



**Comune di Faenza**

**LINEE DI INDIRIZZO  
PER IL  
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE  
FAENZA 2017-2030**

## **INTRODUZIONE**

### **QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE**

LIVELLO SOVRALocale (PAIR, PAES, PRIT, PTCP)

LIVELLO LOCALE (PGS, PSC, RUE, PIANO DEL TRAFFICO)

### **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

- Caratteristiche e dinamiche demografiche

- Tessuto economico e distribuzione delle imprese e dinamiche occupazionali

- localizzazione servizi e poli di attrazione

*Servizi educativi*

*Servizi socio-sanitari*

*Servizi commerciali*

*Altri servizi alla popolazione (musei, teatri, uff. pubblici)*

### **OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO**

#### **VIABILITÀ**

*Inquadramento sovralocale*

*Rete urbana*

#### **RETE E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO**

*Servizio di trasporto pubblico automobilistico*

*Rete e servizio ferroviario*

#### **CICLABILITÀ**

*Percorsi ciclabili*

*Servizi di supporto ai ciclisti*

#### **SISTEMA DELLA SOSTA**

*Sosta a bordo strada*

*Parcheggi esterni alla sede stradale*

#### **ALTRE INIZIATIVE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

*Car sharing*

*Spostamenti casa-scuola (pedibus e bicibus)*

*Sistema di ricarica per veicoli elettrici*

*Mobility management*

#### **LOGISTICA URBANA**

### **DOMANDA DI MOBILITÀ**

#### **PENDOLARISMO E SPOSTAMENTI SISTEMATICI**

#### **ANDAMENTO DEI FLUSSI VEICOLARI**

*Assi viari principali*

*Ingressi al centro storico (varchi ZTL)*

*Rilevamento regionale dei flussi di traffico*

#### **TRASPORTO PUBBLICO**

*Trasporto pubblico di area urbana e suburbana*

*Trasporto pubblico extraurbano*

*Servizi ferroviari*

### **CRITICITÀ E IMPATTI**

#### **INCIDENTALITÀ**

*Quadro di riferimento*

*Incidentalità*

*Miglioramento della sicurezza stradale*

**IMPATTI AMBIENTALI**

*Il parco veicolare*

*Qualità dell'aria*

*Inquinamento acustico*

**PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA**

**OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PUMS**

## INTRODUZIONE

Il Comune di Faenza ha avviato un percorso di analisi e studio per dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), come definito dalle linee guida europee, nazionali e regionali, anche al fine di ridefinire e aggiornare conseguentemente i propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità.

L'obiettivo principale di tale processo è quello di definire strumenti per gli indirizzi e le politiche promosse in ambito urbano coerenti con i mutamenti degli scenari macro economici e sociali, nonché alla necessità di ridefinire le scelte operate a livello locale adeguandole alla nuova impostazione europea e nazionale.

I Piani Urbani della Mobilità Sostenibile sono strumenti di pianificazione della mobilità di lungo periodo finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con gli altri piani di trasporto, il tutto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Inoltre, i PUMS si propongono di soddisfare la variegata domanda di mobilità di persone e imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città, secondo principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

Si tratta di piani flessibili che guardano ad un orizzonte temporale di circa 10-15 anni, che può essere nel tempo integrato con azioni e misure purché rispondenti ai principi base che li sostengono.

La Giunta Comunale, fermi restando gli indirizzi generali del Consiglio Comunale in materia di mobilità, con la deliberazione n. 359 del 22 dicembre 2015, ha approvato il Protocollo d'intesa tra la Regione Emilia-Romagna e i comuni aderenti all'accordo di qualità dell'aria per l'elaborazione delle linee di indirizzo per lo sviluppo dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS). La Regione, infatti, in adempimento della deliberazione regionale n. 1082 del 2015, con lo strumento del protocollo d'intesa sta incentivando e promuovendo la definizione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile nelle principali realtà urbane della regione. Pertanto, a seguito della sottoscrizione di tale protocollo d'intesa, è iniziato il percorso per la definizione del PUMS di Faenza.

Con la successiva Deliberazione della Giunta Regionale n. 275 del 29 febbraio 2016, inoltre, è stato indicato il 31 dicembre 2017 come scadenza entro la quale approvare il PUMS e sono stati formulati indirizzi in ordine ai principali indirizzi strategici che la Regione promuove, affinché vengano inseriti nei PUMS, al fine di raggiungere gli obiettivi regionali in materia di mobilità e ambiente, tra cui la riduzione del traffico veicolare e la promozione di modelli di mobilità collettiva sostenibile, pubblica e privata.

Il percorso per giugnere all'approvazione del PUMS entro il 2017 si sostanzia, non solo nel portare a compimento quanto indicato nelle sopra richiamate deliberazioni regionali, ma anche e in particolare operando secondo il nuovo approccio alla pianificazione strategica rappresentato dalle Linee guida della Commissione Europea per la redazione del PUMS/SUMP.

La Regione Emilia-Romagna ritiene necessario uniformare il quadro dei piani di settore dei maggiori comuni della nostra Regione che si sono dotati di un Piano Urbano del Traffico (PUT) o di un Piano Urbano della Mobilità (PUM), o anche di entrambi in tempi diversi. In questo contesto, l'elaborazione dei PUMS è anche un'importante occasione di aggiornamento dei piani di settore vigenti (PUT e PUM). I PUMS dovranno recepire gli obiettivi e gli indirizzi fissati dal Piano Aria Integrato Regionale per il settore trasporti e mobilità sostenibile ai fini del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria.

La Regione Emilia-Romagna, pertanto, attraverso gli atti sopra citati e anche in coerenza con quanto indicato per le strategie per la mobilità urbana ed il trasporto pubblico con

L'Atto di indirizzo regionale Delibera Assembleare n. 29 dell'8 Luglio 2015, promuove l'elaborazione e approvazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), per dotare il territorio di un quadro strategico anche a lungo termine delle politiche/azioni di settore dei maggiori comuni della regione.

In ambito comunitario, i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) sono esplicitamente richiamati nei documenti di indirizzo della politica di settore ed in particolare:

- dal Piano d'azione sulla mobilità urbana che individua, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- dal Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile, il quale, tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;
- dall'Urban Mobility Package del 2013 che ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica i principali requisiti.

La rilevanza dei PUMS a livello europeo è confermata anche dal fatto che questi piani sono richiamati nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città.

L'Unione Europea ha introdotto con Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - COM 2009/490 i Sustainable Urban Mobility Plans (in italiano Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS) per le città e le aree metropolitane.

La Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 "Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile" che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS.

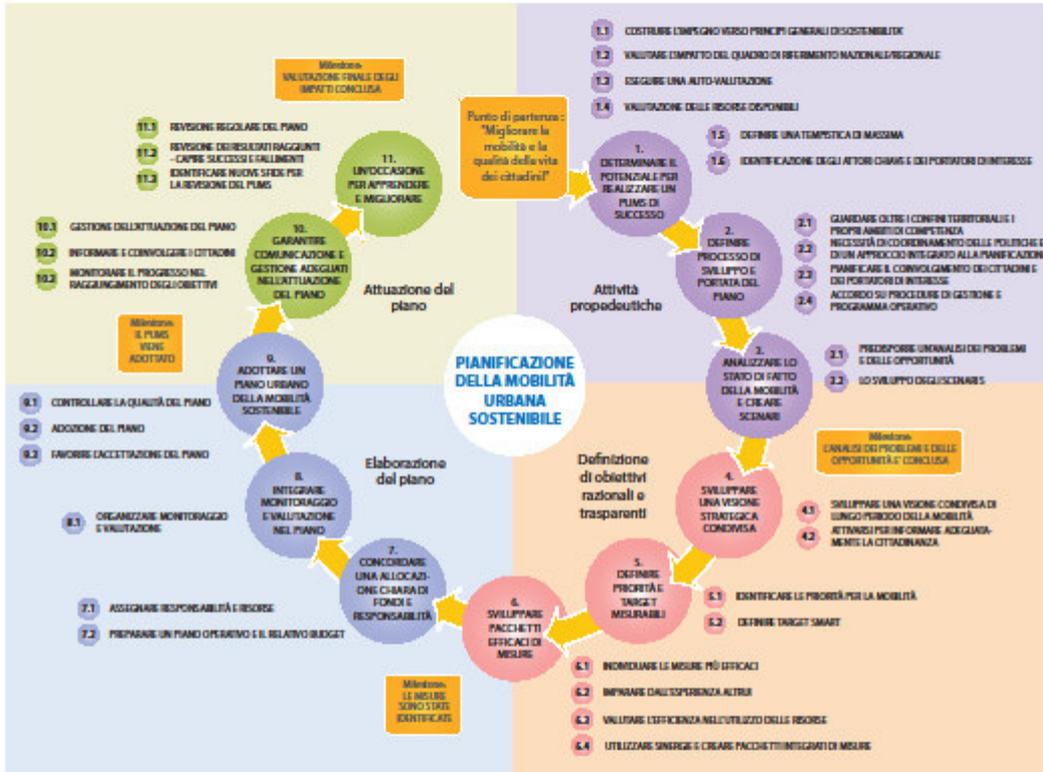
Quindi, la citata normativa europea ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati anche tramite incentivi per la loro elaborazione e con l'obiettivo di rendere la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile effettuata sulla base dei piani di mobilità delle città.

Le Linee guida europee sopra richiamate prevedono la suddivisione delle operazioni di preparazione/definizione/redazione dello strumento di pianificazione in 4 macro attività e 11 azioni, collegate tra loro attraverso un percorso idealmente senza soluzione di continuità:

Il "ciclo di vita" dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile è sintetizzato nello schema seguente.

PASSI, FASI E ATTIVITA'

CICLO DI PIANIFICAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE



In ambito nazionale la revisione delle Linee di indirizzo dei piani strategici intende tenere conto dell'esperienza maturata con l'applicazione dei PUM (Piani Urbani della Mobilità), oltre che dell'evoluzione metodologica e della citata esperienza maturata in ambito europeo. Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono in fase di elaborazione ed approvazione le Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità redatto dal gruppo di lavoro interministeriale e dei referenti regionali (in corso di

approvazione), istituito ai sensi dell'art. 4 comma a) dell' Accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di miglioramento della qualità dell'aria" sottoscritto il 19 dicembre 2013 tra il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, il Ministro dello Sviluppo Economico, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro delle politiche Agricole, alimentari e forestali, il Ministro della salute e i Presidenti delle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Veneto, delle Regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia e delle Province autonome di Trento e Bolzano.

#### *Struttura delle linee di indirizzo*

Il percorso di redazione delle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Faenza per il periodo 2017-2030, il cui esito è rappresentato dal presente documento, si è sviluppato attraverso le seguenti attività:

- 1) costituzione di un gruppo di lavoro intersettoriale, comprendente le competenze interne del Comune di Faenza presenti nell'ambito del Settore Polizia Municipale, Settore lavori pubblici, Settore Territorio dell'Unione della Romagna Faentina e Settore Sviluppo economico e Politiche europee;
- 2) la individuazione e condivisione del quadro delle conoscenze nel settore della mobilità e delle sue interazioni con le dinamiche territoriali, economiche, sociali e ambientali;
- 3) l'analisi dei punti di forza e di debolezza su cui il piano è chiamato ad intervenire;
- 4) l'individuazione degli obiettivi e degli indirizzi strategici prioritari da cui partire per la definizione del Piano e da sottoporre ai decisori pubblici, ai portatori di interessi sociali ed economici e ai cittadini come base di un processo partecipativo: le linee di indirizzo del Piano quale indicazione della visione della mobilità a Faenza per prossimi dieci anni.

Nello specifico, il presente documento è articolato nei capitoli seguenti:

- Quadro della pianificazione e programmazione;
- Inquadramento territoriale;
- Offerta di reti e servizi di trasporto;
- Domanda di mobilità e caratterizzazione della stessa;
- Criticità e impatti;
- Individuazione dei punti di forza e di debolezza;
- Proposte di obiettivi e indirizzi strategici del PUMS 2017-2030.

## QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Il capitolo sintetizza gli interventi (infrastrutture e misure) inseriti nel quadro della pianificazione e programmazione in essere relativamente al territorio comunale di Faenza. L'analisi tiene in considerazione i seguenti livelli:

### LIVELLO SOVRACOMUNALE

- PRIT 2020 (Piano regionale integrato dei trasporti);
- PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale);
- Accordo di programma per la qualità dell'aria 2012-2015;
- PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);

### LIVELLO INTERCOMUNALE E COMUNALE

- PSC (Piano Strutturale Associato dei Comuni di Faenza, Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Riolo Terme e Solarolo);
- RUE Comune di Faenza (Regolamento Urbanistico Edilizio)

### LIVELLO SOVRALocale (PAIR, PAES, PRIT, PTCP)

#### ***PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale)***

Il PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale), adottato con delibera n. 1180 del 21/07/2014, è lo strumento con il quale la Regione Emilia-Romagna individua le misure da attuare per garantire il rispetto dei valori limite e perseguire i valori obiettivo definiti dall'Unione Europea.

L'orizzonte temporale massimo per il raggiungimento di questi obiettivi è fissato all'anno 2020, in linea con le principali strategie di sviluppo europee e nazionali.

In aggiunta, il PAIR individua alcune misure da attuarsi in una fase successiva, in un'ottica di programmazione di lungo periodo, necessarie al mantenimento dei risultati ottenuti a fronte delle prevedibili modifiche del contesto socio-economico.

Gli ambiti di intervento prioritari individuati dal PAIR 2020 per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria sono:

- le città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio;
- trasporti e mobilità;
- energia;
- attività produttive;
- agricoltura;
- acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni;
- ulteriori misure: applicazione del principio del saldo zero;
- le misura sovra-regionali.

Un focus specifico è riservato all'ambito territoriale delle città, dove si concentra la più alta densità abitativa e quindi la maggioranza della popolazione esposta al superamento dei valori limite, con un approccio trasversale alle tematiche sopra citate che caratterizzano le attività in ambito urbano.

Il PAIR prescrive che gli obiettivi di qualità dell'aria devono essere recepiti all'interno degli strumenti di pianificazione di ogni livello (es. Piani settoriali, PUT, PUM, PSC, strumenti attuativi, ecc.).

Tutti gli strumenti di pianificazione devono inoltre prevedere una valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria delle misure in essi previste, ai fini di verificare il non peggioramento della stessa.

La tabella successiva presenta e riassume le misure contenute nel PAIR 2020 per ciascun ambito di intervento.

*PAIR 2020: misure per il risanamento della qualità dell'aria relative ai trasporti*

<b>AMBITI DI INTERVENTO E OBIETTIVI</b>	<b>MISURE</b>
<p>Le città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio  <i>Obiettivo: ridurre l'impatto da traffico dovuto agli spostamenti casa-lavoro e casa-studio ed alle esigenze di accesso ai servizi in ambito urbano</i></p>	<p>Limitazione della circolazione in ambito urbano (dal lunedì al venerdì dalle ore 8.30 alle 18.30) nei Comuni dotati di idoneo trasporto pubblico locale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ampliamento delle aree oggetto delle limitazioni dall'1 ottobre 2015 stabilendo che le limitazioni si applicano almeno ai "centri abitati" come definiti ai sensi del Codice della Strada;</li> <li>• ampliamento delle classi di veicolo oggetto di limitazione (autovetture diesel euro 3, autovetture benzina euro 1 e 2, veicoli a GPL e metano euro 1, motocicli e ciclomotori euro 1 dall'1 ottobre 2020, mezzi commerciali euro 3 diesel;</li> <li>• domeniche ecologiche (prime domeniche del mese, dal 1° ottobre al 31 marzo con sospensione nel periodo natalizio 20 dicembre - 6 gennaio);</li> <li>• limitazione omogeneizzazione del numero e tipologia delle deroghe.</li> </ul> <p>Riduzione dei flussi veicolari nei centri abitati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• estensione minima delle ZTL pari almeno al 100% del centro storico;</li> <li>• estensione delle aree pedonali pari almeno al 20% dei centri storici;</li> <li>• incentivi approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero da attuare mediante azioni rivolte alla promozione e diffusione della mobilità ciclistica, quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ realizzazione di piste ciclabili, che vadano a costituire una rete continuativa e di qualità per gli spostamenti quotidiani;</li> <li>○ diffusione più capillare in ambito di rastrelliere e depositi protetti per biciclette, soprattutto nei punti di interscambio modale e nei centri attrattori;</li> <li>○ potenziamento dell'intermodalità tra mobilità ciclabile e mezzi pubblici;</li> <li>○ individuazione di itinerari ciclopedonali nell'ottica di un approccio integrato fra utenti deboli e utenti forti della strada;</li> <li>○ riduzione degli attuali limiti di velocità per i veicoli a motore sulle strade urbane ed extraurbane utilizzate promiscuamente da mezzi a motore e ciclisti;</li> <li>○ realizzazione di interventi che facilitino la convivenza mediante la moderazione del traffico (zone 30, ZTL e zone pedonali permeabili per i ciclisti);</li> <li>○ introduzione della "strada lenta" ovvero a priorità ciclopedonale.</li> </ul> </li> </ul> <p>Altre misure di tipo emergenziale</p>

<b>AMBITI DI INTERVENTO E OBIETTIVI</b>	<b>MISURE</b>
<p>I trasporti e la mobilità</p> <p><i>Obiettivo: spostare quote di mobilità da quella privata a quella collettiva e dall'utilizzo di mezzi inquinanti a quelli a impatto zero o a minor impatto ambientale</i></p>	<p>Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di trasporto delle persone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rinnovo parco autobus con sostituzione dei mezzi più inquinanti con autobus a minore impatto ambientale e rinnovo materiale rotabile;</li> <li>• potenziamento e riqualificazione dell'offerta dei servizi del trasporto pubblico locale e regionale per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato:</li> <li>• potenziamento del car sharing;</li> <li>• interventi per l'interscambio modale;</li> <li>• integrazione modale e tariffaria;</li> <li>• sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems) e dei progetti di infomobilità;</li> <li>• politiche di Mobility Management: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ promozione di accordi che prevedano l'attivazione di piedibus e/o bicibus per gli spostamenti casa scuola;</li> <li>○ iniziative per diffondere il car-pooling;</li> <li>○ promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto);</li> <li>○ azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze e telelavoro.</li> </ul> </li> </ul>
	<p>Rinnovo del parco veicolare (autoveicoli, motocicli, ciclomotori):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (biciclette a pedalata assistita, motocicli elettrici e autovetture elettriche);</li> <li>• potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città (con smart card "Mi Muovo);</li> <li>• rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a basse emissioni;</li> <li>• diffusione più capillare delle stazioni di rifornimento di metano per autotrazione nelle aree servite della rete di distribuzione;</li> <li>• applicazione del bollo differenziato.</li> </ul>
	<p>Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di trasporto delle merci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rinnovo del parco mezzi per il trasporto merci, attraverso l'inasprimento graduale delle limitazioni alla circolazione dei mezzi più inquinanti nei centri abitati;</li> <li>• gestione del trasporto merci nell'ultimo km e nelle ZTL con veicoli a basso impatto;</li> <li>• promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci a corto raggio (50-60 km);</li> <li>• promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci;</li> <li>• spostamento modale delle merci su rotaia.</li> </ul>

<b>AMBITI DI INTERVENTO E OBIETTIVI</b>	<b>MISURE</b>
	Utilizzo ottimale dei veicoli: "Eco Driving"
Acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni  <i>Obiettivo: Convertire verso una mobilità più sostenibile le flotte degli enti pubblici</i>	Progressiva conversione parco mezzi degli enti pubblici in flotte ecologiche  Dotazioni di stalli protetti per la sosta delle biciclette per dipendenti pubblici e per utenti

Il PAIR lega ciascuna misura del Piano a uno o più valori obiettivo.

Di seguito si riporta un estratto del sistema di target contenuti nel Piano.

<b>MACRO AZIONE</b>	<b>MISURA</b>	<b>OBIETTIVO / STRUMENTO ATTUATIVO</b>	
A1. La città, la pianificazione e l'utilizzo del territorio	a) Aggiornamento pianificazione territoriali e comunale	Assunzione degli obiettivi di qualità dell'aria nei Piani e verifica del non peggioramento della stessa	
A2. Riduzione dei flussi di traffico nel centro abitato	a) Promozione dell'estensione delle aree pedonali	20% centro storico	Riduzione del 20% dei flussi di traffico nel centro abitato
	b) Estensione delle aree ZTL	100% centro storico	
	c) Armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL	Riduzione n. di accessi	
	d) Misure di gestione della mobilità urbana integrative o sostitutive di aree pedonali e ZTL	Aggiornamento PUT	
	e) Promozione della mobilità ciclabile ed incremento piste ciclabili	1.5m/ab. Mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani	
A3. Limitazioni della circolazione	a) Limitazione della circolazione privata nei centri abitati (lun-ven 8.30 - 18.30)	100% centro abitato (dal 1° ottobre 2015)	
	b) Limitazione della circolazione privata nei centri abitati nelle domeniche ecologiche	100% centro abitato (dal 1° ottobre 2015)	

MACRO AZIONE	MISURA	OBIETTIVO / STRUMENTO ATTUATIVO
	c) Limitazione e omogeneizzazione del numero e tipologia delle deroghe al rispetto delle limitazioni	Individuare una lista di categorie concordata e ridotta alle situazioni di tipo eccezionale ed emergenziali
B1. Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale e regionale	a) Rinnovo parco autobus con sostituzione dei mezzi più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale	Sostituzione autobus <= Euro 2 nelle aree urbane entro 2020
	b) Potenziamento e riqualificazione dell'offerta dei servizi del TPL su gomma per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato (incremento delle corsie preferenziali; iniziative tariffarie; iniziative di comunicazione; ottimizzazione dei percorsi) e potenziamento e riqualificazione del TPL e regionale su ferro	Potenziamento dei servizi del TPL su gomma del 10% e potenziamento dei servizi del trasporto su ferro del 20%
	c) Potenziamento car sharing	Favorire la diffusione del car sharing creando una rete regionale nei principali Comuni
	d) Interventi per l'interscambio modale: realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico	Aumento della ripartizione modale verso il trasporto pubblico locale e regionale e dei percorsi ciclo-pedonali ai fini del raggiungimento degli obiettivi di diversione modale in ambito urbano ed extraurbano
	e) Integrazione modale e tariffaria: completamento del sistema di tariffazione integrata ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta ricarica elettrica...)	
	f) Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems) e di progetti di infomobilità	
B2. Politiche di Mobility Management	a) Promozione di accordi che prevedano l'attivazione di piedibus e/o bicibus per gli spostamenti casa scuola	Estensione del Piedibus/Bicibus alla maggioranza degli Istituti primari delle aree urbane dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti

MACRO AZIONE	MISURA	OBIETTIVO / STRUMENTO ATTUATIVO
	b) Iniziative per diffondere il car-pooling	Diffusione della pratica del car pooling e delle piattaforme web di gestione
	c) Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto)	Inserire nei bandi per le imprese il vincolo di realizzare politiche di mobility management ai fini della riduzione degli spostamenti casa-lavoro Promuovere iniziative di Mobility management negli enti pubblici
	d) Azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze e telelavoro	Riduzione degli spostamenti connessi all'attività lavorativa
B3. Mobilità elettrica e rinnovo del parco veicolare per favorire veicoli a basse emissioni	a) Incentivazione e promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (biciclette a pedalata assistita, motocicli elettrici e autovetture elettriche)	Aumento della flotta di veicoli elettrici ed ibridi fino a coprire almeno il 10% delle nuove immatricolazioni
	b) Potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città	Completamento della rete regionale di colonnine di ricarica, sviluppo di una infrastruttura di ricarica rapida e ulteriore incentivo all'installazione di colonnine di ricarica aziendali
	c) Rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a basse emissioni	Rinnovare il parco veicolare attraverso azioni di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti (Benzina Euro 1, Diesel Euro 3 al 2015; Benzina Euro 2, Diesel Euro 4 al 2020; benzina GPL/metano Euro 1 al 2020; ciclomotori e motocicli Euro 1 al 2020; diesel Euro 5 entro il 2025).
	d) Diffusione più capillare delle stazioni di rifornimento di metano per autotrazione nelle aree servite della rete di distribuzione	Aumento del n. di stazioni di rifornimento di metano e biometano
	e) Applicazione del bollo differenziato	Variazione della tassa automobilistica in funzione del potere emissivo
B4. Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	a) Limitazione degli accessi ai centri urbani ai veicoli commerciali più inquinanti e incentivazione del rinnovo parco mezzi	Indurre il ricambio dei veicoli più obsoleti, attraverso la limitazione della circolazione nei centri urbani dei veicoli commerciali pesanti e dei veicoli commerciali leggeri diesel <= Euro 3 al 2015;

MACRO AZIONE	MISURA	OBIETTIVO / STRUMENTO ATTUATIVO
		<= Euro 4 al 2020 e <= Euro 5 entro il 2025. Incentivare la sostituzione con veicoli a basso impatto ambientale (Euro 6, GPL, metano, elettrici)
	b) Gestione del trasporto merci nell'ultimo km e nelle zone ZTL con veicoli a basso impatto	Aggiornamento dell'accordo per l'accesso dei veicoli commerciali alle ZTL Promozione e diffusione di progetti per la distribuzione merci nell'ultimo km e nelle ZTL con veicoli a bassissimo impatto ambientale
B5. Razionalizzazione della logistica del trasporto merci corto raggio e nei distretti	a) Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci a corto raggio (50-60 km)	Promuovere progetti per la razionalizzazione della raccolta e distribuzione delle merci di corto raggio anche attraverso il coordinamento delle associazioni di categoria e accordi di filiera
	b) Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci nei distretti industriali / artigianali	Promozione e diffusione di progetti di ottimizzazione della logistica merci e di innovazione tecnologica nelle filiere industriali, artigianali
B6. Sviluppo dell'intermodalità per merci a lungo raggio	a) Spostamento modale del trasporto merci da mezzi su gomma a treno	Incentivazione al trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro
B7. Mobilità sostenibile di persone e merci	a) Utilizzo ottimale dei veicoli: "Eco Driving" (introduzione addestramento all'eco-guida come formazione per gli autisti di autobus; incentivare la frequenza a corsi per l'addestramento pratico all'eco-guida)	Promozione della guida ecologica dei veicoli pubblici e privati
F1. Acquisti verdi nelle Pubbliche amministrazioni	Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici (progressiva conversione parco mezzi enti pubblici in flotte ecologiche; dotazioni di stalli protetti per bici per dipendenti pubblici e per utenti)	Bandi per enti pubblici

I risultati complessivi derivanti dall'applicazione dello scenario di Piano del PAIR 2020 sono così sintetizzati nel documento regionale:

- l'applicazione delle misure del piano porterebbe a un sostanziale miglioramento della qualità dell'aria rispetto allo scenario tendenziale. Il valore limite annuale per PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> sarebbe rispettato su tutto il territorio;

- nello scenario di piano, in condizioni meteorologiche tipiche, la popolazione esposta a superamenti del valore limite giornaliero scenderebbe dal 64% all'1% della popolazione residente;
- sarebbero tuttavia ancora possibili superamenti locali del valore limite giornaliero per PM<sub>10</sub> in alcune aree, di dimensioni ridotte rispetto alle attuali;
- il valore limite giornaliero per PM<sub>10</sub> sarebbe rispettato in tutte le città capoluogo in condizioni meteorologiche tipiche, ma potrebbero verificarsi superamenti in meteorologiche avverse e/o in prossimità delle sorgenti di emissione.

È necessario prestare particolare attenzione ad alcune situazioni locali potenzialmente critiche, dove si potrebbero registrare superamenti del valore limite giornaliero per PM<sub>10</sub> e, in misura più limitata, del valore limite annuale per PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub>.

### **ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA QUALITÀ DELL'ARIA 2012-2015**

Il 26 luglio 2012 la Regione Emilia-Romagna, le Province e le Amministrazioni comunali delle città interessate (capoluoghi ma non solo) hanno sottoscritto l'Accordo di programma 2012-2015 per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE.

L'accordo ha individuato il complesso di misure da applicare per il risanamento della qualità dell'aria ed in particolare per la riduzione della concentrazione di PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub> trovando applicazione nei territori dei Comuni capoluogo di provincia della Regione Emilia-Romagna, in quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti e negli ulteriori Comuni che intendano aderire allo stesso tramite sottoscrizione volontaria.

Tra gli obiettivi prioritari dell'accordo vi è il miglioramento della mobilità sostenibile mediante il potenziamento dei sistemi di mobilità collettiva (TPL, ferrovie, car sharing, car pooling) e spostamento verso l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (bicicletta, veicoli elettrici, a GPL, a metano, ibridi). Per realizzare gli obiettivi, il testo dell'accordo fa riferimento alle misure di tipo strutturale, gestionale ed emergenziale di seguito specificate. Al momento della redazione del presente rapporto, il nuovo Accordo di programma per la qualità dell'aria per il successivo triennio 2015-2017 è in corso di negoziazione tra la Regione Emilia-Romagna e gli enti sottordinati.

### **PAES**

I comuni dell'Unione della Romagna Faentina, compreso il Comune di Faenza, hanno aderito alla iniziativa della Commissione europea denominata "Patto dei sindaci"; gli enti che hanno aderito si impegnano ad agire per raggiungere entro il 2020 l'obiettivo di ridurre del 20% le emissioni di gas serra.

Per tradurre il proprio impegno politico in misure e progetti pratici, i firmatari del Patto devono in particolare redigere un Inventario di base delle emissioni. Si impegnano inoltre a elaborare, entro due anni dalla data di adesione del consiglio locale, un Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) che delinea le principali azioni che le autorità locali pianificano di intraprendere. Questo forte impegno politico segna l'inizio di un processo a lungo termine, durante il quale ogni due anni le città forniranno informazioni sui progressi compiuti.

Gli enti dell'Unione della Romagna Faentina hanno approvato il PAES (concordato a livello di Unione) in data 31/03/2015.

Fra le "azioni" inserite nel Piano ve ne sono alcune che riguardano esplicitamente la mobilità che sono:

- Promozione di punti di ricarica per auto, moto e bici elettriche.
- Promozione per la trasformazione in elettrico del trasporto pubblico e del servizio NCC.
- Redazione di un Piano per la mobilità sostenibile a livello di URF
- Azione pilota dimostrativa: sperimentazione di mobilità elettrica alimentata da RES (Renewable Energy Sources -fonti di energia rinnovabili)

### ***PRIT 2020 (Piano regionale integrato dei trasporti)***

La Regione Emilia-Romagna, con DGR n. 159 del 20 febbraio 2012, ha approvato la proposta di adozione del Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 2020.

Il PRIT 2020 costituisce un aggiornamento del PRIT98, con una nuova visione che ruota attorno a due

assi strategici:

- la "sostenibilità del sistema" che si riferisce al controllo e alla riduzione degli impatti ambientali,

tenendo in considerazione anche la dimensione sociale, economica e della cittadinanza attiva;

- il governo della domanda di mobilità che si basa sul paradigma strategico che, per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, non si deve puntare a muovere i veicoli, ma piuttosto a garantire i massimi livelli di accessibilità alle merci e alle persone, favorendo per queste ultime pari opportunità nel raggiungimento di luoghi e attività del territorio.

Il PRIT afferma cioè il principio che le dinamiche del settore dei trasporti, opportunamente governate in armonia con gli indirizzi strategici del PTR, possano contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale sostenibile.

Per quanto riguarda Faenza, il PRIT si sofferma in particolare su alcuni interventi relativi all'infrastruttura ferroviaria per l'elettrificazione della linea Granarolo-Lugo-Lavezzola e la tratta Faenza-Borgo S. Lorenzo. L'utilizzo pieno, a "doppio binario", della tratta Ravenna-Russi e revisione delle sezioni di blocco:

- per potenziare e razionalizzare le relazioni cadenzate Bologna-Ravenna e Faenza-Ravenna;

- per velocizzare i servizi "lunghi" di interpolo tra Bologna e Ravenna.

Il PRIT individua anche interventi sulla riconfigurazione infrastrutturale e dotazionale del "nodo di Faenza" la cosiddetta "bretella di Faenza" di collegamento tra la linea ferroviaria in provenienza da Rimini con la linea Faenza-Granarolo-Ravenna) per la diversificazione degli itinerari, soprattutto merci; per alleggerire il traffico merci della tratta Rimini-Ravenna. Inoltre, sempre per quanto riguarda il servizio ferroviario, prevede il miglioramento dell'accessibilità agli spazi pubblici di stazione e alle banchine nelle aree ferroviarie, occorre completare gli interventi di riqualificazione e potenziamento, che devono avere priorità di attuazione nelle stazioni/fermate più frequentate della regione (tra cui Faenza), utilizzate da circa il 90% dell'intera utenza regionale.

Per quanto riguarda il traffico merci ferroviario, Faenza viene individuato come uno dei 9 nodi intermodali principali della piattaforma regionale, prevedendo la delocalizzazione dell'attuale scalo in area meno urbanizzata.

### ***Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)***

Il PTCP della Provincia di Ravenna è redatto secondo le disposizioni della L.R. 20/2000 e ss. mm. e ii., adeguando il precedente Piano alla nuova legge urbanistica regionale, alla luce dell'aggiornamento del quadro di riferimento socio-economico.

Il PTCP costituisce atto di programmazione generale e si ispira ai principi della responsabilità, della leale cooperazione e della sussidiarietà nei rapporti con lo Stato, la Regione e fra gli enti locali, e della concertazione con le forze sociali ed economiche. Per quanto riguarda il sistema della mobilità, il Piano dedica un capitolo ai principali argomenti in tema di mobilità: ferrovie, idrovie, infrastrutture stradali, reti di itinerari ciclabili di rilievo provinciale, orientamenti per una mobilità urbana efficiente e sostenibile.

L'art. 11.1 delle NTA definisce gli indirizzi del PTCP riguardo al sistema della mobilità e direttive alla pianificazione di settore.

## **LIVELLO LOCALE (PGS, PSC, RUE, Piano del Traffico)**

### ***La pianificazione urbanistica associata (PSC)***

Il Piano Strutturale Comunale Associato è uno strumento programmatico a lungo periodo e delinea le scelte strategiche di assetto, sviluppo e tutela della integrità fisica, ambientale e dell'identità culturale del territorio dell'ambito faentino indicando i criteri cui le successive azioni e progetti puntuali, dovranno attenersi.

Il PSC Associato viene delineato come una nuova opportunità per garantire flessibilità e automatica convergenza a livello sovralocale delle tematiche territoriali ed è fondato su una visione organica ed inedita del territorio con l'obiettivo di promuovere strategie urbanistiche e non solo orientate ad elevare il benessere della collettività.

L'intero processo assume a proprio fondamento la sostenibilità delle scelte e l'identità dei luoghi quali elementi imprescindibili da perseguire e tutelare, attraverso un approfondito quadro conoscitivo di tutti gli elementi di cui si compone il territorio e l'analisi degli aspetti condizionanti della vita dello stesso.

In questo senso il PSC Associato sintetizza le aspirazioni dei 6 comuni (Faenza, Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Riolo Terme e Solarolo), che poi si sono associati nella novella Unione della Romagna Faentina nel 2015.

Il PSC al fine di elevare la competitività dell'intero sistema d'ambito, individua tre livelli d'azione:

- 1) le strategie generali
- 2) i progetti puntuali
- 3) le azioni urbanistiche per ampliare la rete delle eccellenze territoriali.

Riguardo la mobilità, il PSC indica il trasporto pubblico nella città di Faenza e quale collegamento tra i centri minori e la città, come un tema di rilevanza strategica. Pur in presenza di un bacino di popolazione non elevato, il PSC indica nel "Piano per la mobilità sostenibile", lo strumento idoneo per portare a sintesi le varie esigenze sintetizzate e richiamate di seguito:

- aumentare l'attrattività della stazione FS di Faenza, consentendo l'accesso dal lato nord (Via Filanda Nuova), con la realizzazione di un grande parcheggio al posto dell'attuale scalo merci e spostando, nelle adiacenze, la stazione delle autocorriere, oggi ubicata in Viale Delle Ceramiche;
- mantenere, come minimo, l'attuale offerta di trasporto pubblico, ferroviario e su gomma. In particolare le linee ferroviarie Ravenna-Castel Bolognese-Bologna e Ravenna-Faenza-Firenze sono da ritenersi strategiche per il territorio faentino anche in relazione agli aspetti turistici;
- prevedere lo spostamento dello scalo merci dal centro della città alla zona Nord, in prossimità del Casello autostradale A14, rappresenta un'azione importante per la mobilità sostenibile delle merci;
- la realizzazione dei due itinerari ciclabili di rilievo strutturale (Faenza-Castel Bolognese e Granarolo-Faenza-Brisighella) per favorire l'uso della bicicletta anche per spostamenti di livello medio-lungo in ambito protetto;
- affermare che nella città di Faenza i mezzi di trasporto pubblico (piccoli bus) devono evolvere verso modelli a trazione elettrica e in ogni caso senza emissioni di inquinanti. Valutare anche soluzioni di taxi a chiamata per agevolare soprattutto particolari categorie di utenti (anziani, disabili);
- nella città e nelle nuove zone di urbanizzazione periferica, diffondere maggiormente il servizio di bici pubbliche, mediante la realizzazione di idonei micro-parcheggi protetti ed illuminati. Nelle zone esistenti, potenziare il servizio in prossimità dei poli funzionali (commerciali, produttivi, ecc).

### ***La pianificazione urbanistica comunale (RUE)***

Il nuovo Regolamento Urbanistico Edilizio approvato il 31.03.2015, si pone in logica continuità con i principi della pianificazione faentina, introdotti dal PRG del 1998, i cui temi fondanti sono la sostenibilità costruttiva e territoriale a largo raggio, facendo propri i 10 punti che sono stati il cuore del PRG, presi a modello come modo di procedere e utilizzando le 4 macro qualità dettate dal PSC, come argomenti chiave : la qualità sociale, insediativa, ecologica e paesaggistica.

Sono principi di sostenibilità insediativa, di qualità delle trasformazioni e di fiducia nel progetto del disegno urbano e dell'architettura.

Se il filo conduttore è analogo, è cambiato però il dinamismo territoriale e la cornice normativa; fino a pochi anni fa andava regolata in modo organico la tendenza al completamento dei margini della città, pur mantenendone i suoi confini principali, ora invece lo sguardo è rivolto esclusivamente alla città esistente che viene stimolata al rinnovo nel rispetto di principi di sicurezza, sostenibilità ed identità.

Per il territorio rurale, invece ne viene rafforzata la valorizzazione in armonia con le caratteristiche fisiche dei luoghi ed in equilibrio con le risorse disponibili per finalità produttive agricole improntate alla sostenibilità. Le novità più rilevanti riguardano il nuovo modo di guardare ad un futuro lontano puntando su due direttrici di lavoro: la consapevolezza della messa in sicurezza sismica del patrimonio esistente e di quella idrogeologica del territorio, unitamente alla riqualificazione energetica del costruito.

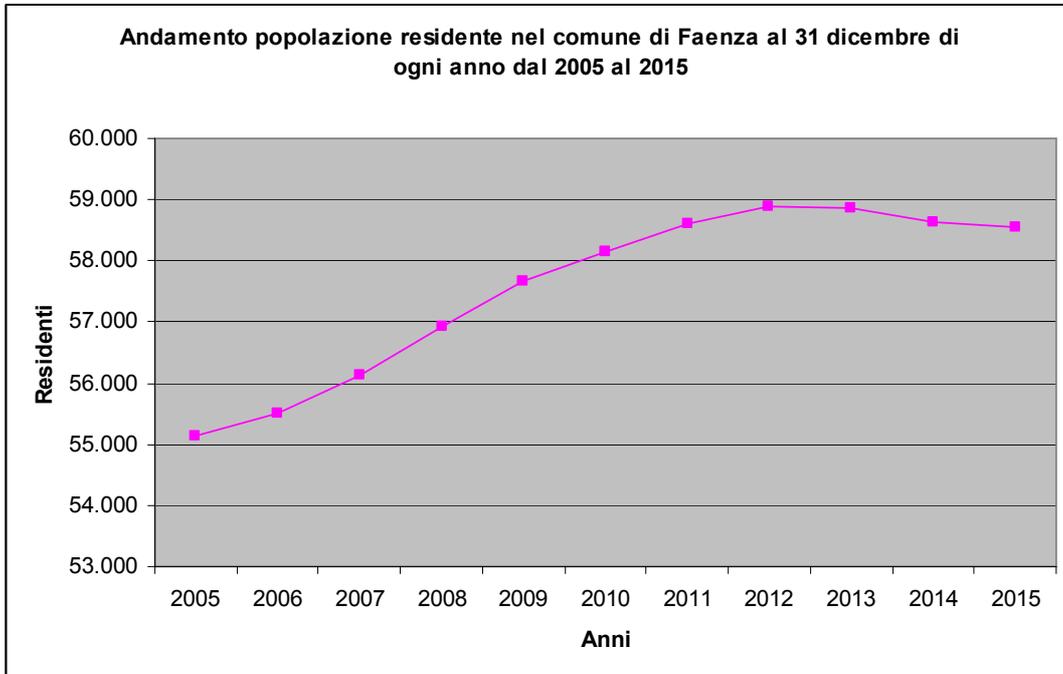
Il tema mobilità pertanto viene trattato come risultante delle scelte inerenti più squisitamente i temi sociali, edilizi, di bellezza e di sicurezza ambientale, ma senza aggiungere nuove strategie.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

### Caratteristiche e dinamiche demografiche

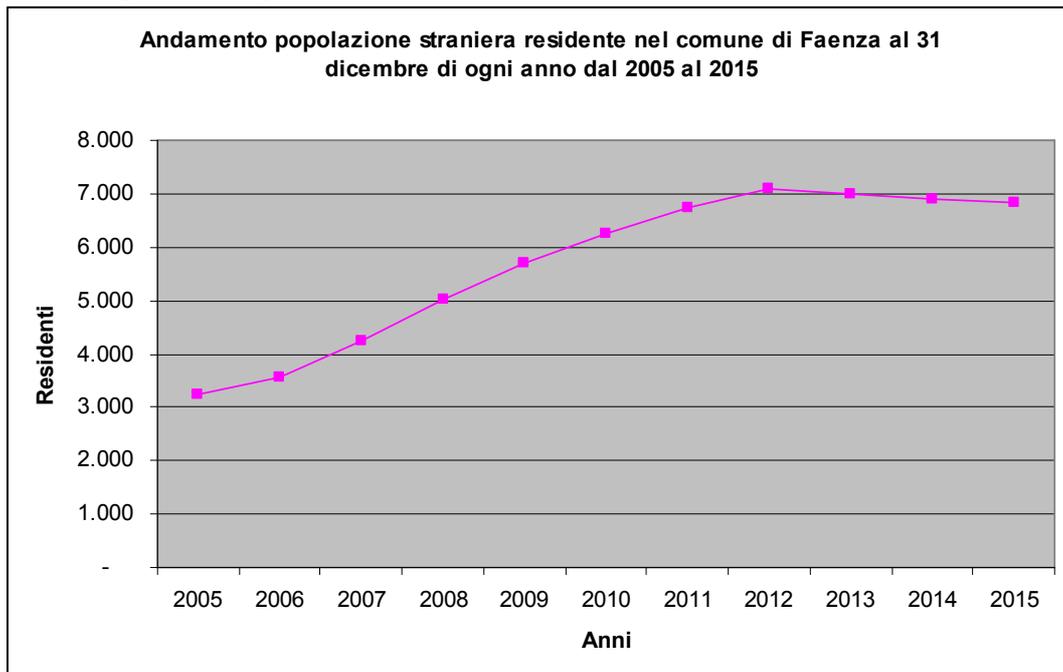
La popolazione residente nel comune di Faenza negli ultimi dieci anni ha subito un incremento piuttosto marcato tra il 2005 ed il 2012 per poi realizzare un lieve calo negli anni successivi.

Di seguito viene rappresentato nel grafico l'andamento della popolazione residente nel comune di Faenza dal 2005 al 2015, la data di riferimento è il 31 dicembre.



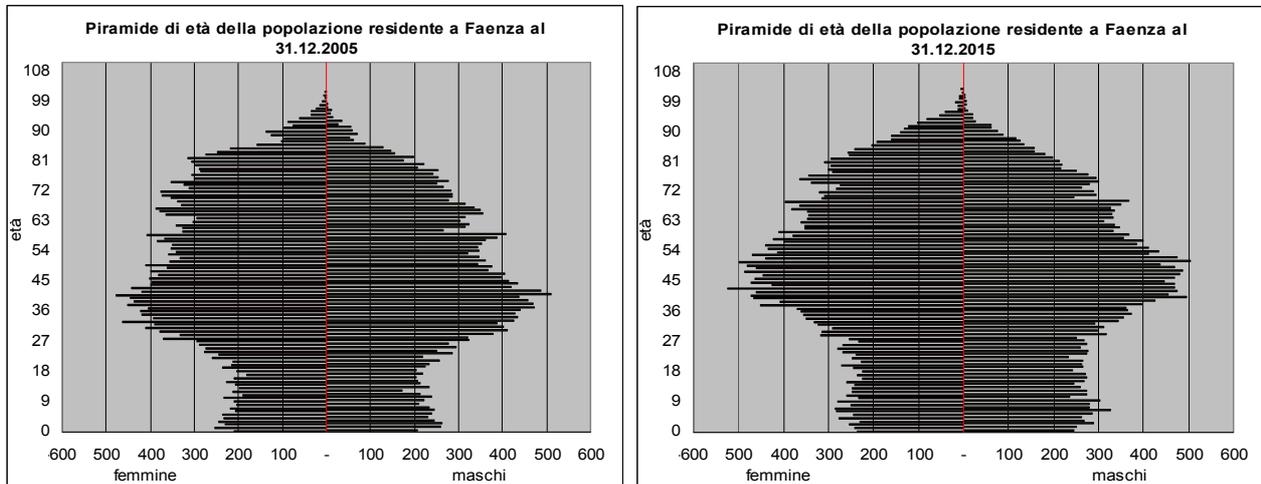
Fonte: elaborazione dati demografici effettuata dal Servizio Aziende comunali, Servizi pubblici e Statistica

Un andamento analogo si riscontra per la popolazione straniera residente, come evidenziato nel grafico seguente.



Fonte: elaborazione dati demografici effettuata dal Servizio Aziende comunali, Servizi pubblici e Statistica

La popolazione straniera residente nel comune di Faenza, che oggi rappresenta l'11,68% del totale dei residenti, negli ultimi dieci anni è circa raddoppiata, infatti al 31 dicembre 2005 rappresentava il 5,84% dei residenti. Anche la popolazione straniera residente negli ultimi anni ha registrato un lieve calo. La piramide di età riportata di seguito è una rappresentazione grafica utilizzata per descrivere la distribuzione per sesso ed età della popolazione residente. L'asse verticale rappresenta le età, mentre nell'asse orizzontale è riportata la numerosità della popolazione.



Fonte: elaborazione dati demografici effettuata dal Servizio Aziende comunali, Servizi pubblici e Statistica

La piramide è una fotografia della struttura della popolazione, che mette in evidenza le dinamiche di natalità e di mortalità verificatesi nel passato e gli eventi specifici che hanno modificato i comportamenti demografici.

Viene definita "piramide" in quanto la situazione tipica presuppone che ci sia la presenza di molti giovani e man mano che cresce l'età la popolazione dovrebbe diminuire per effetto dell'azione della mortalità. La punta si restringe in quanto solo poche persone arrivano alle età più avanzate.

L'Italia, come altre popolazioni sviluppate, presenta oggi una base più ristretta rispetto alla parte centrale, per effetto della diminuzione della natalità.

La struttura della popolazione residente nel comune di Faenza è rappresentata nei grafici sopra riportati e riferiti al 31/12/2005 ed al 31/12/2015.

E' possibile riscontare l'effetto del baby boom, il grande ed inatteso aumento delle nascite che ha caratterizzato gli anni sessanta e che ha visto il periodo di maggior natalità compreso tra il 1959 ed il 1964. Nelle età corrispondenti ai nati di quel periodo il grafico si allarga notevolmente per poi diminuire successivamente a causa dell'effetto del calo continuo della natalità fino alla fine del secolo scorso. Si osserva poi una ripresa a partire dall'inizio degli anni 2000. Occorre inoltre tenere presente che l'età della madre alla nascita del primo figlio è notevolmente aumentata negli anni.

Analizzando la parte più alta del grafico si percepisce l'impatto delle due guerre mondiali, che è rappresentata con una riduzione del numero di residenti che sono nati nei periodi bellici, mentre ormai sono rimasti in pochi i superstiti che hanno combattuto durante le due guerre mondiali.

La crescente longevità è rappresentata da un'espansione del vertice.

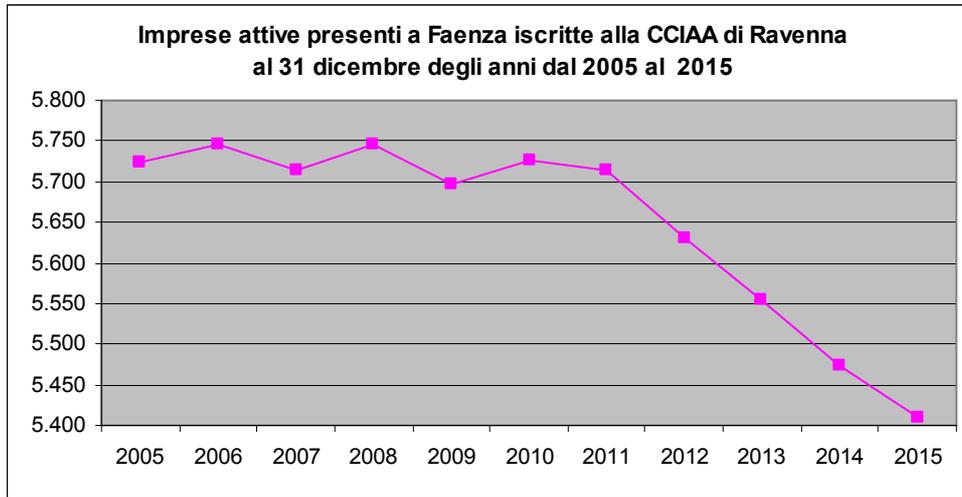
## Tessuto economico e distribuzione delle imprese e dinamiche occupazionali

### **Imprese attive**

Le imprese faentine attive iscritte alla Camera di Commercio al 31 dicembre 2015 risultano 5.410 e sono in decremento rispetto a quelle presenti al 31 dicembre degli anni

precedenti, con una flessione dello 1,17% rispetto alle imprese attive al 31/12/2014 e una diminuzione del 5,50% rispetto alle imprese attive al 31/12/2005.

La rappresentazione grafica sotto riportata permette di analizzare l'andamento nel tempo delle imprese iscritte alla Camera di Commercio.



Fonte: elaborazione dati CCIAA di Ravenna effettuata dal Servizio Aziende comunali, Servizi pubblici e Statistica

La crisi si dimostra particolarmente evidente dall'anno 2012 al 2015, il declino è molto marcato ed ha interessato diversi settori, come si può osservare dalla tabella seguente che raffronta il numero di imprese attive operanti a Faenza al 31 dicembre 2005 con il numero di imprese attive al 31 dicembre 2015, suddivise per settore di attività.

Occorre precisare che, a partire dal 1° gennaio 2008 l'Istat ha adottato la nuova classificazione Ateco 2007 delle attività economiche, quindi il confronto riportato nella tabella sottostante non è da considerare esattissimo, ma fornisce comunque un quadro di come è avvenuta l'evoluzione del sistema economico locale.

La classificazione Ateco è un codice identificativo alfanumerico (composto da lettere e numeri) che classifica le imprese in base alle attività che svolgono.

Imprese attive iscritte alla Camera di Commercio ed operanti nel comune di Faenza per settori di attività al 31/12/2005 ed al 31/12/2015			
SEZIONI DI ATTIVITA' ECONOMICA (Classificazione ATECO 2007)	N. IMPRESE ATTIVE al 31/12/2005	N. IMPRESE ATTIVE al 31/12/2015	Variazione percentuale 2015/2005
A Agricoltura, silvicoltura pesca	1.738	1.383	-20,43%
B Estrazione di minerali da cave e miniere	1	1	0,00%
C Attività manifatturiere	697	514	-26,26%
D Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	4	29	1050%
E Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento		17	
F Costruzioni	581	577	-0,69%
G Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	1.311	1.280	-2,36%
H Trasporto e magazzinaggio	190	126	22%
J Servizi di informazione e comunicazione		106	
I Attività dei servizi alloggio e ristorazione	197	291	47,72%
K Attività finanziarie e assicurative	128	129	0,78%
L Attività immobiliari	578	282	0,17%
M Attività professionali, scientifiche e tecniche		184	
N Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese		113	

Imprese attive iscritte alla Camera di Commercio ed operanti nel comune di Faenza per settori di attività al 31/12/2005 ed al 31/12/2015			
SEZIONI DI ATTIVITA' ECONOMICA (Classificazione ATECO 2007)	N. IMPRESE ATTIVE al 31/12/2005	N. IMPRESE ATTIVE al 31/12/2015	Variazione percentuale 2015/2005
O Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	0	0	0,00%
P Istruzione	9	14	55,56%
Q Sanità e assistenza sociale	23	31	34,78%
R Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	252	64	31%
S Altre attività di servizi		267	
X Imprese non classificate	16	2	-87,50%
<b>TOTALE</b>	<b>5.725</b>	<b>5.410</b>	<b>-5,50%</b>

Fonte: Registro imprese della Camera di Commercio di Ravenna

Il settore in cui è più evidente il calo del numero di imprese è quello delle Attività manifatturiere, seguito dall'Agricoltura. Nel settore del Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli il numero di imprese è diminuito del 2,36%, in valore assoluto sono mancate 131 attività.

## OCCUPAZIONE

### Occupazione e disoccupazione

I dati relativi all'occupazione e disoccupazione a livello locale, riguardo al Comune di Faenza (non capoluogo), sono disponibili solamente alle date dei censimenti.

L'Istat effettua anche indagini campionarie continue sulle forze di lavoro, che rappresentano la principale fonte di informazione statistica sul mercato del lavoro italiano e consentono di ottenere stime ufficiali dei tassi di occupazione, dei tassi di disoccupazione e dei tassi di attività, tuttavia il maggior dettaglio disponibile è solo a livello provinciale, pertanto, non è possibile avere dati a livello comunale per i periodi intercensuari.

Le tabelle 1 e 2 riportate sotto contengono indicatori relativi al lavoro al Censimento 2011 e al Censimento 2001.

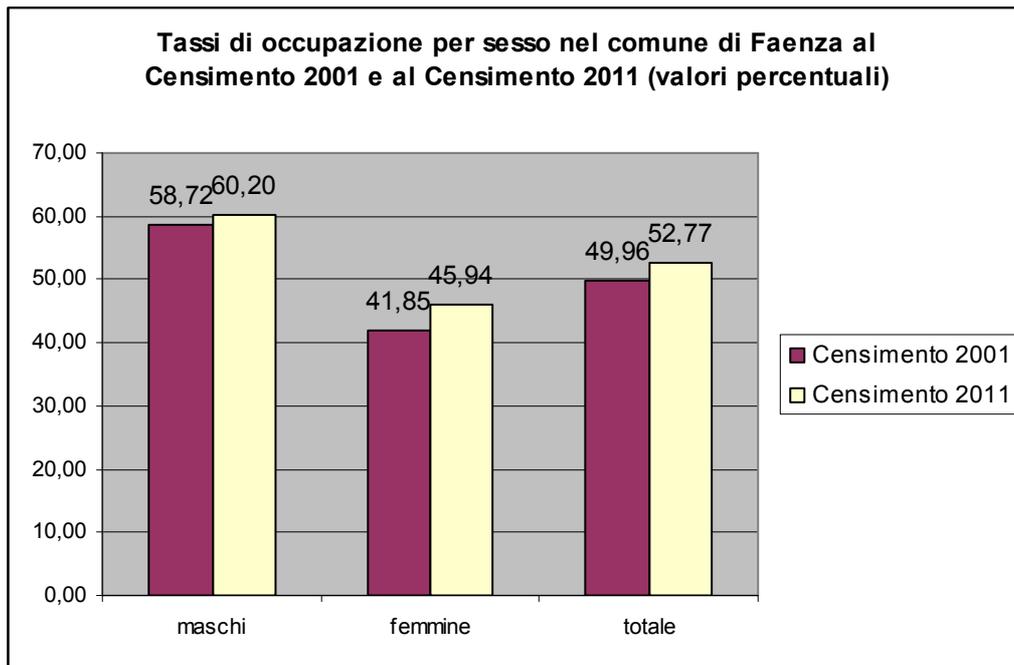
I dati di confronto, sono riportati per l'Italia, per le ripartizioni territoriali nord-est, nord-ovest, centro, sud e isole, per la regione Emilia-Romagna, per le province dell'Emilia-Romagna, per i comuni della provincia di Ravenna.

### Tassi di occupazione

Il tasso di occupazione è il rapporto percentuale tra il numero di occupati e la popolazione residente di età maggiore o uguale a 15 anni.

Per Faenza il tasso di occupazione al Censimento 2011, come risulta dalla tabella 1 e dal grafico sotto riportato, è pari al 52,77%, è più elevato rispetto a quello provinciale (50,89%) ed anche a quello del comune di Ravenna (50,37%); occorre comunque precisare che la data di riferimento del Censimento 2011 è stata il 9 ottobre 2011, a quella data è probabile che molti lavoratori stagionali (tipici del territorio ravennate) abbiano dichiarato di essere disoccupati, salvo il caso in cui avessero la certezza di essere riassunti nella successiva stagione lavorativa.

La differenza tra il tasso di occupazione dei maschi e delle femmine è consistente, infatti per il comune di Faenza il tasso di occupazione maschile al Censimento 2011 è pari al 60,20%, mentre il tasso di occupazione femminile è pari al 45,94%.

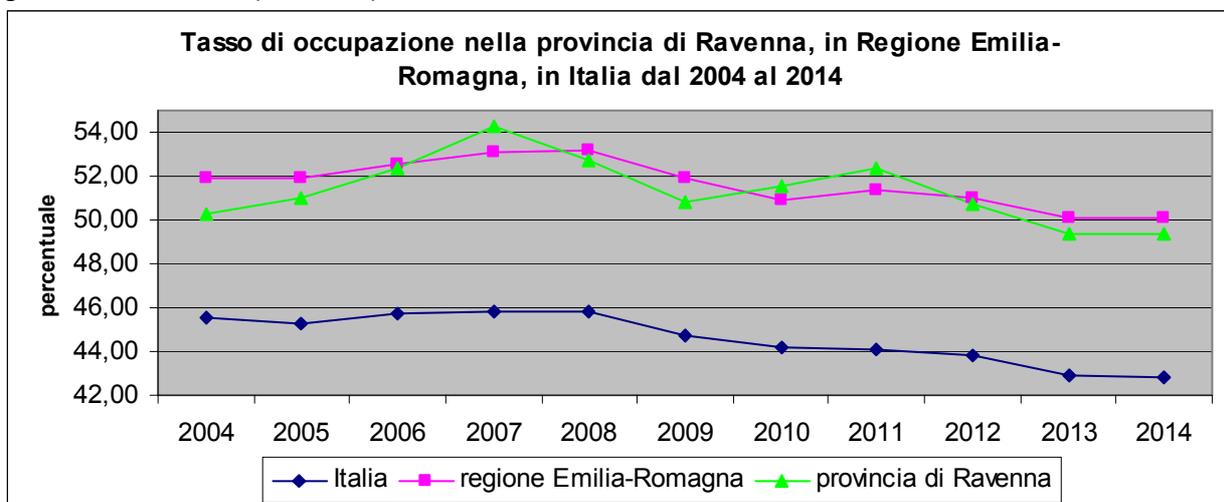


Fonte: Istat - dati elaborati con il datawarehouse del Censimento della Popolazione e delle Abitazioni 2011

I tassi di occupazione al Censimento 2001, come emerge dalla tabella 2 e dal grafico sopra riportato, sono più bassi rispetto a quelli del Censimento 2011, pertanto tra il 2001 ed il 2011 l'occupazione risulta aumentata.

Mancando, come sopra accennato, altri dati di livello locale, per trovare conferma e ulteriori informazioni sul probabile andamento delle dinamiche occupazionali, possiamo riferirci per analogia a quanto rilevato a livello regionale e provinciale. Analizzando l'andamento del tasso di occupazione regionale, disponibile per serie storiche ricostruite dal 1993, esso ha avuto oscillazioni con picco di minimo relativo nel 1994 (49,83%), una successiva ripresa che ha raggiunto il picco di massimo relativo nel 2002 (53,57%), una diminuzione con picco di minimo relativo nel 2005 (51,88%), quindi si è verificata di nuovo una ripresa fino al 2008 (53,22%). Successivamente, il tasso di occupazione è risultato sempre in decremento fino a raggiungere al 2014 il valore percentuale a livello regionale del 50,09% ed a livello provinciale del 49,40%.

Nelle serie storiche ricostruite a livello regionale, il tasso di occupazione più basso è quello registrato nel 1995 (49,84%).



Fonte: Istat - dati sito internet <http://www.istat.it/it/>

Tabella 1

Indicatori relativi al lavoro nel territorio faentino a confronto con altri territori al Censimento 2011 (valori percentuali)												
Sesso	maschi				femmine				totale			
Tipo dato	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile
Territorio												
Italia	54,77	60,71	9,78	32,34	36,11	41,79	13,60	38,10	45,04	50,84	11,42	34,74
Nord-ovest	58,42	62,24	6,14	23,05	41,38	45,32	8,70	27,48	49,53	53,41	7,27	24,95
Nord-est	60,43	63,74	5,19	18,70	43,22	47,00	8,04	24,42	51,48	55,03	6,45	21,17
Emilia-Romagna	59,68	63,15	5,50	20,65	44,28	48,19	8,11	26,36	51,63	55,33	6,69	23,09
Piacenza	59,50	62,48	4,77	18,78	41,15	44,60	7,73	24,42	49,96	53,18	6,06	21,11
Parma	61,39	64,26	4,47	17,62	45,06	48,39	6,89	23,28	52,85	55,96	5,56	20,10
Reggio nell'Emilia	62,30	66,21	5,91	21,74	44,72	49,45	9,57	29,56	53,21	57,55	7,54	25,00
Modena	60,64	64,22	5,57	20,40	45,21	49,24	8,18	26,28	52,63	56,44	6,75	22,91
Bologna	58,77	62,24	5,58	21,97	46,05	49,58	7,11	26,78	52,06	55,56	6,30	24,07
Ferrara	56,07	59,56	5,87	23,35	41,28	45,04	8,34	27,95	48,25	51,89	7,01	25,35
Ravenna	58,76	61,83	4,95	19,47	43,70	47,24	7,50	24,62	50,89	54,20	6,11	21,71
Alfonsine	55,19	58,05	4,93	21,81	43,01	46,03	6,57	23,31	48,78	51,73	5,70	22,51
Bagnacavallo	58,03	60,75	4,49	20,25	43,98	46,93	6,29	26,67	50,71	53,55	5,31	23,15
Bagnara di Romagna	68,60	70,13	2,18	16,36	52,44	55,69	5,84	23,08	60,51	62,90	3,80	18,52
Brisighella	59,14	61,08	3,17	8,76	42,29	45,45	6,97	23,76	50,58	53,14	4,82	15,13
Casola Valsenio	60,41	61,81	2,26	10,00	45,99	48,12	4,42	12,50	53,18	54,94	3,21	11,11
Castel Bolognese	62,06	64,33	3,53	15,70	47,10	49,87	5,56	21,09	54,34	56,87	4,45	18,18
Cervia	58,49	62,32	6,14	20,21	41,01	45,38	9,62	25,00	49,22	53,34	7,71	22,35
Conselice	57,48	61,36	6,32	22,28	41,47	46,27	10,37	30,67	49,21	53,56	8,13	25,85
Cotignola	62,58	64,66	3,21	11,86	44,91	47,64	5,73	19,15	53,28	55,70	4,35	15,09
Faenza	60,20	63,19	4,72	18,75	45,94	49,16	6,55	21,88	52,77	55,88	5,56	20,12
Fusignano	59,36	62,98	5,75	24,14	41,72	45,50	8,31	33,03	50,30	54,00	6,86	27,95
Lugo	57,45	60,77	5,46	22,69	41,80	45,16	7,44	28,05	49,15	52,49	6,36	25,00
Massa Lombarda	60,34	64,73	6,78	20,20	43,13	47,02	8,29	18,75	51,43	55,57	7,44	19,59
Ravenna	57,93	61,04	5,10	20,53	43,52	47,31	8,01	26,22	50,37	53,84	6,44	22,98
Riolo Terme	62,90	64,84	3,00	6,67	44,44	46,81	5,05	16,00	53,44	55,60	3,89	10,26
Russi	59,06	61,18	3,47	18,27	44,08	46,93	6,08	21,33	51,38	53,88	4,64	19,55
Sant'Agata sul Santerno	63,22	66,69	5,21	18,18	49,83	52,81	5,63	17,65	56,44	59,67	5,40	17,98
Solarolo	61,37	63,72	3,68	15,38	45,34	48,25	6,02	19,48	53,11	55,74	4,72	17,26
Forlì-Cesena	60,39	63,83	5,38	19,07	44,83	48,98	8,48	24,74	52,31	56,12	6,79	21,43
Rimini	58,31	62,65	6,92	22,77	41,39	46,46	10,93	28,45	49,46	54,19	8,72	25,19
Centro	55,86	60,83	8,17	29,41	39,10	44,22	11,59	34,36	47,05	52,11	9,70	31,50
Sud	48,43	57,60	15,91	44,78	26,40	34,64	23,79	53,90	36,98	45,67	19,02	48,41
Isole	47,60	58,09	18,07	48,91	26,07	34,90	25,30	57,94	36,40	46,03	20,92	52,50

Fonte: Istat - dati elaborati con il datawarehouse del Censimento della Popolazione e delle Abitazioni 2011

Tabella 2

Indicatori relativi al lavoro nel territorio faentino a confronto con altri territori al Censimento 2001 (valori percentuali)												
Sesso	maschi				femmine				totale			
Tipo dato	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile	tasso di occupazione	tasso di attività	tasso di disoccupazione	tasso di disoccupazione giovanile
Territorio												
Italia	54,82	60,51	9,41	29,99	32,01	37,57	14,79	37,42	42,94	48,56	11,58	33,28
Nord-ovest	59,90	62,54	4,21	14,77	38,00	41,02	7,36	19,29	48,47	51,30	5,53	16,83
Nord-est	61,45	63,33	2,97	9,37	39,94	42,39	5,78	13,92	50,29	52,46	4,15	11,44
Emilia-Romagna	60,13	62,00	3,00	10,03	41,56	44,11	5,78	15,25	50,46	52,68	4,21	12,40
Piacenza	58,67	60,37	2,81	10,86	36,13	38,54	6,25	17,16	46,92	48,99	4,22	13,64
Parma	60,47	62,05	2,55	9,17	40,38	42,53	5,04	14,15	49,99	51,86	3,61	11,41
Reggio nell'Emilia	63,17	64,62	2,24	7,46	43,17	45,46	5,05	12,95	52,87	54,76	3,44	9,94
Modena	62,91	64,67	2,72	9,18	45,12	47,63	5,28	13,06	53,71	55,86	3,85	10,96
Bologna	59,17	60,98	2,96	10,24	43,51	45,65	4,70	14,04	50,95	52,94	3,75	12,00
Ferrara	57,25	59,36	3,56	11,91	37,95	41,24	7,97	20,90	47,09	49,82	5,48	15,96
Ravenna	57,99	59,95	3,28	10,88	40,42	43,11	6,23	17,07	48,84	51,17	4,57	13,71
Alfonsine	56,34	57,61	2,21	7,30	41,76	44,13	5,36	14,55	48,68	50,52	3,65	10,76
Bagnacavallo	57,41	59,37	3,30	9,65	41,05	43,04	4,62	15,44	48,92	50,89	3,88	12,28
Bagnara di Romagna	62,13	62,80	1,06	2,50	41,73	42,98	2,92	0,00	51,61	52,58	1,84	1,59
Brisighella	58,35	59,58	2,08	7,54	40,37	41,92	3,70	13,99	49,22	50,62	2,76	10,23
Casola Valsenio	59,29	59,68	0,66	2,50	42,44	45,06	5,83	17,14	50,87	52,38	2,88	9,33
Castel Bolognese	60,90	62,37	2,36	3,96	45,45	47,64	4,59	13,68	53,04	54,88	3,34	8,39
Cervia	58,82	62,19	5,42	17,88	36,63	40,79	10,20	25,22	47,12	50,91	7,44	21,25
Conselice	56,18	57,80	2,79	8,91	40,99	43,25	5,23	17,39	48,22	50,18	3,89	12,67
Cotignola	61,24	62,42	1,89	9,94	44,33	46,05	3,72	10,97	52,53	53,99	2,70	10,44
Faenza	58,72	60,48	2,91	10,30	41,85	43,98	4,85	13,57	49,96	51,91	3,76	11,89
Fusignano	58,57	60,11	2,56	4,19	39,20	41,52	5,60	17,36	48,63	50,57	3,84	10,29
Lugo	58,36	60,12	2,92	9,02	39,72	41,96	5,32	13,59	48,48	50,49	3,98	11,09
Massa Lombarda	56,56	58,63	3,53	14,95	40,53	42,77	5,23	13,38	48,13	50,29	4,29	14,29
Ravenna	57,25	59,42	3,66	12,63	39,78	42,91	7,30	19,84	48,12	50,80	5,26	15,90
Riolo Terme	61,89	63,56	2,62	6,85	43,23	45,86	5,74	14,41	52,41	54,57	3,95	10,12
Russi	57,05	58,56	2,58	11,06	41,27	43,23	4,53	15,56	48,99	50,73	3,43	13,14
Sant'Agata sul Santerno	60,42	61,75	2,15	11,32	44,14	47,60	7,28	9,76	51,94	54,38	4,49	10,64
Solarolo	59,01	60,42	2,32	3,54	41,75	44,07	5,24	21,18	50,09	51,97	3,60	11,11
Forlì-Cesena	60,40	62,21	2,91	9,40	42,21	44,80	5,80	14,82	50,98	53,20	4,17	11,86
Rimini	58,93	62,10	5,10	14,75	36,51	40,48	9,82	20,86	47,29	50,87	7,05	17,48
Centro	55,88	60,19	7,16	25,42	34,40	39,25	12,34	33,34	44,63	49,22	9,32	28,99
Sud	47,17	57,53	18,01	50,22	22,11	31,35	29,49	63,06	34,17	43,96	22,25	55,70
Isole	45,89	57,81	20,62	53,92	20,98	31,30	32,96	69,96	32,93	44,01	25,19	60,61

Fonte: Istat - dati elaborati con il datawarehouse del Censimento della Popolazione e delle Abitazioni 2001.

## Localizzazione servizi e poli di attrazione

### **Servizi educativi**

Nel territorio comunale faentino troviamo la presenza di strutture scolastiche per l'istruzione obbligatoria, primaria e secondaria di primo grado, secondaria e di istruzione superiore ed anche universitaria grazie alle sedi distaccate della Università di Bologna e Ferrara.

In relazione alle differenti tipologie suddivise per grado, si ha una predominanza di strutture pubbliche per quanto attiene le strutture scolastiche di istruzione primaria, secondaria di primo grado e secondaria; si eccettua per le scuole di infanzia dove si ha un sostanziale equilibrio fra pubbliche e private e una netta prevalenza di strutture a gestione privata per i nido d'infanzia.

### Le strutture scolastiche per l'istruzione dell'obbligo superiore

1. Istituto Professionale di Stato per l'Agricoltura e l'Ambiente
2. Istituto Professionale Servizi Commerciali Turistici e Pubblicità "D.Strocchi"
3. Istituto Tecnico Industriale Professionale "Bucci" Faenza 320 167 Succursale I.T.I.P (via Camangi) Istituto Tecnico Commerciale e per Geometri "A.Oriani"
4. Liceo "E.Torricelli " (Liceo Classico)
5. Liceo "E.Torricelli " (Liceo Scientifico)
6. Istituto d'Arte per la Ceramica "G. Ballardini "
7. Liceo "S. Umiltà" (Linguistico Europeo) Liceo "S. Umiltà" (Scienze sociali)
8. Istituto Professionale

La distribuzione degli istituti superiori mostra una maggiore concentrazione nelle zone centrali, infatti, quasi la totalità di essi è insediata nel centro storico.

La sede universitaria ha 3 Corsi di Laurea di cui due localizzati in centro città nell'area ex Salesiani "Faventia Sales" ed uno decentrato in località Tebano:

1. Corso di Laurea in Chimica dei Materiali e Tecnologie Ceramiche (Facoltà di Chimica Industriale – Università di Bologna) decentrato a Faenza nel 1998 con l'attivazione di un primo anno accademico e ubicato presso l'ISTEC di Faenza all'interno del polo ceramico;
2. Corso di Laurea in Fisioterapia e Corso di Laurea in Infermieristica (Facoltà di Medicina e Chirurgia – Università di Ferrara);
3. Il Corso di Laurea in Viticoltura ed Enologia (Facoltà di Agraria – Università di Bologna)

È anche presente un Istituto Superiore per le Industrie Artistiche (I.S.I.A), Fondato nel 1980, con sede in centro storico nel Palazzo Mazzolani in C.so Mazzini.

La legge urbanistica regionale (L.R. 20/2000) agli edifici per l'istruzione superiore all'obbligo, conferisce l'attributo di servizi di attrazione "sovracomunale" poiché "destinati a soddisfare un bacino di utenza che esubera dai confini amministrativi del Comune" e assegna al PTCP il compito di definire "i centri urbani nei quali realizzare spazi e attrezzature pubbliche per l'istruzione di interesse sovracomunale".

### **Servizi socio-sanitari**

Per quanto riguarda le attrezzature sanitarie il territorio del Comune di Faenza conta sulla presenza di una struttura ospedaliera pubblica anch'essa situata nel centro storico. L'Ospedale Civile di Faenza è una struttura di rilievo sovracomunale, classificata dal PTCP di Ravenna come "Polo Funzionale" poiché ad essa fanno capo i comuni dell'Ambito faentino tutti ricompresi entro il Distretto sanitario di Faenza.

Si rileva inoltre la presenza di una struttura ospedaliera polispecialistica privata "S.Pier Damiano S.p.a" con 180 posti letto posta nel quartiere centro-sud e di un complesso privato/convenzionato denominato "S.Umiltà" comprendente una RSA di rilievo sovracomunale, una casa protetta e un centro diurno situato nel quartiere Borgo.

### **Servizi commerciali**

Nel sistema produttivo faentino un ruolo di prioritaria importanza è costituito dalle attività commerciali intese in senso lato (negozi, pubblici esercizi, mercati, ecc..).

Considerando l'analisi (2004) dei dati sugli esercizi esistenti, Faenza si è sempre caratterizzata per una suddivisione territoriale tra centro storico (dove si concentrano oltre il 50% delle imprese commerciali e dove si svolgono i tradizionali mercati settimanali) e la restante parte del territorio, soggetta negli ultimi anni ad una consistente crescita delle superfici adibite al commercio prevalentemente medio-grandi.

Infatti l'insediamento dei supermercati (Coop Il Borgo, Lidl, Centro Le Cicogne, Top D, Marr e nuovo Conad Filanda nel centro abitato) hanno integrato l'assetto della rete, posizionandosi nella fascia urbanizzata, come strutture di supporto ai rispettivi quartieri.

In prossimità del casello autostradale A14 di Faenza si è insediato dal 2009 il nuovo Polo funzionale delle Maioliche, struttura che proietta la propria offerta verso un bacino di area vasta, costituito anche dai flussi in transito e turistici, in concorrenza con i grandi centri commerciali extraprovinciali.

Per quanto riguarda la grande distribuzione, a Faenza i supermercati alimentari eccedenti i 250 metri di superficie sono 11 (tutti posizionati fuori dalla mura medioevali), mentre le medie strutture del settore non alimentare con un effettivo impatto sugli equilibri della rete sono pochissime e sono in genere specializzate nei prodotti per la casa, per la persona e nell'abbigliamento in genere.

La superficie complessiva degli esercizi di vicinato (<250 mq) esistenti al 31.12.1999 era di mq 7.403 nel settore alimentare e di mq 3.378 nel settore non alimentare; a distanza di sei anni nel 2005 la superficie complessiva degli esercizi di vicinato è di mq 7.446 nel settore alimentare e di mq 34.256 nel settore non alimentare, a testimonianza della tenuta della rete in anni di crisi e di contrazione nei consumi.

Il comparto del commercio su area pubblica, cioè quello costituito dai tradizionali mercati cittadini, non presenta variazioni in ordine alla consistenza dei posteggi che sono oltre 160 al giorno di mercato, ma presenta sensibili mutamenti in ordine alla diversificazione dell'offerta e alla qualità media dei prodotti esitati, rispetto ad alcuni decenni or sono. Emerge in modo inconfutabile che al mercato cittadino il ricambio generazionale tra gli ambulanti faentini avviene ormai esclusivamente, o quasi, con nuovi operatori extracomunitari.

Di particolare rilievo in quest'ultimo decennio è stata la crescita dei pubblici esercizi di somministrazione (bar, ristoranti) che sono aumentati del 25% raggiungendo al 31.12.2006 il numero di 185. La crescita è intervenuta in parte in base alla pianificazione comunale del 2001, ed in parte a seguito delle procedure introdotte dalla nuova LR 14/2003 che hanno previsto lo sdoppiamento delle autorizzazioni che erano comprensive del servizio bar e ristorazione nello stesso locale.

Oggi l'offerta nel settore della somministrazione, che è diventato strategico in termini di attrazione e di immagine della città, si presenta capillare in ogni parte del territorio ed è ampiamente diversificata.

***Altri servizi alla popolazione (musei, teatri, uff. pubblici)***

Infine, la figura successiva mostra la distribuzione degli altri servizi alla popolazione e alle imprese localizzati nella città di Faenza. In particolare si distinguono le sedi:

- della Pubblica Amministrazione;
- delle Agenzie e delle Autorità Pubbliche;
- degli uffici di amministrazione della giustizia;

A queste si aggiungono i servizi ludico ricreativi alla popolazione:

- teatro e sale cinematografiche;
- musei/gallerie;
- luoghi di interesse culturale-turistico;
- centri sportivi;
- stadio di calcio.

# OFFERTA DI RETI E SERVIZI DI TRASPORTO

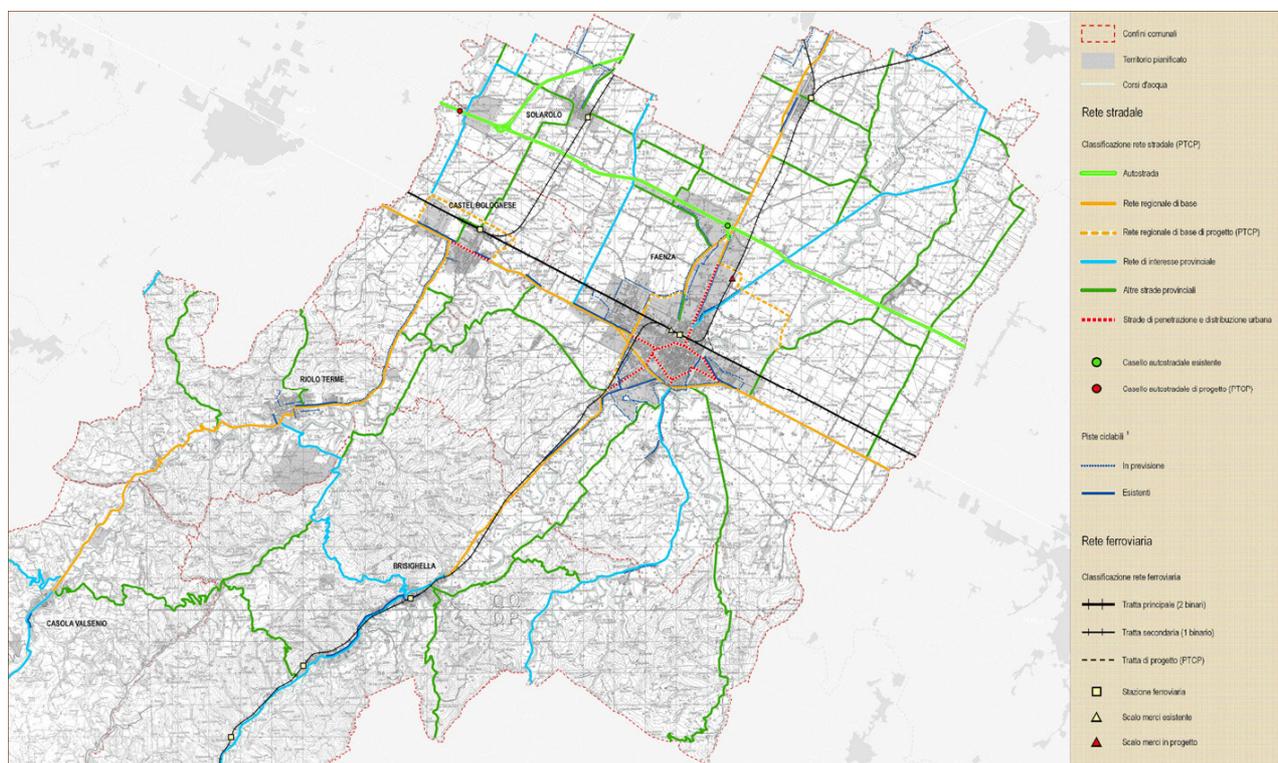
## VIABILITÀ

### Rete stradale

La rete stradale che serve il territorio di Faenza è composta da **547 km** di strade di competenza comunale, di cui **145 km** interne all'abitato (centro e frazioni); la viabilità extraurbana si compone di **13 km** di autostrade, **15 km** di strade statali e **113 km** di strade provinciali come meglio esplicitate nella tabella sottoriportata.

Rete stradale	Km complessivi
competenza comunale	547
competenza autostrade	13
competenza statale	15
competenza provinciale	113

(Fonte: elaborazione dati del Catasto Strade del Comune di Faenza)



### Inquadramento sovralocale

Il Comune di Faenza è posto sulla via Emilia fra Imola e Forlì, poco ad ovest del centro della Romagna, ed è parte della Provincia di Ravenna.

Il Comune di Faenza si sviluppa in un territorio pressoché pianeggiante, con quote altimetriche che oscillano tra 13 e 220 metri sul livello del mare.

Faenza sorge al centro di un comprensorio (Ambito Faentino) in cui ricadono i Comuni di Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Riolo Terme e Solarolo.

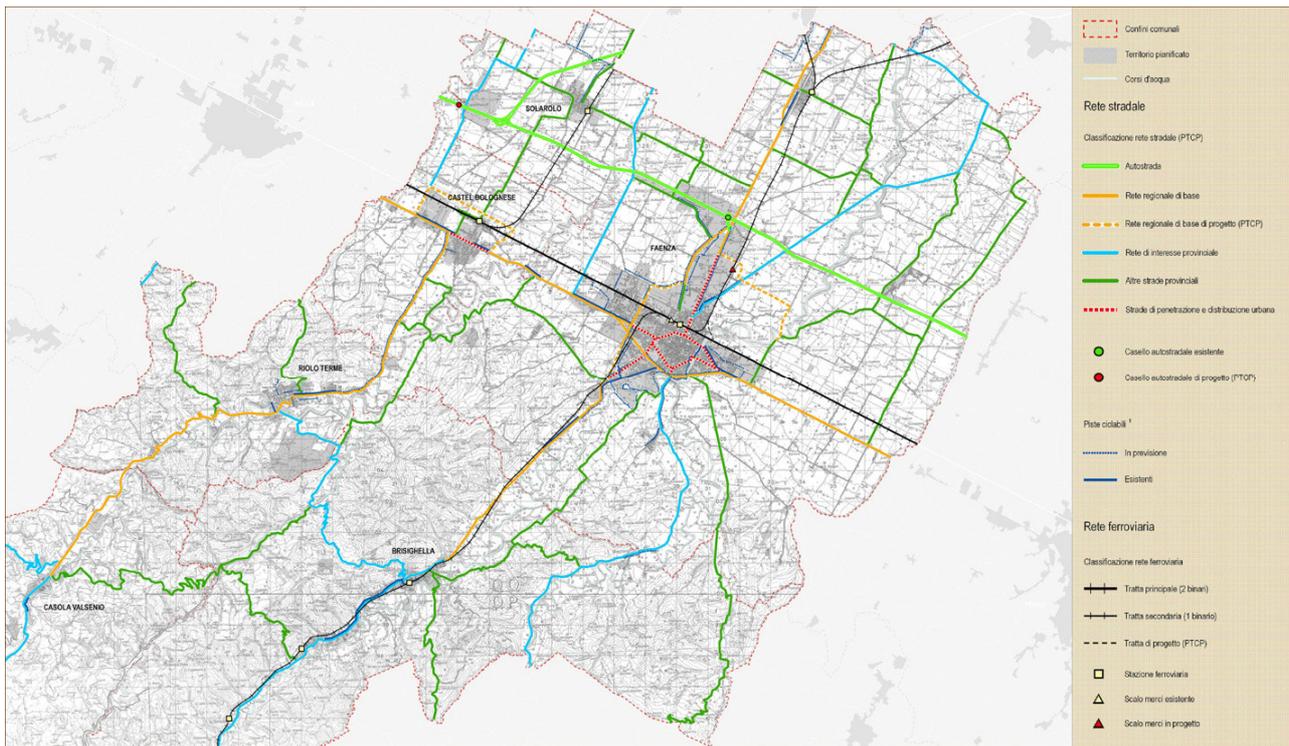


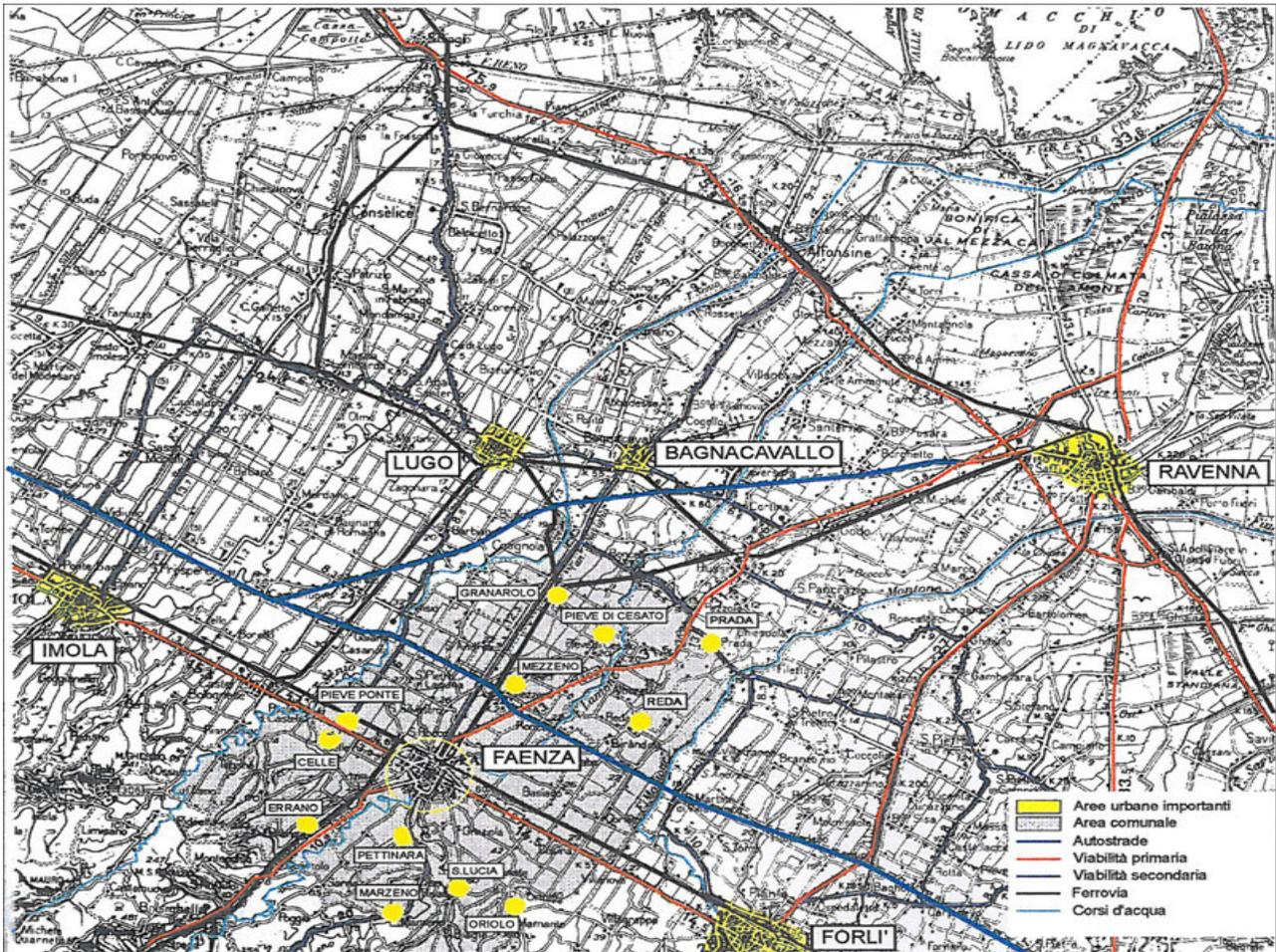
Tavola PSC

Faenza è una città che, nel corso dei decenni, ha mantenuto la sua compattezza, espandendosi gradualmente attorno al centro storico. Le zone produttive, staccate dalla città, sorte negli anni '70, sono state saldate definitivamente al centro urbano nel corso degli anni. Oggi il tessuto cittadino si presenta senza vuoti o insenature significative.

Confermando un trend di crescita costante in questi ultimi anni, nel 2012 la popolazione faentina è aumentata avvicinandosi a quota 59.000 abitanti.

In base ai dati forniti dal servizio Aziende comunali, Servizi pubblici e Statistica del Comune di Faenza, al 31 dicembre 2012 erano infatti 58.885 gli iscritti all'anagrafe del Comune di Faenza (di cui 28.589 maschi e 30.296 femmine), quota che rappresenta il massimo storico per la città.

La popolazione è distribuita su un territorio di 216 kmq (densità media 260 abitanti/kmq) concentrandosi per il 74% nel centro urbano di Faenza e, per il restante 26%, nelle frazioni Granarolo, Reda, Pieve Cesato, Pieve Ponte, Borgo Tuliero, Prada, Sarna, Tebano, Celle, Castel Raniero, Fossolo, Errano, Cosina, Modigliana, Marzeno, Felisio.



La stretta vicinanza fra i due poli importanti di Imola e Forlì e la relativa prossimità di Ravenna e di Bologna non pregiudica la capacità attrattiva di Faenza. La specializzazione produttiva e di servizi della città infatti suscita flussi opposti al pendolarismo in uscita, diretto soprattutto verso CastelBolognese, Forlì e Bologna, contribuendo a formare l'intensissimo movimento di scambio rilevabile lungo le tre principali direttrici territoriali.

Faenza risulta nel complesso ben servita dalle grandi infrastrutture territoriali, potendo vantare in un accesso diretto all'autostrada A14 tramite il casello autostradale, presente sul proprio territorio, alla breve distanza dal centro storico di soli 3,00 Km e raggiungibile percorrendo uno dei suoi assi principali, la Via Granarolo in ambito urbano, e fuori dal centro urbano dalla strada provinciale n.8 Via Naviglio.

L'infrastruttura autostradale interessa il territorio comunale per un tratto di circa 13 km in direzione Ovest-Est con doppia carreggiata suddivisa in 3 corsie per senso di marcia e una corsia di emergenza.

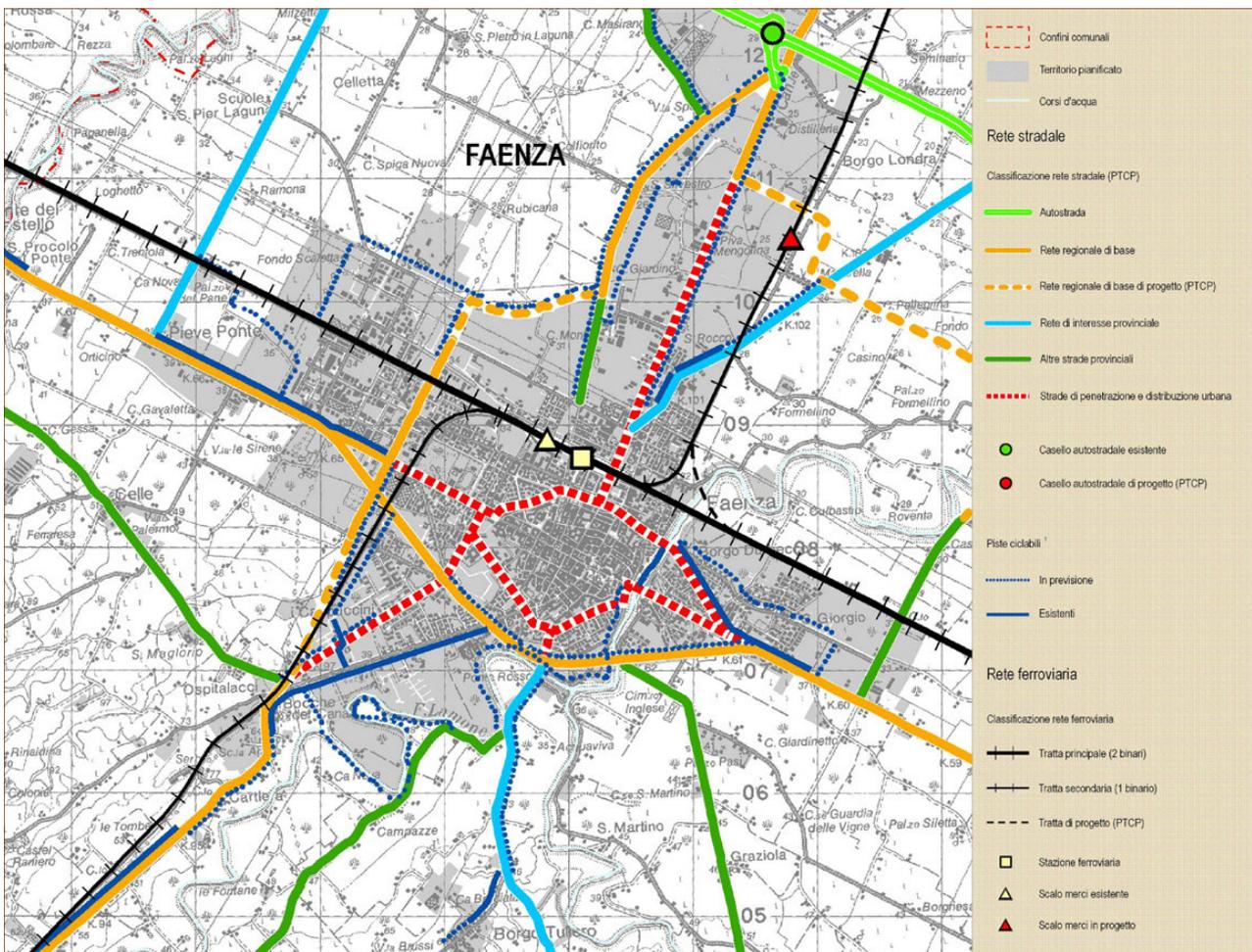
La Provincia di Ravenna con il cofinanziamento del Comune di Faenza ha realizzato una nuova rotonda all'incrocio fra la Provinciale 8, sopradetta e la Strada Provinciale 72 S.Silvestro al fine di aumentare la sicurezza veicolare in entrata/uscita dallo svincolo autostradale terminata nel 2014.

Posizione ottimale anche per la Stazione ferroviaria posizionata in prossimità del Centro storico. Proprio per questa ubicazione a ridosso del centro abitato unica problematica che da anni è in analisi riguarda lo spostamento dello Scalo Merci, che quindi attualmente è servito da una fragile viabilità urbana.

## Rete Urbana

La città di Faenza risente dei fenomeni tipici dei centri urbani, a causa di un reticolo viario storico assolutamente inadeguato a ospitare i crescenti volumi di traffico motorizzato degli ultimi decenni.

La rete stradale urbana si sviluppa, attorno al centro storico racchiuso dalle mura storiche, con un primo asse viario che costituisce una sorta di circonvallazione interna lungo i viali storici, interessato prevalentemente da un traffico cittadino, come prima ricucitura con il tessuto urbano circostante e dalla circonvallazione esterna realizzata negli anni '60 per il traffico veicolare più pesante; entrambe rappresentano un dissassamento della Via Emilia in direzione Ovest-Est.



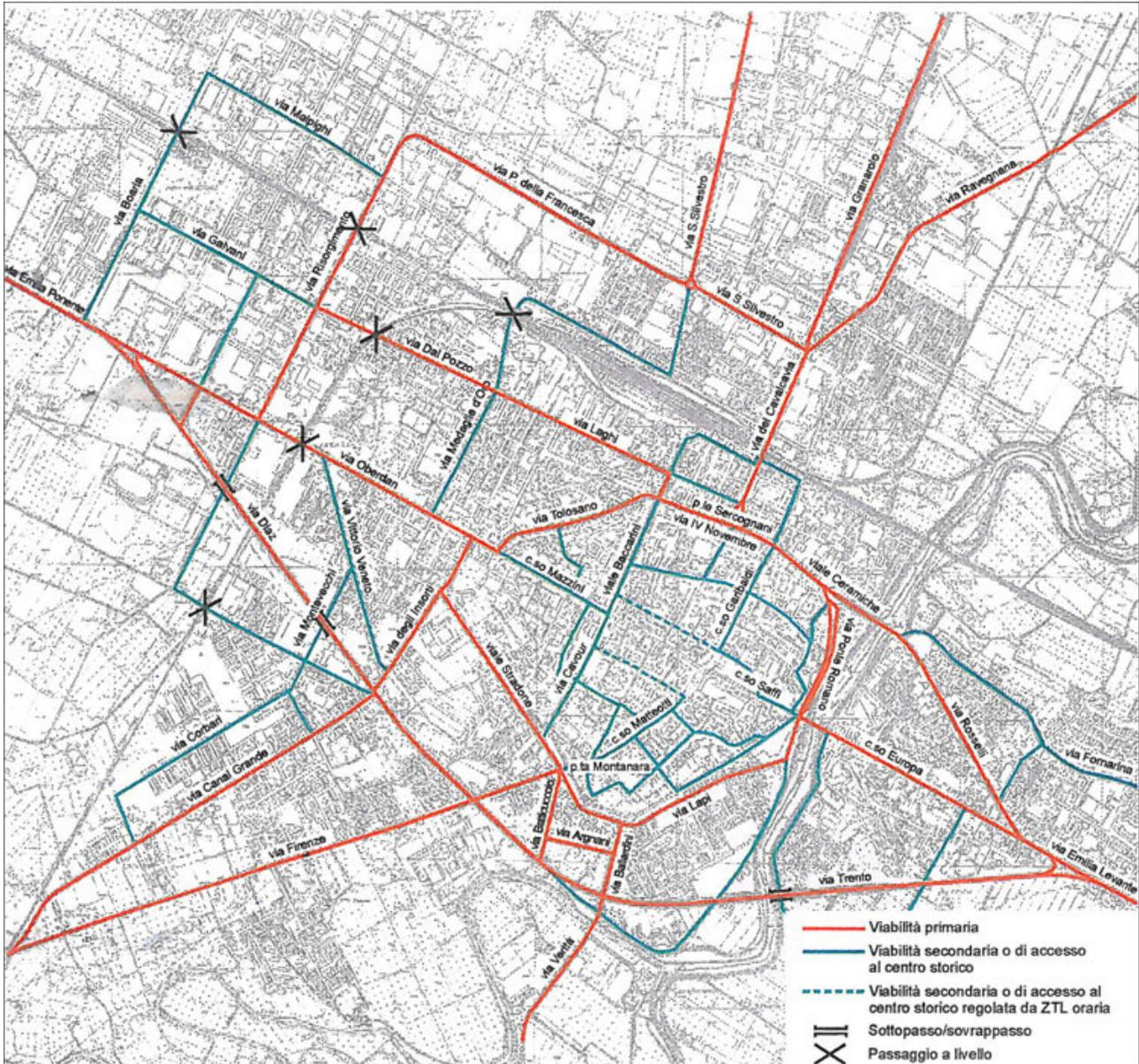
Planimetria rete urbana zona Centro Urbano

Il sistema della viabilità tangenziale di Faenza, destinato a convogliare esternamente al centro urbano i flussi di attraversamento ed a smistare i flussi provenienti dagli assi esterni, è riconoscibile nelle Via Diaz-Trento a sud e dalle Vie S.Silvestro-Risogimento a nord.

Tale sistema è in grado di drenare, anche se non sempre efficacemente, gli scambi est-sud e ovest. Gli scambi in direzione nord, che negli anni '90 erano prevalentemente serviti dalla Via Risorgimento e dall'unico cavalcavia ferroviario di Piazzale Sercognani e da tre passaggi a livello sulla direttrice Bologna-Ancona, negli anni 2000 a visto migliorare notevolmente la situazione a seguito della realizzazione da parte di R.F.I. di n.3 sottopassi ferroviari quali by-pass dei passaggi a livello sopradetti.

Il sistema di circonvallazione interna, a cui resta affidata la distribuzione dei flussi diretti verso le zone centrali e le principali aree di sosta, risultava disomogeneo e in alcuni punti discontinuo.

A seguito dell'approvazione del PGTU nel 1997 e successivo aggiornamento nel 2001, sono stati previsti e realizzati una serie di interventi infrastrutturali volti principalmente a eliminare gli impianti semaforici con intersezioni a raso al fine di rendere comunque più fluido il traffico veicolare sia sulla circonvallazione esterna, praticamente completati, che nella circonvallazione interna, solo in parte realizzati a tutt'oggi.



Faenza è, inoltre, un importante nodo ferroviario, punto terminale delle linee ferroviarie Faenza - Ravenna e Faenza - Firenze, oltre che stazione passante della linea che partendo da Milano-Bologna collega il sud (Bari-Lecce) lungo la direttrice adriatica per Ancona-Pescara.

La stazione ferroviaria di Faenza si caratterizza anche come importante nodo di interscambio ferro-gomma di un numero importante di linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Prima con il Piano Generale del Traffico Urbano (2002) e, successivamente, con il Piano della Sosta del Centro Storico (2011), l'Amministrazione Comunale ha posto le basi per

una più equilibrata ripartizione modale degli spostamenti in favore del trasporto collettivo, con l'implementazione dei parcheggi scambiatori, e dei modi di trasporto alternativi come la bicicletta e gli spostamenti a piedi.

### egolamentazione della circolazione

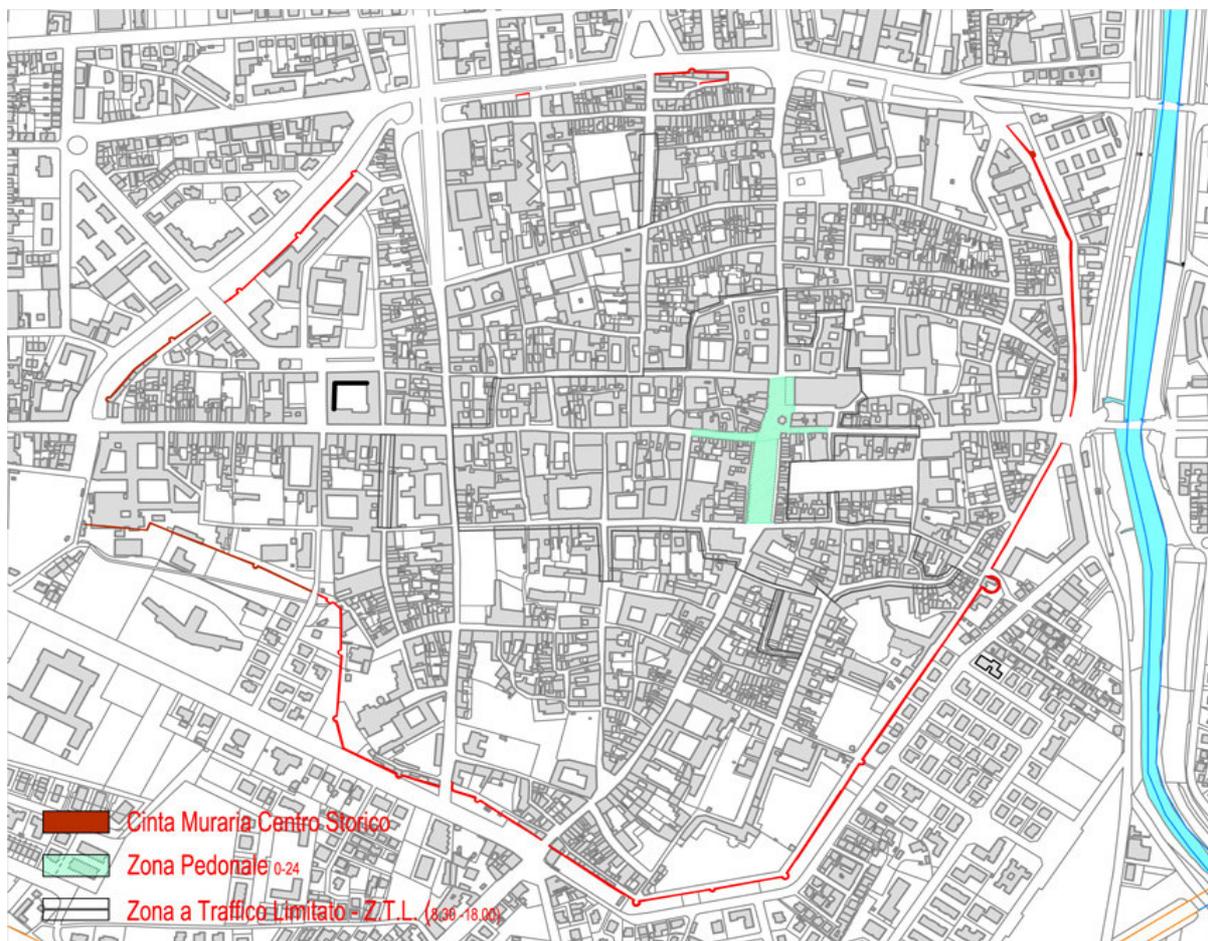
Il Comune di Faenza ha nel corso degli anni pianificato la mobilità con diversi interventi e piani sul traffico.

Il territorio comunale è interessato da una serie di limitazioni del traffico veicolare privato, che riguarda l'istituzione di:

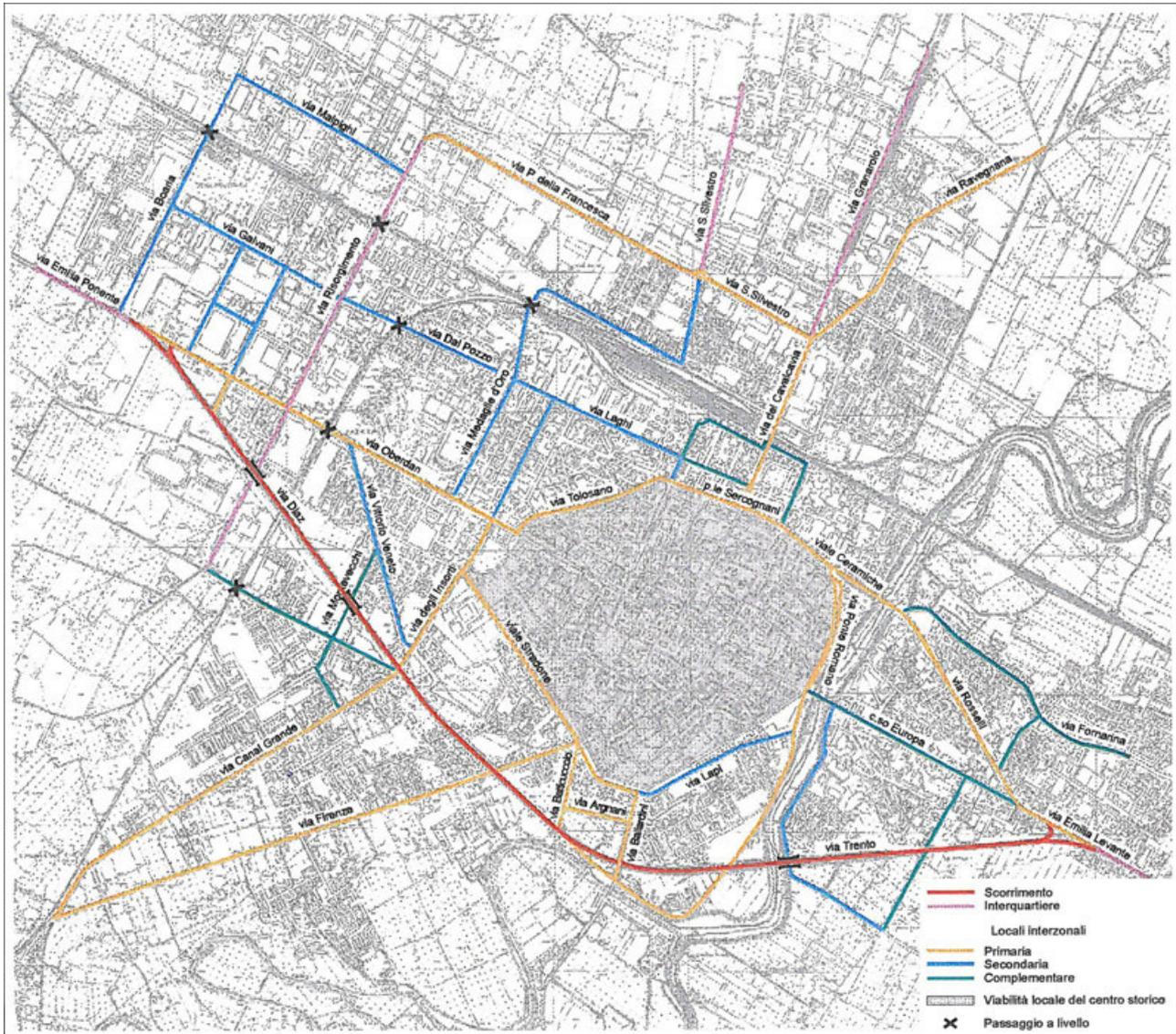
- Zone a Traffico Limitato (Centro Storico);
- Zona Pedonale (Centro Storico);
- Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (Centro Storico e zone limitrofe alle mura);
- Piano Sosta (Centro Storico);
- Zone 30 (Centro Storico e aree residenziali).

Risale al 1975 l'istituzione della prima **Zona Traffico Limitato (Z.T.L.)** che comprendeva Piazza del Popolo – Piazza della Libertà e i primi tratti di Corso Mazzini e Corso Saffi, ampliata e modificata con successive ordinanze.

La sosta a pagamento fu introdotta nel 1988 in Piazza XI Febbraio e nel parcheggio di Via Cavour con poco più di un centinaio di posti a pagamento, e progressivamente estesa in altre piazze e vie del centro storico fino a n. 609 stalli a pagamento.



Nel 1997, in risposta alla normativa nazionale introdotta con D. Lgs.n.° 285 del 30/04/1992 e relativo regolamento di esecuzione D.P.R n° 495 del 16/12/1992, fu redatto il Piano Generale del Traffico Urbano approvato con delibera di C.C. N° 300/6926 del 20.11.1997 (1° stralcio) e n° 287/4857 del 30/07/1998 ( 2° stralcio ) e aggiornato con delibera di C.C n°485/5898 del 20/12/2001.



Classificazione della rete stradale centro urbano

Il Comune di Faenza, con il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ha definito la classificazione della rete stradale urbana. Il PGTU ha suddiviso la rete urbana del Comune in 8 categorie:

- Autostrada
- Strade di scorrimento
- Strada interquartiere
- Strada primaria
- Strada secondaria
- Strada complementare
- Strada locale

## - Strada vicinale

**Classificazione della rete stradale del territorio comunale di Faenza**

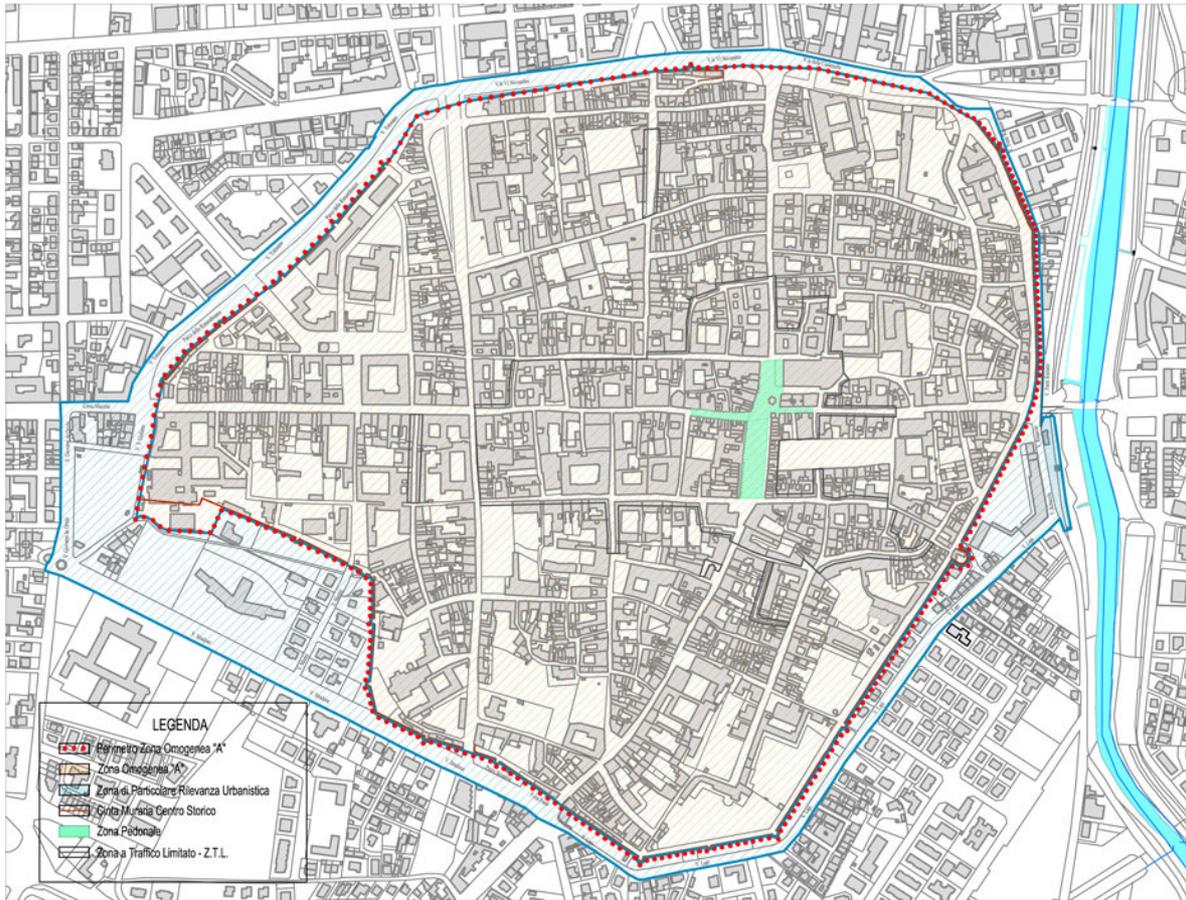
Categoria della strada	KM	%
Autostrada	13	3%
Scorrimento	2	0%
Interquartiere	4	3%
Primaria-Interquartiere	1	0%
Primaria	13	1%
Secondaria	11	2%
Complementare	9	2%
Locale	213	44%
Vicinale	176	37%
Non classificata	38	8%

Si riporta la suddivisione per classe funzionale della rete stradale principale ricadente nel territorio del Comune di Faenza; va precisato però che sono state omesse alcune strade (per esempio quelle di interesse regionale e provinciale) che non sono in gestione all'amministrazione comunale, bensì all'amministrazione provinciale.

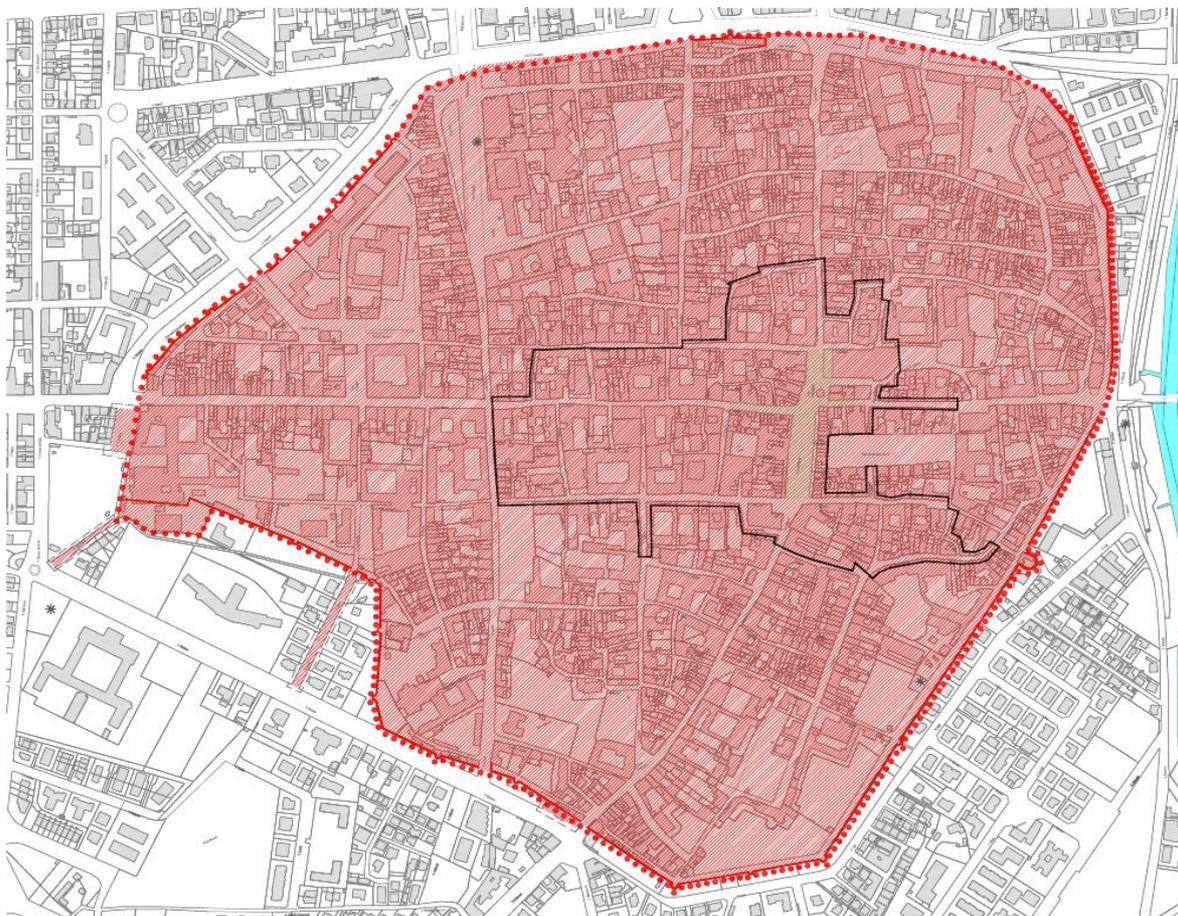
Nel Settembre del 2010, con atto di Giunta Comunale n°. 316 del 14/09/2010, è stata istituita la prima **Zona Pedonale** che ha interessato la Piazza del Popolo, Piazza della Libertà, un tratto di Corso Mazzini e un tratto di Corso Saffi.

Uno degli interventi previsti dal PGTU, al fine di risolvere i diversi problemi connessi al governo della mobilità, è stato di individuare una serie di iniziative, di interventi e di soluzioni gestionali relative all'organizzazione del traffico urbano e, nello specifico, sulla regolamentazione della sosta, prevedendo l'istituzione di zone a pagamento diffuse in tutte le strade del Centro Storico.

Nel 2011 l'Amministrazione Comunale, che da tempo si era attivata per migliorare le condizioni della circolazione stradale (movimento e sosta) adottando provvedimenti volti alla riorganizzazione del traffico urbano (limitazione dell'accesso al centro storico con istituzione della zona pedonale mediante provvedimenti sindacali come sopra detto), per le zone comprendenti la viabilità immediatamente a ridosso delle mura storiche che per loro caratteristiche peculiari e presenza di poli di attrazione del traffico veicolare privato (Ospedale, scuole, uffici pubblici) erano interessate da un elevato livello della domanda di sosta ha rilevato la necessità di individuare una zona con le caratteristiche di "**Zone di particolare Rilevanza Urbanistica**" ai sensi dell'art.7, comma 8 e 9 del vigente Nuovo Codice della Strada.



**Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica**



**Zona perimetrazione PIANO DELLA SOSTA e ZONA 30**

## **RETE E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO**

### *TRASPORTO PUBBLICO URBANO ED EXTRAURBANO*

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza è composto da due linee urbane che potremmo definire di tipo tradizionale, da una navetta elettrica specializzata (Green-Go-Bus) che collega un parcheggio scambiatore con il centro storico, da tre linee di concessione comunale con caratteristiche operative di livello suburbano e da un complesso di 17 linee specializzate scolastiche (scuolabus):

- Linea 1;
- Linea 2;
- Linea 191 Fossolo/Pieve Cesato/Fossolo;
- Linea 193 Faenza/via Granarolo/Faenza;
- Linea 194 Faenza/Errano/Faenza;
- Linee specializzate scolastiche 1 S, 2 S, 3 S, 4 S, 5 S, 6 S, 7 S, 8 S, 9 S, 10 S, 11 S, 12 S, 13 S, 14 S, 15 S, 16 S e 17S;
- Linea specializzata per piano sosta, con bus navetta elettrico "Green-Go-Bus", dal parcheggio in Piazzale Pancrazi al centro storico.

Tutte le linee sono esclusivamente feriali (tranne il 1° novembre e la ricorrenza dei defunti, in occasione dei quali vengono organizzate varianti specifiche della Linea 1 per il Cimitero dell'Osservanza).

Il Green-Go-Bus è gratuito per l'utenza ha caratteristiche di percorso e orario prevalentemente e specificamente dedicate a chi utilizza il parcheggio scambiatore di Piazzale Pancrazi per recarsi in centro per lavoro in centro, ma anche per un periodo medio/lungo di frequentazione di negozi e uffici del centro storico. In occasione di particolari manifestazioni con particolare afflusso in centro il Green-Go-Bus viene articolato operativamente e svolto, in accordo con il gestore, anche eventualmente in giornate festive, compatibilmente con le risorse disponibili.

Le tre linee suburbane, come le specializzate scolastiche su cui non ci si soffermerà oltre in questa sede, sono dedicate ad utenza prevalentemente studentesca e svolgono il proprio servizio solo nel periodo scolastico.

Le due linee urbane (1 e 2), oltre che il Green-Go-Bus, non sono caratterizzate da una particolare affluenza scolastica negli orari utili per essa, diversamente da quanto invece accade in gran parte del trasporto pubblico delle città vicine. In particolare le Linee 1 e 2, si caratterizzano per un'utenza di età medio/alta con orari di "punta" per il servizio non sempre coincidenti con quelli della città in generale.

Le 17 linee specializzate scolastiche, tradizionalmente definite scuolabus, collegano con un servizio sostanzialmente domiciliare gli alunni delle zone del forese con le scuole primarie e medie del tessuto urbano. Il numero di utenti che vengono ammessi a tale servizio si attesta annualmente in circa 300 alunni.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche tecniche e i percorsi delle Linee 1, 2, 191, 193, 194 e Green-Go-Bus.

Linee di indirizzo PUMS 2017-2030

<b>2014</b>	rete km	totale km	n. linee
TPL "urbano" Faenza (linee 1, 2, 191, 193, 194)	72	234.748	5
Green-Go-Bus	3	54.000	1
Scuolabus (specializzato scolastico)	96	260.418	17
Linee extraurbane che gravitano in parte su Faenza	671	1.053.165	9
<b>2010</b>	rete km	totale km	n. linee
TPL "urbano" Faenza (linee 1, 2, 190, 191, 193, 194)	97	277.481	6
Green-Go-Bus	0	0	0
Scuolabus (specializzato scolastico)	96	273.312	17
Linee extraurbane che gravitano in parte su Faenza	582	1.204.801	8

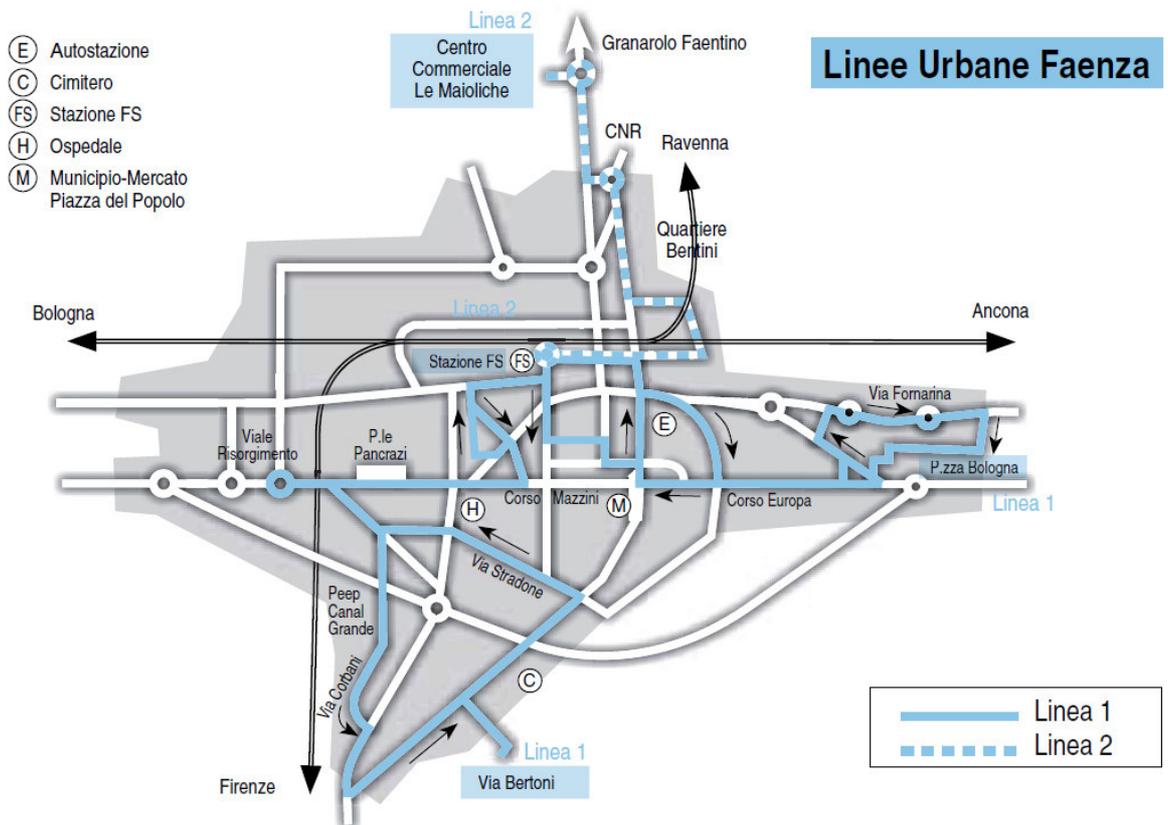
Fonte: Agenzia locale per la Mobilità e il Trasporto Pubblico di Ravenna - AmbRa S.r.l.

### PERCORSO LINEA 1 (URBANA)

<b>Principali fermate e capolinea</b>	
<b><i>Piazza Bologna</i></b>	<b><i>Via Bertoni</i></b>
Corso Europa - Piazza Lanzoni	Via Firenze
C.so Saffi	Viale Marconi - Cimitero
Corso Garibaldi - San Francesco	Viale Stradone
Via Caldesi	Via Volpaccino
Stazione FS	Via Vittorio Veneto
Via Laghi	Via Oberdan - Piscina
Via Zambrini	Corso Mazzini - Ospedale
Corso Mazzini - Palazzo Esposizioni	Corso Mazzini - Palazzo Esposizioni
Corso Mazzini - Ospedale	Viale Tolosano
Via Oberdan - Piscina	Via Valgimigli
Via Oberdan - AUSL	Via Laghi
Via Vittorio Veneto	Stazione FS
Via Corbari	Viale Baccharini - MIC
Via Canal Grande	Via XX Settembre
Via Firenze	Corso Garibaldi - San Francesco
<b><i>Via Bertoni</i></b>	<b><i>transito Viale Ceramiche - Via Mura Mittarelli</i></b>
	Corso Europa - Piazza Lanzoni
	Via Cova
	Via Testi
	Via Fornarina - Centro Sportivo
	Via Riccione, fr 4 - Sc. Materna
	<b><i>Piazza Bologna</i></b>

**PERCORSO LINEA 2 (URBANA)**

Principali fermate e capolinea	
<b>Stazione FS</b>	<b>Centro Commerciale "Le Maioliche"</b>
Via Caldesi	Via Granarolo - C.N.R.
Via Della Valle	Via Giovanni Paolo II
Via Filanda Vecchia	Via Ravegnana
Via Ravegnana	Via Filanda Vecchia
Via Giovanni Paolo II	Via Della Valle
Via Granarolo - C.N.R.	Via Caldesi
<b>Centro Commerciale "Le Maioliche"</b>	<b>Stazione FS</b>
<b>PROLUNGAMENTO GRANAROLO</b>	
<i>(si effettua solo al sabato all'interno delle fasce orarie 8-9 e 12,30-13,30)</i>	
<i>BIVIO Rotonda centro Commerciale</i>	Granarolo Faentino - Stazione FS
S. Andrea - Via Granarolo - Distilleria	S. Andrea - Via Granarolo - Chiesa
S. Andrea - Via Granarolo - Chiesa	S. Andrea - Via Granarolo - Distilleria
Granarolo Faentino - Stazione FS	<i>BIVIO Rotonda centro Commerciale</i>



**Linea 191 - FOSSOLO/VIA ACCARISI/PIEVE CESATO (SUBURBANA)**

(circola i giorni scolastici)

**Fermate principali e capolinea**

<b>Andata</b>		
<b>FOSSOLO</b>		Via Fossolo
		Via Madrara
<b>PIEVE CESATO</b>		Via Accarisi - Chiesa
<i>Coincidenza con Linee extraurbane provinciali</i>		
<b>Ritorno</b>		
<i>Coincidenza con Linee extraurbane provinciali</i>		
<b>PIEVE CESATO</b>		Via Accarisi - Chiesa
		Via Madrara
<b>FOSSOLO</b>		Via Fossolo

**Linea 193 - FOSSOLO FAENZA/VIA LUGO/VIA S.ANDREA/VIA GRANAROLO/FAENZA (SUBURBANA)**

**Fermate principali e capolinea**

(circola i giorni scolastici)

<b>FAENZA</b>		Autostazione
		Viale IV Novembre, 57 / 54
		Via Tolosano - Scuole
		Via Oberdan - Piscina
		Via G. Oberdan - Mensa
		Via Emilia Ponente (Cent. Comm.le Le Cicogne)
		Via Emilia Ponente - Pieve Ponte
		Via di Lugo
		Via Pontarchi
		Via Prosciutta
		Via di Lugo
<b>S.ANDREA</b>		Via S. Andrea
		Via Cassanigo
		Via Pana
		Via Granarolo - C.N.R.
		Via Giovanni Paolo II
		Via Ravegnana
<b>FAENZA</b>		Autostazione
		Viale IV Novembre
		Via Tolosano - Scuole
		Viale Tolosano, civ. 65-66
		Via Valgimigli
		Via Laghi

**LINEA 194 FAENZA/ERRANO (SUBURBANA)**

**Fermate principali e capolinea**

(circola i giorni scolastici)

<b>FAENZA</b>	Autostazione	<b>ERRANO</b>	Via Firenze
	Viale IV Novembre		Via Firenze
	Via Tolosano - Scuole		Via Canal Grande
	Via degli Insorti		Via Corbari - sc. Don Milani
	Via Canal Grande		Via Canal Grande
	Via Corbari - sc. Don Milani		Via degli Insorti
	Via Canal Grande		Via Tolosano - Scuole
	Via Firenze		Viale IV Novembre
<b>ERRANO</b>	Via Firenze	<b>FAENZA</b>	Autostazione

**Percorso del servizio Green-Go-Bus e fermate (si effettua nei giorni feriali):**

**Andata**

P.le Pancrazi  
 Ospedale (C.so Mazzini)  
 Palazzo delle Esposizioni (C.so Mazzini)  
*(svolta in via Cavour e in via Santa Maria dell'Angelo)*  
 Via Pistocchi (presso ingresso al portico del Teatro)

**Ritorno**

Via Pistocchi (presso ingresso al portico del Teatro)  
 Palazzo delle Esposizioni (C.so Mazzini)  
 Ospedale (C.so Mazzini)  
 P.le Pancrazi

Orario di servizio con frequenza di circa 6' dal 2 gennaio a metà giugno circa e da metà settembre circa al 31 dicembre):

Fasce orarie del servizio dal lunedì al venerdì

07,30-09,00

12,30-14,00

17,00-19,00

Fasce orarie del servizio al sabato:

08,30-09,30

12,00-14,00

17,00-19,00

Orario di servizio con frequenza di circa 12' (dal 2 gennaio a metà giugno circa e da metà settembre circa al 31 dicembre):

Fasce orarie del servizio dal lunedì al venerdì

09,00-10,00

12,00-12,30 e 14,00-15,30

19,00-20,15

Fasce orarie del servizio al sabato

09,30-10,00

12,00-12,30 e 14,00-15,30

19,00-20,15

Dal metà giugno circa a metà settembre circa il servizio è svolto nelle medesime fasce orarie complessive invernali, garantendo frequenze di circa 12'.

**Trasporto pubblico locale - Linee Extraurbane**

Faenza è anche importante polo di attrazione per flussi di mobilità sistematici che utilizzano il trasporto pubblico (soprattutto quelli scolastici) dalle città e i paesi del territorio

circostante, non solo da quello facente capo all'Unione della Romagna Faentina (Castelbolognese, Solarolo, riolo Terme, Brisighella e Casola Valsenio), ma anche da comuni dell'Unione della Bassa Romagna (Cotignola e Bagnacavallo), da Russi, dalla provincia di Forlì-Cesena (Forlì, Modigliana e Tredozio) e da Imola.

Tali flussi di mobilità possono usufruire dei seguenti servizi del trasporto pubblico locale extraurbano e di quello ferroviario, in particolare del servizio regionale.

#### **Le linee extraurbane che “gravitano” su Faenza**

- 152 (2/509)** Lugo-Faenza-Castrocaro Terme
- 155 (2/149)** Faenza-Russi-Ravenna
- 183 (2/129)** Alfonsine-S.Savino-Fusignano-Lugo-Faenza
- 190 (B6)** Faenza-Corleto-Prada-Reda-Faenza
- 188 (21)** Bagnara-Solarolo-Faenza
- 195 (3/RA)** Casola V.-Riolo-Faenza-RA-Enichem
- 196 (3/RA)** Bagnara-Mordano-Lugo-Solarolo-(Faenza)-Riolo T.
- 199 (2/525)** Fognano-Brisighella-Faenza-Imola
- 189 (23/FO)** Tredozio-Modigliana-Faenza-Forlì

Le principali destinazioni del trasporto pubblico extraurbano di Faenza sono le fermate in prossimità degli istituti scolastici superiori, l'autostazione di Faenza in Viale delle Ceramiche e la stazione ferroviaria.

#### **Passeggeri trasportati sulle linee del trasporto pubblico urbano ed extraurbano**

Non è semplice valutare il numero dei passeggeri delle linee urbane di Faenza e di quelle extraurbane che gravitano su di essa.

Infatti, il sistema tariffario in essere e le dotazioni tecnologiche attualmente in uso permettono solo di effettuare stime indicative sul livello di utilizzo dei servizi.

Da un lato gli abbonamenti per le linee urbane non permettono di verificare la frequenza di utilizzo dell'autobus e le linee effettivamente utilizzate. In questi casi, la Regione Emilia-Romagna utilizza criteri di stima che potrebbero non essere adatti a fotografare la realtà faentina, in cui l'utenza ha caratteristiche molto differenti rispetto a quelle di gran parte dell'utenza del resto della regione.

D'altra parte i biglietti singoli non vengono rilevati sul mezzo, ma in base al luogo di vendita. Quindi, con il sistema di tariffazione regionale e un gestore del servizio che è presente con la sua più importante componente in tutte le realtà romagnole, un pendolare residente in altra città potrebbe preferire l'acquisto nel punto di vendita comodo al proprio luogo di residenza e non essere rilevato su Faenza, sebbene utilizzi anche gli autobus della nostra città.

Anche per il servizio extraurbano, la stima è resa difficoltosa dal sistema tariffario per "zone tariffarie" che, senza l'utilizzo di tecnologie appropriate, non permette di valutare in modo preciso i percorsi effettuati, né da un abbonato, né da un utilizzatore saltuario.

Quindi, in attesa che possano essere adottati e diffusi sistemi di rilevazione elettronica dei passeggeri direttamente sui mezzi, il sistema più idoneo per verificare i livelli di utilizzo di una linea, sono quelli empirici del conteggio periodico del numero degli utenti saliti e scesi. In base ad una attività di conteggio sui mezzi effettuata nel 2013 con l'aiuto del personale di Start Romagna (gestore delle linee 1 e 2 di Faenza), è stato possibile stimare circa 400 passeggeri giorno per la linea 1 e 250 passeggeri giorni per la linea 2 nella stagione invernale. Pertanto, considerando un dimezzamento dell'utenza in estate, anche per la riduzione delle frequenze di servizio, su base annuale si può stimare che le due linee urbane di Faenza trasportino circa 160.000 passeggeri all'anno.

Per quanto riguarda il **Green-Go-Bus**, in assenza di titolo di viaggio, le valutazioni sul numero dei passeggeri sono evidentemente possibili solo con rilevazioni dei saliti e discesi

effettuate sul mezzo. Il gestore del servizio, in questo caso effettua queste rilevazioni in modo costante durante la propria attività e, **nel 2015 i passeggeri sono risultati oltre 45.800**. Inoltre, il dato per il 2016 appare già in netta crescita a testimonianza che tale servizio è stato accolto con grande favore dalla cittadinanza.

Le giornate con maggiore presenza di passeggeri sono il martedì e il giovedì, in concomitanza con i principali mercati ambulanti in centro storico.

Nel periodo estivo, il servizio è meno frequente e anche l'utenza è maggiormente propensa a spostamenti con la bicicletta o a piedi.

### **Trasporto Ferroviario**

Il trasporto ferroviario a Faenza si articola principalmente lungo la Linea Adriatica, che presenta servizi a medio-alta frequenza sull'asse Bologna (Piacenza) - Rimini (Ancona), riguardo all'offerta del servizio regionale e, con minore, ma adeguata cadenza, per i collegamenti di interesse nazionale della medesima linea, in particolare verso Milano (direzione Nord) e verso la dorsale adriatica (Pescara, Bari, Lecce).

Inoltre, Faenza è al centro di una rete ferroviaria regionale che collega la città a Firenze (collegandola anche ai principali centri della Valle del Lamone) e a Ravenna e Lugo (linee che la collegano anche con Russi, Cotignola e Bagnacavallo).

Le linee ferroviarie che interessano direttamente il territorio comunale di Faenza sono:

- Faenza - Lugo/Lavezzola (binario unico, prevista l'elettrificazione nel PRIT 2020);
- Faenza - Russi/Ravenna (binario unico, elettrificata);
- Faenza - Firenze (binario unico, prevista l'elettrificazione nel PRIT 2020)
- Milano - Bologna - Lecce (doppio binario elettrificata).

Nel territorio comunale, oltre alla stazione principale di Faenza, servita da tutte le linee ferroviarie sopra elencate, è operativa anche la stazione ferroviaria di Granarolo Faentino, posta lungo le linee per Ravenna e Lugo.

N. 18 treni Regionali da e verso Firenze

N. 10 treni Regionali da e verso Ravenna (via Granarolo)

N. 8 treni Regionali da e verso Lugo (via Granarolo)

N. 46 treni Regionali da e verso Bologna (Piacenza-Milano), di cui 8 limitati a Castel Bolognese o Castel San Pietro Terme

N. 46 treni Regionali da e verso Rimini (Pesaro - Ancona)

N. 12 treni nazionali (IC, Freccie) direzione Nord (Bologna - Milano)

N. 12 treni nazionali (IC, Freccie) direzione Sud (Pescara - Bari - Pescara)

Annualmente, si può stimare che transitano dalla stazione di Faenza circa un milione di passeggeri.

Tale stima è ricavabile tenendo conto delle rilevazioni effettuate direttamente in stazione e relative a passeggeri saliti su tutti i treni transitanti a Faenza, in giorni feriali medi, sia per la stagione estiva, che invernale (Fonte: Regione Emilia-Romagna).

STAZIONE DI FAENZA	ESTATE	INVERNO
2000	1.405	2.846
2002	1.661	2.921
2004	1.461	2.842
2006	1.581	2.915
2008	n.d.	3.275
2009	2.153	n.d.
2013	n.d.	2.814
2014	2.224	n.d.

Come si evince dai dati soprariportati, dal 2000 ad oggi, sebbene con andamento incostante, il numero di viaggiatori che è transitano giornalmente dalla stazione di Faenza è in aumento. Inoltre, anche se i dati non sono sempre disponibili, risulta evidente che la stagionalità, dovuta principalmente al calo fisiologico durante le vacanze estive scolastiche, è risultata meno accentuata negli ultimi anni. Ciò, potrebbe significare un incremento dell'utilizzo del treno da parte di fasce di utenza non scolastica.

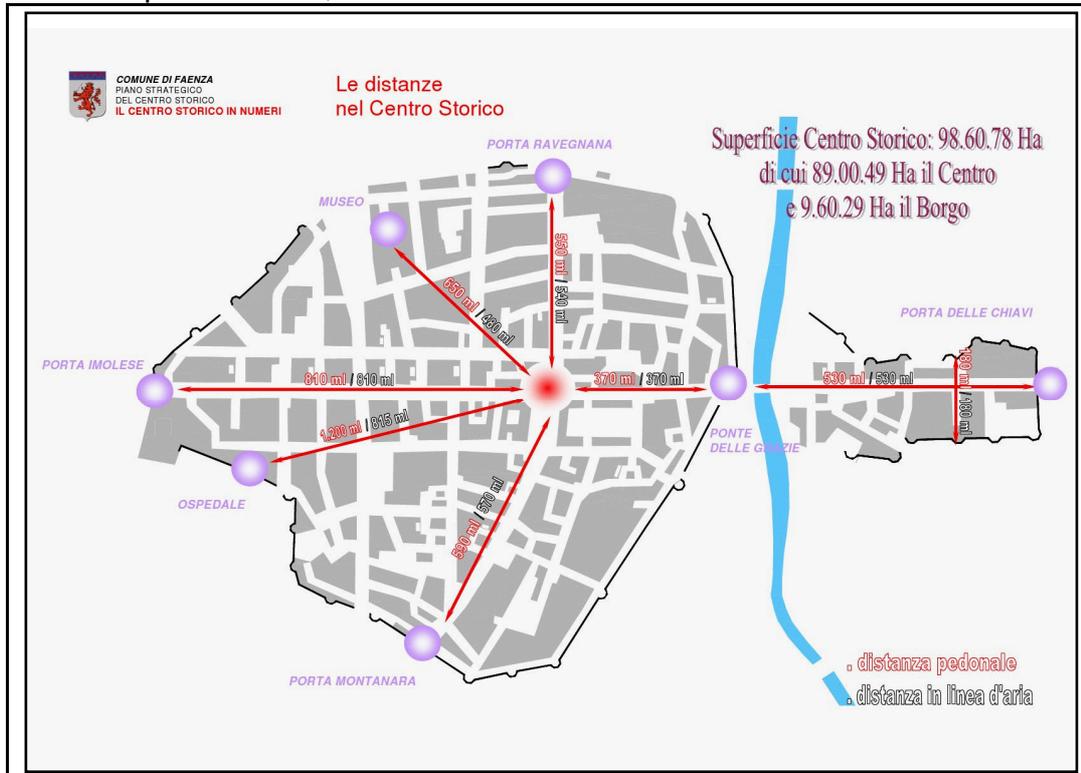
Sempre in base a stime regionali, il confronto tra novembre 2008 e lo stesso mese del 2013, la domanda servita nella stazione di Faenza nel giorno di rilevazione è risultata in diminuzione del 12% per i treni regionali e del 31% per quelli nazionali per una flessione complessiva pari al 14%.

Entrando nello specifico delle singole tratte ferroviarie minori transitanti da Faenza, sempre in base alle rilevazioni regionali, la frequentazione della Faenza-Firenze risulta in lieve aumento tra il 2012 e il 2014 (con un complessivo incremento di 59 saliti/discesi rispetto al mese di confronto: novembre), attestandosi in quest'ultimo anno su 975 passeggeri giornalieri in media.

Invece, la Faenza-Lugo-Lavezzola passa dai 646 passeggeri del 2012 ai 416 del 2014 (media saliti/discesi giorno, mese di novembre). Anche la Faenza-Ravenna nel medesimo periodo ha subito un decremento di passeggeri stimato in 50 unità, sempre con i medesimi criteri sopra descritti, e attestati in 384 passeggeri per la media giornaliera del novembre del 2014.

## CICLABILITÀ

Una città come 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, in continua crescita.



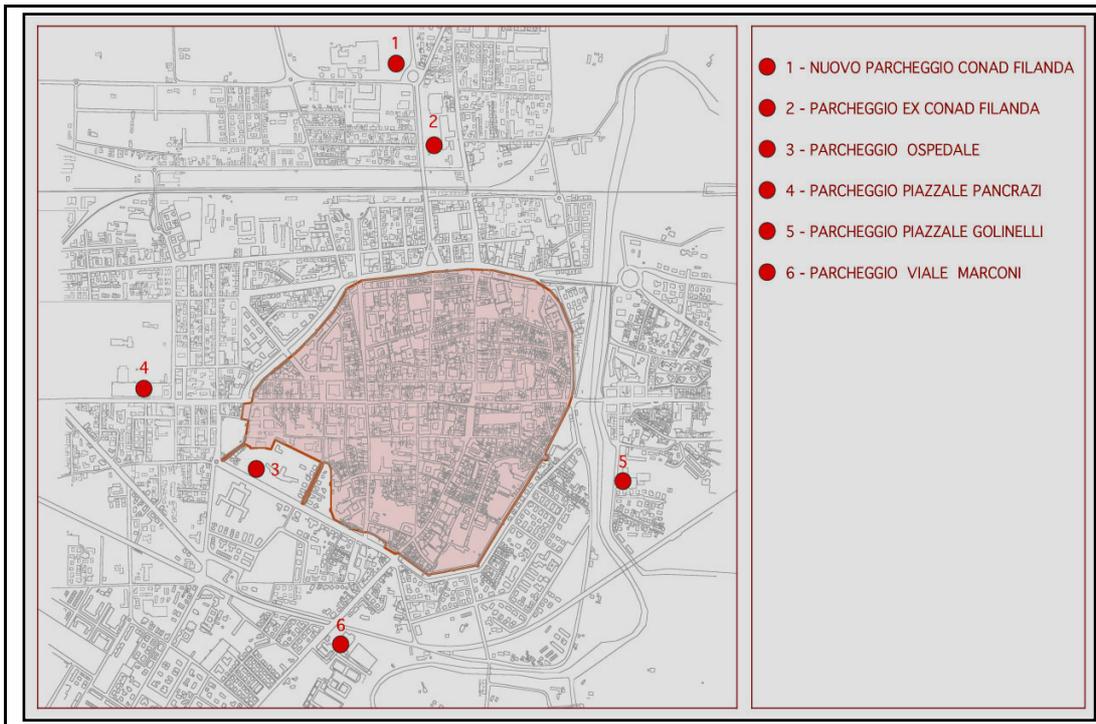
Reticolo viario del Centro Storico

Con l'incremento del numero degli automezzi e della domanda di mobilità nei centri storici il problema della sosta è divenuto in molte città elemento importante della qualità di vita. Nelle condizioni attuali e nelle previsioni future, è convinzione comune che non sia sufficiente garantire soltanto l'efficienza degli spostamenti: si tratta di mettere in pratica un'idea di città eco sostenibile, dove la mobilità, indispensabile per la vitalità della città, si armonizzi con l'equilibrio ambientale dei luoghi e degli spazi naturali.

**Faenza: città eco-mobile** 🚲 + 🚶 Faenza deve essere sempre più una città a misura di bicicletta e di pedone.

L'uso della bicicletta dovrà diffondersi non solo all'interno del centro storico, ma anche come mezzo di collegamento con i parcheggi scambiatori e dovrà diventare il mezzo di spostamento privilegiato.

A questo scopo, a seguito dell'introduzione del Piano della Sosta, sono stati incrementati i **parcheggi scambiatori** che consentono il collegamento parcheggio/centro storico attraverso l'uso di biciclette, mezzo di trasporto veloce, economico ed ecocompatibile. In questo caso l'utente sarà incentivato a lasciare l'auto in parcheggi esterni al centro storico e raggiungere il centro in bicicletta.



**Parcheggi di scambio previsti nel Piano della Sosta del Centro Storico**

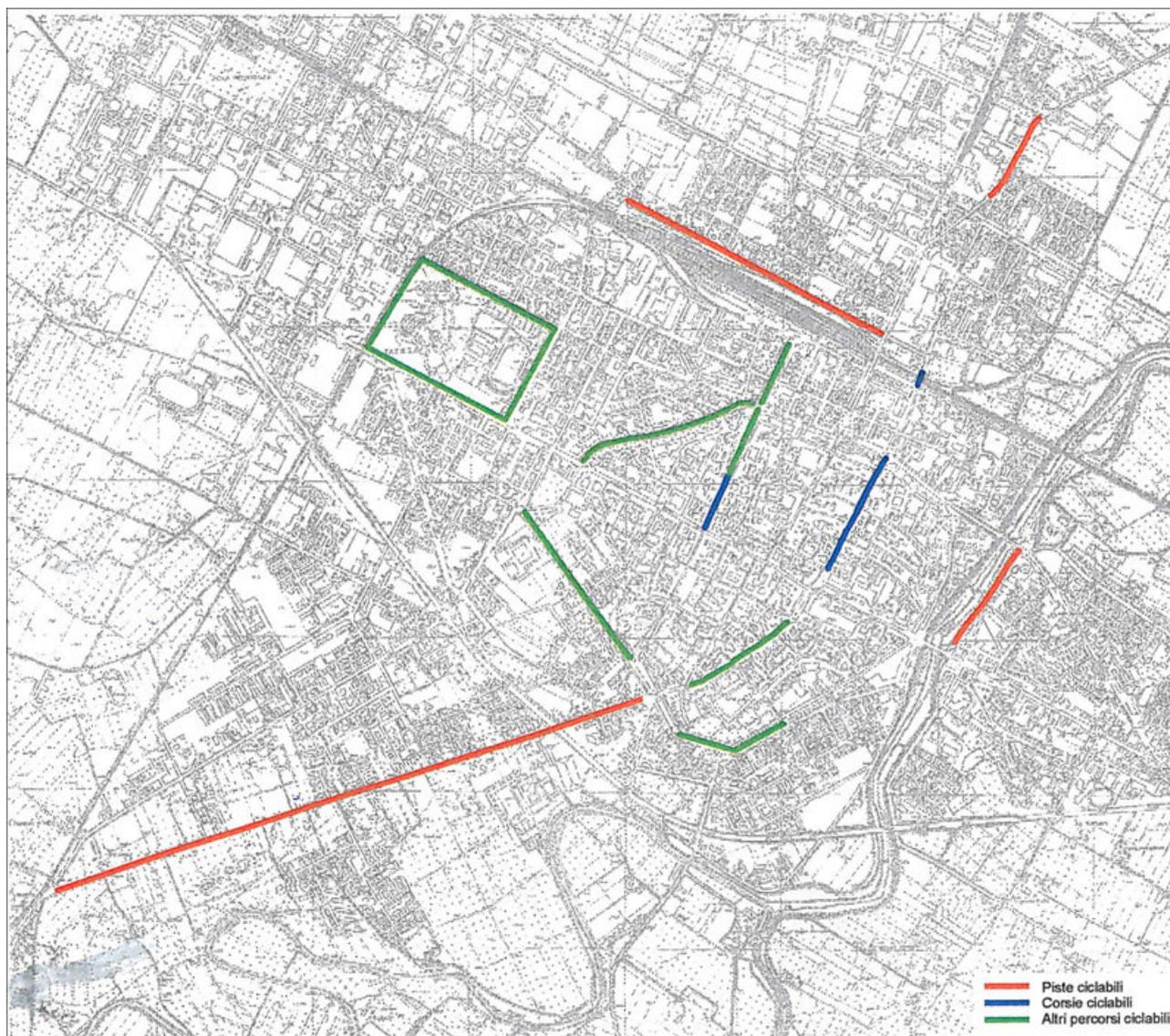
Il Comune di Faenza si è dotato di uno strumento di pianificazione settoriale di bike sharing, in cui le biciclette sono messe a disposizione da parte del comune.

### **Percorsi Ciclabili**

All'approvazione del PGTU nel 1997 il territorio comunale presentava strutture destinate all'uso della bicicletta relativamente scarse e certamente non adeguate ad assumere nel complesso la mobilità ciclabile comunque molto diffusa visto le dimensioni ridotte.

Il sistema di mobilità ciclabile presentava un sistema discontinuo di tratti di piste ciclabili, realizzate in sede separata e protetta, una serie di percorsi "naturali" ricavati dal sistema di controviali lungo la circonvallazione interna e un sistema di corsie riservate in centro storico.

Chiaramente l'insieme dei percorsi, di estensione complessiva di circa 20 km quindi non insignificante, soffriva tuttavia della mancanza dei raccordi visibili ed efficienti al fine di potersi considerare come una vera e propria rete ciclabile.



**Tavola piste ciclabili esistenti alla redazione del PGTU**

Con il PGTU L'Amministrazione Comunale ha incominciato a disegnare una rete ciclabile infrastrutturale completa, in grado di connettere l'intero centro urbano. Tale rete fu studiata con analisi di conflittualità allora esistenti tra la circolazione delle biciclette ed i flussi veicolari a seguito dei quali fu stilato un'elenco di priorità di realizzazione con la finalità di ricucire fra loro i vari tratti esistenti.

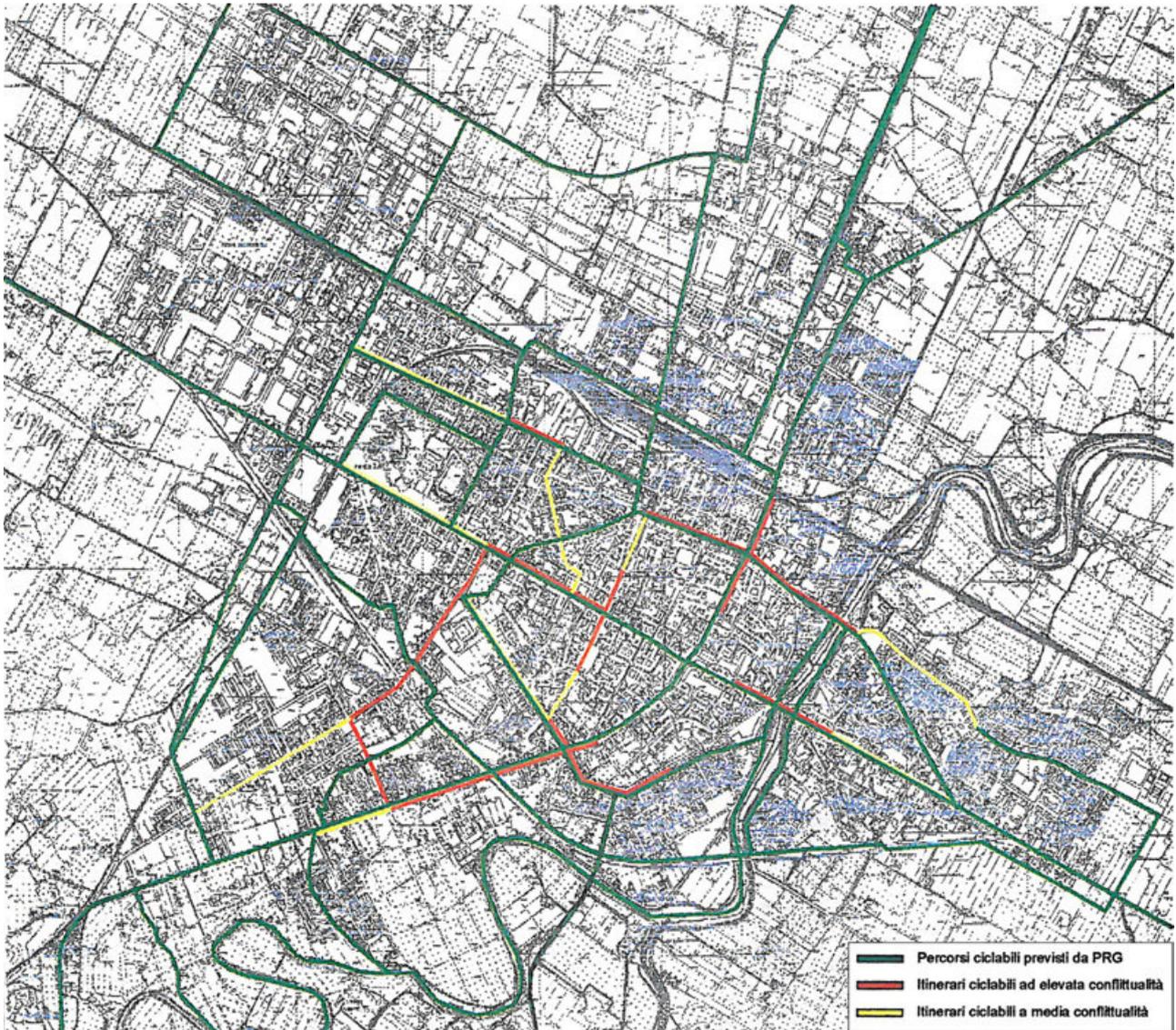


Tavola piste ciclabili PGTU con analisi conflittualità

Nell'individuazione della rete ciclabile si è proceduto anche a una sua classificazione, con l'ausilio di simulazione di traffico. I criteri seguiti furono quelli volti alla protezione dei percorsi più attrattivi per le biciclette e/o a maggiore conflittualità potenziale con il traffico veicolare.

Viene individuata quindi una rete ciclabile primaria, che è ancora rappresentata prevalentemente dagli assi storici e dall'anello dei viali e dall'itinerario in zona industriale.

La restante rete era formata dagli elementi di connessione tra le maglie primarie e i rami di accesso ai quartieri e/o poli di attrazione più importanti.

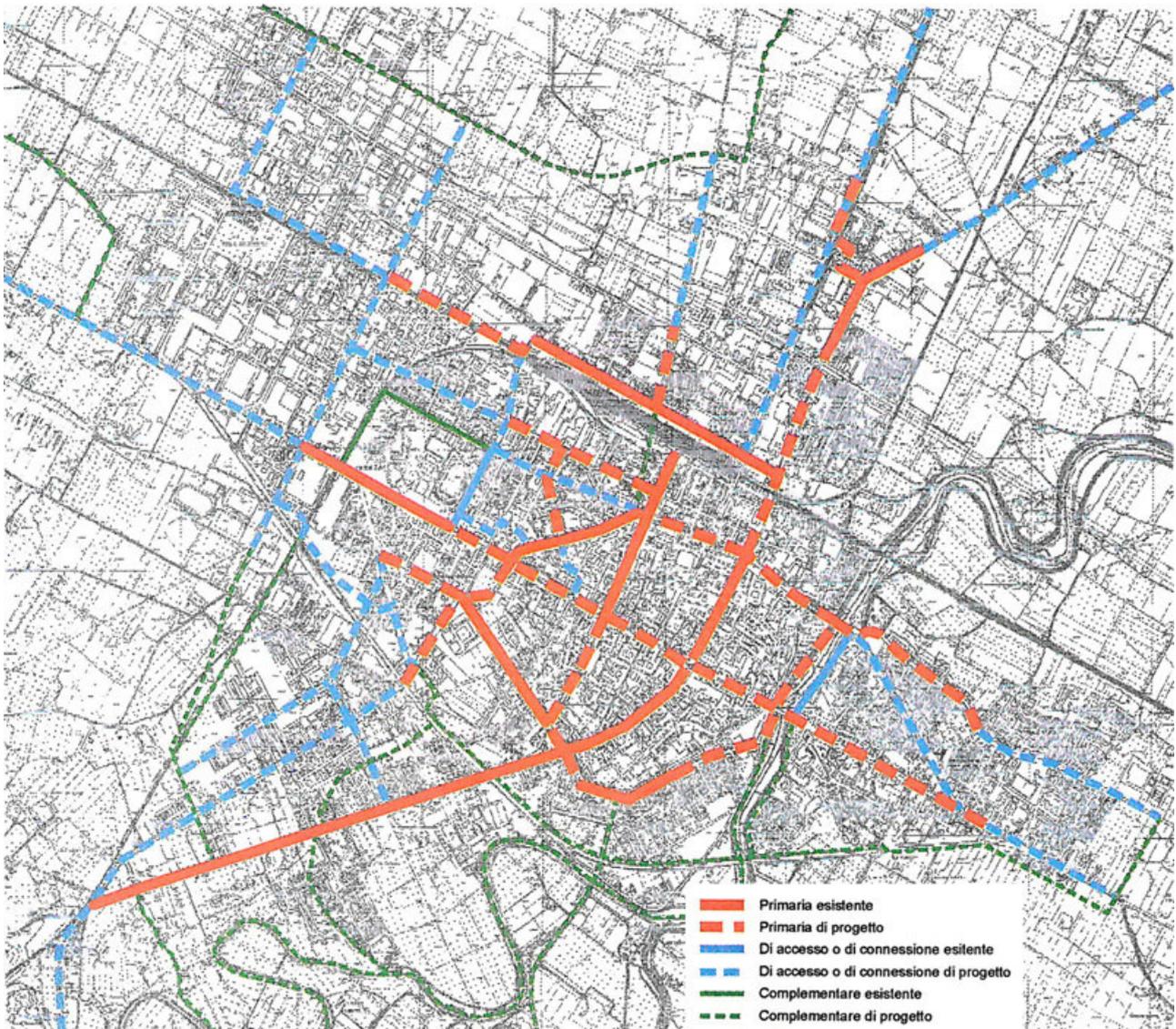


Tavola piste ciclabili previsione PGTU

Dal 2000 in poi l'Amministrazione Comunale ha, nel corso degli anni, 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. La maggior parte delle risorse economiche da parte dell'Istituzione sono state volte sia a migliorare la sicurezza stradale con la realizzazione di rotonde a raso a sostituzione degli impianti semafori con il raggiungimento di mortalità zero in questi punti critici/neri della rete viaria e sulla realizzazione di sempre più reti ciclabili sia di completamento all'interno del centro abitato, anche inserendoli obbligatoriamente all'interno delle lottizzazioni private in espansione, sia di collegamento anche con alcune delle frazioni più densamente abitate dell'hinterland faentino.

I maggiori interventi eseguiti sono stati i seguenti:

- **Centro Storico:** individuazione con segnaletica a terra corsie ciclabili in Corso Baccarini, Corso Garibaldi, Corso Matteotti e tratto Viale delle Ceramiche per una lunghezza complessiva di Km.1,00;
- **Centro Urbano:** piste ciclopedonali in sede propria: Ponte Rosso cavalcava circonvallazione, tratto di Via Emilia Levante, Viale Marconi-Via Firenze, tratto Via

Firenze-dir.Errano, tratto Via Emilia Ponente, Via Filanda Nuova per una lunghezza complessiva di km.5,00;

- **Collegamento Centro Urbano-Forese:** Via Emilia Ponente-Pieve Ponte per una lunghezza complessiva di Km.1,00;
- **Forese:** tratto Via Selva Fantina-Reda, Tratto Via Granarolo-Granarolo Faentino, tratto Via Tuliero-Borgo Tuliero per una lunghezza complessiva di Km.1,70.

Contestualmente sono stati realizzati i collegamenti ciclopedonali a seguito della realizzazione dei n.3 sottopassi ferroviari, il sottopasso ciclopedonale di Corso Garibaldi-Ravegnana, il sottopasso ciclopedonale di Via Emilia Levante-Via Forlivese.

Gli investimenti sono stati giustificati anche dai dati di censimento ISTAT sull'utilizzo della bicicletta nel nostro territorio, vedi tabella sotto riportata.

	UTILIZZO DELLA BICICLETTA nel territorio faentino
Censimento ISTAT anno 1991	n. 5452**
Censimento ISTAT anno 2001	n. 4843**
Censimento ISTAT anno 2011	n. 5812
<i>**i dati ISTAT 1991-2001 sono dati aggregati "bicicletta, piedi e altri mezzi", mentre i dati 2011 sono reali "solo bicicletta"</i>	

Faenza presenta quindi, 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.

Attualmente la rete di piste ciclabili è costituita, secondo la classificazione del D.M. n.557/1999, prevalentemente da percorsi ciclabili promiscui a percorsi pedonali in sede propria o separati dalla carreggiata stradale da cordolatura (**per il 95% del totale**).

Da un censimento svolto dal Settore LL.PP. del Comune di Faenza dal 2005 al 2015 l'aumento % dell'estensione delle piste ciclabili/ciclopedonali risulta essere di circa il 79% come si evince da tabella sotto riportata; l'aumento è rilevante in quanto nel dato iniziale non erano stati conteggiati tutti i percorsi ciclabili realizzati da privati e passati in carico all'Amministrazione.

Tipologia Piste ciclabili ai sensi del DM. 557/1999	Rete ciclabile 2005 lungh. Km	Rete ciclabile 2015 lungh. Km
sede riservata (in sede propria o su corsia riservata)	nd.	1,2
sede ad uso promiscuo con pedoni	27,31	45,46
sede ad uso promiscuo con veicoli a motore	nd.	2,32
<b>Totale</b>	<b>27,31</b>	<b>48,98</b>

Notevole, nell'ultimo decennio, l'attività che l'Amministrazione ha portato avanti di ricucitura di tutti i percorsi ciclopedonali presenti sul territorio sia in ambito urbano che nel forese, il completamento di percorsi ciclabili casa-scuola o casa-lavoro, ma soprattutto ha perseguito il potenziamento della propria rete ciclabile realizzando completamenti di piste esistenti.

Tra gli interventi eseguiti nell'ultimo decennio rilevanti per estensione maggiore si segnalano:

- **Centro Urbano:** pista ciclabile in sede propria Via Canal Grande, lunghezza 1,200 km), adeguamento sottopasso ciclopeditonale circonvallazione Via Insorti-Via Canal Grande,, pista ciclopeditonale Via Selva Fantina-Reda lunghezza Km.0,20 nonché numerose piste ciclopeditonali realizzate all'interno di nuove lottizzazioni passate in carico all'Amministrazione;
- **Collegamento Centro Urbano-Forese:** 1-2° stralcio pista Faenza-Errano, lunghezza 3,200 km, Faenza-Granarolo Faentino, lunghezza 7,56 Km, pista ciclopeditonale Via Ravennana-Mattarello lunghezza Km.0,98.



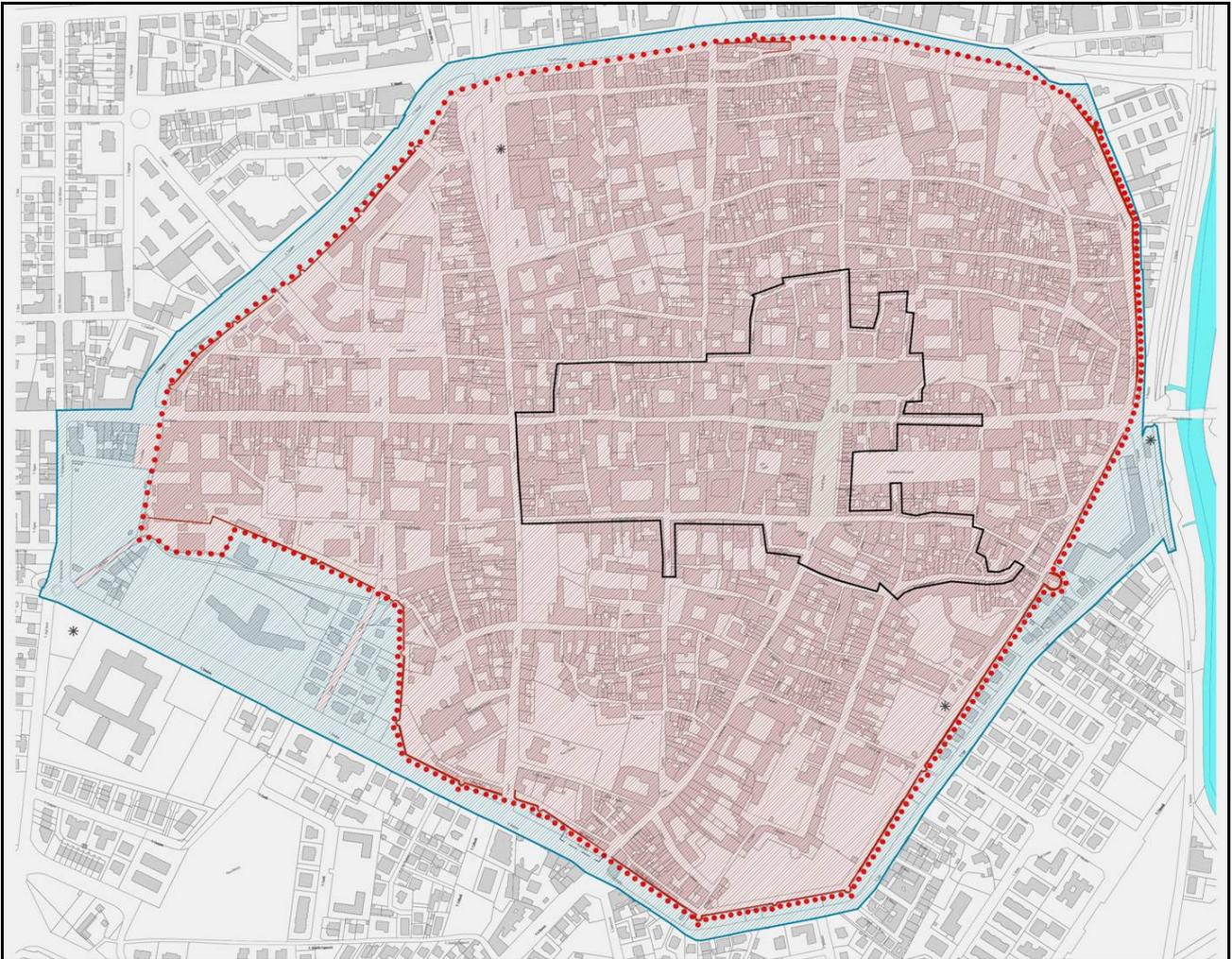
Planimetria centro urbano con piste ciclabili realizzate (verde) e piste in progettazione (rosso)

Per i prossimi anni l'attività di progettazione/direzione Lavori del Settore LL.PP. del Comune di Faenza prevede la realizzazione, a seguito di partecipazione e cofinanziamento regionale delle seguenti piste ciclopeditonali o collegamenti di ricucitura di tratti di pista ciclo-peditonale esistenti e/o messe in sicurezza, quali:

- "PROGETTO AMICO" con il cofinanziamento previsto dal "IV e V Programma annuale di attuazione del PNSS" della Regione Emilia\_Romagna in corso esecuzione nel 2016 (per una lunghezza complessiva di 4,750 Km)
- Collegamento Faenza-Borgo Tuliero (lunghezza 1,600 Km) da attuarsi fra il 2016/2017.

## SISTEMA DELLA SOSTA

Il Piano della Sosta del Comune di Faenza individua la zona soggetta a pagamento (tratteggiata in colore rosso nella tavola sotto riportata) all'interno della quale la Giunta Comunale ha definito le tariffe da applicare secondo i criteri espressi dal piano approvato, nonché gli ulteriori aspetti di dettaglio che riguardano in particolare orari e abbonamenti.



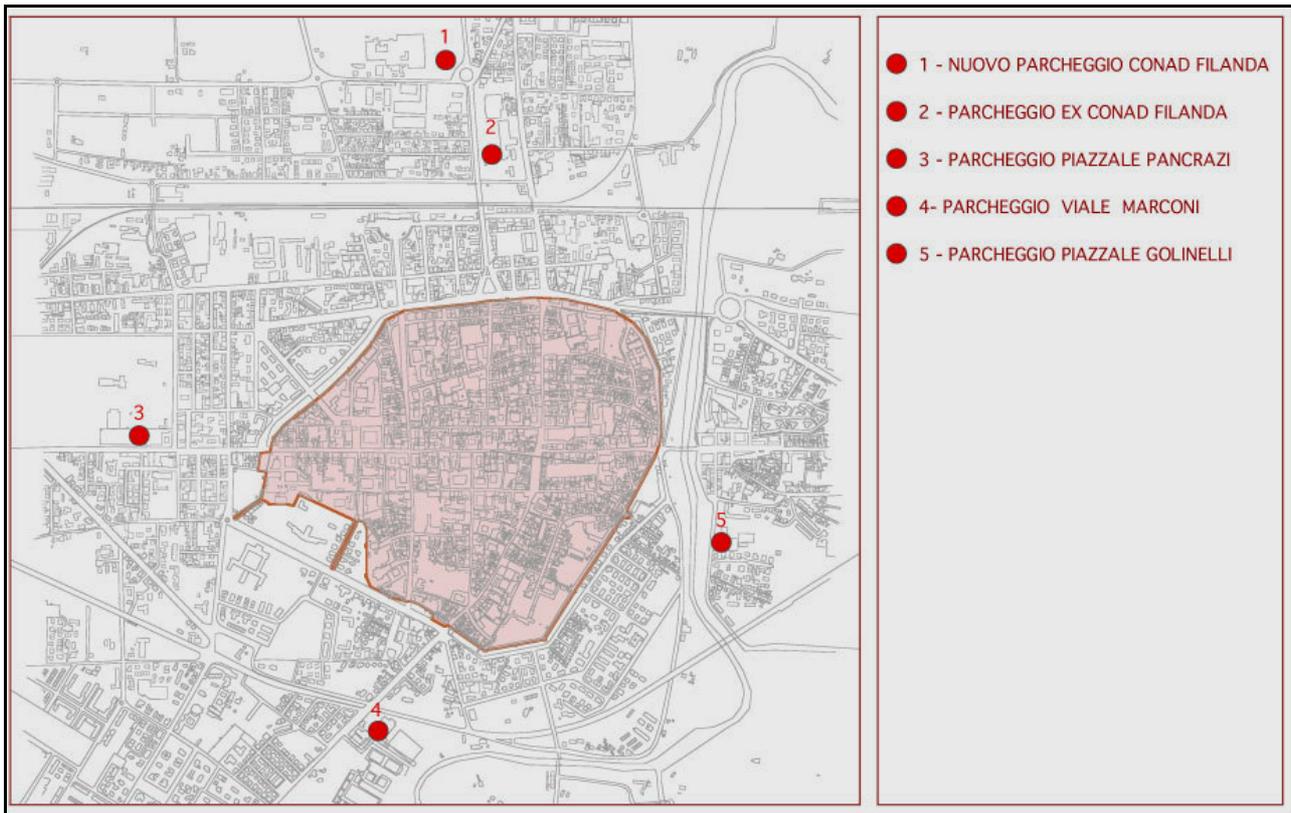
### Zona soggetta a pagamento

L'approvazione del Piano della Sosta è stata preceduta da un'ampia attività di partecipazione di cittadini e associazioni, con incontri pubblici e di categoria, nonché della compilazione di un questionario utile per la conoscenza dei comportamenti dei cittadini in tema di mobilità e di indirizzo nella formulazione del piano.

Fondamentale risulta comunque l'indagine svolta per determinare in maniera oggettiva la domanda e l'offerta di sosta, nonché le caratteristiche tipologiche, vale a dire se trattasi di sosta breve-media-lunga o di residenti.

La politica della sosta, attuata con apposito Piano Particolareggiato, secondo le indicazioni della Variante al Piano Generale del Traffico Urbano, è stata approvata, considerando l'effettiva impossibilità di aumentare in maniera consistente nel breve termine l'offerta di sosta. Oltre ai nuovi posti indicati nel piano si è inteso favorire la sosta breve e dei residenti indirizzando la sosta lunga all'esterno delle zone a pagamento.

Le indagini condotte hanno rilevato la fattibilità degli obiettivi prefissati e il primo periodo di sperimentazione ne ha fonito conferma.



Individuazione Parcheggi scambiatori

Un'ulteriore finalità che perseguita dal Piano Sosta è quella di disincentivare l'uso dell'auto favorendo una mobilità alternativa indirizzata soprattutto verso l'utilizzo della bicicletta all'interno del centro storico, nonché una maggiore tutela degli utenti più deboli.

Relativamente a questo primo aspetto è stato incrementato, inserendolo all'interno del bando di gara, il numero delle bici pubbliche da ubicare in particolare nelle aree di sosta individuate come parcheggi scambiatori.

Nella fase di avvio del piano sono state previste 48 nuove biciclette.

Per quanto riguarda la necessità di garantire la sicurezza della circolazione stradale il Piano Particolareggiato ha istituito la Zona 30 su tutta l'area interna alle mura storiche, inoltre nei tratti dove non è possibile garantire la creazione di un percorso pedonale riservato, è stata adottata una segnaletica appropriata a tutela dei pedoni che richiede una ulteriore particolare prudenza.

Con l'introduzione del Piano della Sosta sono state introdotte anche alcune modifiche alla viabilità e alla perimetrazione della Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.).

L'introduzione di questa serie di misure, oltre alla limitazione della sosta in alcune strade di minor larghezza, stanno dando il loro contributo al miglioramento della qualità ambientale per effetto della riduzione del traffico passivo generato dalla ricerca del posto libero con conseguente contrazione delle sostanze inquinanti e dell'inquinamento acustico.

**Risultati dell'indagine**

Gli aspetti più significativi dell'indagine effettuata ai fini della progettazione del Piano Sosta possono così riassumersi:

1 – complessivamente nel centro storico e aree limitrofe sono stati rilevati n. 8.920 posti a fronte di una domanda di n. 7.434;

- 2 – nel solo centro storico (escluso il Borgo) nelle ore di punta di un giorno di mercato, sono stati rilevati n. 2.990 posti a fronte di una domanda di n. 2.807, va comunque ricordato che il dato comprende anche n. 181 stalli riservati (vedi Tab. 4);
- 3 – sono state stimate n. 2.236 auto di residenti di cui n. 1.023 stabilmente presenti in centro;
- 4 – in alcuni settori si è riscontrata una carenza di offerta di posti auto rispetto alla domanda;
- 5 – il turn – over, rappresentato sostanzialmente dal dato della sosta breve, risulta solo l'11% del dato complessivo della sosta, mentre la sosta lunga e dei residenti rappresenta circa il 50%

### **Risultati attesi**

I risultati attesi con il piano della sosta possono così riassumersi:

- 1 – la tariffazione disincentiva la sosta lunga improduttiva per la vitalità del centro a favore della sosta breve che motivatamente frequenta il centro;
- 2 – la tariffazione comporta un maggiore turn-over aumentando in tal modo la possibilità di sosta per coloro che accedono al centro storico per tempi brevi.  
Il migliore utilizzo delle aree di sosta dovuto all'aumento del turn-over corrisponde statisticamente ad un incremento della capacità di sosta valutato fra il 20/50% e quindi ad una migliore risposta alle diverse esigenze da parte di residenti, operatori, visitatori e di chi si muove in funzione del tempo libero;
- 3 – l'introduzione di un abbonamento per residenti comporta una maggiore utilizzazione delle autorimesse private diminuendo in tal modo la domanda (n.100 posti corrispondono ad una diminuzione della domanda del 3%);
- 4 – l'abbonamento ordinario e per residenti assicura comunque la possibilità di sosta da parte di coloro che risiedono, hanno attività o lavori ubicati in centro, ma in modo più razionale ed equo secondo reali ed indispensabili esigenze;
- 5 – le aree di parcheggio attrezzate con bici al di fuori del centro offrono la possibilità di sosta lunga a coloro che utilizzano il centro per lavoro diminuendo i volumi di traffico veicolare che insistono sul centro storico;
- 6 – il sistema tecnologico per il controllo e gestione della sosta consente di apportare eventuali aggiornamenti in base alla valutazione dei dati rilevati, ottimizzando le potenzialità del piano;
- 7 – la segnaletica verticale costituita da pannelli a messaggio variabile facilita la ricerca di posti auto disponibili evitando la concentrazione di traffico.

### **La Tariffazione della sosta**

La zona soggetta a tariffazione è quella che comprende l'area racchiusa all'interno delle mura storiche cittadine nonché alcune zone limitrofe, facenti parte della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica, quali:

- Parcheggio S.Giuliano
- Via della Rocca
- Via Morini
- Piazza Fratti.

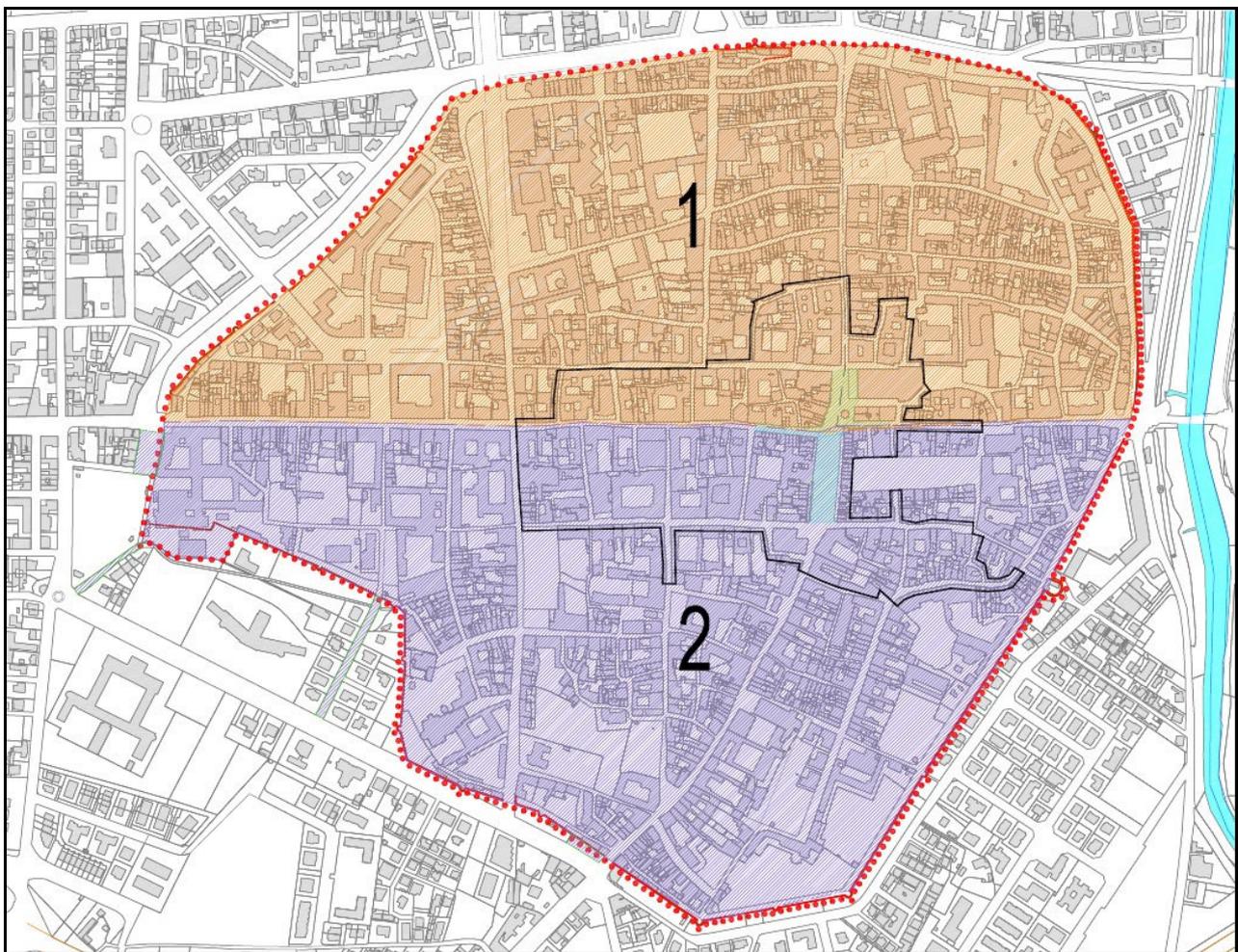
La potenzialità di parcheggio all'interno dell'area interessata dal Piano della Sosta al netto delle strade sotto i mt. 5,00, in cui non è consentita la sosta, è di circa n. 2.696 posti auto.

Il Piano della Sosta ha suddiviso la zona regolamentata a pagamento in tre tipologie di sosta, successivamente accorpate in due:

- **Tariffazione Zona A** sostanzialmente individuabile nelle strade attualmente ad alta valenza commerciale e nei parcheggi più vicini al centro città, in parte coincidente con una forte domanda di sosta breve, riscontrata nella fase di rilevazione.
- **Tariffazione zona B** riferita alle zone caratterizzate dalla presenza di attività commerciali e dalla vicinanza alle aree più centrali del centro storico, sulle quali la componente residenziale è minore.
- **Tariffazione zona C** riferita alle restanti zone del centro storico con prevalenza della componente residenziale, basso contenuto commerciale, caratterizzata, nella fase di rilevazione, da una richiesta di sosta media/lunga.

Il territorio regolamentato è stato suddiviso in due settori:

- **Settore 1 - identificato con Rione Nero e Rosso**
- **Settore 2 - identificato con Rione Giallo e Verde.**



Individuazione Settori di abbonamento

La suddivisione in settori si è resa necessaria in quanto gli abbonamenti per residenti hanno validità solo ed esclusivamente nella zona di riferimento che generalmente è il settore di residenza o il limitrofo scelto dal cittadino.

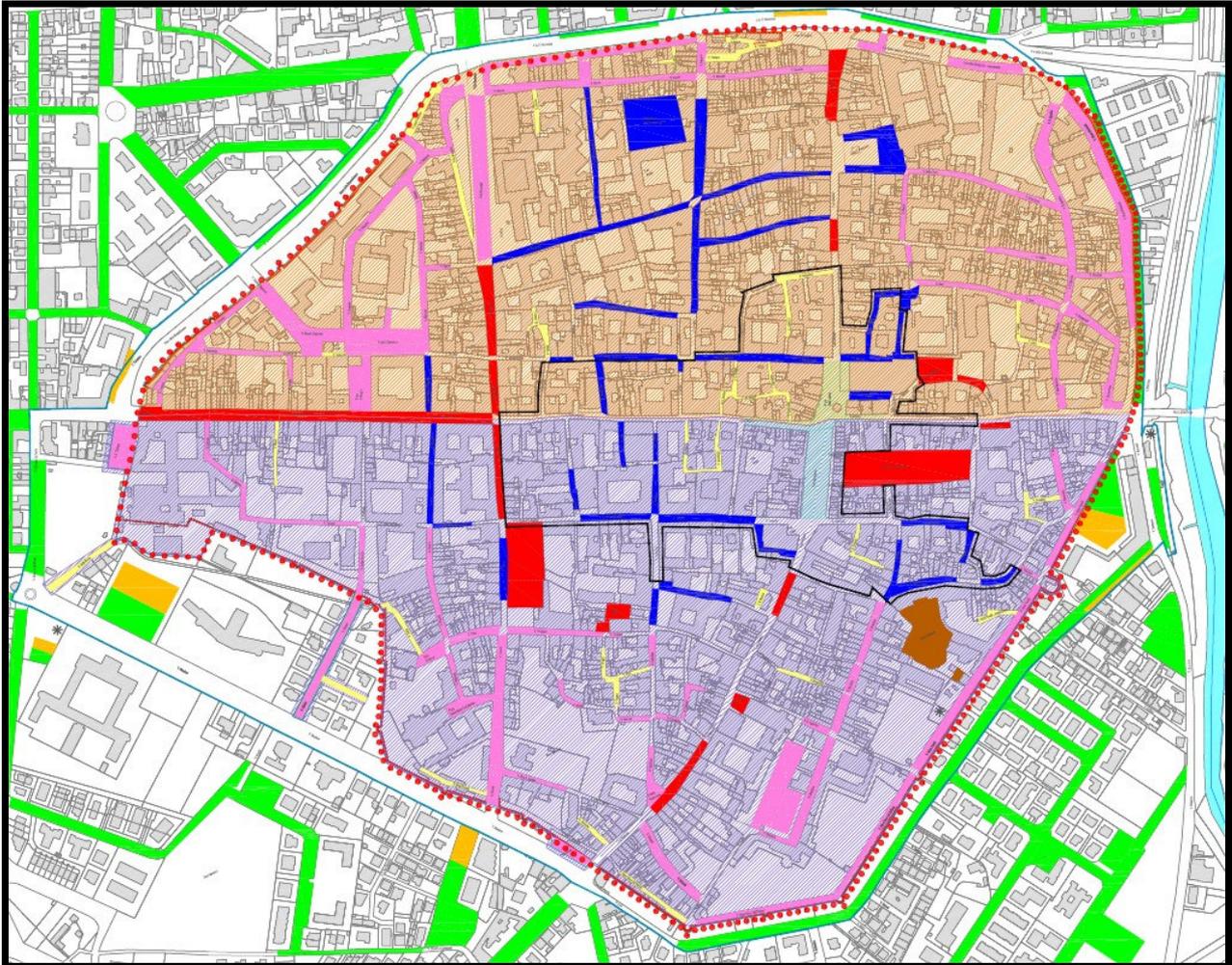
La tariffazione della sosta è prevista nei giorni feriali con orario 8,30-12,30 e 14,30-18,30. Una diversa regolamentazione è prevista per le zone ad Alta Tariffazione solo per la sosta dei residenti possessori di abbonamento.

È stata adottata una modalità di pagamento tale da consentire una sosta libera per la durata massima di 15 minuti.

Le iniziali 3 fasce di tariffazione sono state modificate a partire dal 18 aprile 2016:

<b>Tariffa A</b>	<b>€/h</b>	<b>1,20</b>	<b>con costo minimo di €.</b>	<b>0,60</b>
<b>Tariffa B, C</b>	<b>€/h</b>	<b>0,70</b>	<b>con costo minimo di €.</b>	<b>0,40</b>

L'individuazione delle zone a diversa tariffazione è evidenziata nella Tavola seguente.



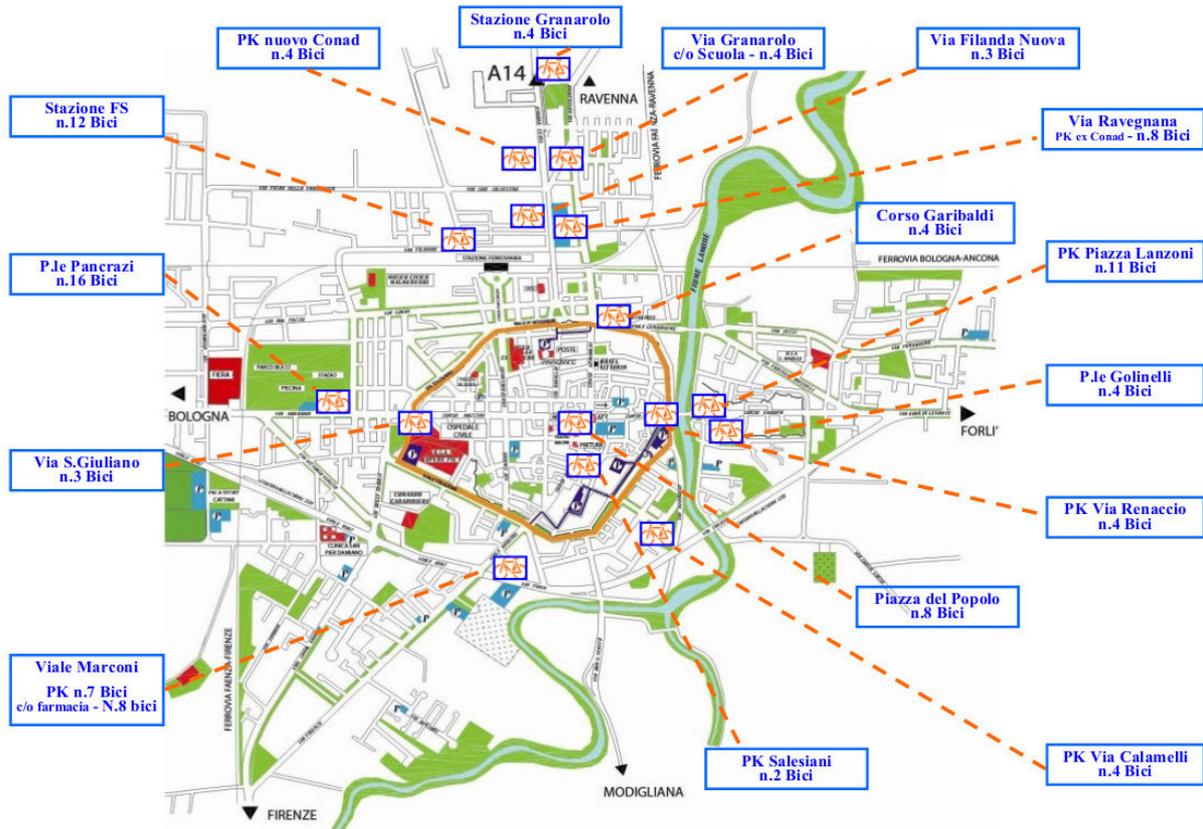
## **ALTRE INIZIATIVE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Il Comune di Faenza ha attivato una serie di servizi di supporto alla mobilità ciclabile.

Il servizio di bike sharing, "**Centro in bici**", che consiste nella presenza di n.106 postazioni in punti nevralgici quali stazione, parcheggi scambiatori (potenziato a seguito dell'introduzione del Piano della Sosta) a cui possono accedere gli utenti attraverso una chiave per noleggiare una bici e riconsegnarla in una dei parcheggi abilitati.

Il servizio è gestito dal Comune di Faenza tramite l'URP al costo di €8,00/chave.

La chiave, con la quale sarà possibile usare bici pubbliche anche in quei Comuni che hanno adottato il medesimo servizio, rimarrà sempre in possesso del titolare del contratto.



### Spostamenti casa-scuola (piedibus e bicibus)

Il **Progetto PiediBUS**, partito nel gennaio del 2010 alla scuola primaria Don Milani, con la collaborazione di Skaramakai a.s.d, genitori, nonni e accompagnatori volontari, si è successivamente esteso alla primaria Carchidio, dopo una articolata campagna informativa curata dal Centro di educazione all'ambiente e sostenibilità della Romagna faentina (Ceas).

Oggi linee Piedibus sono aperte in quattro istituti comprensivi faentini e sono oltre 270 i bambini che ogni giorno vanno a scuola con...l'«autobus a piedi».

Sono attivi in città i seguenti percorsi:

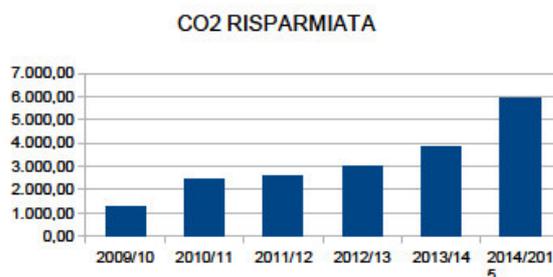
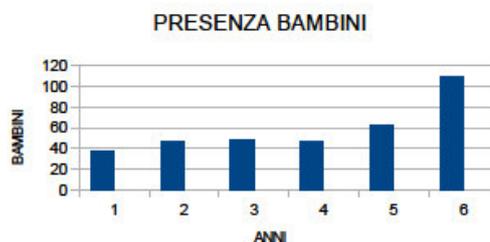
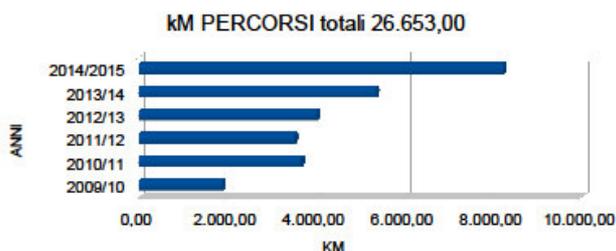
- Scuola Don Milani (2 percorsi)
- Scuole Carchidio (2 percorsi, oltre a quello per le scuole di Reda)
- Scuola San Rocco (Balena e Ranocchio)

L'accompagnamento a scuola, a piedi, dei giovanissimi alunni contribuisce alla riduzione del carico inquinante da gas di scarico e le relative polveri sottili a ridosso degli ingressi scolastici.

## Statistiche PiediBus

BAMBINI	ANNO	KM PERCORSI	CO2 RISPARMIATA IN KG
38	2009/10	1.883,00	1.255,30
47	2010/11	3.666,80	2.444,34
48	2011/12	3.516,20	2.600,80
47	2012/13	4.012,80	2.978,85
62	2013/14	5.354,40	3.852,17
109	2014/2015	8.220,00	5.937,32

351,0      26.653,00      19.068,58



“**Cycle-r – Ciclopercorsi nelle città d’arte**”, si tratta di un progetto ideato e sviluppato inizialmente a Faenza e finanziato nella fase di avvio da parte dell’APT Servizi regionale attraverso l’Unione di prodotto Città d’Arte. E’ costituito dalla proposta di visita di varie città d’arte della Regione Emilia-Romagna con lo strumento della bicicletta e guidati da un supporto cartografico, informatico e informativo basato sulla navigazione GPS e su vari ausili di mappatura. Il progetto è attivo e consente il coinvolgimento delle strutture turistiche con una semplice e poco onerosa caratterizzazione di bike hotel.

### Sistema di ricarica per veicoli elettrici

Il Comune di Faenza, nell’ambito di un programma ministeriale coordinato a livello regionale finalizzato a promuovere interventi per lo sviluppo delle reti di ricarica per veicoli elettrici, ha predisposto una propria manifestazione di interesse per la partecipazione al programma di finanziamento del Piano Nazionale delle Infrastrutture di Ricarica Elettrica – PNIRE.

Tale proposta prevede azioni per favorire la mobilità elettrica e una individuazione di massima di alcune zone di intervento in cui predisporre gli impianti per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica a Faenza.

Si prevede l’installazione di:

- n. 3 infrastrutture in parcheggi pubblici (Piazza Ricci, Parcheggio Renaccio 1, Parcheggio ex-Salesiani);
- n. 1 infrastruttura a servizio di veicoli delle pubbliche amministrazioni, ma eventualmente da rendere disponibili al pubblico (Piazza San Rocco);
- n. 3 infrastrutture da realizzare a cura di privati in adiacenza a distributori di carburante;

n. 4 infrastrutture private.

Le infrastrutture in adiacenza ai distributori e quelle private sono previste con cofinanziamento di privati, da individuare mediante bandi pubblici.

## **Logistica merci**

Relativamente al tema della logistica delle merci in ambito urbano, Il Comune di Faenza non è ancora dotato di un proprio piano di interventi specifico. Però, tra il 2004 e il 2007, la Regione Emilia-Romagna finanziò interventi progettuali per la logistica merci.

Il Comune di Faenza, in tale contesto ha realizzato una proposta operativa di futuri interventi nel campo della logistica delle merci in area urbana e la progettazione esecutiva per l'attivazione di una apposita cabina di regia.

Tale studio, in accordo con quanto contenuto nella metodologia di City Ports, ha fornito alcune indicazioni progettuali finalizzate alla realizzazione di una politica di logistica urbana per la città di Faenza, valutando in maniera parametrica:

- il rispetto degli obiettivi posti dall'Amministrazione Comunale;
- la fattibilità finanziaria.

Il primo step dell'analisi è consistito nell'individuazione degli obiettivi, definiti sia tramite lo studio delle criticità emerse durante la fase conoscitiva del progetto, sia dal confronto tra l'Amministrazione pubblica ed i vari attori coinvolti nella distribuzione merci in ambito urbano.

Successivamente si è proceduto a redigere un'analisi delle tecnologie disponibili di supporto alla logistica e la formulazione di un ventaglio di soluzioni di possibile attuazione. Rispetto al soddisfacimento degli obiettivi indicati ed alle caratteristiche socio-economiche della città di Faenza sono state estrapolate le seguenti "soluzioni logistiche", ritenute maggiormente idonee per tale contesto urbano:

- la costituzione di una cabina di regia, che sulla base di un accordo volontario tra gli operatori, offra una gestione razionale di una serie di stalli di sosta per le operazioni di carico/scarico delle merci, al fine di ridurre, se non di eliminare, la presenza di veicoli in sosta nel delicato tessuto urbano del centro storico;
- l'istituzione di un servizio di van-sharing, dedicato alle merci, che interessa quote di domanda particolarmente parcellizzate, quali l'auto-provvigionamento e le consegne dirette al consumatore finale;
- la realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni, finalizzata esclusivamente all'accorpamento e al consolidamento dei carichi diretti in centro storico.

Inoltre, viste le esperienze concrete riscontrate in letteratura, si è ritenuto necessario accompagnare queste soluzioni tecniche con misure amministrative di restrizione degli accessi in determinate fasce orarie ai veicoli commerciali non eco-compatibili; ovviamente si è ipotizzato di dotarsi di un parco automezzi di veicoli elettrici e ibridi.

L'uso di misure amministrative in accompagnamento alle soluzioni logistiche, come si è registrato in contesti simili a quello di Faenza, è finalizzato a favorire il successo delle soluzioni indicate.

In termini finanziari va innanzitutto evidenziato che la soluzione del cross-dock è quella che richiede il maggiore investimento iniziale, avendo ipotizzando che la struttura sia realizzata ex novo.

Inoltre, occorre sottolineare che tutte e tre le opzioni suggerite denotano l'incapacità di generare ricavi sufficienti a consentire la copertura dei costi di investimento e gestione: solo il van-sharing riuscirebbe a coprire almeno i costi variabili, rispetto alle tariffe di mercato vigenti.

In conclusione, i risultati dello studio mettono in luce come la maggiore efficienza del sistema di trasporto urbano delle merci sia in grado di compensare i maggiori costi

derivanti dagli investimenti richiesti dalla creazione di un cross-dock o di un servizio di van-sharing solo se la domanda soddisfatta raggiunge una certa soglia critica (maggiore rispetto a quella individuata dalle indagini); infatti, solamente in questo caso i nuovi servizi di logistica sarebbero in grado di competere rispetto alle modalità attuali e, verosimilmente, riuscirebbero a indurre un mutamento nei comportamenti degli operatori economici.

È chiaro che l'adozione di misure amministrative di supporto alla realizzazione di soluzioni logistiche può dare un contributo fondamentale per il successo delle iniziative, ma è alquanto probabile che l'Amministrazione Comunale debba considerare l'ipotesi di individuare risorse per incentivi economici al fine di garantire la sostenibilità finanziaria dell'attuazione di un eventuale progetto di logistica merci.

In questa situazione è necessaria una valutazione approfondita della convenienza sociale nella realizzazione di un progetto che richiede sussidi, a fronte del conseguimento di importanti benefici sul sistema ambientale quali:

- la riduzione della presenza di veicoli commerciali in centro storico;
- la riduzione dei veicoli in sosta irregolare;
- la riduzione di emissioni atmosferiche;
- l'aumento del tasso di carico dei veicoli.

A tale fine sarà indispensabile analizzare le preferenze degli operatori coinvolti nella distribuzione merci, per comprenderne i comportamenti in relazione a variazioni di costo dei servizi logistici.

## DOMANDA DI MOBILITÀ

### PENDOLARISMO E SPOSTAMENTI SISTEMATICI

Le seguenti tabelle evidenziano i flussi di mobilità interni a Faenza e da e per la città, generati da faentini o da residenti in altri territori. Inoltre, sebbene si tratti di dati risalenti all'ultimo censimento generale della popolazione (2011), indicano anche le principali esigenze di spostamento dei cittadini e dei frequentatori di Faenza (scuola, lavoro).

#### Ripartizione modale

La quota di utilizzo del mezzo privato (auto come conducente o passeggero oppure moto/scooter) sfiora i due terzi del totale degli spostamenti sistematici (62,4%). Il trasporto pubblico soddisfa una quota trascurabile di spostamenti, pari al 2,5%. La mobilità ciclo-pedonale svolge un ruolo estremamente significativo per la mobilità urbana di Faenza, rappresentando una quota di spostamenti del 34,9%; in particolare, la bicicletta viene attualmente già utilizzata per circa il 23,9% degli spostamenti sistematici.

#### Ripartizione per motivo dello spostamento

Dall'analisi dei dati disponibili, risalenti all'ultimo censimento generale della popolazione, emerge che i residenti nel Comune di Faenza si spostano all'interno del medesimo territorio per motivi di lavoro, nel 68,1% dei casi, e per motivi di studio, nel restante 31,9% dei casi; ai suddetti si aggiungono gli spostamenti verso Faenza dei residenti in altri comuni, e gli spostamenti dei residenti in uscita da Faenza.

#### Spostamenti/giorno sistematici originati dal comune di Faenza - dati riferiti al Censimento 2011

Luogo di destinazione degli spostamenti da parte dei residenti a Faenza	Motivo dello spostamento			%
	Lavoro	Studio	Totale	
all'interno dello stesso comune di residenza (Faenza)	16.575	7.755	24.330	<b>78,36%</b>
<b>Altri comuni della provincia di Ravenna</b>				
Alfonsine	30	-	30	
Bagnacavallo	194	5	199	
Bagnara di Romagna	24	-	24	
Brisighella	296	36	333	
Casola Valsenio	29	-	29	
Castel Bolognese	641	16	657	
Cervia	23	-	23	
Conselice	19	-	19	
Cotignola	236	12	248	
Fusignano	14	-	14	
Lugo	376	19	395	
Massa Lombarda	50	-	50	
Ravenna	476	50	525	
Riolo Terme	99	148	247	
Russi	186	16	202	
Sant'Agata sul Santeramo	21	-	21	
Solarolo	84	6	90	
<b>Totale altri comuni provincia di Ravenna</b>	<b>2.797</b>	<b>308</b>	<b>3.105</b>	<b>10,00%</b>
<b>Altre province dell'Emilia-Romagna</b>				
Piacenza	3	-	3	
Parma	4	4	8	
Reggio nell'Emilia	39	5	44	
Modena	32	3	35	
Ferrara	25	6	31	
Bologna	1.373	375	1.748	
Forlì-Cesena	1.259	320	1.580	
Rimini	45	31	77	
<b>Totale altre province dell'Emilia-Romagna</b>	<b>2.780</b>	<b>745</b>	<b>3.525</b>	<b>11,35%</b>
<b>Altre regioni italiane</b>				
Piemonte	3	4	6	
Lombardia	27	4	30	
Veneto	16	-	16	
Toscana	22	3	25	
Marche	3	-	3	
Umbria	5	-	5	
<b>Totale altre regioni italiane</b>	<b>74</b>	<b>10</b>	<b>85</b>	<b>0,27%</b>
<b>Eestero</b>				
San Marino	5	-	5	
<b>Totale estero</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>0,02%</b>
<b>TOTALE PERSONE CHE SI SPOSTANO VERSO FAENZA PER LAVORO O PER STUDIO</b>	<b>22.232</b>	<b>8.818</b>	<b>31.050</b>	<b>100,00%</b>
di cui fuori comune	62	1.063	6.720	21,64%

Le informazioni ricavabili da tali dati possono apparire in gran parte l'evidenziazione di flussi di mobilità già conosciuti nei loro aspetti generali, ma potranno fornire anche spunti interessanti in fase di definizione del PUMS per indirizzare la futura progettazione dell'offerta di mobilità.

Ripartizione modale degli spostamenti sistematici originati da Faenza - dati riferiti al Censimento 2011												
Luogo di destinazione	Treno	Tram	Autobus urbano, filobus	Corriera, autobus extra-urbano	Autobus aziendale o scolastico	Auto privata (come conducente)	Auto privata (come passeggero)	Motocicletta, ciclomotore, scooter	Bicicletta	Altro mezzo	A piedi	Totale
all'interno dello stesso comune di residenza (Faenza)	99		76	119	300	10.481	4.154	561	5.812	54	2.674	24.330
<b>Altri comuni della provincia di Ravenna</b>												
Alfonsine						29	1					30
Bagnacavallo	5			2		173	11	4	4			199
Bagnara di Romagna						23	1					24
Brisighella	1		3		1	258	65	5				333
Casola Valsenio						29						29
Castel Bolognese	7		1	5		584	39	11	10			657
Cervia	3					20						23
Conselice	2					14	1	2				19
Cotignola	6			2	3	204	25	1	4	4		248
Fusignano						14						14
Lugo	12	1		3		363	11	3		1		395
Massa Lombarda						50						50
Ravenna	98			14	5	384	19		6			525
Riolo Terme		1	12	109	7	90	18	3	8			247
Russi	3			3		171	20	2	3			202
Sant'Agata sul Santeramo						20	1					21
Solarolo				3	2	77	7				1	90
<b>Totale altri comuni provincia di Ravenna</b>	<b>137</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>140</b>	<b>18</b>	<b>2.501</b>	<b>218</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>3.105</b>
<b>Altre province dell'Emilia-Romagna</b>												
Piacenza						3						3
Parma	8											8
Reggio nell'Emilia	5					33	6					44
Modena	14		3			17	1					35
Bologna	737	3	3	9		948	40	7		1		1.748
Ferrara	5			1		24	1					31
Forlì-Cesena	276	1	1	11	2	1.180	88	8	7	5		1.580
Rimini	51				1	19	6					77
<b>Totale altre province dell'Emilia-Romagna</b>	<b>1.097</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>2.223</b>	<b>142</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>3.525</b>
<b>Altre regioni italiane</b>												
Piemonte	4					3						6
Lombardia	7			1		19	3					30
Veneto	4					8	4					16
Toscana	4					21						25
Marche						3						3
Umbria						5						5
<b>Totale altre regioni italiane</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>58</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>85</b>
<b>Eestero</b>												
San Marino						5						5
<b>Totale estero</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
<b>TOTALE PERSONE CHE SI SPOSTANO VERSO FAENZA PER LAVORO O PER STUDIO</b>	<b>1.351</b>	<b>6</b>	<b>98</b>	<b>282</b>	<b>322</b>	<b>15.269</b>	<b>4.521</b>	<b>608</b>	<b>5.854</b>	<b>64</b>	<b>2.675</b>	<b>31.050</b>
<b>di cui fuori comune</b>	<b>1.252</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>162</b>	<b>22</b>	<b>4.788</b>	<b>366</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>6.720</b>

**Spostamenti/giorno sistematici con destinazione Faenza  
- dati riferiti al Censimento 2011**

Luogo di provenienza delle persone che si spostano a Faenza	Motivo dello spostamento			%
	Lavoro	Studio	Totale	
all'interno dello stesso comune di residenza (Faenza)	16.575	7.755	24.330	<b>69,30%</b>
<b>Altri comuni della provincia di Ravenna</b>				
Alfonsine	62	18	80	
Bagnacavallo	430	82	512	
Bagnara di Romagna	66	29	95	
Brisighella	1.092	324	1.416	
Casola Valsenio	98	75	173	
Castel Bolognese	883	297	1.180	
Cervia	51	9	59	
Conselice	83	14	97	
Cotignola	423	73	496	
Fusignano	83	27	110	
Lugo	490	98	587	
Massa Lombarda	119	19	138	
Ravenna	544	115	658	
Riolo Terme	346	140	486	
Russi	358	148	506	
Sant'Agata sul Santerno	54	10	64	
Solarolo	380	127	507	
<b>Totale altri comuni provincia di Ravenna</b>	<b>5.561</b>	<b>1.604</b>	<b>7.165</b>	<b>20,41%</b>
<b>Altre province dell'Emilia-Romagna</b>				
Piacenza	5	1	6	
Parma	5	-	5	
Reggio nell'Emilia	6	1	7	
Modena	32	-	32	
Bologna	938	234	1.171	
Ferrara	81	12	93	
Forlì-Cesena	1.445	381	1.825	
Rimini	83	17	100	
<b>Totale altre province dell'Emilia-Romagna</b>	<b>2.595</b>	<b>645</b>	<b>3.240</b>	<b>9,23%</b>
<b>Altre regioni italiane</b>				
Friuli Venezia-Giulia	2	-	2	
Lombardia	10	3	13	
Veneto	22	-	22	
Toscana	192	111	303	
Marche	14	-	14	
Umbria	1	-	1	
Lazio	5	6	11	
Abruzzo	6	-	6	
<b>Totale altre regioni italiane</b>	<b>252</b>	<b>120</b>	<b>373</b>	<b>1,06%</b>
<b>TOTALE RESIDENTI A FAENZA CHE SI SPOSTANO PER LAVORO O PER STUDIO</b>	<b>24.984</b>	<b>10.124</b>	<b>35.107</b>	<b>100,00%</b>
<b>di cui fuori comune</b>	<b>8.409</b>	<b>2.369</b>	<b>10.777</b>	<b>30,70%</b>

Fonte: dati esportati dal portale della Regione Emilia-Romagna [http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici\\_pendolarismo](http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici_pendolarismo)

Linee di indirizzo PUMS 2017-2030

Ripartizione modale degli spostamenti sistematici verso Faenza - dati riferiti al Censimento 2011												
Luogo di provenienza	Treno	Tram	Autobus urbano, filobus	Corriera, autobus extra-urbano	Autobus aziendale o scolastico	Auto privata (come conducente)	Auto privata (come passeggero)	Motocicletta, ciclomotore, scooter	Bicicletta	Altro mezzo	A piedi	Totale
all'interno dello stesso comune di residenza (Faenza)	99		76	119	300	10.481	4.154	561	5.812	54	2.674	24.330
<b>Altri comuni della provincia di Ravenna</b>												
Alfonsine	2		1	8	1	64	4					80
Bagnacavallo	5		7	41	14	394	32	3	14	2		512
Bagnara di Romagna			2	18	5	63	2		2		3	95
Brisighella	175		3	32	9	1.002	167	13	6	1	8	1.416
Casola Valsenio			4	79		81	8	1				173
Castel Bolognese	14	4	31	202	8	789	78	14	26	8	6	1.180
Cervia	9				1	46	1			2		59
Conselice	12			1		75	4		3	2		97
Cotignola	32			10	6	372	33	8	18	1	16	496
Fusignano	4		3	16	4	73	3	1	3	3		110
Lugo	48	1	5	15	4	488	22	1	3	1		587
Massa Lombarda	16					112	8		2			138
Ravenna	33		8	4	4	553	35	9	5	6		658
Riolo Terme		2	14	117	10	323	14	1	5			486
Russi	9	4	15	86	18	342	23	4	5			506
Sant'Agata sul Santerno	5		1	3	1	46	5		2	1		64
Solarolo	4	2	12	64	12	329	47	5	16	3	13	507
<b>Totale altri comuni provincia di Ravenna</b>	<b>368</b>	<b>13</b>	<b>106</b>	<b>696</b>	<b>97</b>	<b>5.153</b>	<b>486</b>	<b>60</b>	<b>110</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>7.165</b>
<b>Altre province dell'Emilia-Romagna</b>												
Piacenza				1		4	1					6
Parma				1		4						5
Reggio nell'Emilia						7						7
Modena	2			3	1	23	3					32
Bologna	218		12	35	16	796	70	8	6	5	6	1.171
Ferrara	8			4	3	74	3			1		93
Forlì-Cesena	140	2	16	169	20	1.358	82	11	7	5	16	1.825
Rimini	46					48	6					100
<b>Totale altre province dell'Emilia-Romagna</b>	<b>413</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>213</b>	<b>40</b>	<b>2.314</b>	<b>165</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>3.240</b>
<b>Altre regioni italiane</b>												
Friuli Venezia-Giulia						2						2
Lombardia				2		9	2					13
Veneto				1	2	14	5					22
Toscana	101		1	28	10	147	15	1				303
Marche	6			1		7						14
Umbria						1						1
Lazio	4			1		4	2					11
Abruzzo						6						6
<b>Totale altre regioni italiane</b>	<b>111</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>190</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>373</b>
<b>TOTALE RESIDENTI A FAENZA CHE SI SPOSTANO PER LAVORO O PER STUDIO</b>	<b>991</b>	<b>15</b>	<b>210</b>	<b>1.061</b>	<b>450</b>	<b>18.138</b>	<b>4.830</b>	<b>641</b>	<b>5.935</b>	<b>95</b>	<b>2.742</b>	<b>35.107</b>
<b>di cui fuori comune</b>	<b>892</b>	<b>15</b>	<b>134</b>	<b>942</b>	<b>149</b>	<b>7.657</b>	<b>675</b>	<b>80</b>	<b>123</b>	<b>41</b>	<b>68</b>	<b>10.777</b>

Fonte: dati esportati dal portale della Regione Emilia-Romagna [http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici\\_pendolarismo](http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici_pendolarismo)

<b>Ripartizione modale degli spostamenti sistematici destinati a Faenza - dati riferiti al Censimento 2011</b>				
mezzo utilizzato	n. totale spostamenti	% spostamenti	n. spostamenti dei non residenti a Faenza	% spostamenti dei non residenti a Faenza
Treno	991	2,82%	892	8,28%
Tram	15	0,04%	15	0,14%
Autobus urbano, filobus	210	0,60%	134	1,25%
Corriera, autobus extra-urbano	1.061	3,02%	942	8,74%
Autobus aziendale o scolastico	450	1,28%	149	1,39%
Auto privata (come conducente)	18.138	51,67%	7.657	71,05%
Auto privata (come passeggero)	4.830	13,76%	675	6,27%
Motocicletta, ciclomotore, scooter	641	1,83%	80	0,75%
Bicicletta	5.935	16,91%	123	1,14%
Altro mezzo	95	0,27%	41	0,38%
A piedi	2.742	7,81%	68	0,63%
<b>Totale</b>	<b>35.107</b>	<b>100,00%</b>	<b>10.777</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: dati esportati dal portale della Regione Emilia-Romagna [http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici\\_pendolarismo](http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici_pendolarismo)

<b>Ripartizione modale degli spostamenti sistematici originati da Faenza - dati riferiti al Censimento 2011</b>				
mezzo utilizzato	n. totale spostamenti	% spostamenti	n. spostamenti fuori da Faenza	% spostamenti fuori da Faenza
Treno	1.351	4,35%	1.252	18,63%
Tram	6	0,02%	6	0,08%
Autobus urbano, filobus	98	0,32%	23	0,34%
Corriera, autobus extra-urbano	282	0,91%	162	2,42%
Autobus aziendale o scolastico	322	1,04%	22	0,32%
Auto privata (come conducente)	15.269	49,18%	4.788	71,25%
Auto privata (come passeggero)	4.521	14,56%	366	5,45%
Motocicletta, ciclomotore, scooter	608	1,96%	47	0,70%
Bicicletta	5.854	18,85%	42	0,63%
Altro mezzo	64	0,21%	11	0,16%
A piedi	2.675	8,61%	1	0,01%
<b>Totale</b>	<b>31.050</b>	<b>100,00%</b>	<b>6.720</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: dati esportati dal portale della Regione Emilia-Romagna [http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici\\_pendolarismo](http://statistica.regione.emilia-romagna.it/servizi-online/download/popolazione-1/censimenti-della-popolazione/matrici_pendolarismo)

**FLUSSI VEICOLARI****Flussi veicolari sulla rete autostradale in un giorno feriale medio (ottobre 2013)**

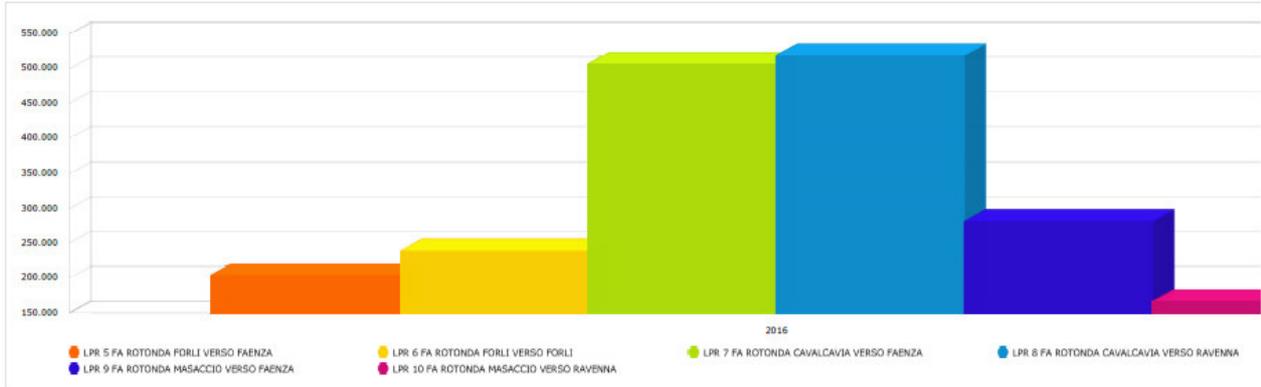
<b>Tratta</b>	<b>Flusso totale</b>	<b>Veicoli leggeri</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>% veicoli pesanti</b>
A14 - Allaccio dir. Ravenna / Faenza	64.423	44.481	19.942	31%
A14 - Faenza / Forlì	62.428	42.700	19.728	32%

**Flussi veicolari sulla rete stradale statale e provinciale 2013 (media del mese di riferimento (tutti i veicoli, tutti i giorni))**

<b>Tratta</b>	<b>Gen13</b>	<b>Feb13</b>	<b>Mar13</b>	<b>Apr13</b>	<b>Mag13</b>	<b>Giu13</b>	<b>Lug13</b>	<b>Ago13</b>	<b>Set13</b>	<b>Ott13</b>	<b>Nov13</b>	<b>Dic13</b>
SS9 Faenza- Villan. (Forlì)	12.700	12.388	13.480	13.856	13.880	13.843	13.535	12.118	14.021	14.284	14.106	13.547
SS9 Castelb- Faenza	20.916	20.684	22.327	22.971	23.182	22.536	21.898	19.689	22.850	23.385	22.566	21.561
SP302R Faenza (bivio SP66)- Brisigh.	7.360	7.233	7.943	8.498	8.718	6.281	4.945	4.732	4.995	5.094	4.858	4.590
SP302R Faenza- bivio SP4 (Russi)	6.006	6.004	6.400	6.793	7.079	6.690	6.839	6.267	7.076	6.961	6.699	6.533
SP8 Casello A14 Faenza- Cotign.	12.779	12.602	13.303	13.663	13.742	13.626	13.674	12.181	13.904	14.398	14.128	13.686
SP16 Faenza- confine prov.le	/	/	/	/	/	/	6.372	5.799	6.277	6.428	6.191	5.623

**Periodo 22.05.2016 - 22.06.2016 - un mese**

**Grafico transiti**

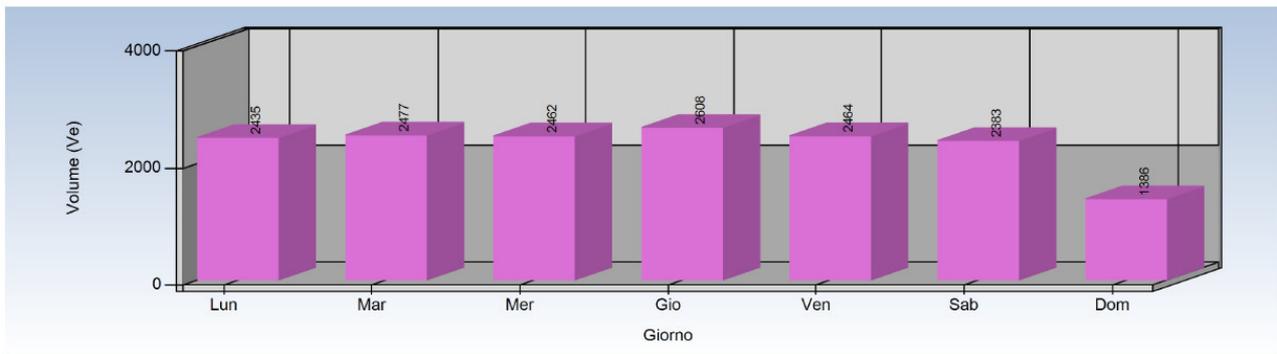


Periodo	LPR 5 FA ROTONDA FORLI VERSO FAENZA	LPR 6 FA ROTONDA FORLI VERSO FORLI	LPR 7 FA ROTONDA CAVALCAVIA VERSO FAENZA	LPR 8 FA ROTONDA CAVALCAVIA VERSO RAVENNA	LPR 9 FA ROTONDA MASACCIO VERSO FAENZA	LPR 10 FA ROTONDA MASACCIO VERSO RAVENNA
2016	204.034	238.407	507.327	520.223	280.857	166.222

**Fonte: Comune di Faenza - impianto di videosorveglianza**

**Flussi di traffico rilevati nei principali assi viari da e per il centro storico (prima settimana di maggio 2016)**

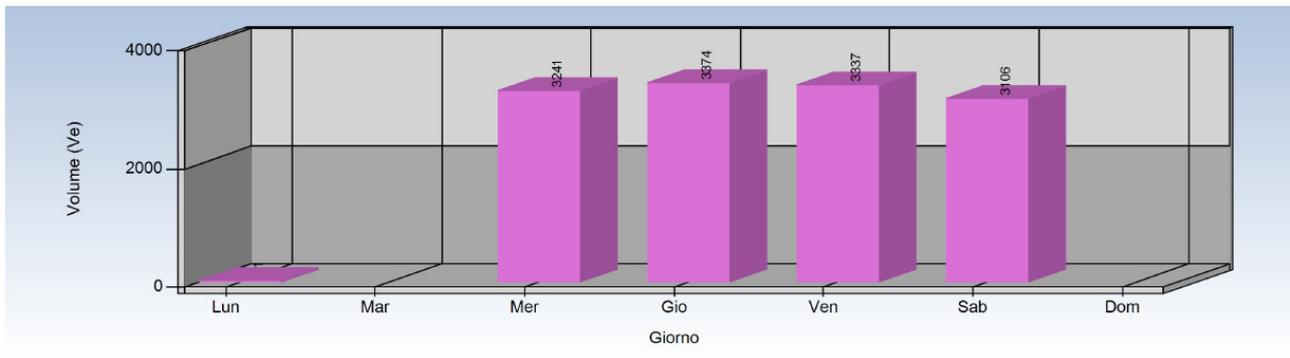
Descrizione: Volume traffico per giorno della settimana  
 Periodo di riferimento: dal 01/05/2016 al 06/05/2016  
 Città: Faenza  
 Punto rilevamento: Matteotti dir. centro



**Fonte: Comune di Faenza - Movs**

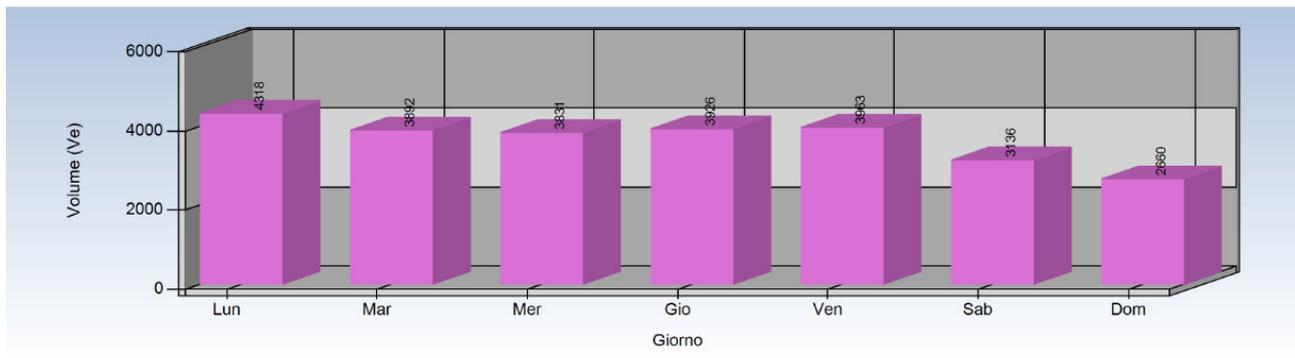
## Linee di indirizzo PUMS 2017-2030

**Descrizione:** Volume traffico per giorno della settimana  
**Periodo di riferimento:** dal 01/05/2016 al 06/05/2016  
**Città:** Faenza  
**Punto rilevamento** Matteotti dir. ext



**Fonte: Comune di Faenza - Mova**

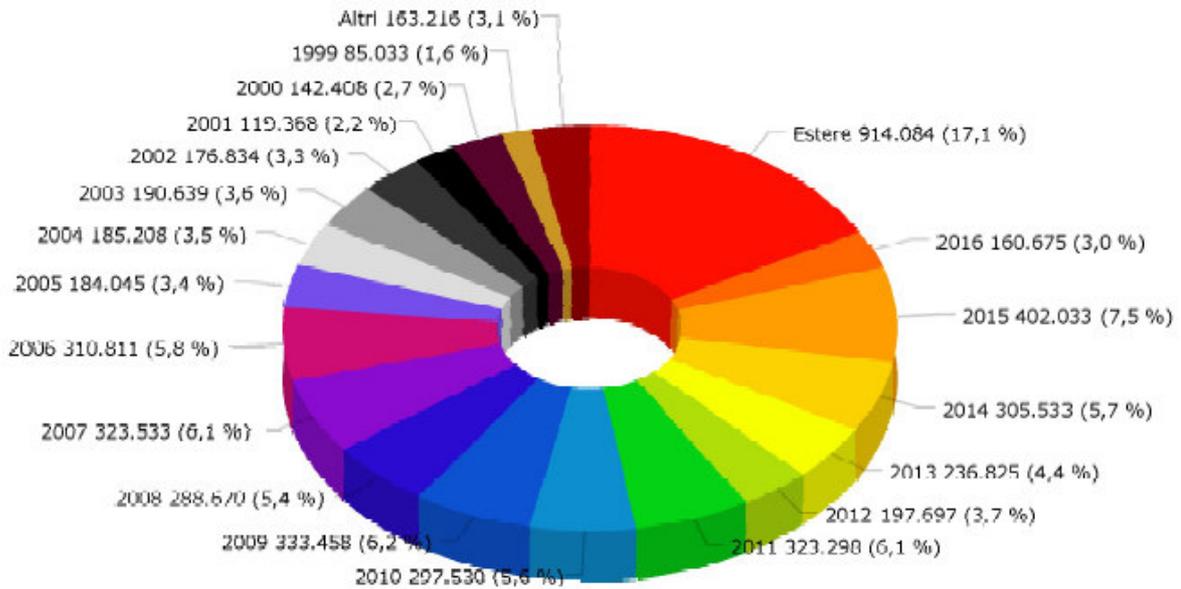
**Descrizione:** Volume traffico per giorno della settimana  
**Periodo di riferimento:** dal 01/05/2016 al 06/05/2016  
**Città:** Faenza  
**Punto rilevamento** Mazzini dir. centro



**Fonte: Comune di Faenza - Mova**

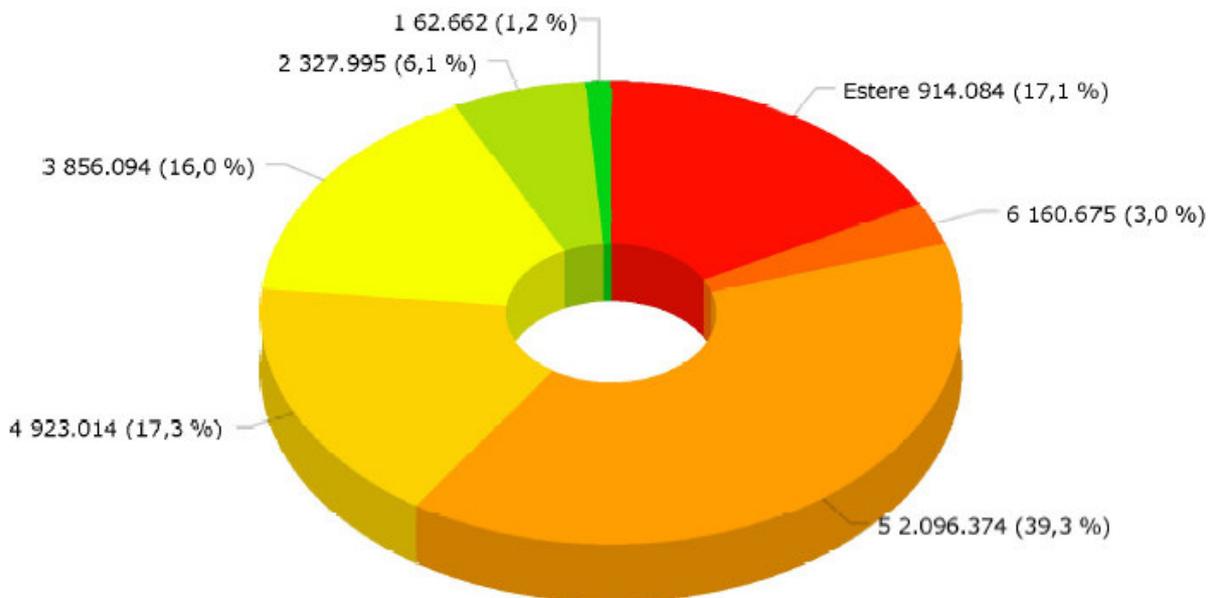
**Tipologia veicoli transitati dai varchi di controllo urbano (trimestre aprile-giugno 2016)**

**Anni immatricolazione**



Fonte: Comune di Faenza - impianto di videosorveglianza

**Classe Euro**



Fonte: Comune di Faenza - impianto di videosorveglianza

## CRITICITÀ E IMPATTI INCIDENTALITÀ

### Quadro di riferimento

L'analisi dell'incidentalità deve essere il punto di partenza per definire, in maniera macroscopica, le caratteristiche del fenomeno incidentologico sulla rete stradale del Comune di Faenza.

Il territorio del Comune di Faenza, negli ultimi anni, è stato teatro di un numero medio annuo di incidenti superiore ai 300, rilevati dalla Polizia Locale, dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri (Tabella 1).

Il Comune di Faenza, nel seguito indicato con il solo termine Comune, ha utilizzato il dato ISTAT disaggregato che consente un'analisi soddisfacente in questa fase sia per la caratterizzazione del fenomeno sia per l'identificazione dei siti critici da sottoporre ad analisi di sicurezza.

Il dato più aggiornato attualmente disponibile è l'annualità 2011, pertanto, al fine di analizzare un periodo più esteso della singola annualità, le analisi che seguono sono state eseguite sul triennio 2009-2011.

Nei paragrafi che caratterizzano l'incidentalità del Comune, si è ritenuto opportuno escludere tutti gli incidenti avvenuti in autostrada; infatti, trattandosi di una panoramica di quanto avviene sulle strade di competenza dell'Amministrazione Comunale, c'è la certezza che tali incidenti non siano di interesse per tale studio. Per quanto riguarda, invece, gli altri incidenti, sono stati presi tutti in considerazione, poiché occorrerebbe un'analisi approfondita della loro localizzazione per comprendere se trattasi di area urbana o meno (Tabella 2).

Invece, nel caso del confronto con altre realtà, di cui si conosce il dato aggregato, sono stati utilizzati i totali di tutti gli incidenti avvenuti nel territorio del Comune, senza alcuna distinzione per tipo di strada su cui il sinistro è avvenuto (Tabella 3).

**Tabella 1 – Dati di incidentalità del triennio 2009-2011 per organo rilevatore**

Organo rilevatore	Incidenti	Morti	Feriti
Agente di Polizia Locale	583	7	780
Agente di Polizia Stradale	132	9	206
Carabiniere	208	2	304
<b>TOTALI</b>	<b>923</b>	<b>18</b>	<b>1.290</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Tabella 2 – Dati di incidentalità del triennio 2009-2011 per categoria di strada**

Categoria di strada	Incidenti	Morti	Feriti
Autostrada	66	4	113
Altra strada	857	14	1177
<b>TOTALI</b>	<b>923</b>	<b>18</b>	<b>1.290</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

### Confronto con altre realtà

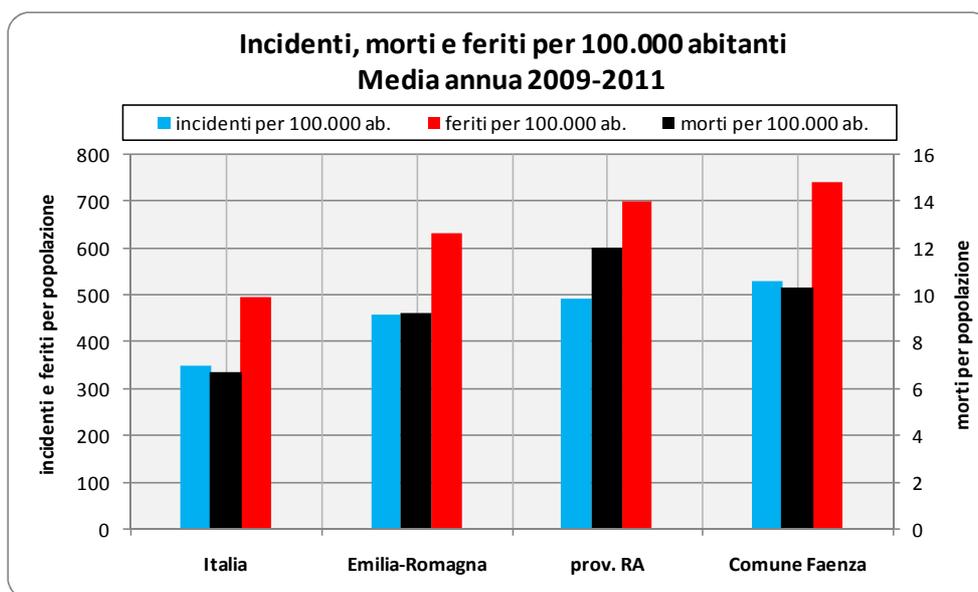
Si è scelto di confrontare il fenomeno incidentologico del Comune con altre realtà, soprattutto a livello provinciale e regionale, al fine di comparare territori con caratteristiche socio-economiche simili. A tal scopo, sono stati utilizzati i dati medi annui di incidentalità, sempre riferiti al triennio 2009-2011, normalizzati in funzione della popolazione media annua residente.

Tabella 3 – Confronto con altre realtà (valori medi 2009-2011)

	Abitanti	Incidenti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Morti per 100.000 ab.
Italia	60.626.442	348	7	496
Emilia Romagna	4.432.418	459	9	632
Prov RA	392.458	491	12	697
<b>Faenza</b>	<b>58.150</b>	<b>529</b>	<b>10</b>	<b>739</b>

Fonte: ISTAT 2009 –2011

Figura 1 – Confronto con altre realtà



Fonte: ISTAT 2009-2011

Il risultato (Tabella 3 e Figura 1) mostra che, in rapporto alla popolazione residente, il Comune ha tutti gli indici superiori ai valori medi nazionale, regionale e provinciale, eccezion fatta per l'indicatore relativo ai morti per cui si registra un valore inferiore al corrispondente indice provinciale.

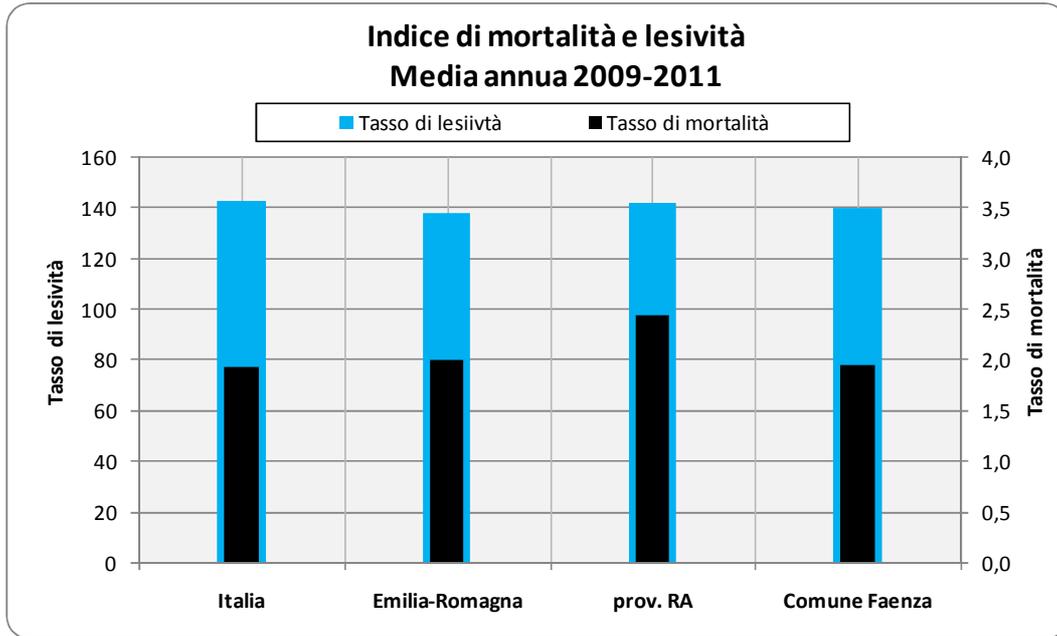
Osservando il confronto in termini di conseguenze degli incidenti, il calcolo dell'indice di mortalità (numero di decessi x 100 incidenti) e dell'indice di lesività (numero di feriti x 100 incidenti) permette di avere un confronto immediato sulla gravità delle conseguenze alle persone all'interno dell'area in analisi (Figura 2).

Tabella 4 – Confronto con altre realtà della gravità delle conseguenze

	Indice di mortalità	Indice di lesività
Italia	1,9	143
Emilia Romagna	2,0	138
Prov RA	2,4	142
<b>Faenza</b>	<b>2,0</b>	<b>140</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Figura 2 – Confronto con altre realtà



Fonte: ISTAT 2009-2011

La visualizzazione in forma grafica degli indici di lesività e mortalità permette di avere una visione chiara e immediatamente percepibile (Figura 2); si osserva, infatti, che il Comune non presenta una rilevante differenza rispetto alle altre realtà analizzate in termini di conseguenze/gravità degli incidenti, ciò significa che la riduzione degli incidenti che avvengono nel territorio del Comune è una misura molto promettente anche in ottica di riduzione dei decessi e dei lesionati in essi coinvolti.

#### Incidenti, morti e feriti per anno

Il periodo di osservazione dell'incidentalità comunale riguarda gli ultimi tre anni dei dati disponibili; la scelta di un siffatto periodo di tempo permette di analizzare gli incidenti più recenti con un elevato grado di significatività, sia per numero sia per ricorsività.

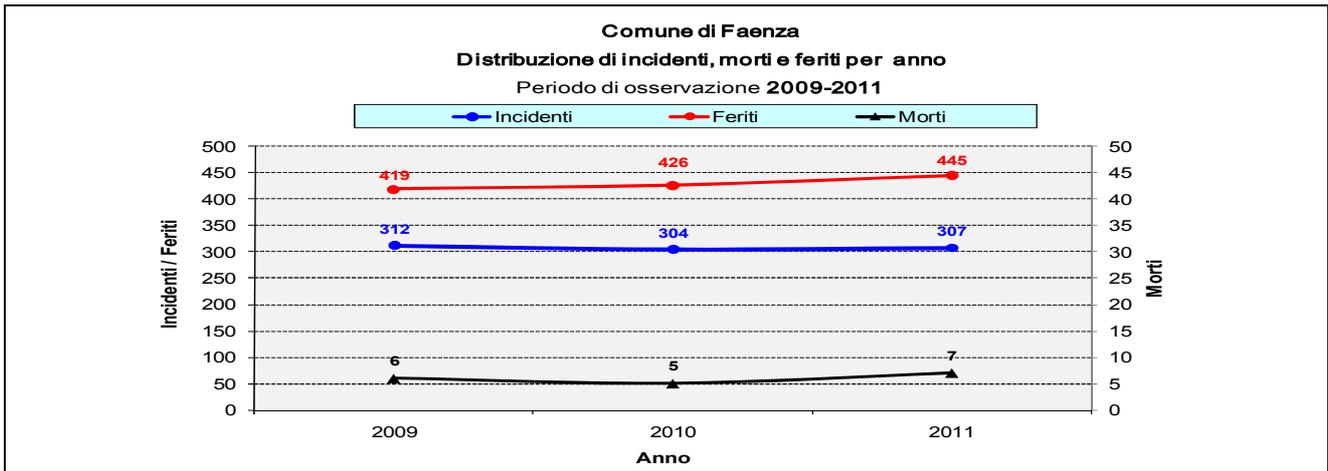
Nel triennio in esame, il numero degli incidenti e dei decessi sono rimasti costanti; i feriti, invece, sono aumentati soprattutto nell'ultimo anno con un incremento del 5% circa rispetto al 2009 (Tabella 5, Figura 3).

Tabella 5–Distribuzione degli incidenti, morti e feriti per anno

Anno	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Indice di lesività
2009	312	6	419	1,9	134
2010	304	5	426	1,6	140
2011	306	7	444	2,3	145
<b>Totale/media 2009-2011</b>	<b>923</b>	<b>18</b>	<b>1.290</b>	<b>2,0</b>	<b>140</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Figura 3 –Andamento degli incidenti lesivi, feriti e morti per anno



Fonte: ISTAT 2009-2011

**Incidenti, morti e feriti per strada**

Nella trattazione del presente paragrafo si utilizza il termine strada per indicare un insieme di archi stradali con la stessa denominazione toponomastica.

All'interno di un'area urbana le strade sono molto numerose e gli incidenti che avvengono in un determinato punto di un'arteria stradale (in linea oppure in intersezione) potrebbero essere influenzati dalla regolamentazione stradale di un'area più estesa. Pertanto, identificare le strade in cui gli incidenti avvengono più frequentemente è un aspetto molto importante per la caratterizzazione dell'incidentalità in area urbana.

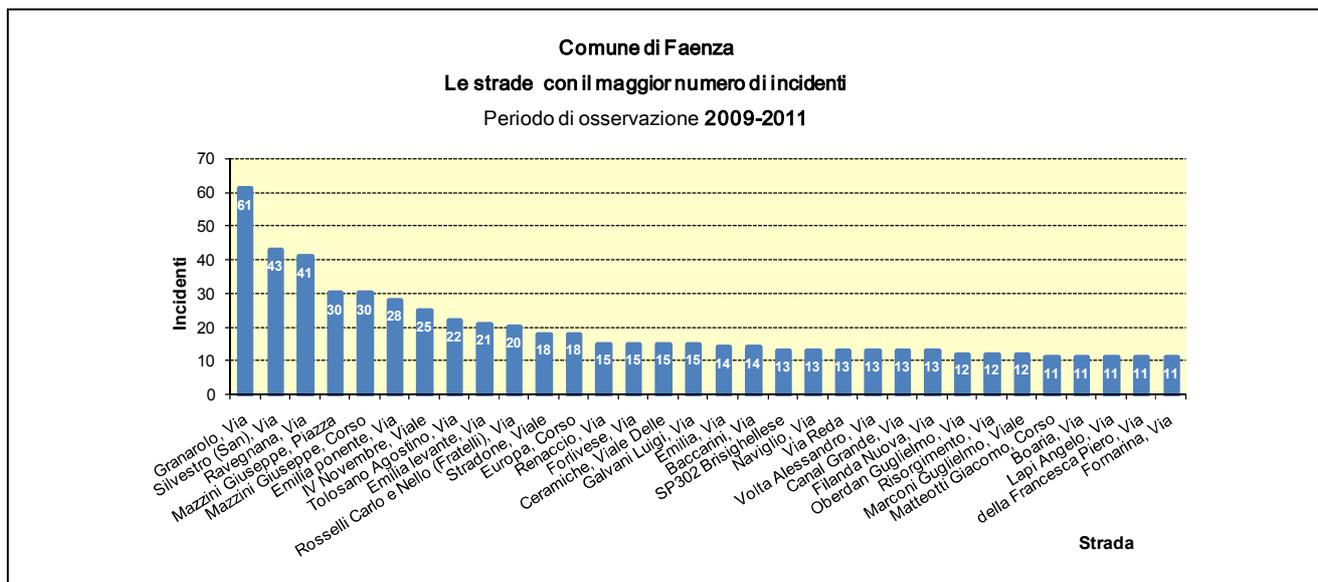
In Tabella 6 sono riportate le strade del territorio comunale con il maggior numero di incidenti; tali arterie sono state il teatro di circa il 50% degli incidenti avvenuti nel triennio osservato.

Va precisato che alle principali strade del Comune di Faenza sono stati associati tutti gli incidenti avvenuti sulle tratte stradali, ma anche quelli avvenuti alle intersezioni; in particolare, questi ultimi sono stati associati ad entrambe le strade afferenti all'intersezione. Tale metodologia comporta, inevitabilmente, che il numero totale degli incidenti associati alle strade sia verosimilmente maggiore del totale dell'intero territorio comunale.

**Tabella 6 – Le strade con il maggior numero di incidenti**

<b>Strada</b>	<b>Incidenti</b>	<b>Morti</b>	<b>Feriti</b>
Via Granarolo	61	0	101
Via San Silvestro	43	0	70
Via Ravegnana	41	0	56
Corso Giuseppe Mazzini	30	0	34
Piazza Giuseppe Mazzini	30	0	34
Via Emilia ponente	28	0	39
Viale IV Novembre	25	0	31
Via Agostino Tolosano	22	0	29
Via Emilia levante	21	1	31
Via Fratelli Rosselli	20	0	24
Viale Stradone	18	0	23
Corso Europa	18	0	19
Via Renaccio	15	1	22
Via Forlivese	15	0	27
Viale Delle Ceramiche	15	0	26
Via Luigi Galvani	15	0	26
Via Emilia	14	1	18
Via Baccharini	14	0	15
SP302 Brisighellese	13	3	21
Via Naviglio	13	1	18
Via Reda	13	1	13
Via Alessandro Volta	13	0	22
Via Canal Grande	13	0	18
Via Filanda Nuova	13	0	16
Via Guglielmo Oberdan	12	0	18
Via Risorgimento	12	0	14
Viale Guglielmo Marconi	12	0	14
Corso Giacomo Matteotti	11	0	15
Via Boaria	11	0	15
Via Angelo Lapi	11	0	13
Via Piero della Francesca	11	0	13
Via Fornarina	11	0	12

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 4 –Distribuzione degli incidenti per le strade con più incidenti**

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Incidenti, morti e feriti per categoria di strada**

Il Comune di Faenza, si è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) nell'ambito del quale è stata operata la classificazione della rete stradale urbana. Il PGTU ha suddiviso la rete urbana del Comune in 8 categorie :

- ⤴ Autostrada
- ⤴ Strade di scorrimento
- ⤴ Strada interquartiere
- ⤴ Strada primaria
- ⤴ Strada secondaria
- ⤴ Strada complementare
- ⤴ Strada locale
- ⤴ Strada vicinale

**Tabella 7 – Suddivisione di incidenti, morti e feriti per categoria di strada**

Categoria di strada	Incidenti		Morti		Feriti	
	n	%	n	%	n	%
Autostrada	66	5%	4	18%	113	7%
Scorrimento	5	0%	1	4%	6	1%
Interquartiere	119	9%	0	0%	188	11%
Primaria-Interquartiere	49	4%	1	4%	70	4%
Primaria	182	14%	0	0%	255	15%
Secondaria	133	11%	0	0%	175	10%
Complementare	47	4%	1	4%	55	3%
Locale	566	45%	4	18%	720	43%
Vicinale	44	4%	3	13%	58	3%
Non classificata	44	4%	9	39%	59	3%
<b>TOTALI</b>	<b>1.255</b>		<b>23</b>		<b>1.699</b>	

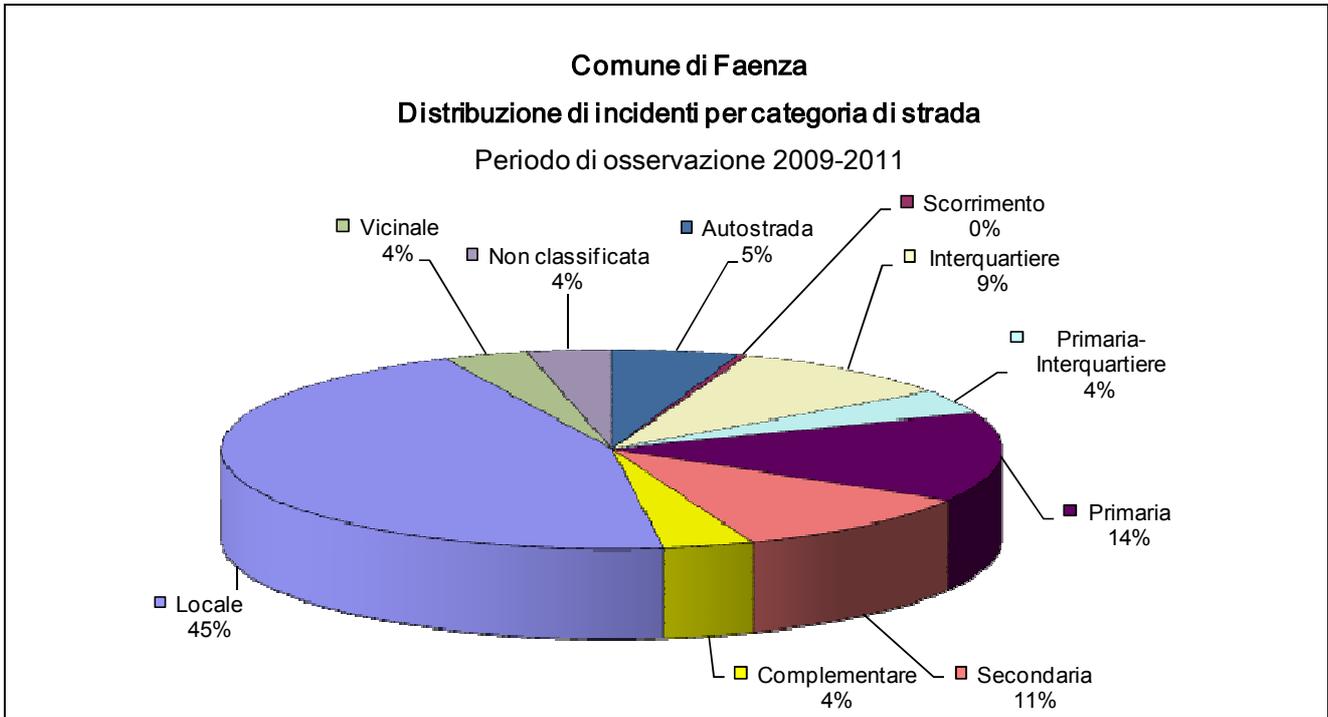
Fonte: Comune di Faenza (PGTU + ISTAT)

Va precisato che gli incidenti sono stati dapprima attribuiti alle singole strade e successivamente le strade sono state associate alle corrispondenti categorie funzionali;

pertanto, poiché gli incidenti avvenuti nelle intersezioni sono contati su entrambe le strade afferenti, il totale degli incidenti (nonché di morti e feriti) può essere superiore al totale registrato nel triennio sul territorio comunale.

Si osserva che la categoria con il maggior numero di incidenti è la rete locale (circa 45%), mentre un quarto del totale è localizzato sulle strade primarie e secondarie; il rimanente è distribuito sulle altre classi, con una preponderanza delle strade interquartiere che raggiungono quasi il 10%.

**Figura 5 – Distribuzione percentuale degli incidenti per categoria di strada**



Fonte: Comune di Faenza (PGTU + ISTAT)

Incidenti, morti e feriti per mese dell'anno

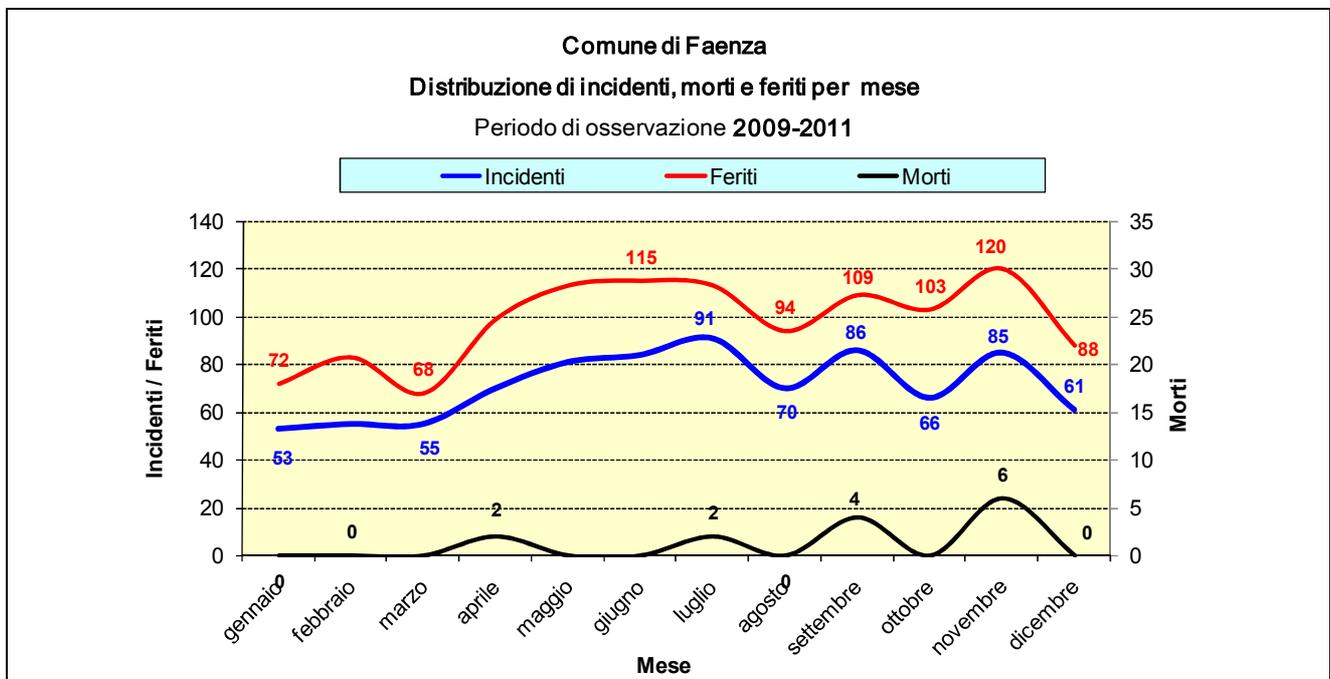
La distribuzione degli incidenti durante i mesi dell'anno è utile per comprendere l'eventuale esistenza di un fenomeno stagionale (per esempio, periodo di apertura/chiusura delle scuole, attrattori turistici).

Tabella 8 –Distribuzione di incidenti, morti e feriti per mese dell'anno

Mese	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di lesività (feriti x 100 inc.)
gennaio	53	0	72	136
febbraio	55	0	83	151
marzo	55	0	68	124
aprile	70	2	99	141
maggio	81	0	113	140
giugno	84	0	115	137
luglio	91	2	113	124
agosto	70	0	94	134
settembre	86	4	109	127
ottobre	66	0	103	156
novembre	85	6	120	141
dicembre	61	0	88	144
<b>TOTALE</b>	<b>857</b>	<b>14</b>	<b>1.177</b>	<b>137</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Figura 6 – Distribuzione di incidenti, feriti e morti per mese dell'anno



Fonte: ISTAT 2009-2011

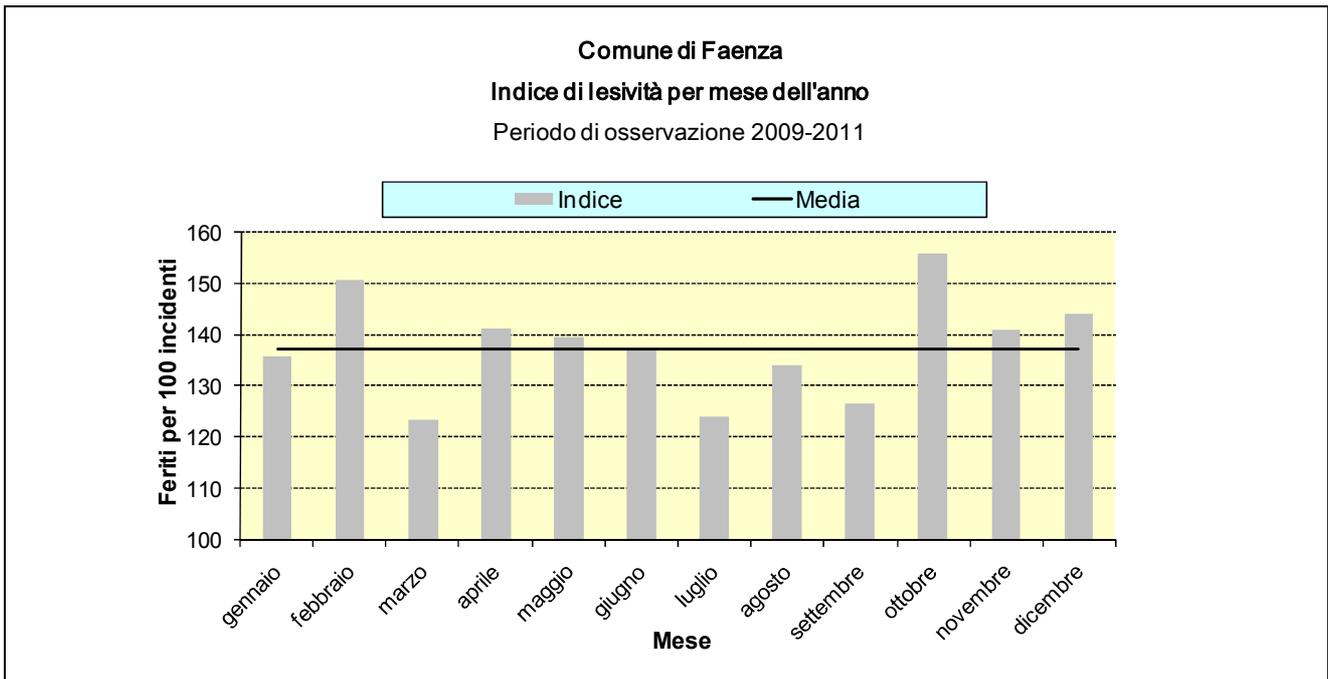
Si osserva che il numero di incidenti ha un andamento altalenante nel corso dell'anno: nei primi mesi mantiene valori più bassi che crescono dopo il mese di aprile; nella seconda metà dell'anno si registrano alternanze di picchi e riduzioni mese per mese (Figura 6). In

particolare il fenomeno della mortalità si concentra soprattutto nella seconda metà dell'anno.

Dalla Figura 6 si osserva, in alcuni mesi (p.e. marzo e luglio), uno scostamento tra la curva degli incidenti e quella dei feriti; ciò indica che la gravità degli incidenti, in quei mesi, è di minore entità. È quindi opportuno rappresentare l'andamento dell'indice di lesività per osservare più puntualmente in quali mesi la gravità degli incidenti è più rilevante.

La Figura 7 non solo conferma che nei succitati mesi le conseguenze degli incidenti sono state meno gravi, ma evidenzia anche una particolare gravità delle conseguenze degli incidenti nei mesi di febbraio e agosto.

**Figura 7 – Andamento dell'indice di lesività per mese dell'anno, raffrontato al valore medio mensile**



Fonte: ISTAT 2009-2011

#### Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana

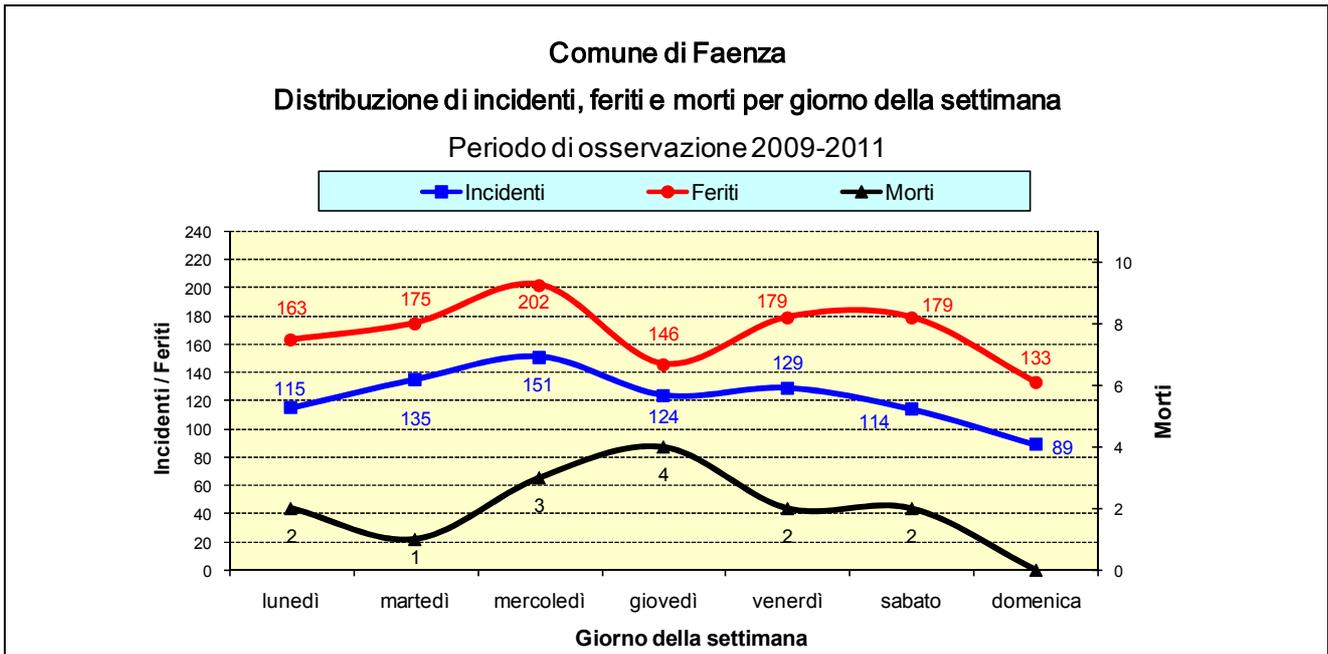
Come nel caso della distribuzione del mese, la distribuzione del fenomeno nell'arco della settimana può evidenziare fenomeni caratteristici di alcuni periodi temporali.

**Tabella 9 - Distribuzione di incidenti, feriti e morti per giorno della settimana**

Giorno della settimana	Incidenti		Morti		Feriti		Indice di lesività (feriti x 100 inc.)
	n	%	n	%	n	%	
lunedì	115	13%	2	14%	163	14%	142
martedì	135	16%	1	7%	175	15%	130
mercoledì	151	18%	3	21%	202	17%	134
giovedì	124	14%	4	29%	146	12%	118
venerdì	129	15%	2	14%	179	15%	139
sabato	114	13%	2	14%	179	15%	157
domenica	89	10%	0	0%	133	11%	149
<b>TOTALI</b>	<b>857</b>		<b>14</b>		<b>1.177</b>		<b>137</b>

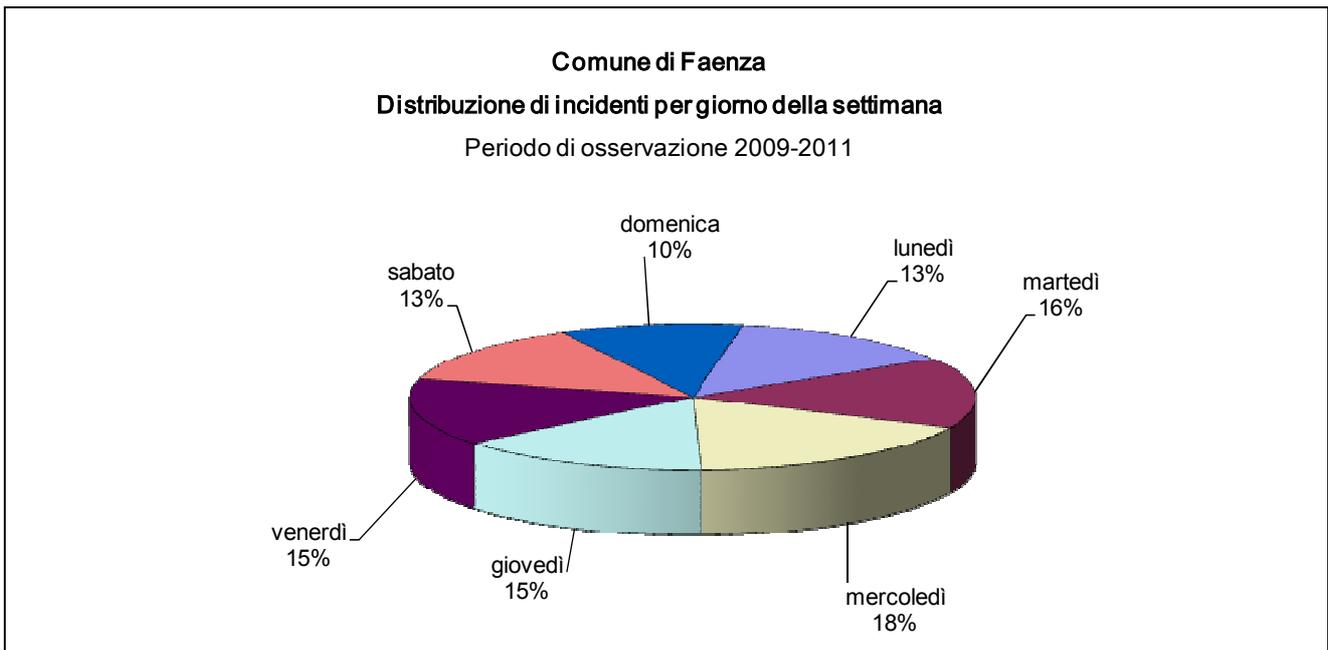
Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 8 – Andamento di incidenti, feriti e morti per giorno della settimana**



Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 9 – Distribuzione degli incidenti per giorno della settimana**



Fonte: ISTAT 2009-2011

Dalla distribuzione nell'arco della settimana (Tabella 9 e Figura 9) si osserva che il fenomeno degli incidenti presenta il suo valore massimo il mercoledì, con una significativa riduzione nei giorni di giovedì e domenica.

Incidenti, morti e feriti per fascia oraria

Tabella 10 –Distribuzione di incidenti, feriti e morti per fascia oraria

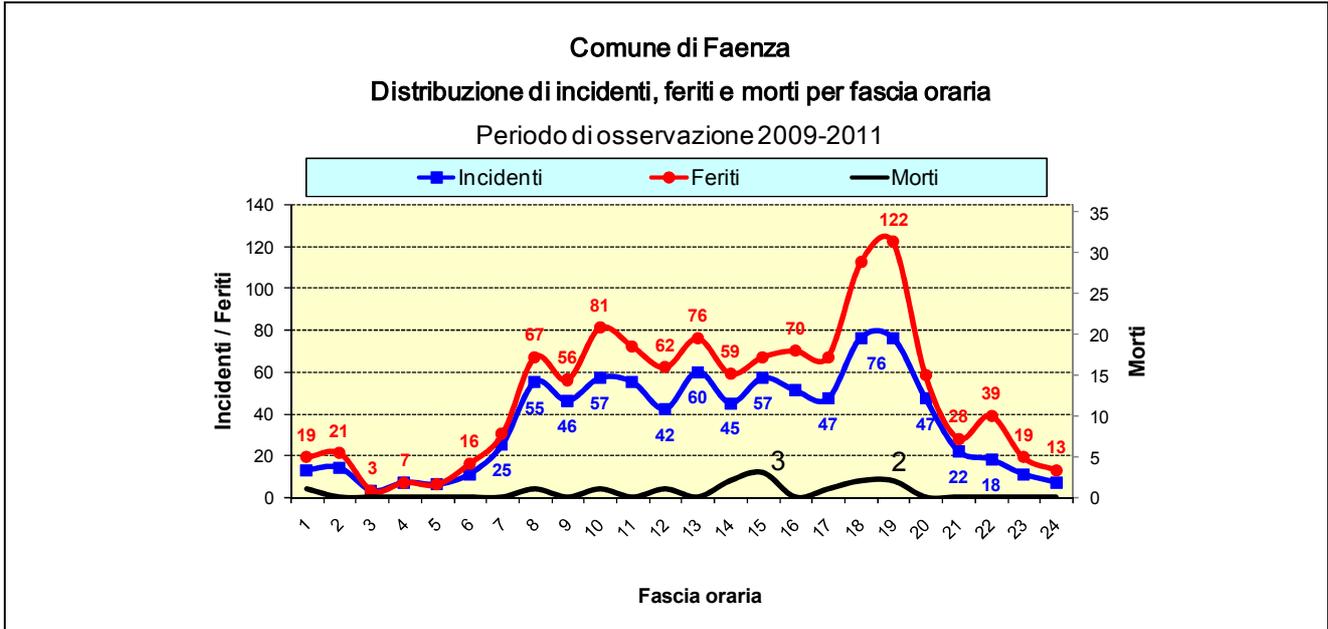
Fascia oraria	Incidenti		Feriti		Morti
	n	%	n	%	
1	13	1,5%	19	2%	1
2	14	1,6%	21	2%	0
3	3	0,4%	3	0%	0
4	7	0,8%	7	1%	0
5	6	0,7%	6	1%	0
6	11	1,3%	16	1%	0
7	25	2,9%	30	3%	0
8	55	6,4%	67	6%	1
9	46	5,4%	56	5%	0
10	57	6,7%	81	7%	1
11	55	6,4%	72	6%	0
12	42	4,9%	62	5%	1
13	60	7,0%	76	6%	0
14	45	5,3%	59	5%	2
15	57	6,7%	67	6%	3
16	51	6,0%	70	6%	0
17	47	5,5%	67	6%	1
18	76	8,9%	112	10%	2
19	76	8,9%	122	10%	2
20	47	5,5%	58	5%	0
21	22	2,6%	28	2%	0
22	18	2,1%	39	3%	0
23	11	1,3%	19	2%	0
24	7	0,8%	13	1%	0
Ora imprecisata	6		7		0
<b>TOTALI</b>	<b>857</b>		<b>1.177</b>		<b>14</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Dall'analisi della distribuzione degli incidenti per fascia oraria<sup>1</sup>, si osserva un andamento quasi costante dalle 8 del mattino fino alle 16 con un brusco incremento degli incidenti nella fascia del tardo pomeriggio (dalle 17 alle 20); in particolare, si osserva che nella fascia oraria delle 19 la curva dei feriti si discosta significativamente da quella degli incidenti, ad indicare una gravità delle conseguenze maggiore rispetto al resto della giornata (Figura 10).

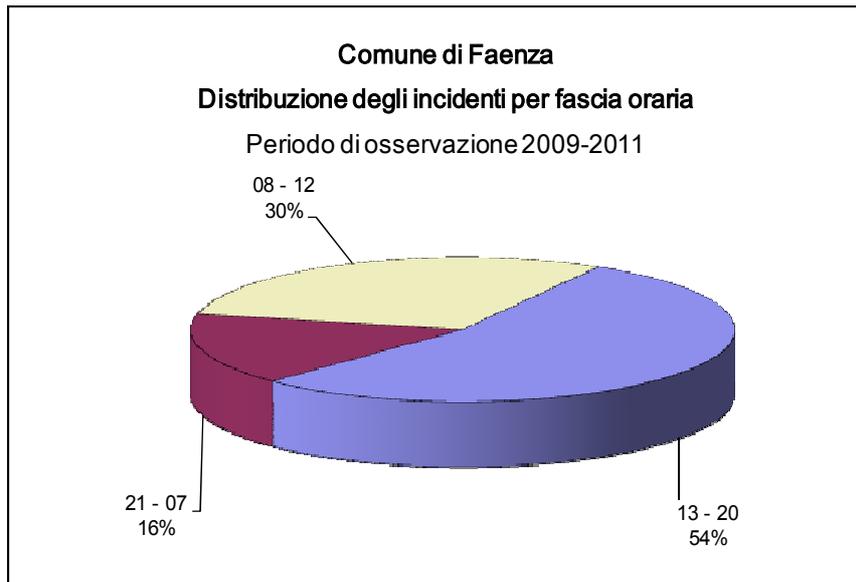
<sup>1</sup> Le fasce orarie utilizzate corrispondono con la codifica ISTAT:  
fascia 1 dalle 00:30 alle 01:30, fascia 2 dalle 01:30 alle 02:30 e così via.

**Figura 10 – Andamento di incidenti, feriti e morti per fascia oraria**



Fonte: ISTAT 2009-2011

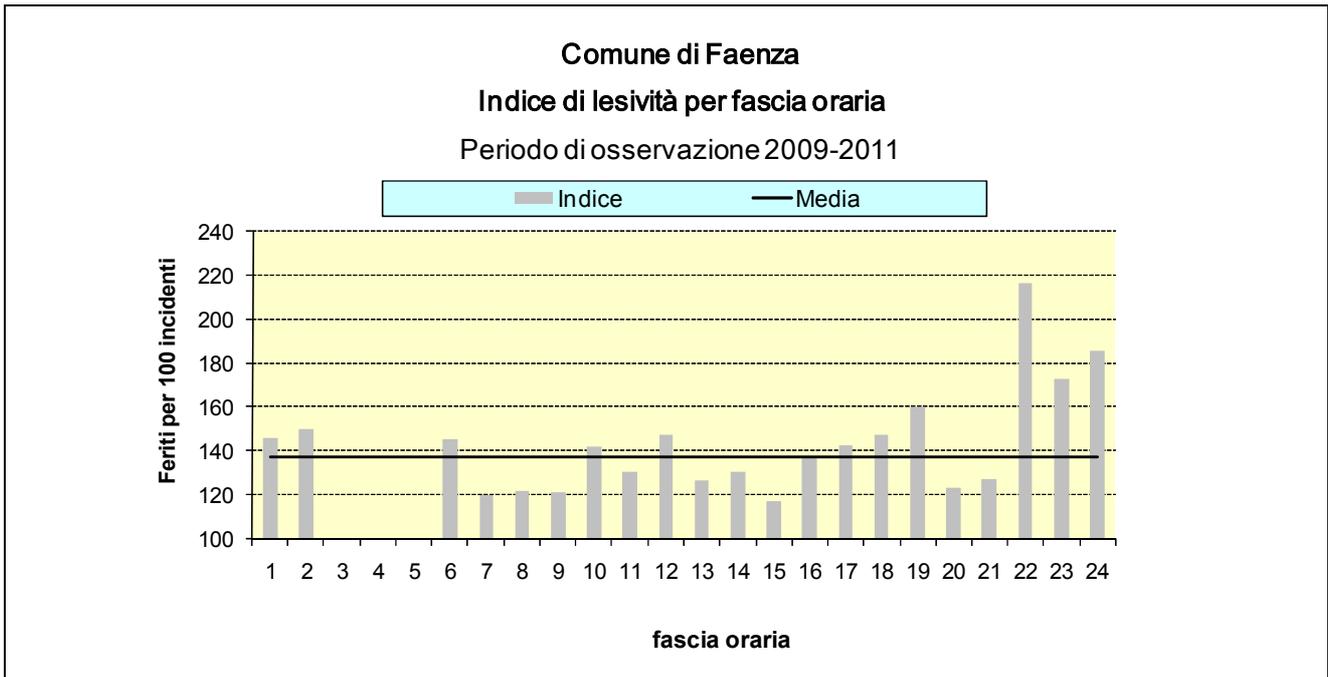
**Figura 11 – Distribuzione percentuale degli incidenti per macrofascia oraria**



Fonte: ISTAT 2009-2011

Suddividendo la giornata in tre macro fasce: quella del mattino (dalle 8 alle 12), quella del pomeriggio (dalle 13 alle 20) e quella della sera/notte (dalle 21 alle 7); si osserva che più della metà degli incidenti avviene nella fascia pomeridiana, circa un terzo nella fascia mattutina ed il rimanente nella restante parte della giornata (Figura 11).

Figura 12 – Distribuzione dell'indice di lesività per fascia oraria



Fonte: ISTAT 2009-2011

Risulta, però, interessante osservare che gli incidenti più gravi avvengono proprio nella fascia serale/notturna: il valore massimo dell'indice di lesività si registra nella fascia oraria delle 22 (Figura 12). Tale risultato non deve sorprendere poiché, frequentemente, gli incidenti più gravi avvengono quando la rete stradale è più scarica e le velocità di marcia sono quindi più elevate, come appunto accade nelle ore notturne.

#### Incidenti, morti e feriti per tipologie di collisione

Le tipologie di collisione più frequenti sono l'urto fronto-laterale, tipico dei conflitti nelle aree di intersezione, e il tamponamento, caratteristico delle situazioni di code improvvise o errata interpretazione delle manovre altrui (Tabella 11, Figura 13); non deve sorprendere che, in ambito urbano, la tipologia di urto frontale sia poco frequente.

Nella categoria "altro" sono state incluse le tipologie di collisione meno frequente, precisamente sono quattro:

- urto contro ostacolo;
- infortunio per caduta da veicolo;
- urto contro veicolo in fermata;
- infortunio per frenata improvvisa.

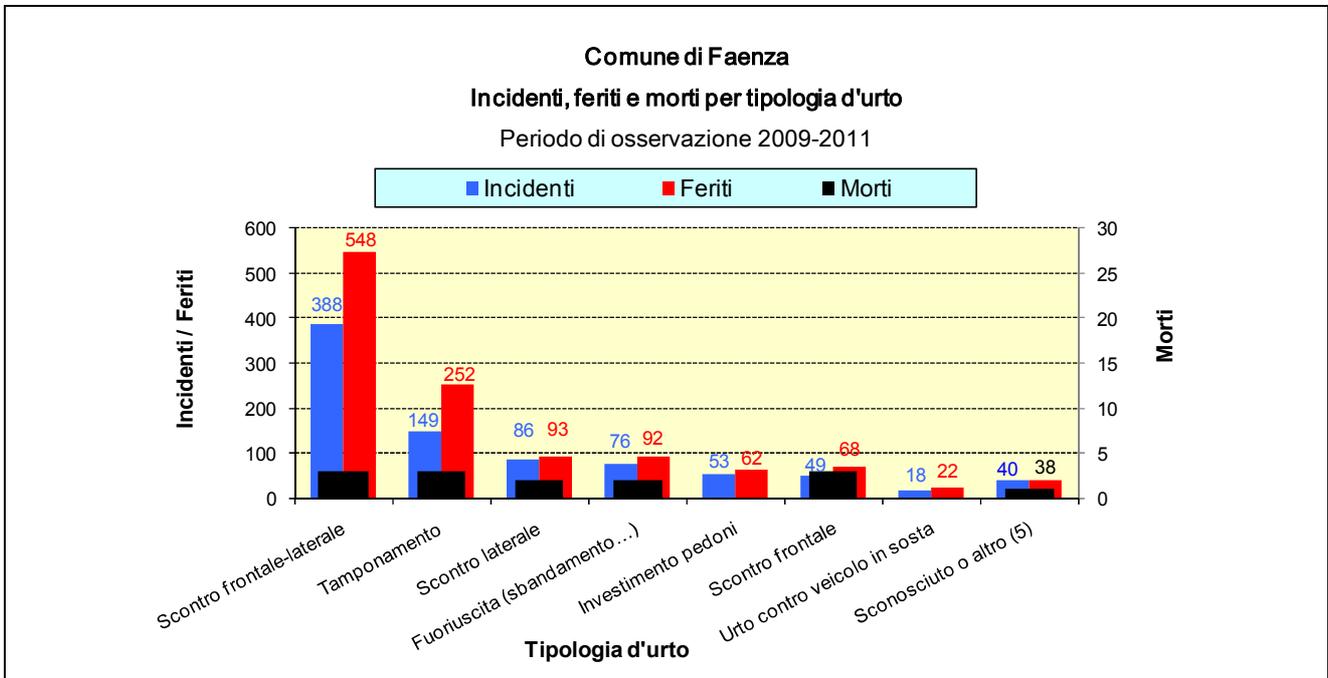
La rappresentazione grafica dell'indice di lesività potrebbe trarre in inganno, lasciando supporre che il tamponamento provochi conseguenze più gravi di altre tipologie di collisione, come l'investimento pedone (Figura 15). In realtà, occorre considerare che mentre, normalmente, non avviene l'investimento di più pedoni contemporaneamente, in funzione dell'indice di occupazione dei veicoli, un incidente può provocare più feriti nello stesso evento, considerando anche il coinvolgimento di più veicoli simultaneamente.

**Tabella 11 –Distribuzione di incidenti, feriti e morti per tipologia di collisione**

Tipologia di collisione	Incidenti		Morti		Feriti		Indice di lesività (feriti x 100 inc.)
	n	%	n	%	n	%	
Scontro frontale-laterale	388	46%	3	22%	548	47%	141
Tamponamento	149	17%	3	22%	252	21%	169
Scontro laterale	86	10%	2	14%	93	8%	108
Fuoriuscita (sbandamento...)	76	9%	2	14%	92	8%	121
Investimento pedoni	53	6%	0	0%	62	5%	117
Scontro frontale	49	6%	3	21%	68	6%	139
Urto contro veicolo in sosta	18	2%	0	0%	22	2%	122
Sconosciuto o altro (5)	38	4%	1	7%	40	3%	105
<b>TOTALI / MEDIA</b>	<b>857</b>		<b>14</b>		<b>1.177</b>		<b>137</b>

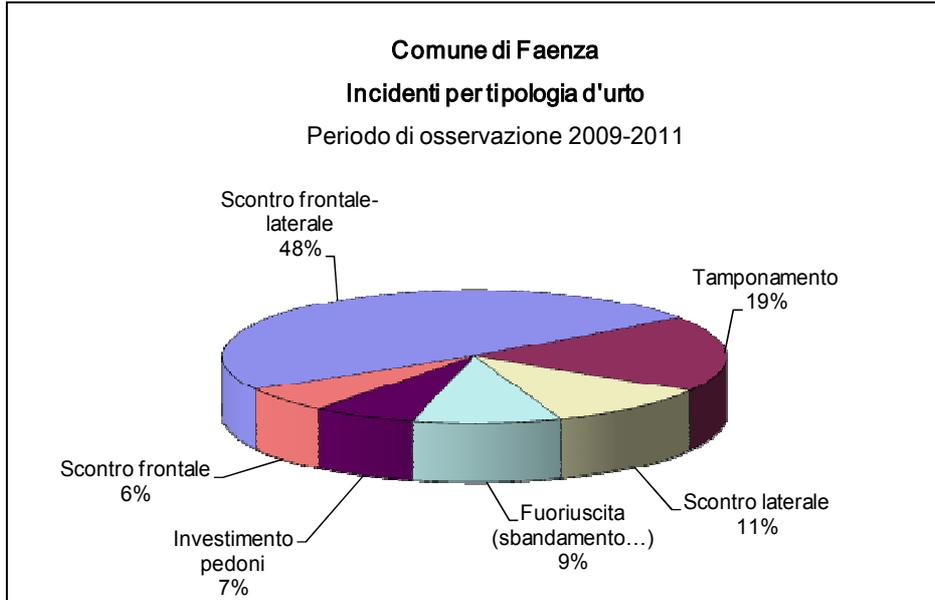
Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 13 – Distribuzione di incidenti, feriti e morti per tipologia di collisione**



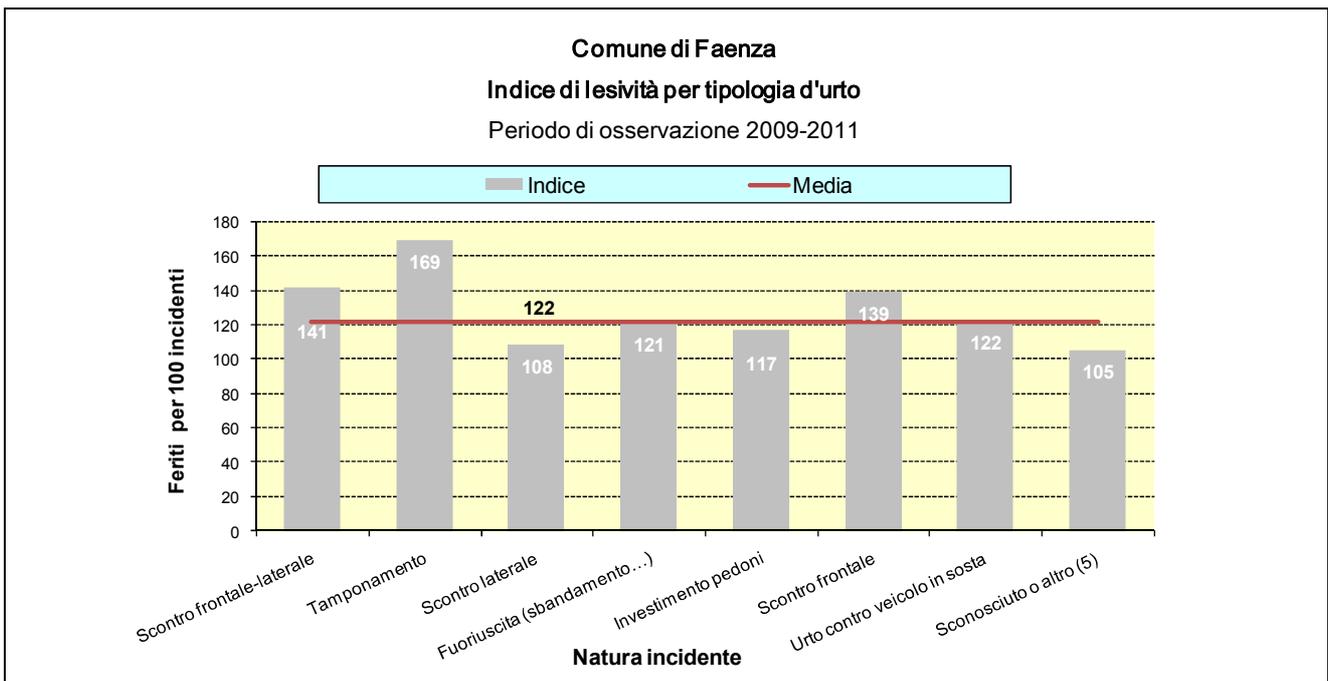
Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 14 –Distribuzione degli incidenti per tipologia di collisione**



Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 15 –Indice di lesività per tipologia di collisione**



Fonte: ISTAT 2009-2011

**Tipologie di veicoli coinvolti negli incidenti**

In Tabella 12 si riporta la frequenza con cui sono avvenute le collisioni tra veicoli della stessa tipologia o di tipologie differenti; i pedoni sono stati trattati come veicoli al fine di esplicitare, nella stessa tabella, quale sia stato il veicolo investitore. Va precisato che in caso di coinvolgimento di più di due veicoli sono stati presi in considerazione soltanto i primi due (veicolo A e veicolo B).

**Tabella 12 – Tipologia di veicoli coinvolti per frequenza di collisione**

	veicolo isolato	autovettura	motoveicolo	veicolo commerciale	bicicletta	autobus	altro veicolo	pedone
autovettura	136	277						43
motoveicolo	27	131	3					6
veic. comm.	8	59	17	7				5
bicicletta	14	182	11	17	18			6
autobus	3	3	0	0	1	0		
altro veicolo	2	6	2	1	1	0	0	1

Fonte: ISTAT 2009-2011

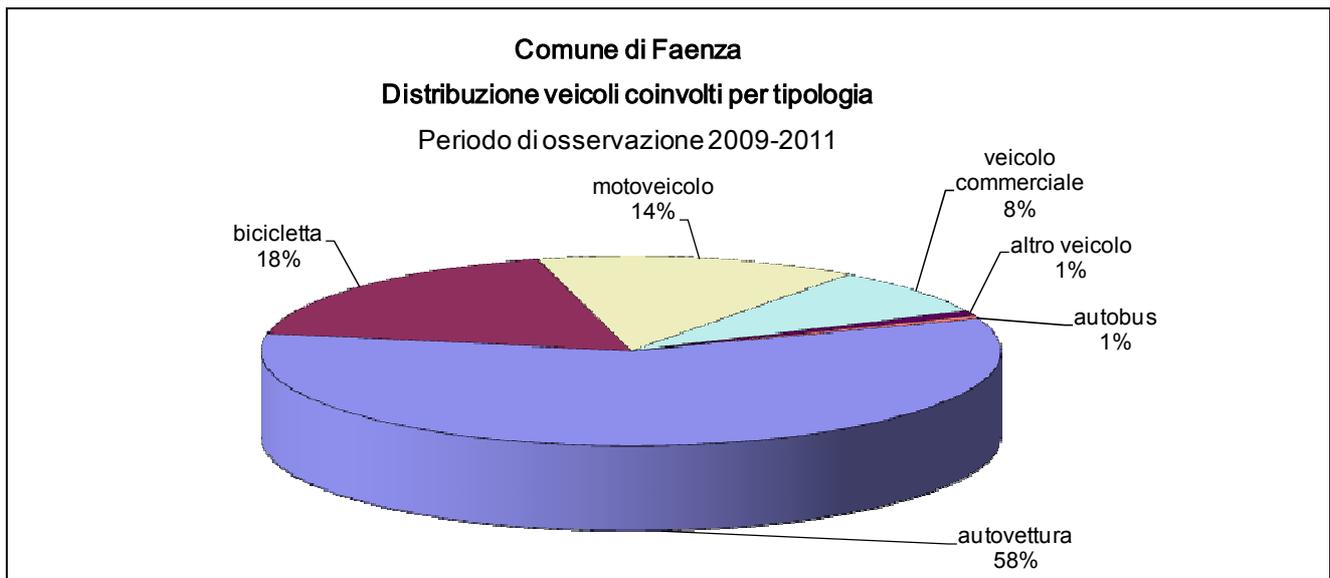
La distribuzione dei veicoli coinvolti nel campione di incidenti analizzato, rispetto alla tipologia degli stessi, mostra un coinvolgimento rilevante delle autovetture ed una presenza dell'utenza vulnerabile superiore al 30% circa delle situazioni (Tabella 13 e Figura 16).

**Tabella 13 – Distribuzione dei veicoli coinvolti nella totalità degli incidenti analizzati**

Tipologia di veicoli e pedoni	Veicoli	
	n	%
autovettura	794	59%
bicicletta	244	18%
motoveicolo	191	14%
veicolo commerciale	109	8%
pedone	61	
altro veicolo	12	1%
autobus	7	1%
<b>TOTALI</b>	<b>1.357</b>	

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 16 –Distribuzione percentuale dei veicoli coinvolti negli incidenti analizzati**



Fonte: ISTAT 2009-2011

Caratterizzazione dell'utenza vulnerabile  
*Premessa*

Nell'interpretazione più comunemente utilizzata, si intendono utenti vulnerabili i pedoni e gli occupanti dei veicoli a due ruote, motorizzati o meno (motocicli e biciclette). Negli ultimi anni c'è stato un incremento sempre maggiore anche dei quadricicli leggeri che, seppure non numerosi, possono includersi nella categoria di utenza vulnerabile.

Nel seguito si riportano alcune elaborazioni eseguite su un campione ristretto degli incidenti, registrati nel Comune di Faenza nel triennio 2009-2011, in cui sono rimasti coinvolti utenti vulnerabili. Restano valide le considerazioni già esposte nell'analisi generale dell'incidentalità, su alcuni criteri di selezione (per esempio, nella maggioranza delle elaborazioni sono stati esclusi gli incidenti avvenuti in autostrada).

Il trend degli incidenti e delle loro conseguenze (feriti e morti) non può considerarsi in valore assoluto; infatti, qualora si abbia un trend decrescente per gli incidenti totali, occorre valutare se quelli che coinvolgono gli utenti vulnerabili diminuiscano più o meno rapidamente. Pertanto, nelle elaborazioni comprese in questo paragrafo, si è prediletto il raffronto delle percentuali di incidenti e feriti rispetto al totale registrato per tutte le categorie di utenti.

#### Morti e feriti per categoria di utente

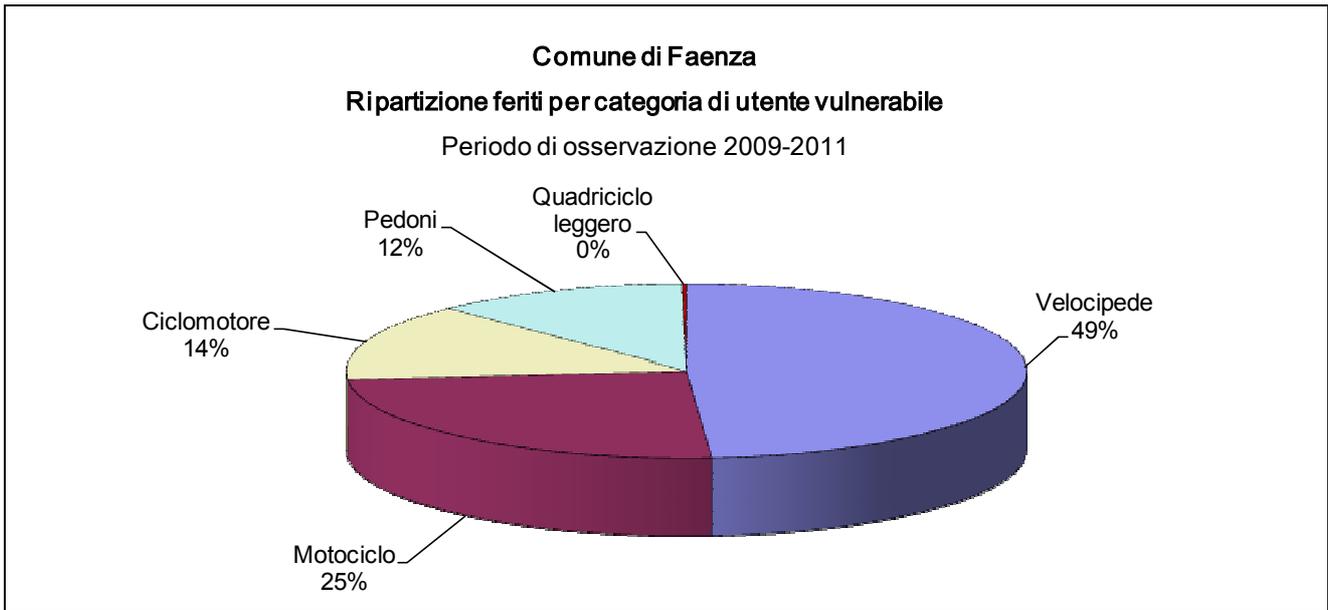
La caratterizzazione dell'utenza vulnerabile per categoria di veicoli e pedoni, fatta eccezione per il quadriciclo leggero che è numericamente insignificante, evidenzia che i ciclisti sono gli utenti che hanno registrato la quasi totalità dei decessi (più dell'80%) e circa la metà del totale dei feriti; mentre i pedoni pesano per una percentuale di poco superiore al 10% (Tabella 14 e Figura 17).

**Tabella 14 – Distribuzione degli utenti vulnerabili per categoria**

Categoria di utente	Morti		Feriti	
	n	%	n	%
Velocipede	5	83%	245	49%
Motociclo	1	17%	124	25%
Ciclomotore	0	0%	71	14%
Pedoni	0	0%	61	12%
Quadriciclo leggero	0	0%	1	0%
<b>TOTALI</b>	<b>6</b>	<b>100%</b>	<b>502</b>	<b>100%</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 17 – Distribuzione degli utenti vulnerabili per categoria**



Fonte: ISTAT 2009-2011

In particolare, considerando che nel triennio in esame sono stati registrati, sul territorio comunale, 1.290 feriti e 18 morti, si osserva che gli utenti vulnerabili feriti rappresentano circa il 40% del totale; gli utenti vulnerabili morti, invece, raggiungono un terzo del totale dei morti registrato sul territorio comunale (Tabella 15).

**Tabella 15 – Percentuale di feriti e morti tra gli utenti vulnerabili rispetto al totale comunale**

Categoria di utente	Feriti	Morti
	%	%
Velocipede	28%	19%
Motociclo	5%	10%
Ciclomotore	0,0%	5%
Pedoni	0,0%	5%
<b>TOTALI</b>	<b>33%</b>	<b>39%</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Incidenti, morti e feriti per anno**

Per quanto esposto in premessa, si riporta il confronto con il numero totale degli incidenti (feriti e morti) e l'andamento della percentuale di essi sul totale nel triennio considerato (Tabella 16 e Figura 18).

**Tabella 16 – Distribuzione degli incidenti, feriti e morti con utenza vulnerabile coinvolta**

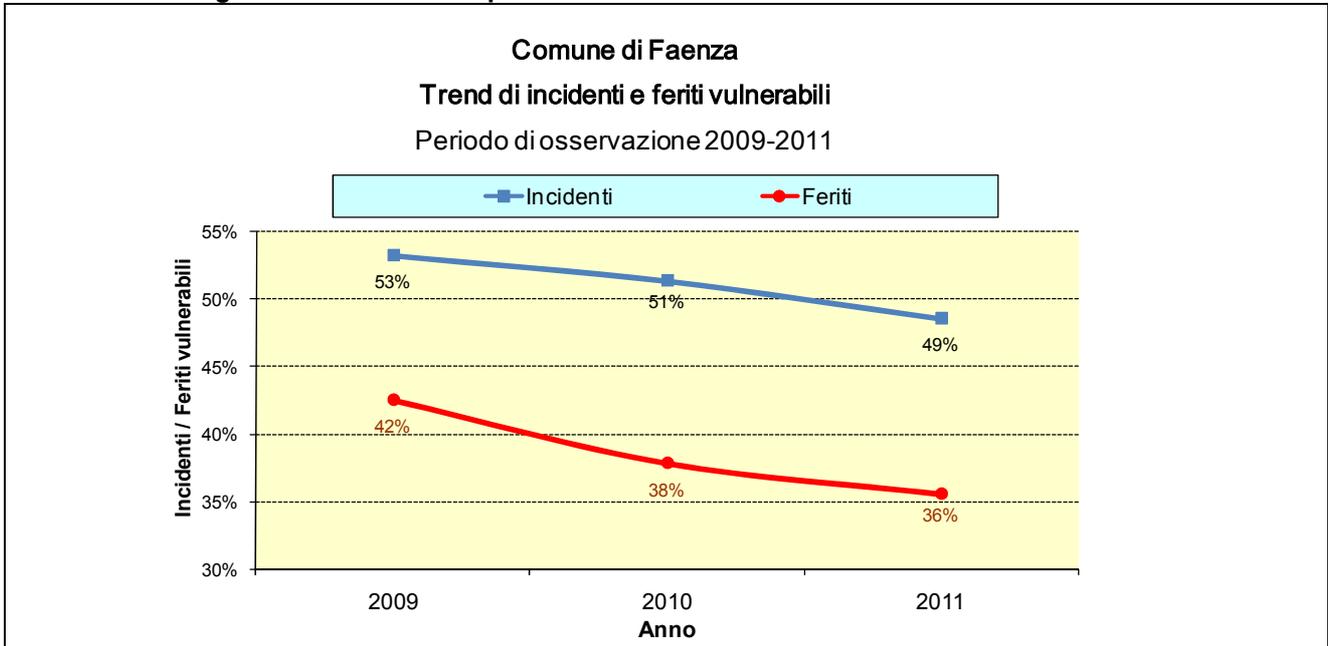
Anno	Totale incidenti			Incidenti con utenza vulnerabile		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
2009	312	6	419	166	1	178
2010	304	5	426	156	3	161
2011	307	7	445	149	2	158
<b>Totale triennio 2009-2011</b>	<b>923</b>	<b>18</b>	<b>1290</b>	<b>471</b>	<b>6</b>	<b>497</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Da tali elaborazioni si osserva come il coinvolgimento degli utenti vulnerabili e le conseguenze da essi riportati sono in lieve miglioramento con un trend costantemente decrescente.

Nella rappresentazione grafica sono stati omessi i morti relativi all'utenza vulnerabile poiché la loro scarsa numerosità provoca significative variazioni percentuali anche per variazioni di una sola unità.

**Figura 18 – Trend della percentuale di incidenti e feriti vulnerabili sul totale**



Fonte: ISTAT 2009-2011

Incidenti, morti e feriti per mese dell'anno

L'andamento dell'incidentalità dell'utenza vulnerabile per mese dell'anno è coerente con la maggiore esposizione al rischio di tale categoria di utenti in alcuni mesi rispetto ad altri; infatti, nei mesi centrali dell'anno (primaverili, estivi e autunnali) l'utilizzo dei veicoli a due ruote è maggiore ed anche la mobilità pedonale si incrementa rispetto ai freddi e piovosi mesi invernali.

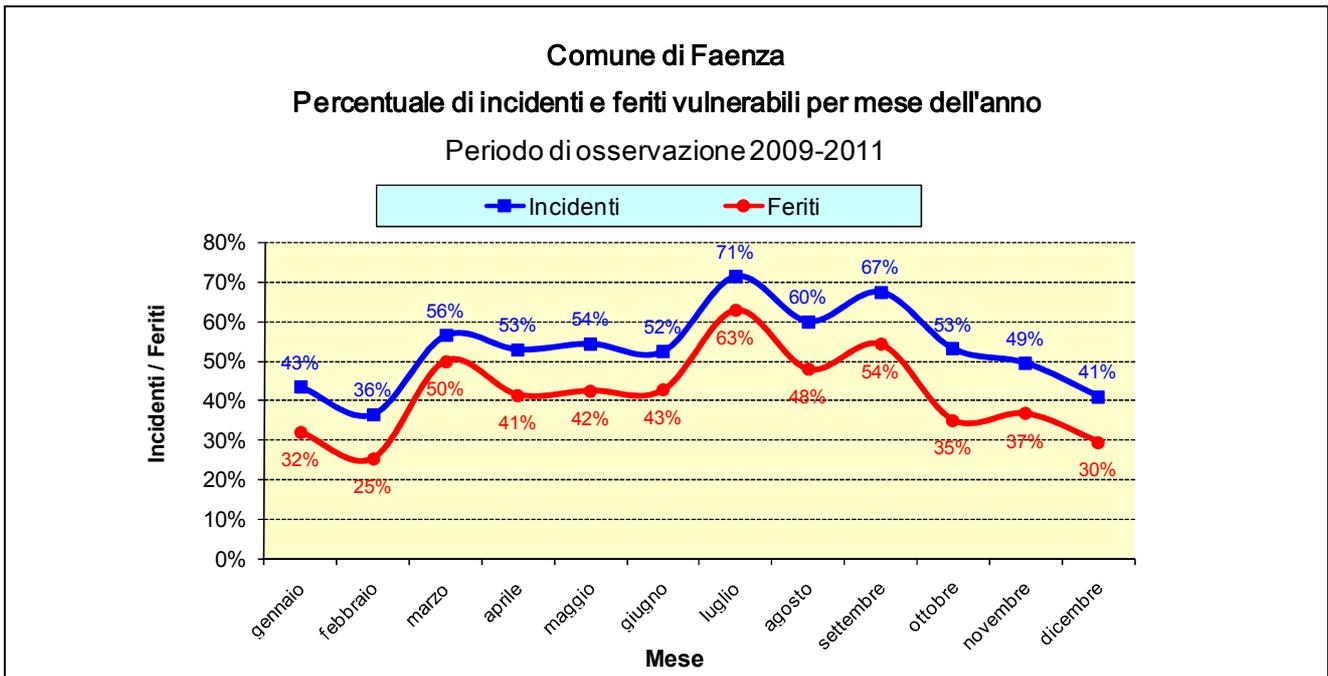
Si osserva quindi un incremento graduale dal mese di marzo fino ai mesi estivi con un picco nel mese di luglio; il coinvolgimento dell'utenza vulnerabile decresce poi fino al mese di febbraio, dove assume il valore minimo.

**Tabella 17 – Distribuzione degli incidenti, feriti e morti con utenza vulnerabile coinvolta**

Mese	Totale incidenti			Incidenti con utenza vulnerabile		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
gennaio	53	0	72	23	0	23
febbraio	55	0	83	20	0	21
marzo	55	0	68	31	0	34
aprile	70	2	99	37	1	41
maggio	81	0	113	44	0	48
giugno	84	0	115	44	0	49
luglio	91	2	113	65	1	71
agosto	70	0	94	42	0	45
settembre	86	4	109	58	2	59
ottobre	66	0	103	35	0	36
novembre	85	6	120	42	2	44
dicembre	61	0	88	25	0	26
<b>Totale triennio 2009-2011</b>	<b>857</b>	<b>14</b>	<b>1177</b>	<b>466</b>	<b>6</b>	<b>497</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 19 – Distribuzione della percentuale di incidenti e feriti vulnerabili per mese**



Fonte: ISTAT 2009-2011

Nella rappresentazione grafica sono stati omessi i morti relativi all'utenza vulnerabile poiché la loro scarsa numerosità provoca significative variazioni percentuali anche per variazioni di una sola unità.

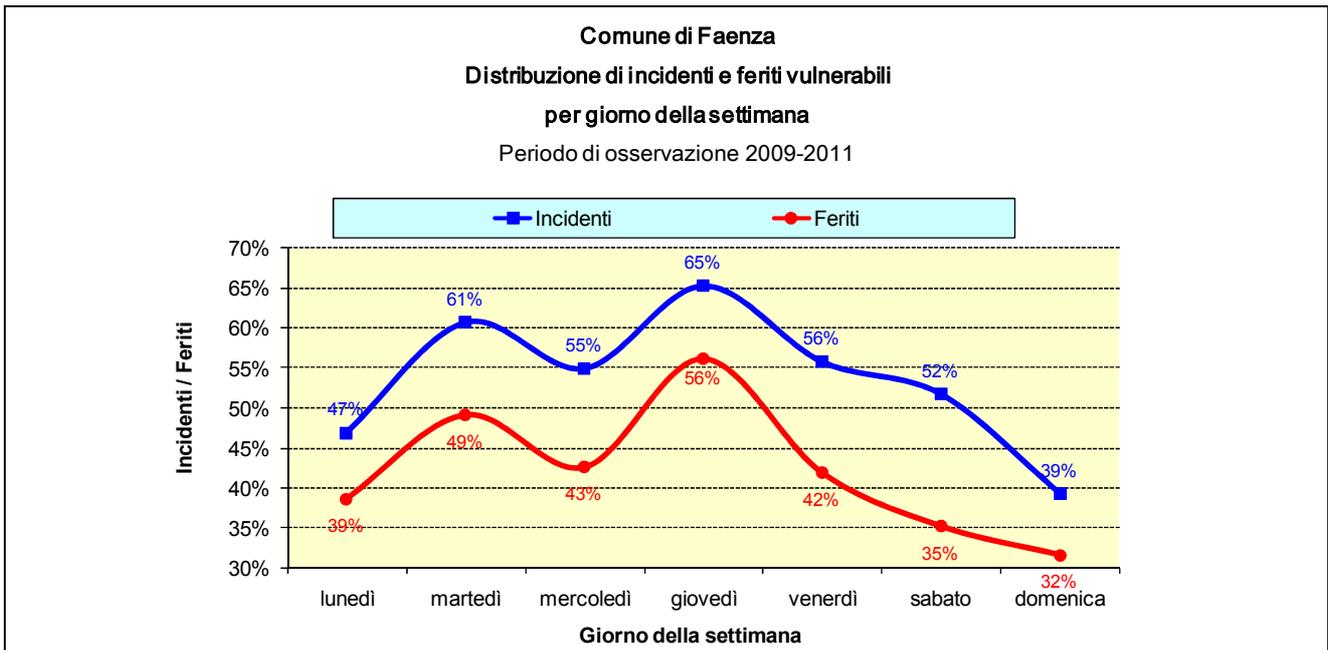
*Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana*

**Tabella 18 – Distribuzione degli incidenti, feriti e morti con utenza vulnerabile coinvolta**

Giorno della settimana	Totale incidenti			Incidenti con utenza vulnerabile		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
lunedì	115	2	163	54	0	63
martedì	135	1	175	82	1	86
mercoledì	151	3	202	83	2	86
giovedì	124	4	146	81	3	82
venerdì	129	2	179	72	0	75
sabato	114	2	179	59	0	63
domenica	89	0	133	35	0	42
<b>Totale triennio 2009-2011</b>	<b>857</b>	<b>14</b>	<b>1177</b>	<b>466</b>	<b>6</b>	<b>497</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

**Figura 20 – Distribuzione di incidenti e feriti vulnerabili per giorno della settimana**



Fonte: ISTAT 2009-2011

La distribuzione nell'arco della settimana presenta un andamento oscillante con un maggiore coinvolgimento degli utenti vulnerabili nei giorni centrali della settimana, dal martedì al giovedì (Tabella 18 e Figura 20).

*Incidenti, morti e feriti per fascia oraria*

La distribuzione degli incidenti e delle loro conseguenze, sempre riferita all'utenza vulnerabile, suddivisa per ciascuna ora fornisce, in alcuni casi, numeri troppo piccoli che non rendono in maniera propria quale sia il reale andamento dell'incidentalità nell'arco della giornata.

Per ovviare a questo inconveniente si è ritenuto opportuno eseguire l'accorpamento del dato di incidentalità per fascia bioraria, in modo da avere una visione più significativa del fenomeno (Tabella 19 e Figura 21).

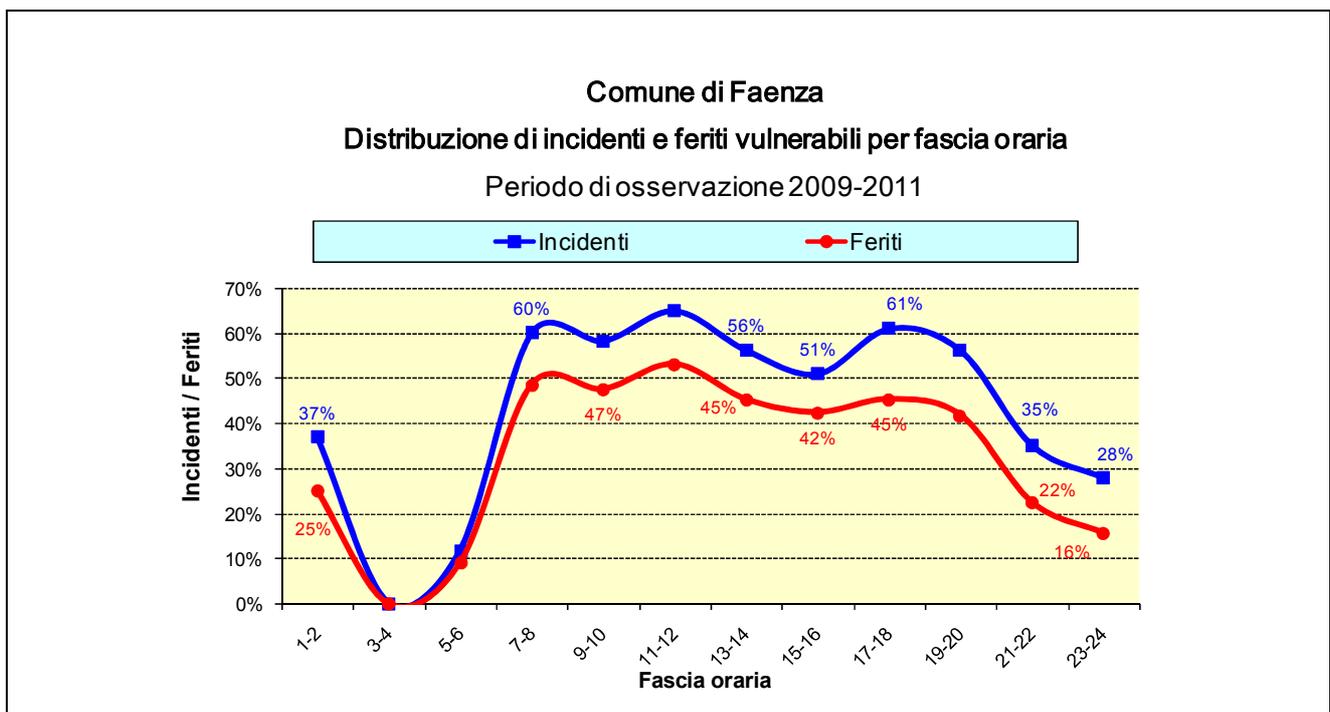
**Tabella 19 – Distribuzione degli incidenti, feriti e morti con utenza vulnerabile coinvolta**

Fascia oraria	Totale incidenti			Incidenti con utenza vulnerabile		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
1-2	27	1	40	10	0	10
3-4	10	0	10	0	0	0
5-6	17	0	22	2	0	2
7-8	80	1	97	48	1	47
9-10	103	1	137	60	0	65
11-12	97	1	134	63	1	71
13-14	105	2	135	59	2	61
15-16	108	3	137	55	0	58
17-18	123	3	179	75	2	81
19-20	123	2	180	69	0	75
21-22	40	0	67	14	0	15
23-24	18	0	32	5	0	5
<b>Totale triennio 2009-2011</b>	<b>851</b>	<b>14</b>	<b>1.170</b>	<b>460</b>	<b>6</b>	<b>490</b>

Fonte: ISTAT 2009-2011

Si osserva un coinvolgimento abbastanza uniforme nell'arco della fascia mattutine e pomeridiana, con un prevedibile decremento nelle ore notturne; fa eccezione la fascia 1-2 che presenta un picco leggermente superiore a tutte le fasce orarie notturne.

**Figura 21 – Distribuzione di incidenti e feriti vulnerabili per fascia oraria**



Fonte: ISTAT 2009-2011

### Conclusioni

Dall'analisi esposta si evidenzia l'opportunità di intervenire prioritariamente ed urgentemente a protezione dell'utenza vulnerabile, soprattutto ciclopedonale e pedonale, troppo spesso coinvolta negli incidenti con conseguenze lesive.

Nel contempo non devono essere assolutamente trascurate tutte le altre componenti veicolari e di mobilità e le azioni di formazione e sensibilizzazione dell'utenza che avranno benefici nel breve, medio e lungo periodo e, inoltre, consolideranno i valori della sicurezza stradale quali imprescindibili per una società civile.

### **Miglioramento della sicurezza stradale**

#### Struttura tecnica di progettazione ed attuazione dei progetti di sicurezza stradale

La funzione sicurezza stradale nel Comune di Faenza è svolta in modo settoriale ed integrato dal Settore Lavori Pubblici e dalla Polizia Municipale.

A tale scopo, nel 2010 è stata istituita, presso l'Assessorato ai Lavori Pubblici, la Commissione Traffico composta dall'Assessore come componente politica, dal Dirigente del Settore Lavori Pubblici, dal Capo Servizio Infrastrutture, dal Dirigente della Polizia Municipale e dal Capo Servizio Viabilità della Polizia Municipale come componente tecnica.

La Commissione, che ha competenza su tutte le analisi e le valutazioni riguardanti la viabilità e la sicurezza stradale, dal punto di vista operativo si avvale:

- ▲ del Servizio Infrastrutture, per la programmazione e l'attuazione degli interventi di manutenzione sulla viabilità comunale e per la redazione dei progetti di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;
- ▲ Comando di Polizia Municipale, per le attività in materia di gestione degli incidenti stradali, controllo del traffico, sicurezza stradale, educazione stradale, vigilanza stradale.

#### Gestione della mobilità e della sicurezza stradale

Di seguito si citano i principali piani o programmi per la gestione della mobilità e della sicurezza stradale e per la pianificazione urbanistica predisposti dal Comune di Faenza.

Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), redatto nel 1998 e aggiornato nel 2002, che rappresenta lo strumento di programmazione e sviluppo della mobilità urbana;

Piano della Sosta nel Centro Storico, redatto nel 2011, con il quale l'Amministrazione Comunale ha promosso l'utilizzo di un sistema di mobilità collettiva integrato ed alternativo all'auto basato sul trasporto collettivo e sulla rete di trasporto ciclopedonale;

Piano di manutenzione programmata, della durata triennale (in corso il piano 2012-2014), per gli interventi di rifacimento della segnaletica orizzontale (in particolare gli attraversamenti pedonali e le linee di arresto alle intersezioni) e verticale, il ripristino degli elementi di margine delle strade extraurbane in prossimità di fiumi o canali e lo sfalcio di tutte le banchine erbose e della vegetazione, in genere, soprattutto in prossimità delle intersezioni.

Piano Strutturale Comunale Associato (PSCA) redatto nel 2009, lo strumento di pianificazione urbanistica che delinea le scelte strategiche di assetto, sviluppo e tutela ambientale del territorio di Faenza.

Sul versante degli interventi di adeguamento infrastrutturale, nell'ultimo quadriennio il Comune di Faenza ha svolto la sua azione di miglioramento della sicurezza stradale su tutte le principali componenti della mobilità:

1. Mobilità veicolare: seguendo l'indirizzo già intrapreso negli anni precedenti si è occupato principalmente di mettere in sicurezza, attraverso la sostituzione di impianti semaforici con rotatorie a raso, punti chiave e d'accesso alla città andando a realizzare la Rotonda alle Bocche dei Canali (collegamento principale con la

direzione Firenze), la terza rotatoria sulla circonvallazione esterna in corrispondenza dell'incrocio con Via Insorti/Canal Grande, la Rotonda di Via Pana (accesso alla zona industriale-dir.Solarolo), nonché la Rotonda presso il casello autostradale dell'A14, in compartecipazione con la Provincia di Ravenna.

2. Mobilità ciclabile: ha perseguito il potenziamento della propria rete ciclabile realizzando completamenti di piste esistenti (2° stralcio pista Faenza-Errano, lunghezza 1,640 km) e la realizzazione di una nuova pista ciclopedonale di collegamento con la frazione Granarolo (Pista Faenza-Granarolo, lunghezza 7,560 km).
3. Mobilità pedonale: ha realizzato la messa in sicurezza di Via Oberdan, arteria principale nel centro urbano nonché una serie di interventi capillari minori (attraversamenti pedonali protetti, attraversamenti per non vedenti, miniroatorie, semafori, eliminazione di barriere architettoniche, segnaletica, etc.). Ha adottato alcuni provvedimenti di chiusura totale o parziale della città al traffico motorizzato.
4. Trasporto pubblico: ha realizzato la messa in sicurezza di tutte le fermate autobus localizzate nel centro urbano.

### Educazione stradale e sensibilizzazione

Il Comune di Faenza svolge, ogni anno, un intenso lavoro di educazione e formazione sui temi della sicurezza stradale attraverso l'azione della Polizia Municipale nelle scuole di ogni ordine e grado: materne, primarie, secondarie di primo e secondo grado.

Nel 2012, l'attività nelle scuole ha coinvolto, complessivamente, 1.680 studenti per un totale di 280 ore di educazione stradale nel corso delle quali sono stati approfonditi, in particolare, i seguenti temi:

- ♣ conoscenza e osservanza delle regole di comportamento di pedoni e ciclisti sulla strada;
- ♣ influenza di alcool e droghe sulla guida dei veicoli.

I docenti, che in alcuni casi hanno supportato direttamente l'azione formativa degli agenti, hanno verificato il grado di apprendimento e l'interesse da parte degli alunni fornendo un utile contributo per migliorare le successive azioni di educazione stradale.

Nel 2008, il Comune di Faenza ha realizzato il manuale "Un, due, tre ... per le vie di Faenza", guida all'educazione stradale destinata agli alunni delle scuole primarie.

**IMPATTI AMBIENTALI**Il parco veicolare

	Comune	AUTOBUS	AUTOCARRI TRASPORTO MERCI	AUTOVEICOLI SPECIALI / SPECIFICI	AUTOVETTURE	MOTOCARRI E QUADRICICLI TRASPORTO MERCI	MOTOCICLI	MOTOVEICOLI E QUADRICICLI SPECIALI / SPECIFICI	RIMORCHI E SEMIRIMORCHI SPECIALI / SPECIFICI	RIMORCHI E SEMIRIMORCHI TRASPORTO MERCI	TRATTORI STRADALI O MOTRICI	NON DEFINITO	TOTALE
<b>2014</b>	FAENZA	31	5.114	969	37.154		6.746				277		<b>50.291</b>
<b>2015</b>	FAENZA	32	5.125	969	37.606		6.708				289		<b>50.729</b>

**Dati ACI al 31/12/2014 Comune di Faenza**

BENZINA E GAS LIQUIDO	3839	<b>10,33%</b>
BENZINA E METANO	4171	<b>11,23%</b>
ELETTRICITA	3	0,01%
IBRIDO BENZINA	62	0,17%
IBRIDO GASOLIO	1	0,00%
GASOLIO	13160	<b>35,42%</b>
BENZINA	15918	42,84%
	<b>37154</b>	100,00%

n°	Aliment.	cilindrata	Norma EURO	Gasolio	% tot gen	altre aliment.	Totale veicoli
108	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 0				
141	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 0				
10	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 0				
49	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 1				
2	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 1				
46	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 1				
759	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 2				
261	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 2				
5	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 2				
557	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 3				
2288	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 3				
507	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 3	<b>4733</b>	<b>12,74%</b>	11036	15769
677	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 4				
975	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 4				
2858	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 4	4510	<b>12,14%</b>	9173	13683
1	IBRIDO GASOLIO	1401 - 2000	EURO 5				
2771	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 5				
427	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 5				
642	GASOLIO	Fino a 1400	EURO 5	3841	<b>10,34%</b>	3565	7406
35	GASOLIO	1401 - 2000	EURO 6				
42	GASOLIO	Oltre 2000	EURO 6	77	<b>0,21%</b>	219	296
				13161	<b>35,42%</b>	23993	37154

I dati delle tabelle sopra riportate, evidenziano che il parco veicolare "faentino" si caratterizza ancora per una predominanza di motorizzazioni a gasolio e a benzina.

Poco più di un quinto di mezzi in circolazione utilizza metano e GPL; in particolare a quota dei veicoli a metano è oltre cinque volte superiore rispetto alla media italiana: 11,2% contro il 2,1% nazionale.

Questo dato positivo è controbilanciato in negativo da un consistente contingente di autoveicoli a gasolio in circolazione e che, tra l'altro, è ancora in buona parte a motorizzazione Euro 3 o precedenti (4.733 su 13.161 al 31 dicembre 2014).

Risulta, inoltre, ancora irrilevante la quantità di veicoli a trazione elettrica.

### Qualità dell'aria

Gli indicatori della qualità dell'aria oggetto del monitoraggio delle centraline dell'ARPA- (Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente dell'Emilia-Romagna) sono selezionati tra quelli che sono più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci allo scopo di mostrare la tendenza sulla situazione della qualità dell'aria. Per questo vengono monitorate, in termini di concentrazioni, le medie annue di PM10, biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) e benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) ed il numero di superamenti annuali del limite giornaliero del PM10.

I valori limite al fine della protezione della salute umana fissati dal Decreto Legislativo n. 155 del 13/08/2010, che recepisce la Direttiva europea 2008/50/CE (relativa alla qualità dell'ambiente e per un'aria più pulita in Europa) e abroga una serie di Leggi precedenti, sono riepilogati nella tabella successiva.

**Tabella: Valori limite di confronto per singolo inquinante (µg/m<sup>3</sup>)**

INQUINANTE	MEDIA	LIMITE	NOTE
PM <sub>10</sub>	Annua	40	* limite da non superarsi più di 35 volte all'anno
	Giornaliera	50*	
PM <sub>2,5</sub>	Annua	25	
NO <sub>2</sub>	Annua	40	* limite da non superarsi più di 18 volte all'anno
	Oraria	200*	
C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	Annua	5	
CO	Massima giornaliera 8 ore	10	

Fonte: D.Lgs. 155/2010

La Città di Faenza è dotata di una centraline di monitoraggio della qualità dell'aria presso il Parco Bertozzi.

Nella tabella seguente si riportano gli inquinanti monitorati, mentre nei successivi paragrafi sono confrontate le concentrazioni dei singoli inquinanti nelle città capoluogo.

**Tabella: Monitoraggio della qualità dell'aria nella Città di Faenza**

INQUINANTE	CENTRALINA
	Parco Bertozzi
Particolato fine PM <sub>10</sub>	X
Particolato fine PM <sub>2,5</sub>	X
Biossido di azoto NO <sub>2</sub>	X
Monossido di azoto NO	X
Ossidi di azoto NO <sub>x</sub>	X
Benzene C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	
Monossido di carbonio CO	
Ozono O <sub>3</sub>	X

Fonte: ARPA Regione Emilia-Romagna

### ***Monitoraggio del particolato fine in Emilia-Romagna (PM<sub>10</sub>)***

A livello regionale, i valori limite (annuale e giornaliero) per il PM<sub>10</sub> sono stati sistematicamente superati nelle zone di pianura e nell'agglomerato di Bologna, fin dalla loro entrata in vigore nel 2005; tuttavia l'analisi dell'andamento pluriennale (2005-2013) evidenzia che le situazioni di superamento del valore limite annuale in Emilia-Romagna sono in progressiva diminuzione.

Nel 2010, per il primo anno, non si sono verificati superamenti, mentre nel 2011 e 2012 si sono verificati superamenti in un numero limitato (3,4) di stazioni, per poi tornare sotto il limite in tutte le stazioni nel 2013. Le variazioni di concentrazione

media da un anno all'altro sono legate all'andamento meteorologico, che può essere rappresentato sinteticamente attraverso l'indice "giorni favorevoli all'accumulo di PM<sub>10</sub>", un indice che presenta una marcata variabilità interannuale.

A questa variabilità dovuta alle condizioni meteorologiche si sovrappone un limitato, ma statisticamente significativo, trend in diminuzione in quasi tutte le stazioni della rete a esclusione delle stazioni di fondo rurale, dove la concentrazione media annuale di PM<sub>10</sub> è rimasta pressoché costante nel tempo. Più critica risulta la situazione relativa al superamento del VL giornaliero (limite di 35 giorni/anno), che è stato superato ogni anno con un numero di superamenti fortemente variabile a seconda delle stazioni e degli anni considerati.

Il numero maggiore di superamenti si registra nelle stazioni da traffico (n. massimo di superamenti variabile nel tempo tra 80 e 140 superamenti/anno), ma anche le stazioni di fondo urbano e suburbano e, in alcuni casi, rurale risultano superiori al limite. In base all'analisi della distribuzione geografica di questo inquinante si stima che oltre il 60% della popolazione residente sia stata esposta nel 2011 e 2012 a valori di PM<sub>10</sub> superiori al VL giornaliero. Questa proporzione è scesa a meno del 20% nel 2013, anno nel quale si è registrato un minimo nei superamenti del limite normativo.

[Fonte: ARPA Emilia-Romagna, La qualità dell'aria in Emilia-Romagna, 2014 (pag. 29)]

### **Inquinamento acustico**

Il rumore ambientale è associato a numerose attività umane, ma sono le infrastrutture dei trasporti (traffico stradale, ferroviario e aereo) a costituire la principale fonte di esposizione per la popolazione, in particolare in ambito urbano dove vive circa il 75% della popolazione europea. Il rumore interferisce con attività asilari come il sonno, il riposo, lo studio e la comunicazione e può produrre effetti nocivi sulla salute umana, con costi sociali rilevanti.

## **PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA**

### **Sistema ciclabile**

#### **Forza**

Faenza è 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 è 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.

#### **Debolezza**

Persistono abitudini e stili di vita e di lavoro che conducono all'utilizzo esasperato e improprio delle automobili, anche per brevi tragitti, con conseguenti effetti deleteri in particolari orari e circostanze (ingressi scolastici, giorni di mercato, orari di shopping, ecc.)

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

### **Sistema del Trasporto pubblico urbano**

#### **Forza**

La navetta elettrica gratuita ha avuto un ottimo riscontro di passeggeri e ha "rinvigoriti" parzialmente l'immagine del trasporto pubblico, da sempre poco considerato dalla maggioranza dei faentini

La linea 1 e la linea 2, nonostante le scarse risorse disponibili, riescono comunque a fornire un servizio di base soddisfacente, soprattutto su alcuni importanti centri di attrazione (Piazza del Popolo, Ospedale, Stazione FF.SS., zona artigianale e di servizi di via Granarolo, Cimtero dell'Osservanza, polo di servizio e zona artigianale via Zaccagnini/via Risorgimento)

#### **Debolezza**

La navetta elettrica è gratuita e si sovrappone con la linea 1 in vari punti cruciali del servizio

Limitato numero di fermate riqualficate

Le linee hanno frequenze molto elevate e poco appetibili, ma con le risorse attuali non è possibile potenziarle

La linea 1, oltre alla sovrapposizione con il Green-Go-Bus, presenta alcune criticità che incidono soprattutto sulla velocità commerciale della stessa (percorso tortuoso e con limitazioni dimensionali per i mezzi in centro, eccessiva ampiezza di percorsi circolari in

prossimità dei capolinea, transito "non produttivo" e "costoso" in termini di tempo e km in viale Ceramiche e via Mura Mittarelli per "aggirare" la zona pedonale).  
Le linee del forese devono essere meglio integrate con il servizio extraurbano.  
Parco mezzi da rinnovare, dando priorità a piccole dimensioni, trazione elettrica e/o metano e/o ibrida, oltre a ottenere il 100% dell'accessibilità dei disabili.

## **Sistema della sosta e dei flussi di traffico**

### **Forza**

- La disciplina combinata della sosta a pagamento e dell'accesso alla ZTL consente di garantire, durante l'orario di vigenza della sosta a pagamento, una buona disponibilità di spazi di sosta nelle aree più centrali, con riflessi diretti sulla circolazione finalizzata alla ricerca di parcheggio.
- L'area centrale (piazza Martiri al di fuori delle ore di mercato ambulante, ex Salesiani, parcheggio via Cavour) presenta ancora una apprezzabile capacità di sosta disponibile;
- 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.
- L'attivazione della navetta -elettrica e gratuita- che collega il parcheggio scambiatore con il centro ha rappresentato un servizio accolto con grande favore dalla cittadinanza: nel corso del 2015 è stato utilizzato da oltre 45.800 passeggeri. Una stima prudente consente di quantificare in almeno 50 il numero delle automobili che ogni giorno non sono entrate in città ma sono rimaste parcheggiate nel piazzale Pancrazi.
- La quota dei veicoli a metano è oltre cinque volte superiore rispetto alla media italiana: 11,2% contro il 2,1% nazionale.

### **Debolezza**

- La disciplina di accesso al centro storico ed alla ZTL per le esigenze di carico e scarico delle merci si limita ad un ricognizione delle esigenze, consentendone di fatto l'accesso a chiunque, ad eccezione dell'Area Pedonale, che beneficia di una tutela più concreta.
- L'elevata concentrazione di residenti all'interno della ZTL, con la attuale regolamentazione, comporta il rilascio di un numero elevato di autorizzazioni al transito e sosta, che limita di fatto l'efficacia dei provvedimenti di limitazione, in particolare durante le ore serali e notturne.
- Il controllo degli accessi alla ZTL non si avvale di strumentazioni automatiche
- La conformazione del centro abitato, la dislocazione dei principali servizi pubblici (ospedale, stazione ferroviaria, uffici pubblici) nonché la presenza di assi stradali di attraversamento sovracomunali, comportano una limitazione dell'efficacia dei provvedimenti di limitazione della circolazione (con riferimento alle limitazioni di cui al PAIR), per cui si registra un flusso costante e significativo di veicoli lungo i principali assi stradali
- Il trasporto pubblico soddisfa solo il 2,5% degli spostamenti urbani
- In ambito urbano, la quota di utilizzo del modo privato (auto, moto/scooter) sfiora i due terzi del totale degli spostamenti sistematici, pari al 62,5% del totale
- Si segnalano criticità puntuali in merito alla sosta lungo i principali assi di penetrazione urbana (i corsi principali) in relazione alla presenza diffusa di attività commerciali
- L'offerta di sosta su strada, in particolare in centro storico, comporta una monopolizzazione da parte delle auto dei ristretti spazi pubblici disponibili, e pregiudicano la realizzazione di percorsi ciclabili strutturati e sicuri.

- La politica di tariffazione della sosta presenta ancora margini di manovra; è ancora moderato il disincentivo alla sosta delle auto lungo le strade per lunghi periodi ovvero per ridurre gli spazi di sosta su strada a favore della mobilità ciclabile e pedonale.
- Il sistema della sosta presenta ancora criticità e congestioni nelle aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto.
  
- Con andamento costante negli ultimi cinque anni, gli incidenti stradali con feriti in cui sono coinvolti utenti deboli rappresentano tra il 65% ed 75% del totale degli incidenti con feriti
- La quasi totalità delle vittime della strada nel Comune di Faenza sono utenti deboli: pedoni/ciclisti.
- Molti percorsi ciclo-pedonali presentano caratteri di discontinuità, e determinano pertanto la necessità di intervenire per la messa in sicurezza, spesso con interventi solo puntuali, per la risoluzione di attraversamenti o per risolvere una discontinuità.

## INDIRIZZI E STRATEGIE DEL PUMS DI FAENZA 2017-2030

Il Comune di Faenza ha avviato un percorso per dotarsi di uno strumento di pianificazione nel settore della Mobilità sostenibile.

Dal punto di vista metodologico, gli elementi che caratterizzano il PUMS sono individuati in un approccio partecipativo che coinvolge la comunità locale, in un approccio integrato di pianificazione che tiene conto delle politiche di settori diversi, in una valutazione estensiva di efficacia e sostenibilità, che tiene conto di fattori tecnici, ma anche di costi economici, sociali ed ambientali.

Le strategie del PUMS devono quindi interpretare la necessità di un cambio di passo, in cui le scelte in ambiti e settori diversificati devono essere coerenti con obiettivi in materia di mobilità.

Le strategie proposte per la redazione del Piano sono le seguenti:

### 1. **Rinnovo/potenziamento del parco autobus** a basso impatto ambientale

Nell'ambito degli indirizzi generali che il Comune di Faenza può proporre all'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico locale, si intende chiedere di inserire, all'interno del disciplinare della prossima gara per l'affidamento del trasporto pubblico del bacino di Ravenna, alcuni vincoli o indicatori premianti per qualificare in tempi definiti e programmati il parco mezzi del servizio pubblico.

In particolare, si intende incentivare la messa in servizio di mezzi a metano, a trazione elettrica o ibrida e di piccole/medie dimensioni, laddove possibile.

#### *Alcune proposte di obiettivi sfidanti e innovativi per il TPL di Faenza*

- ampliare il servizio di navetta elettrica, valutando anche l'introduzione di una tariffa minima (o per l'uso del parcheggio scambiatore o solo per bus)
- aumentare le frequenze delle linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità o gli scambi (tre linee urbane brevi, anziché due con percorsi tortuosi e lunghi)
- qualificare maggiormente le fermate (sicurezza e accesso utenti), anche con display indicatori degli orari di arrivo e ritardi dei bus
- attivare applicativi per smartphone per georeferenziazione bus e orari
- immettere in servizio di linea solo mezzi elettrici (laddove tecnicamente e operativamente possibile), a metano o ibridi
- nuove politiche tariffarie incentivanti

### 2. Miglioramento dell'**attrattività del TPL** anche attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e il miglioramento della fluidificazione del traffico e della velocità commerciale

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza risulta poco utilizzato dalle giovani generazioni. Rispetto ad altre realtà delle medesime dimensioni demografiche, anche limitrofe, a Faenza è limitatissima l'abitudine ad utilizzare gli autobus in percorso urbano da parte degli studenti, sia per il tempo libero, sia per i percorsi casa-scuola-casa. Pertanto, uno degli obiettivi sfidanti, sarà quello di avvicinare i giovani all'utilizzo del mezzo pubblico, mediante progetti di comunicazione e promozione appositamente dedicati, in accordo con le scuole e con organizzazioni rappresentative delle famiglie.

Dal punto di vista infrastrutturale, si intende realizzare uno studio, basato sui percorsi delle linee urbane, per l'individuazione di interventi fattibili per la realizzazione di corsie preferenziali e/o priorità di transito ai semafori.

Progetto "*Tram-Treno*": riqualificazione della linea Ravenna - Firenze, nel tratto faentino, creando un sistema di fermate automatizzate, interconnesse con parcheggi e viabilità. Un Tram-Treno che sfrutti gli ampi spazi di sotto-utilizzo della linea attuale. L'investimento, particolarmente ingente, ha un orizzonte temporale di lungo periodo e deve essere accompagnato da interventi di forte disincentivazione dell'utilizzo del mezzo privato in ingresso a Faenza (dalla pianura) e/o lungo le arterie provinciali e comunali da parte dei non residenti (soprattutto lungo le strade collinari).

**3. Potenziamento dello spostamento in bici**, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici e promozione dei percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro

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.

**4. Riqualificazione delle fermate** del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità

Parallelamente alla riprogettazione delle linee urbane e della riqualificazione dei mezzi in servizio, si intende attivare una serie di interventi per migliorare lo standard di accessibilità e sicurezza delle fermate del trasporto pubblico:

- censimento delle fermate urbane ed extraurbane (in coordinamento con l'Agenzia per la Mobilità e il trasporto pubblico locale);
- individuazione delle fermate che necessitano di interventi di riqualificazione;
- definizione dei criteri di priorità per l'attuazione delle opere di riqualificazione;
- riqualificazione e allineamento agli standard e criteri predefiniti delle fermate urbane;
- collaborazione con la Provincia e l'Agenzia per la riqualificazione delle fermate extraurbane;
- individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse.

5. Facilitare l'**intermodalità** articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarità 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

6. Controllo dell'**accesso e della sosta** nell'area urbana, finalizzato a ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e per l'accesso in centro.

Le politiche di pianificazione e gestione della sosta a pagamento, nonché degli accessi alla ZTL, saranno finalizzate al raggiungimento dei seguenti risultati:

- Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR;
- Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale;
- Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili;
- Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze => Faenza; Forlì => Faenza; Ravenna => Faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto.
- Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta;
- 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;
- Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori, e promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo;

7. **Rinnovo del parco veicolare privato** con applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati definiti dal PAIR 2020. Promozione dei mezzi a basso impatto ambientale, anche attraverso la facilitazione all'accesso e alla sosta dei veicoli meno inquinanti nelle ZTL, Mi Muovo elettrico, e la promozione dell'eco-driving anche con il supporto dell'ITS.

Promuovere incentivi nazionali, regionali e/o locali per l'acquisto di mezzi privati a metano ed elettrici.

Attivare iniziative che premiano negli appalti per i servizi pubblici la messa in servizio di mezzi elettrici, ibridi o a metano.

Promuovere la sostituzione di mezzi di "vecchia generazione" per la mobilità a noleggio o i taxi e per la logistica merci in area urbana, affinché gli operatori siano incentivati ad adeguare almeno il 50% del parco veicolare, acquistando mezzi elettrici, ibridi o a metano.

Azioni per la promozione e la diffusione della mobilità elettrica

## **8. Sviluppo della infomobilità, dell'ITS e delle apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza**

Riqualificazione delle principali fermate autobus di Faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità.

Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.

Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico.

Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi). Inoltre, tale sito potrà anche fornire informazioni sul raggiungimento dei principali obiettivi perseguiti dal PUMS.

## **9. Sicurezza stradale.**

In coerenza con gli obiettivi del redigendo Piano della Sicurezza Stradale Urbana, si intende proseguire con interventi, prioritariamente ed urgentemente, a protezione dell'utenza vulnerabile, soprattutto ciclopedonale e pedonale, troppo spesso coinvolta negli incidenti con conseguenze lesive, pur senza trascurare tutte le altre componenti veicolari e di mobilità e le azioni di formazione e sensibilizzazione dei cittadini.

Rientrano in questo ambito gli interventi finalizzati a:

- Qualificare lo spazio pubblico orientando le proprie scelte secondo la visione "Zero Rischio", ovvero di azzeramento delle vittime di incidenti stradali, attraverso l'adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano, che è universalmente riconosciuta come elemento indispensabile per garantire la presenza in sicurezza dei vari utenti della strada;

- 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;

- Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili.

- Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)

- Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)

## **10. Logistica delle merci urbane con promozione dei veicoli meno inquinanti**

Riattivazione delle attività di concertazione con i portatori d'interessi al fine di ridefinire e aggiornare il progetto per la logistica merci, già citato nel presente documento e realizzato predisposto dal Comune di Faenza, tra il 2004 e il 2007.

In tal modo potrà essere riconsiderata e "rivitalizzata" la proposta operativa di futuri interventi nel campo della logistica delle merci in area urbana e attivata una apposita cabina di regia.

Oltre all'attivazione della cabina di regia, potranno essere attivate in particolare le "soluzioni logistiche" individuate dal progetto, accompagnandole con le necessarie iniziative amministrative:

- istituzione di un servizio di van-sharing, dedicato alle merci;
- realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico.