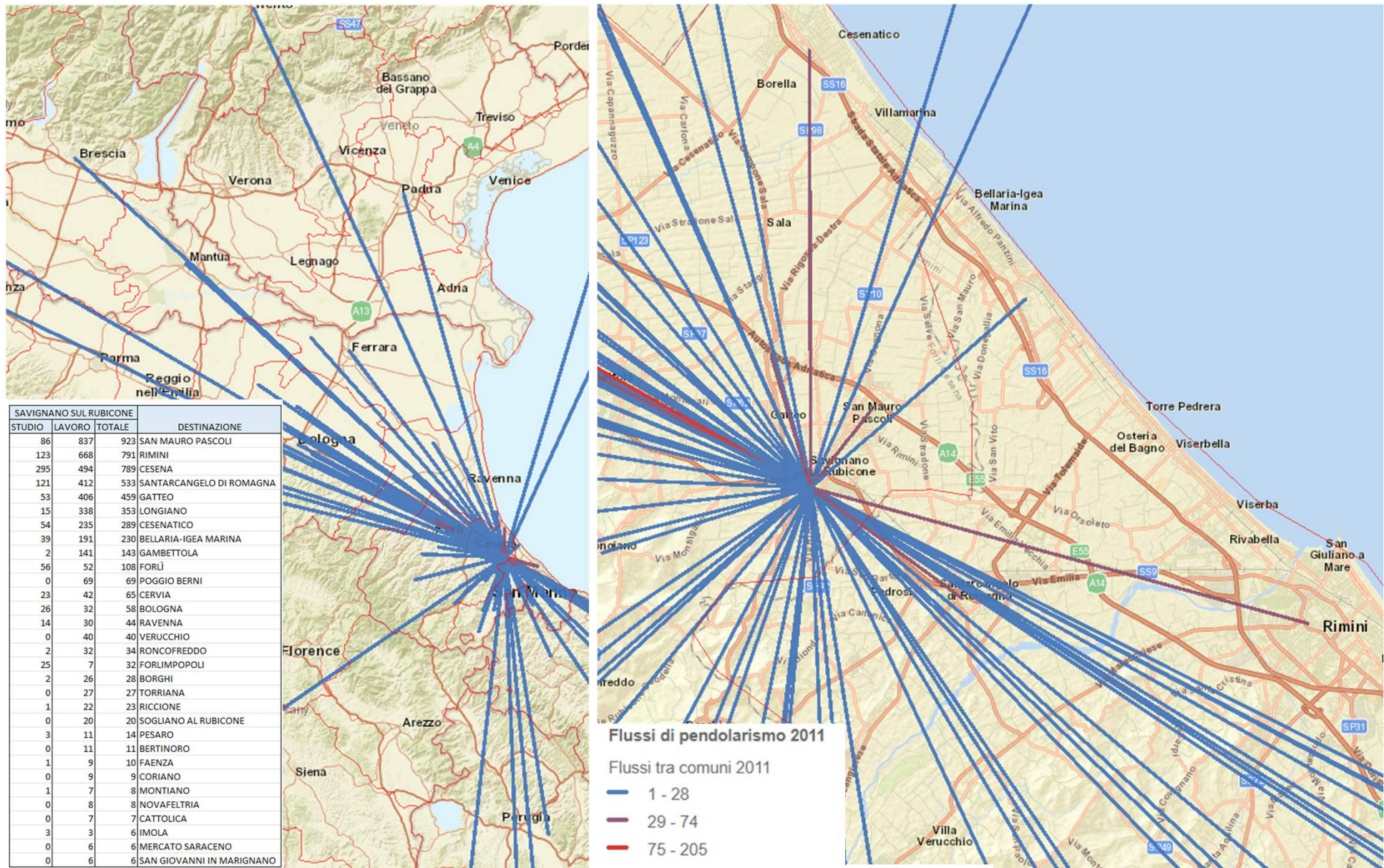
TUTTO IL TERRITORIO

PARTICOLARE

Flussi di pendolarismo 2011
Flussi tra comuni 2011

- 1 - 28
- 29 - 74
- 75 - 205

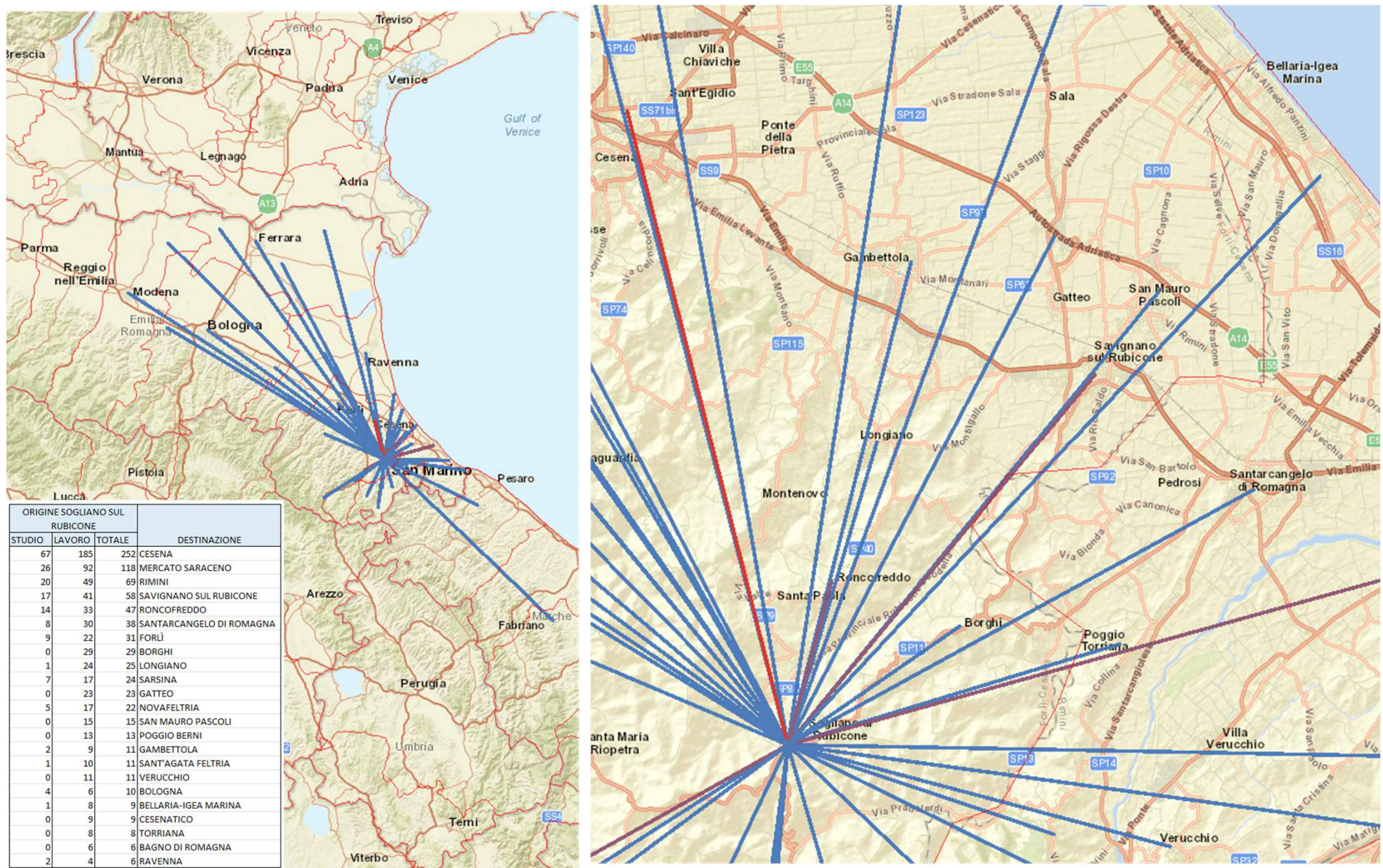
FIGURA 7.1.1 h – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Savignano sul Rubicone –
 Fonte ISTAT – Pendolarismo 2011



TUTTO IL TERRITORIO

PARTICOLARE

FIGURA 7.1.1 i – Le linee di desiderio degli spostamenti sistematici 2011 – Sogliano al Rubicone –
 Fonte ISTAT – Pendolarismo 2011



TUTTO IL TERRITORIO

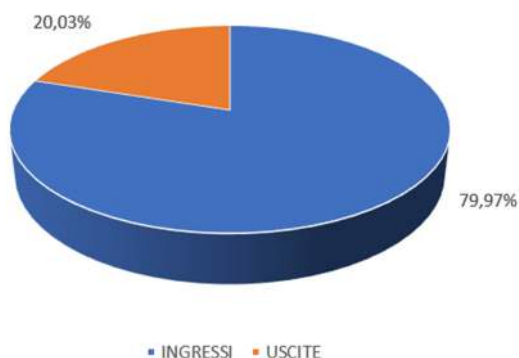
PARTICOLARE

- Circa il 75% degli spostamenti in uscita generati dai comuni dell'Unione hanno come destinazione territori esterni all'Unione (poco più di 25.000 spostamenti);
- Gli spostamenti in uscita verso i territori esterni alla regione sono circa 150.

Considerando il rapporto tra spostamenti sistematici attratti e generati a scala di Unione emerge che:

- Savignano è il Comune più fortemente attrattore (rispetto alle movimentazioni interne), seguito da San Mauro Pascoli e Cesenatico;
- Il Comune che genera più spostamenti in uscita è Savignano seguito da Gambetto e San Mauro Pascoli.
- Non sono presenti situazione di equilibrio tra entrate ed uscite per nessun Comune.
- Tutti i Comuni risultano essenzialmente generatori, in modo più o meno rilevante. (Tabella 7.1.3)

SPOSTAMENTI COMUNI DELL'URM



LOCALITA'	USCITE	INGRESSI
BORGHI	962	100
CESENATICO	13641	1361
GAMBETTOLA	3271	722
GATTEO	2959	1122
LONGIANO	2127	1252
RONCOFREDDO	1323	154
SAN MAURO PASCOLI	3156	1676
SAVIGNANO	5143	1854
SOGLIANO	845	130
Totale complessivo	33427	8371

Tabella 7.1.3 - Gli spostamenti sistematici totali per motivo di lavoro e studio – Uscite-Ingressi dagli ambiti comunali

8.2 Spostamenti delle persone – Rilievi dei flussi di traffico veicolare (Regione)

Per calarsi più nello specifico e andare ad individuare le tratte viabilistiche più congestionate sono stati analizzati i dati relativi ai flussi veicolari rilevati dalla Regione emiliana sulla viabilità principale (statali e provinciali).

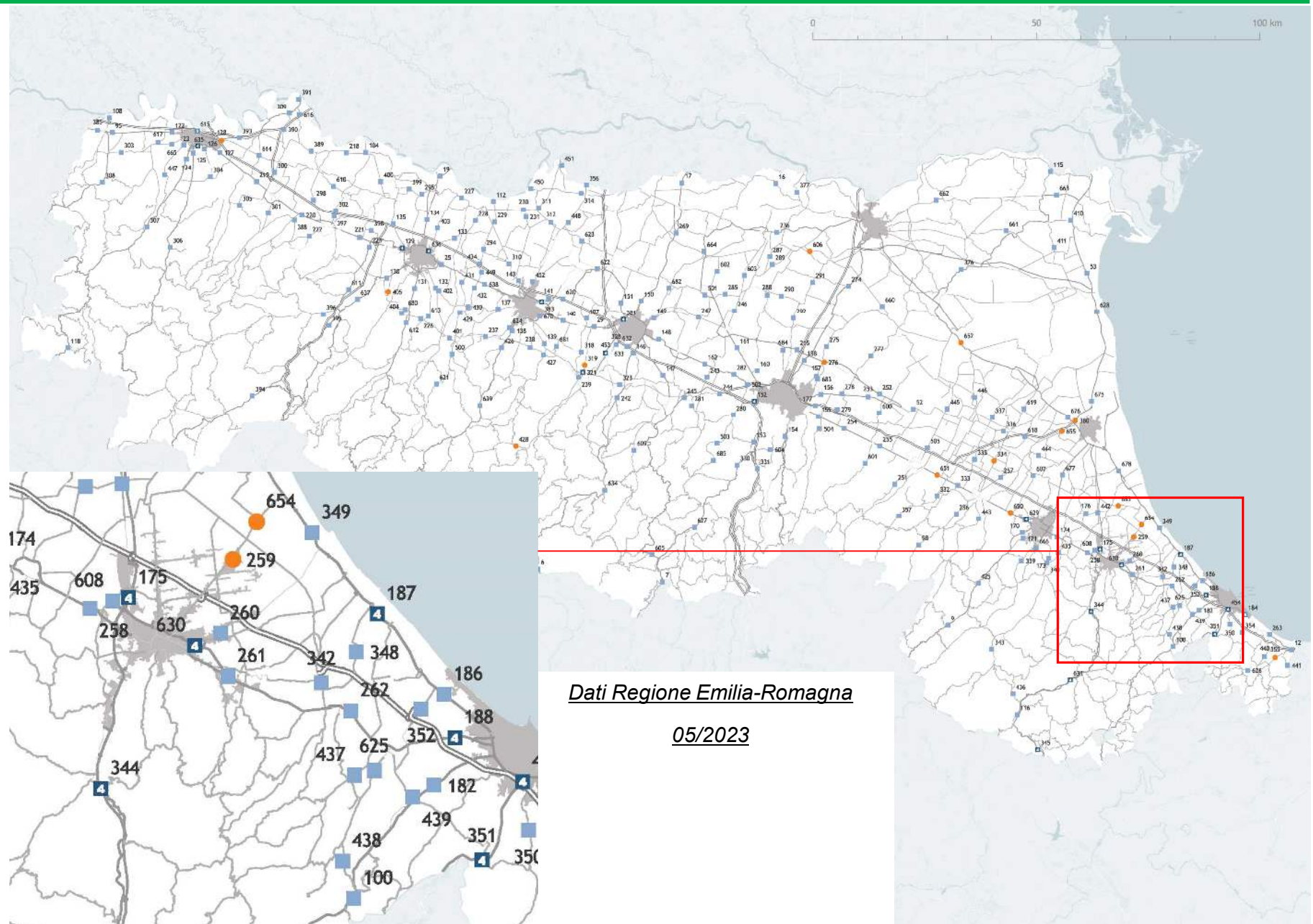
La Regione Emilia-Romagna, le sue provincie e l'Anas hanno realizzato un sistema di rilevazione dei flussi di traffico che interessano le principali tratte viabilistiche statali e provinciali, sia in ambito extraurbano che periurbano.

Si tratta di 285 postazioni attive 24 ore al giorno, che raccolgono i dati ad intervalli di 15 minuti. I veicoli in transito vengono classificati in diverse categorie: Motoveicoli, auto e monovolume, auto e monovolume con rimorchio, furgoncini e camioncini, camion medi, camion grandi, autotreni, autoarticolati, autobus, altri mezzi.

Dai dati rilevati dalla Regione (riferiti a maggio 2023) possono essere recepite informazioni relative ai flussi che interessano tratte stradali localizzate all'interno dell'ambito territoriale dell'Unione Rubicone. Le posizioni che sono state individuate, di interesse del presente studio, sono 9 (Figura 7.2.1), si tratta:

FIGURA 7.2.1 – Rilievi regionali dei traffici lungo le tratti stradali più rilevanti – localizzazione delle postazioni

UNIONE DEL RUBICONE



- Postazione 344 riferita alla SS 3bis, con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 261 riferita alla SS 9, con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 262 riferita alla SS 9 con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 625 riferita alla Sp 14 con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 342 riferita alla Sp 33 con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 348 riferita alla Sp 10 con rilevazione in entrambe le direzioni;
- Postazione 187 riferita alla SS 16 con rilevazione in entrambe le direzioni
- Postazione 349 riferita alla SS 16 con rilevazione in entrambe le direzioni
- Postazione 260 riferita alla Sp 8 con rilevazione in entrambe le direzioni.

I flussi analizzati sono riferiti alla media dei rilievi effettuati per 31 giorni e vengono distinti in giorni feriali e giorni festivi, inoltre, i dati vengono suddivisi in rilievi diurni e notturni e in pesanti e leggeri. (Figura 7.2.2)

La tratta stradale interessata dal numero di transiti totali più elevato è riferita alla postazione 344 (SS 3bis) con flussi totali pari a circa 14.590 veicoli con direzione Sud (provenienti da Ravenna), alla medesima tratta sono riferiti i flussi più elevati di traffico pesante per entrambe le direzioni (2.347-1.572), i flussi di traffico più elevati nelle due fasce orarie diurne e notturne (rispettivamente 11.143 e 3.445) e i flussi di traffico più elevati nelle giornate festive (13.701).

Le tratte più pertinenti ai Comuni dell'Unione sono riferite alle postazioni 187 posizionata sulla strada SS 16 tra Bellaria e Cesenatico, la 262 sulla SS 9 tra Savignano e Santarcangelo, la 342 sulla Sp 33 tra A14 e Savignano, la 348 riferita alla Sp 10 Tra San Mauro Pascoli e San Mauro Mare e la 349 riferita alla SS 16 tra Cesenatico e Cervia.

I flussi di traffico più elevati sono stati registrati sulla SS 16 su entrambe le 2 postazioni sono stati rilevati circa 23.000 passaggi bidirezionali feriali, dato che varia poco rispetto al rilevamento effettuato nelle giornate festive. Nella fascia oraria notturna i flussi risultano essere ridotti di circa il 76%. La percentuale dei mezzi pesanti rispetto ai mezzi leggeri è di circa il 7%.

I flussi di mezzi pesanti più rilevanti sono individuati lungo la Sp33 e la SS 16.

8.3 Spostamenti delle persone – Matrici O/D (Regione)

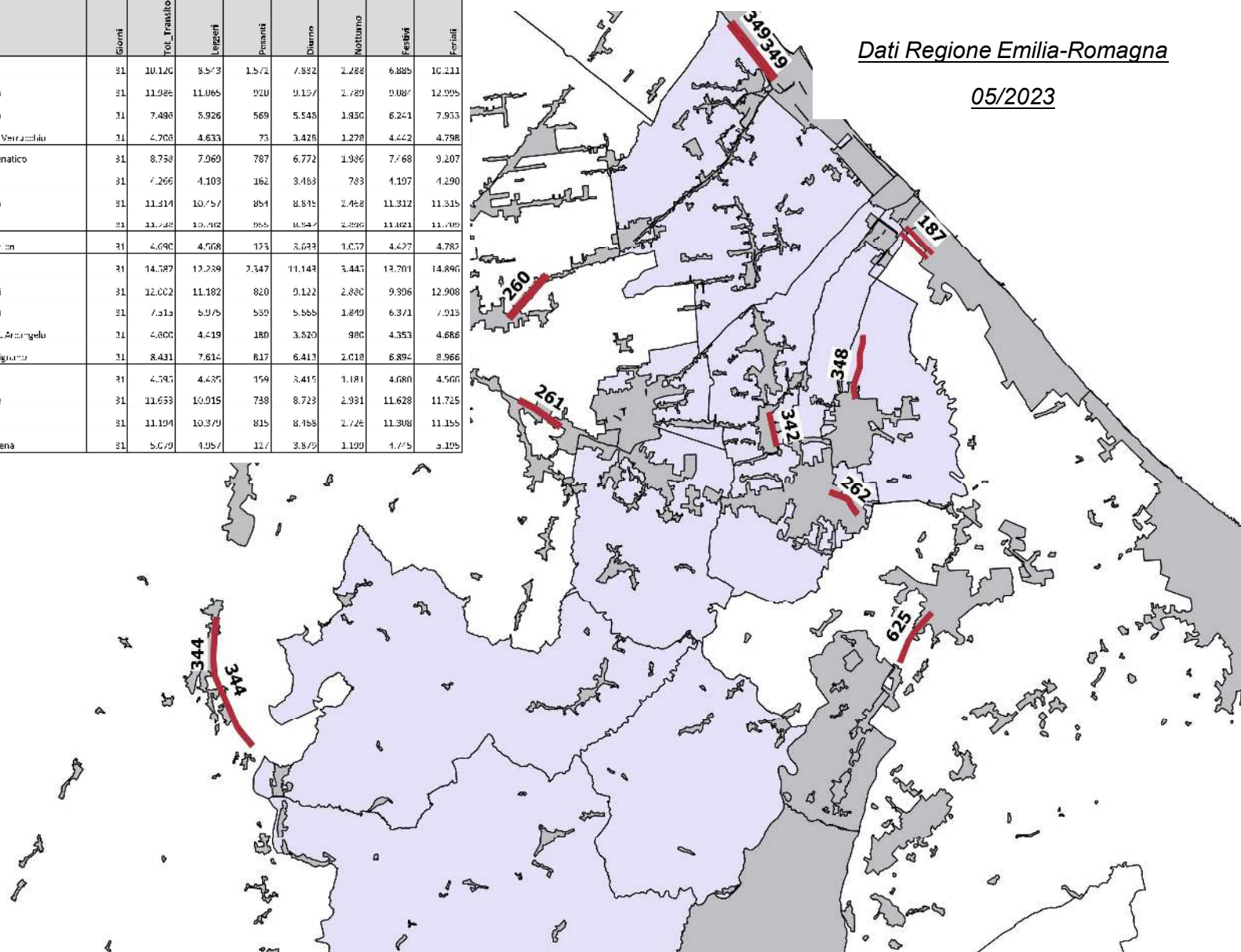
Al fine di ottenere un quadro aggiornato dei flussi di traffico transitanti sulla rete infrastrutturale facente capo all'ambito territoriale dell'Unione, più preciso, si è fatto riferimento anche al modello regionale dei trasporti SIMT e allo Studio: Collegamento tra la S.S. 9 "Emilia" in località San Giovanni in Compito e il casello Autostradale A14 "Valle del Rubicone".

Il modello dei trasporti della Regione Emilia-Romagna (SIMT) è un modello finalizzato all'analisi del sistema del trasporto privato (passeggeri e merci) e del sistema pubblico ferroviario (passeggeri)

Nello specifico il modello consente di elaborare dati e informazioni relative a matrici O/D (origine/destinazione) (Figura 7.3.1)

FIGURA 7.2.2 – Rilievi regionali dei traffici lungo le tratti stradali più rilevanti – Dati riferiti alle tratte di interesse per l’ambito territoriale dei Comuni dell’Unione

Postazione	Strada	Corsia	Giorni	Tot. Traffico	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturno	Festivi	Periferia
344	SS 345/E tra Borello e Mercato Saraceno	Verso Ravenna	31	10.126	8.573	1.572	7.882	2.288	6.885	10.211
261	SS 9 a Case Vissiroli tra tang. d. Cesena e Gambettola	Da Rimini a Piacenza	31	11.985	11.065	920	9.137	2.789	9.087	12.995
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo d. Romagna	Da Rimini a Piacenza	31	7.486	5.926	569	5.545	1.930	6.241	7.933
625	Sp 14 tra San Vichele e Sant'Arcangelo	Da Sant'Arcangelo a Verucchio	31	4.705	4.633	72	3.425	1.278	4.442	4.798
342	SP 33 TRA A14 e Savignano	Da Savignano a Cesenatico	31	8.758	7.960	787	6.772	1.986	7.668	9.207
348	Sp 10 tra S.M. Pescoli e S. Mauro Mare	Da Serteto a Bellaria	31	7.266	4.103	162	3.483	788	4.197	4.290
187	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	Da Marche a Ferrara	31	11.414	10.757	854	8.815	2.768	11.312	11.315
349	SS 16 tra Cesenatico e Crevia	Verso Ferrara	31	11.748	10.702	956	10.347	2.096	11.021	11.709
260	Sp 8 tra Cesena e vadoillo A14	Da Cesena a Cesenatico	31	4.690	4.508	173	3.633	1.057	4.427	4.783
344	SS 345/E tra Borello e Mercato Saraceno	Da Ravenna	31	14.587	12.229	2.347	11.143	3.447	13.701	14.896
261	SS 9 a Case Vissiroli tra tang. d. Cesena e Gambettola	Da Piacenza a Rimini	31	12.002	11.182	820	9.122	2.880	9.906	12.908
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo d. Romagna	Da Piacenza a Rimini	31	7.313	5.975	539	5.555	1.849	6.371	7.913
625	Sp 14 tra San Vichele e Sant'Arcangelo	Da Verucchio a Sant'Arcangelo	31	4.800	4.419	180	3.520	980	4.353	4.686
342	SP 33 TRA A14 e Savignano	Da Cesenatico a Savignano	31	8.431	7.614	617	6.413	2.018	6.894	8.966
348	Sp 10 tra S.M. Pescoli e S. Mauro Mare	Da Bellaria a Gattico	31	4.787	4.435	159	3.415	1.181	4.680	4.506
187	SS 16 Bellaria e Cesenatico	Da Ferrara a Marche	31	11.658	10.915	738	8.723	2.931	11.628	11.725
349	SS 16 tra Cesenatico e Crevia	Da Ferrara	31	11.194	10.379	815	8.458	2.726	11.308	11.155
260	Sp 8 tra Cesena e vadoillo A14	Da Cesenatico a Cesena	31	5.679	4.957	127	3.879	1.199	4.775	5.105



Dati Modello Regionale dei Trasporti

Homepage

LEGERI

PESANTI

Clicca sul punto informativo per avere delle informazioni sul report

Analisi Origine/Destinazione
Analisi Destinazione/Origine
Analisi Attratti e Generati

Analisi Origine/Destinazione
Analisi Destinazione/Origine
Analisi Attratti e Generati

Il report contiene informazioni derivanti dal **Modello di simulazione dei Trasporti SIMT** (sistema informativo mobilità e trasporti) in dotazione alla RER descrive gli spostamenti di veicoli privati, all'interno della Regione Emilia-Romagna e verso le principali direzioni esterne, in particolare i dati presentano le seguenti caratteristiche:

- I valori delle Origini e Destinazioni fanno riferimento all'**intervallo temporale** media oraria mattutina 7:00-9:00
- L'aggregazione delle zone di Origine e Destinazioni corrisponde ai **Comuni** (2021)
- I veicoli considerati sono suddivisi in veicoli **leggeri** (automobili, minivan,...) e veicoli **pesanti** (furgoni, autotreni, autoarticolati,...). I numeri riportati in seguito sono rappresentativi di una modellazione che calcola i pesanti come **veicoli equivalenti** dei leggeri, in base all'occupazione della sede stradale, quindi vengono applicati due coefficienti moltiplicativi:
 - > *2 per mezzi < 110 q.li
 - > *3 per mezzi > 110 q.li
- Gli spostamenti da e verso l'esterno della Regione Emilia - Romagna sono descritti indicando la **direzione di ingresso/uscita** individuati nella regione confinante.

Microsoft Power BI

1 di 7

Data ultimo aggiornamento dati: 16/03/2022

Il modello, partendo da dati di tipo socioeconomico (popolazione, addetti, occupati, studenti...) suddivisi per "zone" calcola gli spostamenti interzonalari originati internamente alla regione Emilia-Romagna distribuiti sulla gamma delle possibili destinazioni, ripartiti per modalità di spostamento. A questi spostamenti vengono aggiunti gli spostamenti esterni al territorio della Regione e gli spostamenti di attraversamento regionale.

Gli spostamenti che vengono analizzati fanno riferimento ad un giorno feriale tipo e all'ora di punta della mattina (media oraria 7:00-9:00).

Le matrici degli spostamenti ottenute vengono assegnate sul grafo infrastrutturale e dei servizi che descrive l'offerta trasportistica regionale, composto dalla rete autostradale e dalla rete stradale principale.

L'elaborazione dei dati estrapolati dalla matrice regionale ha consentito il calcolo dei flussi in ingresso ed in uscita dai Comuni facenti parte dell'Unione, per tipologia di mezzo (leggeri e pesanti).

Pertanto:

- Nel totale i flussi si distribuiscono quasi equamente tra flussi in ingresso e flussi in uscita;
- L'elaborazione dei dati riferita alla fascia oraria del mattino conferma che i Comuni dell'Unione sono principalmente generatori di traffico;
- I Comuni dell'Unione sono generatori di traffico per quanto riguarda i mezzi leggeri e attrattori di traffico per quanto riguarda i mezzi pesanti.
- I Comuni che generano più traffico nella fascia di punta del mattino sono Cesenatico (1.186) e Savignano (1.009), i Comuni che attraggono più traffico nella fascia di punta del mattino sono Savignano (800) e Cesenatico (656).
- I Comuni di Savignano e Cesenatico sono quelli che attraggono e generano più pesanti.
- Il Comune di San Mauro Pascoli è il Comune dell'Unione che nella fascia di punta del mattino attrae più leggeri (508) (Figura 7.3.2, Figura 7.3.3, Figura 7.3.4)

Lo Studio dei Flussi di Traffico allegato alla relazione tecnica riferita al Collegamento tra S.S. 9 ed il Casello autostradale della 14 offre informazioni relative ai flussi veicolari delle strade di collegamento tra l'uscita autostradale e i Comuni di Savignano sul Rubicone e Gambettola, le sezioni di indagine sono state effettuate (Figura 7.3.5):

- In corrispondenza della Sp 33 (Sant'Angelo, Gatteo nord, Gatteo centro abitato, Gatteo sud)
- Al Casello Valle del Rubicone;
- In corrispondenza della Sp 10 (San Mauro Pascoli)
- In corrispondenza della SS 9 (S.G. Compito, la Crocetta)
- In corrispondenza della Sp 63 (Longiano)
- In corrispondenza della Sp 62 (Gambettola)

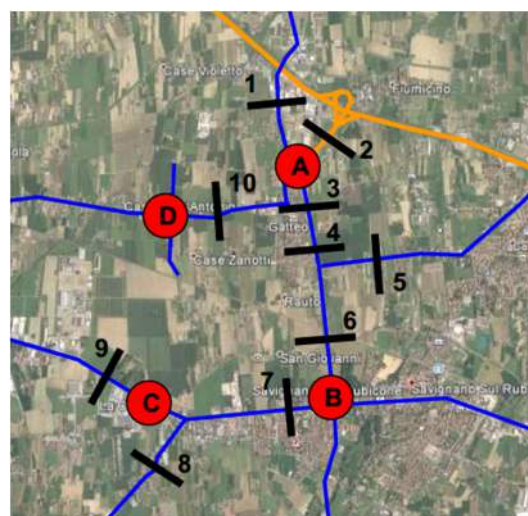
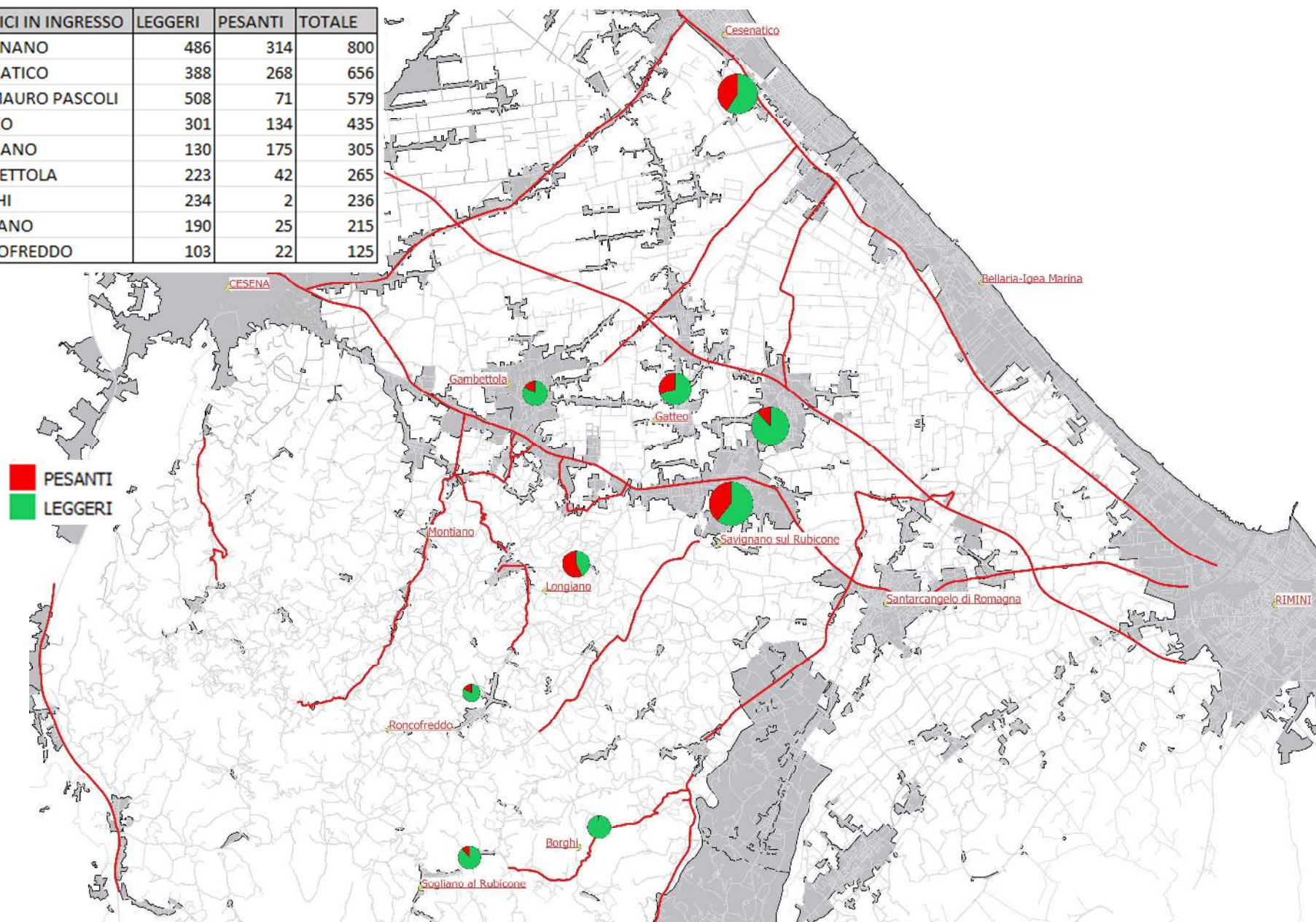


Figura 7.3.5 - Localizzazione delle sezioni di indagine.
Fonte Studio dei Flussi di Traffico S.S. 9-Casello.

**FIGURA 7.3.2 – Flussi in ingresso dai Comuni facenti capo all'Unione del Rubicone –
Media Fascia oraria 7:00-9:00 - Fonte: Modello di simulazione dei Trasporti SIMT**

TRAFFICI IN INGRESSO	LEGGERI	PESANTI	TOTALE
SAVIGNANO	486	314	800
CESENATICO	388	268	656
SAN MAURO PASCOLI	508	71	579
GATTEO	301	134	435
LONGIANO	130	175	305
GAMBETTOLA	223	42	265
BORGHİ	234	2	236
SOGLIANO	190	25	215
RONCOFREDDO	103	22	125



**FIGURA 7.3.3 – Flussi in uscita dai Comuni facenti capo all’Unione del Rubicone –
Media Fascia oraria 7:00-9:00 - Fonte: Modello di simulazione dei Trasporti SIMT**

TRAFFICI IN USCITA	LEGGERI	PESANTI	TOTALE
CESENATICO	975	211	1186
SAVIGNANO	787	222	1009
SAN MAURO PASCOLI	470	125	595
GAMBETTOLA	423	80	503
GATTEO	376	68	444
LONGIANO	260	110	370
BORGHESI	148	1	149
SOGLIANO	131	9	140
RONCOFREDDO	108	6	114

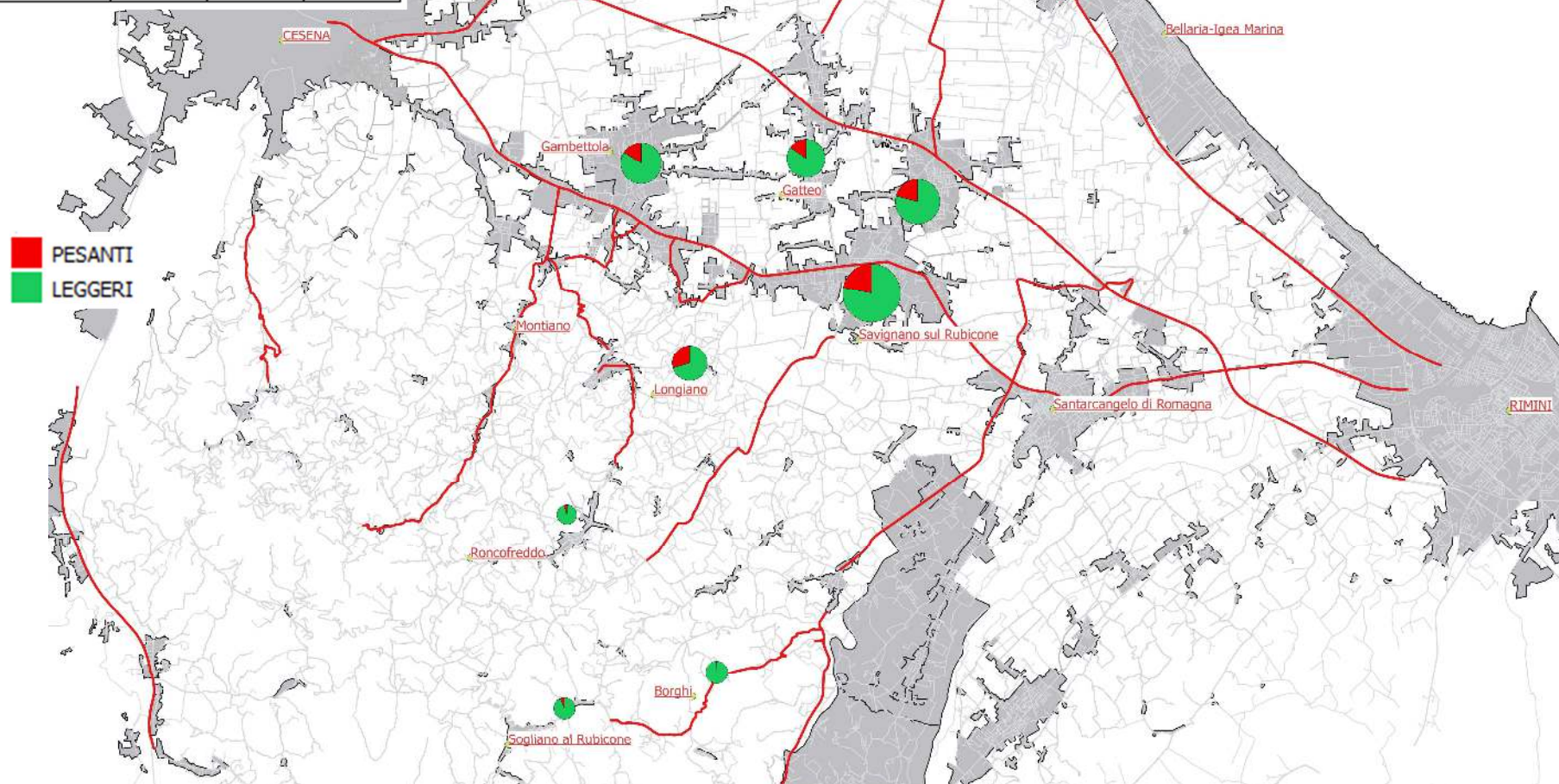
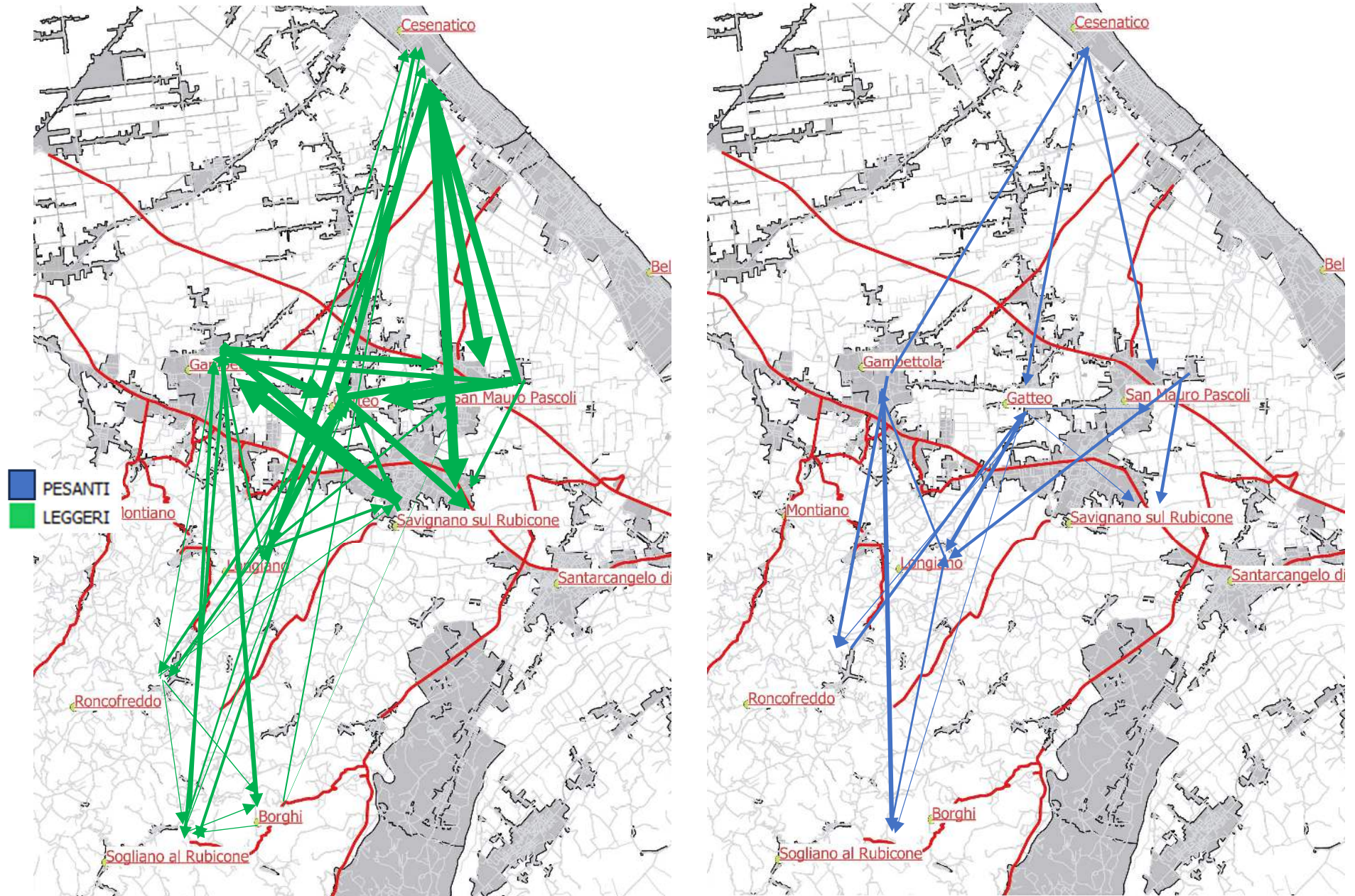


FIGURA 7.3.4 – Linee di desiderio degli spostamenti dei veicoli da e per i Comuni facenti capo all’Unione del Rubicone –
Media Fascia oraria 7:00-9:00 - Fonte: Modello di simulazione dei Trasporti SIMT



I risultati delle indagini effettuate per la redazione del suddetto studio hanno evidenziato che i volumi di traffico più consistenti sono stati rilevati sulla SS 9 in corrispondenza della sezione 7 (all'interno del Comune di Savignano), sono stati rilevati quasi 2.000 veicoli bidirezionali nella fascia di punta del mattino (7:00-9:00) e sulla Sp 33 (Gatteo Sud) ove sono stati rilevati circa 1.750 veicoli.

Per quanto riguarda la fascia oraria di punta del pomeriggio i dati evidenziano che le sezioni più cariche risultano essere le medesime del mattino. La sezione 7 della SS 9 con circa 2.160 veicoli e la sezione 6 della Sp 33 con circa 1.900 veicoli bidirezionali (Figura 7.3.6 – Tabella 7.3.1)

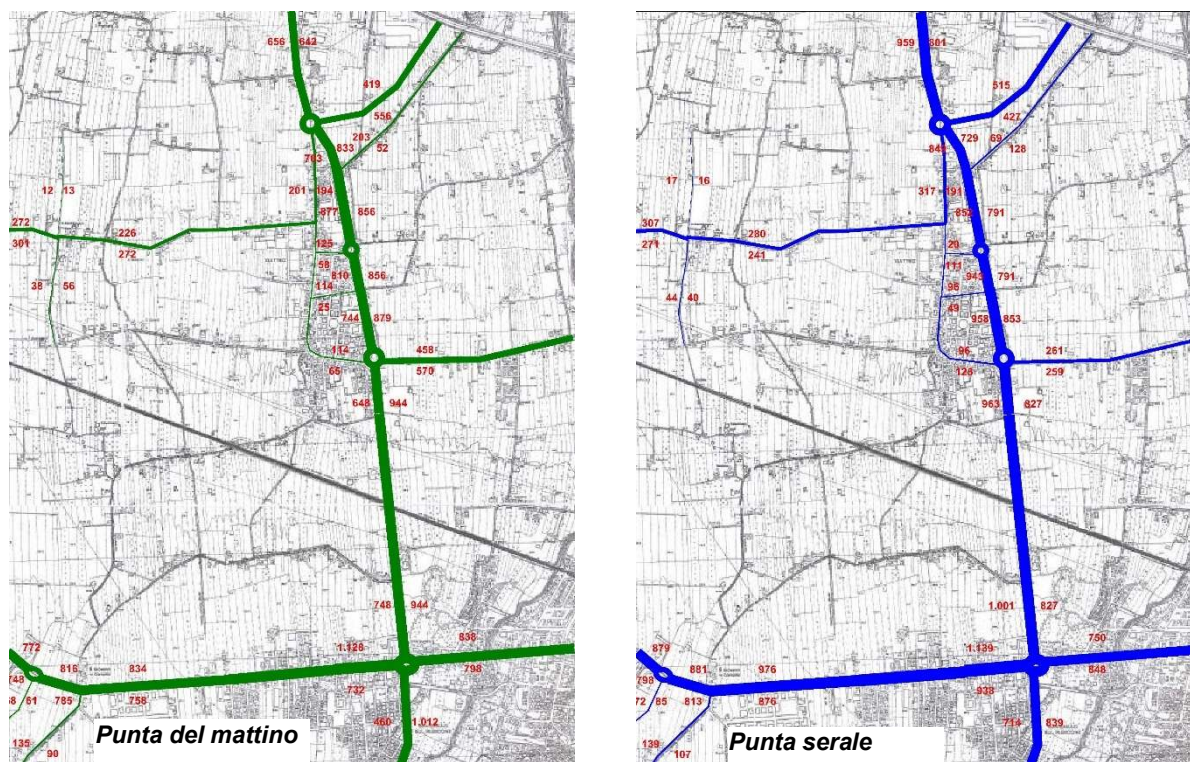


Figura 7.3.6 - Rappresentazione grafica dei flussogrammi dello Stato di Fatto (rilievi 2018) - Fonte Studio dei Flussi di Traffico S.S. 9- Casello

Lo studio evidenzia che:

- I flussi di attraversamento Nord-Sud sul territorio comunale di Gatteo hanno un peso di circa il 21% sul totale dei carichi registrati (15.646 di cui 14.106 veicoli leggeri e 1.540 veicoli pesanti).
- I flussi di attraversamento sulla Via Emilia sono il 15% dei flussi totali rilevati (22.506 totali di cui 21.449 veicoli leggeri e 1.057 veicoli pesanti);
- I flussi in ingresso/uscita dal casello autostradale “Valle del Rubicone” ricoprono circa il 10% del totale (17.421 totali di 15.943 veicoli leggeri e 1.478 veicoli pesanti).
- Nell’ora di punta serale i flussi di traffico sono più consistenti;

Sezione	Direzione	1° giorno feriale			2° giorno feriale		
		Auto	Pesanti	Totale	Auto	Pesanti	Totale
1 SP 33 (Sant'Angelo)	Sant'Angelo	8.256	597	8.853	8.508	637	9.145
	Gatteo	9.988	693	10.681	8.930	558	9.488
2 casello "Valle del Rubicone"	ingresso A14	3.353	1.068	4.421	3.693	1.147	4.840
	uscita A14	3.627	1.017	4.644	3.836	1.090	4.955
3 SP 33 (Gatteo nord)	Sant'Angelo	9.225	708	9.933	9.038	494	9.532
	Gatteo	8.821	628	9.449	8.875	591	9.466
4 SP 33 (Gatteo centro abitato)	A14	8.183	593	8.776	8.163	583	8.746
	Savignano	7.851	587	8.438	7.598	578	8.176
5 SP 10 (S. Mauro Pascoli)	San Mauro Pascoli	3.943	227	4.170	3.974	215	4.189
	Gatteo	3.870	193	4.063	3.900	127	4.027
6 SP 33 (Gatteo sud)	Gatteo	9.853	451	10.304	9.014	453	9.467
	Savignano	10.829	392	11.221	10.658	406	11.064
7 SS 9 (S.G. Compito)	Savignano	10.505	558	11.063	10.135	519	10.654
	Cesena	14.955	360	15.315	14.771	352	15.123
8 SP 63 (Longiano)	Via Emilia	1.462	54	1.516	1.465	85	1.550
	Longiano	1.662	141	1.803	1.667	165	1.832
9 SS 9 (La Crocetta)	San Giovanni in Compito	8.168	536	8.704	8.049	498	8.547
	Cesena	8.821	560	9.381	8.852	511	9.363
10 SP 62 (Gambettola)	Gatteo	3.835	127	3.962	3.768	139	3.907
	Gambettola	3.253	115	3.368	3.184	86	3.270

Tabella 7.3.1 - Flussi di traffico rilevati sulle sezioni durante le due giornate di indagine - Fonte Studio dei Flussi di Traffico S.S. 9- Casello

8.4 Spostamenti delle persone – Indagini saliti/discesi – Frequentazioni RFI

Il settore Mobilità della Regione Emilia – Romagna effettua ogni anno le indagini relative alla frequentazione del trasporto che prevede il conteggio dei saliti/discesi sui treni del trasporto locale, con lo scopo di costruire la matrice degli spostamenti origine/destinazione.

Le Stazioni rilevate sono in tutto 41, le indagini hanno come riferimento temporale un giorno medio feriale della stagione estiva (luglio) e un giorno medio feriale della stagione invernale (novembre), periodi dell'anno ritenuti particolarmente rappresentativi per dimensionare la domanda servita; riguardano sia il trasporto regionale che il trasporto a lunga percorrenza.

Dalla banca dati di regionale sono stati estrapolati i dati riferiti alle stazioni ferroviarie di Cesenatico, Gambettola, Gatteo e Savignano sul Rubicone e prendendo in considerazione solo le indagini riferite agli anni dal 2014 al 2019.

Le elaborazioni sono state effettuate allo scopo di evidenziare le differenze dei carichi passeggeri per Stazione e per periodo dell'anno (luglio-novembre) nei 6 anni analizzati.

I risultati mettono in risalto la variazione della domanda in funzione della stagione; nel mese estivo i carichi maggiori si sono registrati alla Stazione Ferroviaria di Cesenatico, con una variazione media annua, rispetto al mese invernale, di circa il 73%.

Valori più alti nel mese estivo rispetto a quello invernale si sono registrati anche nella Stazioni di Gatteo a Mare con una crescita della domanda di circa il 100% (con valori che restano pressoché costanti dal 2014 al 2019).

**FIGURA 7.4.1 – Indagini annuali di frequentazione: saliti/discesi del trasporto locale –
Ripartizione annuale dei saliti/discesi - Fonte Regione Emilia-Romagna**

SALITI/DISCESI MESE DI LUGLIO



COMUNE	2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI
CESENATICO	567	623	573	630	474	570	489	613	626	813	641	705
GAMBETTOLA	158	125	151	133	166	140	129	129	161	159	141	169
GATTEO	286	338	314	353	268	284	272	291	260	284	289	243
SAVIGNANO SUL RUBICONE	327	321	327	360	389	383	319	413	390	428	300	401

SALITI/DISCESI MESE DI NOVEMBRE



COMUNE	2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI
CESENATICO	341	315	369	347	395	366	348	340	327	349	350	400
GAMBETTOLA	338	342	375	351	374	357	432	390	412	369	364	353
GATTEO	142	148	132	165	134	142	153	134	121	131	110	127
SAVIGNANO SUL RUBICONE	580	685	629	706	573	701	684	807	741	701	688	760

Un'inversione di tendenza si registra nelle indagini effettuate nel mese di novembre, in questo periodo le Stazioni con maggiore frequentazione risultano essere quella di Savignano sul Rubicone e di Gambettola.

La Stazione di Savignano sul Rubicone ha subito, nei mesi di luglio dell'arco temporale analizzato, una riduzione media dei passaggi/viaggiatori di circa il 56% rispetto al mese di novembre, la Stazione di Gambettola una riduzione media di circa il 46%.

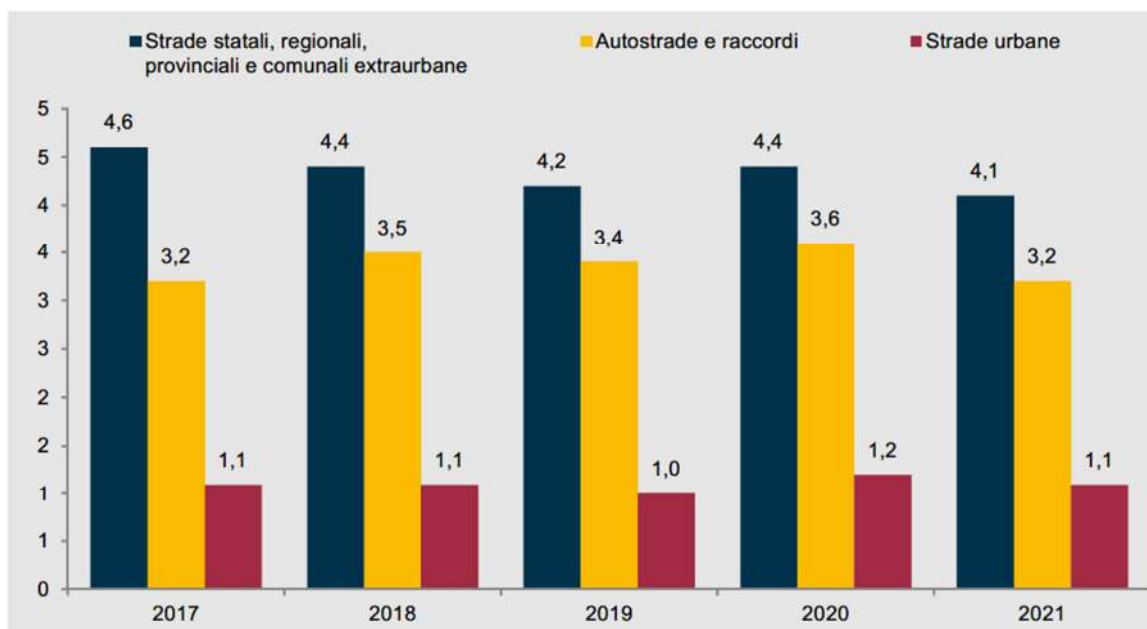
È evidente che la tipologia della domanda varia a seconda delle attività che vengono svolte durante le mensilità considerate; pertanto, nel periodo estivo si incrementa il flusso diretto verso la costa, durante il periodo invernali i flussi si concentrano sulla Stazione di Savignano capoluogo in cui l'offerta di servizi è più elevata.

Un'ulteriore informazione che l'elaborazione della banca dati ci fornisce è la vocazione prettamente turistica della Stazione di Gatteo a Mare. (Figura 7.4.1)

8.5 Incidentalità

A livello nazionale l'indice di mortalità (rapporto tra il numero dei decessi e degli incidenti) negli ultimi anni è pressoché costante e si aggira intorno all'1,9.

L'indice di mortalità varia a seconda della categoria delle strade, i dati esistenti evidenziano che sulle strade extraurbane avvengono gli incidenti più gravi, 4.1 decessi ogni 100 incidenti, nelle autostrade si attesta a 3,2 e nelle strade urbane è pari a 1,1. Mentre, per quanto riguarda la frequenza i dati si ribaltano, nelle strade urbane avvengono registrati più incidenti rispetto alle strade extraurbane e alle autostrade (Figura 7.5.1).



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (R)

(a) L'indice di mortalità è calcolato come rapporto tra il numero dei decessi in incidenti stradali e il numero degli incidenti per 100.

Figura 7.5.1 – Indice di mortalità per categoria della strada – Anni 2017-2021

I dati ISTAT sugli incidenti stradali evidenziano dati quasi costanti nei tre anni precedenti la pandemia e lievemente in discesa, relativi al totale degli incidenti che determinano indici di mortalità e lesività pressoché simili nel 2017-2018-2019.

Per quanto riguarda i dati regionali (2021) l'Emilia-Romagna risulta tra le regioni più incidentate, terza dopo Lombardia e Lazio, la stessa posizione viene registrata sia per quanto concerne il numero totale di morti che il numero totale di feriti; gli indici di mortalità e di lesività sono più o meno in linea con la media regionale.

Per quanto riguarda la determinazione delle categorie stradali più pericolose a livello nazionale, i dati più elevati riferiti all'indice di mortalità, sono riportati alla voce altre strade (strade extraurbane statali, provinciali, comunali, extraurbane e regionali), mentre per quanto riguarda i dati riferiti al numero degli incidenti totali emerge che il maggior numero di incidenti avviene in un contesto urbano, con una variazione in eccesso di circa il 70% rispetto alle strade classificate "altre strade" e del 93% circa rispetto alle autostrade.

I dati regionali del 2021 sono in linea con i dati nazionale (Tabelle 7.5.1-Tabella 7.5.2).

ANNI REGIONI	Incidenti per tipo				Persone infortunate		Indice di mortalità (b)	Indice di lesività (c)
	Tra veicoli	Veicoli e pedoni	Veicoli isolati	Totale	Morte (a)	Ferite		
2017	126.371	19.481	29.081	174.9330	3.378	246.750	1,9	141,1
2018	123.710	19.185	29.658	172.5530	3.334	242.919	1,9	140,8
2019	122.100	19.817	30.266	172.183	3.173	241.384	1,8	140,2
2020	81.977	12.720	23.601	118.298	2.395	159.248	2,0	134,6
2021 - PER REGIONE								
Piemonte	6.815	1.180	1.764	9.759	192	13.477	2,0	138,1
Valle d'Aosta/Valleé d'Aoste	157	26	64	247	1	327	0,4	132,4
Liguria	4.408	997	1.761	7.166	64	8.766	0,9	122,3
Lombardia	18.049	2.551	5.238	25.838	357	33.672	1,4	130,3
Trentino-Alto Adige/Südtirol	1.780	250	587	2.617	49	3.498	1,9	133,7
Boziano/Bozen	1.022	138	334	1.494	24	1.968	1,6	131,7
Trento	758	112	253	1.123	25	1.530	2,2	136,2
Veneto	9.148	932	2.323	12.403	285	16.512	2,3	133,1
Friuli-Venezia Giulia	2.000	285	685	2.970	82	3.712	2,8	125,0
Emilia-Romagna	10.719	1.313	3.199	15.231	281	19.618	1,8	128,8
Toscana	9.630	1.477	2.489	13.596	190	17.510	1,4	128,8
Umbria	1.334	215	452	2.001	53	2.679	2,6	133,9
Marche	3.289	445	929	4.663	84	6.277	1,8	134,6
Lazio	12.430	2.243	2.813	17.486	288	23.048	1,6	131,8
Abruzzo	1.916	279	534	2.729	80	3.822	2,9	140,1
Molise	268	42	111	421	15	622	3,6	147,7
Campania	6.382	919	1.712	9.013	214	12.831	2,4	142,4
Puglia	6.915	892	1.279	9.086	203	14.021	2,2	154,3
Basilicata	516	95	307	918	36	1.333	3,9	145,2
Calabria	1.832	205	550	2.587	85	4.029	3,3	155,7
Sicilia	7.258	896	1.792	9.946	225	14.493	2,3	145,7
Sardegna	2.054	389	755	3.198	91	4.481	2,8	140,1
Nord-ovest	29.429	4.754	8.827	43.010	614	56.242	1,4	130,8
Nord-est	23.647	2.780	6.794	33.221	697	43.340	2,1	130,5
Centro	26.683	4.380	6.683	37.746	615	49.514	1,6	131,2
Sud	17.829	2.432	4.493	24.754	633	36.658	2,6	148,1
Isole	9.312	1.285	2.547	13.144	316	18.974	2,4	144,4
ITALIA	106.900	15.631	29.344	151.875	2.875	204.728	1,9	134,8

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (R)

(a) Decessi verificatisi entro il 30° giorno.

(b) L'indice di mortalità è calcolato come rapporto tra il numero dei decessi in incidenti stradali e il numero degli incidenti per 100.

(c) L'indice di lesività è calcolato come rapporto tra il numero dei feriti in incidenti stradali e il numero degli incidenti per 100.

Tabella 7.5.1 – Incidenti stradali per tipo e persone infortunate per regione

ANNI REGIONI DI EVENTO	Autostrade e raccordi				Strade urbane				Altre strade (b)			
	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
2017	9.395	296	15.844	3,2	130.461	1.467	174.612	1,10	35.077	1.615	56.294	4,6
2018	9.437	330	15.545	3,5	126.744	1.401	169.607	1,1	36.372	1.603	57.767	4,4
2019	9.076	310	15.009	3,4	127.000	1.331	168.794	1,0	36.107	1.532	57.581	4,2
2020	5.451	195	8.465	3,6	86.682	1.061	111.532	1,2	26.165	1.139	39.251	4,4
2021 - PER REGIONE DI EVENTO												
Piemonte	604	15	981	2,5	6.943	76	9.234	1,1	2.212	101	3.262	4,6
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	15	0	26	0,0	139	0	171	0,0	93	1	130	1,1
Liguria	498	9	751	1,8	6.066	36	7.230	0,6	602	19	785	3,2
Lombardia	1.474	32	2.275	2,2	19.860	178	24.807	0,9	4.504	147	6.590	3,3
Trentino-A. Adige/Südtirol	110	5	180	4,5	1.535	12	1.874	0,8	972	32	1.444	3,3
Bozano/Bozen	63	2	100	3,2	897	6	1.081	0,7	534	16	787	3,0
Trento	47	3	80	6,4	638	6	793	0,9	438	16	657	3,7
Veneto	515	26	849	5,0	8.530	127	10.771	1,5	3.358	132	4.892	3,9
Friuli Venezia Giulia	96	8	131	8,3	2.105	32	2.564	1,5	769	42	1.017	5,5
Emilia Romagna	775	41	1.292	5,3	10.690	123	13.107	1,2	3.766	117	5.219	3,1
Toscana	537	10	875	1,9	10.436	99	12.932	0,9	2.623	81	3.703	3,1
Umbria	90	1	134	1,1	1.294	30	1.635	2,3	617	22	910	3,6
Marche	152	8	262	5,3	3.278	34	4.213	1,0	1.233	42	1.802	3,4
Lazio	1.025	21	1.499	2,0	13.414	161	16.918	1,2	3.047	106	4.631	3,5
Abruzzo	203	7	347	3,4	1.713	23	2.270	1,3	813	50	1.205	6,2
Molise	12	0	21	0,0	216	3	285	1,4	193	12	316	6,2
Campania	633	24	941	3,8	6.715	104	9.286	1,5	1.665	86	2.604	5,2
Puglia	66	4	133	6,1	6.307	48	9.300	0,8	2.713	151	4.588	5,6
Basilicata	25	3	38	12,0	516	7	710	1,4	377	26	585	6,9
Calabria	216	5	332	2,3	1.516	31	2.211	2,0	855	49	1.486	5,7
Sicilia	585	27	956	4,6	7.697	107	10.655	1,4	1.664	91	2.882	5,5
Sardegna (c)	0	0	0	-	1.982	33	2.556	1,7	1.216	58	1.925	4,8
Nord-ovest	2.591	56	4.033	2,2	33.008	290	41.442	0,9	7.411	268	10.767	3,6
Nord-est	1.496	80	2.452	5,3	22.860	294	28.316	1,3	8.865	323	12.572	3,6
Centro	1.804	40	2.770	2,2	28.422	324	35.698	1,1	7.520	251	11.046	3,3
Sud	1.155	43	1.812	3,7	16.983	216	24.062	1,3	6.616	374	10.784	5,7
Isole	585	27	956	4,6	9.679	140	13.211	1,4	2.880	149	4.807	5,2
ITALIA	7.631	246	12.023	3,2	110.952	1.264	142.729	1,1	33.292	1.365	49.976	4,1

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (R)

(a) L'indice di mortalità è calcolato come rapporto tra il numero dei decessi in incidenti stradali e il numero degli incidenti per 100.

(b) Include le strade statali, provinciali, comunali extraurbane e regionali.

(c) La regione Sardegna non ha autostrade.

Tabella 7.5.2 – Incidenti stradali, morti, feriti, indici di mortalità per categoria della strada e regione

L'analisi dell'incidentalità sulle strade dell'URM è stata effettuata a seguito dell'elaborazione dei dati ISTAT e della Polizia Locale, questi forniscono un quadro statistico degli incidenti stradali con lesione alle persone verificatisi nel territorio dell'Unione e nella fascia temporale 2016-2023.

La lettura dei dati evidenzia che nel 2023, nei Comuni dell'Unione si sono verificati 257 incidenti stradali con lesioni che hanno provocato la morte di 1 persona ed il ferimento di altre 337. Rispetto agli anni precedenti si evidenzia una riduzione del numero di incidenti, una importante riduzione del numero di persone decedute e il totale dei feriti risulta in continuità con quelli rilevati nell'ultimo quinquennio.

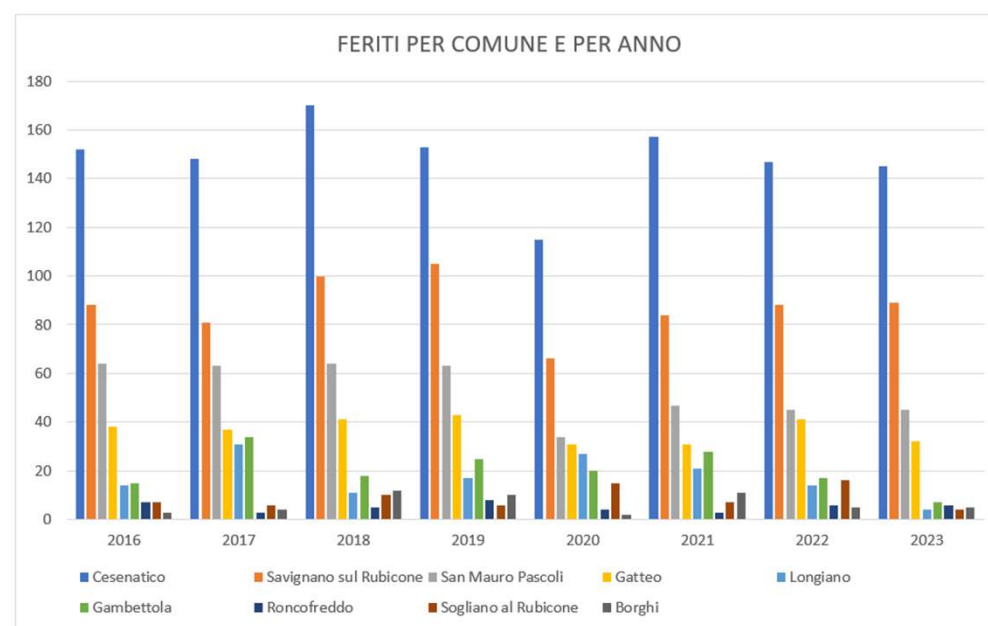
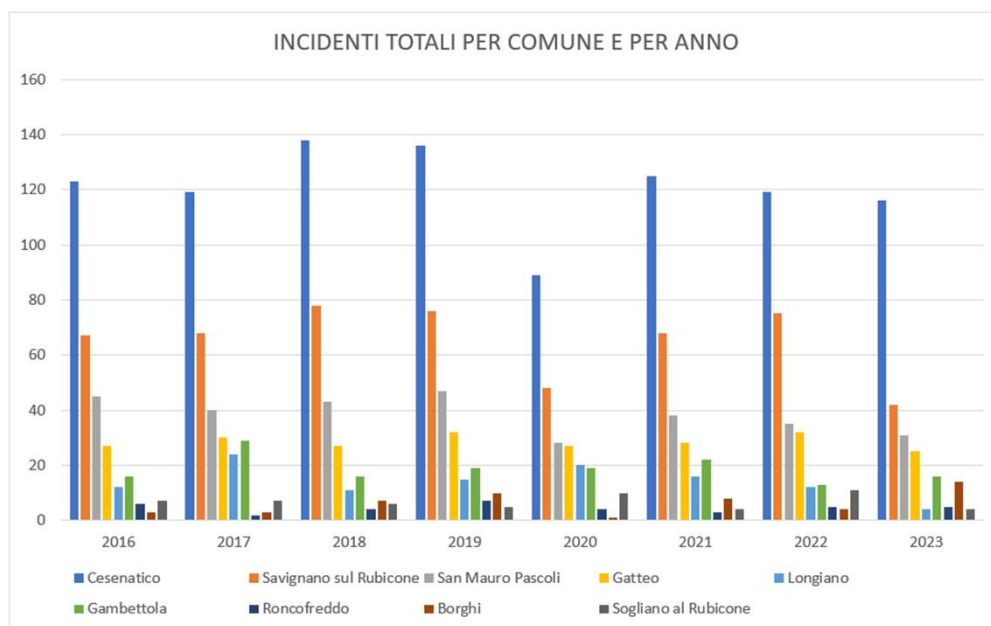
Dal 2016, escludendo il 2020, si è registrato una lieve riduzione del numero dei feriti a seguito di incidenti stradali.

Il Comune che nel quinquennio registra il più alto numero di incidenti è Cesenatico, segue il Comune di Savignano con un dato decisamente inferiore; migliorano nel 2023 i dati riferiti agli incidenti mortali (solo un deceduto a Sogliano al Rubicone); una riduzione importante si registra nei dati riferiti al Comune di Savignano, qui nel 2019 sono avvenuti 5 incidenti mortali, 1 incidente mortale nel 2020 e non si sono registrati incidenti mortali nel 2022 e nel 2023. (Figura 7.5.2, Figura 7.5.3)

A seguito dell'analisi puntuale delle banche dati sugli incidenti stradali avvenuti nei comuni dell'URM si sono potute individuare le tratte stradali con il numero più elevato di sinistri avvenuti dal 2017 al 2023.

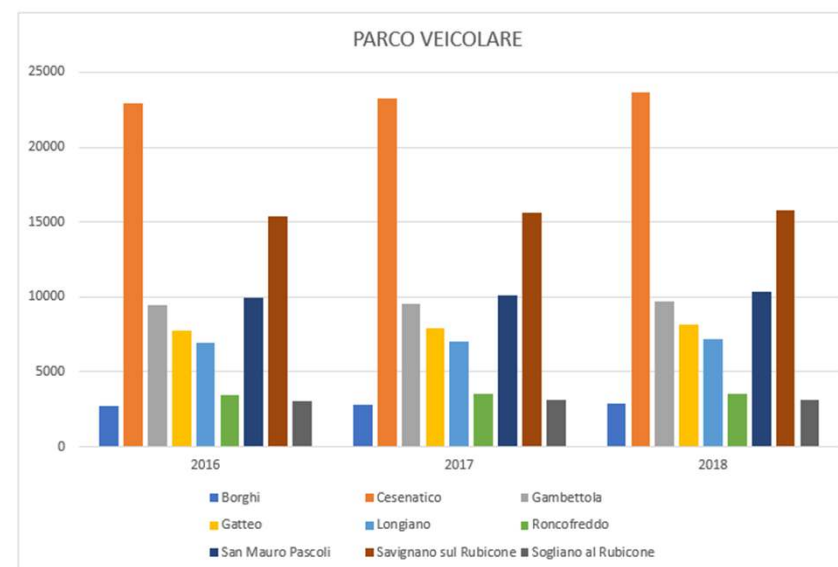
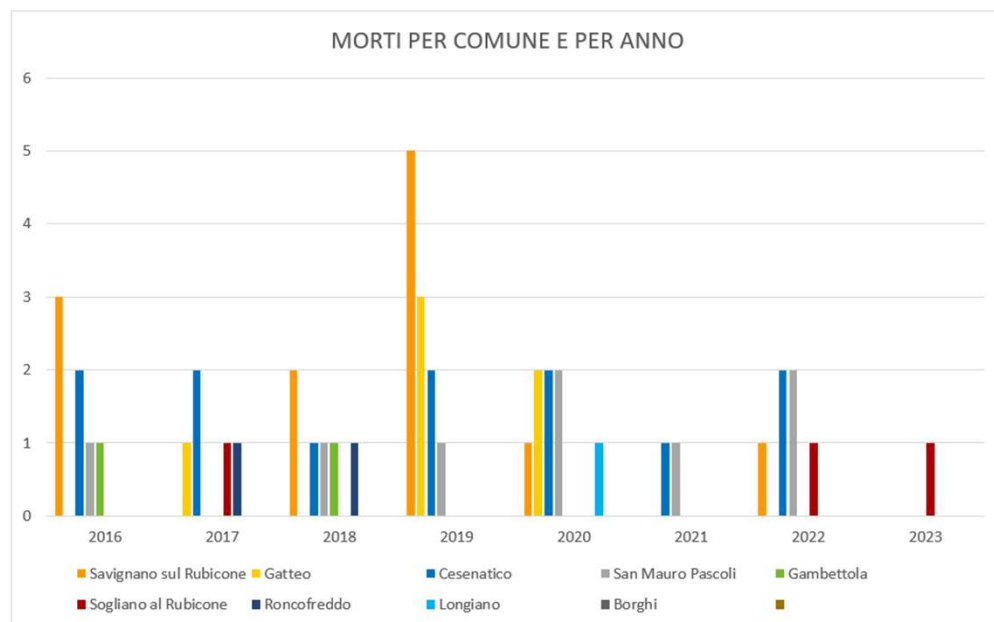
**FIGURA 7.5.2 – Analisi degli incidenti per anno e per Comune–
Incidenti totali e Feriti – Dati ISTAT**

COMUNE	2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023			
	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	
Borghi	0	3	3	0	4	3	0	12	7	0	10	10	0	2	1	0	11	8	0	5	4			5	14
Cesenatico	2	152	123	2	148	119	1	170	138	2	153	136	2	115	89	1	157	125	2	147	119			145	116
Gambettola	1	15	16	0	34	29	1	18	16	0	25	19	0	20	19	0	28	22	0	17	13			7	16
Gatteo	0	38	27	1	37	30	0	41	27	3	43	32	2	31	27	0	31	28	0	41	32			32	25
Longiano	0	14	12	0	31	24	0	11	11	0	17	15	1	27	20	0	21	16	0	14	12			4	4
Roncofreddo	0	7	6	1	3	2	1	5	4	0	8	7	0	4	4	0	3	3	0	6	5			6	5
San Mauro Pascoli	1	64	45	0	63	40	1	64	43	1	63	47	2	34	28	1	47	38	2	45	35			45	31
Savignano sul Rubicone	3	88	67	0	81	68	2	100	78	5	105	76	1	66	48	0	84	68	1	88	75			89	42
Sogliano al Rubicone	0	7	7	1	6	7	0	10	6	0	6	5	0	15	10	0	7	4	1	16	11			1	4
TOTALI	7	388	306	5	407	322	6	431	330	11	430	347	8	314	246	2	389	312	6	379	306	1	337	257	



**FIGURA 7.5.3 – Analisi degli incidenti per anno e per Comune– Incidenti mortali –
Parco veicolare per anno e per Comune– Dati ISTAT**

COMUNE	2016			2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023			
	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	morto	ferito	totali	
Borghi	0	3	3	0	4	3	0	12	7	0	10	10	0	2	1	0	11	8	0	5	4			5	14
Cesenatico	2	152	123	2	148	119	1	170	138	2	153	136	2	115	89	1	157	125	2	147	119			145	116
Gambettola	1	15	16	0	34	29	1	18	16	0	25	19	0	20	19	0	28	22	0	17	13			7	16
Gatteo	0	38	27	1	37	30	0	41	27	3	43	32	2	31	27	0	31	28	0	41	32			32	25
Longiano	0	14	12	0	31	24	0	11	11	0	17	15	1	27	20	0	21	16	0	14	12			4	4
Roncofreddo	0	7	6	1	3	2	1	5	4	0	8	7	0	4	4	0	3	3	0	6	5			6	5
San Mauro Pascoli	1	64	45	0	63	40	1	64	43	1	63	47	2	34	28	1	47	38	2	45	35			45	31
Savignano sul Rubicone	3	88	67	0	81	68	2	100	78	5	105	76	1	66	48	0	84	68	1	88	75			89	42
Sogliano al Rubicone	0	7	7	1	6	7	0	10	6	0	6	5	0	15	10	0	7	4	1	16	11			1	4
TOTALI	7	388	306	5	407	322	6	431	330	11	430	347	8	314	246	2	389	312	6	379	306	1	337	257	



COMUNE	2016	2017	2018
Borghi	2727	2804	2894
Cesenatico	22920	23232	23617
Gambettola	9435	9542	9697
Gatteo	7773	7941	8134
Longiano	6957	7043	7158
Roncofreddo	3440	3523	3565
San Mauro Pascoli	9908	10110	10338
Savignano sul Rubicone	15396	15636	15752
Sogliano al Rubicone	3045	3094	3152
TOTALE	81.601	82.925	84.307

Nei sette anni (2017-2023) analizzati sono stati rilevati 2120 incidenti con lesioni che hanno causato la morte di 39 persone ed il ferimento di altre 2687.

I comuni in cui si sono verificati più incidenti sono quelli di Cesenatico (842) e Savignano (455), i comuni in cui si sono verificati più incidenti mortali sono: il comune di Cesenatico (10), il comune di Savignano (9) ed il comune di San Mauro (7). I comuni in cui si è registrato il numero più elevato di feriti sono il comune di Cesenatico (1035) ed il comune di Savignano (613).

Per l'individuazione delle strade più incidentate sono state prese in considerazione le tratte stradali interessate ad un numero superiore di 4 incidenti nei cinque anni considerati, e sono state classificate secondo quattro differenti range a cui corrispondono in Tabella 7.5.3 e Figura 7.5.4 quattro colorazioni differenti. Le strade che hanno registrato il numero più elevato di sinistri sono state la Via Emilia nel tratto corrispondente al territorio di Savignano (115 sinistri totali), la Sp 10 nel tratto corrispondente al territorio di San Mauro Pascoli (50 sinistri totali) e Via Cesenatico a Cesenatico (89 sinistri totali) (colorazione viola).

Altre strade in cui sono stati rilevati numero sinistri sono Via Carducci (38 sinistri totali) e la Via Saffi (34 sinistri totali) a Cesenatico, la Sp 10 nel territorio di Savignano (36 sinistri totali), la Via Rigossa Destra e la Sp 33 nel territorio di Gatteo (rispettivamente 32 e 28 sinistri totali), la Sp 13bis nel territorio di San Mauro Pascoli (28 sinistri totali)

Le maggiori criticità sono localizzate nelle Aree Centrali di Savignano, di Gatteo e di Cesenatico.

8.6 Il Parco veicolare

Il parco veicolare totale circolante nell'ambito dei Comuni facenti parte dell'URM riferito al 2018 consta di circa 84.300 veicoli, di questi il 72% sono autovetture per il trasporto di persone.

Dai dati riferiti al Parco Veicolare si deduce il tasso di motorizzazione medio che è pari a 658 auto ogni 1.000 abitanti, un dato in linea con il dato regionale che corrisponde a 660 auto ogni 1.000 abitanti ma più alto del dato nazionale che corrisponde a 644 auto ogni 1.000 abitanti. Un dato che è rimasto pressoché costante negli ultimi 3 anni. (Figura 7.5.3)

8.7 Impatti ambientali inquinamento atmosferico

La qualità dell'aria in Emilia-Romagna è costantemente monitorata da una rete fissa, costituita da 27 stazioni, i cui dati sono controllati e validati quotidianamente dagli operatori di Arpa. Il monitoraggio così realizzato, integrato con l'inventario delle emissioni (INEMAR), gli strumenti modellistici, i laboratori mobili e altri campionatori per campagne specifiche, fornisce la base di dati per effettuare la valutazione della qualità dell'aria, così come previsto dalla normativa vigente.

Sul territorio dell'Unione è presente una centralina fissa, precisamente a Savignano, in via Donati.

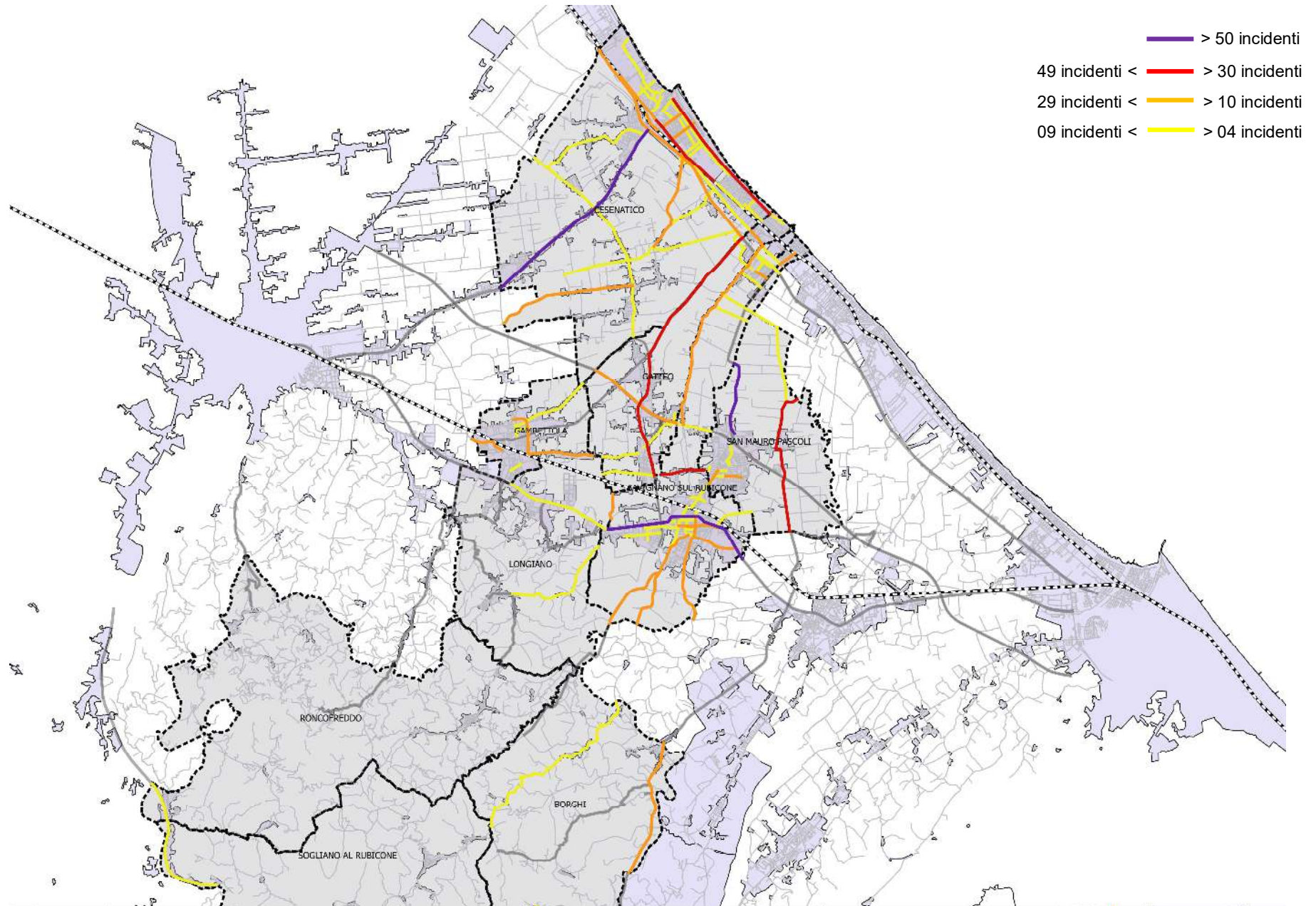
I dati estraibili riguardano le emissioni di:

- PM 10 (media 24 ore);
- PM 2.5 (media 24 ore)
- Ozono (media oraria max)
- Ozono (media 8 ore max)

Tabella 7.5.3 – Analisi degli incidenti – Classifica in base ai numeri di incidenti nel periodo 2017-2022

COMUNE	LOCALITA'	N. incidenti	COMUNE	LOCALITA'	N. incidenti
SAVIGNANO SUL RUBICONE	EMILIA	115	CESENATICO	DA VINCI	7
CESENATICO	CESENATICO (SS 304)	89	CESENATICO	MONTALETTO	7
SAN MAURO PASCOLI	SP 10	50	GATTEO	SANTANTONIO	6
CESENATICO	CARDUCCI	38	LONGIANO	EMILIA	6
SAVIGNANO SUL RUBICONE	SP 10	36	LONGIANO	SR 142	6
CESENATICO	SAFFI	34	GAMBETTOLA	DE GASPERI	6
GATTEO	RIGOSSA D	32	SAN MAURO PASCOLI	SPINELLI	6
SAVIGNANO SUL RUBICONE	RUBICONE DESTRA	29	SAN MAURO PASCOLI	ADRIATICA	6
SAN MAURO PASCOLI	SP 13 BIS	28	SAVIGNANO	BIONDO	6
GATTEO	SP 33	28	SAVIGNANO	CASTELVECCHIO	6
SAVIGNANO	SP 92	28	SAVIGNANO	SAN GIUSEPPE	6
SAVIGNANO SUL RUBICONE	DELLA LIBERTA'	27	CESENATICO	DEI MILLE	6
SAVIGNANO SUL RUBICONE	SP 11	25	CESENATICO	TORINO	6
CESENATICO	ROMA	25	GATTEO	SAVIGNANO	5
GAMBETTOLA	KENNEDY (SP 62)	24	GAMBETTOLA	MAZZINI	5
CESENATICO	TRENTO	22	GAMBETTOLA	SP 97	5
SAVIGNANO SUL RUBICONE	PIETA'	20	SAN MAURO PASCOLI	COSTA	5
CESENATICO	MAZZINI	20	SAVIGNANO	DELLA REPUBBLICA	5
CESENATICO	CANALE BONIFICAZIONE	18	SAVIGNANO	GALVANI	5
GATTEO	A14	17	SAVIGNANO	MONTE SOLE	5
CESENATICO	CECCHINI	17	SAVIGNANO	PERTICARI	5
CESENATICO	SS 16	17	SAVIGNANO	VERDI	5
GAMBETTOLA	SP 90	16	SAVIGNANO	ALBERAZZO	5
SAVIGNANO	GATTEO	15	SAVIGNANO	SS 16	5
SAVIGNANO	SOGLIANO	13	SAVIGNANO	MINZONI	5
SAN MAURO PASCOLI	RIMINI	12	CESENATICO	GALILEI	5
SAVIGNANO	SP 85	12	CESENATICO	SETTEMBRINI	5
CESENATICO	STRADONE SALA	12	CESENATICO	VESPUCCI	5
Gatteo	Adriatica	11	Borghì	SP11	4
SAN MAURO PASCOLI	MARINA	11	GATTEO	FIUMINCINO	4
SAN MAURO PASCOLI	ROMA	11	GATTEO	GIULIO CESARE	4
SAVIGNANO	METROPOLIS	11	RONCOFREDDO	E45	4
Borghì	Sp 13	10	LONGIANO	SP 63	4
CESENATICO	LITORALE MARINA	10	GAMBETTOLA	GRAMSCI	4
CESENATICO	CAMPONE SALA	9	SAN MAURO PASCOLI	CELLINI	4
CESENATICO	PISCIATELLO	9	SAN MAURO PASCOLI	SELVE	4
CESENATICO	SAN PELLEGRINO	9	SAVIGNANO	AUTOSTRADA	4
SAN MAURO PASCOLI	XX SETTEMBRE	8	SAVIGNANO	BATTISTI	4
SAVIGNANO	SAVIGNANO	8	SAVIGNANO	GIOVANNI PAOLO II	4
CESENATICO	BRAMANTE	8	SAVIGNANO	PALMEZZANO	4
CESENATICO	FOSSA	8	SAVIGNANO	ROMEA	4
GATTEO	ALBINONI	7	SAVIGNANO	PORTAZZA	4
SAN MAURO PASCOLI	DON MINZONI	7	CESENATICO	CABOTO	4
SAVIGNANO	BANDIERA	7	CESENATICO	CAVOUR	4
SAVIGNANO	MATTEOTTI	7	CESENATICO	COLOMBO	4
SAVIGNANO	SAURO	7	CESENATICO	DORIA	4
SAVIGNANO	TOGLIATTI	7	CESENATICO	ANITA GARIBALDI	4
SAVIGNANO	MAGELLANO	7	CESENATICO	MAGRINI	4
SAVIGNANO	MARCO POLO	7	CESENATICO	TALETE	4
SAVIGNANO	CASADEI	7	CESENATICO	MANZONI	4
SAVIGNANO	COLOMBO	7	CESENATICO	ZARA	4

FIGURA 7.5.4 – Localizzazione delle tratte stradali più incidentate (totale 2017-2022)



- Biossido di Azoto (media oraria max).

Per verificare la situazione riferita ai territori oggetto del presente studio, è stata fatta un'analisi dei dati riferiti al periodo da febbraio 2023 a febbraio 2024, dallo studio si è evidenziato che per quanto riguarda la situazione delle emissioni in aria di Ozono e Biossido di Azoto non si evidenziano situazioni di criticità in quanto i dati si mantengono per tutto il periodo a livelli bassi (corrispondente alla colorazione verde e gialla).

Valori più alti sono stati registrati per le emissioni di PM10 e PM2.5 nei mesi di febbraio 2023, gennaio 2024 e febbraio 2024, che generalmente risultano essere i mesi più critici (Tabella 7.7.1).

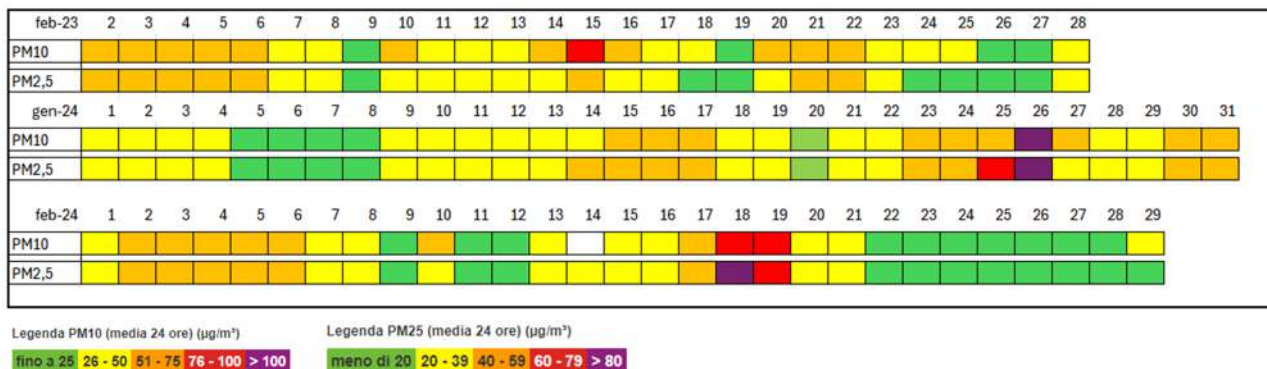


Tabella 7.7.1 – Rappresentazione dati estrapolati dalla centralina fissa di Savignano sul Rubicone per i mesi più critici– Fonte ARPAE

8.8 Impatti ambientali inquinamento acustico

L'inquinamento acustico deriva da numerose fonti, tra cui quello dovuto alle infrastrutture dei trasporti soprattutto in ambito urbano, nei contesti con maggior densità abitativa e lungo le tratte stradali più rilevanti in cui i traffici risultano essere più elevati e percorsi da differenti tipologie di veicoli compresi i mezzi pesanti.

In Emilia-Romagna il controllo ed il monitoraggio dei fenomeni ambientali vengono svolti da ARPAE Emilia-Romagna che produce un report annuale che affronta dieci tematiche differenti, tra cui quella riferita al "Rumore", per la cui analisi fa riferimento ad indicatori che riguardano soprattutto il traffico dovuto alle modalità di trasporto passeggeri e merci (stradale, ferroviario, aeroportuale e portuale).

L'annuario più recente scaricabile dal sito di ARPE contiene i dati ambientali datati 2021, dalla loro elaborazione emerge uno stato di criticità piuttosto diffuso soprattutto negli agglomerati urbani dove gran parte dei cittadini risulta esposta ad elevati livelli sonori, dovuti principalmente al traffico stradale e in minor misura al trasporto pubblico. Nonostante lo stato negativa il trend conferma una riduzione delle emissioni sonore che si sta verificando da più di dieci anni.

Per contrastare le emissioni di rumore e migliorare le condizioni di vita gli enti e le amministrazioni hanno l'obbligo normativo, di redigere o richiedere al privato, in caso di insediamento di nuove funzioni, di Piani o Studi di Zonizzazione acustica, Impatto acustico, Clima acustico e Piani di risanamento.

In Emilia-Romagna il 73.3% dei comuni hanno approvato la classificazione acustica, il 91.8% della popolazione risiede in luoghi zonizzati ed il 75.1% della superficie territoriale risulta zonizzata.

Per quanto riguarda la provincia Forlì-Cesena il 60% dei Comuni hanno approvato la classificazione acustica, l'89.5% della popolazione vive in territori con zonizzazione approvata ed il 63.2% della superficie territoriale è zonizzata.

La classificazione acustica del territorio comunale di Savignano sul Rubicone risale al 2011 ed è stata aggiornata ad aprile del 2021.

Tra i comuni dell'Unione Rubicone risultano quasi tutti in possesso del Piano di azionamento acustico approvato ad eccezione del Comune di Gatteo che fa riferimento al PSC.

Per quanto riguarda il Comune di Cesenatico, anche se i dati risultano un po' datati ma si confida che la situazione sia di poco mutata, i rilievi fonometrici annessi al Piano restituiscono una realtà in cui i livelli di rumore rilevati nella porzione di territorio più vicino alla costa (classe IV – aree di intensa attività umana), sono uguali o di poco superiori ai limiti consentiti nel periodo diurno della stagione estiva e superano quasi sempre i limiti consentiti per la fascia notturna. Già nel 2009 il sindaco di Cesenatico emanò un'ordinanza in materia di "rumori e quiete pubblica" che teneva conto della vocazione turistica del territorio comunale e della necessità di allineare le esigenze dei residenti con quelle delle attività economiche e lavorative (Figura 7.7.1).

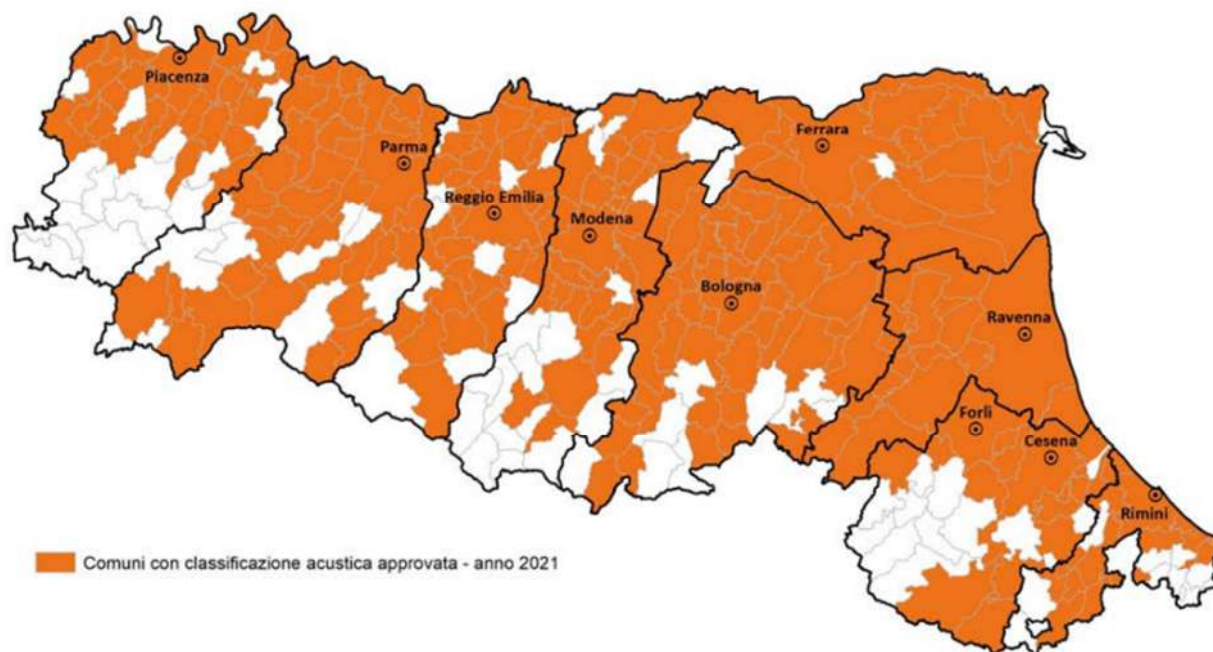


Figura 7.7.1 – Stato di attuazione dei Piani di classificazione acustica al 31 dicembre 2021-
Fonte annuario 2021 – ARPEA EMILIA ROMAGNA

9 PERCORSO PARTECIPATIVO

Il percorso partecipativo è di rilevante importanza nella stesura e buona riuscita dei PUMS in quanto concorre all'individuazione delle criticità evidenziate dai cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla definizione degli obiettivi del piano.

Nell'ambito della redazione del PUG di 7 Comuni facenti parte dell'Unione Rubicone (Borghi, Gambettola, Longiano, Roncofreddo e Gatteo San Mauro Pascoli, Savignano sul Rubicone), l'Ufficio di Piano Programmazione Territoriale ha attivato un percorso partecipativo che, attualmente, ha visto due principali fasi di svolgimento:

- la prima è stata rivolta in particolar modo all'ascolto dei cittadini, degli studenti e delle imprese locali. Per quanto riguarda l'ascolto dei cittadini è stata istituita un'assemblea a cui hanno partecipato attivamente 80 residenti; alle imprese e alle scuole è stato distribuito un questionario da somministrare al personale/agli studenti. Per quanto riguarda le imprese, esse sono state invitate ad esprimersi su tre tematiche principali, tra le quali il tema della "connessione e mobilità" affrontando le eventuali problematiche legate all'accessibilità ai servizi, alla logistica, alle infrastrutture, al trasporto pubblico e alla mobilità ciclabile;
- la seconda ha avuto ad oggetto la condivisione, con la cittadinanza, delle principali evidenze diagnostiche emerse dalla costruzione del quadro conoscitivo del piano urbanistico.

Dall'elaborazione dei dati emerge, per le argomentazioni di competenza del presente studio:

- Per il tema "Infrastrutture e la logistica" le argomentazioni maggiormente sentite importanti riguardano la realizzazione di un by pass per evitare l'attraversamento del Comune di Stradone, e di alternative di traffico rispetto all'attraversamento del centro abitato di Savignano; la fluidificazione dei traffici che si concentrano intorno al casello autostradale del Rubicone anche completando la bretella con la Via Emilia e l'individuazione di una strategia per migliorare il percorso degli autocarri lungo il tratto della Via provinciale Musano, in località Felloniche; il potenziamento e la fruibilità della viabilità in ambito rurale per facilitare le connessioni tra poli logistici, aziende, agriturismi, b&b, piccoli paesi e via Emilia;
- Per il tema "Mobilità sostenibile e trasporto pubblico (tpl-trasporto pubblico locale)" le richieste riguardano soprattutto l'incremento del numero di corse del tpl negli orari di punta per agevolarne l'utilizzo da parte dei dipendenti delle imprese interpellate, rendere più attraente l'offerta del trasporto pubblico riducendo le distanze dei percorsi rispetto alle aziende o introducendo navette o altri sistemi per agevolare il collegamento dell'ultimo miglio, favorire il collegamento mare-monte introducendo un'offerta più completa di scelta modale; potenziare il trasporto pubblico per gli spostamenti verso le principali strutture sanitarie, con attenzione alle fasce meno autonome (donne fragili, persone anziane sole, persone con disabilità, giovani/studenti, ecc...); studiare forme innovative di trasporto pubblico connesse alle nuove tecnologie, app e smartphone per connettere la domanda con l'offerta; incentivare il dialogo con i comuni limitrofi per co-progettare strategie condivise ad es. su trasporto pubblico, viabilità, ecc. Inoltre, vengono richiesti interventi

atti a mettere in sicurezza i percorsi ciclabili e le fermate del TPL arretrandole rispetto alla corsia di marcia evitando, allo stesso tempo, la creazione di accodamenti.

- Per il tema “Accessibilità, manutenzione e sicurezza” l’argomentazione più sentita riguarda l’adeguamento delle sezioni stradali con i flussi di traffico e con le dimensioni dei mezzi che le percorrono e la messa in sicurezza per le tratte esistenti e la strutturazione delle eventuali nuove strade con spazi dedicati ai differenti flussi (veicolari, pedonali, ciclabili...). Si chiede inoltre di aggiornare il limite di velocità dei veicoli in relazione agli ambiti urbani attraversati; evitare l’attraversamento veicolare dei centri storici; incentivare/premiare la mobilità sostenibile e favorire e incentivare l’utilizzo dei veicoli elettrici per la mobilità pubblica e privata.

Agli studenti delle scuole superiori di Il Grado (Istituto di Savignano sul Rubicone) è stato somministrato un questionario articolato, dei quesiti da rispondere 7 riguardavano il tema della mobilità, le proposte di intervento per il miglioramento del traffico e la percezione dell’inquinamento (aria-rumore).

Il 38% dei ragazzi ha una percezione positiva del proprio comune di residenza, ritengono che vi sia una buona accessibilità, danno un giudizio positivo sui percorsi ciclopeditoni esistenti e gli considerano sicuri, non considerano eccessivo il traffico e la sosta lungo la rete stradale dei propri comuni.

Per quanto riguarda il tema dell’accessibilità il giudizio negativo prevale soprattutto nelle risposte degli studenti provenienti dai Comuni di Borghi e dal Comune di San Mauro Pascoli, mentre i 24 studenti residenti nel Comune di Savigliano sul Rubicone, si sono divisi equamente nella risposta.

Il traffico non viene ritenuto eccessivo per il 56% degli studenti, come la sosta

Per quanto riguarda il tema della ciclabilità gli studenti ritengono che l’offerta sia buona, viene infatti dato un giudizio positivo dal 77% degli studenti intervistati ed il 54% le ritiene percorsi sicuri.

In generale per nessuno dei 7 Comuni considerati il giudizio negativo prevale su quello positivo ad eccezione che per il Comune di Cesenatico, gli studenti provenienti da Comune di Savignano spesso hanno fornito risposte equilibrate.

Nel questionario veniva chiesto di inserire alcune proposte relative al miglioramento del sistema della mobilità per i loro Comuni, il 40% degli studenti non hanno saputo rispondere alla domanda, il 32% richiede la riduzione della velocità, il 16% una particolare attenzione negli spazi attorno alle scuole.

Per quanto riguarda il tema dell’inquinamento atmosferico l’88% degli studenti lo ritiene un problema, quasi allo stesso livello dell’inquinamento acustico; gli studenti di Savignano sono quelli che percepiscono maggiormente il problema dell’inquinamento atmosferico e acustico.

(Tabella 8.1.1)

LOCALITA'	QUESITI SULLE TEMATICHE DELLA MOBILITA'														PROPOSTE SUL TRAFFICO					PERCEZIONE INQUINAMENTO					
	BUONA ACCESSIBILITA'		BUONA DOTAZIONE DI PERSONE CICLABILI E PEDONALI		SICUREZZA PERSONE CICLOPEDONALI		TRAFFICO ECCESSIVO		ECCESSIVE AUTO IN SOSTA		SCARSA ILLUMINAZIONE STRADALE		ECCESSIVO INQUINAMENTO E RUMORE		RIDUZIONE DELLA VELOCITA'	LIMITAZIONI INTORNO ALLE SCUOLE	CONDIVISIONE DEGLI SPAZI STRADALI	SERVIZI DI PEDIBUS	NON SO.	VARIE	ARIA		RUMORE		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO							SI	NO	SI	NO	SI
BORGHI		2	2		1	1		1	1		2	1	1	1	1				1	1	2		1	1	
CESENATICO	2	1	3		2	1		3		3		3		3		2		1			3		1	2	
GAMBETTOLA	4	1	4	1	3	2			5	4	1	3	2		5	3			2		2	3	1	4	
GATTEO	9		7	2	6	3		1	8	5	4	4	5	5	4	1	1		6	1	5	4	2	7	
LONGIANO	5	1	4	2	4	2		3	3	4	2	5	1	1	5	3	1		2		5	1	5	1	
SAN MAURO PASCOLI	13	8	19	2	19	2		5	16	14	7	9	12	8	13	11	3		7		13	8	12	9	
SAVIGNANO SUL RUBICONE	12	12	18	6	13	11		12	12	13	11	13	11	15	9	5	4		4	10	1	22	2	19	5

Tabella 8.1.1 - Elaborazioni risultati delle interviste "Generazione Z"

E' stato infine diffuso uno specifico questionario, pubblicato sul sito dell'Unione, relativo alle scelte modali dei cittadini dell'Unione, ed alle priorità e problematiche sul tema della mobilità, utile all'analisi della domanda di trasporto da indagare nell'ambito del presente PUMS.

Hanno risposto al questionario 38 cittadini, di cui il 39,5% residenti a Savignano sul Rubicone, il 23,7% residente a Gatteo, il 10% residenti a Roncofreddo e Cesenatico ed una partecipazione inferiore al 10% ha riguardato i restanti comuni.

Hanno partecipato all'indagine principalmente residenti con età compresa tra i 41-65 anni e tra i 26-40 anni.

Dall'elaborazione delle risposte è emerso che il 35.3% degli spostamenti ha come destinazione Savignano sul Rubicone, una quota pari all'11.8% percento corrisponde a spostamenti verso San Mauro Pascoli, Rimini, Cesena. Tra gli intervistati nessuno ha risposto Cesenatico, Gambettola, Longiano e Borghi.

Gli spostamenti avvengono principalmente per motivo di lavoro (88.9%)

Circa l'80% dei partecipanti al questionario predilige l'uso dell'auto privata per compiere lo spostamento abituale.

Le indicazioni, riferite al trasporto pubblico, segnalate dagli intervistati, riguardano:

- La carenza di corse;
- Interscambio modale non soddisfacente;
- Ampliamento delle zone da servire;
- Organizzazione di nuovi servizi a chiamata

La Regione Emilia-Romagna ha promosso un'indagine CAWI per cogliere i comportamenti dei cittadini e per comprendere la loro risposta rispetto a diverse tematiche e quali modalità di trasporto preferirebbero adottare in futuro nel quadro di significative innovazioni tecnologiche che possono consentire grandi modifiche nel mondo del lavoro e della scuola.

A questa iniziativa ha partecipato un numero poco significativo di residenti del bacino dell'Unione Rubicone e Mare, pertanto l'elaborazione è stata effettuata considerando i 67 partecipanti residenti nella provincia di Forlì-Cesena, si tratta di lavoratori adulti che si spostano tutti i giorni con il mezzo proprio senza effettuare cambi di mezzi, lo spostamento sistematico avviene nella fascia di punta del mattino 7:00-9:00, la maggior parte degli spostamenti effettuati hanno una durata da 30'- 45' e una lunghezza compresa tra i 10 e i 50 km (Tabella 8.1.2).

LOCALITA'	TOTALE	ETA'	TOTALE	GIORNI SPOSTAMENTO	TOTALE	SCAMBIO	TOTALE
Forlì-Cesena	67	50-54	21%	tutti i giorni	41	no	48
Rimini	286	30-34	18%	mai	6	si, 1	9
Totale complessivo	353	55-59	18%	3 giorni a settimana	5	si, più di 2	2
		45-49	12%	4 giorni a settimana	3	Totale complessivo	59
		35-39	8%	2 giorni a settimana	2		
		25-29	6%	saltuariamente	1		
		60-64	6%	Totale complessivo	58		
		19-20	3%				
		40-44	3%				
		65-69	3%				
		>75	2%				
		TOTALE	1				

ATTIVITA'	TOTALE	ORA USCITA	TOTALE
occupato/a	58	uscita nella fascia 7:00-9:00 a.m.	45
altro	4	uscita in una fascia diversa dalle precedenti	22
disoccupato/a	2	Totale complessivo	67
studente/ssa	2		
ritirato/a dal lavoro	1		
Totale complessivo	67		

DISTANZA	TOTALE	TEMPO	TOTALE	SCELTA MODALE	TOTALE
da 10 a 20	14	da 30 a 45	18	auto propria come conducente	51
da 30 a 49	10	da 6 a 15	17	bicicletta	8
da 2 a 6	10	da 16 a 30	13	tréno	3
da 20 a 30	7	da 45 a 60	4	altro	1
da 6 a 10	7	meno di 5	4	autobus urbano/tram	1
meno di 2	6	più di 60	2	carpooling (conducente con almeno c	1
più di 50	4	Totale complessivo	58	moto/ciclomotore/scooter	1
Totale complessivo	58			pièdi	1
				Totale complessivo	67

Tabella 8.1.2 - Elaborazioni dati indagini CAWI sul comportamento dei cittadini

10 INCONTRO CON I COMUNI

Per meglio comprendere le criticità e le esigenze dei singoli comuni e riportare il tutto ad una visione previsionale unitaria sono stati effettuati incontri con le singole amministrazioni.

Le osservazioni raccolte sono state raggruppate in tre temi trainanti:

- La viabilità stradale;
- La mobilità ciclabile;
- Il trasporto pubblico.

Per tutti e tre i temi è emersa una carenza dei collegamenti tra le infrastrutture locali e le reti principali soprattutto nei territori più interni che si trovano più isolati con strade tortuose, a volte con calibri non adeguati e lunghe distanze da dover coprire per raggiungere i servizi primari, scuole e luoghi di lavoro.

Durante gli incontri con le Amministrazioni sono state esterne alcune criticità e alcune necessità che vengono di seguito elencate suddivise per Comune.

- **Comune di Longiano**

VIABILITA'

- Messa in sicurezza dell'intersezione via De Gasperi – Via Emilia – Via Massa;
- Messa in sicurezza dell'intersezione Sp 63-Sp 9-(Via Emilia - Via Montigallo)
- Messa in sicurezza dell'intersezione Via Guadello – Via Crocetta (Figura 9.1.1)

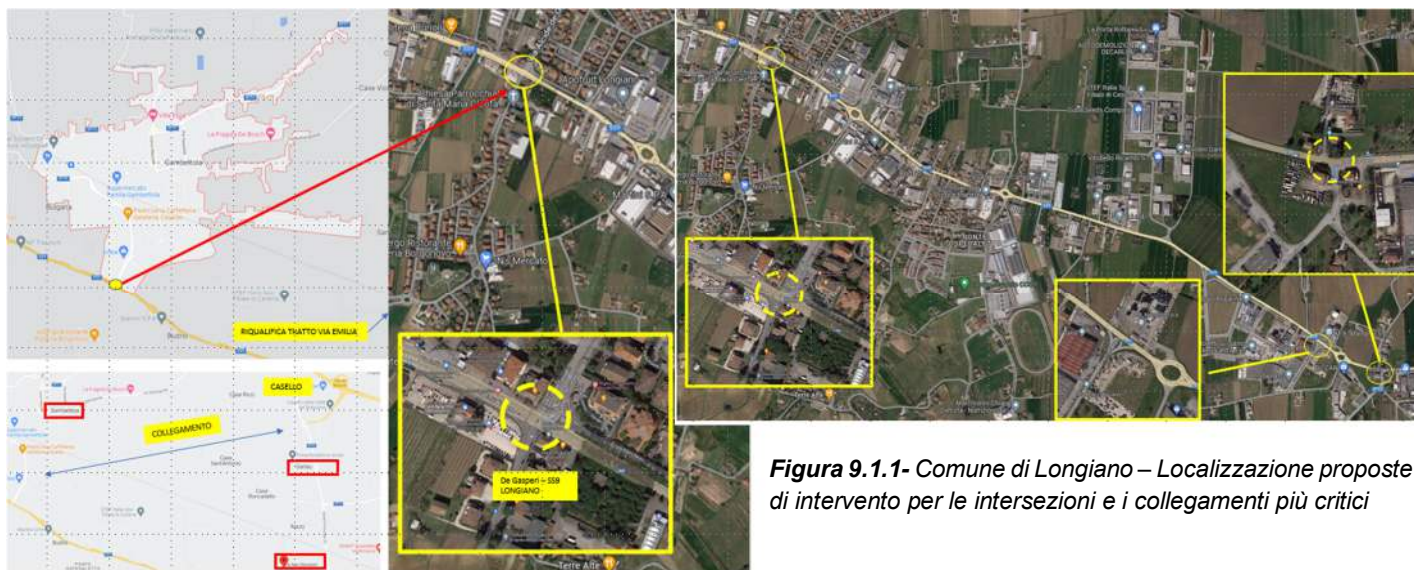


Figura 9.1.1- Comune di Longiano – Localizzazione proposte di intervento per le intersezioni e i collegamenti più critici

CICLABILITA'

- Collegamenti ciclabili tra le zone di pianura e le zone collinari in parte contenute nel piano delle ciclopiste di Rigossa (Figura 9.1.2).

TRASPORTO PUBBLICO

- Incrementare il servizio scolastico su Cesena;
- Incrementare il servizio a chiamata;
- Incrementare il servizio di navetta estiva per i collegamenti con Cesenatico.

Figura 9.1.2- Comune di Longiano – Piste ciclabili – PRIT 2025



- **Comune di Borghi.**

VIABILITA'

- Necessità di alleggerire i traffici di attraversamento di Stradone.
- Si vorrebbe recuperare un vecchio progetto: bretella del Trebbio (Figura 9.1.3).

CICLABILITA'

- È presente un progetto ciclopedonale lungo il fiume Uso che partendo da sopra Sogliano arriva fino a Bellaria.
- È prevista una ciclopedonale lungo il Rubicone

TRASPORTO PUBBLICO

- Carenza del trasporto pubblico in particolare è assente il collegamento tra la parte alta del territorio comunale e la frazione di Stradone



Figura 9.1.3 - Comune di Borghi – Previsioni PSC

- **Comune di Cesenatico.**

VIABILITA'

- Si ha la necessità di realizzare parcheggi scambiatori soprattutto al servizio della zona a mare
- Si ha la necessità di istituire ZTL
- Si evidenziano criticità in corrispondenza del sottopasso di Via Torino che risulta essere l'unico varco che può essere potenziato.
- Interventi di messa in sicurezza delle intersezioni più pericolose (Figura 9.1.4)

CICLABILITA'

- Si evidenzia la necessità di ricucire i percorsi ciclabili esistenti;
- Si ha la necessità di mettere a norma i percorsi ciclabili esistenti;
- Si evidenzia la necessità di implementare i collegamenti tra la zona a mare e le altre zone;
- Si evidenzia che non tutti i sottopassi sono a norma

TRASPORTO PUBBLICO

- Si denuncia la scarsità dei collegamenti di TP tra le zone centrali e le zone più periferiche servite solo da servizi a chiamata.

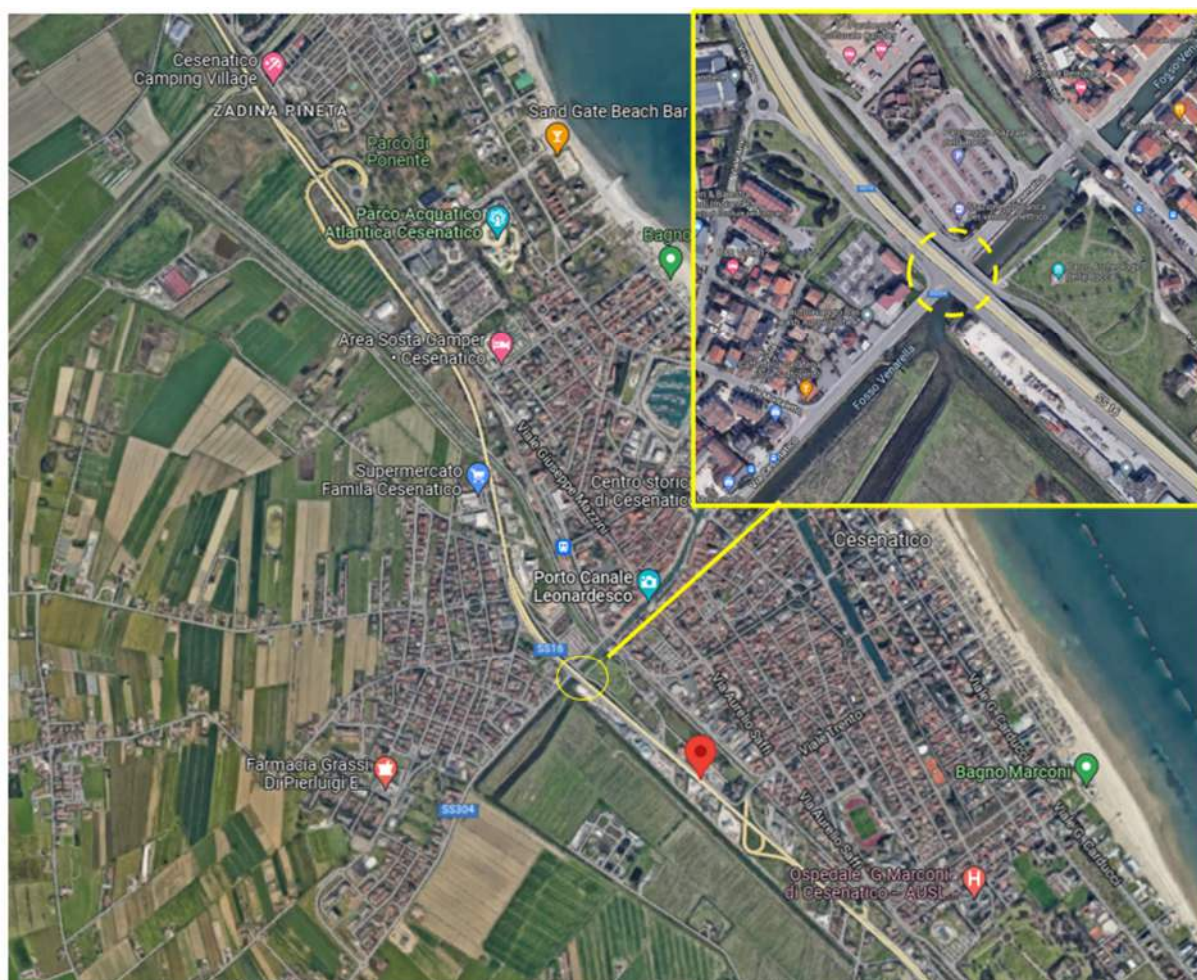


Figura 9.1.4 - Comune di Cesenatico – Intersezione pericolosa: SS 16 – Via Cesenatico

- **Comune di San Mauro Pascoli.**

VIABILITA'

- Si ha la necessità di miglioramento le connessioni con Rimini in particolare con il casello di Rimini (Figura 9.1.5);
- Viene segnalata la previsione del potenziamento della Sp 13 bis e sarà da verificare la realizzazione di un'eventuale rotonda in Via Rimini e Via Selve;
- Viene segnalata preoccupazione per il nuovo tracciato previsto per la SS 16 che assumerebbe la funzione di complanare dell'Autostrada;
- Si sente la necessità di migliorare l'accessibilità alla zona produttiva di San Mauro
- In riferimento al progetto di potenziamento della linea ferroviaria RN-RA con conseguente soppressione del PL di via Marina, si evidenzia la necessità di subordinare l'eventuale soppressione del PL all'adeguamento strutturale e dimensionale, del sottopasso esistente in via Matrice dx in località Savignano a Mare, come già proposto ed indicato a RFI ed alla Regione Emilia-Romagna. Si sottolinea che la previsione della soppressione del PL su via Marina, principale via di accesso alla località di San Mauro a Mare, è fortemente avversata dai residenti.

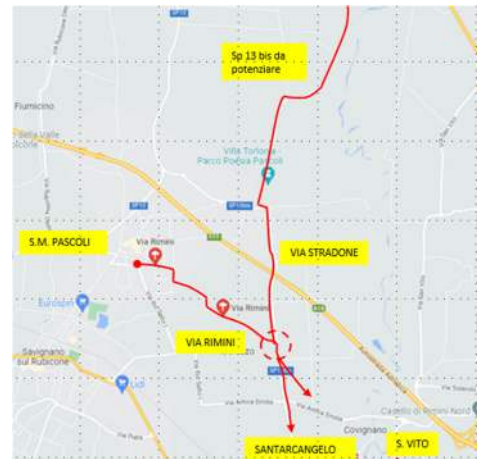


Figura 9.1.5 - San Mauro Pascoli previsioni viabilistiche di nuove connessioni tra la zona a mare e la zona a monte

CICLABILITA'

- Si evidenzia la necessità di riqualificare i tronchi ciclabili esistenti nelle aree non urbane, sia nella zona a mare che nella zona dell'entroterra.
- Si ha la necessità di incrementare i collegamenti con Rimini, Savignano e Sant'Arcangelo.
- Si ha la necessità di incrementare i collegamenti con Rimini, Savignano, Sant'Arcangelo e Bellaria I.M. oltre a quelli tra centro abitato e i corsi d'acqua Uso e Rubicone.

TRASPORTO PUBBLICO

- Viene segnalata la carenza del trasporto pubblico che attualmente è quasi inesistente.

- **Comune di Roncofreddo.**

VIABILITA'

- Si comunica che la sicurezza stradale è complicata per l'assenza di marciapiedi e percorsi ciclabili protetti, in particolare viene segnalata la strada provinciale da Cento a Longiano ed il collegamento con la frazione di Gualdo.

CICLABILITA'

- Necessità di rivalutare i percorsi lungo i sentieri a servizio del turismo

TRASPORTO PUBBLICO

- Si segnala la Carenza del trasporto pubblico verso la collina

- **Comune di Gambettola.**

VIABILITA'

- Viene comunicato che è presente un Piano per la Mobilità Dolce;
- Nel territorio comunale sono presenti una serie di Zone 30 per rallentare il traffico
- Hanno la necessità di mettere in sicurezza l'incrocio Gambettola – Longiano sostituendo l'impianto semaforico esistente con una rotatoria (stesso incrocio di Longiano)
- Hanno la necessità di migliorare i sottopassi esistenti lungo la SS 9 per l'accesso a Gambettola (Figura 9.1.1);
- Prevedono di realizzare una zona artigianale adiacente al nuovo collegamento con il casello autostradale;
- Hanno la necessità di migliorare il collegamento della zona Bulgaria con il centro;
- Hanno la necessità di migliorare la viabilità nel centro storico intervenendo in Corso Mazzini e Via Roncolo;
- Denunciano una carenza di parcheggi nell'area centrale;
- Vorrebbero istituire il senso unico in via Lasagna per ridurre i flussi di traffico;
- Vorrebbero realizzare una rotatoria all'intersezione Via Europa-Via Gasperini
- Sentono la necessità di realizzare un collegamento tra Via Emilia e Via F.lli Cervi;
- Viene segnalata la necessità di mettere in sicurezza alcune tratte stradali che vengono percorse ad alta velocità: Via Pascoli, Via Verdi, Via De Gasperi e Via Europa;
- È stato proposto un nuovo collegamento tra Via F.lli Cerci e la rotatoria Martini (Via Emilia) (Figura 9.1.6)



Figura 9.1.6 - Comune di Gambettola previsioni/proposte di riorganizzazione viabilistica interna al centro abitato

CICLABILITA'

- Hanno iniziato a realizzare la BYKE-LANE
- Hanno la necessità di un collegamento ciclabile tra Gambettola – Gatteo attraverso Via Montanari (Sp62)

TRASPORTO PUBBLICO

- Denunciano la carenza del trasporto pubblico

- **Comune di Gatteo**

VIABILITA'

- Necessità di liberare il centro di Gatteo dagli attuali traffici di attraversamento originati dal casello autostradale "Valle del Rubicone". La realizzazione della bretella di collegamento dei territori di Savignano e Longiano con il casello della valle del Rubicone consentirebbe di liberare il territorio comunale di gran parte dei traffici di attraversamento dando alla viabilità alberghiera una funzione più locale.
- Hanno la necessità, nella zona a mare, di pedonalizzare il centro soprattutto nel periodo estivo spostando la sosta delle auto e dei bus turistici in aree più periferiche da collegare con il centro attraverso un servizio di navette.

CICLABILITA'

- Presenta carenze di collegamenti ciclabili nel territorio abitato

TRASPORTO PUBBLICO

- Il servizio di TP è carente anche d'estate

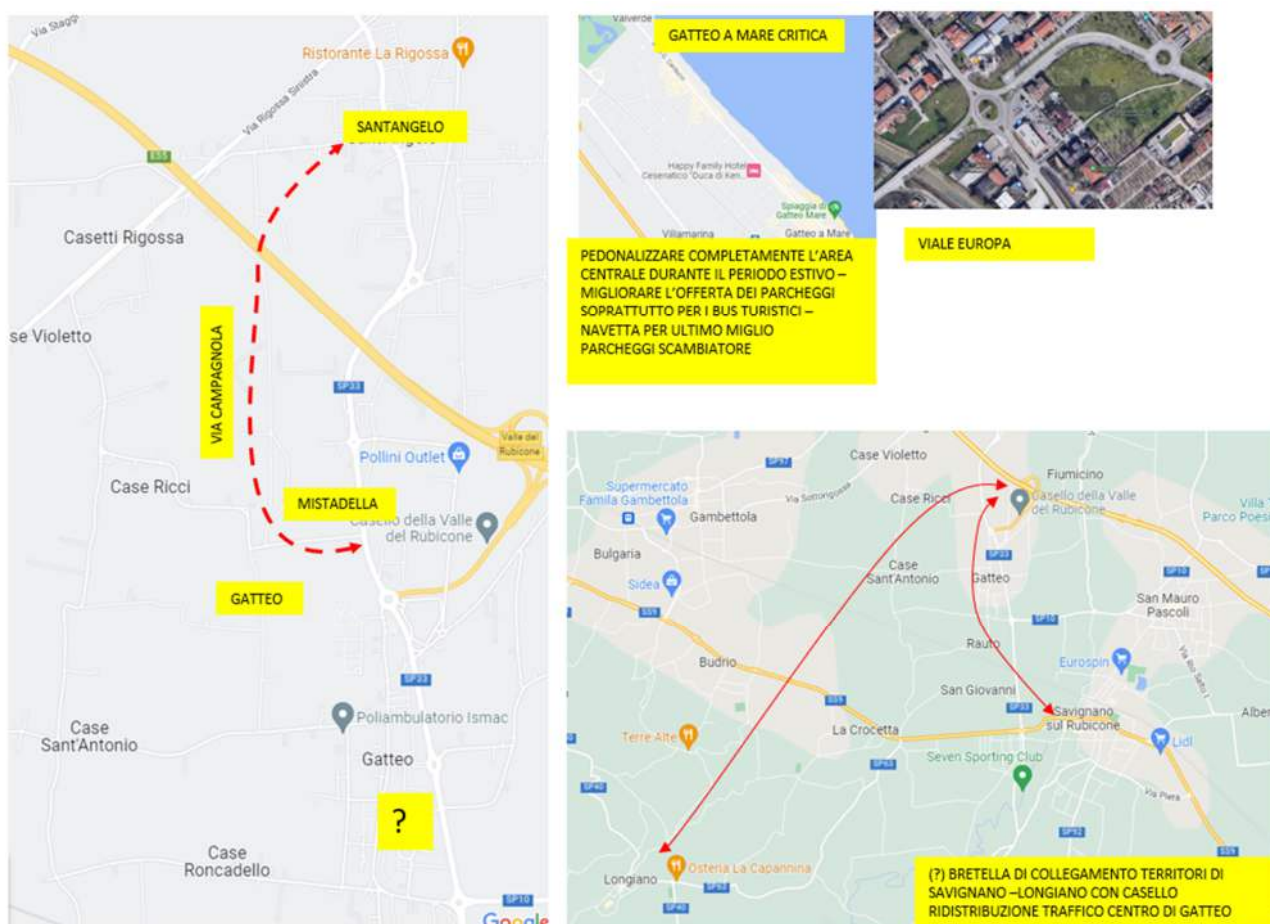


Figura 9.1.7 - Comune di Gatteo a Mare – Prime proposte di intervento per la viabilità

- **Comune di Savignano**

VIABILITA'

- Denunciano criticità nel centro abitato in quanto attraversato dalla SS9;
- Vengono segnalate alcune strade in cui sono avvenuti numerosi incidenti: Via Sant'Antonio – Via Montanari (provinciali), Via Rigossa, Via Staggi.
- Si ha la necessità di realizzare Zone 30 per ridurre le velocità di percorrenza del Centro Abitato.

TRASPORTO PUBBLICO

- Il servizio di TP è carente, solo poche corse in orari scolastici

Riassumendo quanto esposto durante gli incontri con le Amministrazioni comunali una delle principali esigenze è quella di liberare, per quanto possibile, la viabilità dei centri dai flussi di traffico di attraversamento generati dalle principali arterie di scorrimento (Via Emilia, A14 e l'Adriatica) attraverso l'individuazione di corridoi alternativi.

Per i comuni più a monte, Borghi – Sogliano al Rubicone – Roncofreddo si ha la necessità di ridurre i percorsi e i tempi di percorrenza nei collegamenti con i capoluoghi trovando percorsi alternativi (Figura 9.1.8).

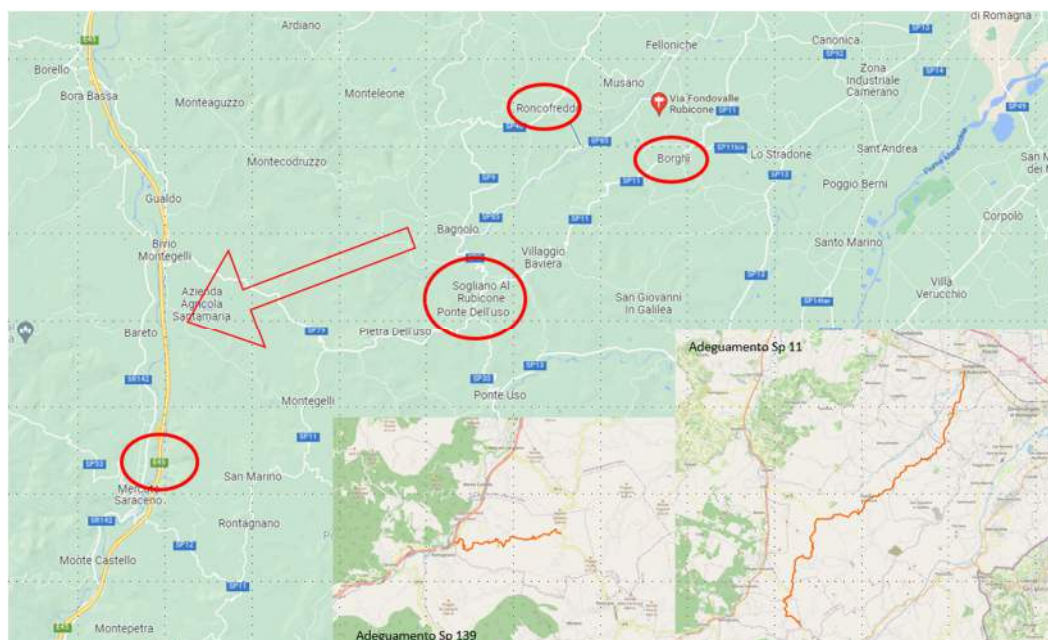


Figura 9.1.8 - Collegamento viabilistico dei comuni più a monte con la E45

Altro tema che è emerso durante gli incontri riguarda la sicurezza stradale ed in particolar modo la necessità di realizzare interventi di moderazione delle velocità e di messa in sicurezza dell'utenza debole.

Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, per i collegamenti territoriali nell'ambito dell'Unione sono previsti numerosi interventi per la realizzazione di ciclovie anche di importanza extraterritoriale come la Linea Adriatica e di importanza regionale e provinciale, a queste previsioni si aggiungono il Masterplan dell'Unione, la Ciclovia_Rigossa e la Ciclovia sulla sponda sinistra del Rubicone. Per quanto riguarda la rete interna ai singoli territori comunali non è ovunque presente una rete efficiente.



Il tema del trasporto pubblico è risultato l'argomento più critico in quanto è carente e del tutto assente nei comuni più isolati o nelle aree più periferiche.

11 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE DELLE AZIONI

11.1 Il quadro diagnostico

Per individuare correttamente le strategie di azione atte a raggiungere gli obiettivi del Piano è stato applicato il sistema di analisi SWOT.

Si tratta di un metodo per identificare e analizzare i punti di forza e di debolezza interni e le opportunità e le minacce esterne che modellano le operazioni attuali e future e aiutano a sviluppare obiettivi strategici. (Figura 10.1.1)

Dai primi studi effettuati per redigere il Quadro Conoscitivo si sono individuati:

- **i punti di forza:**

- La presenza di un'importante rete infrastrutturale riferita a tutti i livelli organizzativi (Comunitari, Nazionali e Regionali)
- La presenza della Stazione Ferroviaria (RFI);

- **i punti di debolezza:**

- I traffici di attraversamento nei Comuni a ridosso dell'Autostrada e delle due arterie viabilistiche della Via Emilia e dell'Adriatica;
- Differenti caratteristiche territoriali che terminano un collegamento con i nodi strategici dell'Unione difficoltosi per alcuni ambiti abitativi, in particolare con i centri della fascia a monte;
- Il servizio di trasporto pubblico offerto non è del tutto adeguato alla domanda legata agli spostamenti casa lavoro – lavoro casa.

- **le opportunità:**

- Lo sviluppo costante della mobilità integrata e delle telecomunicazioni
- PNRR previsioni di sviluppo della rete ferroviaria.

- **le minacce:**

- Ulteriore incremento dei traffici nei territori dell'entroterra
- Lo spopolamento dei territori a monte.

11.2 Strategie

Una strategia è costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall'analisi del quadro conoscitivo.

Le strategie individuate per perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS sono:



- a) Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- b) Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico;
- c) Sviluppare dove è possibile sistemi di mobilità pedonale e ciclistica al fine di considerare gli spostamenti ciclo pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
- d) Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
- e) Razionalizzazione della logistica urbana al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
- f) Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente e dell'esposizione al rischio attraverso azioni di protezione dell'utenza vulnerabile e all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti.

11.3 Azioni

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia.

Per ognuna delle strategie sopra definite vengono individuate le seguenti azioni da esercitare.:

- a) Integrazione tra i sistemi di trasporto
 - attraverso la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;
 - attraverso l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;
 - dando la possibilità del trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni adeguando opportunamente gli spazi;
 - sviluppo di tariffe integrate;
 - utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità;
 - collaborazione con i Mobility Manager di area e dei singoli Mobility Manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità;
 - Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda
- b) Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico attraverso:
 - La realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (migliorano i tempi, la sicurezza, la frequenza e la qualità del servizio)
 - L'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL

- La previsione di interventi per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati)
 - Migliorare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentare le vetture attrezzate e realizzare interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;
 - Integrazione con servizi a chiamata per soddisfare la domanda di trasporto pubblico non solo per i collegamenti interni ai Comuni facenti parte dell'URM ma anche con i comuni esterni con cui si hanno particolari relazioni relative all'offerta di servizi quali scuole, servizi sanitari...
 - Utilizzo di ITS da parte delle aziende per migliorare i piani di esercizio
- c) Sviluppare dove è possibile sistemi di mobilità pedonale e ciclistica al fine di considerare gli spostamenti ciclo pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale; (scale mobili Barcellona)
- Implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali
 - Realizzazione di itinerari ciclabili
 - Migliorare i collegamenti dell'utenza vulnerabile verso i principali luoghi di interesse pubblico
 - Istituzione di aree dedicate o limitate ad alcune utenze
 - Incremento dei servizi per i ciclisti
 - La diffusione di sistemi ettometrici automatizzati (segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)
- d) Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling attraverso:
- La dotazione di parcheggi di interscambio dedicati
 - Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL
 - Promuovere la mobilità condivisa all'interno di aziende ed enti pubblici
 - Politiche tariffarie in favore dei car sharing, moto sharing e carpooling
 - Agevolare i percorsi e la sosta dei mezzi condivisi
- e) Razionalizzazione della logistica urbana al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani
- Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento
 - Adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di sconti e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile
 - Razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci

-
- f) Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente e dell'esposizione al rischio attraverso azioni di protezione dell'utenza vulnerabile e all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti.
- Interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale
 - Introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza (DL 35/2011)
 - Aumento della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL (isole e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, corsie ciclabili protette, separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale, percorsi pedonali protetti.
 - Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale
 - Campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.
- Attività di monitoraggio (Figura 10.3.1)

FIGURA 10.3.1 – Individuazione degli obiettivi – strategie ed azioni

MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	STRATEGIE ED AZIONI	LINEE DI INTERVENTO
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'	Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo;	Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	POTENZIARE IL TPL TRASFERENDO RISORSE NEL SETTORE, SUSSIDI PER ACQUISTO ABBONAMENTI O PER SOSTENERE SERVIZI DI TP A CHIAMATA
	Migliorare le performance economiche del TPL;	Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed aumentare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;	
SOSTENIBILITA' ENERGIA E AMBIENTE	Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo;	Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;	POTENZIARE I PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO
SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	Migliorare l'attrattività del trasporto ciclabile;	Sviluppo di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali carsharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	AVVIARE UN PROGRAMMA PER LA SICUREZZA DELL'UTENZA DEBOLE
SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	Ridurre la congestione stradale;	Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali carsharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	AVVIARE UN PROGETTO MOBILITA' CONDIVISA INTERCOMUNALE
	Promuovere l'introduzione dei mezzi a basso impatto inquinante;	Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;	INCENTIVI PER SOSTITUIRE I VEICOLI INQUINANTI DI OGNI CATEGORIA
INQUINAMENTO ATMOSFERICO	Ridurre la sosta irregolare;	Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;	PER LA LOGISTICA PUNTARE AD UN HUB CON CAPOLUOGO
	Efficientare la logistica urbana;	Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	PROGETTI DI MDT E AZIONI CULTURALI TIPO PROGETTI SCUOLA-LAVORO LEGATI ALLA MOBILITA'
	Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;		
	Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta;		
	Garantire la mobilità alle persone a basso reddito;		
	Garantire la mobilità alle persone anziane;		
	Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare;		
	Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti;		
	Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini		