



Comune
di Cattolica

Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile di Cattolica



**Titolo del documento**

Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile di Cattolica
Relazione di Piano

Foto di copertina: Decisio

Cliente

Comune di Cattolica

Progetto: Il presente documento costituisce uno dei deliverable della Fase 2, nell'ambito di un incarico affidato a Decisio dal Comune di Cattolica come da Determinazione n. 479 del 28/06/2022 con oggetto: Prestazione di Servizio finalizzata alla Redazione Del Piano Urbano Del Traffico e della Mobilità Sostenibile. (CIG: ZE236DE631)

Autori: Decisio

Edoardo Campisi
Paolo Ruffino
Mariapaola Ritrovato
Alessio Grimaldi
Michel Noussan

Deliverable e Versione

3.0 (Definitiva)

Data

10/03/2023



Indice

Premessa.....	4
1. Introduzione al piano.....	6
1.1 Introduzione.....	6
1.2 La metodologia e la struttura del documento di Piano.....	7
1.1 I documenti del Piano.....	9
2. Visione e inquadramento del contesto.....	10
2.1 Opportunità e Criticità.....	10
2.2 La stagionalità e le aree di intervento prioritarie.....	13
2.3 La visione della mobilità a Cattolica.....	14
3. Il processo partecipativo.....	16
3.1 Sintesi dei dati del questionario.....	16
3.2 Sintesi della serata di partecipazione.....	19
4. Obiettivi generali del Piano.....	23
5. Le Strategie e le Azioni del Piano.....	26
5.1 Migliorare la percorribilità sicura a piedi e in bici.....	27
5.2 Gestire la sosta e l'accessibilità in maniera intelligente.....	32
5.3 Calmierare e moderare il traffico veicolare.....	35
5.4 Sviluppare il TPL, la Metro Mare e la ferrovia.....	39
5.5 Ottimizzare la logistica e valorizzare gli assi commerciali.....	42
5.6 Connettere le aree verdi con gli altri servizi della città.....	44
6. Tabella di sintesi, strategie e obiettivi.....	46
7. Sintesi del Documento di Linee guida Progettuali per gli spazi di mobilità.....	47
8. Dalle strategie agli strumenti attuativi.....	49
9. Monitoraggio.....	51



Premessa

Franca Foronchi, Sindaca di Cattolica

*Il nuovo **Piano Urbano del Traffico e della Mobilità Sostenibile** della città di Cattolica, che viene presentato attraverso questo documento, rappresenta una “sfida” per il futuro del nostro territorio, nell’ottica di un contesto globale che richiede scelte di profonda trasformazione in tema ambientale e sociale. Il nuovo piano è una occasione importante per capire che tipo di città immaginiamo e vogliamo nei prossimi decenni. Viviamo in una città di appena sei chilometri quadrati e dobbiamo pensare principalmente a bene organizzarla, anche alla luce delle presenze estive legate al turismo, per favorire una maggiore **condivisione sicura degli spazi** e la riappropriazione di questi da parte di tutti i cittadini, soprattutto anziani, bambini e persone con disabilità fisiche, psichiche e sensoriali. Una città, quindi, a misura di persona, in cui i quartieri siano ben collegati, che ricuce la divisione della ferrovia e che valorizza i percorsi che collegano i parchi e i punti di interesse, come le scuole e i servizi.*

*Da quando venne approvato il precedente PUT, a fine anni ‘90, la mobilità è stata completamente rivoluzionata, non esisteva la micromobilità elettrica e non vi era la stessa propensione di oggi agli spostamenti dolci, in bici o a piedi. Nonostante gli oltre vent’anni trascorsi, i tecnici di Decisio hanno individuato dei dati positivi legati all’adozione del precedente piano del traffico del 1997, che ha permesso a Cattolica di raggiungere negli anni gli obiettivi del Ministero dei Trasporti, fra cui, non dimentichiamolo, quello più importante di **“zero morti” sulle strade urbane**. Anche la recente emergenza sanitaria ha cambiato la percezione della fruibilità degli spazi urbani facendo vivere la città in maniera diversa, **meno frenetica e più a contatto con la natura e l’ambiente**, con la tendenza, quindi, a preferire spostamenti a piedi o con mobilità dolce rispetto a quelli con le macchine.*

*Abbiamo a disposizione di tutti la città uno **studio approfondito e puntuale** che fotografa lo stato della viabilità cittadina, il sistema delle soste e le esigenze della cittadinanza e prospetta soluzioni sostenibili per il superamento delle criticità. Il piano fornisce all’Amministrazione strumenti e informazioni utili per programmare **interventi e modifiche***



attraverso una visione complessiva e ben definita di città che si proietta nel futuro evitando di mettere in atto azioni “spot”, che non contemplino una visione generale del nostro assetto urbano.

*L'accoglienza, di cui Cattolica è Regina, significa anche mettere in condizione i turisti di raggiungere velocemente la nostra città. In questo senso, la messa a sistema del trasporto pubblico del territorio è un passaggio chiave. Puntare sull'**Aeroporto di Rimini** e sul prolungamento del **tracciato del TRC**, integrandolo con la viabilità cittadina, consentirebbe uno spostamento più rapido verso Cattolica, non solo come meta estiva ma anche quale “porta della Valconca” e dello splendido entroterra che l'abbraccia.*

*Voglio ringraziare cittadine e cittadini, gli attori del territorio, i membri della Giunta, i consiglieri e le consigliere comunali, gli uffici, il team di Decisio e quanti hanno lavorato al percorso che ha portato alla redazione finale del Piano. Su questo tema all'interno della stessa comunità vi sono sensibilità diverse, idee a volte contrastanti, ma dobbiamo prendere coscienza e considerare che la città non può rimanere indietro. Prima di tutto, è necessario riconoscere che **le cose cambiano se c'è un cambio radicale di mentalità**. Non si può pensare ad una città ferma, immobile allo stato odierno, perché dobbiamo guardare più lontano. Il futuro della mobilità, dobbiamo esserne consapevoli, dovrà portare anche cambiamenti nei nostri stili di vita. Per i piccoli spostamenti (che, secondo i dati, rappresentano oltre il 70% degli spostamenti totali di chi risiede a Cattolica) si dovranno favorire pedonabilità e ciclabilità: gli studi dimostrano che questi cambiamenti della mobilità hanno effetti positivi sulla salute delle persone, sulla vitalità dei centri urbani e sull'ambiente.*

*La qualità della vita della nostra città dipenderà anche dalle scelte che avremo assunto con la consapevolezza che i cambiamenti avranno all'inizio resistenze, ma che il nostro futuro dipenderà da quanto saremo stati capaci di rendere la nostra **Cattolica più vivibile e più sostenibile**.*



1. Introduzione al piano

1.1 Introduzione

Il sistema di trasporto svolge un ruolo cruciale nel garantire l'incontro tra domanda e offerta di servizi, beni e persone, ma anche nel promuovere lo sviluppo economico dei territori. Tuttavia, il trasporto può essere responsabile di numerosi impatti negativi che ricadono sulla collettività. Tra questi, non vi sono solo le emissioni di carbonio responsabili dei cambiamenti climatici ma anche di altri gravi impatti sociali ed economici come, ad esempio, l'incidentalità stradale e numerosi altri impatti come l'inquinamento acustico e dell'aria, la disuguaglianza di accessibilità, la povertà di trasporto, il degrado degli spazi pubblici e l'inattività fisica, etc.

Per governare in maniera efficace le dinamiche di mobilità e per gestire gli impatti che ha sul territorio, diventa quindi necessario adottare uno strumento di pianificazione che non si focalizzi solamente sul miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, come un Piano Urbano del Traffico (PUT), ma che consideri il tema della mobilità in tutti i suoi aspetti.

La mobilità genera tutta una serie di impatti negativi sulla collettività, che vanno dall'inquinamento al traffico, dallo spazio pubblico all'inattività fisica, etc. Per gestire questi impatti, la pianificazione deve utilizzare degli strumenti che considerino e analizzino la mobilità in tutti i suoi aspetti.

Uno strumento che risponde a queste esigenze è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Il PUMS secondo il D.M. 397/2017 è uno strumento di pianificazione strategica che, in sintonia con gli altri strumenti di pianificazione comunale (PAESC, Piano Urbanistico Generale, etc.) e sovralocale, mira a soddisfare le esigenze di accessibilità di tutti i cittadini favorendo uno sviluppo bilanciato dell'accessibilità secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la formulazione di obiettivi, strategie, azioni e target da attuarsi in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni) tramite strategie e azioni il cui dettaglio è individuato dai piani di settore (Piano del Traffico, Bicipan, etc.). Il PUMS rappresenta pertanto la cornice generale che governa tutti gli interventi sul sistema di mobilità. Il Piano è il risultato di un processo strutturato e partecipato che comprende l'analisi dello stato di fatto, la definizione di



obiettivi condivisi e target, l'individuazione e valutazione di uno scenario d'intervento complessivo, e la definizione di indicatori di monitoraggio.

Tenendo in considerazione gli strumenti di pianificazione esistenti, nel presente documento ci si è orientati verso strumento intermedio tra il PUT e il PUMS, che viene chiamato Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile. Se da una parte, come detto, esso supera la visione prettamente viabilistica, dall'altra, cerca di essere uno strumento più flessibile ed immediatamente operativo rispetto al PUMS, entrando anche nel merito di alcuni interventi.

Una delle sfide principali dell'amministrazione di Cattolica è quella di gestire nel medio e lungo termine la mobilità in una città con una forte dinamica turistica nel periodo estivo.

Il Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile è uno strumento intermedio tra il PUT e il PUMS, in quanto rispetto a quest'ultimo si adatta in maniera più flessibile ed operativa al contesto fortemente turistico e stagionale di Cattolica.

1.2 La metodologia e la struttura del documento di Piano

Il Documento di Piano rappresenta il contenitore dentro il quale sono racchiuse tutte le strategie e azioni che indirizzeranno le scelte comunali in materia di mobilità e trasporti. Si tratta della concretizzazione di uno strutturato processo di studio, di concertazione e di attenta valutazione che ha visto coinvolti cittadini, stakeholders e l'amministrazione tra Settembre e Dicembre 2022.



Il presente documento parte delle principali problematiche e opportunità raccolte durante lo studio del territorio per definire visione e gli obiettivi che il Comune si è dato. In una fase successiva si sono descritte le fasi del processo partecipativo e di ascolto dei principali stakeholder della città. A partire dalle informazioni raccolte durante la fase di studio e di ascolto, il documento individua gli obiettivi principali per il territorio. Nel capitolo successivo vengono definite le strategie ed azioni da introdurre per perseguire questi obiettivi. Il riferimento tra le strategie e gli obiettivi del Piano si trova in maniera esplicita all'interno di una tabella di sintesi. Nel capitolo successivo si trova anche una breve sintesi delle Linee Guida alla Progettazione, il cui documento completo è allegato alla presente relazione. Nel penultimo capitolo si illustra il ruolo e le priorità delle azioni del Piano, con un riferimento agli strumenti di pianificazione a disposizione dell'amministrazione, mentre alla fine del documento vengono descritte alcune azioni utili ai fini del monitoraggio del Piano.

In sintesi, il piano fornisce delle strategie di riferimento e dei principi d'intervento, e quindi ogni azione dovrà necessariamente essere studiata puntualmente caso per caso servendosi di strumenti

Il Piano ha una visione strategica con orizzonte decennale. Di conseguenza, questo documento deve garantire sufficiente adattabilità e flessibilità delle sue previsioni nel tempo rispetto ad evoluzioni sociopolitiche, ambientali ed economiche spesso imprevedibili. Allo stesso tempo, esso deve essere capace di garantire un ampio consenso sulla direzione da intraprendere, senza entrare nel merito puntuale di ciascuna azione.

di pianificazione di maggiore dettaglio.

Il Piano è una visione e come tale non chiude la discussione sulle politiche di mobilità di Cattolica ma la apre, individuando gli ambiti d'intervento, l'approccio, i temi e le priorità.



1.1 I documenti del Piano

Oltre al presente Documento di Relazione di Piano, il Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile di Cattolica si compone dei seguenti documenti allegati.

- Allegato 1. Termometro della Mobilità di Cattolica
- Allegato 2. Le linee Guida Progettuali per gli spazi di mobilità
- Tavola 1. Camminabilità e Ciclabilità
- Tavola 2. Accessibilità e Sosta
- Tavola 3. Organizzazione Viaria
- Tavola 4. Assi e ambiti da riqualificare

Oltre ai documenti citati si ritiene comunque rilevante tutta la documentazione fatta pervenire all'Amministrazione durante la prima fase del lavoro, e a tutti i quei deliverable condivisi durante le diverse fasi di Partecipazione.

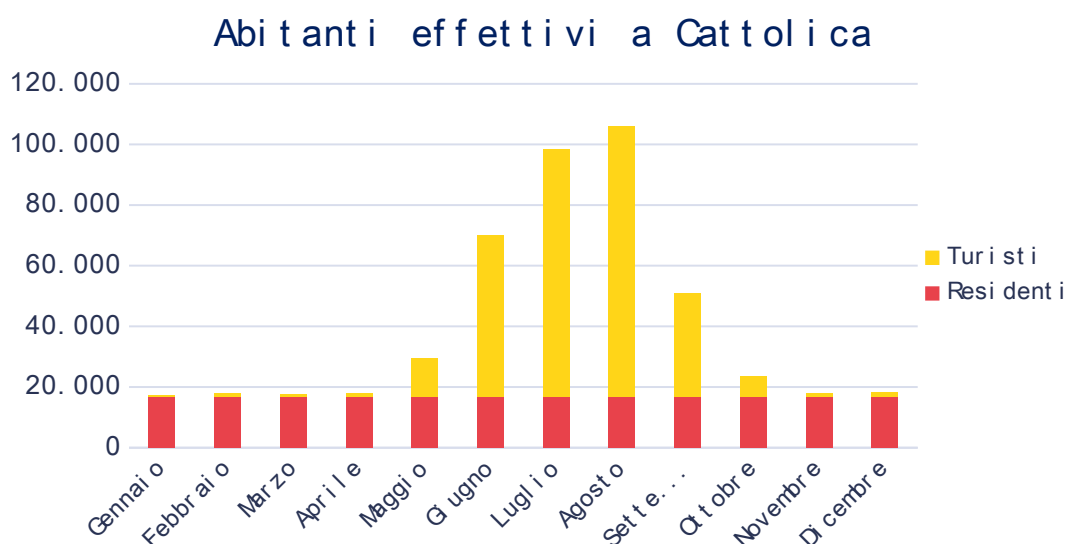


2. Visione e inquadramento del contesto

2.1 Opportunità e Criticità

Nelle fasi preliminari della redazione del Piano, a partire dall'analisi del contesto cittadino, **sono state individuate le principali dinamiche demografiche e turistico-produttive del territorio**, analizzando in maniera approfondita sia la domanda di mobilità, sia le infrastrutture utilizzate per spostarsi nel territorio.

In questo inquadramento, raccolto nel **documento di Termometro**¹, si sono quindi **individuate le principali potenzialità e criticità** con lo scopo di identificare gli indirizzi preliminari per le nuove politiche ed interventi di mobilità.



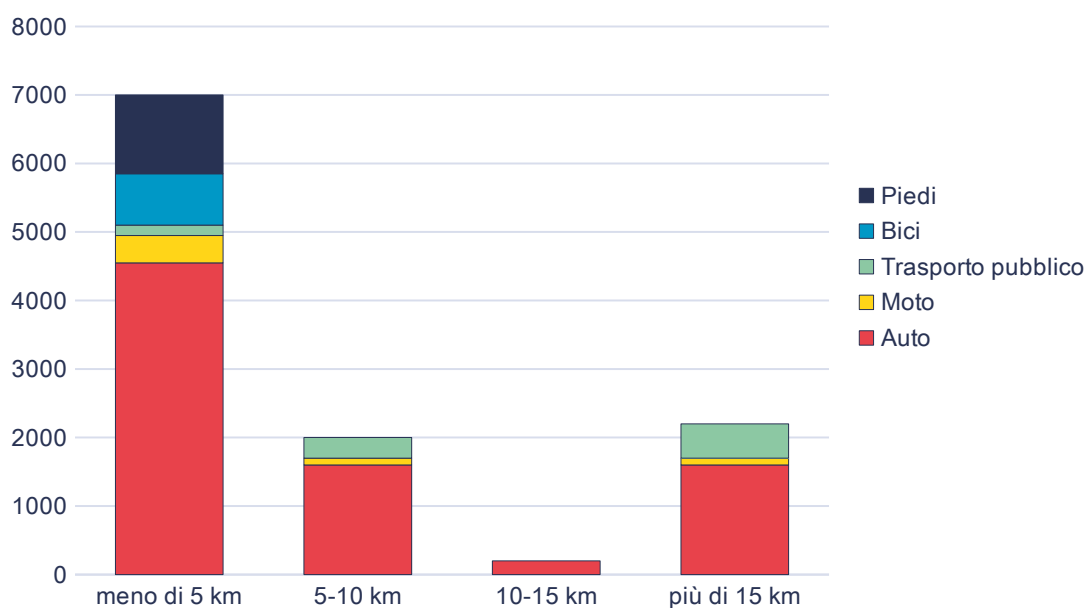
Cattolica, pur essendo un comune di 16 mila abitanti su un territorio di soli 6 kmq, è caratterizzata da una forte vocazione turistica. Nel 2021 si sono registrati 280 mila arrivi e 1,45 milioni di presenze, di cui circa l'80% durante il periodo estivo. Questa dinamica crea la necessità di pensare a due modelli di città differenti, quella della bassa stagione e quella dei tre mesi estivi, in cui è necessario gestire picchi di oltre 100 mila persone.

¹ Termometro della Mobilità di Cattolica, Documento diagnostico e di indirizzi preliminari



Sebbene negli ultimi anni la quota di spostamenti effettuati in maniera attiva (piedi e bici) sia aumentata dal 15% al 22%, sul territorio si rileva ancora un alto tasso di motorizzazione (oltre 10,800 autoveicoli, che è in costante crescita), e un eccessivo utilizzo dell'automobile negli spostamenti sistematici, anche per quelli effettuati su brevi distanze. Questo crea dinamiche negative sui flussi di traffico e sulla domanda di parcheggi, soprattutto nelle aree centrali durante gli orari di punta e nel periodo estivo.

Spostamenti per mezzo e distanza



Il territorio comunale, per le sue dimensioni ridotte e per la sua alta densità di popolazione ed infrastrutture, si presta ad essere un territorio potenzialmente camminabile e ciclabile.

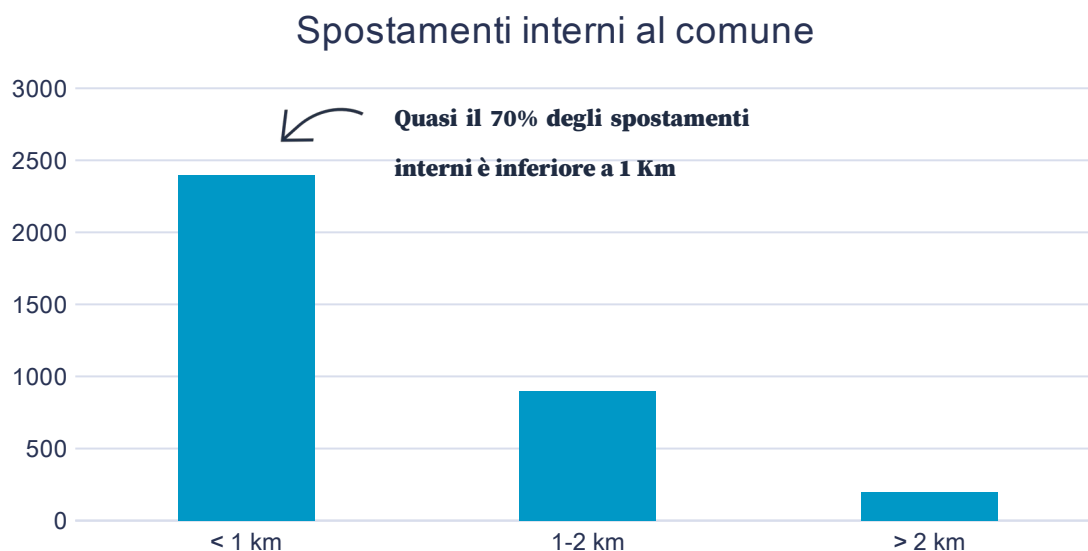
D'altra parte, soprattutto durante l'estate, il fenomeno turistico accentua problema del traffico veicolare e la mancanza di posti auto nel centro storico, creando conflitti tra turisti e residenti. Diventa quindi necessario che il Piano consideri e gestisca le dinamiche di una città con una stagionalità così marcata.



Il contesto urbano denso lascia pochi spazi di intervento per le infrastrutture, che di conseguenza richiedono pochi interventi mirati e specifici. In questi casi gli interventi infrastrutturali hanno l'obiettivo di valorizzare la mobilità attiva, mettere in sicurezza gli utenti deboli e riqualificare lo spazio pubblico.

Al contrario, molte delle criticità legate alla mobilità possono essere gestite da politiche attive che agiscono in maniera indiretta sulle abitudini e le percezioni delle persone.

Un dato importante da segnalare riguarda le abitudini di mobilità dei Cattolichini: circa il 70% degli spostamenti interni è sotto il chilometro, Allo stesso tempo, la maggior parte dei poli attrattori si trova entro questa distanza dal centro, ed è quindi potenzialmente raggiungibile a piedi o in bicicletta.



Oltre alla parte di inquadramento, il processo di redazione del Piano ha previsto una parte di ascolto rivolta a principali stakeholder e ai cittadini. Questa parte è stata pensata per raccogliere i desiderata dei Cattolichini, ma anche con l'obiettivo di evitare che il Piano risulti concepito a tavolino e calato dall'alto, compromettendone la sua efficacia e realizzabilità nel tempo.

Nello specifico sono state previste due attività; un questionario aperto alla cittadinanza e una serata di partecipazione.

I risultati di queste due attività che sono riassunti nel capitolo 3.



2.2 La stagionalità e le aree di intervento prioritarie

A valle dello studio del territorio e dell'ascolto dei principali stakeholder, il documento individua quelle che sono le principali problematiche sul territorio.

Il contesto di mobilità di Cattolica è fortemente influenzato dalla domanda turistica presente nel periodo estivo. Tutte le aree di intervento prioritarie del Piano devono tenere conto di questa dinamica stagionale, considerando anche la scarsità di spazi di intervento per le nuove infrastrutture su territorio.

1. La Camminabilità e la Ciclabilità

In un'area cittadina così compatta, il **potenziale pedonale e ciclabile è molto alto**. Tuttavia, lo stato dei marciapiedi e della rete di piste non è coerente con questa vocazione. Questo determina un alto utilizzo dell'automobile anche per brevi spostamenti.

2. La Sosta e l'accessibilità

Data l'alta densità di popolazione e di infrastrutture, soprattutto nel centro storico, **l'offerta di sosta è limitata e non sufficiente per gestire la domanda**, in particolare nei periodi estivi. Questo crea anche un conflitto tra i diversi fruitori del centro, residenti commercianti e turisti.

3. Il traffico e la viabilità

Il comune di Cattolica ha un alto tasso di motorizzazione che determina, soprattutto nel periodo estivo, un **alto traffico veicolare nell'area del centro storico**, ma anche lungo gli assi principali di accesso.

4. La ferrovia e il Trasporto Pubblico Locale (TPL)



Il contesto e le abitudini di mobilità del territorio indicano un **basso utilizzo del mezzo pubblico**. Per questo motivo l'offerta del trasporto pubblico non è sviluppata e la stazione ferroviaria, sebbene si trovi a 500 metri dal centro, rimane marginale e sottoutilizzata.

5. Gli spazi di vivibilità

L'alta concentrazione di automobili e l'eccessivo spazio dedicato alla mobilità veicolare **pregiudicano una certa vivibilità del centro**, ma una certa impossibilità di destinare alcuni spazi di viabilità ad occasioni di riqualificazione dello spazio pubblico.

6. Il verde pubblico

Le aree verdi, sono poco presenti, soprattutto nel centro storico, mentre a sud della ferrovia, esse sono poco collegate tra loro. Inoltre, all'interno di queste aree, la ciclabilità non è ammessa.

2.3 La visione della mobilità a Cattolica

1.1 La visione di questo Piano, in linea con le normative sia europee, che italiane e regionali, è quella di immaginare una città sempre più libera dalle auto, in cui gli spazi di mobilità siano riequilibrati e riqualificati in favore dei pedoni e ciclisti. In una realtà turistica come quella di Cattolica, questi interventi ne aumenterebbero la fruibilità, la vivibilità e l'attrattività economica.

Nel complesso, l'amministrazione immagina una Cattolica che sia sempre più a misura di persona e che punti ad essere più sicura e vivibile, soprattutto per le categorie più deboli. La visione è quella di un contesto camminabile, ancor prima che ciclabile, dove si prevedano interventi di riallocazione dello spazio stradale e di riqualificazione dello spazio pubblico, con lo scopo di aumentarne la fruibilità, la vivibilità e l'attrattività economica.



A partire da questo approccio, così come già sottolineato nel documento di Linee guida del PUMS², la città deve dare la possibilità ai turisti, ma anche ai visitatori di prossimità durante tutto l'anno, di **individuare dei parcheggi di attestamento** fuori dal centro città che siano convenienti e ben collegabili con i principali servizi urbani.

Insieme alla visione di una realtà sempre più **car free**, si considera prioritario anche un percorso di **cambiamento culturale ed educativo** dei cittadini di Cattolica, a partire dalle nuove generazioni, con percorsi pensati anche nelle scuole.

Rimane da sottolineare come la visione dell'amministrazione sia in linea con le normative sia europee, che italiane e regionali³. Esse, infatti, indicano come prioritari interventi che portino alla **progressiva riduzione della quota di spostamenti effettuati in automobile privata**, dei flussi veicoli nei centri abitati e degli incidenti, oltre che alla riduzione dei livelli di inquinanti locali emessi dai veicoli di ogni tipo.

² Comune Di Cattolica: Redazione del Piano Urbano per la mobilità sostenibile, Approfondimenti mobilità e linee guida per la redazione del piano, 2022

³ The European Green Deal, Piano Generale della Mobilità Ciclistica, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 2025, Piano aria integrato regionale (PAIR) 2020



3. Il processo partecipativo

3.1 Sintesi dei dati del questionario

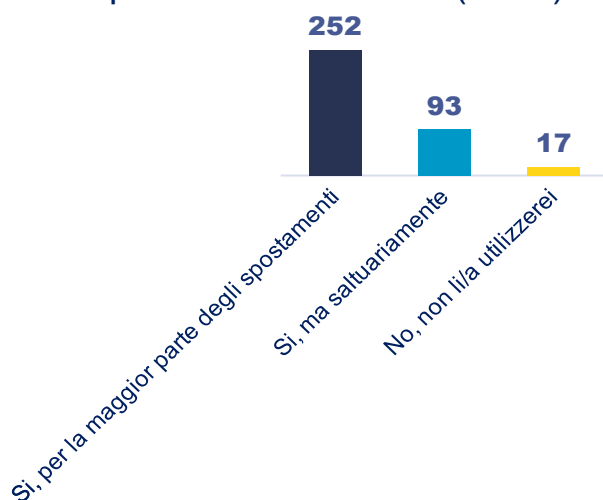
La somministrazione del questionario, da una parte ha fornito a Decisio la possibilità di integrare le dinamiche di domanda della mobilità sul territorio, mentre dall'altra ha permesso ai cittadini di esprimersi sulle criticità e sulle priorità ed opportunità di intervento da sottoporre all'amministrazione.

Il questionario ha ricevuto un alto tasso di risposte, (385) che rappresenta oltre il 2,3% dei residenti nel comune. Il 90% dei rispondenti erano residenti a Cattolica, mentre la quota restante proveniva da residenti nei comuni limitrofi.

In generale i risultati del questionario hanno indicato un'alta propensione alla cambio modale verso una mobilità attiva, anche se molti cittadini percepiscono una generale insicurezza nel muoversi a piedi e in bici.

La maggior parte dei rispondenti sarebbe disposto a muoversi a piedi (70%) e in bicicletta (75%) all'interno del territorio, se venissero intrapresi degli interventi di messa in sicurezza e continuità dei marciapiedi e delle piste ciclabili.

Propensione al cambio (Piedi)



Inoltre, si è rilevato che la scelta dei mezzi di trasporto non varia in maniera particolare sui motivi di viaggio (lavoro e tempo libero), e che per gli spostamenti interni in larga parte esista una domanda di viaggi a piedi in bici che devono essere



messi in sicurezza ed incentivati. Questo è abbastanza chiaro nel momento in cui vengono espresse delle valutazioni negative riguardanti lo stato delle infrastrutture.

Nelle risposte si rilevano giudizi particolarmente negativi sull'accessibilità ai marciapiedi, soprattutto per i portatori di disabilità e lo scarso apprezzamento dell'offerta di piste ciclabili e di sosta.

Il giudizio sullo stato delle infrastrutture si riflette sugli interventi che sono ritenuti prioritari per i cittadini e che sono da sottoporre all'amministrazione.

Per oltre il 50% dei rispondenti sarebbe urgente intervenire nel **miglioramento dell'offerta ciclopedonale**, in seconda battuta agire con **politiche efficaci sulla sosta**, e terzo, bisognerebbe **ridurre il traffico veicolare in centro** anche tramite interventi di ripensamento sulla viabilità.





3.2 Sintesi della serata di partecipazione



La seduta pubblica si è svolta nella giornata del 1/12/2022 presso il Palazzo del Turismo di Cattolica. La serata è stata aperta ai cittadini alle ore 18 e trasmessa sui canali social dell'Amministrazione.





Dopo aver sintetizzato i risultati del quadro conoscitivo e del questionario diffuso ai cittadini, si sono costituiti dei tavoli tematici inerenti ai principali ambiti d'interesse del Piano, ovvero:

- Sosta e accessibilità
- Mobilità ciclistica e pedonale
- Viabilità e traffico

I partecipanti all'incontro si sono divisi sui tre tavoli secondo le loro preferenze e in questi la discussione è stata moderata dai consulenti di Decisio, uno per ogni tavolo. L'obiettivo dei tavoli era individuare le criticità, partendo proprio dalle istanze dei cittadini e raccogliere eventuali loro proposte e soluzioni.

Tavolo sosta e accessibilità

Il tema della sosta è strategico per la città di Cattolica. Pur puntando sempre di più ad un modello di mobilità attiva e sostenibile è riconosciuta la necessità di bilanciare e far coesistere più modalità di spostamento. In questo la sosta gioca un ruolo chiave, sia in un'ottica economica e di commercio, sia di evitare fenomeni di traffico e inquinamento.

È emerso come alcune aree siano caratterizzate da una **carenza di sosta**, soprattutto nel centro storico, mentre altre siano sottoutilizzate perché situate in aree più periferiche. Di conseguenza è condivisa l'idea sia necessario **valorizzare la sosta esistente** con politiche che facilitino la rotazione e il ricambio della sosta, favorendo in alcuni casi i residenti.

Oltre alla sosta veicolare si è parlato di **sosta ciclabile**. La città ha infatti esigenze di stalli per le bici e motorini, specialmente sul lungomare, quando in estate questi mezzi vengono molto utilizzati. Anche in stazione si segnala una forte **carenza di stalli bici** che rende difficile ai pendolari che si recano in stazione in bicicletta poterla parcheggiare in sicurezza prima di prendere il treno. Infine, viene segnalata anche la **necessità di punti di ricarica e-bike**.

Tavolo mobilità pedonale e ciclistica

Nel tavolo dedicato alla mobilità pedonale e ciclistica si è evidenziata **l'assenza di una rete di marciapiedi e percorsi pedonali**. Questi sono spesso impraticabili e con standard qualitativi bassi e mal tenuti, tanto che i pedoni spesso ricorrono all'utilizzo dei percorsi



ciclabili. Questo potrebbe costituire un fattore di pericolosità per entrambi gli utenti, per cui si richiede un intervento anche di tipo inclusivo, volto a garantire spazi percorribili da tutti.

In generale viene riconosciuto il ruolo della mobilità attiva, ossia la **necessità di sensibilizzare e informare sui benefici** sulla salute, specialmente per i bambini. Vi è infatti tra i partecipanti una particolare sensibilità verso le esternalità negative generate dal traffico veicolare, tanto da richiedere di preservare piazze e luoghi dal traffico e realizzare percorsi pedonali e ciclabili di qualità.

È stato inoltre toccato il **tema dell'inclusività**, segnalando la necessità di abbattere le barriere architettoniche e garantire percorsi accessibili anche ai portatori di disabilità. Un altro tema è stato quello della necessità di una **segnaletica chiara** per i percorsi pedonali e ciclabili e la necessità di collocare lungo questi stalli per la sosta delle biciclette.

In conclusione, il tavolo ha evidenziato la **necessità di mettere al centro delle politiche la pedonalità e la ciclabilità**, ripensando lo spazio in funzione delle persone e non delle automobili.

Tavolo viabilità e traffico

I partecipanti al tavolo dedicato al traffico e alla viabilità hanno da subito messo in luce quelle **criticità che interessano il centro storico**. Queste sono principalmente legate ad un **sistema di sensi unici** istituiti negli anni, che secondo le testimonianze rendono difficile l'uscita dall'area centrale. È segnalata l'assenza di vie preferenziali che permettano di uscire dal nucleo storico e quindi tendenza a rimanere all'interno generando traffico.

Altro problema emerso è **l'accessibilità da fuori verso Cattolica**, in particolare su via Allende. È stato suggerito il ricorso ad una cartellonistica identificativa che guidi i turisti verso le attrazioni/destinazioni senza farli perdere nel centro storico,

Tra gli altri suggerimenti avanzati quello di istituire delle **ZTL per i soli turisti**, da cui i residenti sarebbero quindi esenti, che potrebbe togliere una quota di traffico che viene da fuori, sia di auto sia mezzi pesanti. Questa potrebbe eventualmente essere organizzata su orari (intera giornata o solo fascia serale).



4. Obiettivi generali del Piano



In questa sezione vengono elencati gli obiettivi generali del Piano.

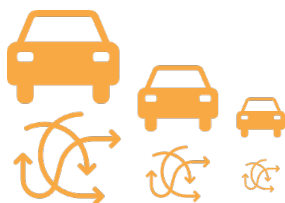
1. Gestire la stagionalità dei flussi

Cattolica ha una forte vocazione turistica e balneare, soprattutto durante la bella stagione. Solo nel 2021 si sono registrati 280 mila arrivi e 1,45 milioni di presenze, di cui circa l'80% durante i mesi estivi. Questa dinamica crea la necessità di pensare a due modelli di città differenti, quella della bassa stagione e quella dei tre mesi estivi.



2. Riduzione della domanda di mobilità

A Cattolica ogni giorno, solo per motivi di studio e lavoro, vengono effettuati oltre 12 mila spostamenti. Con il fine di ridurre tutti gli impatti negativi legati alla necessità di muoversi, è fondamentale ridurre la domanda di mobilità sul territorio, sfruttando anche le crescenti opportunità date dallo sviluppo tecnologico.



3. Riduzione degli spostamenti motorizzati

Del totale degli spostamenti sistematici quasi il 70% viene fatto in automobile. Il Piano indica come prioritaria la riduzione della domanda di mobilità veicolare. Poiché ben il 70% del totale degli spostamenti interni è effettuato per meno di un chilometro, è necessario disincentivare l'uso dell'autoveicolo per questa tipologia di spostamenti brevi.



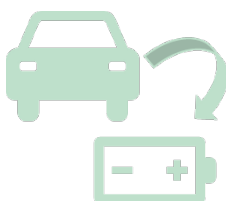
4. Riduzione del tasso di motorizzazione

Attualmente sul territorio ci sono oltre 10 mila auto, con una media di 1,5 auto per famiglia. Una riduzione del tasso di motorizzazione sul territorio, grazie anche ad un minor utilizzo del suolo, permetterebbe un miglioramento delle condizioni della sosta, e favorirebbe progetti di riqualificazione dello spazio pubblico.



5. Riduzione delle emissioni

Le emissioni di inquinanti in atmosfera hanno effetti negativi sia sulla salute e sul rischio di contrarre di malattie respiratorie e cardiovascolari, sia sull'ecosistema sia sul cambiamento climatico, soprattutto per quanto riguarda la CO2. L'obiettivo di riduzione dei viaggi in auto e delle emissioni è ritenuto cruciale per ridurre questi impatti. In questa direzione si sono anche mosse le normative comunitarie (-55% di CO2 al 2030).



6. Incentivo alla mobilità elettrica

Sebbene il mercato l'auto elettrica in Italia sia in forte sviluppo, esso non è ancora significativo rispetto al parco circolante. Si ritiene necessario, in un'ottica di riduzione delle emissioni inquinanti, una sostituzione progressiva del parco auto e bus circolante a combustione interna (benzina e diesel) in favore di tecnologie più pulite, come quella ibrida, plug-in o elettrica.



7. Aumento della quota di mobilità attiva

Data la compattezza del territorio comunale, gli spostamenti pedonali e bici raggiungono il 20% degli spostamenti totali sistematici. Questa situazione, sebbene possa ritenersi un buon punto di partenza, deve essere rafforzata ed incentivata, soprattutto in relazione alla consistente quota di spostamenti brevi che ancora oggi vengono effettuati in auto.



8. Aumento della mobilità collettiva

Il servizio di trasporto pubblico viene utilizzato per meno del 10% degli spostamenti sistematici. Un obiettivo è quello di incentivare l'uso del Treno e della futura Metromare soprattutto per le medio-lunghe percorrenze. Questa tipologia di servizio potrebbe rivelarsi strategica sia per la componente sistematica che si sposta per studio e lavoro, sia per il turista durante il periodo estivo.



9. Riduzione dell'incidentalità stradale

Il trend di incidentalità sul territorio è in costante decrescita, tanto che nel 2021 si sono rilevati meno di 100 incidenti, con 81 feriti. Tuttavia, è necessario migliorare la sicurezza stradale proseguendo il risultato 0 morti sulle strade raggiunto stabilmente negli ultimi anni, e diminuire progressivamente sia gli incidenti che i feriti sulle strade.



5. Le Strategie e le Azioni del Piano

Le strategie da mettere in campo sono direttamente collegate alle aree di intervento prioritarie descritte nel capitolo 2.2, e tengono anche conto degli obiettivi generali del Piano.

Così come spiegato nei capitoli precedenti, si specifica che per la natura stessa del Piano, i dettagli delle azioni descritte sotto siano da considerarsi come delle suggestioni o delle indicazioni e mai come delle prescrizioni. Si riserva a documenti successivi e di dettaglio il compito di specificare, ponderare e valutare eventuali alternative di intervento.

La strategia generale della stagionalità degli interventi

In maniera preliminare è necessario specificare che **tutte le strategie e le azioni elencate** sotto debbano gioco forza adattarsi agli spazi ridotti e alla stagionalità del contesto cittadino, e che quindi **debbano essere flessibili ed adattabili alle dinamiche inverno-estate**. In questo senso, ove possibile, risulta prioritario individuare interventi che abbiano queste caratteristiche (come la chiusura al traffico temporanea di alcune strade, strategie sulla sosta stagionali, potenziamento dei mezzi pubblici durante la stagione estiva etc).

Le strategie sono raggruppate in 6 aree, così suddivise:

- 1. Migliorare la percorribilità sicura a piedi e in bici**
- 2. Gestire la sosta e l'accessibilità in maniera intelligente**
- 3. Calmierare e moderare il traffico veicolare**
- 4. Sviluppare il TPL, la Metro Mare e la ferrovia**
- 5. Ottimizzare la logistica e valorizzare gli assi commerciali**
- 6. Connettere le aree verdi con gli altri servizi della città**

Per ognuna di esse sono riportate le principali azioni proposte per raggiungere gli obiettivi generali previsti dal Piano in ognuna delle aree considerate.



- 1.3 Nel territorio di Cattolica la potenzialità ciclabile e pedonale è elevata, soprattutto nel periodo estivo. Per costruire un'infrastruttura ciclopedonale connessa e sicura, che vada incontro alle esigenze di stagionalità, alla scarsità di spazi di intervento e ai costi di investimento, si consiglia l'implementazione di corsie ciclabili sui corridoi principali, mentre per le aree centrali la possibilità di istituire delle strade urbane ciclabili.
- 1.4 È inoltre necessario migliorare i collegamenti con le scuole istituendo dei percorsi casa-scuola sicuri e strade scolastiche. La realizzazione greenways/ciclovie può essere occasione per differenziare l'offerta turistica del territorio, è infine evidenziata la necessità di realizzare stalli per la sosta bici per favorire l'utilizzo di questo mezzo.

1.5

5.1 Migliorare la percorribilità sicura a piedi e in bici

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 1.1 Sviluppo di una rete ciclabile e pedonale connessa e sicura**
- **Azione 1.2 Implementazione di strade scolastiche**
- **Azione 1.3 Realizzazione greenways/ciclovie**

1. Un corridoio collegherebbe l'Ospedale con il centro e il Lungomare tramite il sottopasso della stazione ferroviaria.
2. Un altro corridoio connetterebbe il quartiere Torconca con le Navi
3. Un corridoio che collega l'area della Piscina con Via Fiume ed il Centro
4. l'ultimo potrebbe collegare il quartiere del Macanno con il mare tramite Via Pantano.



Gli interventi di realizzazione della struttura ciclopeditonale dovrebbero essere affiancati alla realizzazione capillare di nuovi stalli bici, soprattutto nei pressi della stazione ferroviaria e sul Lungomare.

Azione 1.1 Sviluppo di una rete ciclabile e pedonale connessa e sicura

Accessibilità Est-Ovest

Gli interventi in questo senso riguardano il miglioramento della permeabilità est ovest a partire dalla ciclabile proveniente da Misano nella zona delle Navi. Le aree di attraversamento servirebbero l'area degli Alberghi, del Centro storico e del Lungomare fino al comune di Gabicce.

In particolare, esistono degli assi preferenziali su cui pensare degli interventi:

- **Via del Prete, Via Carducci**

Durante le varie fasi del Piano, in Via del Prete, si è misurato l'alto utilizzo della ciclabile monodirezionale (ovest-est), che soprattutto in ambito estivo raggiunge un terzo del traffico totale che insiste sulla via. Al contempo si rileva che una parte del traffico bici venga in contromano (est-ovest). L'indicazione è quindi potenziare il ruolo della ciclabile su Via del Prete, con la possibilità di intervenire sull'asse di Via Carducci in direzione (est-ovest). Per questo asse si potrebbe prevedere una chiusura selettiva con accesso carrabile solo ai residenti nel periodo maggio-settembre.

Allo stesso tempo, in entrambi gli assi è necessario riqualificare lo stato e le dimensioni dei marciapiedi.

- **Lungomare**

Le ipotesi di interventi su Via del Prete e Via Carducci dovranno essere fatti in continuità con gli interventi in atto sul Lungomare.

- **Via Caboto**

In ultimo si indica l'asse di Via Caboto come prioritario nel collegare il Lungomare con il comune di Gabicce. Questo asse deve essere potenziato in maniera tale da costituire l'asse preferenziale pedonale e ciclabile di collegamento tra i due comuni.

Accessibilità Nord-sud



Una grossa criticità rilevata in maniera trasversale dall'amministrazione riguarda il tema dell'accessibilità tra la città a nord della ferrovia e i quartieri con i relativi servizi a sud, anche in vista dei recenti investimenti nell'area dell'Ex VGS.

In particolare, si indicano gli assi di potenziale intervento tra la zona a monte della ferrovia e la zona mare;

- **Ospedale-centro-mare**

Gli interventi possibili in questo senso riguardano in primis il progetto portato avanti da RFI di sottopassaggio pedonale della stazione, che metterebbe in comunicazione il popoloso quartiere del Macanno e i poli a sud della stazione, con il centro città e il lungomare a nord.

- **Torconca-Navi**

Un altro potenziale passaggio faciliterebbe il collegamento tra il defilato quartiere Conca e la zona del mare e delle Navi. Questo progetto, sfrutterebbe il sottopassaggio esistente lungo Via Gori, che verrebbe chiuso al traffico facilitando il passaggio dei ciclisti e dei pedoni. Allo stato attuale, il sottopassaggio è aperto alla circolazione con senso unico alternato e presenta una frequentazione bassa, a cui si preferisce la vicina Via Toscana.

- **Via Largo della Pace**

Si individua come da potenziare, e da considerarsi come principale, per gli spostamenti a piedi e in bici, il sottopassaggio di Via Largo della Pace, che connette l'area della Piscina Comunale, con Via Fiume ed il Centro.

- **Macanno-Via Pantano**

Un ultimo potenziale passaggio da valutare sarebbe quello al confine di Gabicce, lungo Via Pantano. Quest'ultima idea dipende fortemente dalla realizzazione del collegamento viario tramite il ponte sul Tavollo, che connetterebbe il quartiere Macanno con la statale Adriatica.

In ogni caso sarebbe necessario che l'amministrazione apra un tavolo di dialogo con RFI per ulteriori progetti di messa in sicurezza o di nuovi collegamenti attraverso l'infrastruttura ferroviaria.



Azione 1.2 Implementazione di strade scolastiche

Nel territorio, un bambino su due viene accompagnato a scuola in macchina. In molti casi le motivazioni dietro a questa scelta dipendono da una percezione di insicurezza. Tuttavia, questa decisione crea un circolo vizioso, che aggrava maggiormente la percezione di insicurezza per coloro che decidono di accompagnare i figli a piedi o in bicicletta.

Per generare un cambiamento di percezione negli individui è necessario **migliorare i collegamenti con le scuole istituendo dei percorsi casa-scuola sicuri**, così come già sperimentato con il piedibus in collaborazione con Polizia Locale. Inoltre, sono da prevedere interventi di realizzazione di strade scolastiche permanenti o negli orari di ingresso e uscita dalle scuole.

Azione 1.3 Realizzazione greenways/ciclovie

La realizzazione di greenways cicloturistiche sui principali corsi d'acqua servirebbe a **connettere in maniera semplice la costa con l'entroterra**, senza dover prevedere infrastrutture in conflitto con gli spazi costruiti. Inoltre, questi collegamenti ciclabili potrebbero rappresentare **un'occasione per differenziare l'offerta turistica del territorio**, valorizzando anche delle aree meno conosciute. In particolare, si individuano dei potenziali ciclabili lungo il fiume, il Tavollo e il canale Ventena, con l'idea di potenziare quello già presente sul fiume Conca.

Azione 1.4 Realizzazione nuovi stalli bici, velostazione alla stazione ferroviaria

Allo stato di fatto, gli stalli di sosta per le biciclette per la permanenza prolungata (e.g. rastrelliere aggancio a telaio) sono largamente assenti e determinano fenomeni di sosta disordinata e non regolamentata. Inoltre, non è presente una **velostazione o un parcheggio di interscambio bici nei pressi della stazione ferroviaria** del comune. Quest'ultima azione aiuterebbe anche a valorizzare il potenziamento della stazione ferroviaria come punto di accesso alla città, così come descritto [nell'Azione 4.2](#).



5.2 Gestire la sosta e l'accessibilità in maniera intelligente

- 1.8 Questa strategia vuole agire sulla domanda di sosta, soprattutto per i non residenti durante il periodo estivo. In primo luogo occorre garantire migliore accessibilità al centro, individuando e distribuendo i flussi veicolari sugli assi principali di accesso a Cattolica.
- 1.9 E' necessario efficientare i sistemi di gestione della sosta, potenziando i parcheggi di attestamento nella stagione estiva e rendendoli facilmente accessibili e segnalati per i veicoli che arrivano da fuori. Inoltre si individuano diverse strategie di intervento che variano in base alla distanza dal centro; nella prima fascia, la più lontana, si incentiva la lunga permanenza, mentre nella seconda, si incentiva una sosta giornaliera. In ultimo, nel centro storico, va favorita una maggiore rotazione dei parcheggi, con particolare attenzione e priorità ai residenti.

1.10

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 2.1 Garantire migliore accessibilità al centro**
- **Azione 2.2 Potenziamento dei parcheggi di attestamento**
- **Azione 2.3 Efficientamento dei sistemi di gestione della sosta**





In questa strategia, operativa soprattutto durante la stagione estiva (maggio-settembre), si immaginano **4 assi principali di accesso alla città** (e un quinto potenziale, lungo l'asse Adriatica da Gabicce) su cui si innestano due diverse zone di sosta per l'attestamento.

- **Nella prima fascia, a circa due chilometri dal centro** si incentiva la **lunga permanenza**, come quella estiva dei turisti. Queste zone potrebbero essere collegate al centro e agli alberghi tramite servizi di navette/bus estive.
- **Nella seconda fascia a circa un chilometro dal centro** si incentiva **una sosta giornaliera**, pensata per i city users (pendolari, uso ricreativo culturale, commerciale). Queste zone di sosta devono essere collegate con i servizi principali della città, tramite percorsi camminabili e ciclabili.
- **Invece, nel centro storico**, data la carenza di offerta sosta, va favorita una maggiore **rotazione dei parcheggi**, con particolare attenzione e **priorità ai residenti**, soprattutto in concomitanza dei mesi estivi. Per favorire questa strategia è necessario coinvolgere tutti i gestori della sosta nel territorio (sia pubblici che privati).

Azione 2.1 Garantire migliore accessibilità al centro

Si individuano **quattro assi principali**, più uno potenziale di accesso a Cattolica:

- Via Emilia-Romagna, Corso Italia
- Via Garibaldi-Mazzini
- Via Allende
- Via Cabral-Dalla Chiesa
- (SS Adriatica da Gabicce, potenziale, legato alla realizzazione del ponte sul Tavollo)

Questi ultimi due assi di accesso andrebbero a risolvere una delle maggiori problematiche di accessibilità alla città lungo la Via Allende, che sperimenta notevoli flussi di traffico, specialmente durante il periodo estivo e nelle ore di punta.

L'ipotesi di intervento potrebbe essere anche quella di scaricare parzialmente questo asse, prevedendo una segnaletica preferenziale, a seconda dei luoghi di destinazione, (Via Allende -> Alberghi-Acquario) e (Via Cabral -> Centro-Gabicce).



Azione 2.2 Potenziamento dei parcheggi di attestamento

Durante la stagione estiva, i parcheggi di attestamento devono essere potenziati.

Oltre a quelli gestiti dai privati (Regina, Tavollo, Torconca, etc.), si fa riferimento in particolare ai parcheggi di piazza della Repubblica, di piazza De Curtis, della Piscina, e quello dell'attuale Stazione dei Bus. Essi devono **essere facilmente accessibili e segnalati per i veicoli che arrivano da fuori**, soprattutto per il non residente, anche tramite pannelli a messaggio variabile sulla base della disponibilità di posti liberi. Allo stesso tempo è necessario che le aree di sosta si colleghino direttamente al centro città tramite percorsi camminabili e ciclabili segnalati (Fascia 1), oppure attraverso navette frequenti e gratuite (Fascia 2).

Azione 2.3 Efficientamento dei sistemi di gestione della sosta

La rimodulazione delle tariffe di sosta, da pensare soprattutto in riferimento al periodo (maggio-settembre) per i non residenti, deve essere finalizzata a **rendere attrattivi i parcheggi di attestamento (Fascia 1 e 2)**, aumentando la rotazione delle auto nel centro storico. In questa strategia si innesta una politica diversa della sosta, che attraverso le tariffe favorisca queste aree di attestamento, rendendo invece economicamente sfavorevole la sosta su strada per i non residenti. In alcuni casi si potrebbe anche studiare dei **meccanismi di incentivo** per coloro i quali decidano di parcheggiare nelle aree di attestamento, come le **politiche di cashback, o di voucher** presso i principali esercizi commerciali. In questo processo sarebbe importante coinvolgere i gestori privati e gli esercenti per concertare delle politiche comuni in questa direzione.



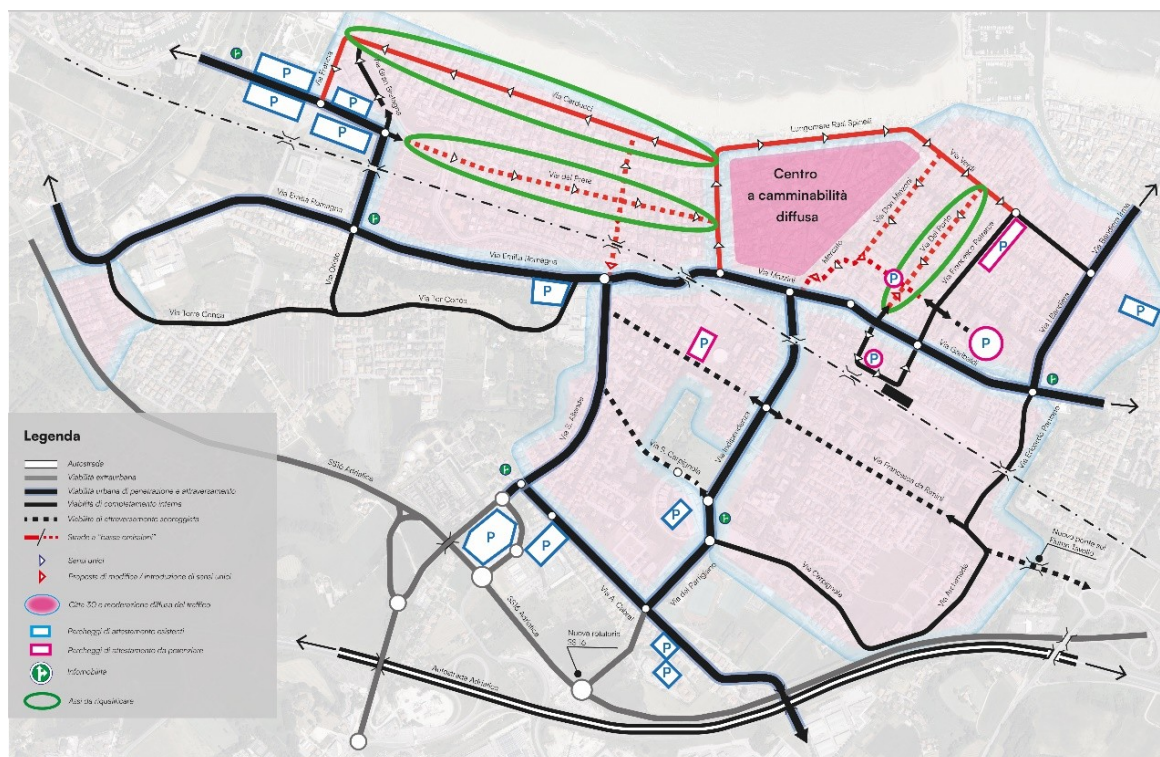
5.3 Calmierare e moderare il traffico veicolare

1.13 Per far rispettare il limite dei 30 Km/h già molto diffuso nelle vie della città, si evidenziano come necessari interventi di moderazione del traffico più ambiziosi. Tra le azioni ipotizzate vi è quella di realizzare, anche solo in contesto estivo, un centro storico a camminabilità diffusa, in cui il ruolo dei pedoni e delle biciclette sarebbe privilegiato. Altre possibilità sono interventi di riprogettazione e riqualificazione gli spazi di viabilità oppure soluzioni più mirate alla gestione del periodo estivo e dell'afflusso turistico, come l'istituzione di aree a traffico limitato sperimentali. In ultimo sono previsti interventi infrastrutturali che hanno lo scopo di collegare alcune aree importanti del territorio, scaricando il traffico di accesso.

1.14

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 3.1 Istituzione di aree a traffico limitato sperimentali**
- **Azione 3.2 Interventi di viabilità e moderazione del traffico**
- **Azione 3.3 Interventi di qualità urbana**
- **Azione 3.4 Interventi infrastrutturali sulla viabilità del territorio**





Così come anticipato nella strategia sulla sosta, l'idea di moderazione del traffico veicolare parte dall'**individuazione di 4 assi principali** (più un quinto potenziale) **di accesso alla città. Il primo asse, da Nord** e dalla zona delle Navi, attraverso Corso Italia e Via Emilia-Romagna, con l'intento di depotenziare il ruolo di Via del Prete. **Il secondo, da Sud** lungo l'asse di Via Garibaldi-Via Mazzini, che manterrebbe il ruolo che svolge tutt'oggi. **Il terzo, quello di accesso lungo Via Allende** (oggi molto utilizzato), ed infine, prevedere un **ulteriore accesso attraverso Via Cabral via Dalla Chiesa** con il fine di scaricare parte del traffico da Via Allende, soprattutto durante l'estate e nelle ore di punta. Il ruolo di quest'ultimo asse di accesso, sarebbe da valutare anche in riferimento alla realizzazione dell'**asse potenziale lungo la SS Adriatica** e la rotonda di Gabicce.

Sebbene in questo momento sia in vigore una zona 30 su tutto il territorio comunale, **sono necessari degli interventi di moderazione del traffico più ambiziosi**. Una possibile azione potrebbe essere quella di **realizzare un centro storico a camminabilità diffusa, in cui il ruolo dei pedoni e delle biciclette sarebbe privilegiato**, sia attraverso l'istituzione di strade urbane ciclabili, sia con interventi di valorizzazione degli spazi viabilistici. Infine lungo alcuni assi del centro, ed in particolare Via del Prete, via Carducci, via Del Porto e si indicano alcuni possibili interventi viabilistici e di moderazione fisica del traffico (vedere documento di Linee guida Progettuali).

Azione 3.1 Istituzione di aree a traffico limitato sperimentali

Con il fine di mantenere la città attrattiva, vivibile e vivace dovrà essere studiata la **possibilità di implementare una Zona a Traffico Limitato**, anche solo nei mesi estivi (Maggio-Settembre) che meglio riesca a garantire il benessere dei residenti e dei turisti, ma che vada anche incontro alle esigenze dei commercianti e degli albergatori. In questo senso si indicano le possibilità **di escludere da alcune zone l'accesso ai non residenti**, oppure prevedere delle **sperimentazioni durante i weekend estivi**. Queste sperimentazioni potrebbero anche escludere le categorie di mezzi pesanti durante alcune fasce orarie della giornata, anche in funzione delle azioni di potenziamento della logistica dell'ultimo miglio, così come descritto [nell'Azione 5.1](#).



Azione 3.2 Interventi di viabilità e moderazione del traffico

A seconda del ruolo assegnato alla viabilità degli assi, nei diversi casi si sono pensati delle **ipotesi di trasformazione degli spazi della viabilità**, come la realizzazione di attraversamenti rialzati, strettoie forzate e interventi di chicane. Una delle problematiche rilevate è l'elevato traffico automobilistico nel centro storico, e quindi in alcuni casi potrebbe essere **ripensata la viabilità di alcuni assi** per sfavorirne l'attraversamento. Un obiettivo potrebbe essere quello di **realizzare un centro storico a camminabilità diffusa** (all'interno del poligono di Via Fiume, Lungomare, Via Verdi, Via Petrarca, Via Garibaldi) dove i pedoni e le bici hanno priorità.

Azione 3.3 Interventi di qualità urbana

Gli interventi di moderazione devono diventare **delle occasioni per riprogettare e riqualificare gli spazi** inserendo verde pubblico e arredi funzionali ad una migliore estetica urbana e alla vivibilità. Un esempio su tutti potrebbe essere il ripensamento di Via del Prete e Via del Porto, ma anche la trasformazione di alcune aree di sosta lungo Via di Vittorio a sud della ferrovia.

Azione 3.4 Interventi infrastrutturali sulla viabilità del territorio

Sono già in programma e allo studio alcuni **interventi infrastrutturali** che hanno lo scopo di collegare alcune aree importanti del territorio, scaricando il traffico di accesso presente nelle aree a sud-est del comune.

- il primo riguarda la realizzazione del **ponte sul fiume Tavollo**, all'altezza di Via Francesca da Rimini, che collegherebbe in maniera diretta e veloce il quartiere del Macanno con Gabicce, senza dover passare per le già trafficate Via Emilia Romagna-Statale Adriatica.
- Il secondo intervento riguarda la **realizzazione di una rotonda di collegamento tra la statale Adriatica e il parcheggio dell'Ospedale Cervesi**, che si rivelerebbe utile sia per gli spostamenti in direzione del centro città, sia per quelli verso Misano.





1.16 È necessario il potenziamento del trasporto pubblico locale. Una ipotesi di intervento potrebbe essere quella di valutare un servizio di circolare interna che serva i principali poli del centro e i parcheggi di attestamento, anche sulla base della stagionalità. Andrebbe inoltre rafforzato il ruolo della stazione ferroviaria per rendere il servizio competitivo come alternativa all'utilizzo dell'auto privata. In parallelo al potenziamento della stazione ferroviaria, si ritiene utile la proposta di creazione di un hub di trasporto intermodale (che possa quindi includere TPL, bike/scooter sharing, parcheggi auto, velostazione).

1.17

5.4 Sviluppare il TPL, la Metro Mare e la ferrovia

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 4.1 Realizzazione di una circolare elettrica interna**
- **Azione 4.2 Potenziamento stazione ferroviaria**
- **Azione 4.3 Hub multimodale dei trasporti**

L'utilizzo del TPL sul territorio è marginale. Sebbene la priorità del Piano non sia rendere il trasporto pubblico il mezzo principale con cui spostarsi, **è necessario che esso sia potenziato**, anche in vista del progetto della Metromare. Una ipotesi di intervento potrebbe essere quella di **valutare un servizio di circolare interna che serva i principali poli del centro e i parcheggi di attestamento**. Questa tipologia di servizio dovrebbe tenere conto delle dinamiche stagionali, e avrebbe priorità di implementazione in concomitanza del periodo estivo. Un altro punto riguarda il ruolo della stazione ferroviaria, che per la sua posizione strategica potrebbe diventare un'alternativa all'automobile anche in ottica turistica.



Azione 4.1 Realizzazione di una circolare elettrica interna

Tale intervento propone la **realizzazione di una doppia linea circolare interna**, con priorità di servizio nel periodo estivo (maggio-settembre) che unisca le zone a mare e a monte della ferrovia toccando i principali punti di interesse di Cattolica (come ospedale, porto, centro).

Tale linea andrà anche integrata, in ottica futura, con il Metromare, la cui fermata è attualmente prevista da progetto alle Navi. L'obiettivo è permettere di fornire un'alternativa all'uso dell'auto privata per diminuire il traffico nella zona e l'utilizzo dei parcheggi. Tale linea potrà essere servita da autobus elettrici, che permetteranno di ridurre le emissioni di inquinanti e di CO₂, oltre a migliorare il comfort per i passeggeri e ridurre gli impatti acustici. Il servizio dovrebbe essere strutturato seguendo la stagionalità turistica.

Azione 4.2 Potenziamento stazione ferroviaria

La stazione ferroviaria si trova in centro città, a meno di 5 minuti di bici dai servizi principali.

L'obiettivo di tale azione è rendere di nuovo competitivo il servizio ferroviario e il ruolo della stazione come porta di ingresso al turista, **come alternativa all'utilizzo dell'auto privata**. Per valorizzare le connessioni ferroviarie sarà necessario prevedere tavoli di confronto con i diversi livelli di governance interessati, al fine di potenziare le principali tratte e analizzare le modalità e tempistiche migliori per venire incontro alla domanda potenziale da parte degli utenti, con un'attenzione particolare alla domanda turistica (maggio-settembre). In parallelo, sarà opportuno prevedere un'efficace campagna comunicativa per diffondere informazioni ai potenziali utenti riguardo alle tratte e agli orari disponibili.

Azione 4.3 Hub multimodale dei trasporti

In parallelo al potenziamento della stazione ferroviaria, si ritiene utile la proposta di creazione di un **hub di trasporto intermodale** (che possa quindi includere TPL, bike/scooter sharing, parcheggi auto, velostazione) nei pressi della stazione ferroviaria, ed eventualmente anche all'attestamento del Metro Mare (in zona Navi). La creazione di un hub multimodale potrebbe permettere un migliore sviluppo di servizi per le diverse necessità degli utenti, con l'obiettivo di permettere soluzioni multimodali efficaci come alternativa all'utilizzo dell'auto privata.





1.21 Occorre una buona gestione, soprattutto durante il periodo estivo, del traffico generato dagli approvvigionamenti e beni destinati agli alberghi ed esercizi commerciali. In primo luogo attraverso il potenziamento della logistica dell'ultimo miglio e con politiche di regolamentazione degli accessi. Inoltre tra le azioni si propone la valorizzazione degli assi commerciali-turistici del centro e la riqualificazione dello spazio lungo l'antica via Flaminia nel centro antico di Cattolica.

5.5 Ottimizzare la logistica e valorizzare gli assi commerciali

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 5.1 Potenziamento della logistica dell'ultimo miglio**
- **Azione 5.2 Valorizzazione assi commerciali-turistici del centro**
- **Azione 5.3 Valorizzazione del centro antico**

Questa strategia punta innanzitutto alla **gestione, soprattutto durante il periodo estivo, del traffico generato dagli approvvigionamenti e beni destinati agli alberghi ed esercizi commerciali**. In questo senso andrebbero studiate nel dettaglio le esperienze positive di altre città nel campo della logistica dell'ultimo miglio.

Per quanto riguarda la **valorizzazione degli assi commerciali**, andrebbero presi ad esempio e replicati gli interventi fatti di aree pedonali negli anni sul territorio, che sono diventati anche buoni esempi di riqualificazione dello spazio pubblico (come Via Bovio, Via Dante e Via Curiel). **Questi interventi hanno aiutato a rendere queste aree vive ed attrattive, anche dal punto di vista commerciale**, soprattutto nel periodo estivo. Questi buone pratiche di intervento andrebbero replicate e pensate in altre zone della città.



Azione 5.1 Potenziamento della logistica dell'ultimo miglio

Una problematica presente sul territorio riguarda la gestione della logistica e degli approvvigionamenti degli alberghi e degli esercizi commerciali. Allo stato attuale, i mezzi di consegna possono entrare in qualsiasi area del territorio senza limitazioni temporali, aggravando il flusso veicolare nella zona degli alberghi lungo via Carducci e lungo Via Fiume nel centro storico, specialmente nel periodo estivo. **Delle politiche di regolamentazione degli accessi per la logistica**, o lo studio di un **sistema di interscambio merci** perimetrale al centro, anche di Hub diffusi, potrebbe favorire un sistema di consegna congruo con gli spazi limitati del centro urbano.

Azione 5.2 Valorizzazione assi commerciali-turistici del centro

Visti gli interventi di pedonalizzazione e il loro impatto positivo sugli esercizi commerciali, soprattutto nella stagione estiva, **si reputa importante il rafforzamento dell'asse turistico e commerciale dal porto all'Acquario** (asse parallelo alla costa: Lungomare e via Carducci/via Dante) **e dell'asse turistico e commerciale dalla piazza della Repubblica a piazza Primo Maggio** (asse perpendicolare: via Mancini/via Bovio). La valorizzazione di questi assi può essere rafforzata anche dalle possibili iniziative in concertazione con gli operatori di sosta e alle politiche di cashback negli esercizi commerciali, così come descritto [nell'Azione 2.3](#).

Azione 5.3 Valorizzazione del centro antico

Si pensa alla **riqualificazione dello spazio lungo l'antica via Flaminia nel centro antico di Cattolica**. L'area è gradevole dal punto di vista architettonico e paesaggistico e può contare su alcune attività commerciali oltre al museo e alla galleria, nonché al Salone Snaporaz e agli scavi. Una possibilità potrebbe essere quella di scoraggiare il traffico di attraversamento (ZTL, pedonalizzazione...) e di promuovere attività culturali e di interesse per la città utilizzando parte delle risorse ricavate dalla rimodulazione delle tariffe della sosta.



1.25 L'obiettivo della strategia è che le aree verdi diventino luoghi segnalati e collegati in maniera efficiente con i quartieri e gli altri servizi presenti sul territorio, partendo dalla modifica della norma che proibisce ai ciclisti di attraversare i parchi pubblici e potenziando i collegamenti tra i parchi e i giardini pubblici di Cattolica attraverso percorsi ciclopeditoni.

1 26

5.6 Connettere le aree verdi con gli altri servizi della città

Questa strategia si articola nelle seguenti azioni:

- **Azione 6.1 Interconnessione ciclopeditone dei parchi di Cattolica**
- **Azione 6.2 Ciclabilità nei parchi**

Le aree verdi sono concentrate a sud della stazione ferroviaria. **L'obiettivo è che esse diventino luoghi segnalati e collegati in maniera efficiente con i quartieri e gli altri servizi presenti sul territorio**, anche grazie all'utilizzo di adeguata segnaletica. Inoltre, deve diventare possibile pedalare all'interno di queste aree verdi anche per sfruttarne al meglio le capacità attrattive.



Azione 6.1 Interconnessione ciclopedonale dei parchi di Cattolica

La realizzazione di collegamenti tra i parchi e i giardini pubblici di Cattolica attraverso **percorsi ciclopedonali**. La regione E-R finanzia le piste ciclabili, purché esse abbiano la funzione di connettere i comuni limitrofi o la stazione ferroviaria. Alcuni interventi, in maniera prioritaria potrebbero collegare il Parco della Pace, il Parco a sud della Stazione e il Parco delle Querce con la Stazione ferroviaria, e più in generale con il sottopasso ferroviario che porta verso il centro cittadino.

Azione 6.2 Ciclabilità nei parchi

Si considera importante **la modifica della norma che proibisce ai ciclisti di attraversare i parchi pubblici** con la conseguente conversione delle attuali corsie pedonali in assi ciclo/pedonali. Questa azione è funzionale ad incentivare l'utilizzo delle presenti e future strutture sportive per le attività all'aria aperta. Si sottolinea la necessità di utilizzare un'apposita segnaletica per indicare anche le diverse aree di svago e sport.

6. Tabella di sintesi, strategie e obiettivi

In questa tabella di sintesi vengono messe in relazione i principali obiettivi del Piano con le strategie da mettere in campo.

Matrice degli obiettivi e delle strategie	Riduzione domanda di mobilità	Aumento mobilità attiva	Aumento mobilità collettiva	Riduzione spostamenti motorizzati	Riduzione del tasso di motorizzazione	Mobilità elettrica	Incidentalità stradale	Riduzione emissioni
Migliorare la percorribilità sicura a piedi e in bici		✓		✓	✓		✓	✓
Gestire la sosta e l'accessibilità in maniera intelligente	✓			✓	✓		✓	✓
Calmierare e moderare il traffico veicolare	✓			✓				✓
Sviluppare il TPL, la Metro Mare e la ferrovia			✓		✓	✓		✓
Ottimizzare la logistica e valorizzare gli assi commerciali	✓			✓	✓			✓
Connettere le aree verdi con gli altri servizi della città		✓					✓	

7. Sintesi del Documento di Linee guida Progettuali per gli spazi di mobilità

Nel documento di Linee Guida Progettuali si individuano quelli che sono **i principi che guidano la progettazione degli spazi stradali**. A partire dai principi, il documento si focalizza su tutte le categorie che utilizzano questi spazi, pedoni, biciclette, TPL e veicoli motorizzati, oltre ad illustrare **esempi di buone pratiche** di interventi fatti in contesti di incroci ed intersezioni o contesti di Zone 30.

Nel documento sono anche presenti alcune **suggerzioni riguardanti dei possibili interventi di sistemazione viaria sul territorio**. In particolare, si fa riferimento a 3 importanti assi di viabilità:

- Via Carducci
- Via del Prete
- Via del Porto

Nel documento si sottolinea l'esigenza di **cambiare la concezione di strada** come luogo esclusivo dell'automobile, ma come essa debba diventare uno **spazio multimodale e condiviso e accogliente**, che permetta a tutti gli utenti di viverla in maniera sicura.

In generale, le strade sono concepite e progettate solo per i veicoli che quindi spesso hanno spazi inadeguati per gli altri utenti della strada. **È necessario ripensare alla strada quale luogo non più solo dell'automobile, bensì come spazio multimodale e multifunzionale**, in cui utenti con diverse necessità e finalità coesistono senza che venga meno la loro sicurezza e diritto alla mobilità.

In questo senso, una corretta progettazione può moderare le velocità veicolari, influire sull'attenzione alla guida e quindi rendere le strade più sicure.

Tratti rettilinei e ampi permettono di mantenere velocità ben oltre i limiti e aumentano il rischio di distrazione. Un disegno che crei flessioni dell'asse stradale ed introduca elementi fisici per la

moderazione del traffico obbliga i conducenti a rallentare. Questo permette di ridurre sia il rischio di incidenti, sia la loro pericolosità.

L'obiettivo di una corretta progettazione è quello di **pensare alla strada** come ad un'estensione della propria abitazione. Deve essere **accogliente e vivibile**, uno spazio in cui svagarsi, giocare, e crescere. **Uno spazio di socialità e incontro.**

Per i dettagli e tutti gli approfondimenti si rimanda al documento di Le linee Guida Progettuali per gli spazi di mobilità, allegato al presente Documento.

8. Dalle strategie agli strumenti attuativi

Vista la natura di indirizzo del Piano, in questa sezione si indicano per ciascuna delle azioni previste, le **priorità di intervento da parte dell'amministrazione**, insieme ai relativi **strumenti attuativi** necessari per perseguirle.

Strategia	Azione	Priorità	Strumento attuativo
	<u>1.1</u>	Alta	Biciplan comunale
	<u>1.2</u>	Media	Biciplan comunale / PFTE
	<u>1.3</u>	Media	Biciplan comunale / PFTE
	<u>1.4</u>	Alta	Biciplan comunale / PFTE
	<u>2.1</u>	Alta	Revisione Schema Circolazione Veicolare
	<u>2.2</u>	Alta	Piano particolareggiato della Sosta comunale / PUG
	<u>2.3</u>	Alta	Piano particolareggiato della Sosta comunale / PUG
	<u>3.1</u>	Alta	Biciplan / Piano Zone 30
	<u>3.2</u>	Alta	PUG, Biciplan e PEBA
	<u>3.3</u>	Alta	Biciplan / Piano Zone 30
	<u>3.4</u>	Alta	Studio di fattibilità, Progetto Definitivo - Esecutivo
	<u>4.1</u>	Media	Piano del TPL e Studio di fattibilità Metromare
	<u>4.2</u>	Media	PFTE (in collaborazione con RFI)
	<u>4.3</u>	Media	PFTE
	<u>5.1</u>	Alta	Piano urbano della logistica sostenibile (PULS)
	<u>5.2</u>	Media	Piano del commercio
	<u>5.3</u>	Media	Piano del commercio
	<u>6.1</u>	Media	PUG
	<u>6.2</u>	Media	Biciplan

9. Monitoraggio

La redazione di questo Piano si è basata sulla disponibilità di dati e informazioni da diverse fonti statistiche, integrate con le risultanze del processo partecipativo descritto nel capitolo 3.

Si ritiene utile segnalare l'opportunità di **avviare un processo di raccolta dati continuativo sul territorio comunale**, che permetta la graduale costituzione di una banca dati aggiornata e integrata con le principali fonti statistiche.

In primo luogo, la disponibilità di dati di mobilità sul territorio è necessaria per pianificare le azioni sulla mobilità e verificarne l'efficacia. Inoltre, il monitoraggio risulta essere un potente strumento comunicativo e di trasparenza per l'amministrazione, utile anche a convincere e coinvolgere i cittadini e gli stakeholder nelle decisioni. In ultimo, per la città di Cattolica rimane importante promuovere la conoscenza sul fenomeno della mobilità non solo al fine di favorire lo scambio di buone pratiche, migliorare le strategie e le politiche, ma anche con l'intenzione di sviluppare un corpo di evidenze scientificamente valide a dimostrazione dei benefici della mobilità sostenibile così da favorire una più ampia accettazione del fenomeno.

In questa sezione si intendono fornire alcuni **elementi e spunti** su potenziali informazioni che l'amministrazione potrebbe raccogliere nelle diverse aree considerate.

1. Dati sulla sosta veicolare

Per monitorare l'efficacia della politica sulla sosta illustrata in questo documento, sarebbe necessario **raccogliere dati sullo stato di riempimento e sulla rotazione dei diversi parcheggi sul territorio**. In particolare, il monitoraggio sulle strisce blu indicherebbe in maniera chiara il livello di utilizzo e di rotazione della sosta, soprattutto nel centro storico. Nei casi in cui si decidesse, in alcuni parcheggi di attestamento, di prevedere dei pannelli a messaggio variabile sulla base della disponibilità di posti liberi, la raccolta dati risulterebbe quasi automatica. La raccolta dati sul tasso di riempimento e sulla rotazione della sosta permetterebbe di attuare ulteriori interventi, correzioni o sperimentazioni.

2. Dati sui flussi veicolari

La raccolta di informazioni attendibili e aggiornate sull'utilizzo della viabilità da parte degli utenti permette di analizzare gli interventi di viabilità in maniera efficace e coerente. La raccolta

di dati riguardo ai flussi veicolari può essere effettuata sia da rilevatori fisici installati sulla rete, sia dall'acquisto di banche dati che si appoggiano a servizi di navigazione satellitare o celle telefoniche. **L'utilizzo di questi servizi permette di avere una visione in tempo reale della situazione del traffico in ambito cittadino.**

3. Dati sui flussi ciclabili

Vista la natura strategica e spesso dibattuta degli interventi ciclabili sul territorio, anche in funzione di interventi futuri su potenziali assi, sarebbe necessario prevedere in maniera sistemica ed organizzata, delle **campagne di raccolta dati sui flussi di traffico bici su tutto il territorio**. I dati sui flussi potrebbero essere funzionali sia lungo gli assi cui l'amministrazione intende intervenire, ma anche per verificare e comunicare l'efficacia di ciclabili già costruite.

4. Dati sull'utilizzo del trasporto pubblico

Una sistematizzazione dei dati relativi all'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto pubblico, soprattutto in una prospettiva di espansione, potrà permettere di **monitorare l'efficacia del servizio** ed eventualmente adattare la frequenza delle corse **in funzione dell'effettiva domanda da parte dei cittadini**. Si ritiene inoltre importante uniformare le informazioni disponibili riguardo ai diversi sistemi di trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma, a scala comunale e intercomunale.

5. Questionari di soddisfazione degli utenti

Il questionario predisposto all'interno della redazione di questo Piano ha riscosso un discreto successo, e sono emerse indicazioni utili e proposte interessanti. Si suggerisce pertanto di prevedere lo sviluppo di un questionario generale sulla soddisfazione da condividere con i cittadini, per poter **tenere traccia dell'evoluzione della percezione della mobilità nel contesto comunale**. Date le particolari caratteristiche del territorio, sarebbe anche interessante sviluppare un questionario specifico per i turisti, al fine di poter adattare l'offerta di mobilità alle effettive necessità degli utenti.

Si consiglia infine di accentrare la raccolta e analisi dei diversi dati sulla mobilità urbana in un **unico ufficio**, al fine di poter avere una visione complessiva del sistema e tenere traccia dell'evoluzione della situazione a livello comunale.

