

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Comune di Ravenna



arch. Nicola Scanferla
Responsabile Pianificazione Mobilità
Mobility Manager d'Area



Roma, Campidoglio (Sala della Protomoteca) 6-7 giugno 2019

ORGANIZZATA DA

Euromobility ROMA
Città metropolitana di Roma Capitale

main sponsor
FERROVIE ITALIANE
mobilità roma

CON IL PATROCINIO DI
LIMARANTE

IN COLLABORAZIONE CON
Città metropolitana di Roma Capitale
COMUNE DI ROMA
LIVORNO

ENDURANCE
OSSERVATORIO PUMS



Il processo del PUMS

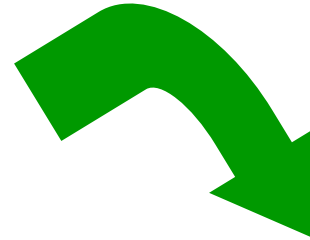
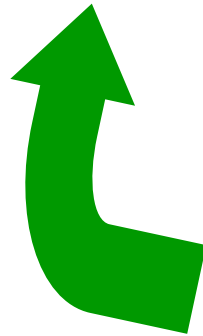




Il processo del PUMS



PUMS





Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



 Regione Emilia-Romagna



Il percorso di elaborazione del PUMS

- Formazione dei tecnici e supporto professionale nell'ambito del Progetto europeo BUMP (Boosting Urban Mobility Plans)
- Adozione delle Linee Guida ELTIS quale strumento per orientare e supportare il lavoro degli uffici nella redazione del PUMS
- Costituzione del GdL per la redazione del PUMS
- Processo partecipativo
- Ampliamento del Quadro Conoscitivo
- Definizione dello scenario di Piano

➤ Valutazione
Ambientale
Strategica



Il PUMS di Ravenna

Si compone dei seguenti elaborati:

- ✓ Relazione di Piano
- ✓ Ampliamento Quadro Conoscitivo
- ✓ Valutazione Ambientale Strategica – Rapporto Ambientale
- ✓ Valutazione Ambientale Strategica – Sintesi non tecnica
- ✓ Documento della partecipazione
- ✓ Osservazioni e Controdeduzioni
- ✓ Dichiarazione di Sintesi



Obiettivi del PUMS

SODDISFARE LE DIVERSE ESIGENZE DI MOBILITÀ DEI RESIDENTI, DELLE IMPRESE E DEGLI UTENTI DELLA CITTÀ, CON OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE





Obiettivi del PUMS

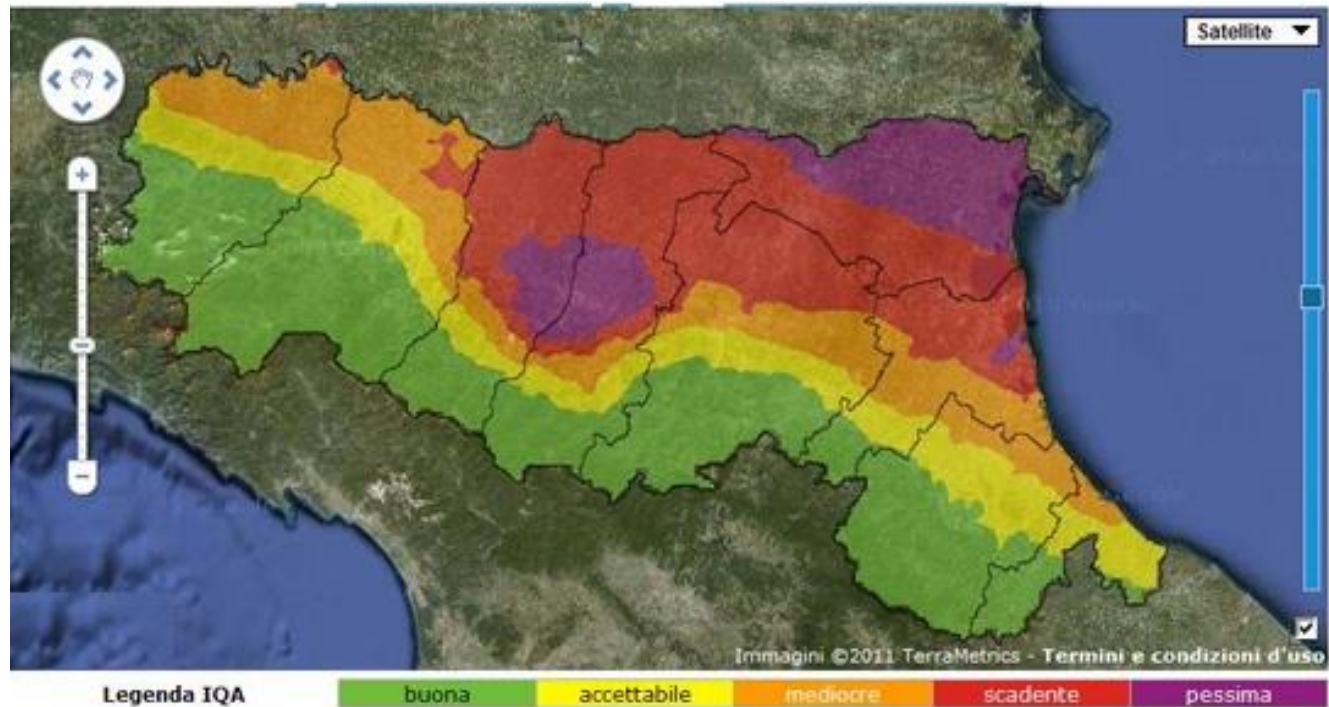
CONTRIBUIRE A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE, DEI CITTADINI E DELLE AREE URBANE NEL LORO INSIEME.





Obiettivi del PUMS

PROMUOVERE E MIGLIORARE LA SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE DEL SISTEMA DI MOBILITÀ





Obiettivi del PUMS

GARANTIRE ADEGUATE CONDIZIONI DI SICUREZZA E
RIDURRE IL NUMERO DI INCIDENTI





Obiettivi del PUMS

MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI





La definizione dello scenario del PUMS



- 1 questionario on-line
- 7 focus group (ascolto)
- 5 workshop
- 2 world caffè
- 2 iniziative pubbliche
- 1 evento finale



Tavolo
Provinciale
delle
Associazioni
imprenditoriali



TEMI E AZIONI DI PIANO

1. Pedonalità
2. Sicurezza
3. Mobilità Elettrica
4. LOCATIONS (mobilità turistica)
5. Mercati urbane
6. Accessibilità (PAU)
7. Ciclabilità
8. Trasporto Pubblico
9. Moderazione del traffico
10. Sosta
11. Nuove infrastrutture





1 Pedonalità

Gli interventi di pedonalizzazione consentono di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini ed ai visitatori, affinché essi siano attratti a vivere alcuni luoghi della città in modo intenso e ripetuto.

- ✓ **Opportunità:** Creazione di nuovi assi pedonali commerciali urbani anche di collegamento tra parcheggi di prossimità
- ✓ Interventi diffusi per la pedonalità



2 Sicurezza

Si intende favorire, a livello infrastrutturale, appropriate condizioni di sicurezza della circolazione

- ✓ Diminuzione del numero incidenti
- ✓ Diminuzione del numero di pedoni morti o feriti in ambito urbano
- ✓ Diminuzione del numero di ciclisti morti o feriti in ambito urbano
- ✓ Piano per abbassamento delle velocità media sulle strade extraurbane e su quelle urbane di attraversamento
- ✓ Piano dei controlli preventivi sulle radiali urbane
- ✓ Zone 30km/h



3 Mobilità Elettrica

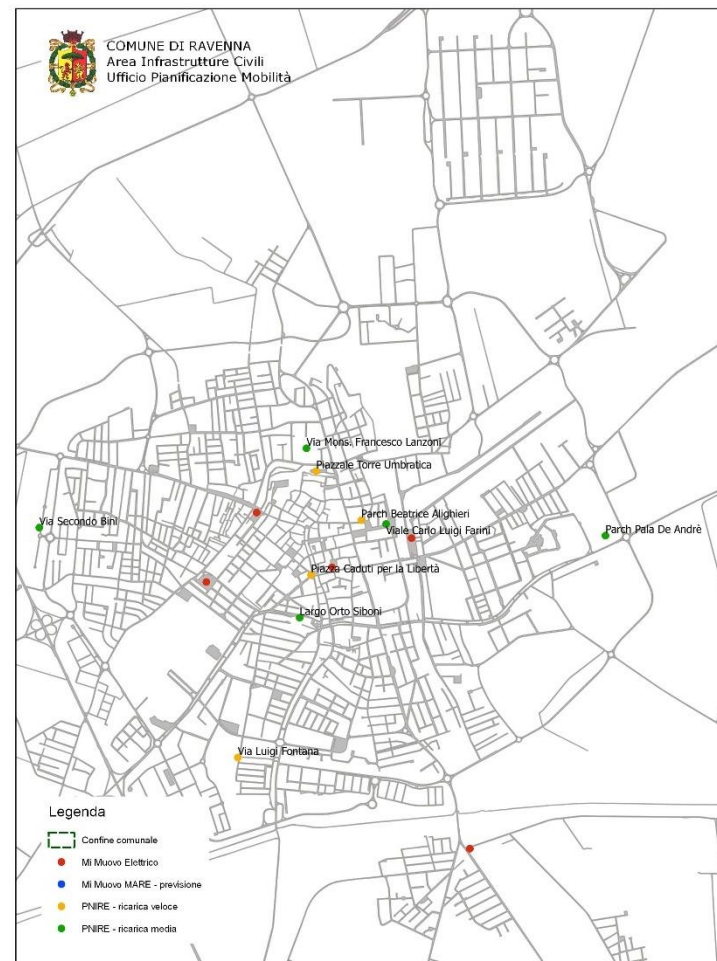
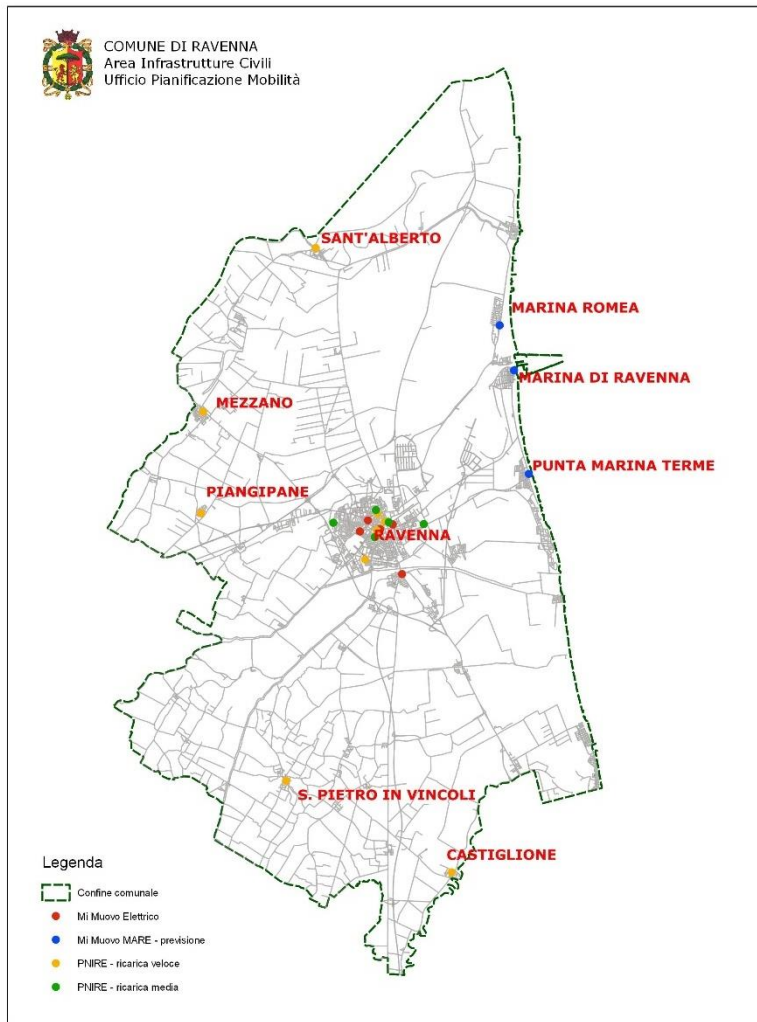
Veicoli che contribuiscono a risparmio energetico e riduzione delle emissioni inquinanti

- ✓ Piano della Mobilità Elettrica
 - Uso di autobus elettrici
 - Mi Muovo Mare n.3 colonnine
 - Fast charge nel forese e aziende n. 14 colonnine
 - Accordi con ASL x acquisto veicoli elettrici e punti di ricarica nelle case della salute
 - Sistema ricarica E bike





3 Mobilità Elettrica





4 LOCATIONS

L'obiettivo del progetto è la predisposizione di un piano LCTP (low-carbon transport plans) finalizzato alla mobilità a basse emissioni di carbonio di passeggeri (e merci) direttamente legati ai flussi crocieristici.

- ✓ Low Carbon Transport Plan – LOCATIONS
 - ✓ Migliorare l'accessibilità turistica
 - ✓ Migliorare la qualità dei luoghi
 - ✓ Migliorare la qualità ambientale delle connessioni tra il terminal crociere e il centro di Ravenna
- ✓ Monitoraggio Azioni
- ✓ Coordinamento con Autorità di Sistema Portuale



4 LOCATIONS

Azioni del Low Carbon Transport Plan

- ✓ Miglioramento dell'accessibilità ai punti di interesse nei pressi del terminal crociere
 - ✓ Sistema di segnaletica ciclabile e pedonale
 - ✓ Bici a pedalata assistita (sinergia con progetto europeo MOSES)
 - ✓ Realizzazione degli interventi previsti dal Piano Particolareggiato del Traffico Urbano
 - ✓ Redazione di uno studio di fattibilità per una piattaforma intermodale
 - ✓ Limitazione della circolazione ai veicoli inquinanti
 - ✓ Collegamenti via mare
 - ✓ Incrementare gli spostamenti low carbon in bicicletta verso il centro di Ravenna
 - ✓ Installazione di una infrastruttura per la ricarica delle biciclette a pedalata assistita presso il terminal crociere
 - ✓ Migliorare l'accessibilità per persone a mobilità ridotta
 - ✓ Interventi nel centro storico per la regolamentazione del transito degli autobus
-
- ✓ VIDEO



5 Piano accesso Merci Ravenna

La distribuzione delle merci potrà avvenire anche con veicoli sostenibili quali veicoli elettrici e/o cargo-bike e con una differente regolamentazione dell'accesso

- ✓ Realizzazione della piattaforma per l'accesso delle merci con veicoli elettrici
- ✓ Realizzazione della piattaforma per l'accesso delle merci con cargo bike
- ✓ Regolamentazione dell'accesso dei veicoli (Regolamento)
- ✓ Piano delle Piazzole di C/S e dei canali di transito
- ✓ Progetto Pilota in collaborazione con UNIBO

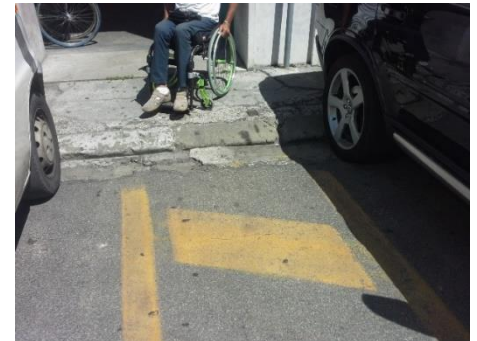




6 Accessibilità (PAU)

Si intende garantire libertà individuali di spostamento per l'accesso ai luoghi pubblici e di pubblico interesse.

- ✓ Piano di adeguamento dei percorsi di accesso ai luoghi pubblici e di pubblico interesse
- ✓ Adeguamento delle fermate del TPL
- ✓ Paline per persone con disabilità (non vedenti ecc.)
- ✓ Verifica degli impianti semaforici



- Piano approvato con DG n. 841 del 28/12/2017
- Individuazione ufficio di riferimento
- Mail dedicata per invio segnalazioni
- Formazione/aggiornamento tecnici



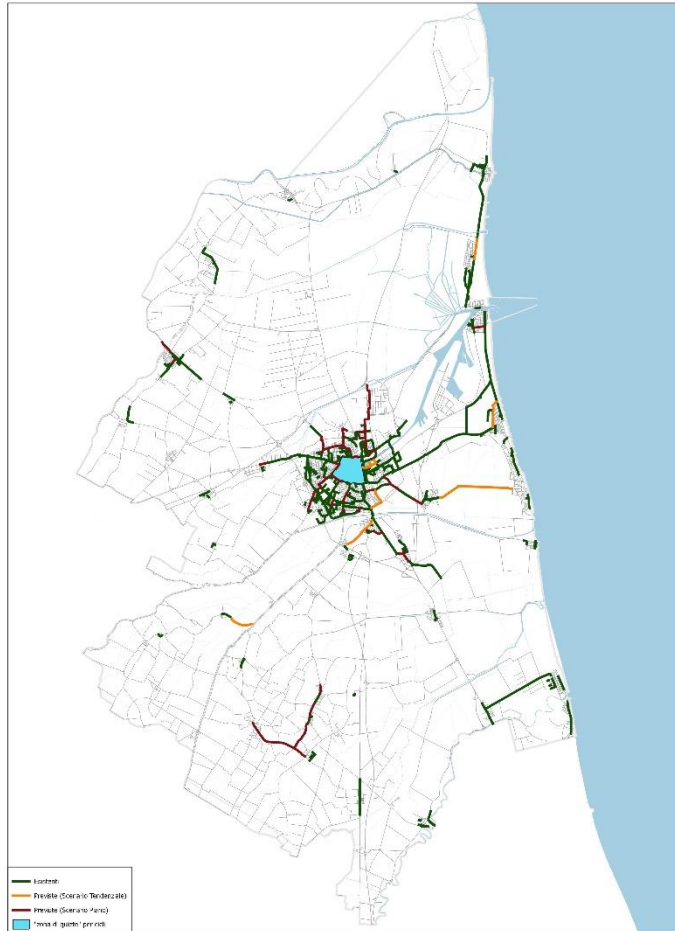
7 Ciclabilità

La ciclabilità deve essere vista come modo di trasporto per gli spostamenti quotidiani, da incentivare attraverso la continuità dei percorsi e con l'innalzamento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

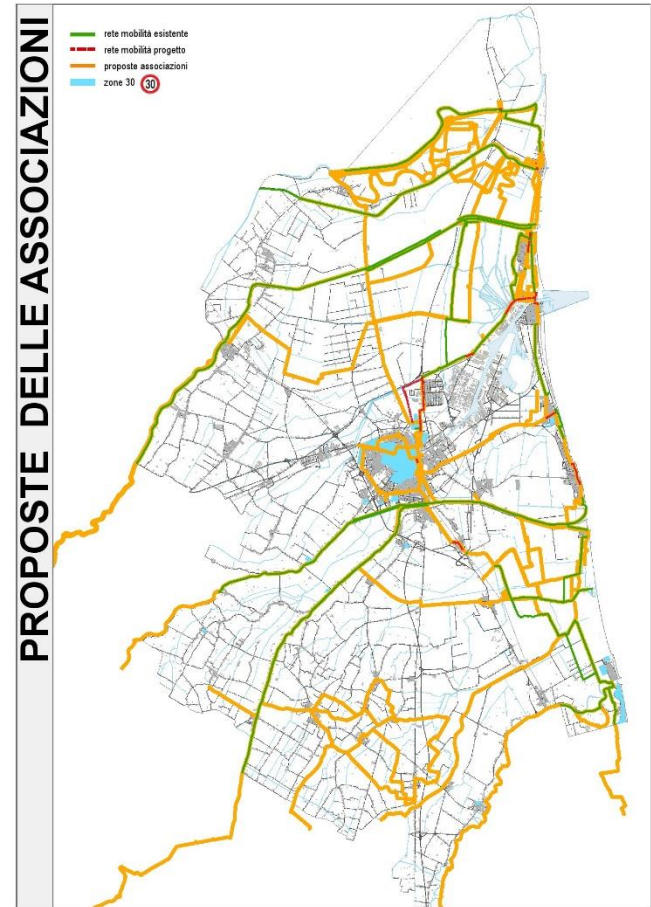
- ✓ Piano della Mobilità Ciclistica con integrazione della ciclabilità turistica (segnaletica dedicata)
- ✓ Realizzazione/completamento delle due prime e principali ciclovie: nord-sud (ciclovìa Adriatica), mare-città e forese-città
- ✓ Sicurezza piste urbane
- ✓ Razionalizzazione delle postazioni di bike sharing
- ✓ Miglioramento del livello di servizio per parcheggi bici nei parcheggi di scambio/attestamento/prossimità
- ✓ Ciclostazione (riqualificazione della stazione)



7 Ciclabilità



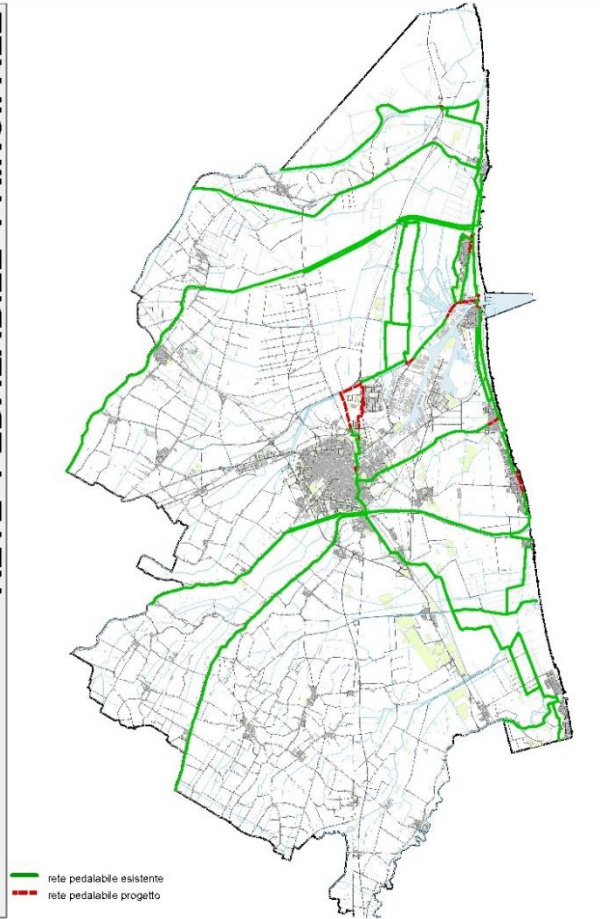
140 km di piste ciclabili classificate



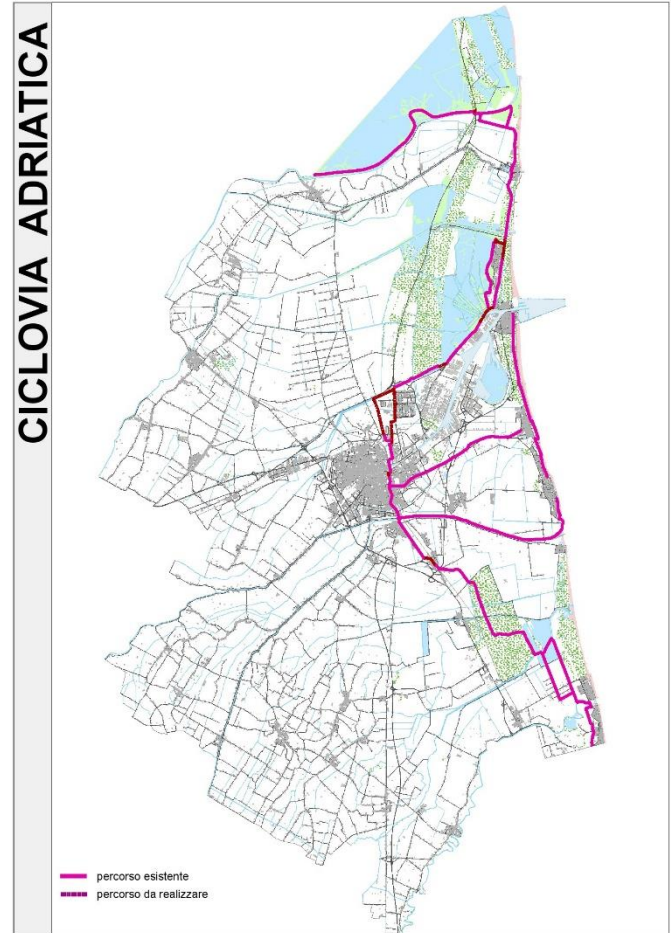


7 Ciclabilità

RETE PEDALABILE PRINCIPALE



CICLOVIA ADRIATICA

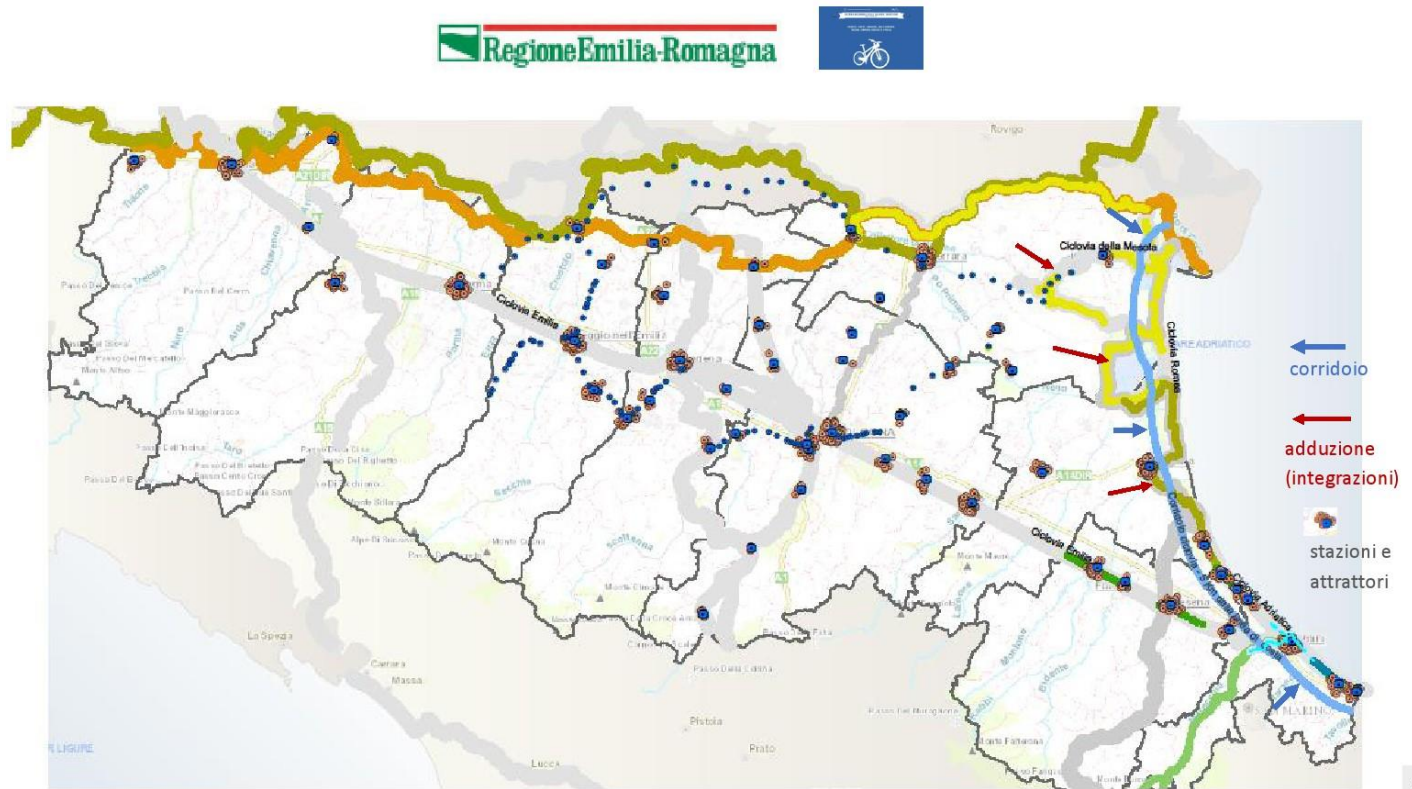


168 km di percorsi
pedalabili

in aree naturalistiche e sommità
arginali



7 Ciclabilità





8 Trasporto Pubblico

Interventi di razionalizzazione complessiva della rete e per assicurare la corretta accessibilità delle fermate

- ✓ Razionalizzazione complessiva della rete del TPL
- ✓ Una linea con bus elettrici ad alta frequenza dedicata al centro storico che collega i principali parcheggi
- ✓ Linee per località del forese
- ✓ Nuovi impianti di fermata
- ✓ Turismo (biglietti dedicati)
- ✓ Possibilità di utilizzo delle risorse dei Fondi POR FESR per adeguare il parco veicolare
- ✓ Finanziamenti per utilizzo di carburanti alternativi previsti dal D.Lgs. 257/2016
- ✓ Progetti di MOD con Innovasump per le zone periferiche



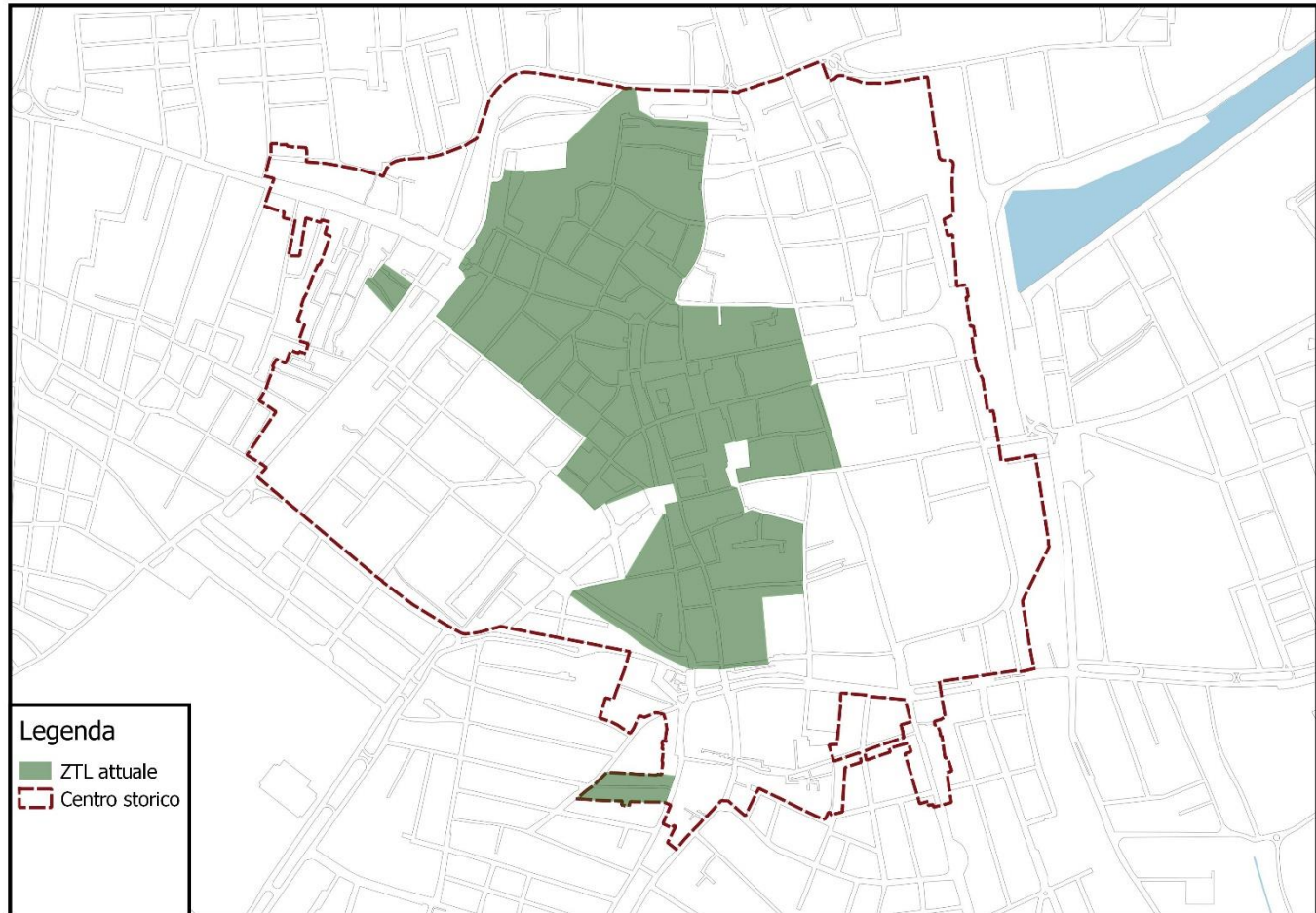
9 Moderazione del traffico

Definizione di specifiche regole per l'accesso e la circolazione in particolari zone della città, tra cui anche zone residenziali e nell'intorno degli edifici scolastici, o di situazioni legate a particolari condizioni stagionali

- ✓ Ampliamento graduale delle ZTL
- ✓ Ampliamento ZTL anche nelle località balneari
- ✓ ZTL bus
- ✓ ZTL Veicoli Pesanti (7,5 t)
- ✓ Ampliamento ZONE 30
- ✓ Zone di quiete per edifici sensibili (scuole, ecc.)
- ✓ Obblighi derivanti dal Piano d'Azione (Zonizzazione Acustica)

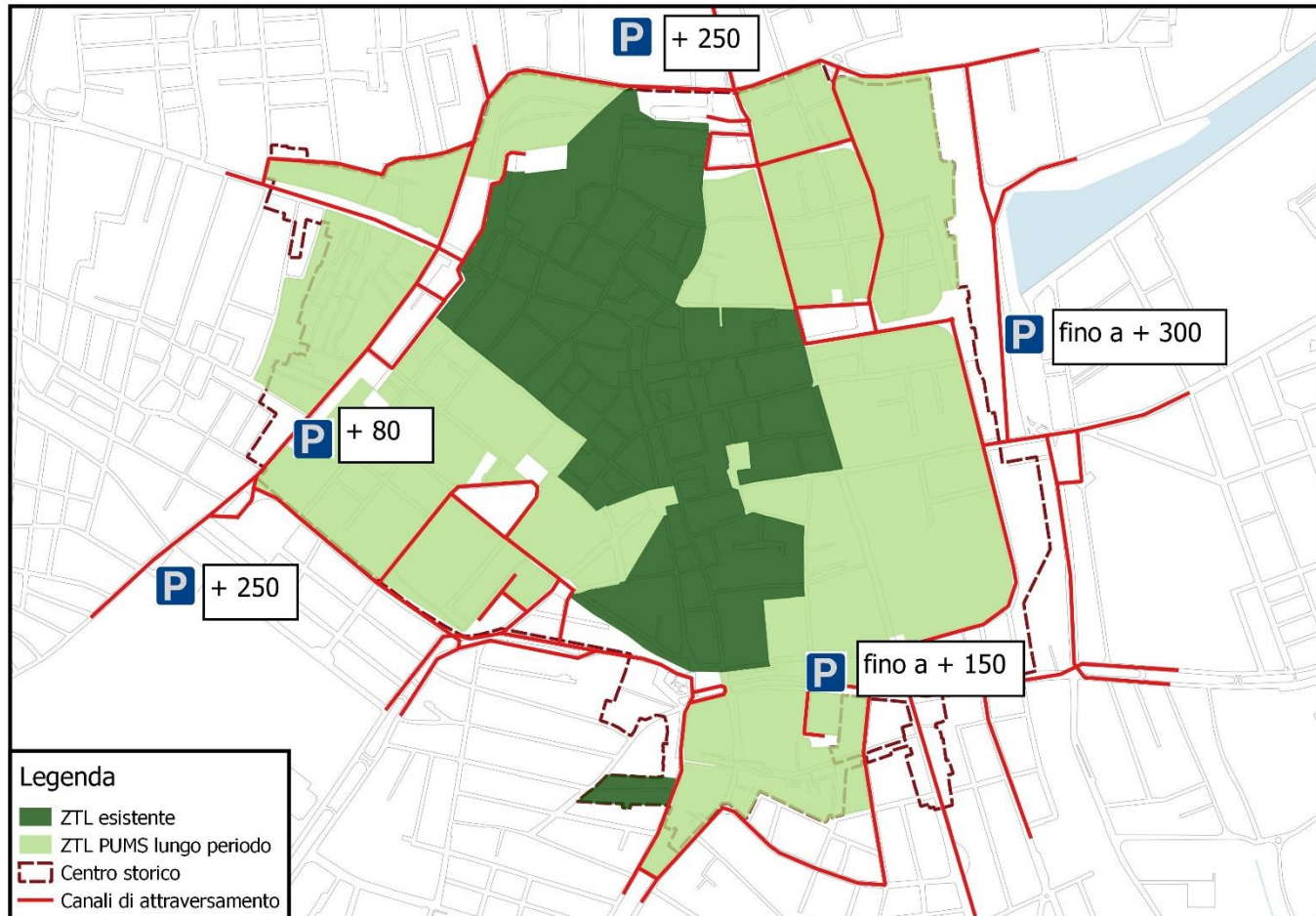


9 Moderazione traffico: ZTL attuale





9 Moderazione traffico: ZTL scenario PUMS



Potranno essere introdotte limitazioni meno restrittive, modificabili progressivamente nel tempo, man mano che ci si allontana dalle zone più centrali e densamente popolate dei centri abitati.

10 Sosta: ampliamenti parcheggi





10 Sosta

Riequilibrare gli spazi di sosta a pagamento concentrandoli, in parte, in alcune aree di sosta esistenti. Il sistema della sosta ricomprende anche l'offerta di sosta per tutte le categorie di veicoli

- ✓ Tariffe e modalità di pagamento
- ✓ Revisione degli spazi per C/S merci
- ✓ Aumento dell'offerta di sosta dedicata ai residenti
- ✓ Piano delle aree autocaravan attrezzate per soste brevi
- ✓ Razionalizzazione dell'accesso in alcuni parcheggi con introduzione di sistemi automatizzati



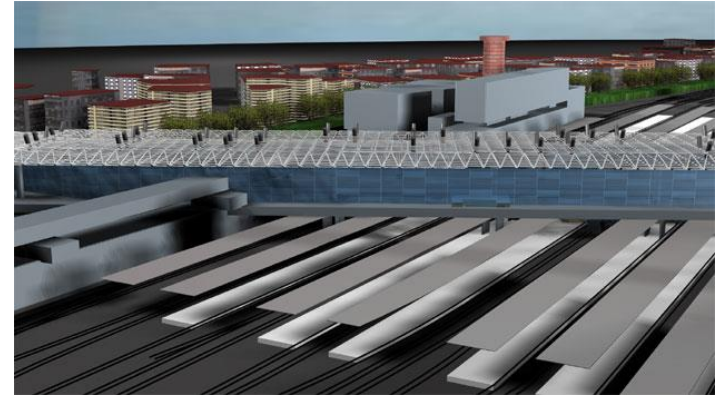
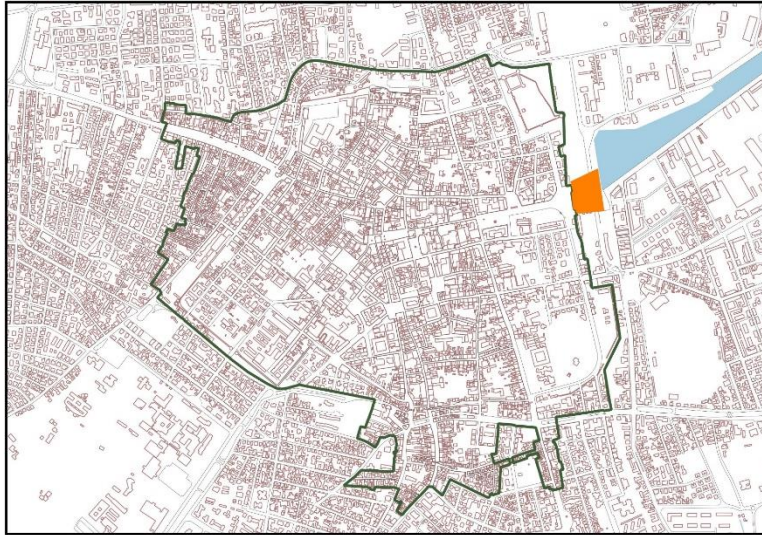
11 Nuove infrastrutture

Interventi infrastrutturali che possano contribuire a migliorare l'accesso all'area urbana o alle aree di sosta

- ✓ Previsioni POC, PSC e armonizzazione col PUG
- ✓ Ampliamento dei parcheggi di prossimità / attestamento al centro storico
- ✓ By pass
- ✓ Stazione *cerniera* o stazione *ponte*
- ✓ Autostazione bus e ciclostazione
- ✓ Ciclovia Adriatica (tratto di competenza)



Stazione e Autostazione



Collegamento tra la zona Darsena e il centro



Confronto tra scenari

Attuale		PUMS	
ZTL	36% del C.S.	ZTL	86% del C.S.
		ZTL + aree quiete	96% del C.S.
AP	10% strade C.S.	AP	23% strade C.S.
Spost. in bici	16% del totale	Spost. In bici	20% del totale
Spost. Auto	33.000 veic	Spost. Auto	31.000 veic
Piste cicl./resid.	0,82 m/ab.	Piste cicl./resid.	1,50 m/ab.

PAIR 2020	
ZTL	100% del C.S.
AP	20% strade C.S.
Spost. In bici	20% del totale
Spost. Auto	26.400 veic
Piste cicl./resid.	1,50 m/ab.



Monitoraggio

L'attivazione della funzione di monitoraggio dello stato di avanzamento del PUMS, come complesso delle azioni che compongono lo scenario di piano, costituisce una delle funzioni fondamentali del processo di piano.

A tale scopo risulta decisiva la costruzione di un sistema di indicatori che consenta di valutare: lo stato di realizzazione delle azioni di piano, gli effetti diretti di tali azioni sul sistema della mobilità e gli effetti indiretti sul sistema urbano nelle sue componenti sociali, economiche e ambientali.



Monitoraggio

Operativamente il monitoraggio consiste nelle seguenti fasi:

- ✓ raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori;
- ✓ elaborazione dei dati;
- ✓ valutazione dell'efficacia e dell'efficienza;
- ✓ eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui l'efficacia e l'efficienza si siano dimostrate al di sotto delle attese;
- ✓ indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi);
- ✓ eventuale revisione dei target da conseguire.



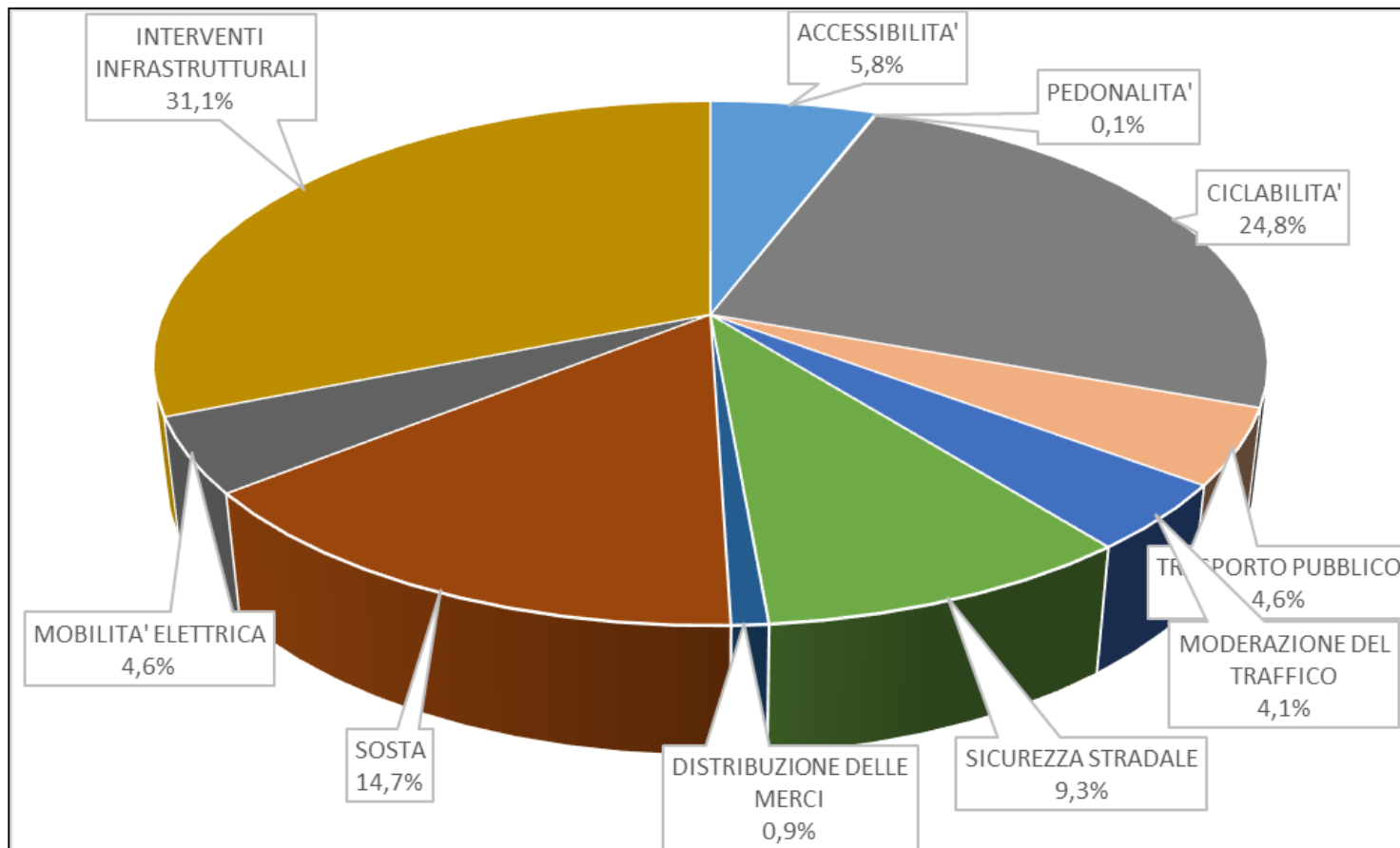
Monitoraggio (es. ciclabilità)

Indicatore	unità di misura	Fonte	Ufficio	Stato di fatto	Target Scenario di Piano	Target PAIR
lunghezza complessiva percorsi nel territorio comunale	km	Comune	Pianif. Mobilità	140,55	238,00	-
lunghezza complessiva percorsi nei centri abitati	km	Comune	Pianif. Mobilità	115,95	143,63	-
dotazione per abitante	m/ab	Comune	Pianif. Mobilità	0,8	1,5	1,5
ripartizione modale uso bicicletta	%	Comune	Pianif. Mobilità	15%	19-22%	20
posti per biciclette in parcheggi	n	Comune	Pianif. Mobilità	n.d.	aumento	-
Bike-sharing - biciclette (medie annue)	n	Comune	Pianif. Mobilità	100	250	-
Bike-sharing - postazioni di prelievo/riconsegna	n	Comune	Pianif. Mobilità	100	250	-
Bike-sharing - mezzi prelevati	n	Comune	Pianif. Mobilità	n.d.	-	-



Costi di investimento

Il PUMS prevede investimenti per circa 53 milioni di euro, da ripartirsi su 10 anni





Percorso

- Formazione dei tecnici e supporto professionale nell'ambito del Progetto europeo BUMP (Boosting Urban Mobility Plans)
- Adozione delle Linee Guida ELTIS quale strumento per orientare e supportare il lavoro degli uffici nella redazione del PUMS
- Costituzione del GdL per la redazione del PUMS
- Processo partecipativo
- Ampliamento del Quadro Conoscitivo
- Definizione dello scenario di Piano
- Adozione in CC
- Pubblicazione e presentazione osservazioni
- Pubblicazione VAS
- Controdeduzione delle osservazioni
- Conferenza di Servizi VAS
- Dichiarazione di Sintesi
- Approvazione in CC (29 gennaio 2019)
- Avvio della campagna di comunicazione



Attuazione (indicativa) del PUMS

Approvazione del PUMS gennaio 2019

Azioni del PUMS Breve Periodo	2020 - 2021
Azioni del PUMS Medio Periodo	2024 - 2025
Azioni del PUMS Lungo Periodo	2027 - 2029



Prime attività

- Adeguamento fermate del TPL
- Nuovo servizio di Mobility on Demand
- Accessibilità alle fermate
- Raggiungimento del risultato di PAIR: 100% veicoli TPL urbano EURO 6
- Nuovi tratti Ciclabili già realizzati
- Nuovo servizio Bike sharing
- Nuovi parcheggi per bici coperti
- Formazione Mobility Manager Scolastici
- Campagna di Comunicazione
- 3 nuovi Piedibus
- Soluzione alle schede PAU ed elaborazione PEBA



Nuove iniziative

Progetto per nuova linea del TPL con veicoli elettrici

Sperimentazione di veicoli a guida autonoma

Progetto con aziende e CCIAA

Progetto accesso merci con cargo bike

Piano per l'infrastrutturazione per al ricarica dei veicoli elettrici

Ciclovia Adriatica (G d L RER + Comuni)

Riassetto area stazione (GdL RFI + RER)

Dicembre 2019 primo monitoraggio



Grazie per l'attenzione

Nicola Scanferla 

mobilita.ravenna 

nscanferla@comune.ra.it

follow us

Pagina PUMS città di Ravenna 