

Principi per la redazione del PUMS di Cattolica

La redazione del PUMS dovrà affrontare le seguenti tematiche poste alla base delle future scelte strategiche:

1) Pianificazione integrata di un trasporto locale bilanciato e misto

- Il lavoro sarà sul movimento delle persone e l'accessibilità, non sul movimento dei veicoli.
- Saranno considerati tutti i membri della popolazione – adulti, bambini, gli anziani, gli handicappati, poveri e ricchi; i vari spostamenti che desiderano o necessitano fare – la scuola, il lavoro, lo shopping, la biblioteca o il teatro, la spiaggia e lo sport, il turismo ecc...
- Come rendere questi viaggi piacevoli, economici, sicuri, comodi, semplici e autonomi il più possibile.
- L'enfasi sarà sugli spostamenti delle persone invece che sulla circolazione dei veicoli
- Una pianificazione «morbida», mista ed ecologica per praticare "la pianificazione dei trasporti equilibrata"; Cioè, viaggi effettuati a piedi, in bicicletta e con servizi di trasporto pubblici (operati da pubblici o privati).
- I viaggi dei bambini e di tutti, devono essere considerati seriamente come quelli fatti da adulti che lavorano.

2) Reti pedonali

(nella gerarchizzazione delle strade, queste hanno la massima priorità, costruttiva e per le norme stradali)

- Chiusura delle zone centrali e di tutte le piazze principali al traffico
- Creazione di zone pedonali, queste zone franche di traffico vengono gradualmente estese alle strade pedonali in tutti i quartieri circostanti, creando una rete continua di percorsi pedonali per tutta la città.
- I principali pianificatori del trasporto si sono resi conto che una piazza pedonale o isola pedonale non è sufficiente, se l'obiettivo è quello di rendere la città accessibile a piedi, soprattutto per i bambini e gli anziani.
- Reti pedonali sono, naturalmente, accessibili per i veicoli, ma esistono limitazioni: veicoli di emergenza hanno accesso in caso di necessità; veicoli di consegna sono ammessi durante determinati orari della giornata; alcune strade pedonali permettono autobus; taxi e turisti.

3) Reti per biciclette

(nella gerarchizzazione delle strade, queste hanno priorità pari alla pedonale)

- La bicicletta è la più socievole ed ecologica forma di trasporto, ottima nel centro della città.
- Creare una rete continua in tutta la città di strade ciclabili dedicate, in modo che sia possibile spostarsi da quartieri residenziali nel cuore della città, o fuori nella campagna circostante, senza dover incontrare veicoli a motore. (esempi di altre città)
- Piste ciclabili sulle strade devono essere larghe e perfettamente segnalato, e le biciclette devono ricevere priorità a incroci principali.
- Servizi di parcheggio biciclette, bici di interscambio e di biciclette estendono la fattibilità della bicicletta come mezzo di trasporto.

4) Strade a Traffico Calmo

- Utilizzo di tecniche per ridurre il volume e la velocità del traffico veicolare (cul de sac, ZTL, Z15/30km/h, ecc.).
- «Strade viventi», dove i pedoni, compresi i bambini hanno gli stessi diritti di utilizzo di tutta la larghezza della strada così come i veicoli (promiscuità veicoli/pedoni). I veicoli devono procedere a passo d'uomo, non possono utilizzare la strada o parcheggiare, o consegnare se non vivono lì.
- Ormai la maggior parte delle grandi e piccole strade di città europee sono state ridisegnate per "calmare" il traffico e ridurre il volume di traffico.
- Queste tecniche comprendono «verde diffuso», corsie per jogging, piccole opere d'arte urbane, "rotonde" o "circoli", ripavimentazione e innalzamento delle strisce pedonali, riduzione della larghezza delle corsie di traffico, e del numero di corsie, aprendo corsie con ciottoli, piantando le isole, ecc
- Un'altra tecnica per ridurre l'uso dell'automobile è quello di rendere l'accesso più difficile con l'auto che con altre modalità (chiudendo le strade, dando priorità al trasporto pubblico e bici, ecc)

5) Trasporti pubblici Networks

- Strategie di trasporto pubblico per ridurre l'uso dell'automobile possono funzionare solo se esistono alternative migliori. Quindi oltre a disincentivare l'uso dell'auto con varie strategie (economiche, limitando o impedendo l'accesso a determinate aree, ecc.) è al contempo necessario che il trasporto pubblico sia più conveniente, più veloce (ad esempio avvantaggiandosi di percorsi privilegiati), meno costoso, e almeno altrettanto confortevole rispetto all'auto privata. Molte città europee che hanno raggiunto questo obiettivo hanno insistito sul mantenimento della città compatta tradizionale ed un uso misto del tessuto urbano (funzioni, distribuzioni, servizi).
- È necessario implementare una rete di percorsi è molto ampia, riducendo al minimo la distanza a piedi da una fermata; la frequenza del servizio non può essere superiore ai 10 minuti; autobus e treni devono essere progettati per essere leggeri, confortevoli e di facile accesso; se il trasporto pubblico viaggia attraverso il centro della città, chiuso alle auto, l'accesso ai punti di destinazione è più semplice ed immediato che in auto.
- Inoltre, le risorse usate per sostenere le infrastrutture per le auto vengono reindirizzate a migliorare e sovvenzionare il trasporto pubblico.
Naturalmente un sistema di trasporto pubblico non può funzionare senza un tessuto urbano costruito in modo appropriato, ossia

compatto e con varietà di funzioni e distribuzioni, perché il miglior sistema di trasporto è quella che richiede il minor trasporto meccanizzato

- Tutti i progetti che comportano variazioni nel tessuto urbano andranno sviluppati con procedure partecipate. L'urbanistica peer to peer rappresenta un nuovo modello che dà voce ai cittadini, aiutandoli a progettare spazi urbani a misura d'uomo, ad esercitare un controllo spontaneo e democratico, con finalità sociali e di salvaguardia del territorio. In siffatto modo il territorio non verrà più considerato come merce, ma come "corpo vivo".
Abolizione dei cartelloni e degli schermi pubblicitari nelle piazze, nelle stazioni e in altri luoghi considerati di pubblico rilievo. L'arredo urbano deve valorizzare la bellezza architettonica e non il consumo delle merci, per percorrenze pedonali piacevoli.

6) Parcheggi, aree verdi e servizi

- Attuazione di un piano dei parcheggi, attraverso la riduzione del suolo dedicato alle auto. Realizzazione di "silos" verdi e autosufficienti energeticamente, distribuiti in modo equidistante e sufficiente alle richieste dei residenti e dei turisti.
- Le aree liberate dovranno essere dedicate al verde, allo sport, e ad altri servizi individuati necessari ai bisogni dei cittadini durante le assemblee partecipate. Le autorizzazioni potranno essere rilasciate attraverso accordi di programma, sempre nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti
- Sviluppo di sistemi innovativi per l'individuazione dei posti liberi, app e segnaletica dedicata.
- Il parcheggio come opportunità e non come spazio dedicato solo alle auto.

7) Innovazione e riduzione di emissioni dannose all'ambiente

- Creazione di colonnine per la ricarica elettrica dei mezzi pubblici e privati
- Predisposizione di pannelli fotovoltaici (dove possibile) con attenzione all'estetica ed al decoro urbano.
- Sviluppo di tutti le procedure ed i processi utili al raggiungimento degli obiettivi, attraverso l'attivazione di piccoli percorsi di prova per valutarne l'efficacia. A basso impatto economico.
- Lo sviluppo dei processi e delle opere precedentemente elencate se possibile dovranno essere volano per la creazione di economia circolare per il territorio ed i residenti.
- Redazione di un piano finanziario e programmazione di attuazione per stralci in base alle disponibilità di bilancio



8) P.E.B.A.

- Attivazione ed adesione delle associazioni, delle scuole e dei cittadini per la mappatura dei percorsi e delle aree con una mobilità "difficile"
- Individuazione dei percorsi prioritari e delle sequenze urbane da rendere fruibili.
- Pianificazione e programmazione degli interventi
- Redazione di un manuale degli interventi per eliminare le barriere e realizzazione puntuale in piccolissimi stralci secondo le disponibilità di bilancio.
- Redazione dei progetti ed incarichi a professionisti, con modalità a rotazione e in diretta per piccoli interventi.
- La stazione è a carico di RFI, concertazione degli interventi.

9) Percorsi partecipativi e collaborazioni

- Concertazione, assunzione e coordinamento dati con UE, enti nazionali, Regione E-R, Provincia, ANAS, Agenzia mobilità, Ferrovie dello stato, Comuni limitrofi e privati.

- Redazione del progetto generale e delle Linee guida sarà fatto dal Comune con Professionisti idonei.
- Il percorso sarà realizzato nelle seguenti fasi con il metodo della “charrette”:

•

Gli obiettivi sopra esposti sono posti alla base dello strumento da sviluppare.

Sotto il profilo operativo il lavoro dovrà seguire le fasi di sviluppo indicate nelle delle linee guida europee. In particolare si ritiene opportuno che il PUMS contenga:

a) L'Analisi della struttura e delle criticità del sistema di trasporto attuale, attraverso lo studio:

- delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità, ricavate sulla base di indagini campionarie, dati da fonte e simulazione del sistema di trasporti;
- della struttura dell'offerta infrastrutturale e dei servizi per le componenti: trasporto collettivo (su ferro e su gomma), rete stradale, sosta, distribuzione delle merci;
- delle politiche adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico;
- dei valori di inquinamento e della qualità dell'aria;
- degli aspetti economici della gestione del sistema dei trasporti.

b) Indicatori di obiettivo e valori attuali

Per ciascuno degli obiettivi generali del Piano, devono essere individuati espliciti indicatori di raggiungimento dei risultati ed il loro valore attuale, determinato con dati da fonte, indagini o simulazione. In particolare, sono riportati almeno i seguenti indicatori per ogni obiettivo:

- accessibilità (Obiettivo: soddisfacimento del fabbisogno di mobilità);
- quantità di inquinanti atmosferici emessi (Obiettivo: abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico);
- livello medio di pressione sonora (Obiettivo: abbattimento dei livelli di inquinamento acustico);
- quantità di tonnellate equivalenti di petrolio consumate (Obiettivo: riduzione dei consumi energetici);
- numero annuo di incidenti, di morti e di feriti (Obiettivo: aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale);
- unità di riferimento/km offerti (Obiettivo: incremento della capacità di trasporto);
- quota modale del trasporto collettivo, includente anche quella relativa al trasporto di cittadini con soluzioni di car pooling e car sharing (Obiettivo: aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi);
- grado medio di saturazione (Obiettivo: riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane);
- velocità commerciale media, coefficiente di riempimento medio e frequenza media dei servizi di trasporto collettivo (Obiettivo: miglioramento della qualità dei servizi offerti).

c) Strategie di intervento

Per ciascuna componente di offerta del sistema di trasporto sono indicate le strategie che il piano intende seguire con gli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradale,

unitamente agli interventi di governo della mobilità e di carattere economico-gestionale, per ciascuna delle seguenti aree:

- trasporto collettivo;
- rete stradale;
- sosta;
- distribuzione merci.

d) Coordinamento ed integrazione con altri strumenti di pianificazione

Il PUMS per poter perseguire al meglio gli obiettivi già richiamati, tenuto conto degli strumenti di pianificazione generale ed esecutiva, dovrà essere coordinato con gli altri piani di settore, quali i piani di azione per il miglioramento e per il mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico- sanitari, energetici, quelli urbanistico-territoriali sia generali che attuativi, in specie quelli relativi alle attività produttive e alle attività ricreative e residenziali (piano per insediamenti produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali, zone per il tempo libero, etc.) e con la pianificazione dei servizi sociali e ai piani municipali di welfare, dei tempi e degli orari. Inoltre, il PUMS deve essere progettato in coerenza con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale, secondo le procedure già in vigore o da emanare nei singoli ordinamenti regionali.

Ci si collega, in questo modo, alla linea di programmazione integrata del trasporto in area urbana che già ispirava l'azione relativa ai «progetti integrati» per le aree metropolitane del PGT del 1986, ed alla Deliberazione del CIPET 23 dicembre 1993 («G.U.», 4.2.1993, n. 28) recante «Determinazione delle linee guida della organizzazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane e degli obiettivi generali di miglioramento della qualità dell'ambiente», nonché alla complessa ed articolata normativa sulla limitazione del traffico urbano per ragioni ambientali ed igienico-sanitarie ed a quanto prescritto, in materia di coerenza tra pianificazioni, nelle diverse leggi di settore relative al finanziamento di singole modalità di trasporto (porti, aeroporti, trasporti a guida vincolata, etc.), oltre che alle norme tecniche specifiche di progettazione di singole infrastrutture di trasporto e alle norme generali di progettazione, approvazione e realizzazione di lavori pubblici (legge n. 109/1994 e successive modifiche ed integrazioni), soprattutto per quanto riguarda il collegamento tra studi di fattibilità, progetti preliminari e programmazione dei lavori pubblici.

Questa tendenza trova conforto nelle più avanzate esperienze internazionali di pianificazione dei trasporti in area urbana basate sulla cooperazione tra le diverse pianificazioni, quali ad es. l'esperienza statunitense del cosiddetto «congestion management program», o quella più recente dei «plans de déplacement urbains» (PDU) francesi, previsti dalla legge generale sui trasporti (LOTI 82-1153 del 30.12.1992) e recentemente ridefiniti sia per quanto riguarda gli obiettivi di carattere igienico-sanitario che dei collegamenti con la pianificazione urbanistica locale.

e) Gli scenari di riferimento

Gli scenari di riferimento sono relativi all'orizzonte temporale di medio/lungo periodo (orizzonte temporale del PUMS). Essi comprendono:

- le infrastrutture esistenti;
- quelle in corso di realizzazione;
- quelle programmate con/senza completa copertura finanziaria;
- gli interventi organizzativi e gestionali per la ottimizzazione del sistema di trasporto.

Per ciascuno scenario di riferimento, con opportuni modelli di previsione e simulazione, sono analizzate le criticità del sistema di trasporto e calcolati i valori di partenza degli indicatori di obiettivo.

f) Gli scenari di progetto

Gli scenari di progetto si ottengono aggiungendo agli scenari di riferimento i nuovi interventi infrastrutturali e tecnologici, nonché gli interventi organizzativi e gestionali per la ottimizzazione del sistema di trasporto previsti nel PUMS. L'attività di definizione dello scenario di progetto comprende:

- la definizione degli interventi del PUMS;
- l'analisi della coerenza o meno degli interventi con i documenti di pianificazione e programmazione;
- la verifica di prefattibilità tecnica, amministrativa, economico-finanziaria ed ambientale delle opere infrastrutturali;
- la progettazione funzionale di ogni intervento;
- la definizione degli interventi organizzativi e gestionali che si intendono adottare nello scenario di progetto.

g) Conseguimento degli obiettivi

Gli effetti del PUMS per il raggiungimento degli obiettivi si dovranno valutare con la quantificazione del valore degli indicatori tramite opportuni modelli di previsione e simulazione.

h) Gli effetti complessivi

La valutazione degli effetti complessivi degli scenari di progetto deve essere effettuata in termini trasportistici, ambientali, territoriali, economici, finanziari e gestionali, rispetto agli scenari di riferimento.

i) Metodologia e modelli utilizzati

Sono descritte la metodologia ed i modelli utilizzati per la progettazione funzionale, la simulazione e la valutazione degli scenari di riferimento e di progetto. Nello specifico del contesto territoriale e del processo di pianificazione in cui si trova il Comune di Cattolica, la redazione del PUMS deve rispondere inoltre alle esigenze e/o caratteristiche fondamentali di seguito elencate:

1. dal punto di vista del processo di pianificazione, il PUM S deve caratterizzarsi da un lato come approfondimento specialistico settoriale del PSC e dall'altro come scenario generale cui dovranno riferirsi gli interventi che si susseguiranno nel corso della validità del PUM S (10 anni);

2. dal punto di vista degli obiettivi, il Piano deve essere sviluppato tenendo conto sia dei principali obiettivi generali, fissati dal Piano Generale dei Trasporti quali:

il soddisfacimento e lo sviluppo dei fabbisogni di mobilità;

il risanamento ambientale;

la sicurezza del trasporto;

la qualità del servizio;

sia di altri obiettivi specifici quali l'incentivazione del traffico non motorizzato e facilitazione per mobilità ciclabile e pedonale, la razionalizzazione del trasporto pubblico su gomma e l'adeguamento e/o miglioramento del sistema della sosta, al fine di arrivare all'obiettivo di una riduzione della mobilità veicolare privata, in particolare in alcuni ambiti urbani. Avrà altresì il compito di individuare eventuali punti di criticità, proporre scenari di intervento a breve, medio e lungo termine, proporre soluzioni sperimentali innovative tenendo conto della realtà locale e della conformazione dei luoghi.

3. dal punto di vista dei contenuti il PUMS deve sviluppare con particolare attenzione i seguenti temi:

A. l'accessibilità alla città (micro area)

Il tema dell'accessibilità alla città va sviluppato tenendo conto degli obiettivi sopra citati. Va individuato un sistema complessivo multi offerta riferito alle varie modalità possibili di accesso e circolazione nella città. L'obiettivo principale è un'organizzazione del traffico progressivamente sempre più aderente a criteri di mobilità sostenibile, da ottenersi con la gradualità necessaria, mediante trasferimenti progressivi di quote di spostamento dai mezzi motorizzati individuali a mezzi maggiormente eco- compatibili. Particolare attenzione deve quindi essere rivolta alla individuazione e predisposizione di parcheggi di interscambio del sistema di trasporto collettivo e delle principali criticità riscontrate nel sistema urbano.

B. il sistema perimetrale della città (macro area)

Il sistema perimetrale si sviluppa su due livelli: un livello esterno, a carattere extraurbano, e un livello interno a carattere urbano. Il Piano deve effettuare previsioni di evoluzione della domanda nell'ambito temporale di piano e dovrà identificare gli interventi sulle infrastrutture per il mantenimento e/o miglioramento del livello di servizio.

4. La redazione del PUMS si svilupperà secondo la metodologia nelle fasi sotto riportate secondo la sequenza metodologica europea, riconducibile, nel caso di specie a 3 Moduli:

MODULO1 Elaborazione delle linee guida e attività propedeutiche

-raccolta ed analisi delle informazioni, degli strumenti di pianificazione territoriale disponibili e di tutto ciò che risulterà utile per identificare le prime criticità .

- redazione del programma delle attività e delle azioni da mettere in atto per monitorare la mobilità cittadina da effettuarsi nel periodo estivo (indicativamente Agosto) e invernale (indicativamente Dicembre)

- redazione delle linee guida secondo il modello europeo e primi obiettivi.

MODULO2 Acquisizione dei dati sul territorio e definizione degli obiettivi

- rilevazione 24 ore su 24, per sette giorni consecutivi, sulle 3 principali strade di accesso al centro cittadino, del numero dei veicoli in transito;

- monitoraggio di almeno 10 fra i principali incroci, nelle due fasce orarie di punta (mattino 7.30/9.30 e sera 17.30/18.30), della tipologia dei veicoli e delle principali direzioni di uscita dall'incrocio;

- indagini sosta con verifica dell'offerta e occupazione degli stalli di sosta (parcheggi su strada e fuori dalla sede stradale), e monitoraggio, su tre aree di sosta di maggiore dimensione, del grado di rotazione delle auto, tramite controllo delle targhe su tutto l'arco delle ore diurne (07.00-19.00) a intervalli costanti (30 minuti),

- conteggio dei passeggeri saliti e discesi sulle linee del trasporto pubblico locale, per la costruzione delle linee di carico.
- su 5 sezioni bidirezionali interessate dai conteggi classificati dovranno essere effettuate le indagini Origine/Destinazione sul trasporto privato mediante interviste ai conducenti dei veicoli intercettati.
- primo sviluppo dei temi relativi a mobilità ciclopedonale, i sistemi di trasporto sostenibili convenzionali (TPL) e servizi innovativi (Bike Sharing, Car Sharing, sistemi di trasporto collettivo a domanda debole, car pooling) da valutare e nel contesto di macro area (Area Rimini Sud).
- presentazione dei dati raccolti e costruzione di un piano di analisi (dell'andamento dei flussi della mobilità lenta e pesante), delle criticità e delle azioni (a sostegno della mobilità lenta e pedonale).
- sviluppo degli obiettivi, della visione strategica, definizione delle priorità e definizione dei Target

MODULO 3 – Elaborazione del PUMS e della VAS

- elaborazione dei risultati conseguiti, loro integrazione con le altre informazioni- dati in possesso dell'Amministrazione Comunale di Cattolica, ed individuazione dei soggetti responsabili;
- definizione di ipotesi di evoluzione della domanda di mobilità e adeguamenti;
- definizione delle politiche di governo della mobilità e formulazione di scenari di intervento;
- definizione delle proposte di intervento sulla macro e micro area nonché verifiche tecniche degli scenari ipotizzati, anche a mezzo di simulazioni effettuate con utilizzo di modelli idonei ;
- valutazione dei risultati, identificazione degli insiemi di interventi ritenuti idonei all'ottenimento degli obiettivi precedentemente definiti, ovvero redazione dello schema preliminare del Piano e del rapporto ambientale preliminare, al fine di condividerla con i portatori di interesse e stesura definitiva.
- redazione del PUMS e definizione delle azioni correlate sui restanti strumenti di programmazione e pianificazione.