



Comune di
Borghi



Comune di
Gambettola



Comune di
Gatteo



Comune di
Longiano



Comune di
Roncofreddo



Comune di
San Mauro
Pascoli



Comune di
Savignano
sul Rubicone



Unione
Rubicone
e Mare



Piano Urbanistico Generale

dell'Unione
Rubicone
e Mare

L.R. 24/2017



UNIONE RUBICONE E MARE

PUG in tour

Percorso partecipativo per la definizione
del Piano Urbanistico Generale

Sabato 23 marzo 2024 ore 10:00-13:00
Roncofreddo

Ufficio di Piano

Settore Tecnico - Programmazione Territoriale

Facilitatore Formattiva – Urb. Andrea Panzavolta

PUG in tour

Calendario degli incontri pubblici dal 7 marzo al 13 aprile 2024

Unione Rubicone e Mare



incontri
pubblici itineranti
7 marzo - 13 aprile 2024

Molteplici
i temi affrontati

Savignano sul Rubicone Sala Galeffi



Giovedì
7 marzo 2024
ore 20:30-23:30

Introduzione generale
e città esistente

Borghi ex asilo Campanellino Lo Stradone



Sabato
9 marzo 2024
ore 10:00-13:00

Servizi Ecosistemici
e territorio rurale

Gambettola Sala Fellini



Mercoledì
20 marzo 2024
ore 20:30-23:30

La città pubblica

Roncofreddo Palazzo della Rocca



Sabato
23 marzo 2024
ore 10:00-13:00

PUMS – Piano urbano della
mobilità sostenibile

Gatteo Oratorio San Rocco



Martedì
26 marzo 2024
ore 20:30-23:30

Sistema
turistico-ricettivo: la costa

San Mauro Pascoli Biblioteca Comunale



Giovedì
11 aprile 2024
ore 20:30-23:30

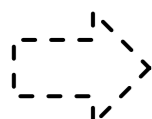
Abitare sociale
e fragilità

Longiano Sala Ilario Fioravanti



Sabato
13 aprile 2024
ore 10:00-13:00

Il sistema insediativo:
abitare e produzione





Roncofreddo
Palazzo
della
Rocca



Sabato
23 marzo 2024
ore 10:00-13:00

10:00 Accoglienza

10:15 Il Piano Urbanistico Generale

10:45 Il processo partecipativo

11:00 Il PUMS e i contenuti specifici del PUG

11:45 Domande e proposte dei cittadini

13:00 Fine

Perché partecipare

La legge urbanistica prevede che **il processo di approvazione del PUG** garantisca **pubblicità e partecipazione dei cittadini** alla formazione del piano.

I processi di partecipazione sono **ingrediente fondamentale della pianificazione-programmazione** in quanto favoriscono l'informazione, la trasparenza, lo scambio di idee, la creazione di un'intelligenza collettiva.

I saperi e le opinioni degli abitanti migliorano l'analisi dei problemi, aiutano a individuare soluzioni più mirate, rendendo più efficaci le decisioni pubbliche.

In un percorso partecipativo la decisione finale spetta sempre all'amministrazione, ma il dialogo, il confronto dei diversi punti di vista e l'ascolto reciproco favoriscono la costruzione di scelte condivise.

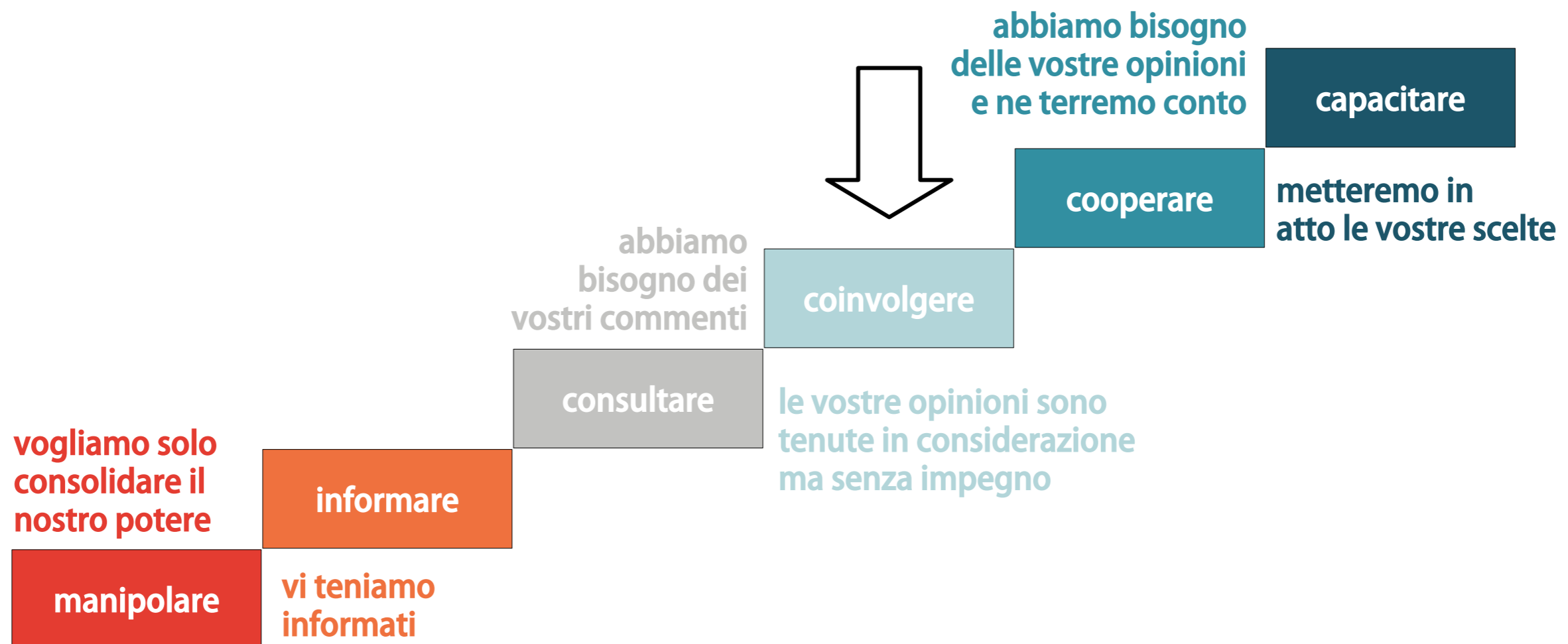
Il processo partecipativo AIUTA a comprendere le ragioni delle parti e, se possibile, a trovare qualche forma di accordo anche parziale e limitato o, almeno, a chiarirsi gli uni con gli altri sugli effettivi termini delle scelte da compiere.



Perché partecipare

La scala della partecipazione - coinvolgere

Un **percorso partecipativo non è un sondaggio o una consultazione pubblica, ma si pone l'obiettivo di esplorare tutte le possibili opinioni al fine di comprendere meglio i problemi**



Saranno oggetto del percorso partecipativo la **visione strategica** del futuro del territorio con particolare riferimento al requisito della **resilienza-adattamento** dell'organismo urbano alle **sfide ambientali e sociali** e di **reazione positiva alle emergenze**



Principi e valori del percorso

Il gruppo di lavoro si attiene a:

▲ I principi della Carta della partecipazione

- 1) Principio di cooperazione
- 2) Principio di fiducia
- 3) Principio di informazione
- 4) Principio di inclusione
- 5) Principio di efficacia
- 6) Principio di interazione costruttiva
- 7) Principio di equità
- 8) Principio di armonia (o riconciliazione)
- 9) Principio del render conto
- 10) Principio di valutazione

<https://www.inu.it/la-carta-della-partecipazione/>

▲ I valori delle competenze base del facilitatore

IAF - International Association of Facilitators

<https://iaf-italy.org/iaf-associazione-internazionale-facilitatori/>



CARTA
della
PARTECIPAZIONE



promoting the power
of facilitation worldwide

Principi e obiettivi generali

Legge Regionale Emilia-Romagna 21 dicembre 2017 n.24

- ▶ **Contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici**, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici.
- ▶ **Favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia**, con particolare riferimento all'efficienza nell'uso di energia e risorse fisiche, alla performance ambientale dei manufatti e dei materiali, alla salubrità ed al comfort degli edifici, alla conformità alle norme antisismiche e di sicurezza, alla qualità ed alla vivibilità degli spazi urbani e dei quartieri, alla promozione degli interventi di edilizia residenziale sociale e delle ulteriori azioni per il soddisfacimento del diritto all'abitazione.
- ▶ **Tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche** favorevoli al benessere umano ed alla conservazione della biodiversità. **Tutelare e valorizzare i territori agricoli e le relative capacità produttive agroalimentari**, salvaguardando le diverse vocazionalità tipiche che li connotano.
- ▶ **Contribuire alla tutela ed alla valorizzazione degli elementi storici e culturali** del territorio regionale.
- ▶ **Promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali**, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie.

Un nuovo modello di pianificazione

Legge Regionale Emilia-Romagna 21 dicembre 2017 n.24

L'obiettivo generale del PUG si può sintetizzare nell'incremento netto del grado di resilienza (capacità di adattamento) della struttura insediativa e del sistema sociale.

Il Pug deve costruire un quadro delle criticità e dei fabbisogni da soddisfare, attraverso un'analisi per sistemi funzionali, intesi come gli ambiti tematici:

I. Benessere ambiente psico-fisico: comprende un complesso di aspetti che condizionano la qualità della vita della comunità; in quanto tali essi non sono rappresentati soltanto dai dati fisico-ambientali delle componenti a cui si riferiscono (qualità dell'aria, ambiente acustico, ...), ma anche da indicatori di sintesi in grado di restituire un giudizio complessivo sulla vivibilità di un'area insediata.

In questo senso assume un rilievo anche la percezione sociale di un valore attribuito, non sempre misurabile attraverso dati oggettivi, ma più spesso da leggere, attraverso i processi partecipativi, come valore e patrimonio di una comunità.



Un nuovo modello di pianificazione

Legge Regionale Emilia-Romagna 21 dicembre 2017 n.24

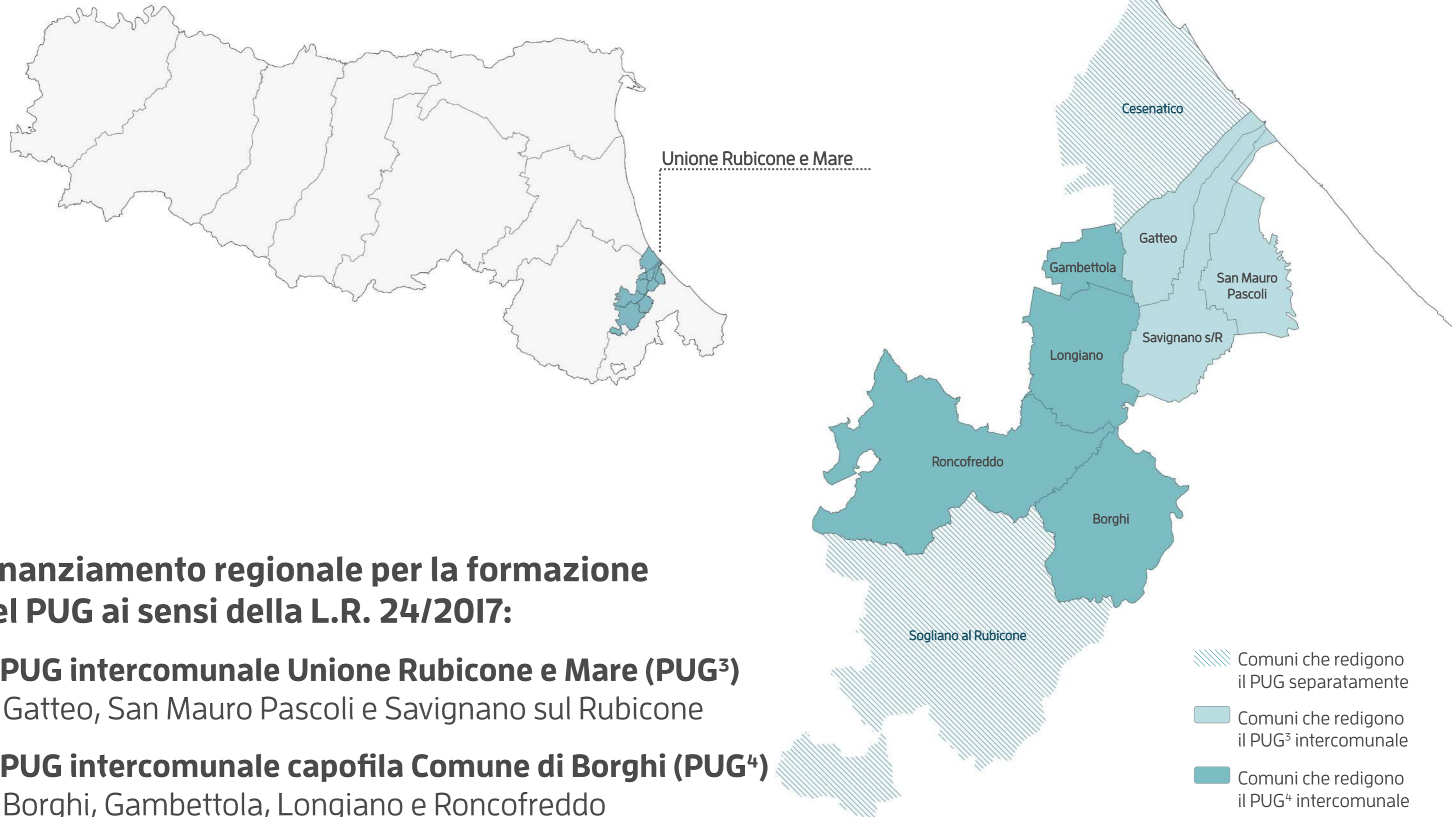
2. Accessibilità: a partire dalla conoscenza della rete delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità pubblica e privata, dal loro utilizzo ed efficienza, il sistema della accessibilità può essere definito e valutato attraverso un'analisi dell'accessibilità alle dotazioni (scolastiche, sanitarie, ...) e ai luoghi di lavoro, che aiuti a individuare, e valutare attraverso indicatori specifici, le parti di territorio che richiedono miglioramenti del livello di servizio. Ne deriva una valutazione delle carenze da superare per migliorare il livello di accessibilità alle dotazioni, ad aree strategiche di rigenerazione urbana, ad aree ad elevata concentrazione di funzioni ad alta attrattività, ecc.



3. Paesaggio: complesso di risorse prodotte da fattori fisico-ambientali, storico-antropici, artistici e culturali che costituiscono (in quanto riconosciute nello stato attuale), o possono potenzialmente costituire (qualora valorizzate e/o ricondotte ad una percezione/fruizione coordinata) una componente significativa dell'identità di un territorio e di una comunità.



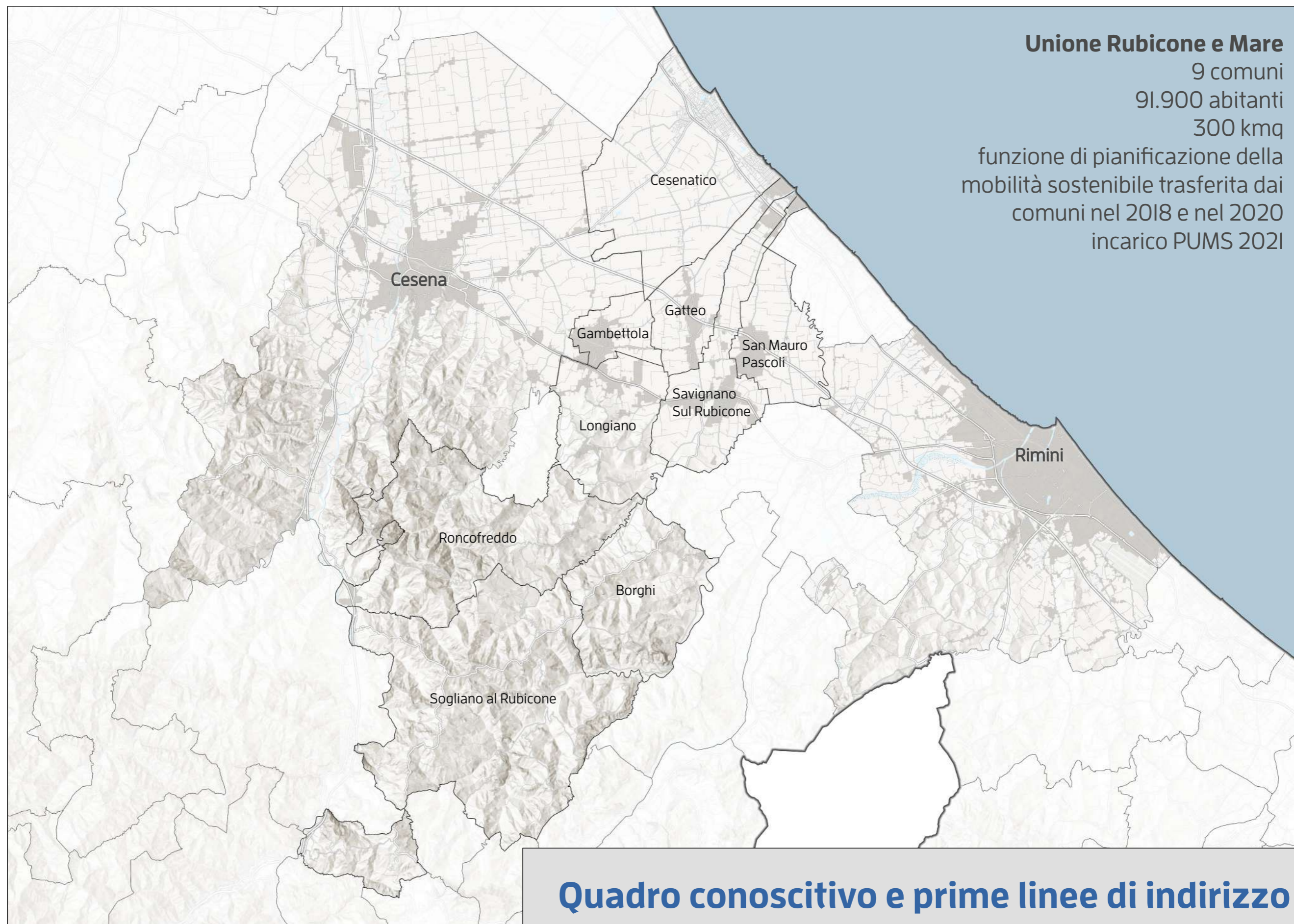
Insieme ad una conoscenza del patrimonio e delle risorse in quanto tali, è rilevante ad esempio l'obiettivo della continuità e coerenza degli itinerari e percorsi (escursionistici, storico-culturali, paesaggistici, ...), da costruire attraverso scelte di strategia, che individuino le situazioni di criticità e le opportunità di completamento.



Finanziamento regionale per la formazione del PUG ai sensi della L.R. 24/2017:

- **PUG intercomunale Unione Rubicone e Mare (PUG³)**
Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone
- **PUG intercomunale capofila Comune di Borghi (PUG⁴)**
Borghi, Gambettola, Longiano e Roncofreddo

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile





II PUMS

Elemento strategico e plus-valore del progetto

New Deal: superamento delle visioni contrapposte per un modello diverso di accoglienza



Intermodalità
auto-bici



Intermodalità
auto-bus

Intermodalità
auto-auto pulita



Intermodalità
auto-piedi



elevata accessibilità
centro della città

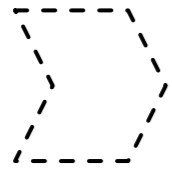




Cos'è il PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS è



Un **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** è un **piano strategico** che **si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese** nelle aree urbane e peri-urbane **per migliorare la qualità della vita nelle città.**

Il PUMS **integra** gli altri strumenti di piano esistenti e segue **principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.**



PUMS

È l'Unione Europea che chiede il PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

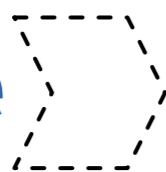
Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana (COM 2009-490 Finale) – introdotti i PUMS e previsti i finanziamenti

Sviluppo di PUMS (Consiglio Europeo 24-06-2010)

Libro Bianco sui Trasporti (2001 – 2011) – spostare il traffico verso forme di mobilità sostenibili, rimodulare ritmi di lavoro e studio, ridurre le distanze

Direzione Generale per i Trasporti della Commissione Europea (Commissione degli Esperti: Linee Guida per la redazione dei SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) 2010-2013)

Definisce



- **Visione strategica** di lungo periodo e **piano di implementazione** per il breve periodo;
- **Approccio partecipativo**;
- **Sviluppo equilibrato e integrato** di tutte le modalità di trasporto;
- **Integrazione** orizzontale e verticale;
- **Valutazione** della performance corrente e futura;
- **Monitoraggio** regolare, valutazione e revisione;
- Considerazione dei **costi esterni** per tutte le modalità di trasporto



È l'Unione Europea che chiede il PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

...E ne indica gli obiettivi

Nello specifico mira ad un sistema dei trasporti che deve:

- ▶ Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di **accedere alle destinazioni**
- ▶ **ai servizi chiave** (socialmente inclusivo)
- ▶ Migliorare le **condizioni di sicurezza**
- ▶ **Ridurre** l'inquinamento, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
- ▶ Migliorare l'**efficienza** e l'**economicità** dei trasporti di persone e merci
- ▶ Contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio** e la **qualità dell'ambiente urbano** e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme

Prima: offerta di trasporto

Adesso: domanda di trasporto e sostenibilità



Quadro normativo

PUMS

Sviluppo e attuazione del PUMS (linee guida ELTIS 2014 - 2019) - **fasi di sviluppo**

FASE 4
attuazione
e monitoraggio

FASE I
preparazione
e analisi



FASE 3
pianificazione
delle misure

FASE 2
sviluppo
della strategia

Pianificare per la persona

Un nuovo modo di pianificare la mobilità urbana: **promuovere l'accessibilità e non la mobilità**

Pianificazione tradizionale dei trasporti	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale e salute
Focus modale	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e uso del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, ecc...)
Piano di breve-medio termine	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione degli impatti limitati	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Riferimento nazionale e regionale

A livello nazionale: Linee guida DM 397/2017 – DM 396/2019

A livello regionale: Piano Regionale dei Trasporti dell'Emilia-Romagna (approvato 2021)

PRIT 2025

Obiettivi 2021-2027:

prevede strategie integrate e condivise con gli enti locali così da poter raggiungere obiettivi comuni e contrastare i divari territoriali

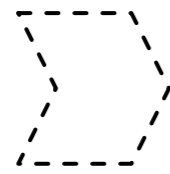
- migliorare i livelli di accessibilità
- ridurre gli spostamenti
- utilizzare modalità di trasporto più sostenibili

La nuova metodologia stabilisce che la pianificazione non si deve limitare ai soli confini territoriali ma deve individuare un'area funzionale più ampia in cui avvengono le interrelazioni



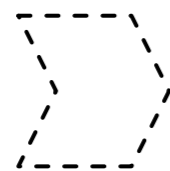
**Individuazione
dell'area di studio
del PUMS**

Attività principali



- 1)** Redazione del PUMS
- 2)** Coordinamento e integrazione dei contenuti di PUMS con i piani settoriali e urbanistici in fase di redazione
- 3)** Redazione del primo monitoraggio del piano dopo due anni dall'approvazione
- 4)** Formazione del personale tecnico e amministrativo dell'Unione

Attività secondarie



- a)** Redazione della documentazione funzionale alla procedura di VAS del PUMS
- b)** Gestione del processo partecipativo e comunicativo del PUMS

- 1. Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro
- 2. Predisposizione del quadro conoscitivo generale integrato dai seguenti argomenti:
 - ambito turistico ricettivo;
 - attraversamento dei centri abitati di Savignano sul Rubicone, Longiano e Gambettola da parte della SS9 via Emilia;
 - carenze del sistema di trasporto pubblico;
 - collegamenti tra la collina e i centri di pianura.
- 3. Avvio del percorso partecipativo (indagine con questionario)
- 4. Definizione degli obiettivi
5. Costruzione partecipata dello scenario di Piano
6. Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
7. Adozione del Piano e successiva approvazione
8. Monitoraggio

Quadro di riferimento

Il PUMS dell'Unione Rubicone e Mare - **Luglio 2023**

Il quadro di riferimento per l'articolazione del Quadro Conoscitivo definito sulla base degli strumenti di pianificazione vigenti o in fase di redazione, delle banche dati esistenti.

Si articola in:

- Quadro normativo;
- **Quadro insediativo***;
- **Quadro infrastrutturale e dell'offerta di trasporto;**
- Quadro gestionale;
- **Quadro della domanda di mobilità;**
- **Quadro dell'incidentalità;**
- Quadro dell'inquinamento acustico-atmosferico;
- **Quadro dei piani;**
- **Quadro degli studi;**
- **Quadro dei progetti;**
- **Quadro dei dati disponibili;**
- **Quadro delle consultazioni**

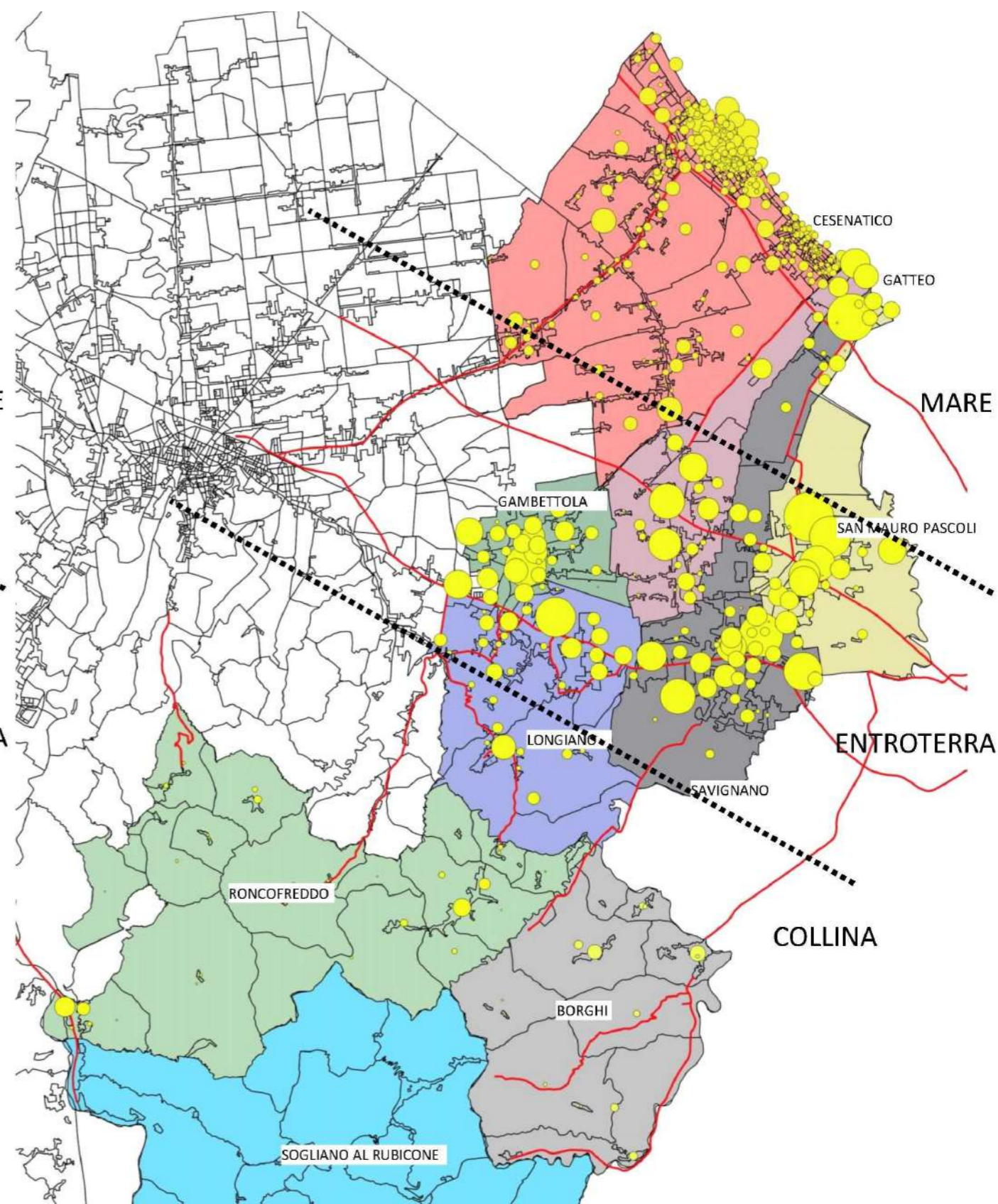
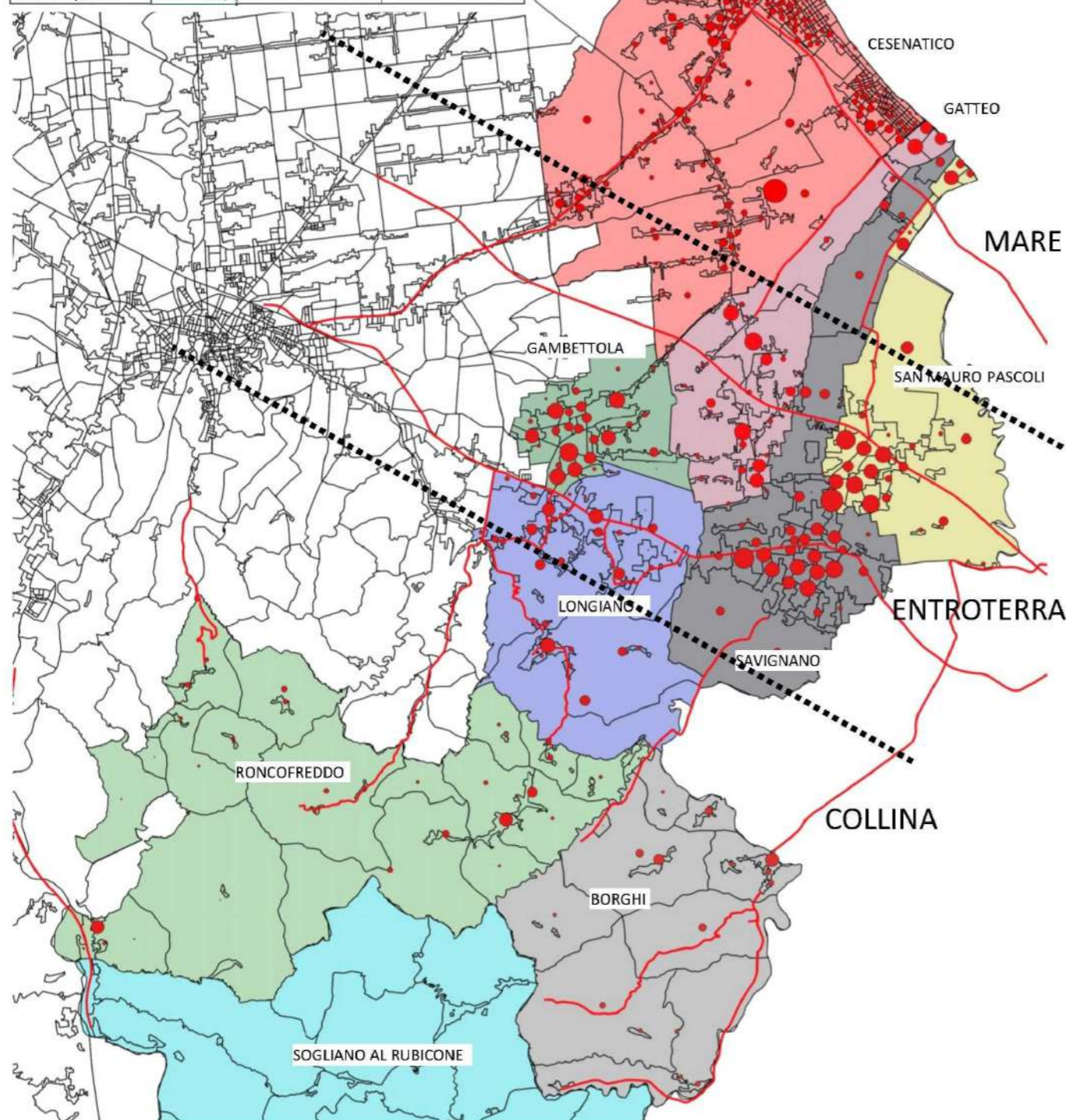
(*) Carenze sulle banche dati riferite ai comuni di Sogliano al Rubicone e di Cesenatico

Analisi urbanistiche (*)

Distribuzione **residenti** per zone censuarie

Distribuzione **addetti** per zone censuarie

COMUNE	SUPERFICIE	POPOLAZIONE	DENSITA' DEMOGRAFICA
Gambettola	7,8	10.688	1.375
Cesenatico	30,2	25.781	854
Longiano	14,0	7.148	510
Savignano sul Rubicone	45,0	17.823	396
Gatteo	23,6	9.053	384
San Mauro Pascoli	50,7	11.776	232
Sogliano al Rubicone	16,8	3.251	194
Borghi	23,1	2.834	123
Roncofreddo	93,2	3.371	36
Totale complessivo	304,4	91.725	301

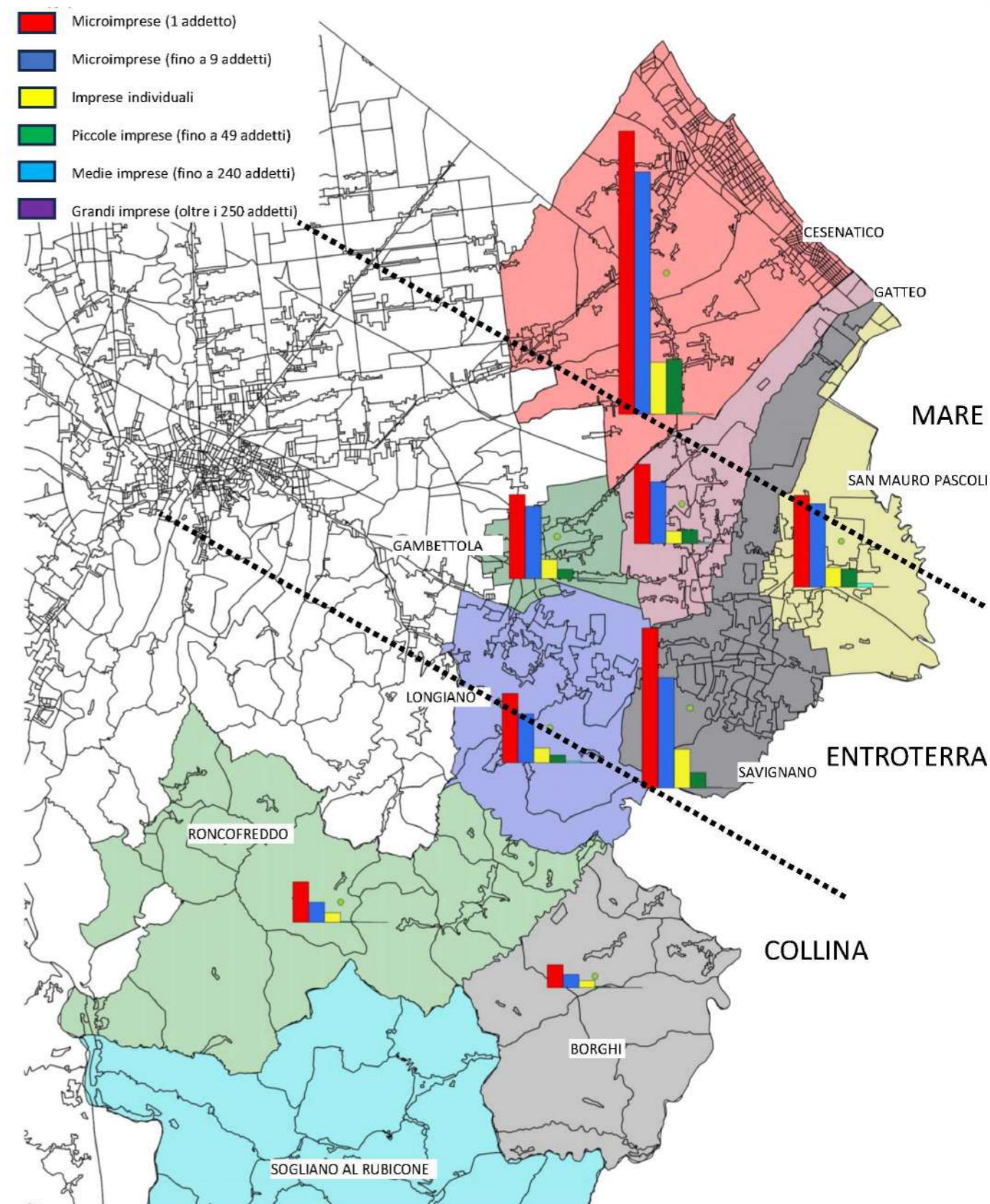
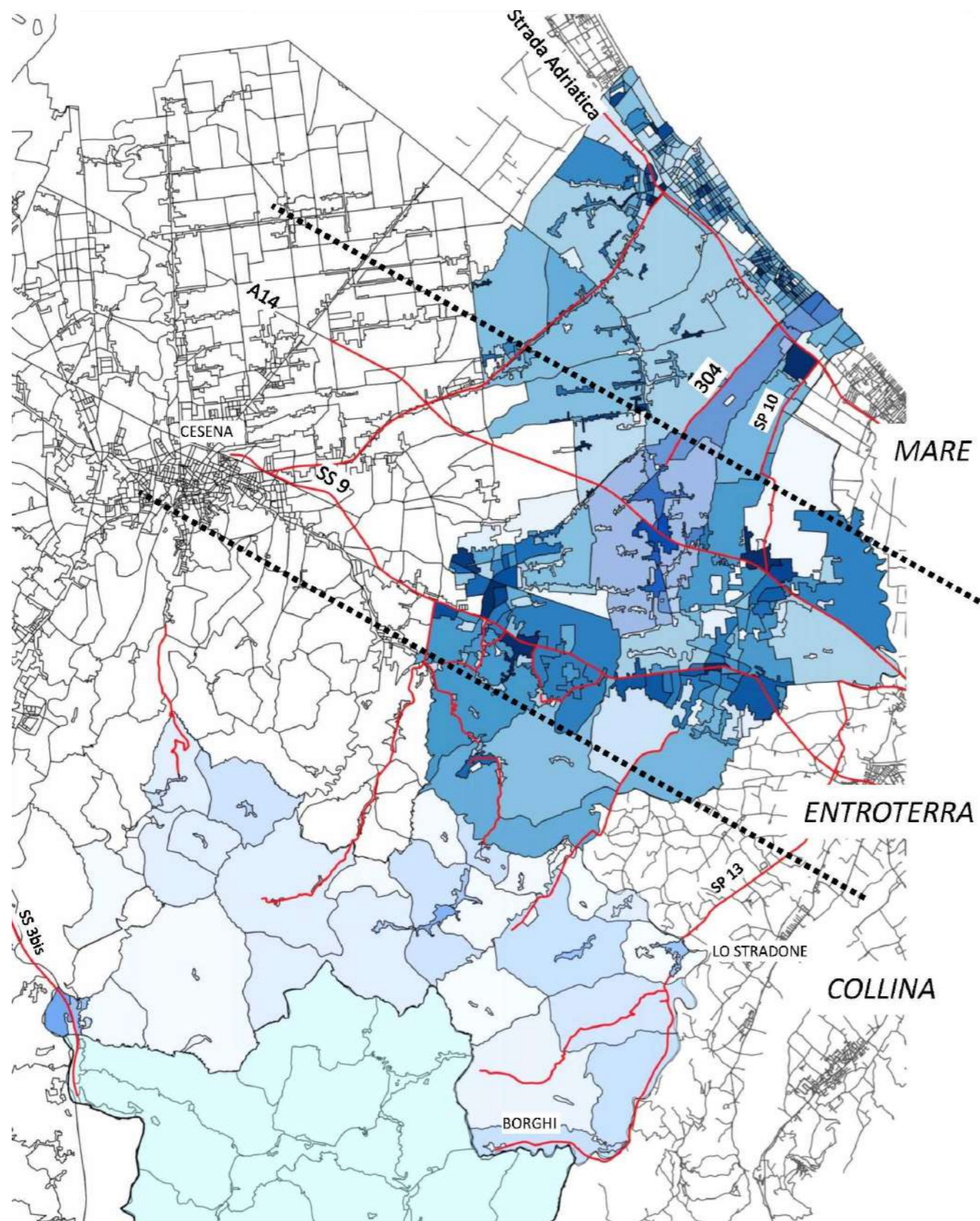


(*) Carenze sulle banche dati riferite ai comuni di Sogliano al Rubicone e di Cesenatico

Analisi urbanistiche (*)

Distribuzione **imprese** per zone censuarie

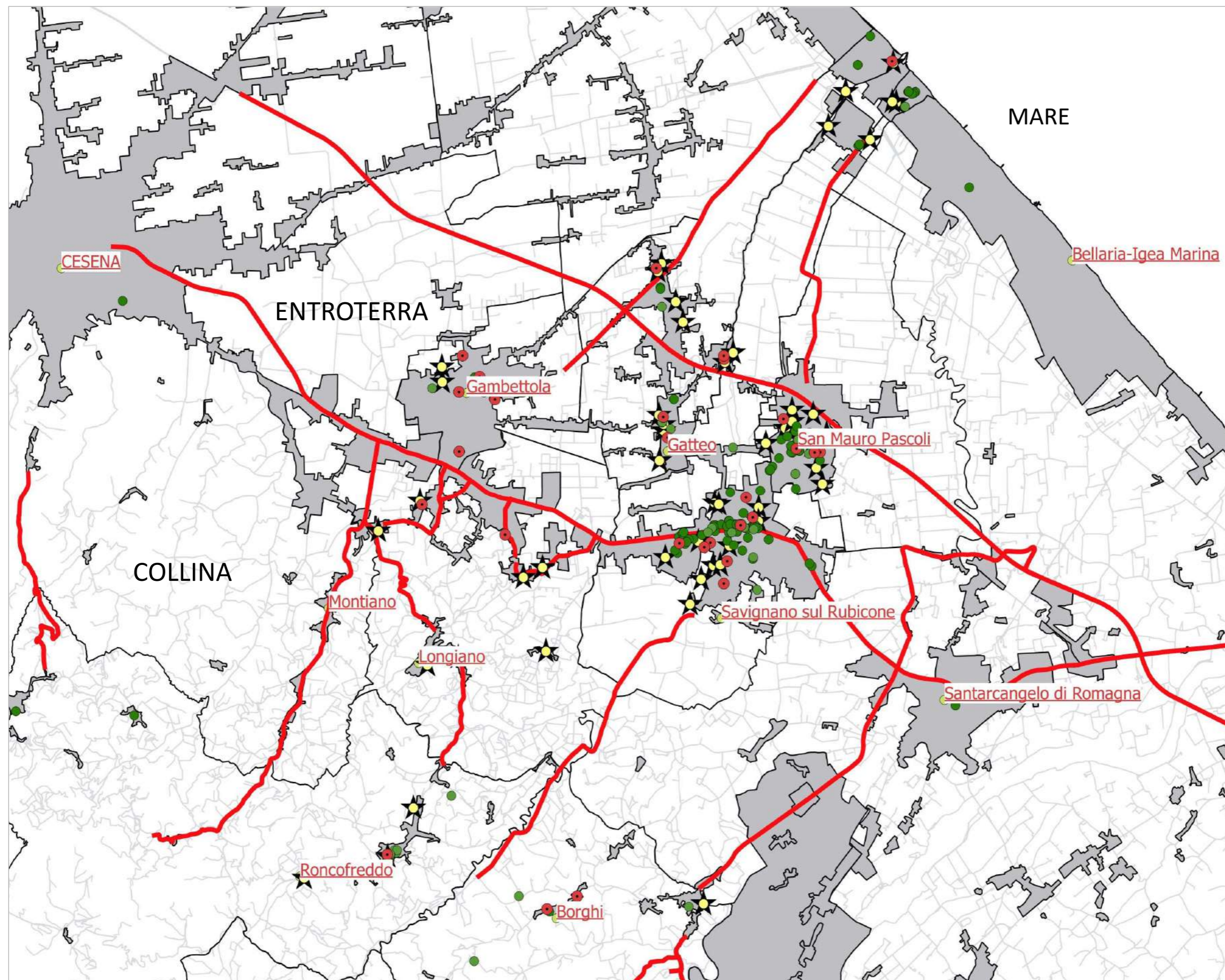
Distribuzione **classe di addetti** per zone censuarie



(*) Carenze sulle banche dati riferite ai comuni di Sogliano al Rubicone e di Cesenatico

Analisi urbanistiche (*)

Distribuzione territoriale dei poli sensibili



- Scuole
- Presidi socio sanitari
- Centri sociali
- ★ Centri Sportivi
- Viabilità principale

Le infrastrutture

Il PUMS dell'Unione Rubicone e Mare - **Novembre 2023**

Infrastrutture di importanza nazionale

AI4 Bologna-Taranto

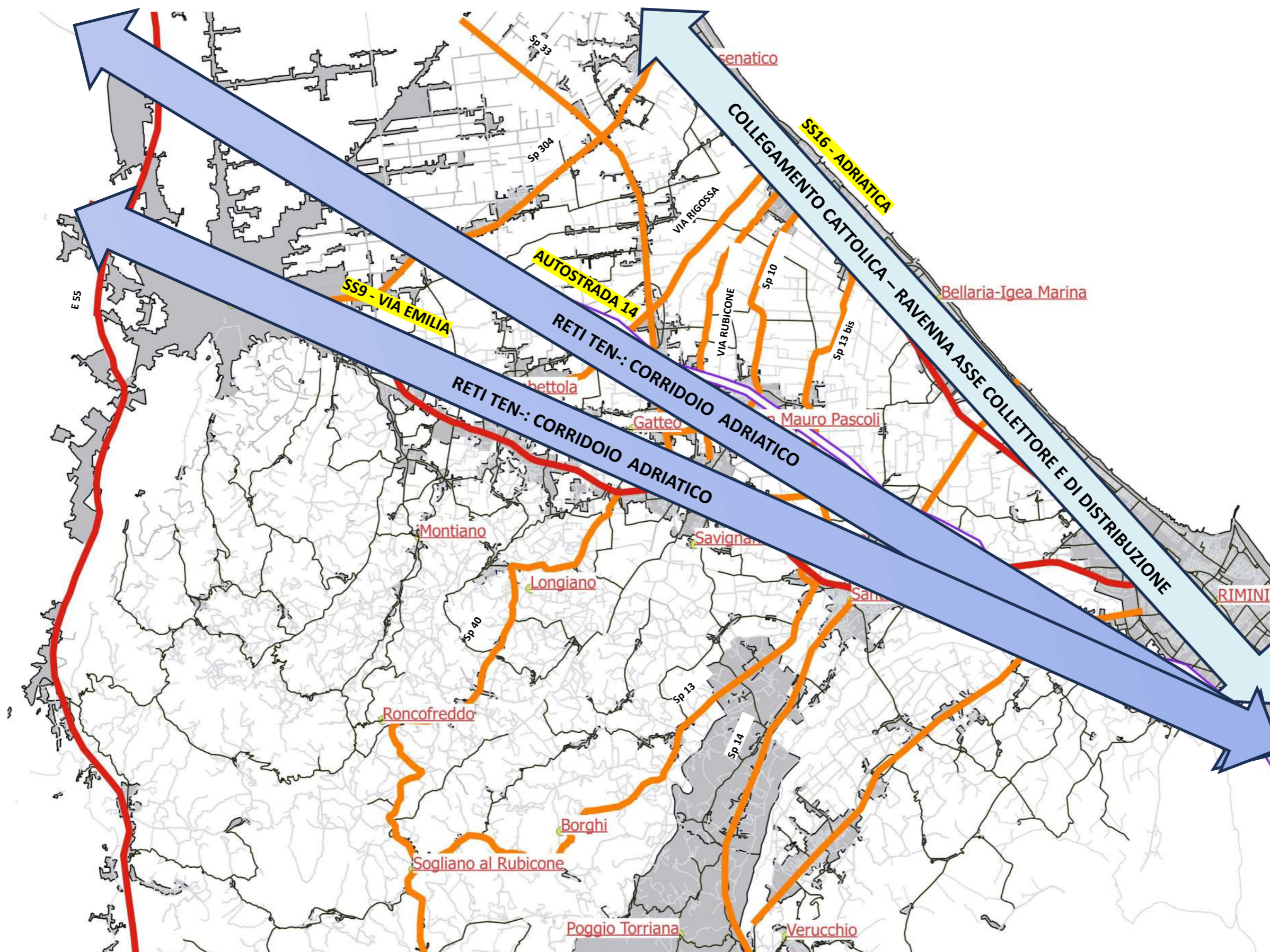
SS16 Adriatica

SS9 Via Emilia

 Autostrada

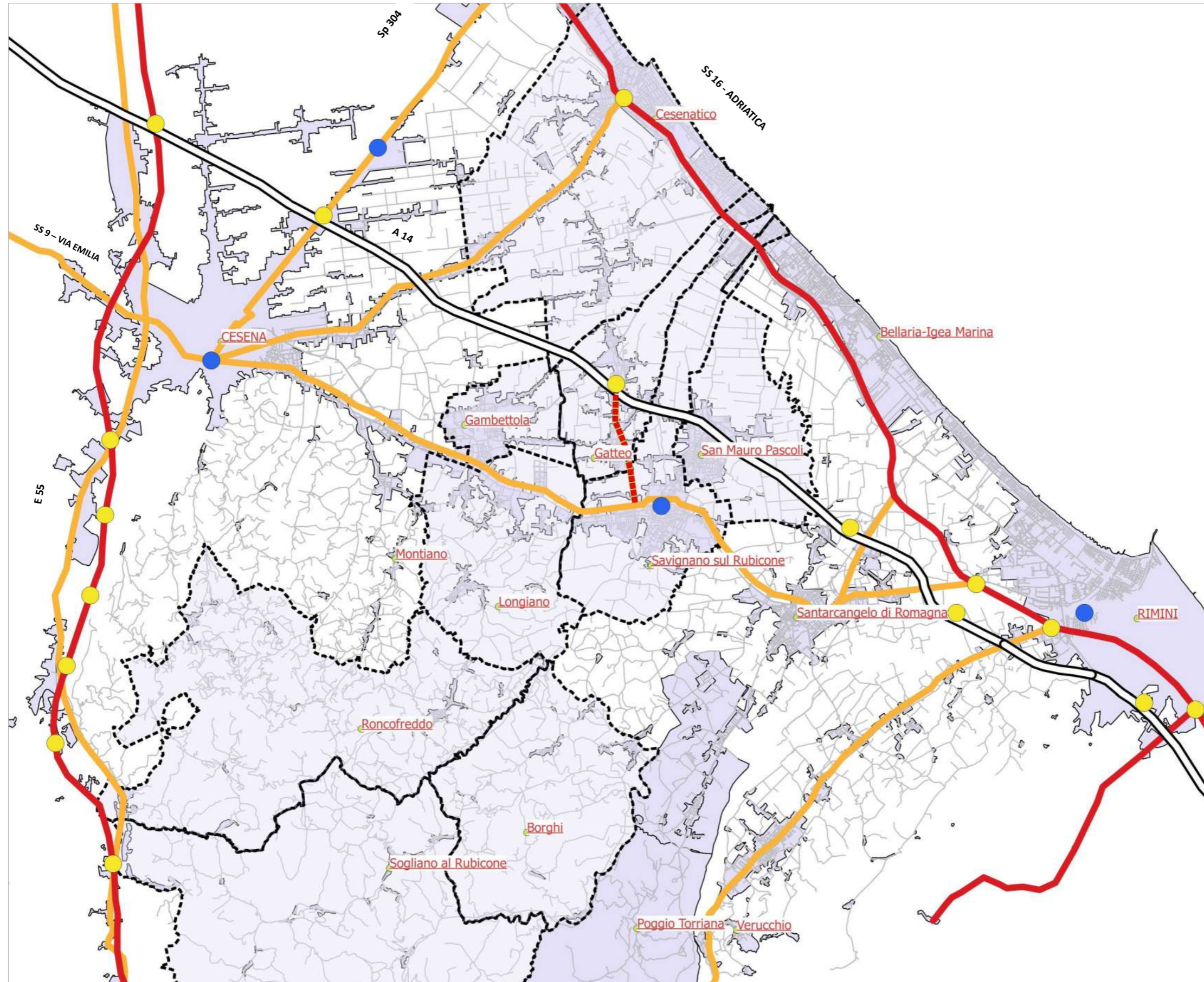
 Viabilità primaria di importanza nazionale

 Viabilità intercomunale

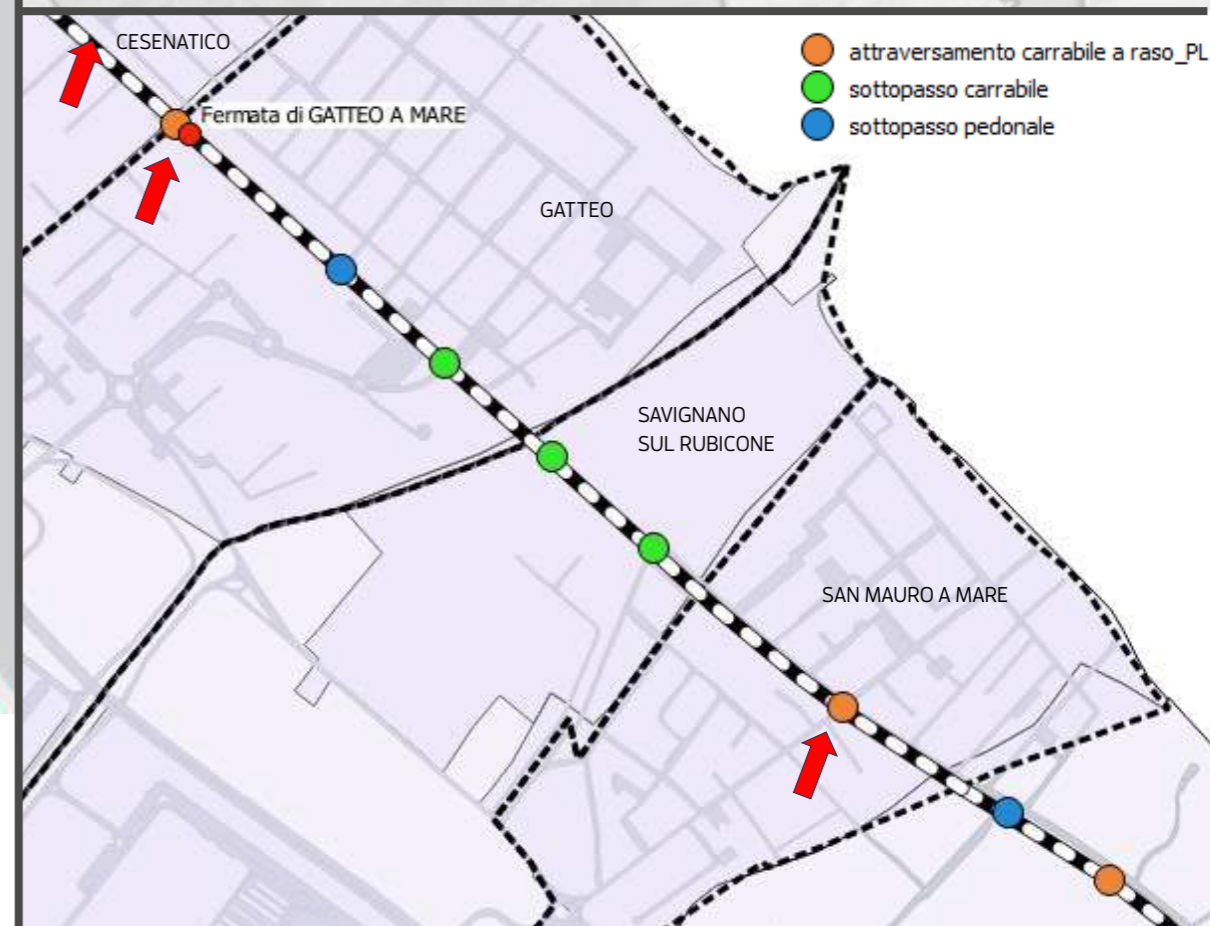


Le infrastrutture

La classificazione stradale definita dal PRIT 2025 e le previsioni



- Grande rete autostradale
- Grande rete non autostradale
- Rete di Base
- - - Interventi previsti
- Interventi accessibilità urbana
- Interconnessioni rete stradale





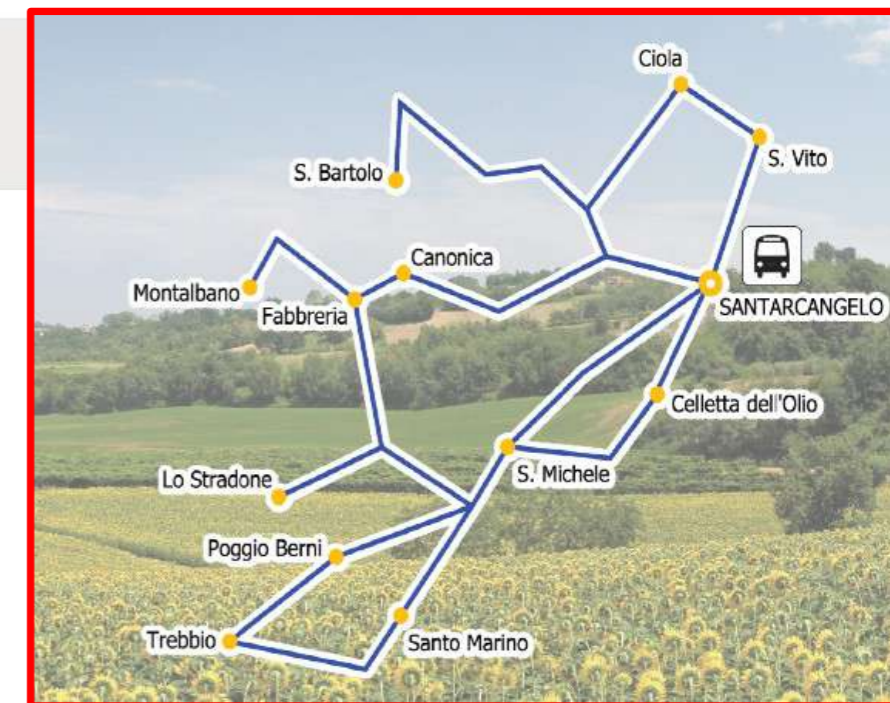
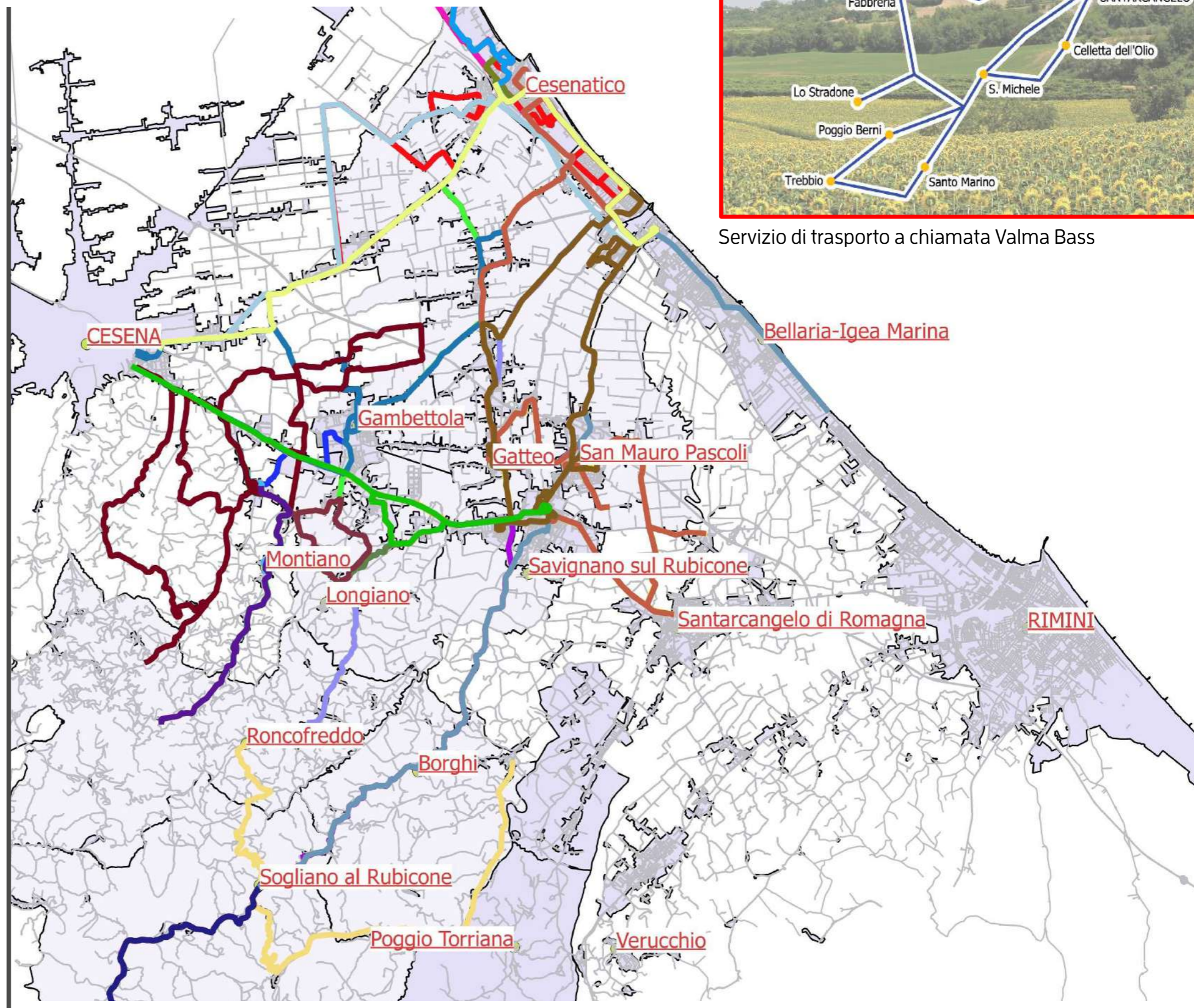
Il trasporto pubblico su gomma

La classificazione stradale definita dal PRIT 2025 e le previsioni



ZONA TARIF	ZONA TARIFFARIA				TOT
	890	891	892	893	
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
910	1	12	0	0	13
893	0	11	0	0	11
860	3	6	1	0	10
892	1	4	0	0	5
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
851	1	0	0	0	1
881	1	0	0	0	1
951	0	1	0	0	1
TOTALE	596	1744	51	126	2517

Abbonamenti gratuiti studenti.
Dati relativi al servizio scuolabus



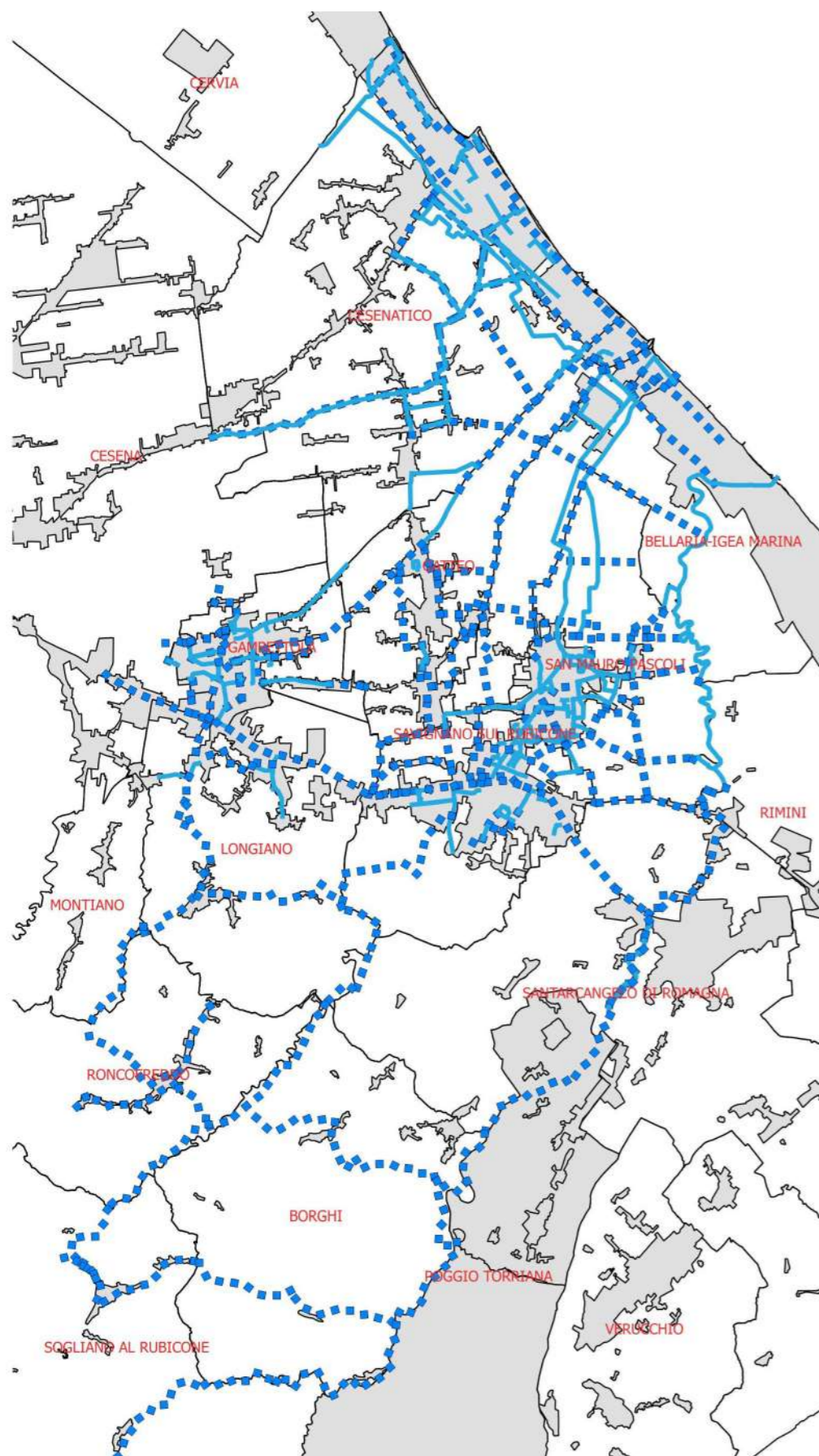
Servizio di trasporto a chiamata Valma Bass



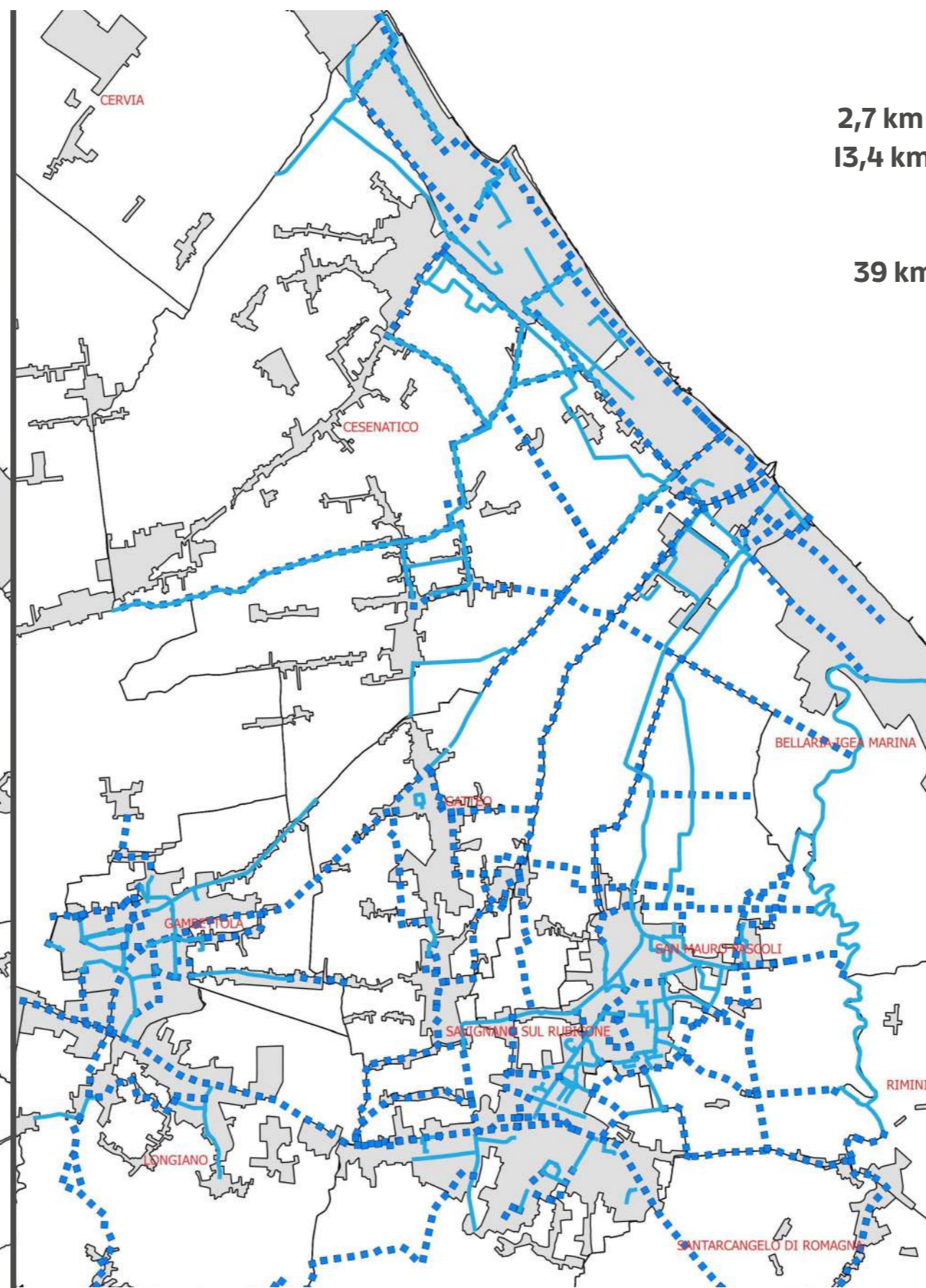
Mobilità ciclabile

PUMS

Rete ciclabile esistente e di progetto



Tutto il territorio costa-pianura-collina

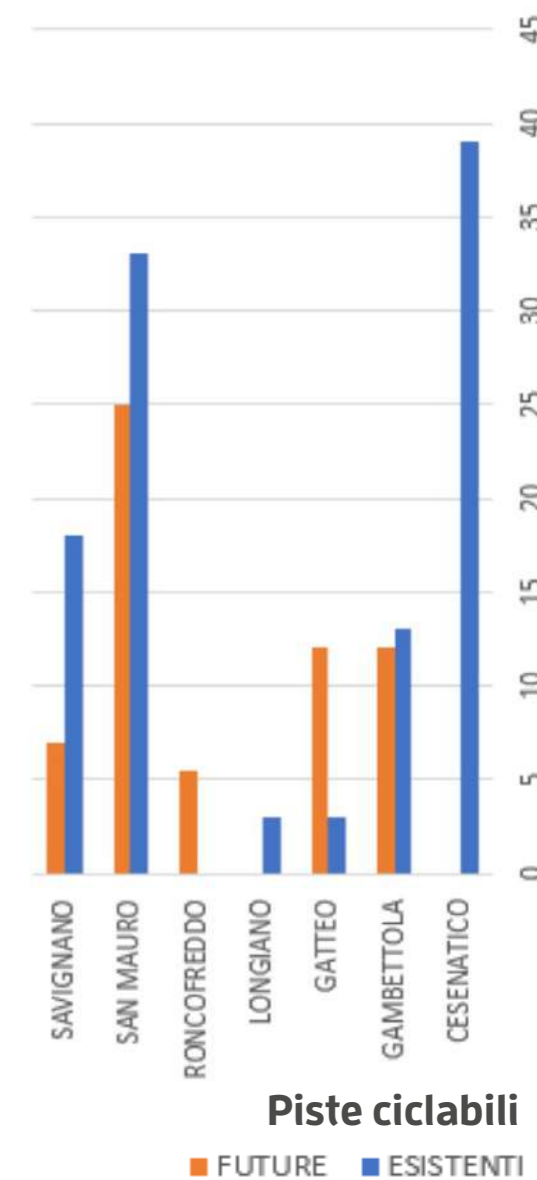


Dettaglio costa-pianura

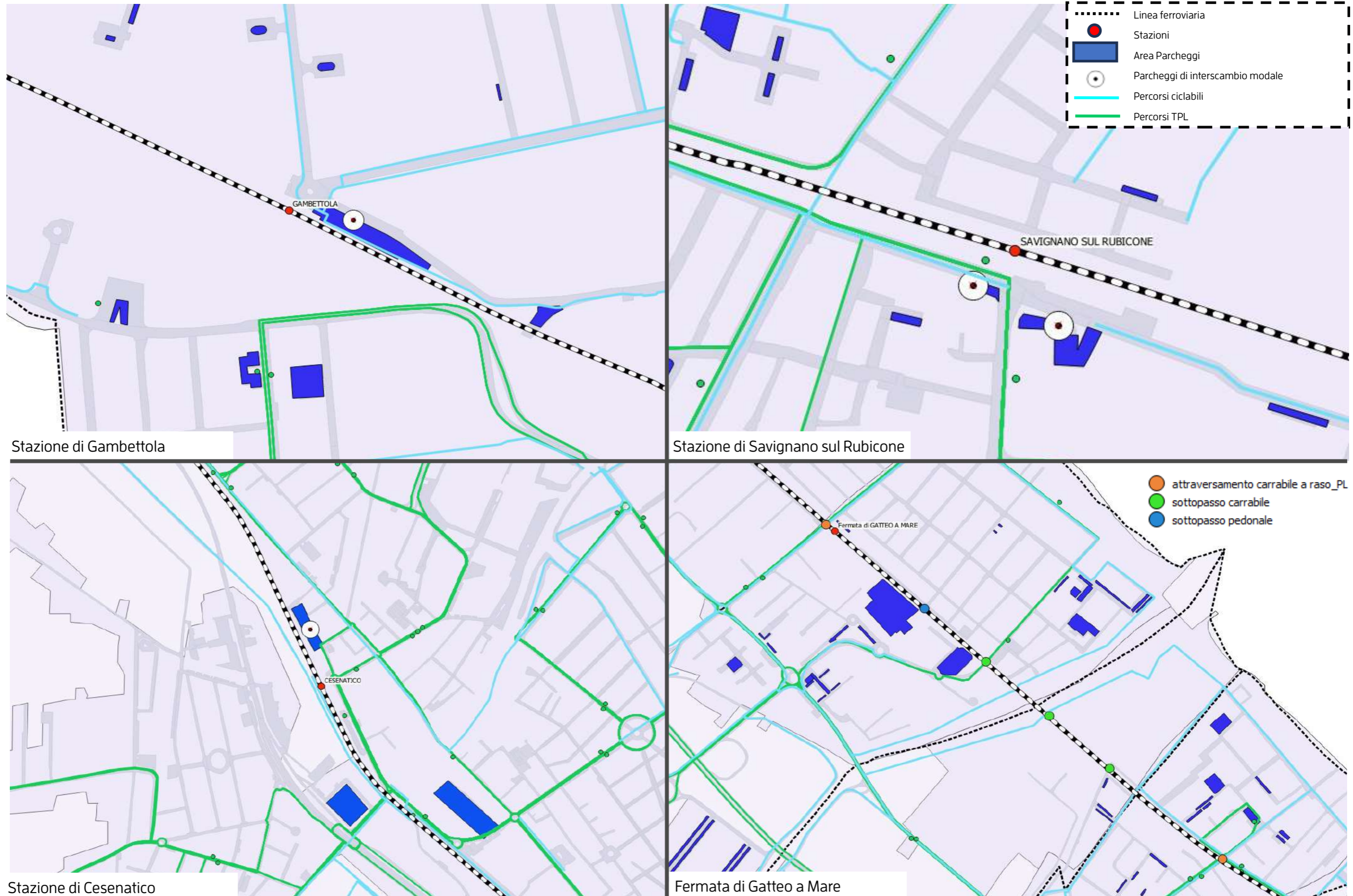
120 km circa di percorsi ciclabili esistenti

- 38 km** di piste in sede propria
- 2,7 km** circa di piste su strada di categoria F-bis
- 13,4 km** circa di piste in condivisione con pedoni
- 2,6 km** circa di piste isolate
- 20 km** circa di sentieri ciclabili
- 39 km** circa di piste nel territorio di Cesenatico

240 km circa di **piste ciclabili in più**
(162 km masterplan piste ciclabili e 13,7 km circa pianificazione regionale)



Nodi di interscambio modale



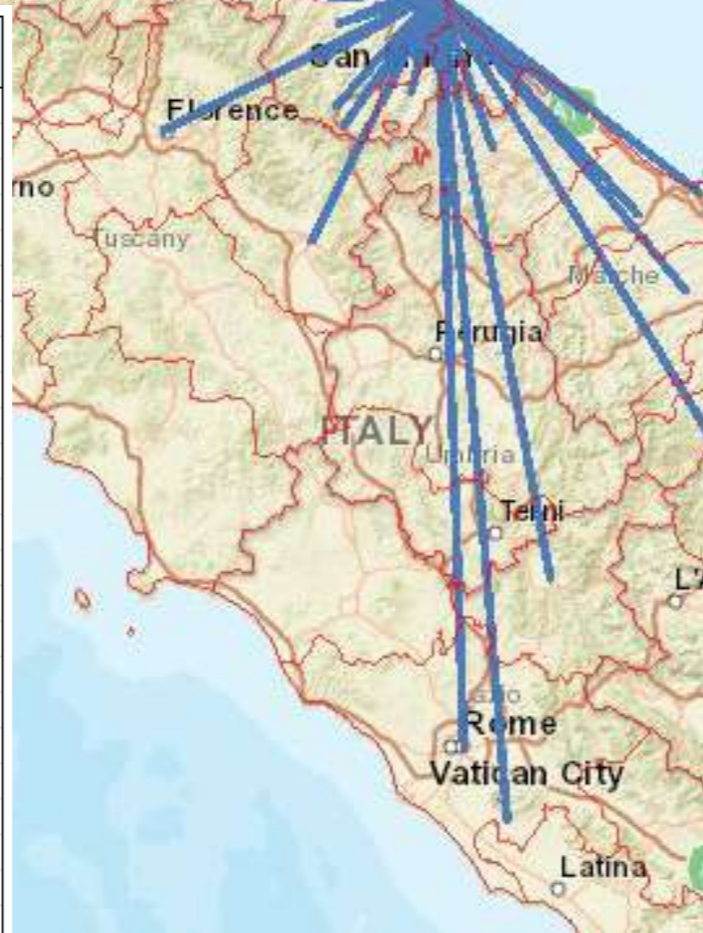
Non ci sono dati sul numero di posti auto nei parcheggi di interscambio ma sembrano non del tutto adeguati

La mobilità veicolare

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



ORIGINE CESENATICO			DESTINAZIONE
STUDIO	LAVORO	TOTALE	
1158	4344	5502	RIMINI
1302	4025	5327	CESENA
314	930	1244	RAVENNA
247	476	723	FORLÌ
101	171	272	BOLOGNA
12	143	155	RICCIONE
2	63	65	CATTOLICA
1	60	61	NOVAFELTRIA
20	40	60	PESARO
3	34	37	FAENZA
5	29	34	IMOLA
0	27	27	LUGO
10	15	25	FERRARA
1	17	18	FANO
2	11	13	MODENA
3	9	12	ANCONA
1	11	12	CASTELNOVO NE' MONTI
5	5	10	ROMA
4	6	10	VERONA
6	2	8	TRENTO
0	7	7	BAGNO DI ROMAGNA
0	7	7	MACERATA
0	6	6	COMACCHIO
4	2	6	URBINO

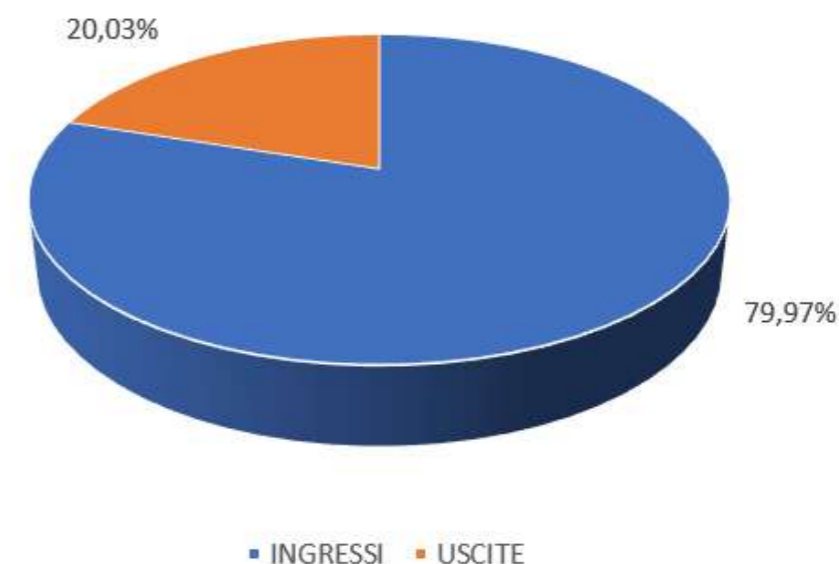


DATI ISTAT 2011 - PENDOLARISMO

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

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

SPOSTAMENTI COMUNI DELL'URM



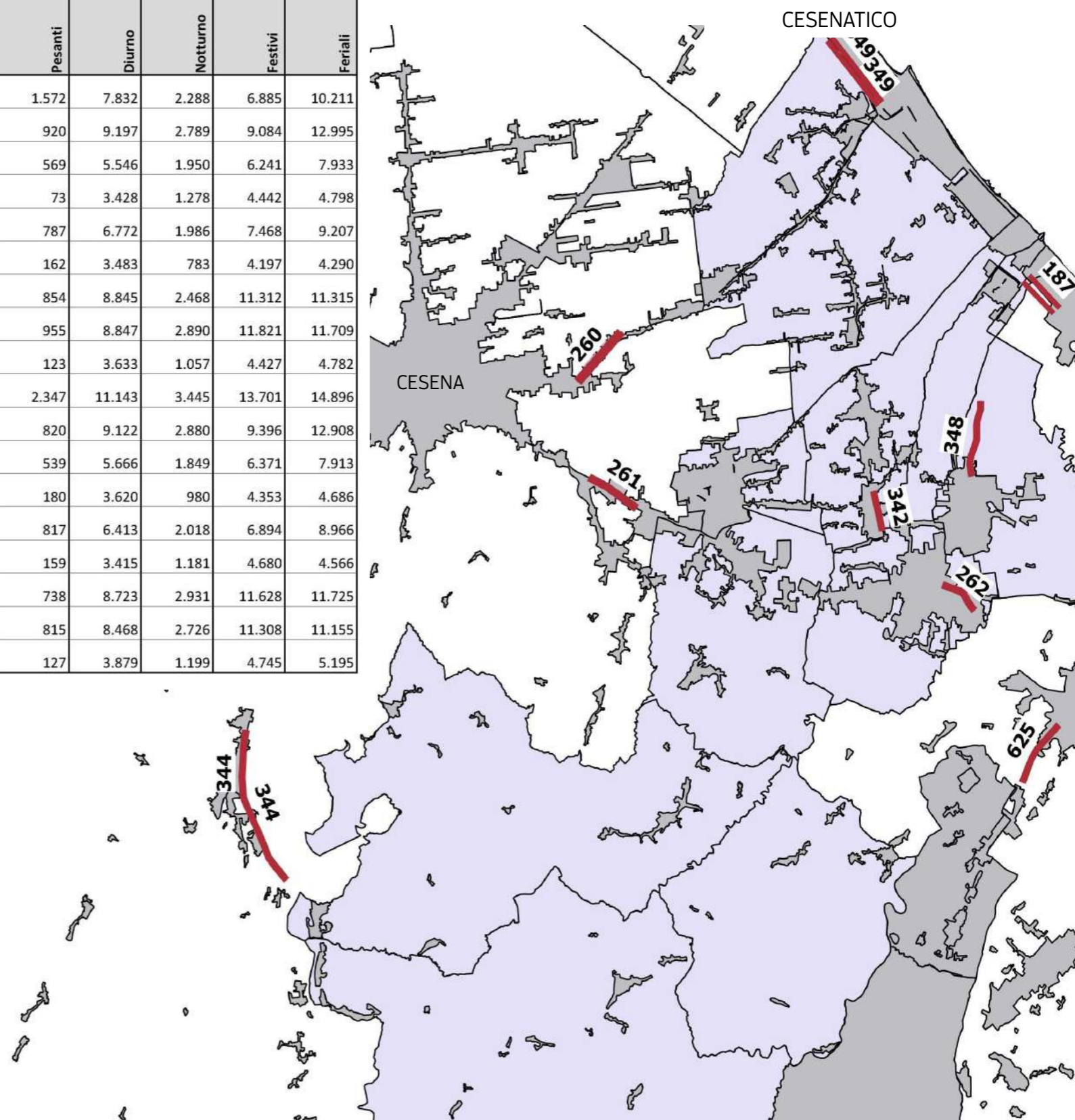


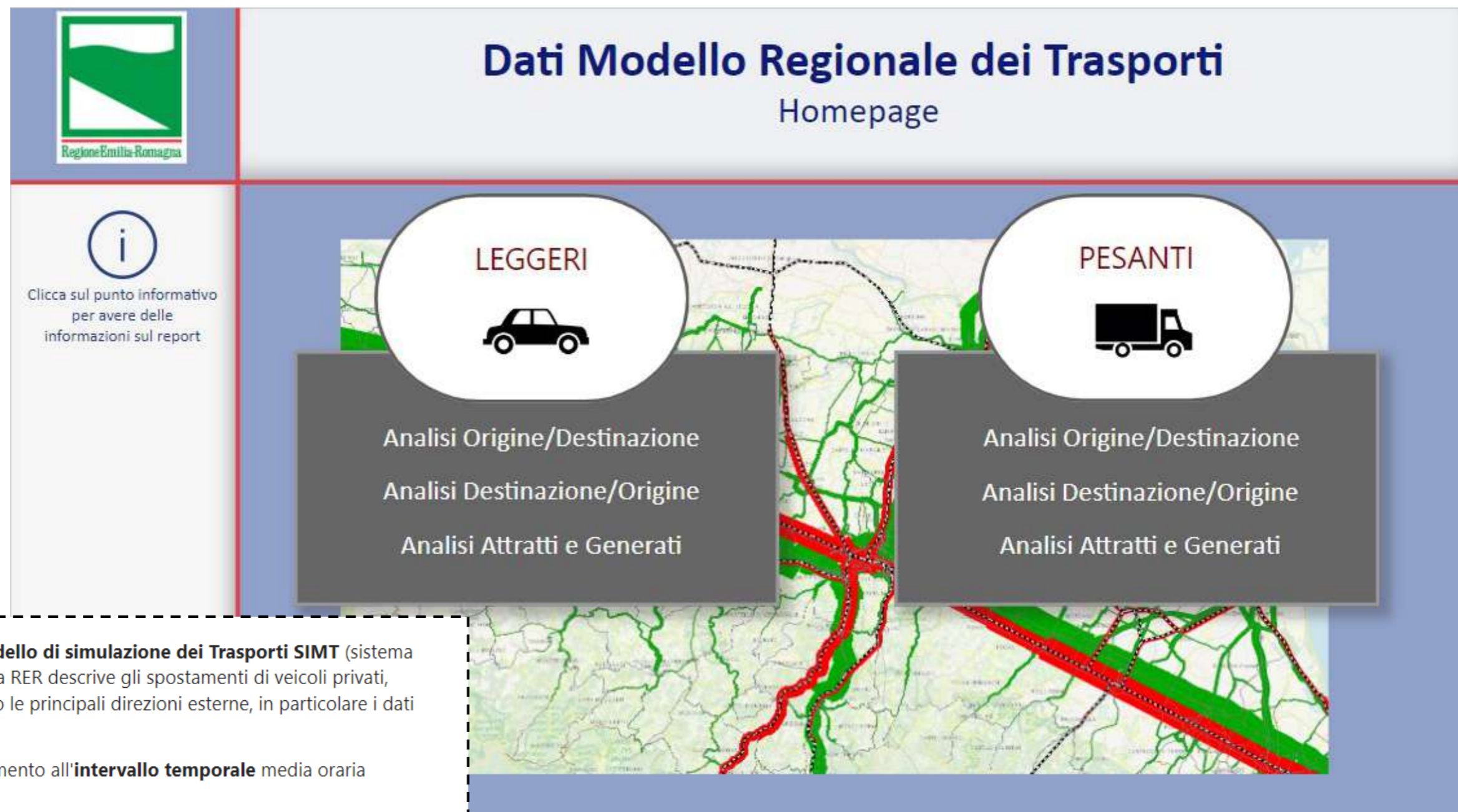
La mobilità veicolare

PUMS

Dati Regione Emilia-Romagna – Maggio 2023

Postazione	Strada	Corsia	Giorni	Tot_Transito	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturmo	Festivi	Feriali
344	SS 3bis/E tra Borello e Mercato Saraceno	Verso Ravenna	31	10.120	8.543	1.572	7.832	2.288	6.885	10.211
261	SS 9 a Case Missiroli tra tang. di Cesena e Gambettola	Da Rimini a Piacenza	31	11.986	11.065	920	9.197	2.789	9.084	12.995
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	Da Rimini a Piacenza	31	7.496	6.926	569	5.546	1.950	6.241	7.933
625	Sp 14 tra San Michele e Sant'Arcangelo	Da Sant'Arcangelo a Verrucchio	31	4.706	4.633	73	3.428	1.278	4.442	4.798
342	SP 33 TRA A14 e Savignao	Da Savignano a Cesenatico	31	8.758	7.969	787	6.772	1.986	7.468	9.207
348	Sp 10 tra S.M. Pascoli e e S.Mauro Mare	Da Gatteo a Bellaria	31	4.266	4.103	162	3.483	783	4.197	4.290
187		Da Marche a Ferrara	31	11.314	10.457	854	8.845	2.468	11.312	11.315
349	SS 16 tra Cesenatico e Crevia	Verso Ferrara	31	11.738	10.782	955	8.847	2.890	11.821	11.709
260	Sp 8 tra Cesena e viadotto A14	Da Cesena a Cesenatico	31	4.690	4.568	123	3.633	1.057	4.427	4.782
344	SS 3bis/E tra Borello e Mercato Saraceno	Da Ravenna	31	14.587	12.239	2.347	11.143	3.445	13.701	14.896
261	SS 9 a Case Missiroli tra tang. di Cesena e Gambettola	Da Piacenza a Rimini	31	12.002	11.182	820	9.122	2.880	9.396	12.908
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	Da Piacenza a Rimini	31	7.515	6.975	539	5.666	1.849	6.371	7.913
625	Sp 14 tra San Michele e Sant'Arcangelo	Da Verrucchio a Sant'Arcangelo	31	4.600	4.419	180	3.620	980	4.353	4.686
342	SP 33 TRA A14 e Savignao	Da Cesenatico a Savignano	31	8.431	7.614	817	6.413	2.018	6.894	8.966
348	Sp 10 tra S.M. Pascoli e e S.Mauro Mare	Da Bellaria a Gatteo	31	4.595	4.435	159	3.415	1.181	4.680	4.566
187	SS 16 Bellaria e Cesenatico	Da Ferrara a Marche	31	11.653	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	8.468	2.726	11.308	11.155
260	Sp 8 tra Cesena e viadotto A14	Da Cesenatico a Cesena	31	5.079	4.957	127	3.879	1.199	4.745	5.195





Il report contiene informazioni derivanti dal **Modello di simulazione dei Trasporti SIMIT** (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.

Data ultimo aggiornamento dati: 16/03/2022

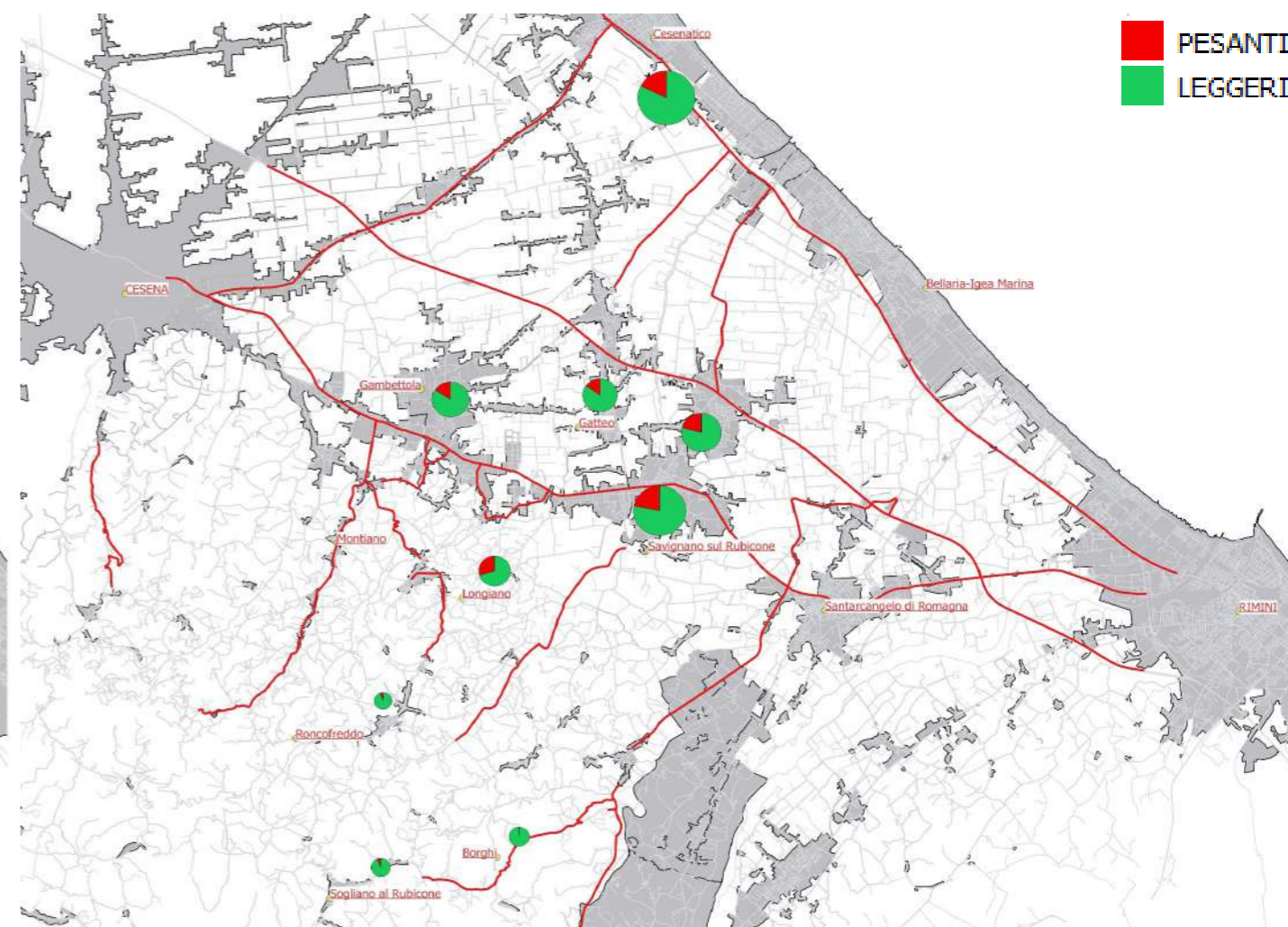
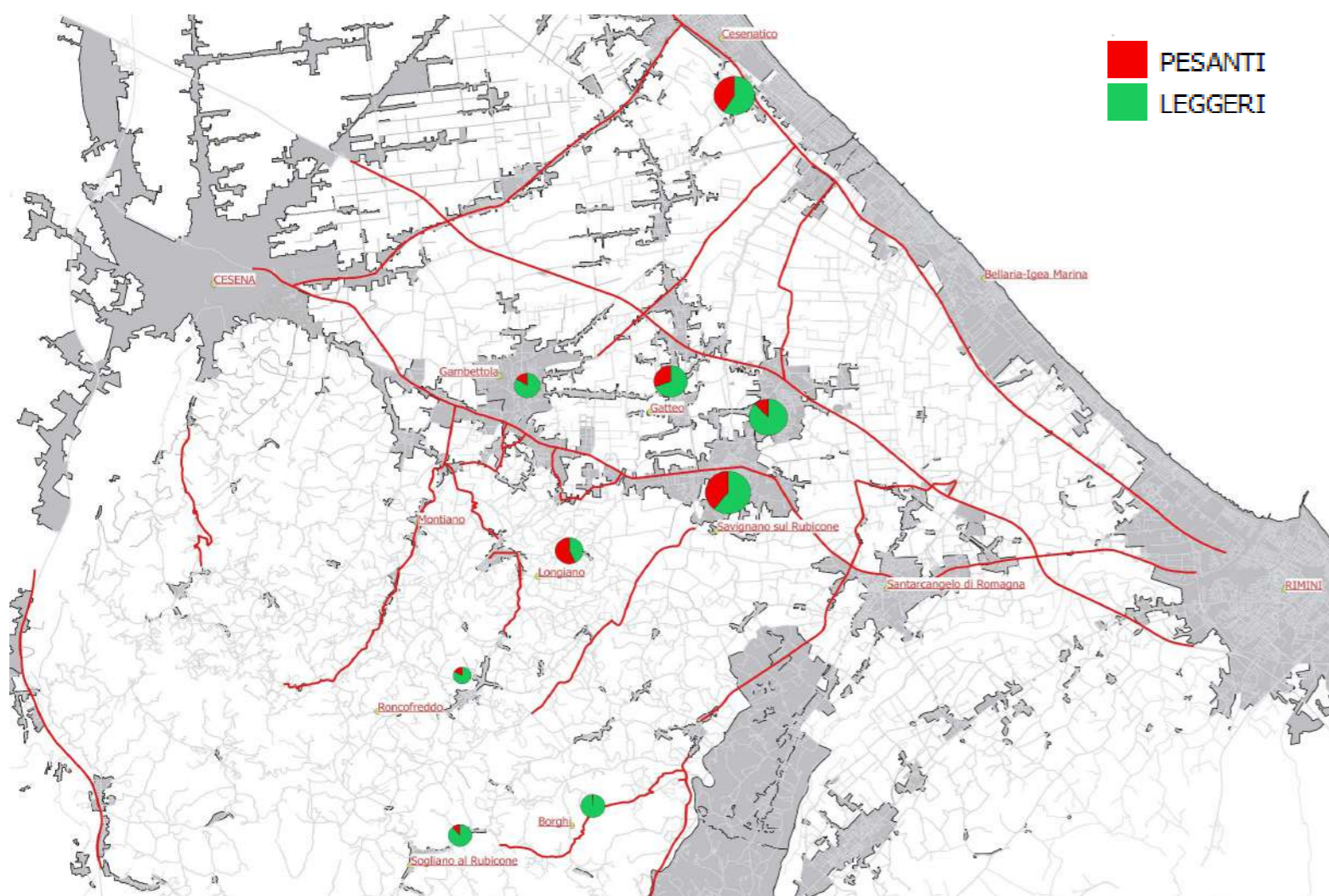
La mobilità veicolare

Modello di simulazione regionale dei Trasporti – **SIMIT**

Media Fascia oraria 7:00-9:00 am

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
BORGHESI	234	2	236
SOGLIANO	190	25	215
RONCOFREDDO	103	22	125

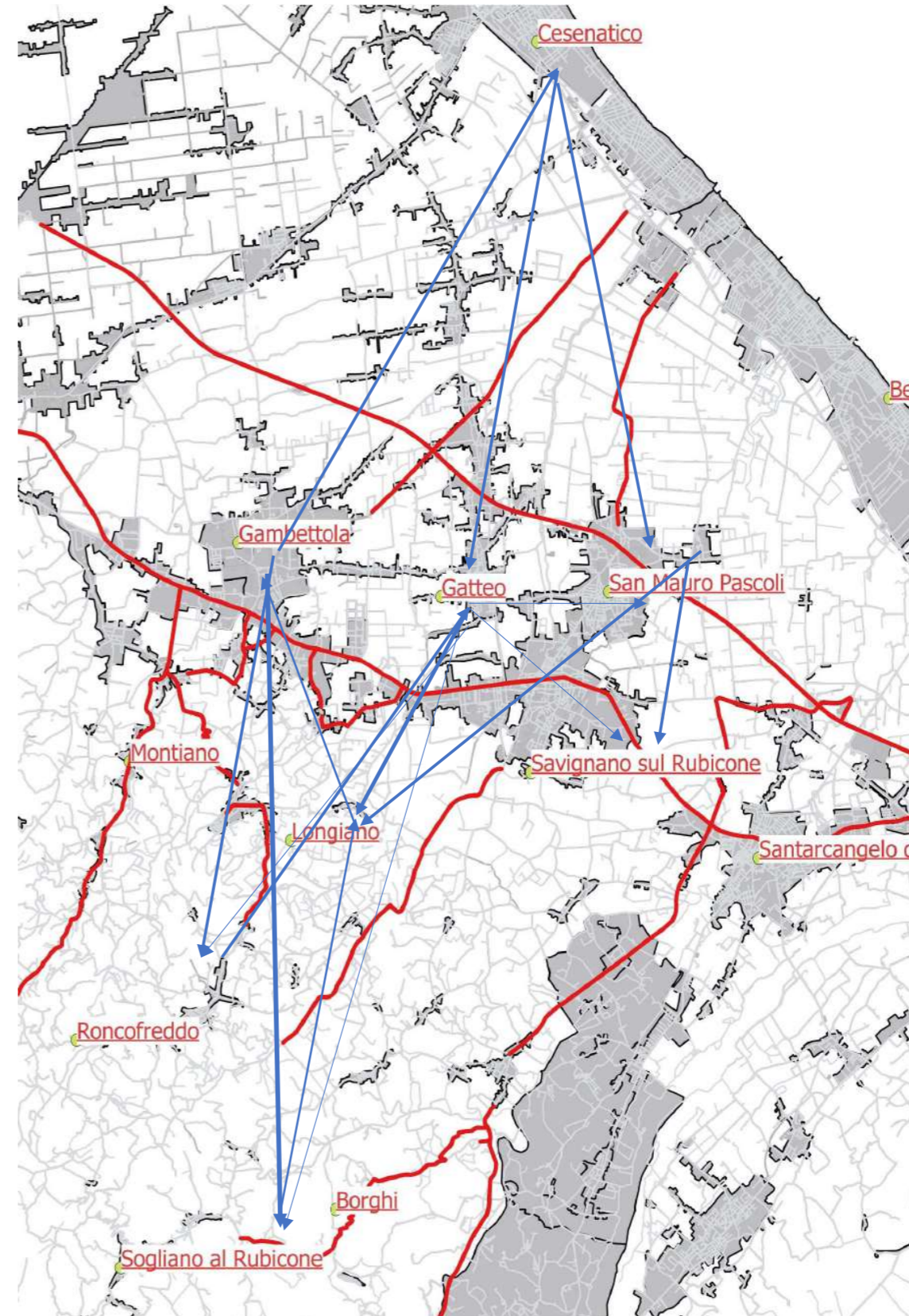
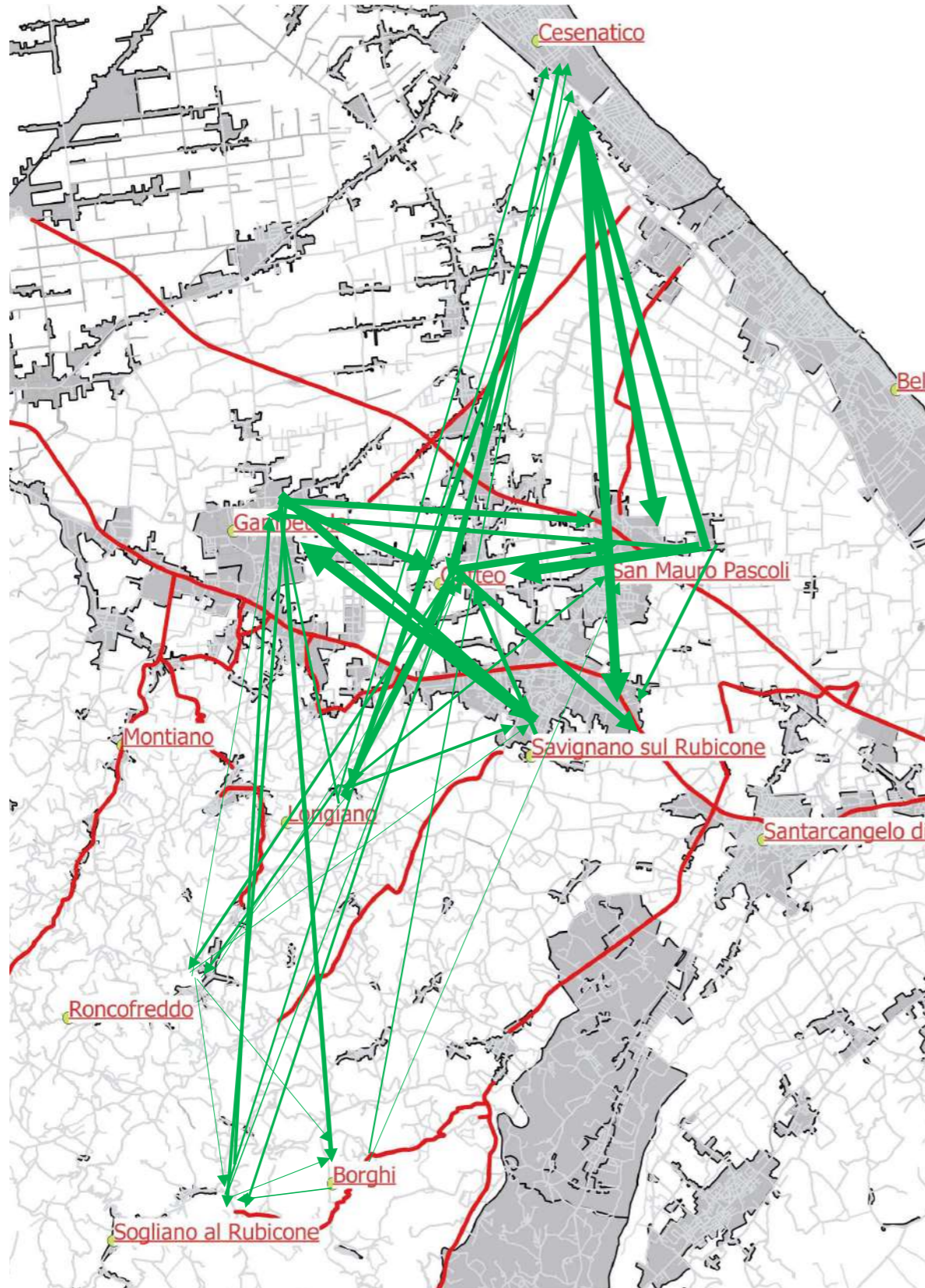
TRAFFICI IN USCITA	LEGGERI	PESANTI	TOTALE
CESENATICO	975	211	1186
SAVIGNANO	787	222	1009
SAN MAURO PASCOLI	470	125	595
GAMBETTOLA	423	80	503
GATTEO	376	68	444
LONGIANO	260	110	370
BORGHESI	148	1	149
SOGLIANO	131	9	140
RONCOFREDDO	108	6	114



La mobilità veicolare

Modello di simulazione regionale dei Trasporti – **SIMIT**

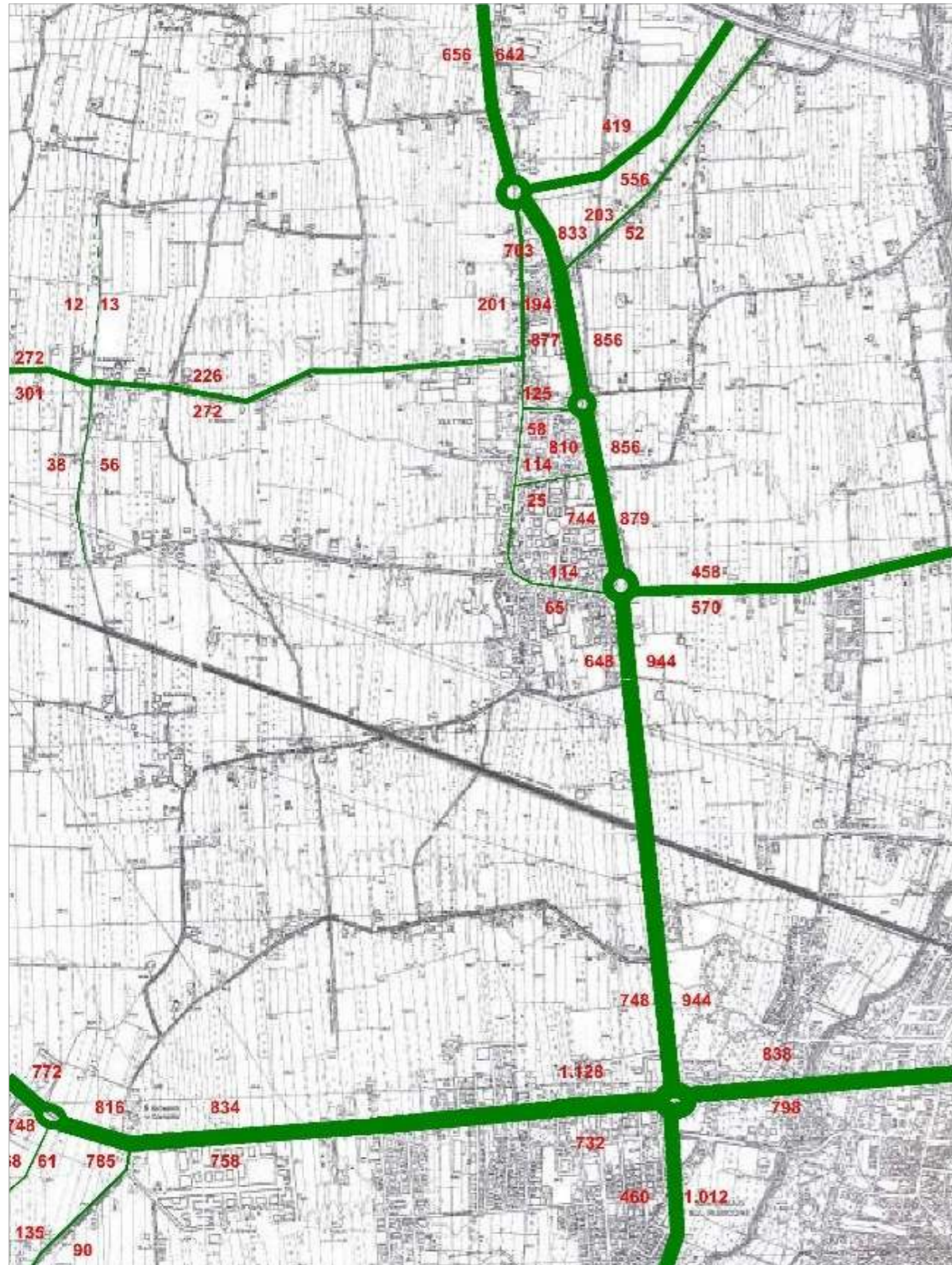
Spostamenti dei veicoli da e per i Comuni facenti capo all'Unione del Rubicone



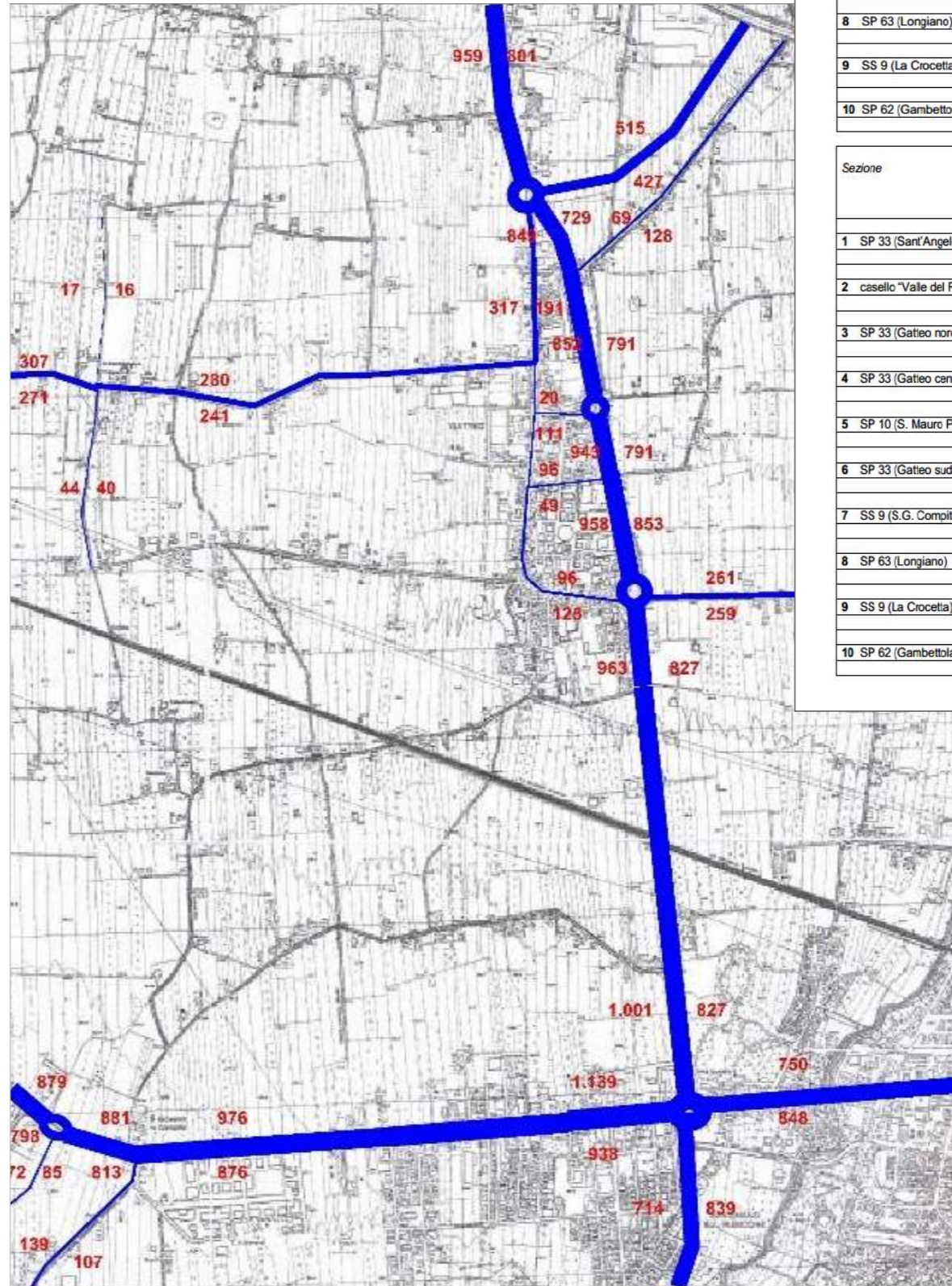
 PESANTI
 LEGGERI

La mobilità veicolare

Studio flussi di traffico SS9 – Casello Valle del Rubicone



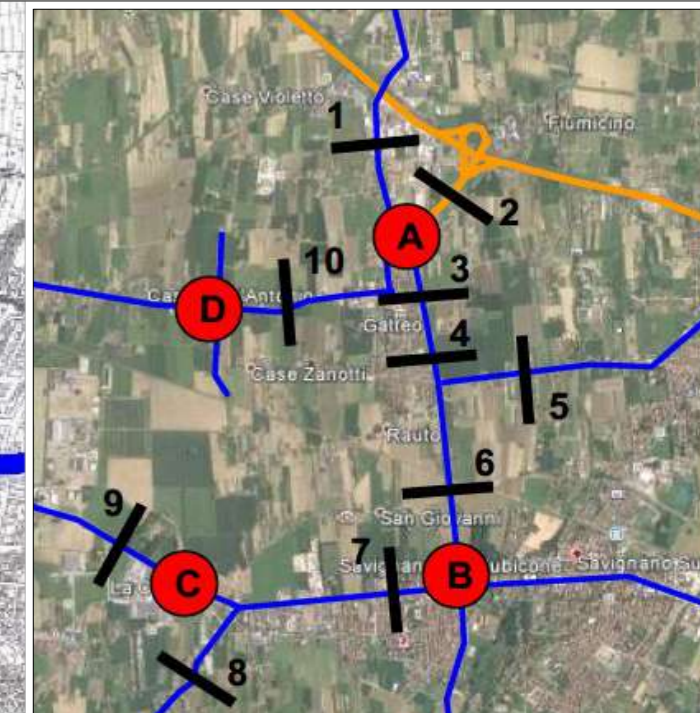
Punta del mattino



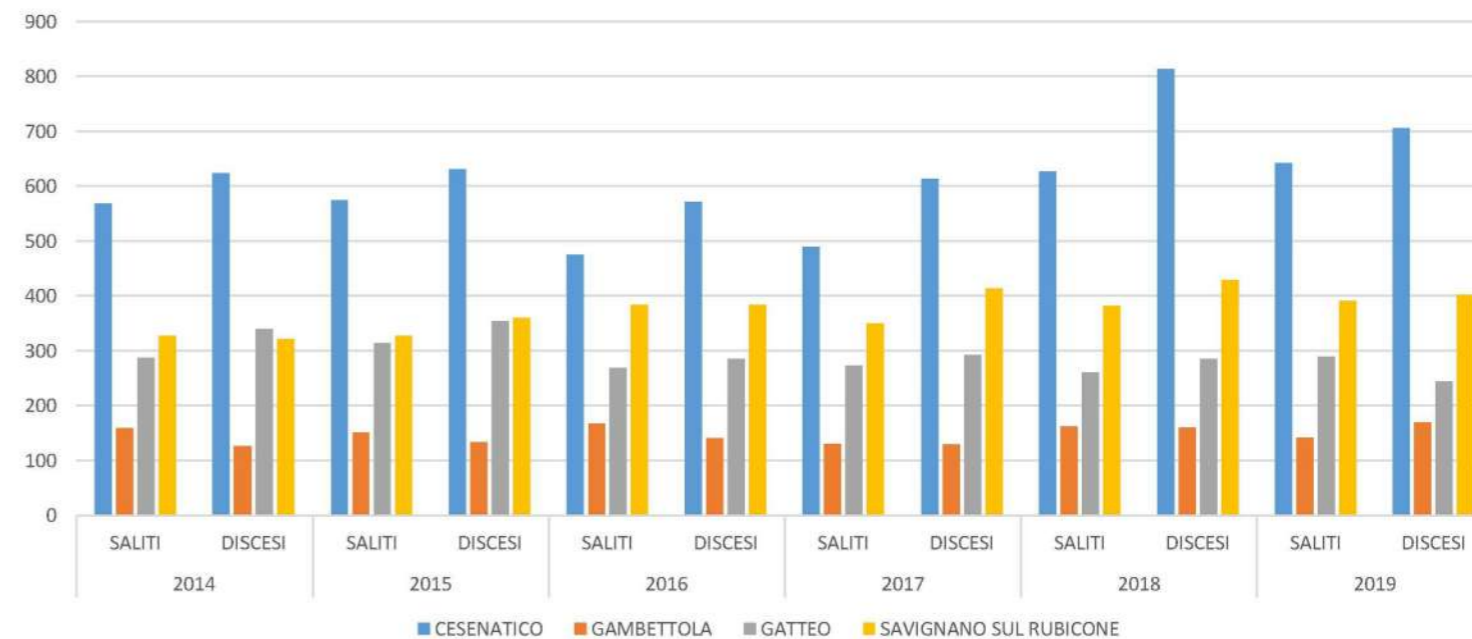
Punta della sera

Sezione	Direzione	1° giorno feriale		
		Auto	Pesanti	Totale
1 SP 33 (Sant'Angelo)	Sant'Angelo	8.256	597	8.853
	Gatteo	9.988	693	10.681
2 casello "Valle del Rubicone"	ingresso A14	3.353	1.068	4.421
	uscita A14	3.627	1.017	4.644
3 SP 33 (Gatteo nord)	Sant'Angelo	9.225	708	9.933
	Gatteo	8.821	628	9.449
4 SP 33 (Gatteo centro abitato)	A14	8.183	593	8.776
	Savignano	7.851	587	8.438
5 SP 10 (S. Mauro Pascoli)	San Mauro Pascoli	3.943	227	4.170
	Gatteo	3.870	193	4.063
6 SP 33 (Gatteo sud)	Gatteo	9.853	451	10.304
	Savignano	10.829	392	11.221
7 SS 9 (S.G. Compito)	Savignano	10.505	558	11.063
	Cesena	14.955	360	15.315
8 SP 63 (Longiano)	Via Emilia	1.462	54	1.516
	Longiano	1.662	141	1.803
9 SS 9 (La Crocetta)	San Giovanni in Compito	8.168	536	8.704
	Cesena	8.821	560	9.381
10 SP 62 (Gambettola)	Gatteo	3.835	127	3.962
	Gambettola	3.253	115	3.368

Sezione	Direzione	2° giorno feriale		
		Auto	Pesanti	Totale
1 SP 33 (Sant'Angelo)	Sant'Angelo	8.508	637	9.145
	Gatteo	8.930	558	9.488
2 casello "Valle del Rubicone"	ingresso A14	3.893	1.147	4.840
	uscita A14	3.836	1.090	4.955
3 SP 33 (Gatteo nord)	Sant'Angelo	9.038	494	9.532
	Gatteo	8.875	591	9.466
4 SP 33 (Gatteo centro abitato)	A14	8.163	583	8.746
	Savignano	7.598	578	8.176
5 SP 10 (S. Mauro Pascoli)	San Mauro Pascoli	3.974	215	4.189
	Gatteo	3.900	127	4.027
6 SP 33 (Gatteo sud)	Gatteo	9.014	453	9.467
	Savignano	10.658	406	11.064
7 SS 9 (S.G. Compito)	Savignano	10.135	519	10.654
	Cesena	14.771	352	15.123
8 SP 63 (Longiano)	Via Emilia	1.465	85	1.550
	Longiano	1.867	165	1.832
9 SS 9 (La Crocetta)	San Giovanni in Compito	8.049	498	8.547
	Cesena	8.852	511	9.363
10 SP 62 (Gambettola)	Gatteo	3.768	139	3.907
	Gambettola	3.184	86	3.270

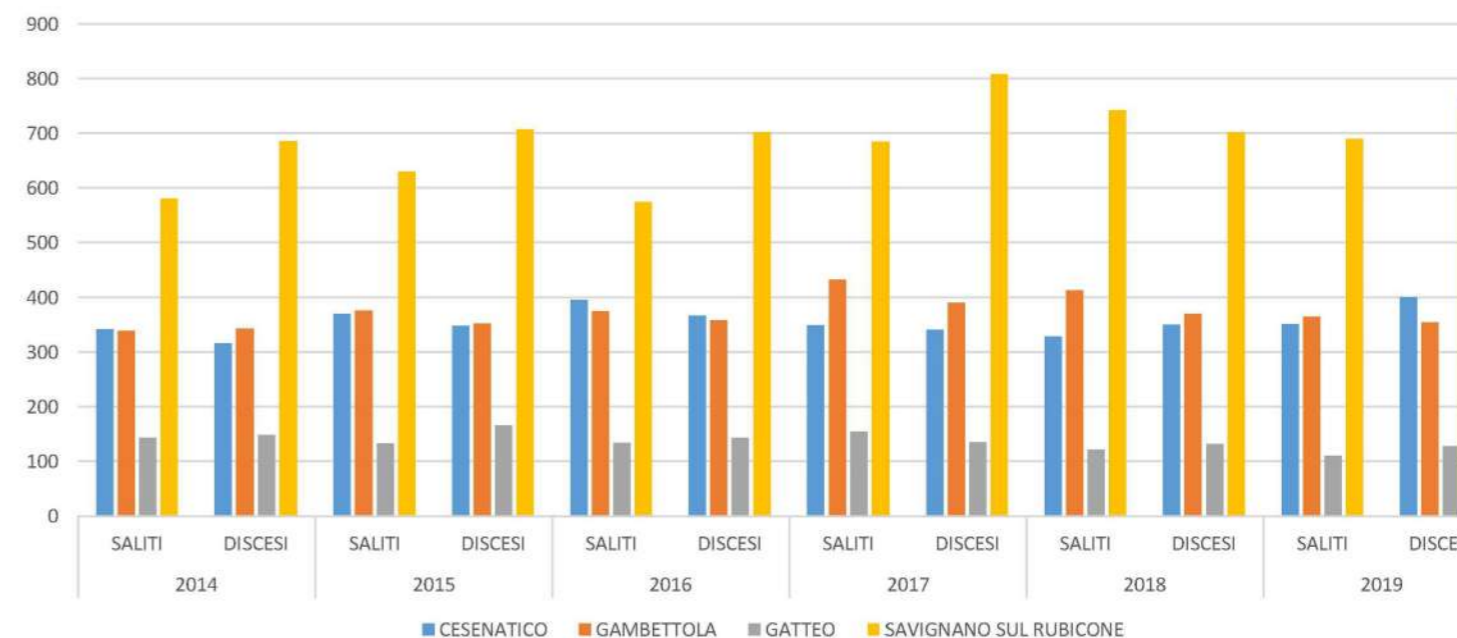


SALITI/DISCESI MESE DI LUGLIO



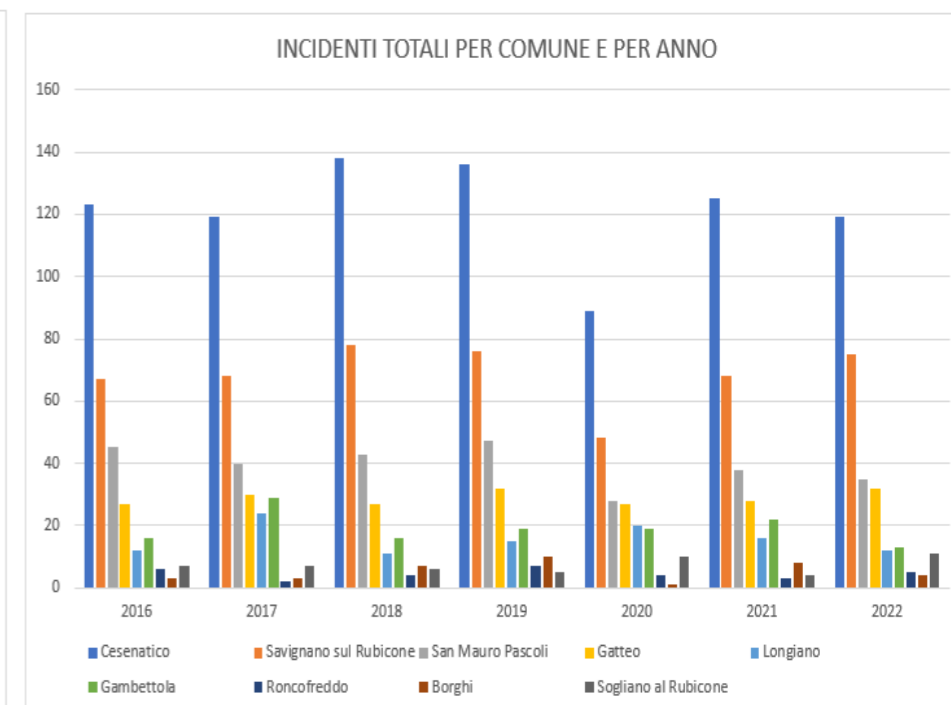
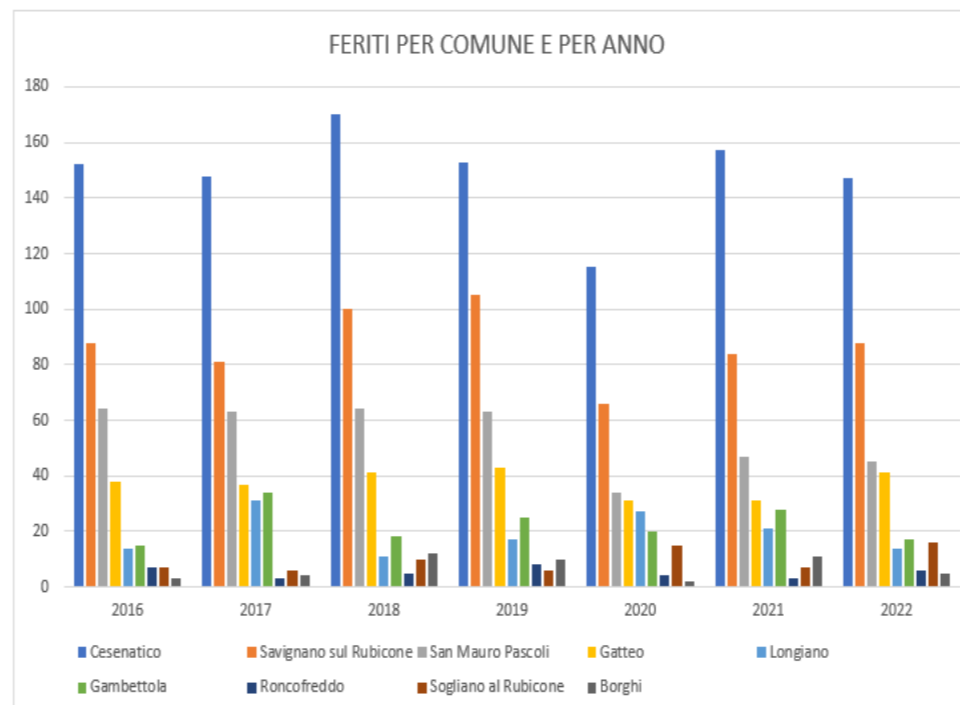
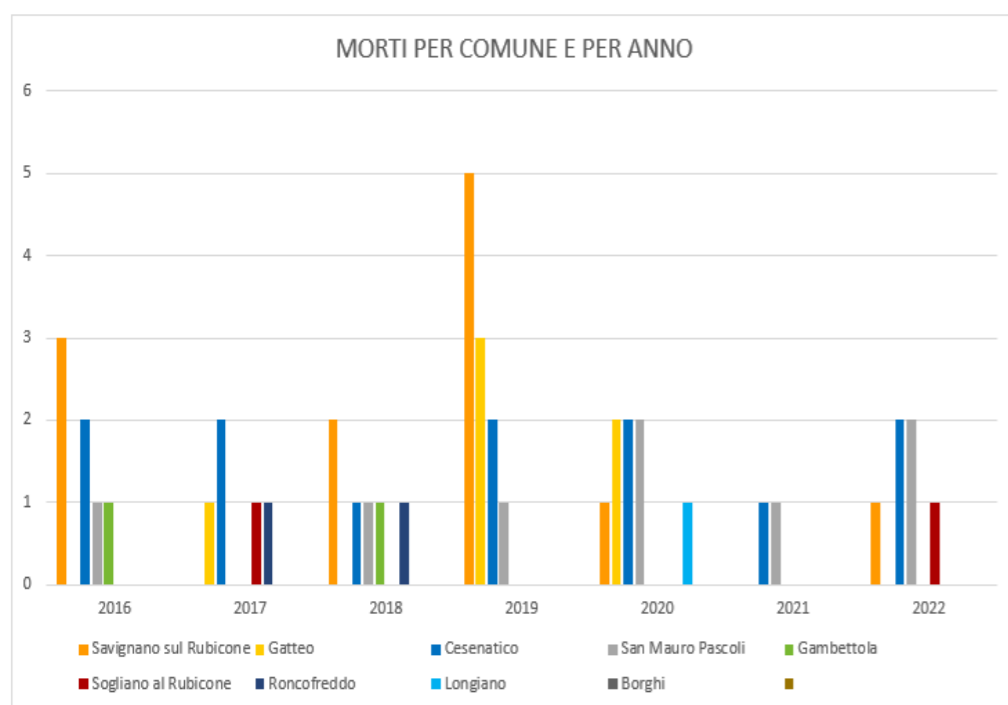
COMUNE	2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI
CESENATICO	567	623	573	630	474	570	489	613	626	813	641	705
GAMBETTOLA	158	125	151	133	166	140	129	129	161	159	141	169
GATTEO	286	338	314	353	268	284	272	291	260	284	289	243
SAVIGNANO SUL RUBICONE	327	321	327	360	383	383	349	413	380	428	390	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

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



Fino al 2021 sono disponibili anche i dati sulla localizzazione degli incidenti per comune (strada) sarebbe interessante avere i dati dalle p.l. anche per il 2022 e 2023



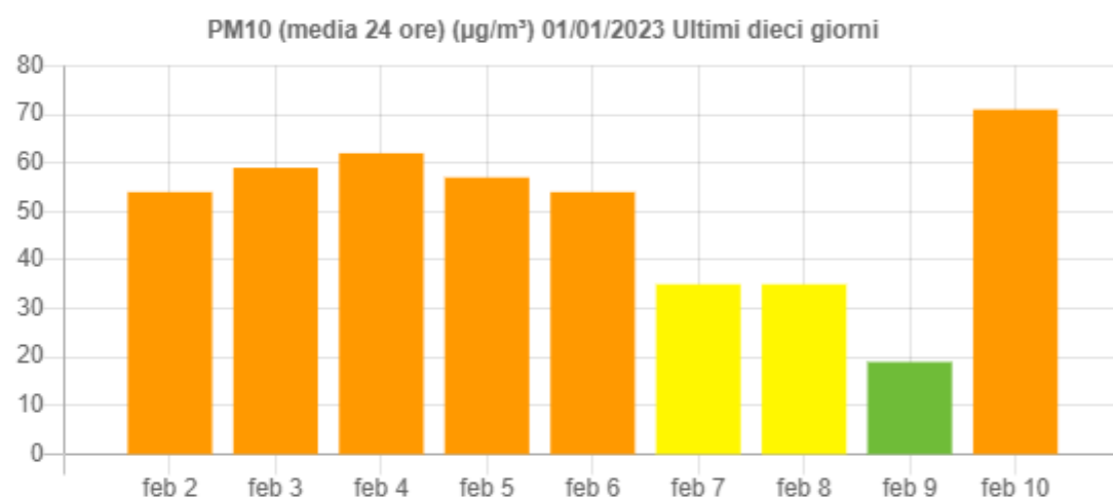
Inquinamento atmosferico

Arpae – centralina fissa di Savignano s/R

Indirizzo: VIA DONATI - SAVIGNANO Comune: SAVIGNANO SUL RUBICONE Latitudine: 44.096869 Longitudine: 12.403328 Altitudine: 32 m

PM10 (media 24 ore)

01/01/2023



PM10 (media 24 ore)
 PM25 (media 24 ore)
 Ozono (media oraria max)
Ozono (media 8 ore max)
 Biossido di Azoto (media oraria max)

Legenda PM10 (media 24 ore) (µg/m³)

fino a 25 26 - 50 51 - 75 76 - 100 > 100

Legenda PM25 (media 24 ore) (µg/m³)

meno di 20 20 - 39 40 - 59 60 - 79 > 80

Legenda Ozono (media oraria max) (µg/m³)

0 - 89 90 - 179 180 - 239 240 - 299 > 300

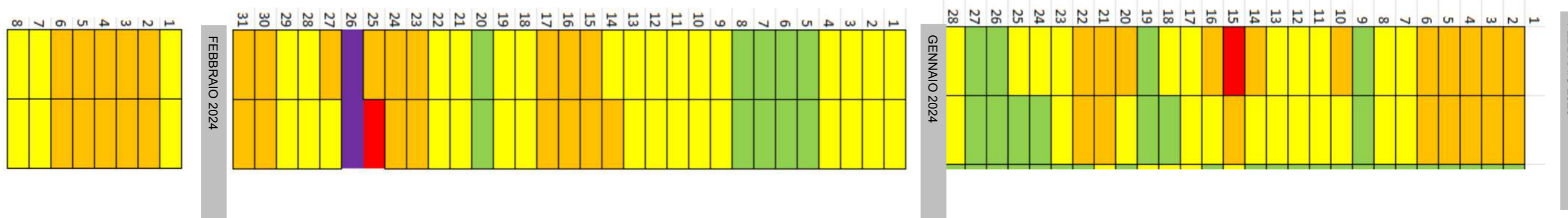
Legenda Ozono (media 8 ore max) (µg/m³)

meno di 60 60 - 119 120 - 179 180 - 239 > 240

Legenda Biossido di Azoto (media oraria max) (µg/m³)

meno di 100 100 - 199 200 - 299 300 - 399 > 400

FEBBRAIO 2023 – GENNAIO 2024 - FEBBRAIO 2024 (fino al 08.02.2024)



Le giornate nel resto dell'anno si alternano con colorazioni verdi e gialle per quanto riguarda l'ozono e il biossido di azoto non sono mai state rilevate giornate critiche



Partecipazione

Temi emersi nell'ambito del processo partecipativo del PUG

I temi della **mobilità** e delle **infrastrutture** sono emersi durante il percorso partecipativo che ha visto coinvolti: i cittadini, gli studenti e le studentesse dell'Istituto M. Curie, le imprese del territorio.

Infrastrutture e logistica



- Infrastrutture e logistica: by pass della località Lo Stradone di Borghi
- Fluidificazione dei traffici che si concentrano intorno al casello autostradale
- Via Provinciale Musano (agevolare il percorso degli autocarri), il sottopasso in località Fiumicino (altezza critica)
- Segnalazione di alcuni nodi pericolosi
- Difficili connessioni con la E45

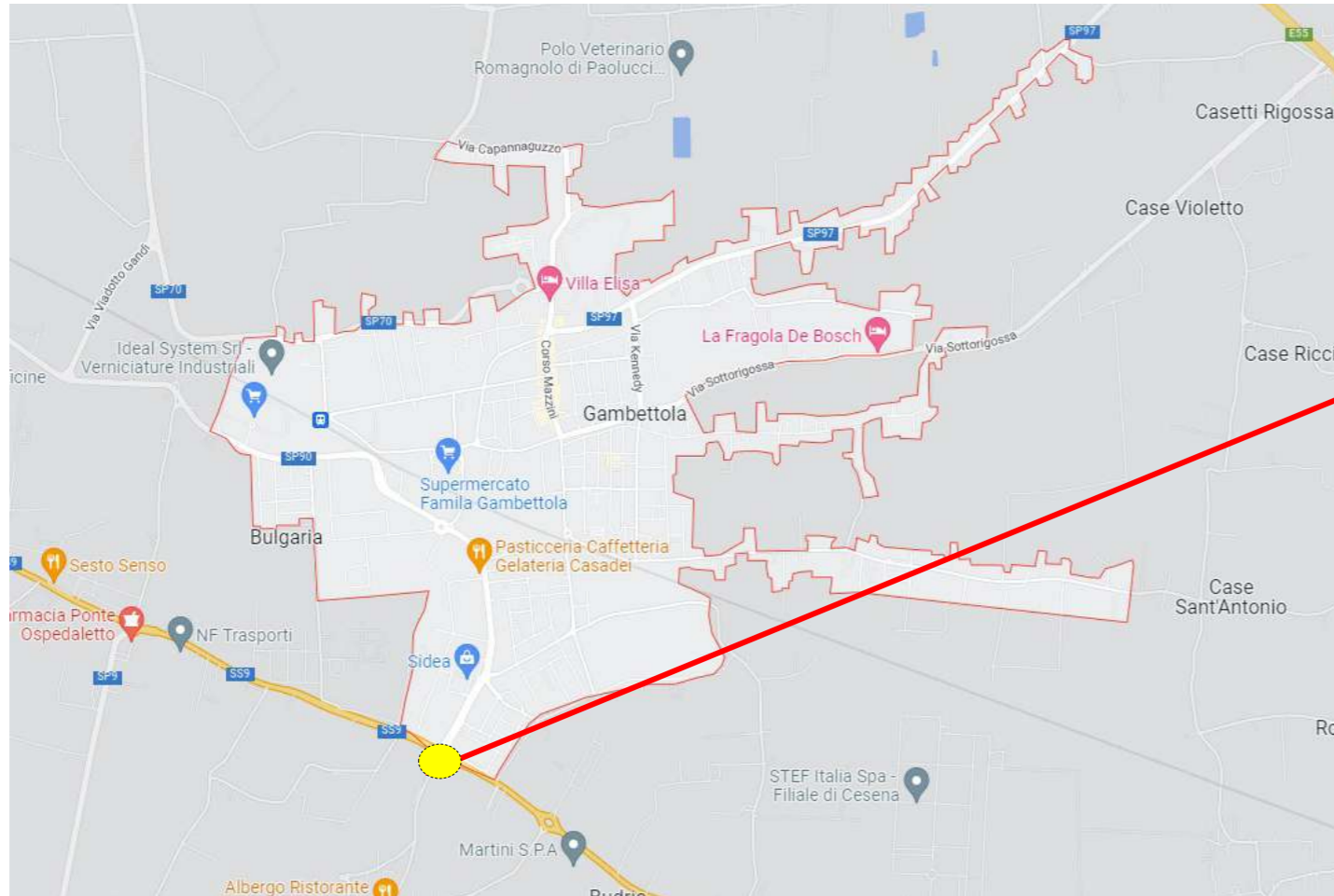
Mobilità sostenibile e trasporto pubblico



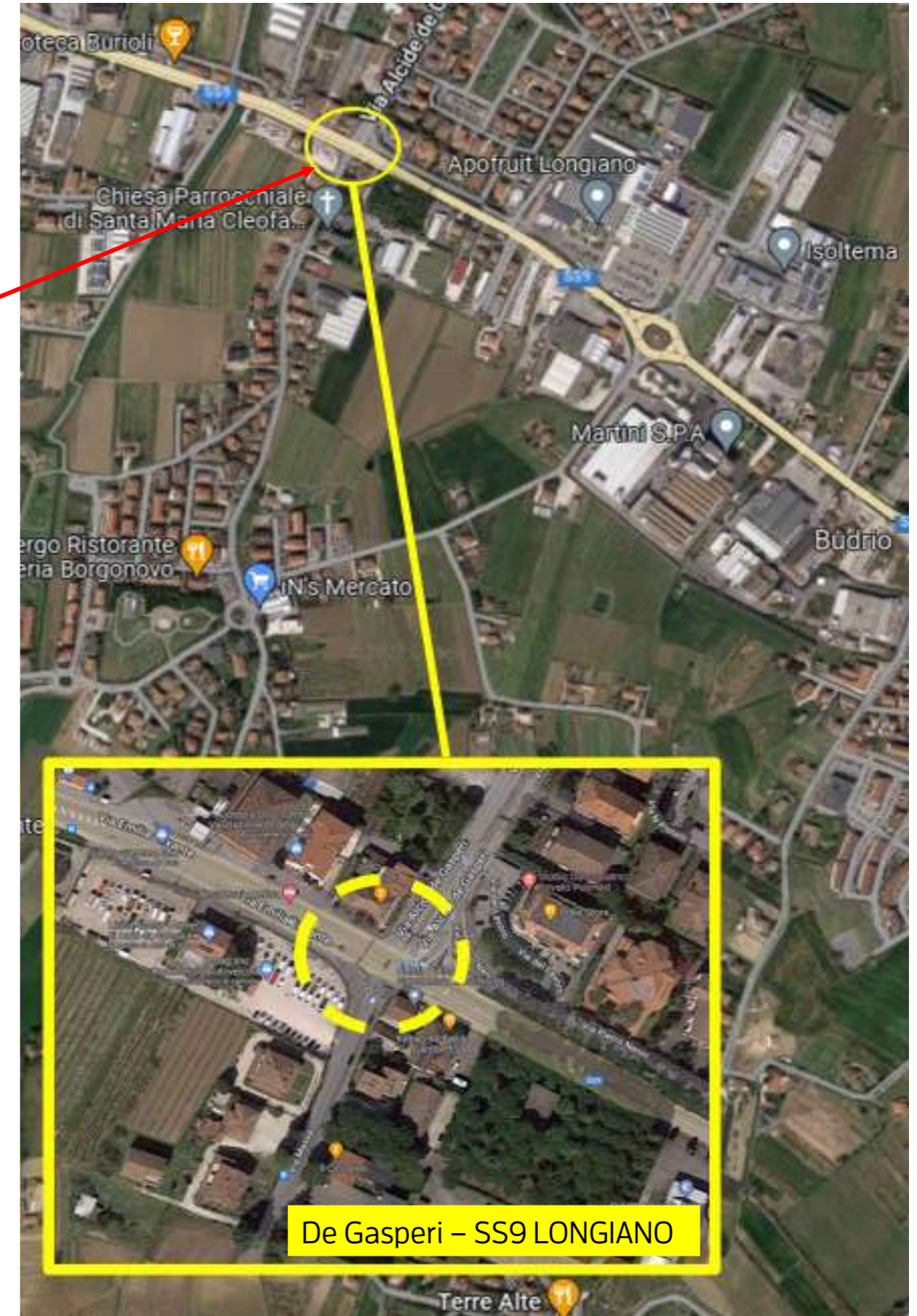
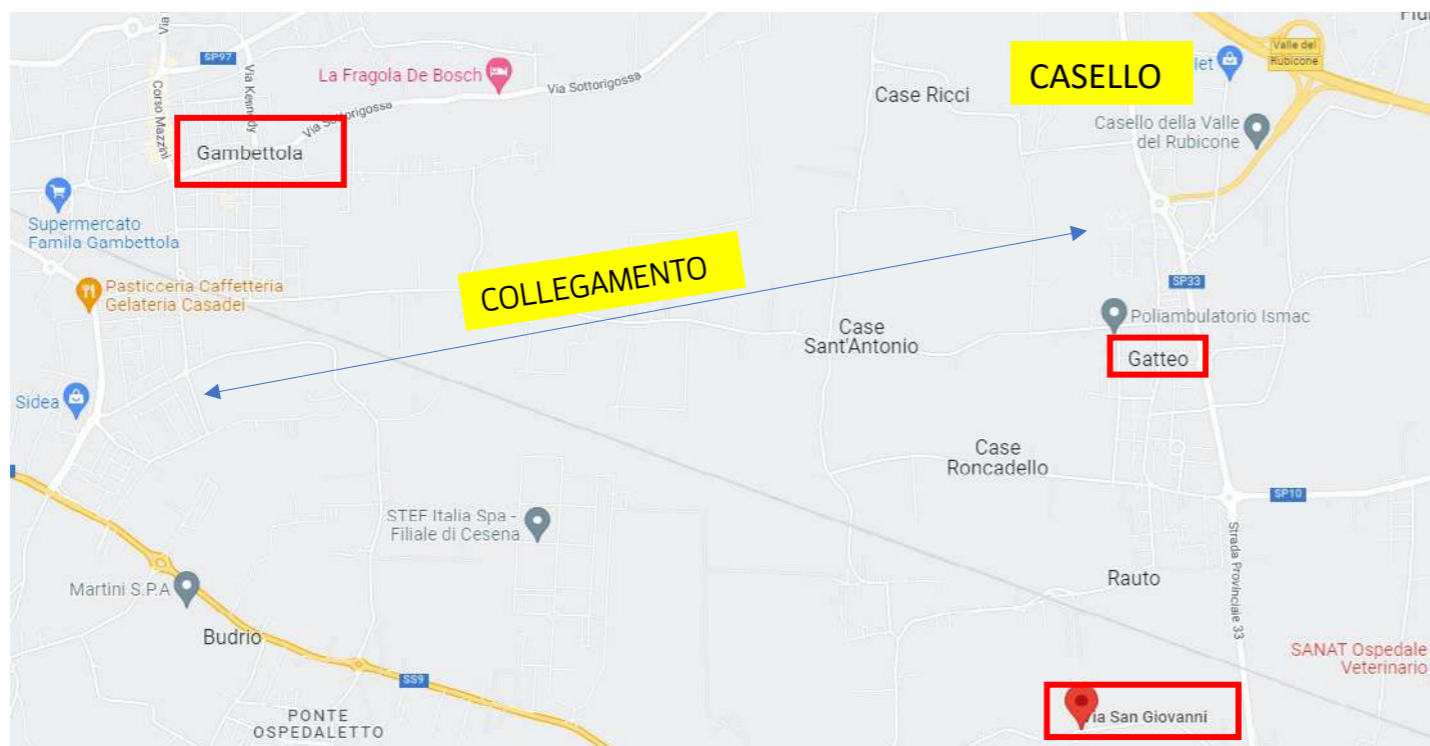
- Incrementare il numero delle corse del TPL (trasporto pubblico locale)
- Istituire un servizio di navette per il collegamento con le aziende
- Ridurre le distanze dei percorsi
- Incrementare i collegamenti mare-monti
- Modificare la scelta modale verso trasporti sostenibili
- Mettere in sicurezza piste ciclabili e fermate del TPL

Dettaglio

Comuni di Gambettola e Longiano

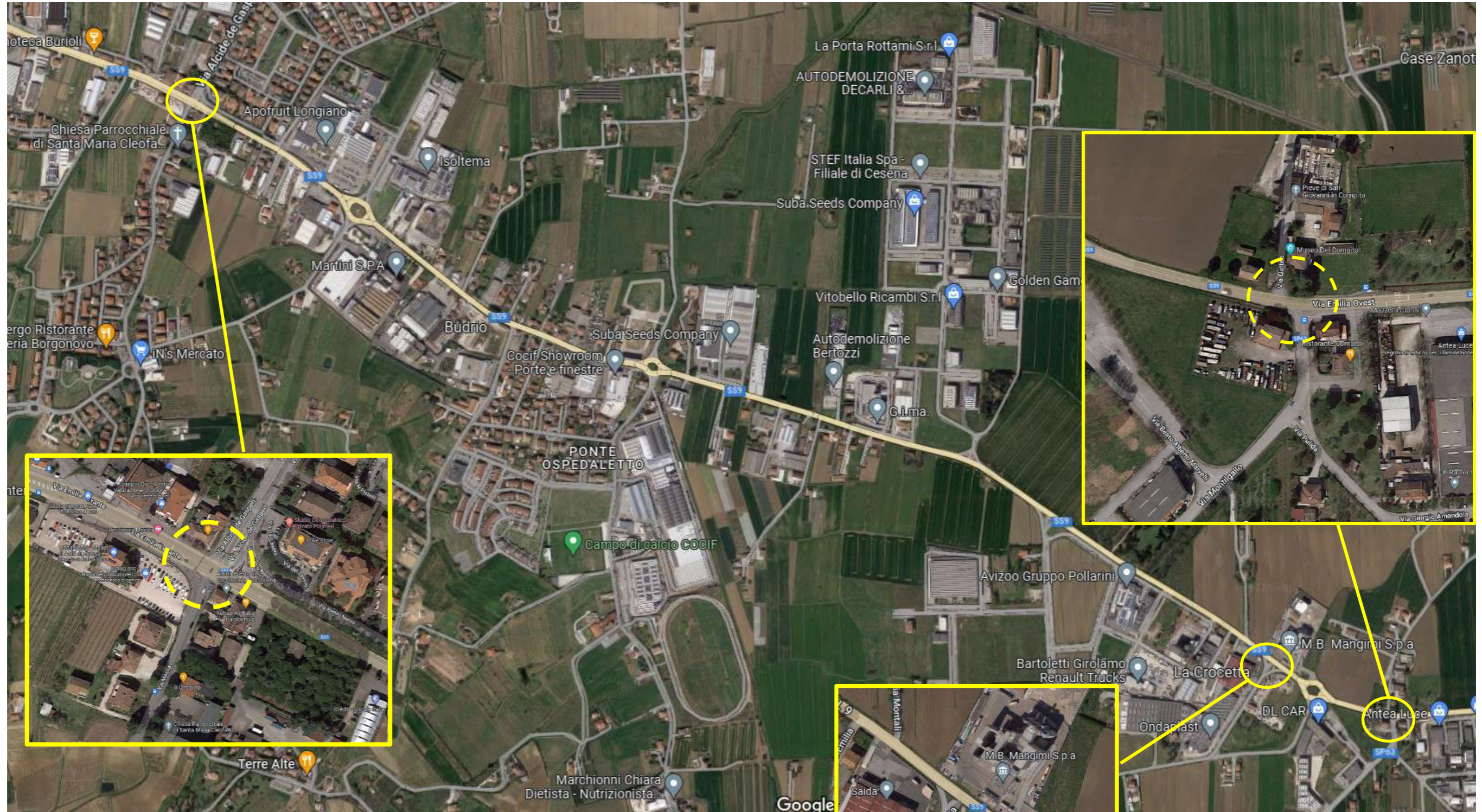


RIQUALIFICA TRATTO VIA EMILIA



Indagini di traffico

Comune di Longiano – rotatorie pericolose | via De Gasperi-SS9 / SP63-SS9 / SS9-via Crocetta



Indagini di traffico

Comune di Cesenatico – rotatoria pericolosa | SSI6-Via Cesenatico



Quadro normativo

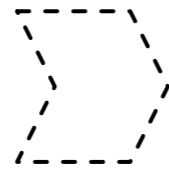
Analisi swot semplificata



Quadro normativo

Individuazione degli obiettivi (macro e specifici)-strategie-azioni e linee di intervento

Macro-obiettivi



Efficacia ed efficienza del sistema mobilità

Sostenibilità energia e ambiente

Sicurezza della mobilità stradale

Sostenibilità socio-economica

Inquinamento atmosferico



Quadro normativo

PUMS

Individuazione degli **obiettivi specifici**

Macro-obiettivi



Obiettivi specifici

Efficacia ed efficienza
del sistema mobilità

Migliorare l'attrattività
del trasporto collettivo

Migliorare le performance
economiche del TPL

Sostenibilità energia
e ambiente

Migliorare l'attrattività
del trasporto ciclabile

Ridurre la congestione
stradale

Sicurezza
della mobilità stradale

Promuovere l'introduzione dei
mezzi a basso impatto inquinante

Ridurre la sosta
irregolare

Sostenibilità
socio-economica

Efficientare la logistica
urbana

Migliorare le performance energetiche e
ambientali del parco veicolare passeggeri
e merci

Inquinamento
atmosferico

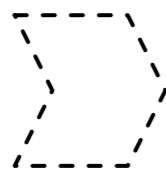
Garantire la mobilità alle
persone anziane

Migliorare la sicurezza della
circolazione veicolare

Migliorare la sicurezza di
pedoni e ciclisti

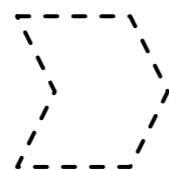
Aumentare le alternative di
scelta modale per i cittadini

Strategie e azioni



- **Integrazione tra i sistemi di trasporto**, che comprendano anche il trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
- **Sviluppo della mobilità collettiva** per migliorare la qualità del servizio e 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 car-sharing, bike-sharing, van-sharing e car-pooling;
- Rinnovo del parco macchine con l'**introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica**;
- **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 incidenti** e altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole e 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.

Linee di intervento



Potenziare il tpl trasferendo risorse nel settore, sussidi per acquisto abbonamenti promuovere il rispetto della legge mobility manager potenziare i parcheggi di interscambio

Avviare un programma per la sicurezza dell'utenza debole

Avviare un progetto mobilità condivisa intercomunale

Incentivi per sostituire i veicoli inquinanti di ogni categoria

Per la logistica puntare ad un hub con capoluogo

Progetti di mdt e per la sicurezza stradale e azioni culturali tipo progetti scuola-lavoro legati alla mobilità