

AZIONI PRINCIPALI PROPOSTE A BREVE-MEDIO TERMINE SULLA BASE DEL PIANO DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.

VIA CARDUCCI – VIA DEL PRETE

In linea generale, in queste vie, i **senzi unici andrebbero mantenuti** a tutela della sicurezza e della vivibilità dei residenti, contribuendo così anche al contenimento delle emissioni in quelle aree:

• VIA DEL PRETE

1. mantenimento del senso unico;
2. mantenimento delle soste e creazione di una pista ciclabile protetta a due sensi di marcia o corsia ciclabile a due sensi se la larghezza della strada non permette una pista ciclabile;
3. installazione di elementi infrastrutturali (es. cuscini berlinesi ecc.) di moderazione della velocità;
4. in ottica futura, riqualificazione dei marciapiedi allo stesso livello della strada con elementi di separazione con la carreggiata.
5. **Ipotesi di trasformare a doppio senso di circolazione il tratto di Via Del Prete dalla rotonda di corso Italia alla intersezione con la Via Genova, con lo scopo di ridurre la velocità di ingresso nella Via Del Prete, senza ridurre posti auto o restringere piste ciclabili, e garantendo un collegamento tra la Via Carducci e l'area delle Navi che non interessi la Piazza delle Nazioni e neppure l'ipotesi di raggiungimento tramite le Vie Ferrara, Emilia-Romagna e Toscana.**

- **VIA CARDUCCI:** essendo l'area più sensibile, si propongono diverse possibili conformazioni, in prospettiva di riqualificazione dell'area, da valutarsi in base alle effettive esigenze.

Ipotesi 1: prendendo spunto dalle esposizioni di Decisio via Carducci potrebbe diventare una "Zona 30", come naturale prosecuzione di quella sul lungomare, con le seguenti caratteristiche:

- predisposizione di **elementi strutturali di moderazione della velocità** del traffico veicolare;
- su un lato della carreggiata, realizzazione di una **pista ciclabile protetta, a doppio o senso unico in base alle dimensioni della strada**, in collegamento a quella in zona Navi (che porta verso Misano Adriatico) e a quella sul lungomare: si verrebbe così a creare un collegamento ciclabile "circolare" (comprendente anche quella in Via del Prete, qualora si decidesse di mantenerla) che dal porto conduce fino al comune di Misano (e inserimento nella Ciclovia adriatica);
- **eliminazione dei posti auto lungo la via**, anche al fine anche di ridurre il traffico veicolare, soprattutto in estate; qualche posto auto potrebbe essere eventualmente recuperato in via Del Prete, zona Villa Ombrosa;

- disposizione, sul lato della carreggiata non occupata dalla pista ciclabile, di **aree di sosta per il carico/scarico e kiss and ride**;
- limitazione in **fasce orarie dell'accesso dei camion per la fornitura**: le forniture principali dovrebbero essere permesse entro le prime ore del mattino (es. dalle 2 alle 9:30), mentre nel resto della giornata potrebbe essere consentito l'accesso solamente a veicoli più leggeri (piccoli mezzi elettrici, ape, scooter ecc.) per eventuali forniture integrative di minore entità;
- **ZTL serale/notturna estiva**, a prescindere dalla costituzione di zona 30.

Ipotesi 2: prendendo in parte spunto dalla “suggerzione” fornita dalla Decisio, in una prospettiva di riqualificazione dell'area, via Carducci potrebbe diventare una **strada E-bis**, con le seguenti caratteristiche:

- predisposizione di **elementi strutturali di moderazione della velocità** del traffico veicolare, trattandosi di una tipologia di infrastruttura nella quale è presente promiscuità bici-veicoli;
- **sede ciclabile promiscua (pur non isolata)** di collegamento alla pista ciclabile in zona Navi (che porta verso Misano Adriatico) e a quella sul lungomare;
- **allargamento dei marciapiedi**, a beneficio della pedonalità e delle attività economiche presenti lungo la via, a fronte della mancanza di piste/corsie ciclabili ai margini della carreggiata;
- marciapiedi occasionalmente ristretti solo per la **costituzione di posteggi carico/scarico, kiss and ride e/o posteggi per ciclomotori**;
- **limitazione in fasce orarie dell'accesso dei camion per la fornitura** (come ipotesi 1);
- **ZTL serale/notturna estiva**, a prescindere dalla costituzione di strada E-bis.

Ipotesi 3: prendendo in parte spunto dalla “suggerzione” fornita dalla Decisio, via Carducci potrebbe presentare queste caratteristiche:

- redistribuzione degli **spazi della carreggiata su un unico livello**;
- **allargamento del marciapiede di sinistra** (con integrazione di alberi e aiuole) a vantaggio delle persone con disabilità e mantenimento e riqualificazione del marciapiede di destra;
- **pista ciclabile a doppio senso** sul lato sinistro della strada;
- previsione di **area sosta (2,5 metri)**: in estate la sosta potrebbe essere concesso solo per i fornitori, mentre in inverno si potrebbe aprire anche alle automobili;
- di sera potrebbe invece diventare **una ZTL o una strada F-bis**.

- **LUNGOMARE RASI-SPINELLI:** su di esso la Zona 30 (annuale) la si ritiene opportuna in considerazione della parificazione di livello delle tre parti in cui è divisa l'infrastruttura, della mancanza di divisorii fisici tra la corsia carrabile e quelle ciclabile e pedonale nonché della elevata vocazione turistica dell'area. Pertanto, il lungomare potrebbe presentare le seguenti caratteristiche:

1. **segnaletica orizzontale/verticale e utilizzo di elementi fisici di dissuasione della velocità** per garantire maggiore sicurezza all'utenza debole;
2. **divieto di accesso ai pullman turistici**;

In riferimento a ciò si chiede, pertanto, il passaggio e la sosta temporanea di tali mezzi sul lungomare siano permessi solamente in via transitoria e limitati al solo anno 2023, per permettere agli albergatori di adeguarsi con sistemi di navette. Dal 2024 i pullman dovrebbero fermarsi ai margini del centro cittadino e della zona balneare, con collegamenti tra queste ultime aree e le zone di sosta dei pullman garantiti da servizi di navette messi a disposizione dagli albergatori per i propri clienti. In ogni caso, si ritiene opportuno vietare l'accesso dei pullman turistici a prescindere dalla costituzione della "Zona 30".

3. **limitazione in fasce orarie dell'accesso dei camion per la fornitura** (si veda la proposta di via Carducci per approfondimento);
4. **ZTL serale/notturna estiva, a prescindere dalla costituzione di zona 30.**

PARCHEGGI

Come suggerito dallo studio effettuato da Decisio, occorre ripensare l'organizzazione dei parcheggi cittadini destinando i parcheggi di testata e più lontani dal centro ai turisti, quelli a ridosso del centro per i pendolari/visitatori giornalieri e quelli in centro per i residenti. La criticità è presente nella zona a mare della ferrovia (Centro e Violina-Casette-Porto) specialmente nel periodo estivo.

A tal fine è necessario **rivedere la regolamentazione dei parcheggi cittadini e le relative tariffe**, sul modello di quanto già implementato in città limitrofe e non:

- parcheggi di testata/strategici vicini al centro (es. parcheggio in p.zza De Curtis) con tariffe agevolate e zone gratuite anche con disco orario per evitare stazionamenti pluri-giornalieri;
- parcheggi del centro cittadino e dell'area Violina-Casette-Porto devono invece:
 1. presentare tariffe alte per i non residenti;
 2. implementare un sistema di stalli blu con soste gratuite o con abbonamenti annuali a costo ridotto per i residenti (e non più mensili con costo elevato come adesso) e i lavoratori e lavoratrici nel territorio comunale. In particolare, la possibilità di fruizione degli stalli blu con queste modalità da parte dei residenti, sempre ancorato al concetto di "zona di residenza", deve essere subordinata al mancato possesso di garage/posti auto privati, tenendo altresì conto della diversa tipologia di residenza in un'abitazione (es. casa di proprietà, casa in locazione ecc.):
 3. prevedere in aggiunta delle aree di sosta riservati ai soli residenti con appositi stalli distintamente delineati (es. area della Conservatoria Adriatica).
 4. Apertura al pubblico del parcheggio retrostante il Municipio di Piazzale Roosevelt nei giorni di sabato e domenica, a pagamento.(osservazione accolta)

Sul tema degli stalli blu, un esempio pratico è quello del Comune di Pesaro, in cui i permessi per la sosta vengono rilasciati solamente ai residenti con prezzi agevolati (es. 25 €/anno solo per la prima auto) in base al numero di auto intestate al nucleo familiare, al numero di patenti di guida ed al possesso di posti auto/garage privati).

In attesa di individuare nuove aree di sosta e della loro realizzazione, si raccomanda:

1. il **rafforzamento informativo di quelli esistenti**, mediante apposita segnaletica indicativa lungo i principali punti di accesso alla città. Con riferimento al parcheggio di piazza de Curtis si propone di aprire una riflessione sullo spostamento del mercato del sabato in altro luogo comunque idoneo per dedicare quest'area al 100% alla sosta;
2. l'**introduzione di segnaletica**, all'interno dei parcheggi riportante le distanze dal centro cittadino, dal mare e dagli altri luoghi di interesse;
3. il **coinvolgimento gli operatori economici nella promozione dei parcheggi di testata esistenti** facendoli diventare soggetti proattivi nel porre rimedio (seppur parziale) anche nel loro interesse ad un problema ritenuto rilevante.

AZIONI IPOTIZZATE A MEDIO-LUNGO TERMINE

VIA DEL PARTIGIANO: STRADA SCOLASTICA

Un esempio di strada scolastica a Cattolica, da realizzarsi con modalità stabili, potrebbe essere via del Partigiano, la quale è punto di accesso sia alla scuola secondaria di primo grado E. Filippini sia alle strutture sportive.

In un'ottica di riqualificazione della via, si ritiene opportuno:

1. dotarla di **elementi infrastrutturali** (ad esempio chicane o cuscini berlinesi o altri) che inducano i conducenti di veicoli a motore a tenere comportamenti alla guida più prudenti possibili nell'arco dell'intera giornata;
2. valutare, **negli orari di ingresso e uscita dalle scuole, una "zona franca" nella quale le auto hanno divieto di accesso**, al fine anche di incentivare le famiglie a ricorrere a mezzi alternativi all'automobile;
3. introdurre **segnaletica verticale e soprattutto orizzontale**, colorata e vistosa (c.d. segnaletica tattica), adeguata con un contesto scolastico come quello presente su via del Partigiano (così come in altre vie di Cattolica in cui sono presenti scuole);
4. **migliorare la pista ciclabile attualmente presente**, rendendola più idonea ad un utilizzo frequente e collegandola ad una rete ciclabile parzialmente già presente nelle aree limitrofe al fine di permettere anche maggiore autonomia a bambini e ragazzi nel raggiungimento dei punti di interesse insistenti in via del Partigiano;
5. **creare una pista/corsia ciclabile lungo Via Dalla Chiesa che unisca quella di via del Partigiano con quelle di via Indipendenza e via Francesca da Rimini** (lato piscina) e con quelle di potenziale nuova costruzione nelle aree limitrofe in cui sono assenti (quartiere Macanno, zona Diamante ecc.), anche in considerazione della ciclabile che dovrebbe essere realizzata in occasione della costruzione del nuovo Conad Macanno;

La stessa impostazione, laddove possibile, potrebbe applicarsi anche ad altre vie di accesso alle scuole cittadine, come ad esempio nell'area della scuola Repubblica, cogliendo anche l'occasione della ricostruzione per ripensare gli spazi limitrofi.

LUNGOMARE LEVANTE – VIA DON MINZONI – VIA COSTA: ZONA 30

Nelle strade indicate di seguito si propone la costituzione/implementazione di c.d. “Zona 30”:

- **LUNGOMARE RASI-SPINELLI:** su di esso la Zona 30 (annuale) la si ritiene opportuna in considerazione della parificazione di livello delle tre parti in cui è divisa l’infrastruttura, della mancanza di divisori fisici tra la corsia carrabile e quelle ciclabile e pedonale nonché della elevata vocazione turistica dell’area. Pertanto, il lungomare potrebbe presentare le seguenti caratteristiche:
 5. **segnaletica orizzontale/verticale e utilizzo di elementi fisici di dissuasione della velocità** per garantire maggiore sicurezza all’utenza debole;
 6. **divieto di accesso ai pullman turistici;**

In riferimento a ciò si chiede, pertanto, il passaggio e la sosta temporanea di tali mezzi sul lungomare siano permessi solamente in via transitoria e limitati al solo anno 2023, per permettere agli albergatori di adeguarsi con sistemi di navette. Dal 2024 i pullman dovrebbero fermarsi ai margini del centro cittadino e della zona balneare, con collegamenti tra queste ultime aree e le zone di sosta dei pullman garantiti da servizi di navette messi a disposizione dagli albergatori per i propri clienti. In ogni caso, si ritiene opportuno vietare l’accesso dei pullman turistici a prescindere dalla costituzione della “Zona 30”.

7. **limitazione in fasce orarie dell’accesso dei camion per la fornitura** (si veda la proposta di via Carducci per approfondimento);
 8. **ZTL serale/notturna estiva**, a prescindere dalla costituzione di zona 30.
- **VIA DON MINZONI (LATO COMUNE) – VIA COSTA (FINO A V. VERDI):** su di esse la Zona 30 (annuale) la si ritiene opportuna in considerazione della loro vocazione prettamente residenziale. Pertanto, anche in ottica di riqualificazione futura di questi assi stradali, queste vie potrebbero presentare le seguenti caratteristiche:
 1. **segnaletica orizzontale/verticale e utilizzo di elementi fisici di dissuasione della velocità** (essendo a senso unico, cuscini berlinesi, ad esempio) per garantire maggiore sicurezza all’utenza debole e maggiore vivibilità alle residenze ivi presenti;
 - Quanto esposto si potrebbe applicare anche alle traverse di immissione su e di uscita dal Lungomare, a via Don Minzoni e via Costa.

Nelle proposte suindicate, gli effetti positivi di una **vera zona 30** sono evidenti: sul lungomare Rasi – Spinelli si garantirebbe un accesso e una fruizione degli spazi più sicura da parte dell’utenza debole, soprattutto nel periodo estivo, in cui si riscontra un ragguardevole traffico ciclo-pedonale; su via Don Minzoni e via Costa permetterebbe un miglioramento sia della sicurezza sia della vivibilità per i residenti, soprattutto in riferimento a Via Don Minzoni, diventato da qualche anno asse di scarico del traffico proveniente da via Verdi a seguito del cambio di senso di marcia del lungomare in direzione Pesaro.

Per quanto riguarda il transito in uscita dalla città dei veicoli dei visitatori e dei turisti, provenienti dalla zona mare, si valuteranno alcune opzioni di modifica della viabilità, con il fine di direzionare il flusso veicolare proveniente dal mare e che vuole ricongiungersi con la c.d. nazionale (vie Garibaldi-Mazzini) verso la via Nazario Sauro, con destinazione via Garibaldi.(osservazione accolta)

In riferimento a ciò, una zona 30 su Via don Minzoni potrebbe disincentivare il traffico veicolare su questo asse, potendosi scaricare maggiormente su via Petrarca e via Nazario Sauro, le quali conducono direttamente su via Dottor Ferri, principale strada di scorrimento di Cattolica e potendo così anche eventualmente potenziare l'utilizzo del parcheggio di piazza de Curtis e quello sotterraneo di piazza della Repubblica. Una vera zona 30 in queste vie, e nelle loro traverse di accesso/uscita, costituirebbe peraltro una naturale prosecuzione della zona 30 del lungomare, costituendosi così, insieme alle adiacenti vie del centro (via Mancini, viale Bovio ecc.) una vasta area definibile a tutti gli effetti a "camminabilità diffusa" e a "bassa emissione".

In ogni caso, nelle strade oggetto di proposta, non vi è alcuna ragione per lasciare alle automobili margini di guida più ampi rispetto a quelli che si avrebbe in una zona 30.

Si premette che la valutazione della fattibilità di questa tipologia di area urbana è subordinata al fatto che essa è, almeno per definizione, possibile su strade di tipo E o F. Pertanto, occorrerà valutare la tipologia delle strade di Cattolica, in considerazione della classificazione data dalla Giunta Comunale, ai sensi del RUE.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

Per ridurre il traffico veicolare privato, si ritiene necessario **investire in un sistema di trasporto pubblico locale (anche di piccole dimensioni, come le navette) che colleghi i principali punti di interesse di Cattolica sia per i turisti che per i residenti** (quindi ad esempio le zone del commercio e del mare, ma anche l'ospedale, il centro anziani, gli ambulatori medici), anche nella forma di circolari interne, come suggerito da Decisio. Così come dovrebbe collegare i punti strategici di ingresso in città (autostrada, stazione ferroviaria ecc.) e i parcheggi esterni ed interni per trasportare gli utenti nei luoghi a camminabilità diffusa, evitando che vengano raggiunti con l'auto. A titolo d'esempio, si potrebbe prevedere una circolare nella zona via Fiume / Porto e una circolare nella zona via Fiume / Torconca, affinché tutta la città sia servita rapidamente da un pullman.

Una possibile offerta di TPL più specificatamente limitata alla zona mare e al periodo estivo potrebbe essere quella dello SHUTTLE MARE, ossia **un servizio navetta gratuito che collega diverse aree della città alla zona mare**, al fine di agevolarne il raggiungimento e di ridurre il traffico viario lungo i percorsi balneari.

Sul TPL si ritiene importante cominciare ad avviare una riflessione circa la sua efficacia come strumento deflattivo del traffico veicolare privato, con conseguente beneficio sia sulla viabilità sia sul sistema dei parcheggi cittadino. In particolare, è necessario superare una certa mentalità che ritiene un sistema di TPL a Cattolica "inutile" in quanto non produttivo di effetti concreti. Essa deriva probabilmente da una endemica scarsità del servizio di TPL a Cattolica e dal diffuso storico benessere economico che, nel corso del tempo, ha portato i cattolichini a possedere diversi mezzi di locomozione privata (auto, scooter) abituandoli all'idea che essi possano essere gli unici veicoli utilizzabili per spostarsi.

Tuttavia, nella società di oggi alcune condizioni possono essere cambiate rispetto al passato. Con una popolazione che invecchia, con le difficoltà economiche di tante famiglie e con la crescente sensibilità verso l'eco-sostenibilità, **l'uso di un TPL locale potrebbe essere più rispondente alle esigenze di oggi**. Si è ovviamente consapevoli che il TPL tende ad avere costi di gestione alti, ma

si auspica un impegno per trovare qualsiasi modalità che possa rendere effettivo un tale servizio a carattere annuale.

Esso infatti, più dei parcheggi di testata, potrebbe essere uno strumento efficace per ridurre il traffico nelle nostre strade e il problema dei parcheggi, soprattutto qualora si scelga di incentivare la promozione su larga scala dell'offerta ferroviaria quale primaria modalità di raggiungimento di Cattolica.

La riflessione sul TPL dovrebbe estendersi anche ai collegamenti extraurbani. Cattolica è mal collegata anche agli altri comuni della provincia, non avendo nemmeno un collegamento diretto con il capoluogo, ad eccezione del servizio scolastico (che, tra l'altro, è spesso sovraccarico), né tantomeno con l'aeroporto di Rimini: circostanza che non aiuta la nostra economia turistica, essendo diventato, negli ultimi anni, l'aeroporto un asset strategico per il turismo del nostro territorio. Si propone pertanto di aprire un tavolo di confronto con Star Romagna e gli altri soggetti competenti, per discutere di una implementazione dei collegamenti da e per Cattolica.

HUB INTERMODALI DEI TRASPORTI

Nel territorio comunale possono essere realizzati **diversi hub intermodali, cioè aree di scambio veicoli**, che possono agevolare l'intercambiabilità dell'auto con altri mezzi di trasporto

- **STAZIONE FERROVIARIA:** nell'area della Stazione Ferroviaria si ritiene necessario realizzare un *hub* intermodale, che presenti le seguenti caratteristiche:
 1. maggiore presenza di stalli per biciclette (anche con il ricorso a stalli multipiano) e monopattini, in risposta alla sempre più diffusa tendenza all'utilizzo di strumenti di mobilità alternativa e sostenibile (gli spazi necessari, potrebbero essere ricavati anche nel parcheggio adiacente alla linea ferroviaria, di proprietà di RFI);
 2. riqualificazione dell'area della Stazione degli Autobus del TPL, al fine di rendere più organica la sua connessione con la Stazione Ferroviaria.
- **TRC (CAPOLINEA):** in un'ottica di lungo periodo, si ritiene interessante cominciare a ragionare anche sulle potenzialità che possono presentarsi per Cattolica con l'arrivo del TRC. Nell'area del capolinea potrebbe essere realizzato un altro *hub* intermodale con le seguenti caratteristiche:
 1. maggiore presenza di stalli per auto e scooter;
 2. maggiore presenza di stalli per biciclette (anche con il ricorso a stalli multipiano) e monopattini, in risposta alla sempre più diffusa tendenza all'utilizzo di strumenti di mobilità alternativa e sostenibile.
- **ALTRE AREE CITTADINE:** gli *hub* intermodali possono essere realizzati anche in altre aree della città, soprattutto in quelle in cui è presente un parcheggio per le auto, così come suggerito dalla stessa Decisio, quali ad esempio:
 1. zona Piscina;
 2. piazza de Curtis;
 3. piazza della Repubblica;
 4. Acquario di Cattolica;
 5. parcheggio Regina (zona cimitero).

ZTL FLESSIBILE – DOPPIA STAGIONALITÀ

Occorre 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.

Come riportato da Decisio possono essere diverse le strade che possono essere adeguate a **porre il pedone e il ciclista al centro della progettazione**, come ad esempio il nuovo Lungomare di levante, via Carducci e la parte di via Fiume ricompresa tra via Del Prete e via Carducci.

In futuro tutto il centro cittadino e l'area mare/porto dovranno essere coinvolti nell'applicazione di una **ZTL estiva in orario serale/notturno nonché di una ZTL diurna nei fine settimana di bassa stagione**.

A compensazione per i residenti e lavoratori e lavoratrici potranno essere erogati permessi per il transito nelle ZTL nonché eventualmente permessi temporanei in numero limitato per le strutture alberghiere presenti nell'area (come avviene per l'accesso ai centri storici di diverse città italiane). Per le attività di ristorazione ubicate al porto potrebbe essere permesso il transito in ZTL serale fino ad un certo orario considerato ragionevole per consumare una cena al ristorante.

CICLABILITÀ

Lo studio di Decisio indica in modo preciso le arterie più utilizzate dai ciclisti e in quali strade rafforzare le strutture per la ciclabilità. Sfortunatamente nelle zone a valle della ferrovia ci si trova spesso in presenza di spazi stretti, carenza di parcheggi e alberature di importanti dimensioni. Tutti questi aspetti rendono difficile una revisione degli assi evidenziati per l'inserimento delle piste ciclabili.

Da una parte il potenziamento delle zone 30 e delle ZTL porterebbero un minor afflusso di autoveicoli e quindi una maggiore sicurezza per gli utenti della bicicletta. Per l'asse ovest-est (parallelo alla costa) la ciclabile del nuovo lungomare con quella in via del Prete o anche in via Carducci (in prospettiva di una sua riqualificazione) garantirebbe un collegamento ciclabile esaustivo su entrambi i sensi di marcia.

A questo fine è opportuna l'interruzione della pista ciclabile all'incrocio tra Via Del Prete e Via Matteotti e realizzazione di una nuova ciclabile che passi in Via Fiume. In questo modo i ciclisti provenienti da Via del Prete potranno proseguire il percorso in Via Fiume e collegarsi alla ciclabile del lungomare. (osservazione accolta)

Rimarrebbero tuttavia esclusi i collegamenti sud-nord (da monte a valle della ferrovia verso il centro) e i collegamenti ovest-est a monte della ferrovia. Gli **assi sud-nord** indicati su cui porre future attenzioni dovranno essere:

- **Asse via Allende - via Ferrara;**
- **Asse via Di Vittorio - via Del Porto.**

Inoltre, a monte della ferrovia i collegamenti **ovest-est** potrebbero riguardare:

- **via F. Da Rimini;**
- **via Cabral.**

Come ipotizzato anche da Decisio è opportuno prevedere un circuito cittadino circolare che colleghi tutti gli spazi verdi e lungo costa per pedoni e ciclisti. Utilizzando le aree già presenti, e integrando con opportuna segnaletica orizzontale e verticale, si possono immaginare percorsi che colleghino tutti i parchi cittadini tra loro, con la costa e i parchi dei comuni vicini (parco del Conca e sentieri del parco del San Bartolo).

A titolo d'esempio:

- Parco del Conca
- giardini parco Le Navi
- lungo Ventena
- collegamento su marciapiede (via degli Sforza - via Sigismondo)
- Parco Melvin Jones
- Parco della Pace
- area velodromo e parco in via Carlo Alberto Dalla Chiesa
- area Stadio Galbi
- via Carpignola
- passaggio sgambatoio comunale/ Parco delle Querce
- via Pantano
- parco a monte della ferrovia
- sottopasso ferrovia passaggio su marciapiede.
- stazione FFSS
- Parco f.lli Cairoli
- Arena della regina
- via Comandini - via I. Bandiera
- Parco Robinson
- piazzale De Curtis
- Lungotavollo (passaggio a Gabicce e collegamento con sentieri San Bartolo)
- porto
- piazza del Tramonto
- lungomare
- passeggiata di ponente (pedonale) o via Carducci (ciclabile)
- piazza delle Nazioni - parco Le Navi
- parco del Conca (dal quale parte il percorso già esistente, che arriva fino a Morciano).

ALTRE AZIONI IPOTIZZATE A MEDIO-LUNGO TERMINE

STRADA E-BIS

La strada E-bis consente alle biciclette di poter circolare in promiscuo con il traffico veicolare, ma con modalità tali da tutelarle e conferendogli la precedenza sul traffico motorizzato. I veicoli a motore possono pertanto transitare su tali strade, ma sono paragonabili a degli "ospiti" tenuti ad adottare comportamenti che garantiscano la massima attenzione e sicurezza verso l'utenza ciclistica, cedendo la priorità sia in rettilineo che nelle immissioni su strada ciclabile. Si tratta di una tipologia di strada che è realizzabile in ambito urbano lungo strade a unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, in cui il limite di velocità sia pari o inferiore ai 30 km/h, e deve essere identificata mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale. Essendo la strada ciclabile un'infrastruttura nella quale è presente promiscuità bici-veicoli, è necessario dotare tali spazi di misure strutturali di moderazione del traffico veicolare che disincentivino possibili comportamenti rischiosi, ponendo al centro della progettazione le esigenze dell'utenza ciclistica: si

pensi ad esempio anche a modalità particolari di progettazione delle intersezioni stradali, peraltro frequenti sulla via Carducci, così come indicate, con vari esempi, dalla stessa Decisio nel Piano del Traffico e della Mobilità Sostenibile. La strada E-bis potrebbe andare anche nella direzione di permettere una certa flessibilità a via Carducci nell'ottica delle diverse esigenze estive ed invernali: nei periodi in cui c'è un traffico ciclistico minore (come in inverno) si avrebbe una percorribilità per le auto tendenzialmente agevole, pur mantenendo comunque l'impostazione di una strada che pone, in ogni caso, al centro le esigenze di tutela dell'utenza debole.

STRADA F-BIS

La strada F-bis (o ciclostrada) è una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

STRADA SCOLASTICA

Le strade scolastiche dovrebbero essere luoghi attorno le scuole in cui l'accessibilità veicolare vede una componente minima, per ragioni di sicurezza per bambini e ragazzi frequentatori delle scuole ma anche per ragioni educative. Gli studenti di oggi saranno infatti gli adulti di domani e un'educazione ad una mobilità diversa passa anche dalla percezione e dalla considerazione che questi avranno della strada già da giovani e giovanissimi. Creare ambienti che incentivino e abituino i ragazzi a muoversi fin da piccoli con modalità alternative ai veicoli non solo svilupperà in loro una cultura della mobilità differente, ma avrà un ruolo determinante nello sviluppo cognitivo, in grado di accrescere la loro indipendenza, responsabilità e sicurezza verso la società e l'ambiente urbano. L'urbanistica moderna, infatti, non si pone più come obiettivo unicamente la regolazione normativa degli spazi urbani, ma si impegna altresì, nell'ambito dell'analisi e della conseguente progettazione degli spazi urbani, a trovare risposte a tutte quelle esigenze ritenute socialmente rilevanti. Sebbene generalmente si ritiene "sufficiente" ricorrere all'utilizzo di transenne durante gli orari di entrata e di uscita dalle scuole per delimitare una strada scolastica, essa, affinché possa perseguire al massimo le sue finalità tipiche, necessiterebbe di ulteriori e più stabili elementi infrastrutturali che portino il conducente di un veicolo a motore a tenere sempre presente la vocazione di quel tratto di strada e di conseguenza delle dovute precauzioni da tenere durante la guida, come ad esempio anche il ricorso a semplice segnaletica orizzontale colorata e vistosa (in questo caso realizzata a "misura di bambino"), la cui efficacia comunicativa viene insegnata dalla c.d. urbanistica tattica (sull'[urbanistica tattica](#) si veda soprattutto l'[esempio di "Piazze Aperte" a Milano](#)).

ZONA 30

Le "Zone 30" hanno lo scopo di segnalare agli automobilisti, i quali mantengono comunque precedenza di transito, di trovarsi in ambiti stradali particolari, nei quali l'alto grado di attività umana e il contesto urbano richiedono e obbligano a mantenere comportamenti alla guida molto prudenti che minimizzano l'impatto veicolare sul contesto urbano circostante. In particolare, gli spazi urbani che vi rientrano hanno caratteristiche locali di una prevalente destinazione urbanistica abitativa e a bassa densità commerciale, ricchi di poli attrattori sensibili. Per costituire una "Zona 30" non è sufficiente l'installazione di cartelli con limiti di velocità a 30 Km/h (o che la attesti un atto

amministrativo), bensì le strade devono presentare elementi infrastrutturali tali da portare il conducente di un veicolo ad adottare le dovute accortezze durante la guida.

HUB INTERMODALE

Un hub intermodale è un'area che ha come elemento caratterizzante la possibilità di **passare facilmente da un mezzo di trasporto ad un altro**, facilitando così, appunto, l'intermodalità della mobilità. Cattolica è una città che si trova lungo un percorso ferroviario fondamentale che conta parecchie corse durante la giornata: in una città che mira ad una mobilità sostenibile e che soffre di diverse criticità legate alla viabilità, diventa imprescindibile investire in forme di implementazione di sistemi di trasporto alternativi. Una prima forma di investimento in tal senso, semplice e a costo zero o comunque a costo relativamente contenuto, può essere quello di impostare una comunicazione (specifica per evento o generalizzata) che metta sempre al primo posto la possibilità di utilizzare i treni per arrivare a Cattolica, rispetto alla comunicazione dell'ubicazione dei parcheggi presenti in città (comunque importante, quindi da fare): far conoscere innanzitutto che la stazione ferroviaria dista 5 minuti a piedi dal centro cittadino è un modo semplice per ricordare alle persone che per venire a Cattolica non serve necessariamente la macchina.

Un esempio pratico di *hub* intermodale è quello presente a Rimini: nell'area antistante la Stazione Ferroviaria e l'attuale capolinea nord del TRC, è ubicato sia il [parcheggio auto della Metropark](#) sia il [Bike Park Rimini](#), luogo dedicato al noleggio, deposito e sistemazione delle biciclette.