

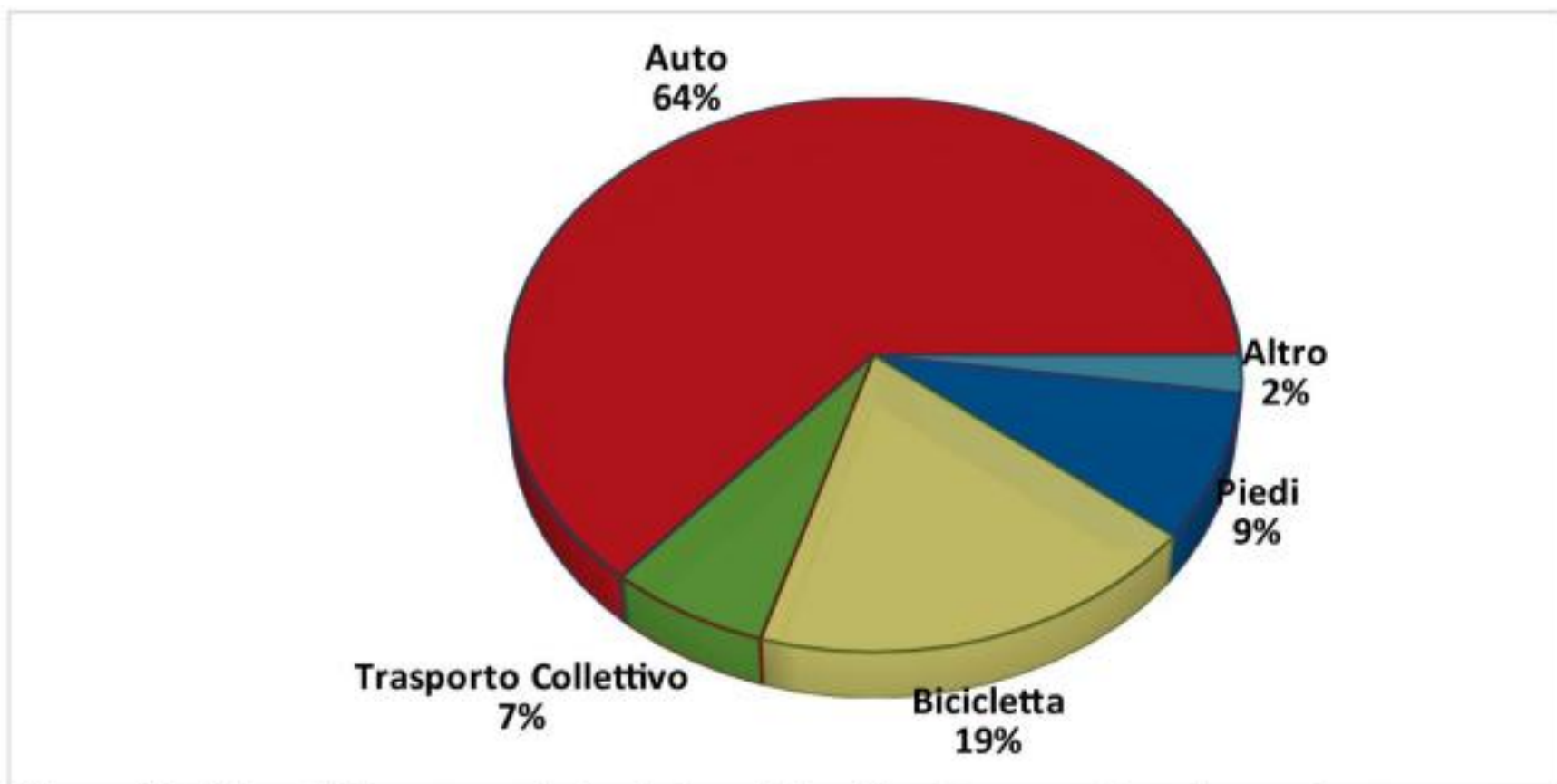
# Piano Urbano Mobilità Sostenibile

Comune di Faenza 2020

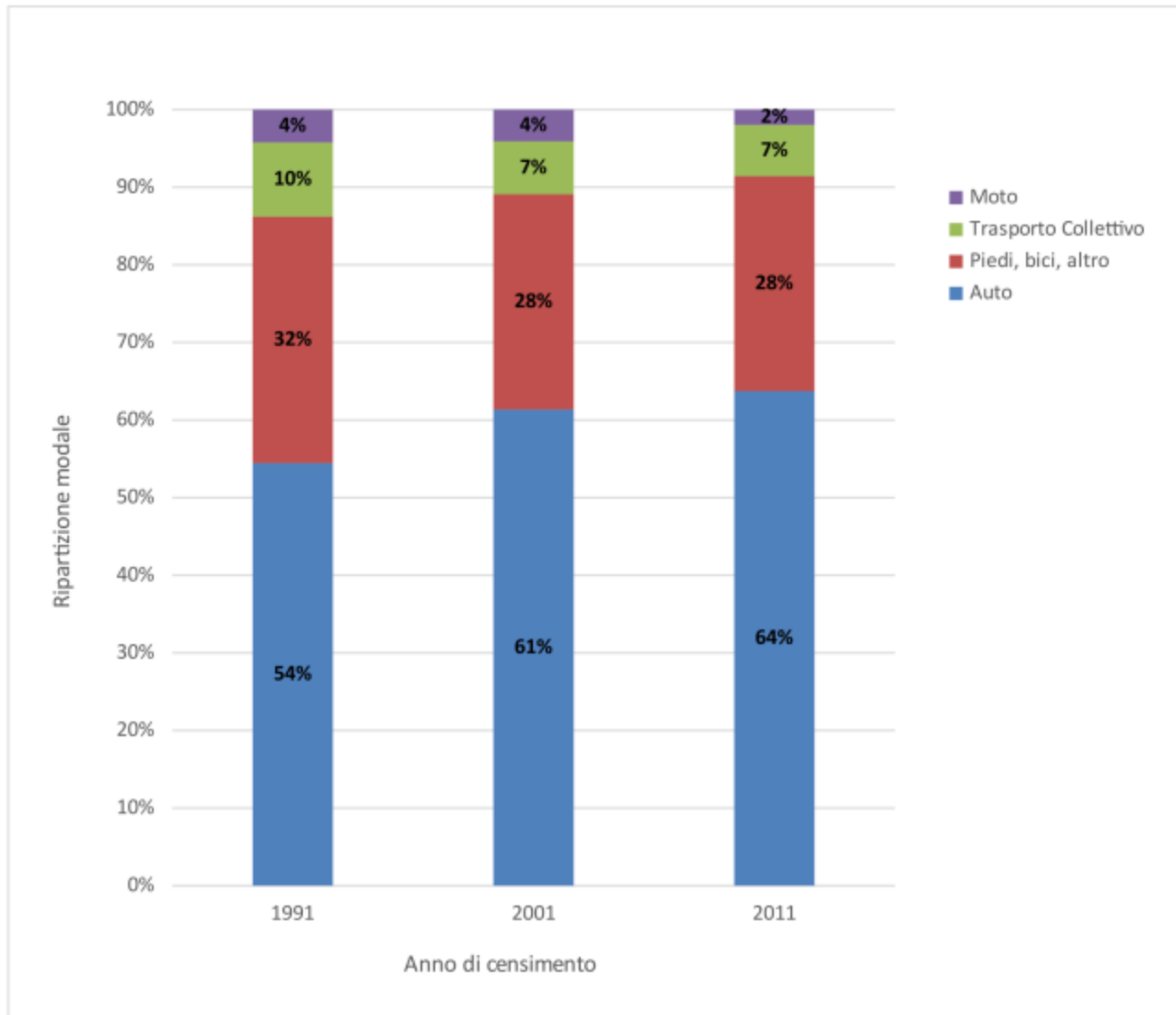
# Selezione delle parti relative alla mobilità ciclabile

# A) Documento di Piano

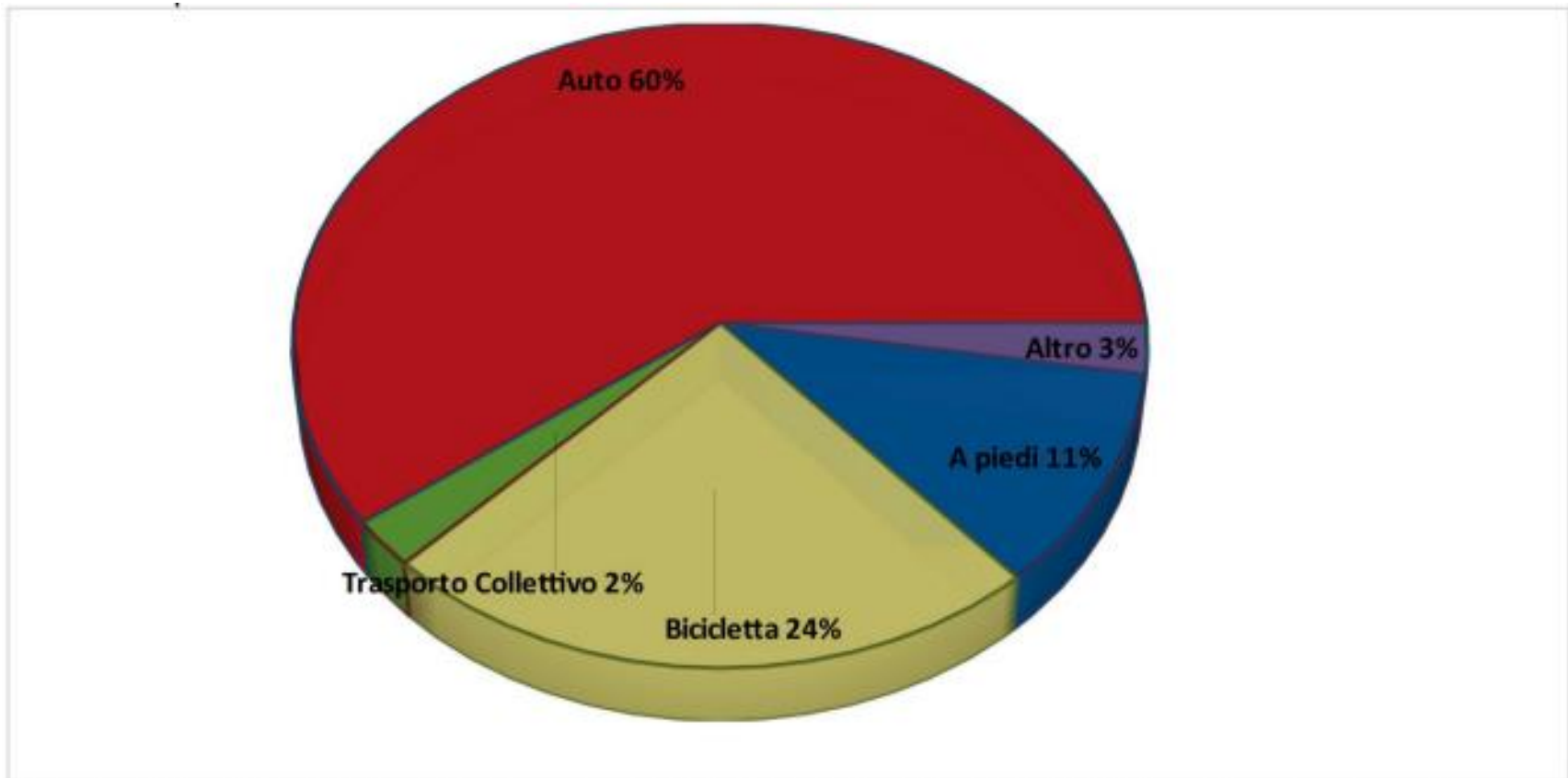
- ... coloro che si spostano in bicicletta (19%), che risulta ben sopra la media italiana (3%) e di altre città italiane e non ...



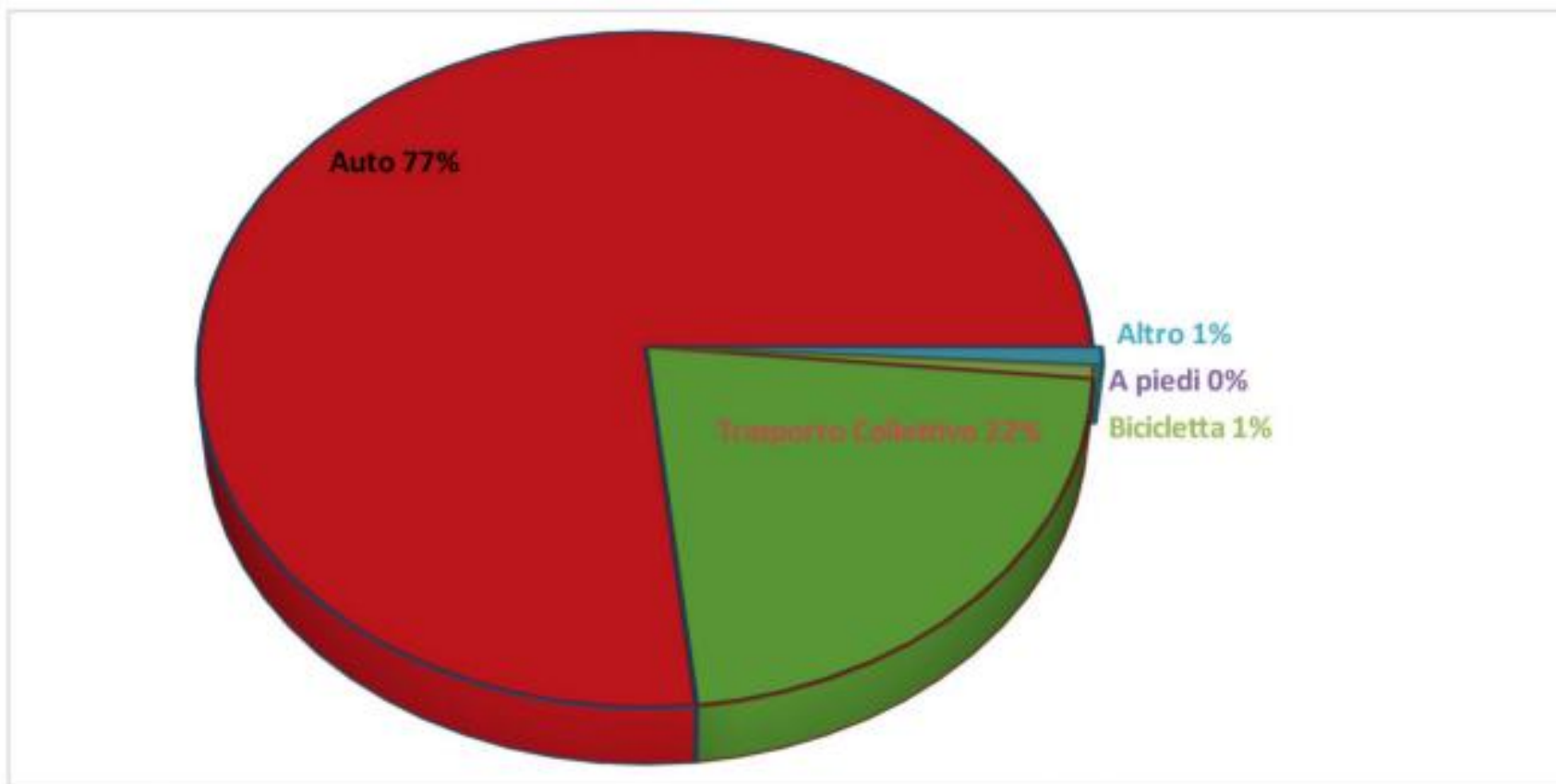
**Figura 7. Ripartizione modale dei residenti a Faenza che si spostano per motivi di studio o lavoro <sup>6</sup>**



**Figura 8. Confronto tra la ripartizione modale nei censimenti del 1991, 2001 e 2011. <sup>7</sup>**



**Figura 12. Ripartizione modale spostamenti sistematici interni a Faenza. <sup>12</sup>**



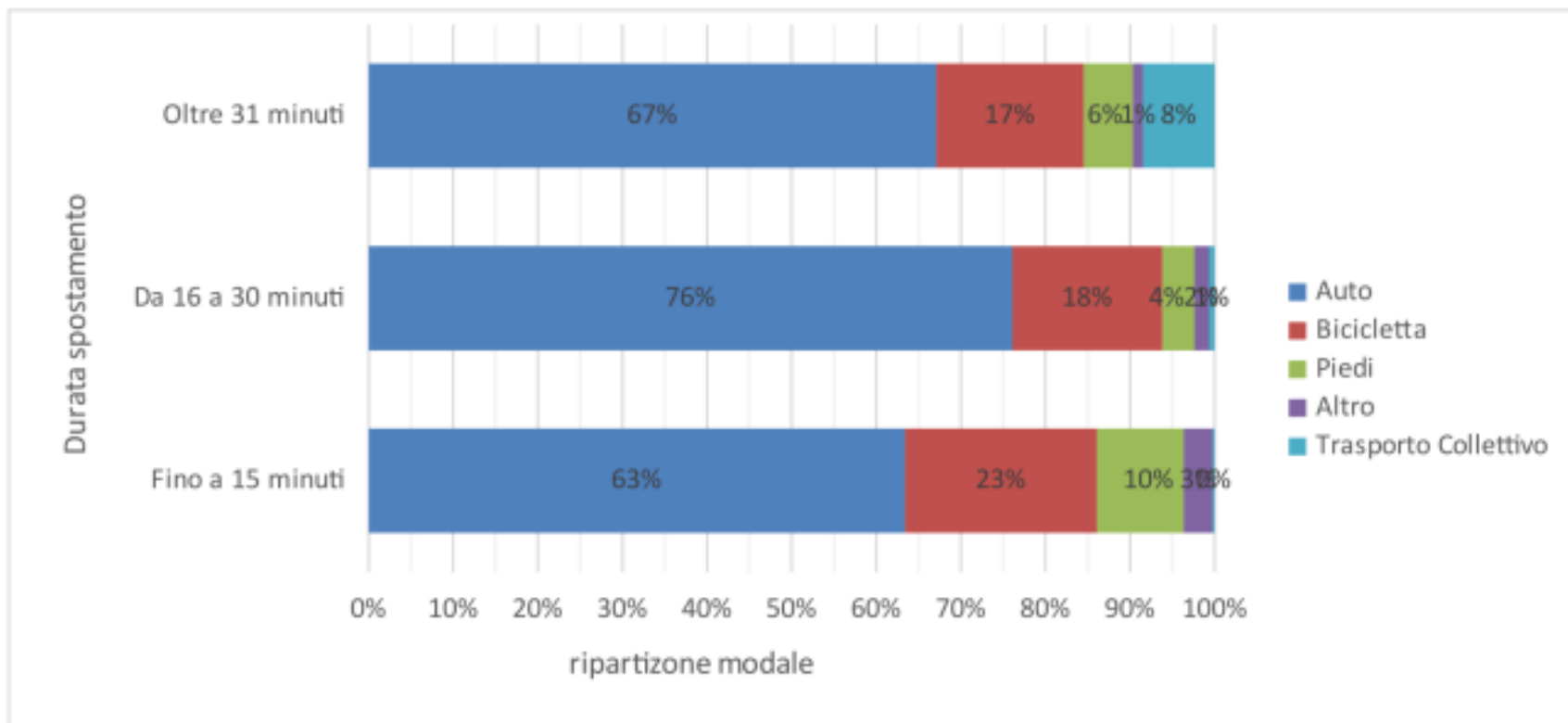
**Figura 13. Ripartizione modale spostamenti sistematici da Faenza verso altri comuni.** <sup>13</sup>



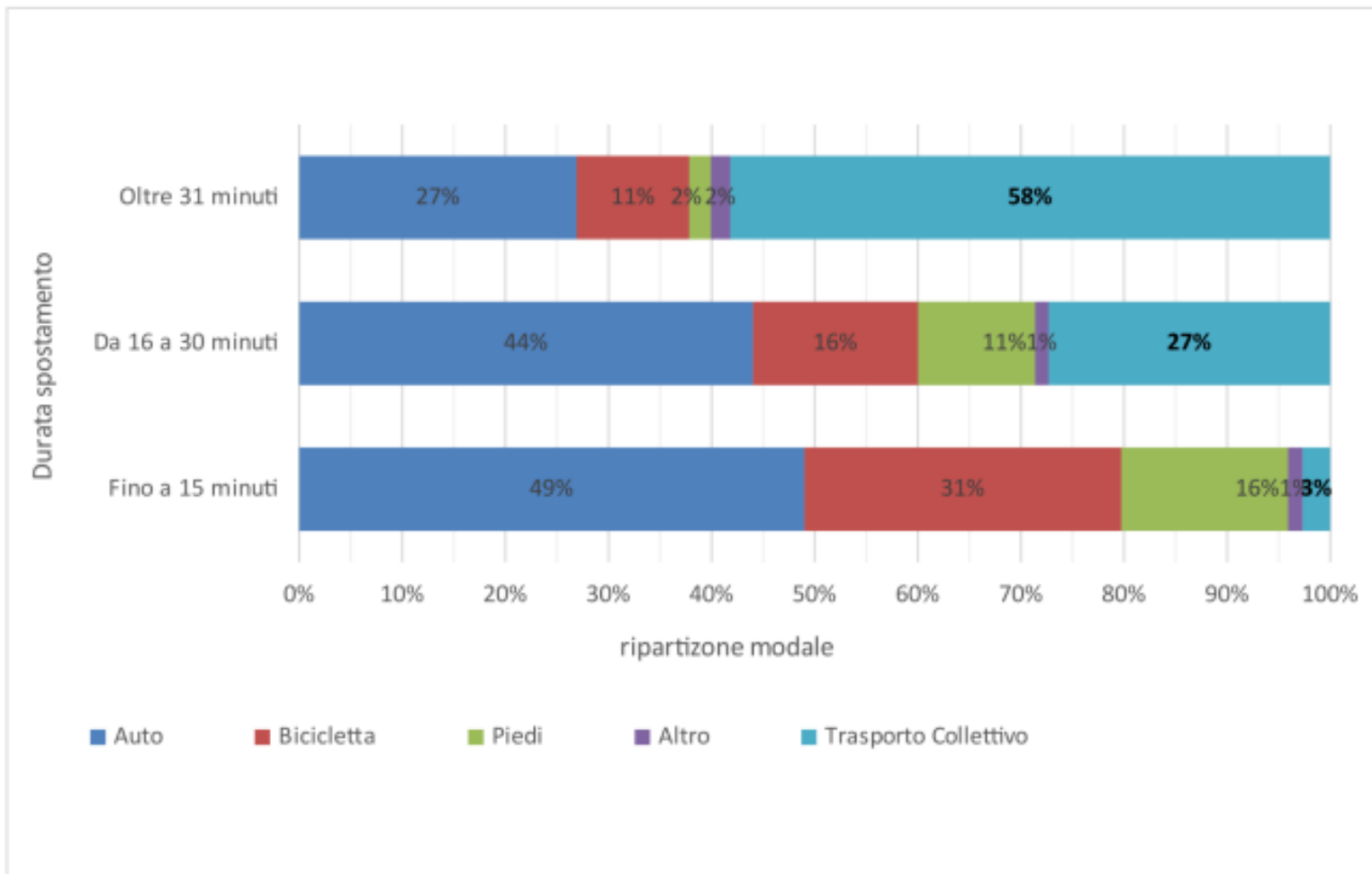
- Da tale quadro si evidenzia come il modo auto risulti il più diffuso in assoluto, anche per spostamenti interni.
- La mobilità attiva (bici e piedi) è appetibile solo per spostamenti interni, probabilmente per via dell'allungarsi delle distanze. [27]

**Tabella 5. Ripartizione modale per tipologia di spostamento sistematico**

<b>Modo di trasporto</b>	<b>Interni</b>	<b>Da Faenza verso altri comuni</b>	<b>Da altri comuni verso Faenza</b>	<b>Tutti gli spostamenti</b>
<b>Auto privata (come conducente)</b>	43,1%	71,3%	71,1%	54,8%
<b>A piedi</b>	11,0%	0,0%	0,6%	6,6%
<b>Altro mezzo</b>	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%
<b>Auto privata (come passeggero)</b>	17,1%	5,4%	6,3%	12,4%
<b>Autobus aziendale o scolastico</b>	1,2%	0,3%	1,4%	1,1%
<b>Autobus urbano, filobus</b>	0,3%	0,3%	1,2%	0,6%
<b>Bicicletta</b>	23,9%	0,6%	1,1%	14,3%
<b>Corriera, autobus extra-urbano</b>	0,5%	2,4%	8,7%	2,9%
<b>Motocicletta, ciclomotore, scooter</b>	2,3%	0,7%	0,7%	1,6%
<b>Tram</b>	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%
<b>Treno</b>	0,4%	18,6%	8,3%	5,1%



**Figura 19. Ripartizione modale spostamenti sistematici interni, per motivi di lavoro**



**Figura 20. Ripartizione modale spostamenti sistematici interni, per motivi di studio**

# Punti di **forza** e di **debolezza**

# SISTEMA GENERALE TERRITORIALE E DEI TRASPORTI

- Faenza é una città, per dimensioni, impianto urbanistico, posizione, cultura ed abitudini degli abitanti assai adatta all'utilizzo abituale della bicicletta per gli spostamenti in ambito urbano.
- Molti percorsi (casa-scuola o casa-lavoro), considerate le distanze medie, sono proponibili anche a piedi.
- La sensibilità dei cittadini sugli aspetti legati alla sicurezza del traffico e all'inquinamento derivante da esso é cresciuta notevolmente, così come il desiderio di una città più vivibile e più sostenibile.
- Le esigenze e una nuova sensibilità di fasce di popolazione (come per esempio i genitori degli studenti della scuola dell'obbligo) e l'attenzione, sempre più diffusa, alla tutela della salute in termini di controllo, prevenzione e informazione verso i cittadini costituiscono una premessa importante e una base di lavoro per l'avvio di nuove esperienze condivise.
- Politiche diffuse di sostegno ad esperienze di nuova mobilità hanno condotto, a vari livelli territoriali a strutturare occasioni di cofinanziamento di interventi finanziari a livello locale per la mobilità sostenibile.

- I percorsi ciclopedonali non sono completi o completamente protetti e spesso intersecano in modo pericoloso la viabilità dei mezzi motorizzati.

# DOMANDA DI MOBILITA' E RIPARTIZIONE MODALE

- La mobilità ciclo-pedonale svolge già oggi un ruolo molto significativo per la mobilità urbana, rappresentando una quota di spostamenti del 34,9%;
- in particolare, la bicicletta viene attualmente già utilizzata per circa il 23,9% degli spostamenti sistematici.



# MOBILITA' CICLISTICA E PEDONALE

- Faenza offre numerose opportunità a chi utilizza la bicicletta: una dimensione urbana ideale, un ambiente naturale, un panorama architettonico e una rete estesa di piste ciclabili.
- L'Amministrazione Comunale, nel corso degli anni, ha pianificato la mobilità con diversi interventi sulla viabilità e sul traffico finalizzati a realizzare una città sempre più a misura di bicicletta e di pedone.
- Il Piano della Sosta ha incrementato i parcheggi scambiatori che consentono il collegamento parcheggio/centro storico attraverso l'uso di biciclette
- Faenza presenta oggi un sistema di percorsi ciclabili articolato di circa 49 km, che interessa la zona a contorno del centro e le principali radiali verso i quartieri residenziali nel forese.
- L'Amministrazione sta proseguendo con i progetti di riqualificazione di numerosi assi stradali che prevedono la protezione della mobilità ciclo-pedonale con percorsi dedicati alla bicicletta e con interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali.
- E' attivo un sistema di bike sharing "centro in bici", con 106 postazioni in punti nevralgici quali stazione, parcheggi scambiatori, in cui le biciclette sono messe a disposizione degli utenti iscritti al servizio.
- E' attivo il Progetto PiediBUS, con la collaborazione di genitori, nonni e accompagnatori volontari, in quattro istituti comprensivi faentini e sono oltre 270 i bambini che ogni giorno vengono accompagnati a scuola
- Nel 2010 é stata istituita la prima zona pedonale che interessa la zona più centrale della città (Piazza del Popolo, Piazza della Libertà ,tratto di corso Mazzini, tratto di corso Saffi).

- Attualmente la rete di piste ciclabili é costituita per quasi il 93% da percorsi ciclabili promiscui a percorsi pedonali, mentre solo il 2,4% é dato da percorsi in sede propria o in corsia riservata.
- Molti percorsi ciclo-pedonali presentano caratteri di discontinuità e determinano pertanto la necessita di intervenire per la messa in sicurezza, spesso con interventi solo puntuali, per la risoluzione di attraversamenti o per risolvere una discontinuità.

# OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PUMS

- 1B Aumento della ciclabilità.
- 1C Aumento della pedonalità ZTL, zone 30

## 4.2 Aumento della ciclabilità

A Faenza l'uso della bicicletta è tradizione ampiamente consolidata - incentivata dalle dimensioni e le caratteristiche territoriali della città e dall'aumento dei percorsi ciclo-pedonali realizzati negli ultimi anni dall'Amministrazione - eppure il 60% degli spostamenti quotidiani interni avviene con l'auto nonostante la brevità delle distanze.

Il PUMS del Comune di Faenza, pertanto, ha tra gli obiettivi primari quello di rafforzare ulteriormente il ruolo della mobilità ciclistica nelle abitudini della cittadinanza, dei *city-users* e dei turisti, puntando al conseguimento di sfidanti obiettivi in termini di ripartizione modale e sicurezza stradale per i ciclisti abituali e/o occasionali.

Il PUMS definisce, pertanto, l'estensione della rete ciclistica esistente, attraverso interventi progettuali estesi a tutto il territorio comunale di ricucitura di percorsi esistenti e la realizzazione di nuovi tratti di collegamento protetti in area urbana ed extraurbana.

Il PUMS al fine di promuovere la mobilità ciclistica in tutto il territorio comunale punta ad un'estensione delle piste ciclabili pari ad almeno 1,2 metri/abitante e a una drastica riduzione del numero di morti tra i ciclisti.

Sono pertanto previsti **interventi infrastrutturali**, più consistenti e articolati da realizzare, solo se strettamente necessari, nel caso si debbano collegare tratti esistenti o migliorare le reali condizioni di sicurezza e **azioni per la promozione della ciclabilità diffusa** per la convivenza tra ciclisti ed autovetture

(zone 30, ZTL, Aree Pedonali, moderazione della velocità, *traffic calming*, ecc.).

Il quadro delle proposte del PUMS relativamente alla mobilità ciclistica prevede, inoltre, interventi per realizzare maggiore integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando l'offerta di parcheggi bici in prossimità delle stazioni e fermate dei mezzi di trasporto pubblico e dei parcheggi auto.

Risulta significativo, da questo punto di vista, il complesso di interventi del progetto descritto nel paragrafo 4.1.1 e incentrato sull'area della stazione ferroviaria di Faenza. È previsto, inoltre, un miglioramento ed un potenziamento dell'attuale sistema di *bike sharing*, attraverso una promozione dello stesso e un miglioramento della flotta esistente. L'interoperabilità con altri sistemi regionali (MiMuovo in Bici) porterà ad un incremento dell'attrattività del servizio e di conseguenza del suo utilizzo.

Anche attraverso le azioni di *Mobility Management* si cercherà di contribuire alla diffusione di questa soluzione di trasporto, con l'ausilio del Piano spostamenti casa-lavoro. Si precisa, infine, che i tracciati di progetto della rete ciclabile individuata nella relativa tavola allegata hanno valore indicativo.

***Rete ciclabile.*** È prevista una estensione della rete di piste ciclabili (fino a 70,2 km) attraverso la ricucitura di percorsi esistenti e la realizzazione di nuovi tratti di collegamento protetti in area urbana ed extraurbana. L'azione prevede inoltre la messa in sicurezza e la realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici, nonché l'identificazione e il potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata.

***Bike sharing.*** È previsto un miglioramento ed un potenziamento dell'attuale sistema di bike sharing, attraverso una promozione dello stesso e un miglioramento della flotta esistente. L'interoperabilità con altri sistemi regionali (MiMuovo in Bici) porterà ad un incremento dell'attrattività del servizio e di conseguenza del suo utilizzo.

## 4.3 Aumento della pedonalità, Zone a Traffico Limitato, Zone 30



L'obiettivo generale del PUMS è di migliorare le condizioni di qualità urbana e ambientale della città, realizzando politiche integrate della mobilità sostenibile e della tutela

ambientale per consentire a tutti di fruire di una città più vivibile, ordinata, silenziosa e respirabile.

L'obiettivo è una ciclopedonalità diffusa, creando spazi sicuri e vivibili, in cui riescano a convivere i diversi utenti della strada, pedoni, bici e auto.

A tal fine l'amministrazione intende attivare le seguenti tipologie di intervento, perfettamente coerenti con il PAIR2020:

- l'individuazione di nuove aree pedonali che possano garantire la presenza di pedoni e ciclisti, ma anche l'accesso a mezzi pubblici ecologici, che non snaturino il concetto di pedonalizzazione, pur garantendo il diritto alla fruizione dello spazio pubblico anche alle categorie di utenza cosiddetta debole;
- la creazione di percorsi pedonali sicuri e continui dando priorità alle strade che presentano maggiore conflittualità con il traffico motorizzato;
- il miglioramento dell'accessibilità pedonale nei nodi del TPL, con il rinnovo e la manutenzione delle attuali dotazioni di stazioni e fermate;
- l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali;
- l'aumento della visibilità e della sicurezza degli attraversamenti pedonali;
- la promozione del rispetto del Codice della Strada attraverso lo sviluppo di programmi d'informazione sui temi della pedonalità e il potenziamento del controllo e della repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza dei pedoni;
- l'ampliamento della zona a traffico limitato che riduca gli accessi dei veicoli privati al centro storico o in aree con caratteristiche di frequentazione e utenza assimilabili o per le quali è opportuno riqualificare l'utilizzo e la sicurezza dello spazio pubblico, favorendo anche l'utilizzo di mezzi in ottica di mobilità sostenibile;
- l'installazione progressiva di un sistema di telecontrollo degli accessi a protezione degli accessi della ZTL che assicuri l'efficacia del controllo del rispetto delle regole.

## 4.8 Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale

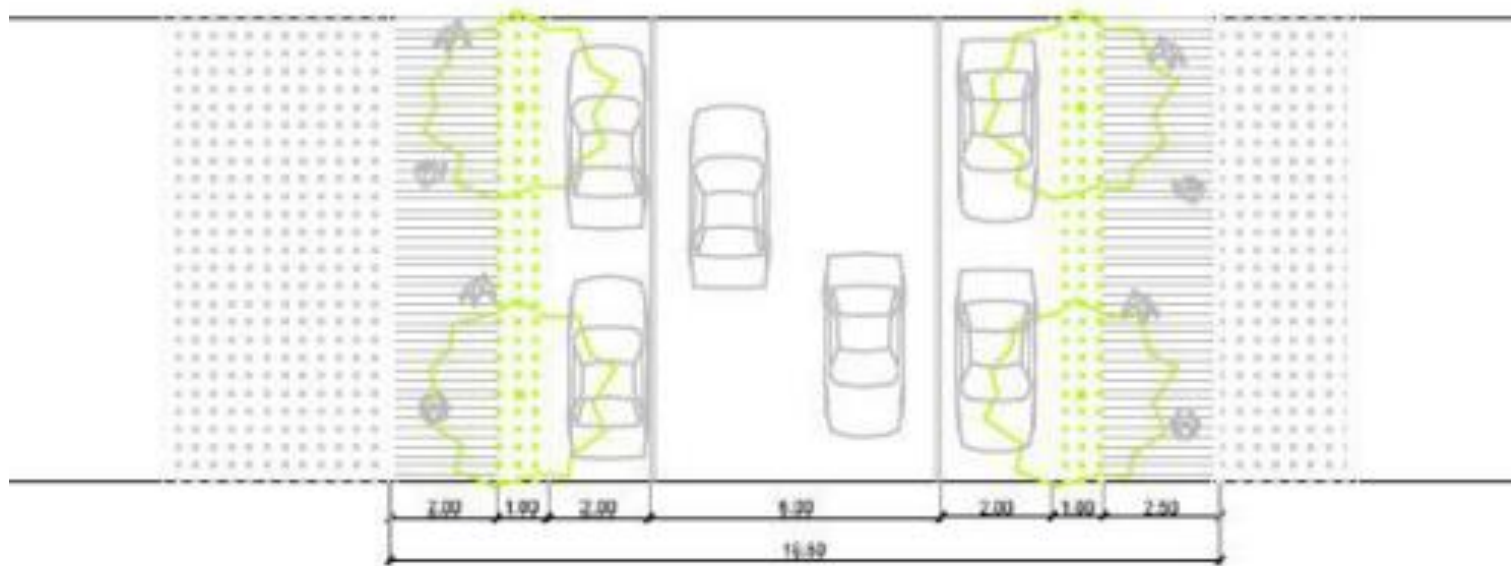
L'obiettivo del PUMS è quello di creare un circolo virtuoso tra aumento del numero di ciclisti e pedoni e il miglioramento delle condizioni di sicurezza dei loro spostamenti. Indispensabile, come evidenziato nel paragrafo precedente, per una diminuzione degli incidenti che coinvolgono ciclisti e pedoni, sono inoltre gli interventi di riduzione della velocità. (come ad esempio l'attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale, l'aumento delle aree pedonali e delle ZTL e la creazione delle aree di rispetto scolastico).

Soprattutto si ricorrerà alla progettazione di percorsi ciclo-pedonali che ne garantisca la continuità e la visibilità e minimizzi la potenziale conflittualità con la mobilità veicolare.

1B)Aumento della ciclabilità	<p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata</p> <p>Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p> <p>Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette</p> <p>Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p>
------------------------------	---

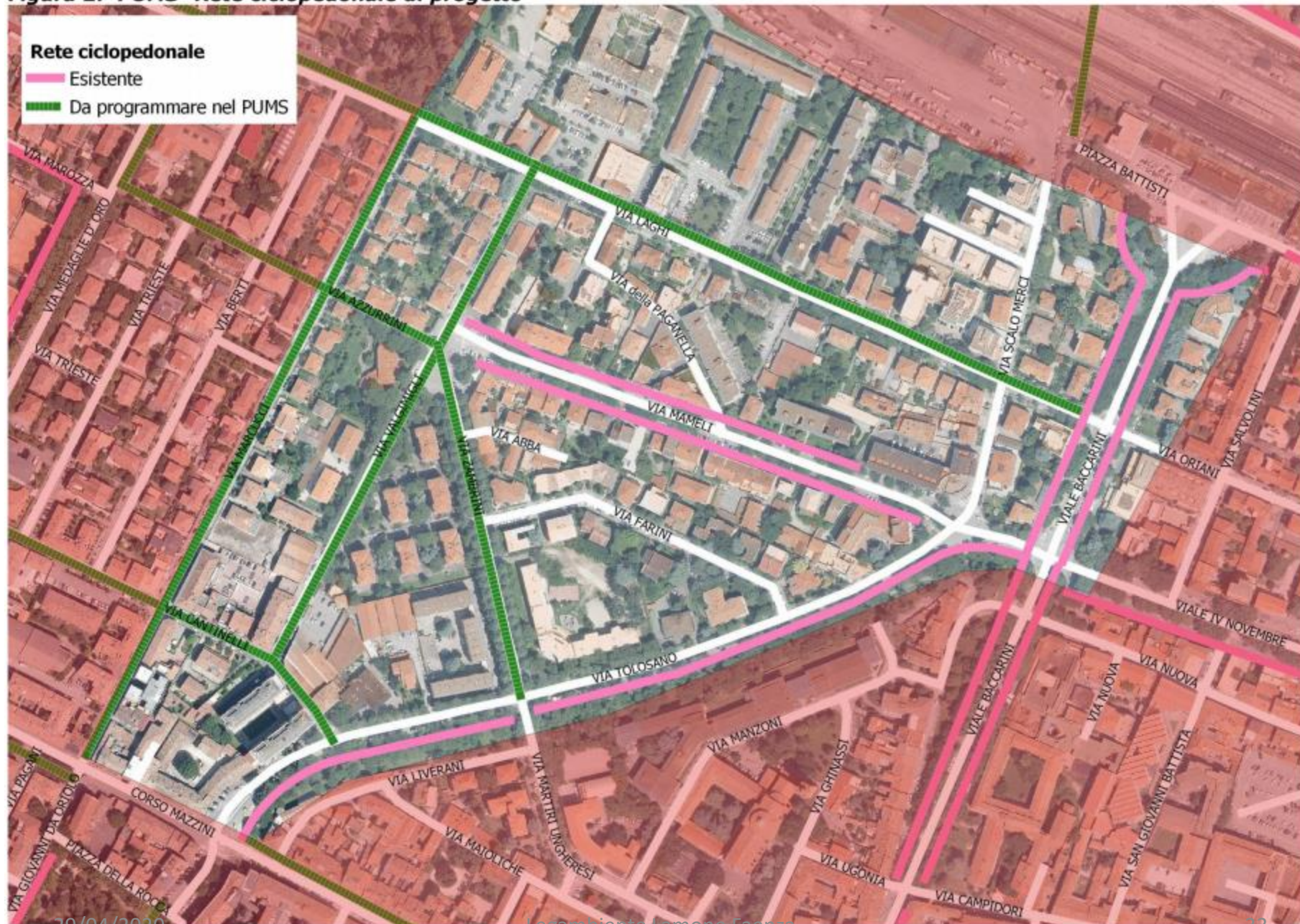
2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale
	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
	Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair
	Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
	Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici

# UN CASO DI STUDIO COMPARTO VIA LAGHI

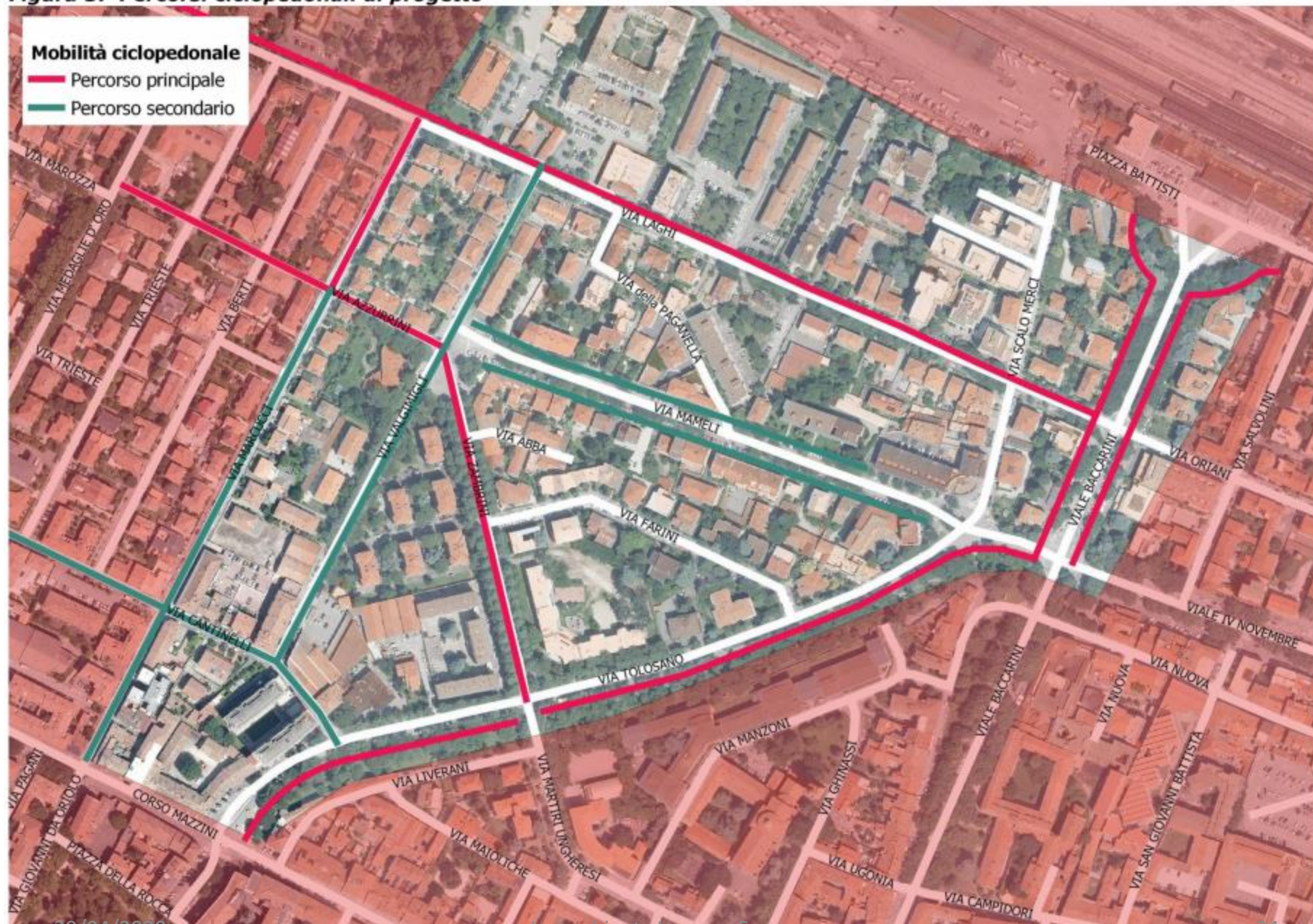


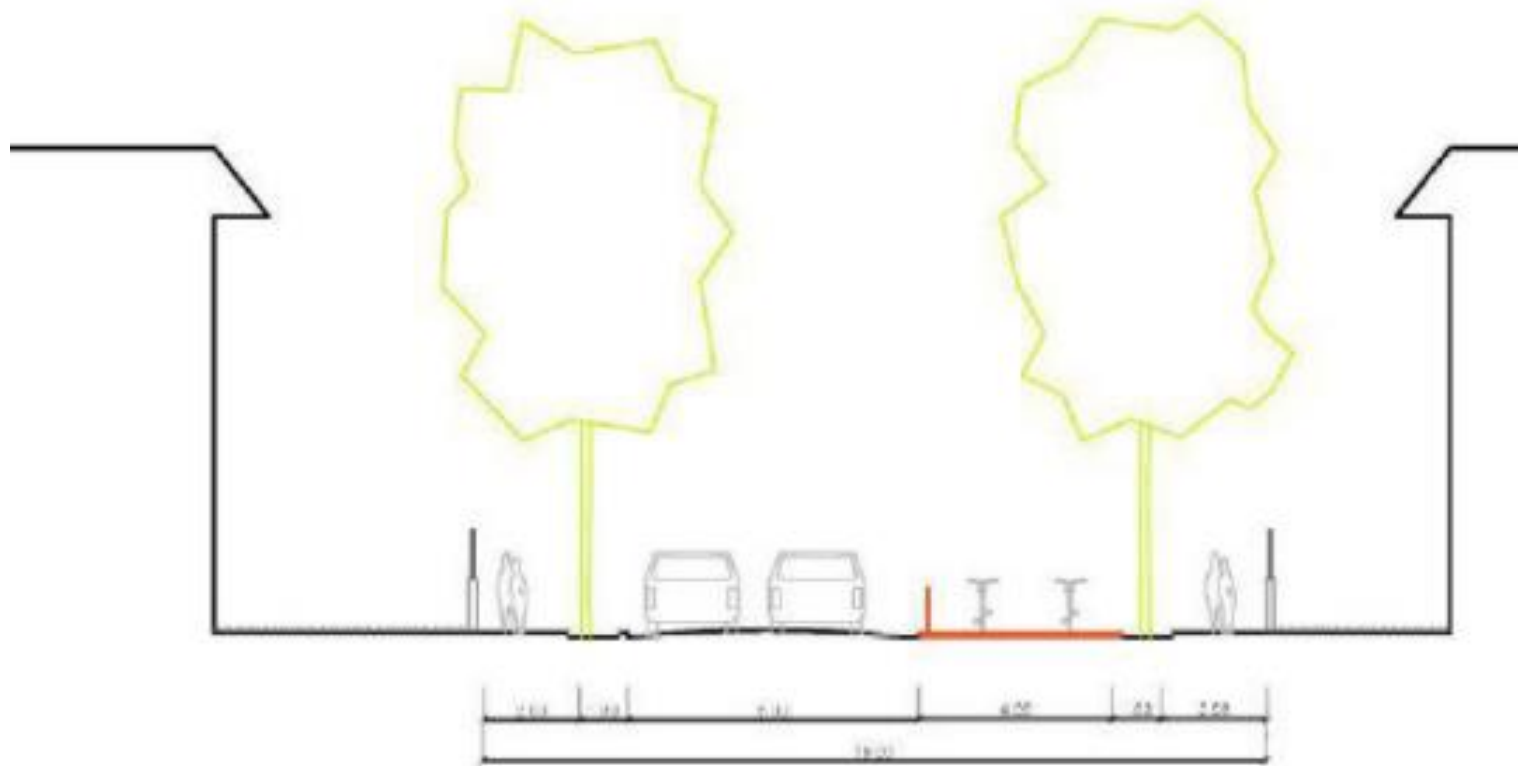


**Figura 2: PUMS- Rete ciclopedonale di progetto**



**Figura 3: Percorsi ciclopeditoni di progetto**





# 6. RISULTANZE DEL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

## 6.2 Principali evidenze emerse

- Trasversalmente condivisa la necessità di continuare a promuovere la ciclomobilità ponendo al centro la necessità di identificare un piano strategico per la stessa e non singole iniziative di ricucitura/estensione dei tratti di pista esistente.
- Essenziale intervenire sull'incremento del livello di sicurezza delle piste ciclabili e delle sezioni stradali dedicate, al fine di ridurre i rischi di interferenza con altri veicoli e rendendo prioritaria tale modalità nei punti di intersezione.
- Da integrare anche la componente educativa per diffondere sempre di più un utilizzo corretto della bicicletta e delle dotazioni obbligatorie previste.
- Sul punto occorre estendere e promuovere i progetti già portati avanti da associazioni di volontariato (Piedibus), verificando la fattibilità anche della diffusione del bici-scuola in modo da incrementare ulteriormente la diffusione di una mobilità sostenibile, coinvolgendo nuovi istituti e promuovendo anche collegamenti con attività post scuola raggiungibili grazie a queste iniziative.

- Il tema dello stile di vita attivo, parte certamente da un fattore culturale è strettamente connesso al tema della salute, per questo è bene continuare a promuoverlo nelle scuole estendendo il coinvolgimento anche a soggetti oggi non particolarmente attivi e favorendo una messa in rete delle iniziative avviate sul territorio e dei soggetti disponibili a promuoverle.
- In questo l'Amministrazione deve fungere da motore propulsivo.
- Il tema oltre che essere in primis rivolto alle giovani generazioni attraverso iniziative da sviluppare in collaborazione con scuole e associazioni sportive e di volontariato, deve essere promosso trasversalmente alla cittadinanza coinvolgendo quei soggetti che potrebbero facilitare l'avvio di un nuovo approccio negli spostamenti quotidiani, Mobilty manager e datori di lavoro e alla messa a disposizione di servizi in azienda che facilitino la scelta della bicicletta come opzione modale.

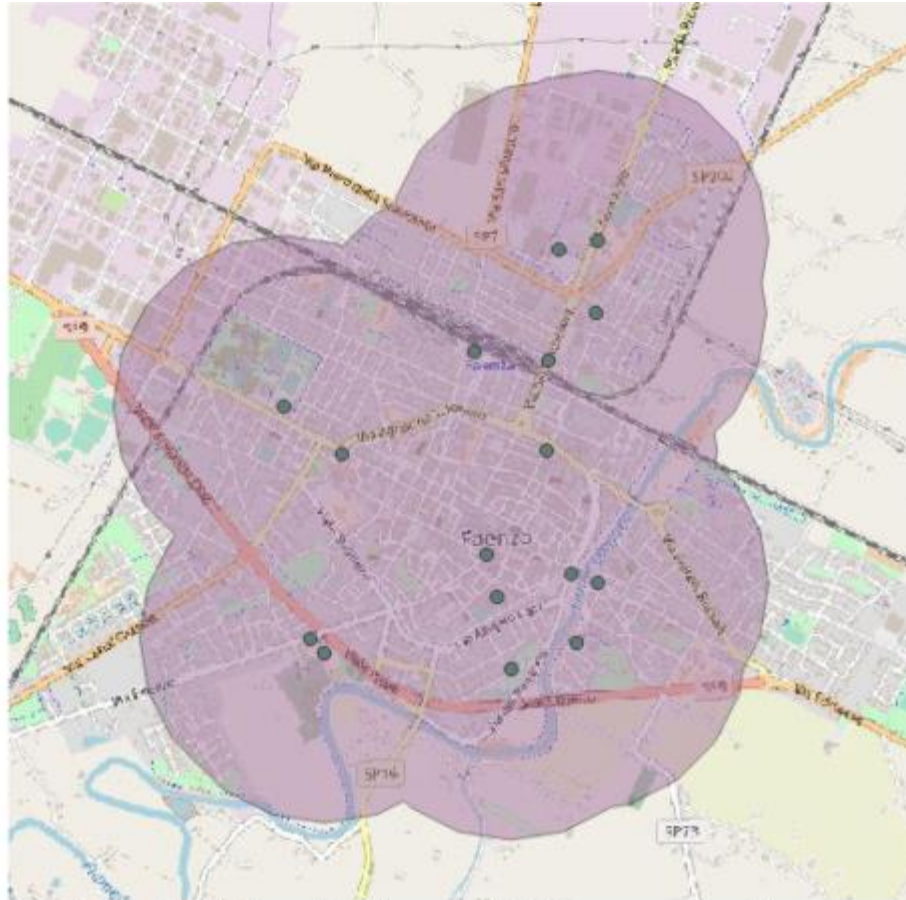
- Vengono rilevate anche notevoli potenzialità connesse allo sviluppo della ciclabilità sul territorio faentino attraverso lo sviluppo di progetti di promozione di turismo sostenibile, che ben si conciliano con le caratteristiche del territorio e l'offerta turistico— culturale.
- Per incrementare ulteriormente questa opportunità si rileva anche la necessità di incrementare il numero degli stalli, aree dedicate al ricovero in sicurezza dei mezzi e sostituire l'attuale forma di bike sharing poco utilizzata e non particolarmente apprezzata anche dalle fasce più giovani.

## 6.3 Considerazioni di riepilogo



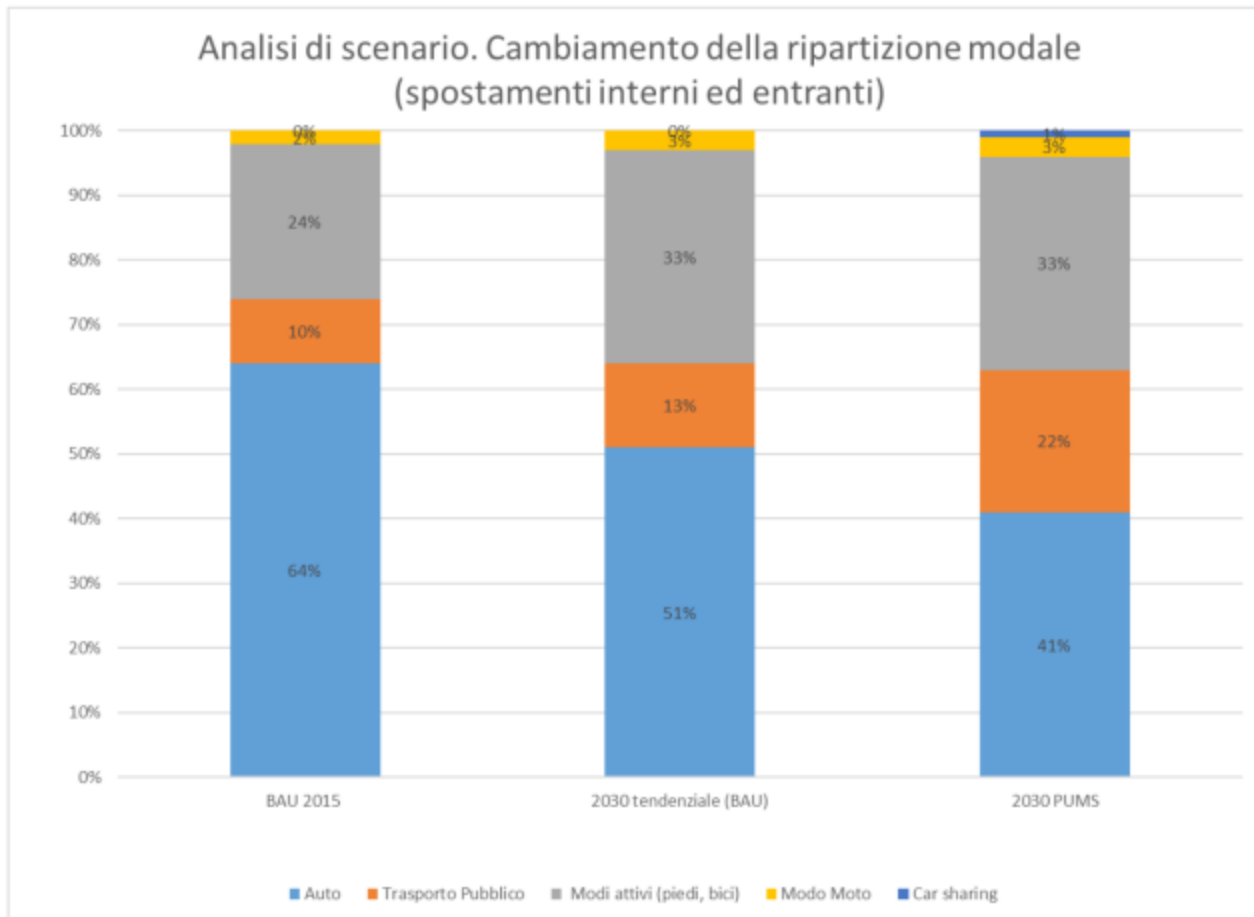
- Promuovere la ciclabilità, attraverso la predisposizione di un piano strategico, inteso a migliorare la rete di piste ciclabili, estendere l'attuale disponibilità e mettere in sicurezza i tratti ad oggi presenti, così da ridurre le interferenze con i pedoni e i veicoli a motore, soprattutto in centro storico e ad aumentare il numero di stalli, (anche coperti), per il ricovero dei mezzi;
- pianificare iniziative educative ed informative, sul tema della ciclabilità, sul rispetto del codice della strada e più in generale sull'adozione di un "codice comportamentale" da tenere anche durante la circolazione sulle piste ciclabili;

- Fare della ciclabilità e degli “spostamenti attivi” un'opportunità per rivitalizzare il centro e renderlo maggiormente attrattivo organizzando, in collaborazione con le associazioni del commercio iniziative promozionali ed eventi in grado di attrarre un maggior numero di frequentatori, anche nel fine settimana.
- Vengono rilevate anche notevoli potenzialità connesse allo sviluppo della ciclabilità sul territorio faentino attraverso lo sviluppo di progetti di promozione del turismo sostenibili, che ben si conciliano con le caratteristiche del territorio e l'offerta turistico culturale;
- modificare l'attuale servizio di bike sharing rendendolo maggiormente fruibile e appetibile e sostituendo i mezzi ad oggi disponibili con biciclette attrezzate con dotazioni che potrebbero renderne più apprezzato l'utilizzo da una fascia più estesa di utenti (es. mezzi più leggeri, dotati di cestino, attrezzati con seggiolini per bambini, biciclette anche per bambini);



**Figura 7. Stazioni del bike sharing al 2018 e area urbana servita.  
Fonte: Elaborazione Fondazione ITL.**

L'area servita dal bike sharing è pari a 10,5 km<sup>2</sup>, pari al 63% della superficie urbanizzata del territorio del Comune di Faenza (16,5km<sup>2</sup>).



**Figura 1. Analisi di scenario. Cambiamento della ripartizione modale (spostamenti interni ed entranti). Per i valori assoluti si rimanda a Tabella 9**

**STIMA TOTALE FABBISOGNO PUMS****€ 33.244.108,00****€ 5.650.000,00**

<b>CICLABILITA'</b>		
Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili	€ 24.000.000,00	€ 1.400.000,00
Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili-pedonali" in corrispondenza degli ingressi degli istituti scolastici	€ 500.000,00	
Rinnovo e potenziamento del servizio di bike sharing	€ 100.000,00	€ 200.000,00
Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata		
Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)	€ 150.000,00	
Incentivi per servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette		€ 50.000,00
<b>TOTALE CICLABILITA'</b>	<b>€ 24.750.000,00</b>	<b>€ 1.650.000,00</b>

# **B) Rapporto Ambientale**

**Tab. 7.2.1- Modalità di spostamento (movimenti sistematici) – Fonte ISTAT 2011**

<b>2011</b>	<i>auto</i>	<i>bici</i>	<i>TPL</i>	<i>piedi</i>	<i>altro (moto,ecc)</i>
<i>Interni al comune</i>	60,2%	23,9%	2,40%	11,0%	2,50%
<i>Ingresso</i>	77,3%	1,1%	19,8%	0,6%	1,1%
<i>Uscita</i>	76,7%	0,6%	21,8%	0,0%	0,9%
<i>Totale generale</i>	67,2%	14,3%	10,0%	6,6%	1,9%

**Tab. 7.2.2- Modalità di spostamento assunta per lo scenario attuale (2015) \***

<i>Stima 2015</i>	<i>auto</i>	<i>TPL</i>	<i>bici/piedi</i>	<i>altro (moto,ecc)</i>
<i>Totale generale</i>	64%	10%	24%	2%

\* Spostamenti interni e in ingresso nel comune

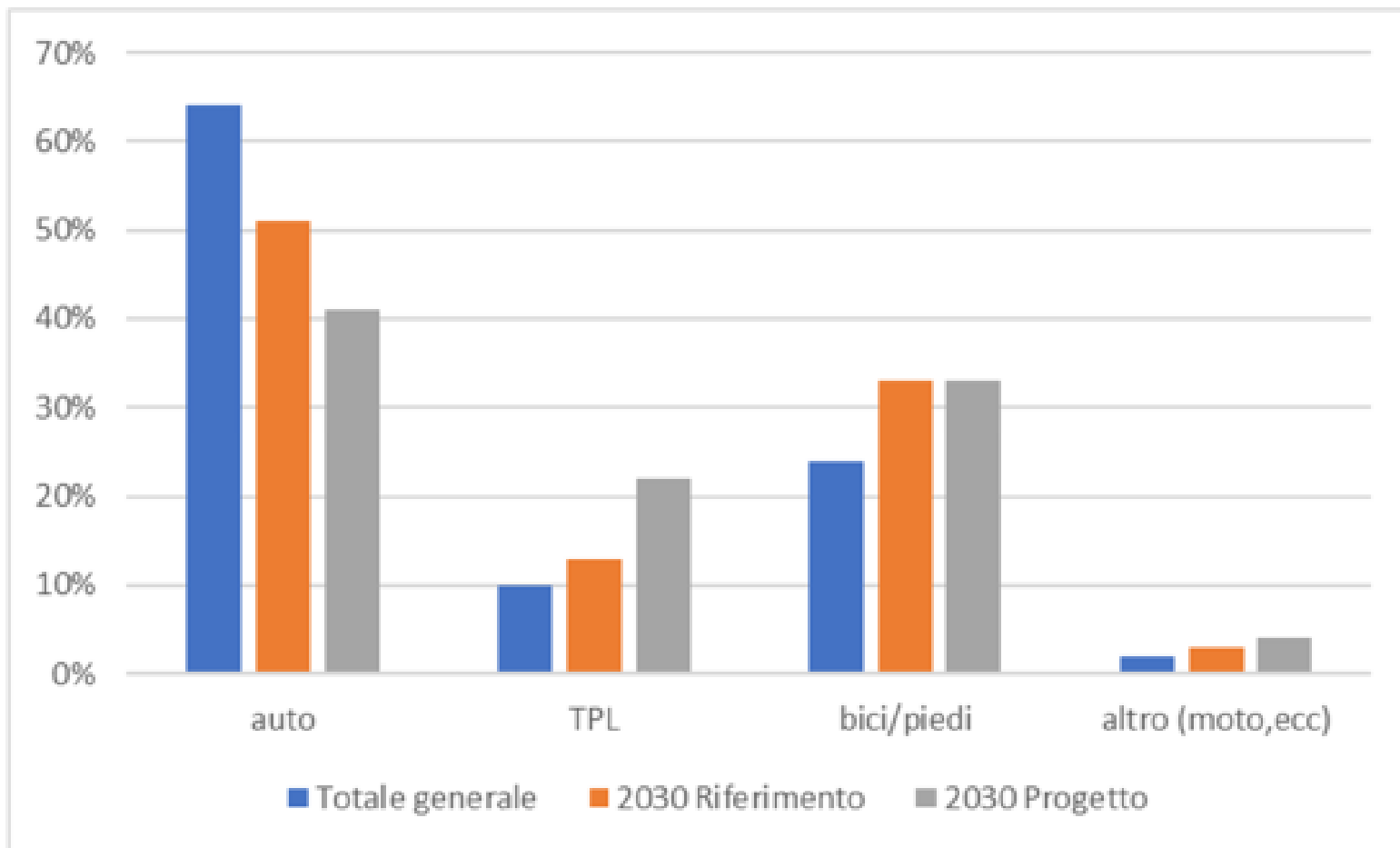


**Tab. 7.2.3- Modalità di spostamento stimata per gli scenari futuri \***

<i>Scenari</i>	<i>auto</i>	<i>TPL</i>	<i>bici/piedi</i>	<i>altro (moto,ecc)</i>
<i>2030 Riferimento</i>	51%	13%	33%	3%
<i>2030 Progetto</i>	41%	22%	33%	4%

\* Spostamenti interni e in ingresso nel comune

**Graf. 7.2.1 - Modalità di spostamento stimata per gli scenari futuri**



**Tab. 7.2.7- Estensione della Zona a Traffico Limitato**

	<b>Scenario Attuale</b>	<b>2030 Riferimento</b>	<b>2030 PUMS</b>
<b>Estensione ZTL (migliaia m<sup>2</sup>)</b>	170	170	700
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		0,00%	311,76%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>311,76</b>

**Tab. 7.2.8- Estensione delle aree pedonali**

	<b>Scenario Attuale</b>	<b>2030 Riferimento</b>	<b>2030 PUMS</b>
<b>Aree pedonali (migliaia m2)</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>20</b>
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		0,00%	81,82%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>81,82%</b>

**Tab. 7.2.9- Estensione delle Zone 30**

	<b>Scenario Attuale</b>	<b>2030 Riferimento</b>	<b>2030 PUMS</b>
<b>Zone 30 (km<sup>2</sup>)</b>	0,89	0,89	5,6
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		0,00%	529,21%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>529,21%</b>

**Tab. 7.2.10- Estensione della rete ciclabile**

	<b>Scenario Attuale</b>	<b>2030 Riferimento</b>	<b>2030 PUMS</b>
<b>Piste ciclabili (km)</b>	48,98	51,60	70,20
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		5,34%	43,31%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>36,05%</b>

- Se si rapportano i chilometri di piste ciclabili di ciascuno scenario al numero di abitanti attuali nel comune, si passa da circa 0,84 m/ab per lo scenario attuale, a circa l'1,2 m/ab dello scenario di Piano.
- L'estensione della rete di piste ciclabili avverrà attraverso la ricucitura di percorsi esistenti e la realizzazione di nuovi tratti di collegamento protetti in area urbana ed extraurbana.
- L'azione prevede inoltre la messa in sicurezza e la realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici, nonché l'identificazione e il potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata.

**Tab. 7.2.12- Indicatori del PUMS per il sistema della mobilità a confronto con quelli ottenuti per i due scenari esplorativi**

Indicatori di base	Unità di misura	Anno base (2015)	2030 PUMS	2030 PAIR	2030 PAIR senza TPL
Ripartizione Modo Auto*	%	64%	41%	49%	46%
Ripartizione Modo Trasporto Pubblico*	%	10%	22%	16%	16%
Ripartizione Modi attivi (piedi, bici)*	%	24%	33%	33%	34%
Ripartizione Modo Moto	%	2%	3%	2%	3%
Ripartizione Car sharing*	%	0%	1%	0%	1%
Tasso di motorizzazione	Autovetture/ 1000 abitanti	651	670	675	673
VKT autovetture a benzina e diesel*	Milioni VKT/anno	111	42	44	44
Incidenti gravi	var % numero pers. coinvolte	-	-17%	-15%	-16%
Incidenti mortali	var % numero pers. coinvolte	-	-24%	-19%	-22%

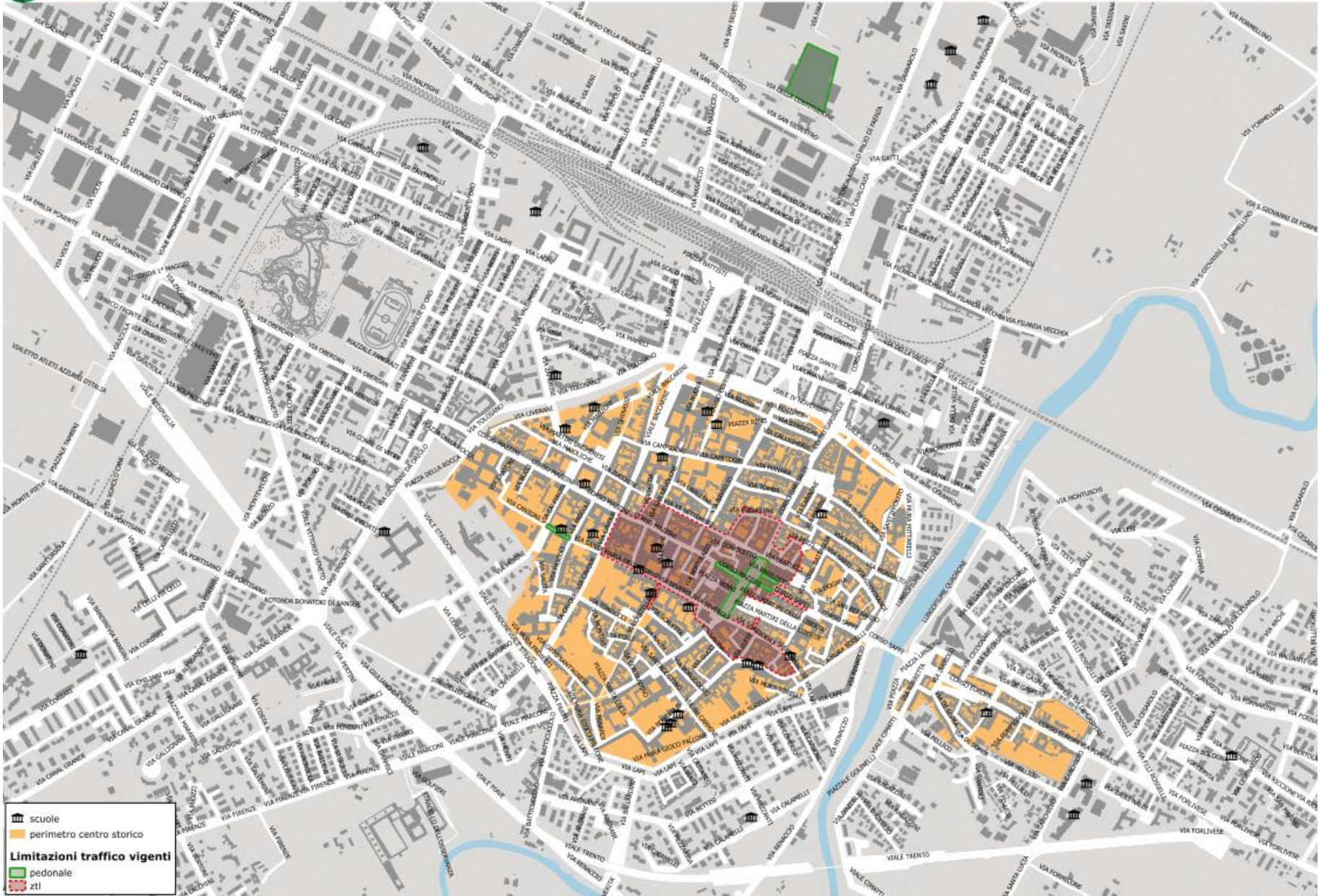
*\*considera sia gli spostamenti interni che in entrata.*

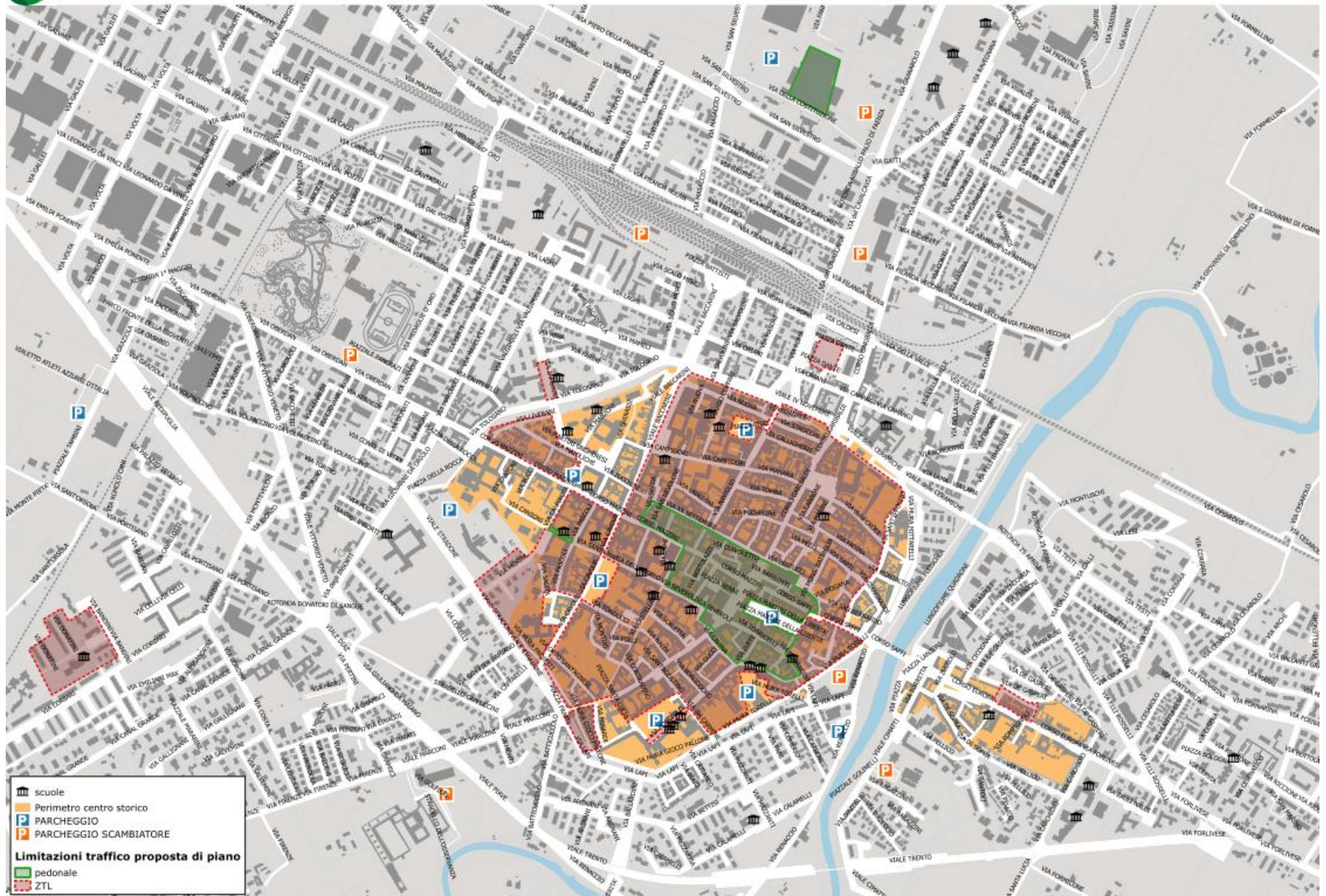


# 4. Descrizione dei contenuti di Piano

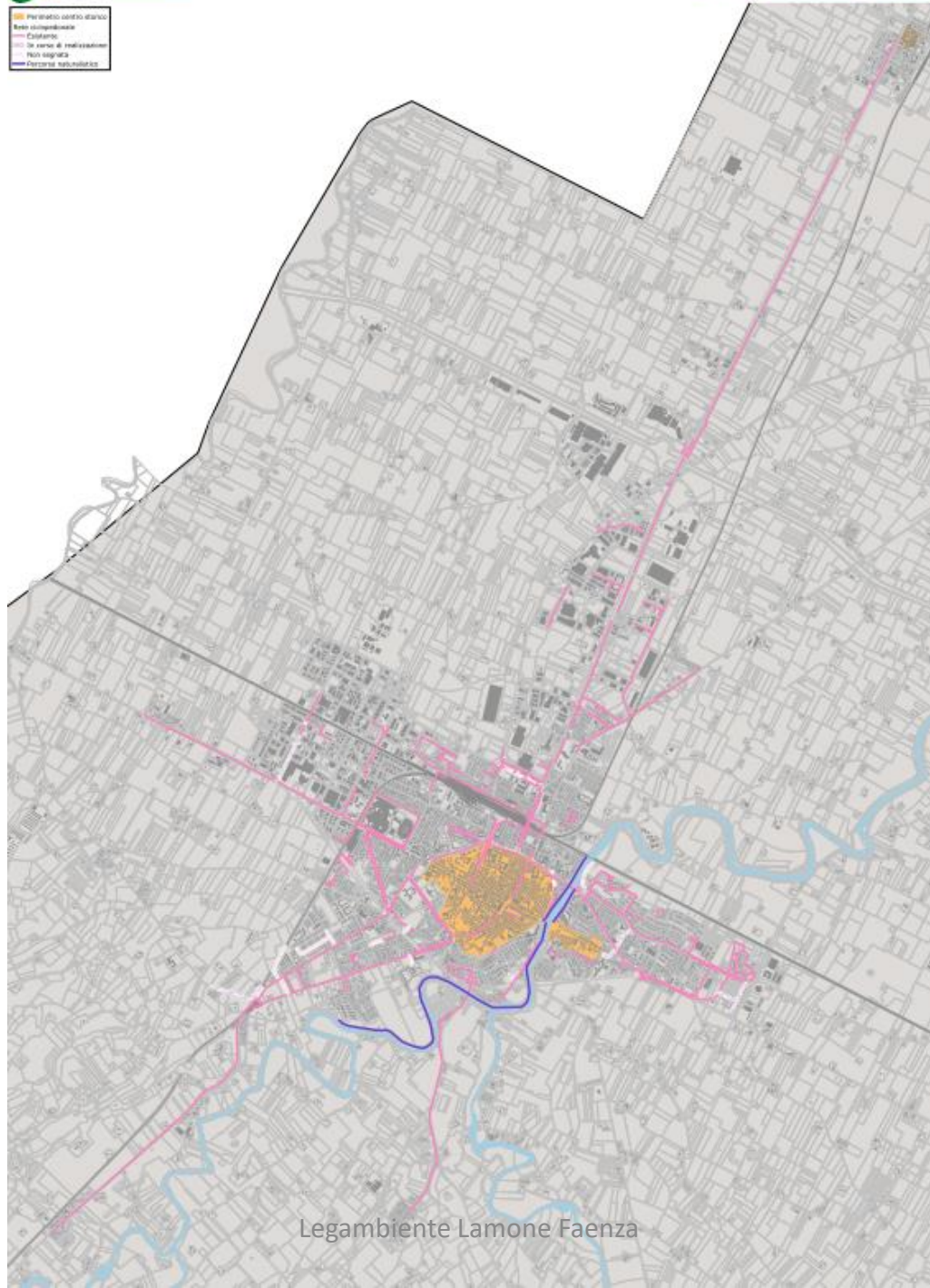
- 3. Potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici. Lo studio per la fattibilità di percorsi preferenziali per gli autobus, di cui al precedente punto, sarà parte e integrato nell'ambito di un più ampio progetto relativo agli interventi di viabilità ciclabile, finalizzato ai seguenti obiettivi:
  - - individuazione dei principali assi di traffico ciclabile;
  - - "censimento" di quanto già realizzato e coerente con gli obiettivi del PUMS;
  - - realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili in centro storico, anche a scapito della sosta dei veicoli a bordo strada;
  - - realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili protetti in area urbana ed in area extraurbana;
  - - messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici;
  - - estensione della diffusione del piedibus
  - - ampliamento del servizio di bici pubbliche;
  - - identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata;
  - - eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta.

- 5. Facilitare l'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarietà delle altre forme di spostamento (TPL, bike sharing, Mi muovo in bici, car sharing, car pooling, parcheggi di interscambio, ciclabilità):
- Realizzazione di uno studio intersettoriale e di confronto con altri soggetti pubblici operanti nel campo della mobilità pubblica (Ferrovie, Provincia, Regione, Agenzia) per l'individuazione dei punti di interscambio intermodale da attivare o riqualificare a Faenza.
- Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi), entro il 2018.
- Definizione della tempistica e della prospettiva di una più ampia e qualificata autostazione presso la stazione di Faenza





- Perimetrio centro storico
- Area circoscrizionale
- Area di sviluppo
- Area di realizzazione
- Non segnalata
- Perimetrio industriale



- Perimetrio centro storico
- Rete idrografica
- Canali
- In corso di realizzazione
- Non segnata
- Partenza naturalistica
- Da programmare nel Piano

