



**Città Metropolitana di Reggio Calabria**



**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)  
CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA**

**ALLEGATO 2  
PIANO ATTUATIVO PER LA MOBILITÀ PEDONALE E SPAZIO  
CONDIVISO**



**Agosto 2022**



**TPS Pro srl** Società di Ingegneria  
Bologna – Perugia | [www.tpspro.it](http://www.tpspro.it)  
Mandataria



**Ing. Francis Marco Maria CIRIANNI**  
Reggio Calabria

## IL GRUPPO DI LAVORO DEL PUMS

### Città Metropolitana di Reggio Calabria

<b>Giuseppe Falcomatà</b>	Sindaco della Città Metropolitana
<b>Carmelo Versace</b>	Consigliere Delegato della Città Metropolitana
<b><u>Gruppo di Lavoro interno</u></b>	
ing Lorenzo Benestare	Dirigente settore Viabilità e Trasporti
ing Giuseppe Amante	Responsabile del procedimento
dott.ssa Giuseppina Zannino	Servizi amministrativi
geom. Massimiliano Caruso	Servizio viabilità
<b><u>Team multidisciplinare</u></b>	
ing. Francesco Fazzolari	Consulente esterno
ing. Maria Francesca Pavone	Consulente esterno
ing. Francesco Annunziato Viola	Consulente esterno
arch. Elisa Zoccali	Consulente esterno
arch. Antonio Candela	Consulente esterno
avv. Maria Carmela Sgro'	Consulente esterno

### Consulenti

#### **TPS Pro:**

Stefano Ciurnelli	Guido Francesco Marino
Nicola Murino	Gaetano Fusco
Debora Goretti	Umberto Crisalli
Matteo Scamporrino	Ernesto Cipriani
Erica Pallaracci	Chiara Colombaroni
Leonardo Di Pumpo	Natalia Isaenko
Andrea Colovini	Antonello Croce
Francesco Filippucci	Irene Bugamelli



TPS Pro srl  
Società di Ingegneria  
Bologna – Perugia [www.tpspro.it](http://www.tpspro.it)

#### **CSI (Cirianni Studio di Ingegneria):**

Francis M. M. Cirianni	Nicola Tassone
Angelo Santo Luongo	Antonio Quattrone
Giuseppe Delfino	Vincenzo Ranieri



Reggio Calabria [www.csiplan.it](http://www.csiplan.it)

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Riferimenti normativi e programmatici</b>	<b>7</b>
2.1	Quadro normativo di riferimento nazionale	7
2.1.1	<i>Riferimenti in tema di ciclabilità</i>	7
2.1.2	<i>Nuovo Codice della Strada e novità in ambito ciclabile e pedonale</i>	14
2.1.3	<i>Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche</i>	17
2.1.4	<i>Linee guida per la regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato</i>	19
2.1.4.1	Regolamentazione della circolazione stradale nelle ZTL	19
2.1.5	<i>Le aree pedonali</i>	21
2.2	Quadro programmatico	22
2.2.1	<i>Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR</i>	22
2.2.2	<i>Documento di Economia e Finanza</i>	24
2.2.3	<i>Piano Regionale dei Trasporti (BURC n. 123 del 27/12/2016)</i>	24
<b>3</b>	<b>Analisi dello stato attuale della mobilità pedonale e degli spazi condivisi</b>	<b>25</b>
3.1	Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano	25
3.1.1	<i>Sintesi dei dati del PUMS</i>	25
3.1.2	<i>Valutazione meta-progettuale</i>	27
3.2	Offerta reti e servizi di trasporto	28
3.2.1	<i>Sintesi dei dati del PUMS</i>	28
3.2.2	<i>Valutazione meta-progettuale</i>	28
3.3	Domanda di mobilità	28
3.3.1	<i>Sintesi dei dati del PUMS</i>	28
3.3.2	<i>Valutazione meta-progettuale</i>	29
3.4	Criticità e impatti	29
3.4.1	<i>Sintesi dei dati del PUMS</i>	29
3.4.2	<i>Valutazione meta-progettuale</i>	29
3.5	Approfondimenti relativi alla pedonalità	30
3.5.1	<i>Le schede monografiche</i>	30
3.5.2	<i>Analisi specifica spaziale dell'incidentalità pedonale</i>	31
3.5.3	<i>Ricognizione dei percorsi esistenti</i>	33
3.6	SWOT	34
<b>4</b>	<b>Obiettivi e strategie del Pediplan</b>	<b>35</b>
4.1	Definizione degli obiettivi tematici misurabili e relativi indicatori	35
4.2	Individuazione delle strategie	36
4.3	Coerenza obiettivi/strategie	36

<b>5 Progetto, azioni di piano e interventi di supporto .....</b>	<b>37</b>
5.1 Il progetto .....	37
5.1.1 <i>Descrizione degli itinerari e dei luoghi condivisi di progetto .....</i>	<i>40</i>
5.2 Le azioni .....	45
5.2.1 <i>P.3.1 Invitare i Comuni a dotarsi di un PEBA Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche.....</i>	<i>45</i>
5.2.1.1 Piano di attuazione degli interventi .....	46
5.2.2 <i>P.4.2 Valutare l'istituzione di Zone a Traffico Limitato Scolastiche .....</i>	<i>46</i>
5.2.2.1 Piano di attuazione degli interventi .....	48
5.2.3 <i>P.4.3 Promuovere iniziative di Pedibus &amp; Bicibus .....</i>	<i>48</i>
5.2.3.1 Piano di attuazione degli interventi .....	49
5.2.4 <i>P.5.1 Ripensare ai centri delle varie località come luoghi di socialità .....</i>	<i>50</i>
5.2.4.1 Piano di attuazione degli interventi .....	51
5.2.5 <i>C.2.2 Linee guida per le ZTL e le zone 30 nei centri abitati .....</i>	<i>51</i>
5.2.5.1 Piano di attuazione degli interventi .....	52
5.2.6 <i>C.2.1 Interventi di traffic calming .....</i>	<i>53</i>
5.2.6.1 Piano di attuazione degli interventi .....	55
5.2.7 <i>C.2.4 Promozione degli strumenti di pianificazione per la mobilità dolce (Biciplan &amp; Peditplan) .....</i>	<i>55</i>
5.2.7.1 Piano di attuazione degli interventi .....	55
5.2.8 <i>Mo.2.2 Individuazione, messa a sistema e promozione di percorsi enogastronomici e culturali da percorrere a piedi, in bicicletta o anche con mezzi motorizzati .....</i>	<i>56</i>
5.2.8.1 Piano di attuazione degli interventi .....	56
5.2.9 <i>Mo.2.3 Promozione dei percorsi attrezzati (footpaths) del territorio come itinerari turistici.....</i>	<i>56</i>
5.2.9.1 Piano di attuazione degli interventi .....	58
5.2.10 <i>Mo.2.4 Strutturazione di un sistema fruitivo verde .....</i>	<i>58</i>
5.2.10.1 Piano di attuazione degli interventi .....	59
5.2.11 <i>Ma.4.1 Promuovere presso i comuni costieri la progettazione dell'area del lungomare .....</i>	<i>59</i>
5.2.11.1 Piano di attuazione degli interventi .....	60
5.2.12 <i>Ma.4.2 Garantire un maggior numero di accessi al mare superando le infrastrutture ferroviarie e stradali che fanno da cesura .....</i>	<i>60</i>
5.2.12.1 Piano di attuazione degli interventi .....	60
5.3 Riepilogo degli interventi e priorità .....	61

# 1 Introduzione

Il presente Piano Attuativo, per la mobilità pedonale e gli spazi condivisi (Pediplan Metropolitan) è da considerarsi parte integrante del PUMS Metropolitan di Reggio Calabria che, assieme agli altri 5 sotto riportati, costituiscono la parte operativa progettuale del PUMS stesso. La Città Metropolitana di Reggio Calabria nell'autunno 2021 ha provveduto all'adozione del **Piano Direttore** del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del territorio metropolitano; tale strumento è da considerarsi complementare e presupposto strategico dei sei Piani attuativi.

Il Piano Direttore ha l'obiettivo di ricostruire un Quadro Conoscitivo generale, di definire obiettivi comuni, strategie di intervento e azioni, nonché di fornire indicazioni per la redazione dei sei Piani Attuativi:

- Trasporto pubblico metropolitano e mobilità condivisa;
- **Mobilità pedonale e spazio condiviso – Pediplan Metropolitan;**
- Biciplan metropolitano;
- Trasporto stradale e sicurezza;
- Logistica metropolitana;
- Area integrata dello Stretto.

La redazione del piano di Mobilità pedonale e spazio condiviso, abbreviato e “ribattezzato” in Pediplan, è una sfida complessa, poiché non esistono delle vere linee guida per la redazione di un piano simile, in quanto rappresenta un approccio alla mobilità innovativo, che tiene insieme sia gli aspetti di accessibilità, prima appannaggio esclusivo dei PEBA, sia gli aspetti di sicurezza, con la regolamentazione delle aree come ZTL e Aree Pedonali.

Lo sviluppo della mobilità pedonale è funzionale al rendere sostenibile il sistema della mobilità e dei trasporti alla scala urbana, oltre che alla qualificazione generale e riqualificazione funzionale dello spazio urbano. Rendere i centri urbani e i luoghi di interesse più accessibili dal punto di vista pedonale e aumentarne la qualità urbana ha indubbi vantaggi a livello sociale, economico ed ambientali sul territorio e quindi sulla collettività.

L'emergenza pandemica dal Sars-Cov2 del 2020 e tutt'ora in corso ha messo in evidenza con forza le esigenze di prossimità, di avere spazi vivibili nelle vicinanze della propria abitazione, nel soddisfare gli spostamenti quotidiani in ambito urbano in modo sicuro, al riparo dal rischio pandemico e dal rischio rappresentato dai veicoli.

Lo sviluppo del Pediplan richiede una stretta integrazione con lo strumento di pianificazione strategica (PUMS) e con lo strumento del Biciplan, poiché le due componenti principali di mobilità attiva vanno considerate complementari dal punto di vista della pianificazione.

Il Documento è articolato in 5 capitoli:

1. Introduzione
2. Riferimenti normativi e programmatici
3. Analisi dello stato attuale della
4. Obiettivi e strategie del Pediplan
5. Azioni di piano e interventi di supporto

Il Capitolo 2 fornisce l'*inquadramento normativo* relativo alle specifiche attività di redazione del Pediplan, senza qui replicare gli aspetti più generali del settore che possono essere compiutamente inseriti nel quadro conoscitivo PUMS;

Il Capitolo 3, *Analisi dello stato attuale della*, contiene la sintesi del quadro conoscitivo del Piano Direttore, mettendo in evidenza tutti quei dati ritenuti interessanti per la definizione delle azioni. Inoltre, contiene degli aggiornamenti e delle integrazioni significative al paragrafo 3.5 - Approfondimenti relativi alla pedonalità. All'interno del capitolo 3 sono analizzati la struttura territoriale, individuandone le caratteristiche insediative; gli aspetti relativi all'offerta di rete e servizi alla mobilità, la quantificazione e individuazione delle caratteristiche della domanda di mobilità afferente a città metropolitana; le criticità con specifico riferimento all'incidentalità. È stata realizzata una SWOT di sintesi delle caratteristiche del territorio metropolitano.

Il Capitolo 4 riporta gli obiettivi e le strategie del Pediplan secondo le linee di indirizzo del Piano Direttore.

Il Capitolo 5 presenta la descrizione delle Azioni di Piano. Questo Piano Attuativo ha comunque una forte componente strategica e di indirizzo rispetto ad altri piani simili, dovuto alla natura metropolitana della pianificazione. Il Piano contiene quindi indicazioni valide per tutto il territorio, con focus specifici sugli interventi da attuare a livello metropolitano, a livello comunale e sulle direttive correlate all'azione. È fondamentale quindi che i singoli Comuni della Città Metropolitana recepiscano le indicazioni contenute nel Pediplan e, integrandosi con il sistema generale del territorio metropolitano, portino avanti le singole azioni.

## 2 Riferimenti normativi e programmatici

### 2.1 Quadro normativo di riferimento nazionale

#### 2.1.1 RIFERIMENTI IN TEMA DI CICLABILITÀ

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - “Nuovo Codice della Strada” e s.m.i. e suo regolamento (Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - “Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada”)

Di seguito si riporta l’elenco dei principali articoli riguardanti la ciclabilità:

Codice della Strada	Regolamento
Art. 3 – Definizioni stradali e di traffico (commi 2 e 39)	
Art. 39 – Segnali verticali	Art. 88 – Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile (cc. 3, 4) Art. 122 - Segnali di obbligo Generico (c. 9 b, c e c. 10) Art. 135 – Segnali utili per la guida (c. 15)
Art. 40 - Segnali orizzontali (c. 11)	Art. 140 - Strisce di corsia (c. 7) Art. 146 – Attraversamenti ciclabili (cc. 1, 2 e 3)
Art. 41 – Segnali luminosi	Art. 163 - Lanterne semaforiche per velocipedi (cc. da 1 a 4)
Art. 230 – Educazione Stradale (c. 1)	

È possibile notare come nel Codice della Strada la ciclabilità riguardi con particolare riguardo all’interazione con i veicoli a motore e il loro spazi. Tale normazione “veicolocentrica” è figlia del periodo in cui è stato elaborato il Nuovo Codice della Strada dove anche la pianificazione e la progettazione si rivolgeva maggiormente alla risoluzione puntuale di tematiche legate al Traffico e al veicolo privato a motore piuttosto che regolamentare la mobilità in senso lato.

Direttive Ministeriali per “Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”, (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l’applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell’art. 36 del Codice della Strada

L’introduzione del Piano Urbano del Traffico nel 1995 arricchisce e definisce meglio le priorità di progettazione e pianificazione dei trasporti circa gli strumenti di breve termine, ma, come vedremo, nuovamente sembra lasciare sullo sfondo la mobilità ciclabile. Il PUT,

infatti, costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

L'art. 3.2.1 - Tipi di componenti del traffico delle Direttive prevede “quattro componenti fondamentali del traffico”, riportate di seguito “secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano”:

- 1) circolazione dei pedoni;
- 2) movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
- 3) movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
- 4) sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

**Nell'articolo manca ogni riferimento alla mobilità pedonale e ciclistica** anche se, nel medesimo, si precisa che “l'elencazione delle componenti fondamentali di traffico non esclude, ove occorra, la considerazione di altre componenti del traffico, definite in tale contesto componenti secondarie (quali la circolazione di velocipedi)”.

All'art. 2 dell'Allegato alle Direttive PUT, criteri particolari di progettazione, si legge: “per soddisfare le esigenze dei ciclisti sono da utilizzare specifici standard progettuali, emanati dal Ministro delle aree urbane in occasione della disponibilità di finanziamenti statali per la realizzazione di piste ciclabili (cfr. relativa circolare n. 432 del 31.3.1993). Riguardo a queste ultime norme si sottolineano - in particolare – il criterio di protezione delle piste ciclabili sulle strade di scorrimento (con spartitraffico invalicabili) e quello di utilizzazione di rispettive corsie riservate a senso unico (concorde ed a destra della corsia per il traffico motorizzato), specialmente nel caso di piste realizzate su carreggiate esistenti, nonché quello relativo all'adeguata organizzazione delle intersezioni tra piste ciclabili in presenza contestuale del traffico motorizzato e pedonale (possibile organizzazione dei rispettivi attraversamenti come sistema rotatorio a senso unico antiorario, ubicato immediatamente all'interno dell'insieme degli attraversamenti pedonali). Nel caso di mancanza di spazi per la realizzazione di piste ciclabili secondo gli standard in questione ed in presenza di non rilevanti flussi ciclistici, è suggerito l'uso di banchine ciclabili a senso unico (di larghezza di 1 m, compresa la segnaletica orizzontale) e con piano viabile idoneo all'uso specifico”.

*Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 – “Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”*

Con il decreto 30 novembre 1999, n. 557, regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, viene finalmente dato spazio e rilievo alla mobilità ciclabile, non solo come “componente di traffico” ma anche come vera e propria modalità di spostamento urbana.

### Art. 1. Premessa

Nella presente sezione sono individuati le **linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili** e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i **percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti**, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede aduso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale).

Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli **obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità**: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.

Indicazioni: Commi 5 e 6

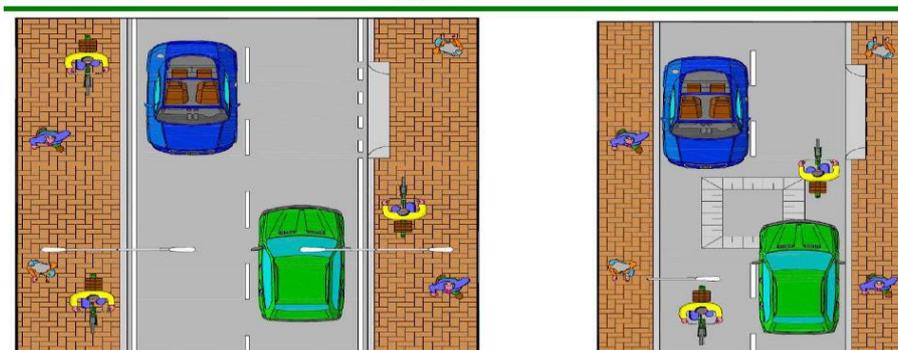


Figura 1 - Indicazioni Commi 5 e 6

## Norme da Rispettare: CAPO II

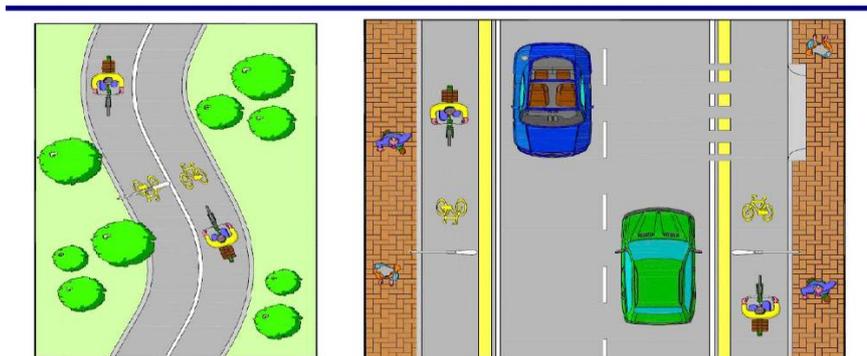


Figura 2 - Norme da rispettare Capo II

### Comma 5 Percorsi Promiscui Pedonali e Ciclabili

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
- traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

### Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione

Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi. La pista ciclabile può essere realizzata:

- in sede propria**, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

- b) **su corsia riservata**, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- c) **su corsia riservata**, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale

Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

- a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
- b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

#### **Art. 10. Segnaletica stradale**

Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, **le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale** di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

**Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali** che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente **deve essere segnalato**, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, **ogni cambio di direzione della pista**.



Figura 3 - Segnaletica stradale per ciclisti e pedoni

**Nel mese di luglio del 2020 il MIT ha pubblicato le “Linee Guida per la Redazione dei BiciPlan”.**

Legge 17 luglio 2020, n. 77 e Legge 11 settembre 2020, n. 120

L’attuale quadro normativo è definito dall’art. 229 del decreto-legge 34/2020 del 19 maggio 2020 “Decreto Rilancio” (convertito con modifiche nella legge 77/2020 del 17 luglio 2020), come modificato e integrato dall’art. 49 del Decreto Legge 76/2020 del 16 luglio 2020 “Decreto Semplificazioni” (convertito con modifiche in legge 120/2020 dell’11 settembre 2020), che hanno novellato il Codice della strada.

A questo quadro legislativo, si è successivamente aggiunta la Circolare del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell’Interno (prot. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 10/10/2020), “Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale” con specifico riferimento alle novità introdotte dal decreto. **Le parti rilevanti rispetto al tema in oggetto sono le seguenti** (estratte da PROGETTARE CICLABILITÀ SICURA GUIDA ALL’APPLICAZIONE DEL DL 76/2020, 16 dicembre 2020):

- “**corsia ciclabile**” (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-bis) Cds): parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni

della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura. Altri aspetti rilevanti della corsia ciclabile sono quello dell'uso obbligatorio da parte dei ciclisti e quello del diritto di precedenza delle biciclette che vi circolano rispetto agli altri veicoli, obbligo e diritto estesi anche alla fattispecie del doppio senso ciclabile di cui al punto successivo.

- **“corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”** (Art. 3, c. 1, nuovo n. 12-ter) Cds) definita come “...parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli”. L’inserimento della corsia per doppio senso ciclabile, oggetto di ordinanza sindacale, può avvenire “su strade classificate di tipo E, E bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato”. Il doppio senso ciclabile “...può essere previsto indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito”. La modalità del doppio senso ciclabile è, recita l’articolo, “...individuata mediante apposita segnaletica”, che dovrà pertanto essere meglio specificata dal MIT, ma, per assicurare un’immediata applicabilità della nuova norma, può essere già oggi ricostruita sulla base delle disposizioni vigenti e di pareri ministeriali precedenti come più oltre specificato. Da ultimo, è esplicitato che lungo le strade in cui è istituito il doppio senso ciclabile, “qualora risulti non agevole l’incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile”.
- **casa avanzata** (Art. 182, nuovo c. 9-ter Cds): la definizione è ancora quella dell’art. 229 del DL 34/2020 11, che recita che “...sulla soglia dell’intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità

consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione”.

- **strada ciclabile (E-bis) 12:** è definita come “strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.”  
Le caratteristiche che vengono conferite alla strada ciclabile sono la:
  - particolare prudenza che deve essere adottata da parte degli utenti motorizzati nei confronti dei ciclisti all'atto del sorpasso –prudenza che in realtà deve essere sempre garantita da tutti i conducenti su qualunque strada, così come già stabilito dall'art.148 CdS (Titolo V - art. 148 comma 9 bis del CdS);
  - precedenza che va riconosciuta ai ciclisti che vi transitano o vi si immettono, da parte di tutti i conducenti degli altri veicoli: essa cioè assume nei confronti dei ciclisti che vi circolano le prerogative delle piste ciclabili (Titolo V - art. 145 comma 4 bis del CdS);
  - possibilità per i ciclisti di viaggiare affiancati, anche in numero superiore a due. (Titolo V - art. 182 comma 1 bis del CdS).

A queste caratteristiche la Circolare succitata ne aggiunge una, relativamente alla necessità di garantire il rispetto dei limiti di velocità imposti con misure di moderazione, ivi compresa l'installazione di strumenti di telecontrollo con sanzionamento differito delle infrazioni.

- **Area a precedenza ciclabile APC** area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione delle biciclette, dei pedoni e dei veicoli avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

## 2.1.2 NUOVO CODICE DELLA STRADA E NOVITÀ IN AMBITO CICLABILE E PEDONALE

Come già detto in precedenza la Legge 11 settembre 2020, n. 120, pubblicata sulla G.U. del 14/09/2020. Nel testo del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, coordinato con la

legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, recante: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.» di particolare interesse è l'art. 49.

Nell'Art. 49. Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali si legge: «Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le modificazioni di seguito evidenziate.»

Le modifiche sono riportate di seguito.

#### «Art.2» DEFINIZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- **E-bis - Strade urbane ciclabili;**
- F - Strade locali;
- **F-bis - Itinerari ciclopedonali.**

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

**E-bis: Strada urbana ciclabile:** strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5).

**F-bis: Itinerario ciclopedonale:** strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. (tipo aggiunto dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conv. del decreto-legge n. 151/2003 e da ultimo modificato dal D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.)

#### «Art.3» DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

7-bis) **CASA AVANZATA:** linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34);

12-bis) **CORSIA CICLABILE:** parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circo-

lazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura (numero aggiunto dall'art. 229 comma 3 del D.L. 19 maggio 2020 n. 34 e qui modificato);

**12-ter) CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE:** parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli;

**58-bis) ZONA SCOLASTICA:** zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

#### «Art.7» REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE NEI CENTRI ABITATI

1. Nei centri abitati i comuni (o le città metropolitane) possono, con ordinanza del sindaco:

*i)* riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

*i-bis) stabilire che su strade classificate di tipo E, E -bis , F o F -bis , ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di*

**circolazione dei velocipedi è denominata “doppio senso ciclabile” ed è individuata mediante apposita segnaletica (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5-ter);**

**i-ter)** consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i) , purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m (L. 120 del 11/09/20, art. 49, com. 5-ter).

**11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.**

### **2.1.3 IL PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche è uno strumento concepito dal legislatore nazionale per monitorare il territorio, facendo emergere le criticità e le barriere esistenti, per poi progettare e programmare gli interventi edilizi finalizzati a rendere sempre più accessibili gli edifici e gli spazi cittadini, allo scopo di migliorarne la fruibilità da parte di tutti. I PEBA sono introdotti nel nostro ordinamento nel 1986, con riguardo agli edifici pubblici già esistenti (non ancora adeguati alle prescrizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, oggi abrogato), i PEBA, vengono successivamente modificati nel 1992 per estenderne l'ambito di applicazione agli spazi urbani. Nel corso degli anni, diversi Comuni si sono impegnati a redigere i PEBA, riuscendo, in alcuni casi, a realizzare Piani di ottima qualità ed estremamente utili agli scopi per i quali sono stati pensati.

La Regione Calabria con la Delibera di Giunta Regionale DGR 611/2019 ha adottato il documento Linee guida per la redazione del Piano di Protezione civile comunale, disponendo, su sollecitazione delle associazioni di volontariato, un'integrazione alle stesse con la previsione che i Comuni completino la mappa sinottica della disabilità mediante l'integrazione, nei suddetti piani, dei PEBA (Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche).

Nella delibera è scritto che i Comuni calabresi «devono inserire nel proprio Piano di Protezione civile i contenuti dei Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche, attraverso l'analisi dei percorsi e la carta delle vie con l'evidenziazione delle barriere architettoniche».

C'è una grande differenza fra eliminare le barriere e progettare “senza” barriere. Quando si interviene per eliminare le barriere, ancora oggi, lo si fa con un approccio che guarda al binomio barriera/disabilità e con interventi che mirano a individuare soluzioni “dedicate” a una o più categorie di utenza: una progettazione disattenta alle esigenze delle persone reali che prende come unico riferimento un prototipo standardizzato di uomo, senza considerare la varietà delle persone, dei loro corpi, età e abilità, preferenze, capacità (motorie, sensoriali, cognitive). L'approccio “senza barriere” è diametralmente opposto: significa considerare la diversità sociale e degli individui sin dall'origine del progetto e prendere in considerazione tutti gli utilizzatori di ambienti, spazi, edifici e strutture in generale, e le loro specifiche esigenze. Mirare al soddisfacimento di ogni tipo di utenza può sembrare utopistico, ma un simile orientamento contribuisce a spingersi oltre, a pensare a soluzioni per ottenere un obiettivo di qualità sociale oltre che costruttivo. Inoltre, sollecita a progettare ambienti urbani, siano essi spazi pubblici o edifici a un uso pubblico, concepiti per essere utilizzati da tutti, perseguendo l'obiettivo di una fruibilità estesa; significa favorire l'inclusione, la relazione e la comunicazione tra i luoghi e le persone. Si tratta quindi di superare culturalmente, ancor prima che fisicamente, i limiti indotti da un approccio dedicato e per questo limitante anche nell'individuazione delle soluzioni di adeguamento degli spazi urbani.

Tecnici e professionisti sono quindi chiamati a elaborare piani e progetti tenendo conto delle esigenze di fruizione di tutti, indipendentemente dall'età, capacità o abilità di ciascuno, dando risposta ai seguenti criteri:

- **equità d'uso:** prevedere spazi e attrezzature utilizzabili da tutte le persone;
- **flessibilità d'uso:** prevedere spazi e attrezzature adatti a un'ampia gamma di abilità e preferenze individuali;
- **uso semplice e intuitivo:** l'uso degli spazi e attrezzature devono risultare di facile comprensione;
- **informazioni accessibili e comprensibili:** prevedere che le informazioni sulla dislocazione degli spazi e sulle modalità d'uso delle attrezzature siano facilmente accessibili e interpretabili da tutte le persone;
- **sicurezza/tolleranza all'errore:** prevedere standard di sicurezza che riducano al minimo i rischi derivanti da eventuale uso improprio o azione accidentale da parte di tutti gli utilizzatori indipendentemente dalla loro età, capacità o abilità;
- **contenimento dello sforzo fisico:** il comfort d'uso deve implicare un utilizzo efficace e agevole, con fatica minima da parte di tutti gli utilizzatori;

- **dimensioni e spazi per l'avvicinamento e l'uso:** prevedere appropriate dimensioni e spazi per l'avvicinamento, l'accessibilità, la manovrabilità e l'uso sicuro, indipendentemente dalla statura, postura e dalla mobilità dell'utilizzatore.

È compito della progettazione, considerando i vincoli di contesto, prevenire, eliminare o ridurre le criticità costruttive e ambientali che, a fronte di determinate condizioni della persona, limitano la sua autonomia nella fruizione del contesto urbano facendone emergere la disabilità.

Il Piano della Mobilità pedonale in oggetto non mira al rilievo dello stato di fatto degli impedimenti fisici esistenti sul territorio con progetto di adeguamento; esso, infatti, non è un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, ma ne assume gli stessi criteri metodologici, perché **è intrinsecamente legato al concetto di accessibilità pedonale e alla promozione della mobilità attiva**, anche per favorire la socialità e il recupero dello spazio urbano.

#### **2.1.4 LINEE GUIDA PER LA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE E SEGNALETICA NELLE ZONE A TRAFFICO LIMITATO**

La Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oggi MIMS, ha emanato nel 2019 le “Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato”, rivolte a tutte le Amministrazioni Comunali, che intendono istituire o modificare una zona a traffico limitato.

Le indicazioni contenute nelle Linee Guida, coerenti con le disposizioni delle norme primarie e regolamentari vigenti, si applicano alle zone a traffico limitato di nuova realizzazione, nonché alle zone a traffico limitato esistenti sia nel caso di loro modifica e adeguamento, sia qualora si intenda attuare il controllo automatico.

##### **2.1.4.1 Regolamentazione della circolazione stradale nelle ZTL**

L'Amministrazione, nella piena autonomia e responsabilità, in relazione alla conoscenza dei luoghi e delle specificità del contesto, nell'istituire e/o estendere una ZTL deve valutare il relativo **schema di circolazione** in base ai seguenti criteri:

- la nuova disciplina deve **garantire una regolare circolazione** nella rete viaria esterna alla ZTL;
- devono essere adeguatamente previsti e correttamente **segnalati i percorsi consentiti** alle diverse tipologie di utenti e/o veicoli non autorizzati al transito nella ZTL, prevedendo che ci sia almeno una via di fuga;

- l'individuazione del perimetro della ZTL deve corrispondere all'area che si intende preservare e che contestualmente deve possedere tutti i requisiti predetti in relazione ad una corretta circolazione stradale anche per gli utenti e/o veicoli non autorizzati all'accesso nella ZTL;
- la nuova disciplina deve garantire una regolare circolazione anche all'interno della ZTL attraverso la **verifica dei sensi di circolazione**;
- la disciplina della circolazione all'interno di una ZTL deve essere omogenea, ovvero le tipologie di utenti autorizzati e gli eventuali orari di accesso devono essere identici in tutti i varchi;
- nel caso in cui, all'interno del medesimo centro abitato, si renda necessario differenziare le categorie di veicoli non ammesse o di utenti autorizzati in funzione di zone diverse, devono essere istituite ZTL distinte;
- l'istituzione di **Aree Pedonali AP**, isolate o contigue o concentriche alla ZTL, deve rispettare, in termini di schemi di circolazione le medesime regole di una qualunque ZTL, e devono essere installate le relative segnaletiche di varco e di preavviso;
- i segnali preesistenti l'istituzione di una ZTL e/o di una AP, se non coerenti e/o discordanti con i segnali di preavviso ed i segnali di varco da installare, devono essere eliminati;
- le limitazioni della circolazione **non devono produrre effetti negativi** sulla viabilità di altri enti proprietari/gestori di strade, ed in particolare non deve costituire deviazioni ingiustificate dei flussi di attraversamento da un centro abitato ad un altro o comunque su viabilità di enti diversi, ad eccezione dei casi in cui la deviazione avvenga su viabilità alternativa avente precipuamente la funzione di by-pass del centro abitato;
- qualora l'istituzione della ZTL provochi, anche solo indirettamente, effetti sulla viabilità extraurbana o comunque sulla viabilità di altri enti proprietari/gestori, deve essere preventivamente acquisito **il nulla osta** da parte di tutti gli enti interessati.

La ZTL si intende normalmente permanente con divieto generalizzato a tutte le categorie di veicoli, ma l'Amministrazione può decidere di concedere l'autorizzazione, oltre ai veicoli speciali quali auto della polizia o ambulanze o vigili del fuoco, anche a specifiche categorie di utenti, quali residenti, taxi, car sharing e così via.

**La limitazione della circolazione**, anziché in modalità permanente, **può essere adottata in modalità variabile nel tempo**, in funzione delle diverse esigenze delle singole

amministrazioni ed al fine di non estendere inutilmente ed ingiustificatamente il divieto a periodi non necessari. La variabilità della ZTL può essere relativa a:

- fasce orarie all'interno delle 24 ore;
- giorni feriali e festivi all'interno della settimana;
- giorni specifici della settimana;
- mesi o periodi all'interno dell'anno solare.

Sono tendenzialmente da evitare ZTL con criteri di variabilità sovrapposti e combinati (orari, giorni e periodi) oppure periodi di vigenza diversi per distinte categorie di veicoli, al fine di evitare confusione e indurre l'utenza in comportamenti inconsapevolmente impropri.

La disciplina della regolamentazione della ZTL può prevedere anche un **divieto di circolazione all'interno della ZTL a particolari categorie di veicoli**, anche in relazione alla valutazione della estensione della ZTL stessa. A titolo esemplificativo e non esaustivo si riportano alcune categorie di veicoli a cui si possono applicare specifici divieti:

- veicoli di massa superiore a determinate soglie;
- veicoli di dimensione superiore a determinate soglie;
- particolari tipologie di veicoli;
- veicoli trasportanti merci pericolose;
- veicoli con determinate classi ambientali.

### 2.1.5 LE AREE PEDONALI

L'**Area Pedonale rappresenta un caso particolare di ZTL**, in cui la limitazione della circolazione riguarda tutte le categorie di veicoli a motore, è un'area riservata ai pedoni e quindi interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnaletica, ulteriori restrizioni alla circolazione sulle Aree Pedonali. Infatti, in particolari situazioni, affinché l'AP sia maggiormente fruibile da parte dei pedoni, i comuni possono ulteriormente limitare la circolazione ad alcune delle predette categorie di veicoli e utenti.

Si evidenzia come all'interno delle Aree Pedonali, soprattutto se esse non si limitano a piccole aree, sussistono diverse esigenze legate al carico e scarico merci, al raggiungimento della propria civile abitazione, alla fruizione di particolari servizi e/o edifici pubblici.

Dovrà essere quindi valutata la necessità di esplicitare la possibilità di carico e scarico o di accesso ai veicoli merci autorizzati o di residenti autorizzati sul cartello.

## 2.2 Quadro programmatico

### 2.2.1 PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA PNRR

Il PNRR è il documento che disegna il piano di investimenti per rispondere alla crisi causata dalla pandemia di Covid19 che ha investito l'Italia, l'Europa e il mondo intero. Tale programmazione è parte integrante del programma della Commissione Europea "Next Generation EU" (NGUE). Nel luglio 2020 il Consiglio Europeo approva tale programma per sostenere le economie degli Stati Membri in risposta alla crisi economica e sociale. Il PNRR italiano, approvato a giugno 2021 dalla Commissione Europea, si sviluppa attorno agli assi strategici, di derivazione comunitaria che sono la digitalizzazione e innovazione, la transizione ecologica e l'inclusione sociale.

Il Piano si articola in sei missioni e 16 componenti:

- • Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo
  - M1C1: Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA
  - M1C2: Digitalizzazione innovazione e competitività nel sistema produttivo
  - M1C3: Turismo e cultura 4.0
- Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica
  - M2C1: Economia circolare e agricoltura sostenibile
  - M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile
  - M2C3: Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
  - M2C4: Tutela del territorio e della risorsa idrica
- Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile
  - M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria
  - M3C2: Intermodalità e logistica integrata
- Missione 4: Istruzione e ricerca
  - M4C1: Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università
  - M4C2: Dalla ricerca all'impresa
- Missione 5: Coesione e inclusione
  - M5C1: Politiche per il lavoro
  - M5C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
  - M5C3: Interventi speciali per la coesione territoriale
- Missione 6: Salute
  - M6C1: Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale
  - M6C2: Innovazione, ricerca a digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale

## M2C2: ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

### OBIETTIVI GENERALI:



#### M2C2 - ENERGIA RINNOVABILE, IDROGENO, RETE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

- Incremento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile (FER) nel sistema, in linea con gli obiettivi europei e nazionali di decarbonizzazione
- Potenziamento e digitalizzazione delle infrastrutture di rete per accogliere l'aumento di produzione da FER e aumentarne la resilienza a fenomeni climatici estremi
- Promozione della produzione, distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, in linea con le strategie comunitarie e nazionali
- Sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, diminuzione congestioni e integrazione di nuovi servizi)
- Sviluppo di una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione

Figura 4 - M2C2 - Obiettivi generali - Fonte: PNRR

QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):

**23,78**  
Mld  
Totale

Ambiti di intervento/Misure	Totale
<b>1. Incrementare la quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabile</b>	<b>5,90</b>
Investimento 1.1: Sviluppo agro-voltaico	1,10
Investimento 1.2: Promozione rinnovabili per le comunità energetiche e l'auto-consumo	2,20
Investimento 1.3: Promozione impianti innovativi (incluso off-shore)	0,68
Investimento 1.4: Sviluppo biometano	1,92
Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti rinnovabili onshore e offshore, nuovo quadro giuridico per sostenere la produzione da fonti rinnovabili e proroga dei tempi e dell'ammissibilità degli attuali regimi di sostegno	-
Riforma 1.2: Nuova normativa per la promozione della produzione e del consumo di gas rinnovabile	-
<b>2. Potenziare e digitalizzare le infrastrutture di rete</b>	<b>4,11</b>
Investimento 2.1: Rafforzamento smart grid	3,61
Investimento 2.2: Interventi su resilienza climatica delle reti	0,50
<b>3. Promuovere la produzione, la distribuzione e gli usi finali dell'idrogeno</b>	<b>3,19</b>
Investimento 3.1: Produzione in aree industriali dismesse	0,50
Investimento 3.2: Utilizzo dell'idrogeno in settori hard-to-abate	2,00
Investimento 3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	0,23
Investimento 3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	0,30
Investimento 3.5: Ricerca e sviluppo sull'idrogeno	0,16
Riforma 3.1: Semplificazione amministrativa e riduzione degli ostacoli normativi alla diffusione dell'idrogeno	-
Riforma 3.2: Misure volte a promuovere la competitività dell'idrogeno	-
<b>4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile</b>	<b>8,58</b>
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,60
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,60
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,74
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-
<b>5. Sviluppare una leadership internazionale industriale e di ricerca e sviluppo nelle principali filiere della transizione</b>	<b>2,00</b>
Investimento 5.1: Rinnovabili e batterie	1,00
Investimento 5.2: Idrogeno	0,45
Investimento 5.3: Bus elettrici	0,30
Investimento 5.4: Supporto a start-up e venture capital attivi nella transizione ecologica	0,25

Figura 5 - Quadro delle misure e delle risorse - Fonte: PNRR

## 2.2.2 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA

Il Documento di Economia e Finanza DEF2022 prevede, anche grazie al contributo del PNRR (pagina 22), misure dirette alla promozione della mobilità urbana, il trasporto ferroviario ad alta velocità e la messa in sicurezza di strade, ponti, viadotti.

Inoltre, nel DEF è previsto l'impegno al supporto finanziario alla crescita delle filiere produttive, attraverso lo strumento del contratto di sviluppo. Gli interventi dovranno riguardare progetti legati alle principali catene del valore strategiche, quali programmi di sviluppo industriale, programmi di sviluppo a tutela dell'ambiente, mobilità sostenibile e attività turistiche.

Infine, altra nota del DEF importante per la mobilità ciclabile riguarda la decarbonizzazione particolarmente importante poiché i trasporti sono responsabili nel 2019 (ultimo anno pre-Covid) di un quarto delle emissioni in Italia.

## 2.2.3 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (BURC N. 123 DEL 27/12/2016)

Il Piano Regionale dei Trasporti approvato nel 2016 dalla Regione Calabria riporta alcuni obiettivi e interventi utili alla redazione dei piani di settore. In particolare, per quanto riguarda la mobilità attiva, il PRT negli Scenari di Sostenibilità -Appendice 9, sottolinea l'importanza di "nuove funzioni, mobilità ciclo-pedonale". Si riporta dal paragrafo *IX.1.2 Rete ferroviari*: "gli interventi infrastrutturali invariati sulla rete ferroviaria sono riportati nel seguito: integrare la ferrovia con gli itinerari pedonali, turistici e religiosi; integrare la ferrovia con la ciclovía della Magna Grecia". L'integrazione tra mobilità attiva e trasporto ferroviario si conferma un asset strategico per la Regione.

## 3 Analisi dello stato attuale della mobilità pedonale e degli spazi condivisi

Nel presente capitolo si riporta una sintesi delle elaborazioni del quadro conoscitivo presentato nel Piano Direttore, per offrire un riassunto degli aspetti che incidono maggiormente sul tema della pedonalità per il territorio della Città Metropolitana. Sono quindi riportati per ogni capitolo del Quadro Conoscitivo originale i medesimi capitoli in forma sintetica con approfondimenti specifici quando necessari e una valutazione meta-progettuale dei dati che confluiranno nella analisi SWOT complessiva.

### 3.1 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano

#### 3.1.1 SINTESI DEI DATI DEL PUMS

La Città Metropolitana di Reggio Calabria vive uno spopolamento progressivo. Nell'ultimo decennio, infatti, la popolazione residente è diminuita, sia per il calo delle nascite che per il fenomeno migratorio, come si evince dall'allegato 7 del PUMS "Schede Monografiche Comuni e Circondari della Città Metropolitana".

Tabella 1 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sulla popolazione

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.1 – Posizionamento della Città Metropolitana di Reggio Calabria in ambito nazionale	Popolazione residente nella CM: <b>526.586 persone</b> al 01/01/2021
4.2.1	Variazione popolazione residente nel decennio 2010-2020: <b>-5,1%</b>
4.2.1	Densità abitativa 163 ab/mq

Gli spostamenti sistematici secondo i dati ISTAT 2011 casa-scuola e casa-lavoro in automobile risultano essere per la maggior parte brevi e diffusi. Infatti, oltre il 77% degli spostamenti per il tragitto casa-lavoro vengono effettuati in automobile o con mezzi privati. Inoltre, gli spostamenti di durata inferiore a 15 minuti sono ben il 60%.

**Tabella 2 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sugli spostamenti**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.1	Spostamenti casa-scuola con mobilità privata: <b>50,55%</b> del totale
4.2.1	Spostamenti casa-scuola mobilità attiva: <b>20,2%</b>
4.2.1	Spostamenti casa-scuola con TPL: <b>27,64%</b>
4.2.1	Spostamenti casa-lavoro mobilità privata <b>77,14%</b>
4.2.1	Spostamenti casa-lavoro mobilità attiva <b>16,17%</b>
4.2.1	Spostamenti totali inferiori a 15 minuti: <b>60%</b>

Gli incidenti nel territorio della Città Metropolitana avvengono principalmente lungo le strade urbane, quindi all'interno dei centri abitati, e soprattutto a+ Reggio Calabria, con oltre il 46% degli incidenti localizzati nel Comune capoluogo.

**Tabella 3 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sugli incidenti**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.1	Localizzazione incidenti: strade urbane <b>53,46%</b>
4.2.1	Localizzazione incidenti: strade extraurbane principali <b>23,64%</b>
4.2.1	Localizzazione incidenti: autostrade <b>13,95%</b>
4.2.1	Localizzazione incidenti: strade extraurbane secondarie <b>5,89%</b>
4.2.1	Localizzazione incidenti: incidenti capoluogo <b>46.75%</b>

Lo spopolamento evidenziato sopra comporta anche una diminuzione del numero di iscritti alle scuole.

**Tabella 4 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sulla scuola**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.2 – Struttura territoriale e insediativa	Isritti all'Università presenti sul territorio: <b>6.744</b> studenti (AA 2017)
4.2.2	Isritti a tutte le scuole di ogni ordine e grado 2015-2019: <b>-7,61%</b>

Il turismo in Calabria sta vivendo una fase di crescita, con la presenza turistica che aumenta e i soggiorni medio lunghi, sia degli stranieri che degli italiani. I turisti italiani sono soprattutto di prossimità, provenienti dalla Calabria stessa o dalle Regioni limitrofe.

**Tabella 5 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sul turismo**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.2	Presenza turistica aumentata del <b>23,37%</b>
4.2.2	Presenza media alta in agosto max 5gg
4.2.2	Presenza stranieri 6gg
4.2.2	Turismo di prossimità Campania <b>22%</b>
4.2.2	Turismo di prossimità Calabria <b>19%</b>
4.2.2	Turismo di prossimità Puglia <b>11%</b>
4.2.2	Turismo di prossimità Sicilia <b>12%</b>

La popolazione si concentra nettamente nella zona di collina litoranea del territorio metropolitano. La maggior parte dei Comuni, quasi l'80% ha una popolazione inferiore a 5.000 abitanti; le persone si concentrano quindi nelle grandi città litoranee.

Va evidenziato come inoltre il 39% degli addetti totali della Città Metropolitana gravitano sulla sola città di Reggio Calabria.

**Tabella 6 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sulle dinamiche demografiche**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.2.3 – Caratteristiche e dinamiche demografiche	Residenti collina litoranea <b>71%</b>
4.2.3	Residenti montagna litoranea <b>15%</b>
4.2.3	Residenti pianura <b>13%</b>
4.2.3	Zone rurali scarsamente popolate <b>78%</b>
4.2.3	Zone mediamente popolate <b>21%</b>
4.2.3	Zone densamente popolate <b>1%</b>
4.2.3	Popolazione residente comuni A Polo SNAI <b>35%</b>
4.2.3	Comuni A Polo SNAI <b>2%</b>
4.2.3	Territorio comuni A Polo SNAI <b>8%</b>
4.2.3	Comuni <5.000 abitanti <b>78%</b>
4.2.3	Popolazione residente a RC rispetto alla popolazione totale della CM <b>33%</b>
4.2.4 – Imprese e dinamiche occupazionali	Gli addetti del solo comune di Reggio Calabria sono il <b>39%</b> del totale

### 3.1.2 VALUTAZIONE META-PROGETTUALE

Punti di forza	Criticità
<p><i>Turismo.</i> La presenza turistica estiva è in aumento e i soggiorni sono di durata breve-media.</p> <p><i>Distribuzione della popolazione.</i> I residenti si concentrano nelle aree litoranee, più facilmente raggiungibili e collegabili.</p> <p><i>Parco dell'Aspromonte.</i> La presenza di un parco nazionale come il Parco dell'Aspromonte crea una forte attrattiva turistica.</p>	<p><i>Spopolamento.</i> La Città Metropolitana segue un trend di spopolamento che si riflette anche sul numero di iscritti a scuola.</p> <p><i>Automobili.</i> La popolazione tende a spostarsi con l'automobile anche per brevi spostamenti.</p> <p><i>Incidenti.</i> Gli incidenti si concentrano sulle strade urbane del capoluogo.</p>

## 3.2 Offerta reti e servizi di trasporto

### 3.2.1 SINTESI DEI DATI DEL PUMS

Dal punto di vista della pedonalità, è interessante evidenziare i miglioramenti delle aree a servizio della mobilità attiva messe in atto dai comuni di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Gioia Tauro. La riqualificazione del lungomare tramite pista ciclabile comporta anche un miglioramento dell'infrastruttura pedonale.

Tabella 7 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sulle reti e offerta di trasporto

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.3.2.1 - Aeroporti	L'aeroporto di Reggio Calabria "Aeroporto dello Stretto" serve sia la CMRC che la CMME
4.3.2.3 - Rete ferroviaria	La rete ferroviaria nella CMRC si sviluppa lungo tutta la costa, senza rami interni
4.3.3 - Rete ciclabile, aree pedonali, zone 30 e ZTL	La rete ciclabile attuale si sviluppa in tre città: <b>Reggio Calabria</b> con 4,5 km di piste ciclabili, <b>Villa San Giovanni</b> con l'area pedonale e la ZTL e <b>Gioia Tauro</b> con la ZTL. Il PUMS del Comune di Reggio Calabria prevede l'estensione di 22 km di piste ciclabili.
4.3.4 - Servizi integrativi al trasporto pubblico e mobilità condivisa	Servizio di Car Sharing Free Floating nelle città di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Scilla, Saline Joniche, Melito Porto Salvo, Gambarie d'Aspromonte, Pentidattilo

### 3.2.2 VALUTAZIONE META-PROGETTUALE

Punti di forza	Criticità
<p><i>Sharing.</i> Il servizio di car sharing già esistente e funzionante può essere propedeutico per altri servizi simili di biciclette.</p> <p><i>Connessioni.</i> La rete ferroviaria è diffusa lungo la costa.</p> <p><i>Porti turistici.</i> I porti e gli approdi turistici sono una porta di ingresso lato mare della Città Metropolitana da sviluppare</p>	<p><i>Reti.</i> Le reti ciclabili frammentate non sono connesse con le altre modalità di trasporto.</p>

## 3.3 Domanda di mobilità

### 3.3.1 SINTESI DEI DATI DEL PUMS

È interessante evidenziare l'incidenza degli spostamenti inferiori ai 15 minuti, pari al 90%. Anche gli spostamenti effettuati con mezzi pubblici comunque risultano sempre contenuti in brevi percorrenze.

**Tabella 8 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo domanda di mobilità**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.4.4 - Gli spostamenti sistematici	Gli spostamenti sistematici sono per il <b>74%</b> intra-comunali e il <b>22%</b> di scambio tra Comuni interni alla CM
4.4.4	Split modale: il <b>65%</b> degli spostamenti avviene con auto privata (39% come conducente e 26% come passeggero)
4.4.4	La durata dello spostamento medio è minore di 15 minuti nel <b>62%</b> degli spostamenti totali
4.4.4	Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata. L'incidenza degli spostamenti inferiore ai 15 minuti è del <b>90%</b> . Per la mobilità privata si registra che il <b>64%</b> degli spostamenti è inferiore ai 15'. Per la mobilità pubblica si ripartiscono equamente le prime 3 classi di durata (25%-31%-24%).

### 3.3.2 VALUTAZIONE META-PROGETTUALE

Punti di forza	Criticità
<i>Durata e distanze.</i> Il 62% degli spostamenti totali ha una durata compatibile con lo switch modale da automobile a piedi.	<i>Automobile.</i> Gli spostamenti in automobile sono maggioritari anche sulle brevissime distanze.

## 3.4 Criticità e impatti

### 3.4.1 SINTESI DEI DATI DEL PUMS

Gli incidenti nell'ultimo decennio sono sensibilmente diminuiti e sono diminuiti anche gli incidenti mortali. Gli incidenti con feriti invece rimangono alti.

**Tabella 9 - Sintesi dati Quadro Conoscitivo sulle criticità e gli impatti**

Paragrafo di riferimento Relazione di Piano	Dato
4.6.2 - Incidentalità	Il numero di incidenti al 2010 è stato pari 1.155, nel 2019 è stato pari a <b>939</b> .
4.6.2	Indice di lesività a livello metropolitano <b>1.55</b> (uguale al 2010)
4.6.2	Indice di mortalità a livello metropolitano <b>0.027</b> (-19.08% rispetto al 2010)

### 3.4.2 VALUTAZIONE META-PROGETTUALE

Punti di forza	Criticità
<i>Diminuzione incidenti.</i> Il numero totale degli incidenti è diminuito.	<i>Lesività.</i> La diminuzione del numero di incidenti non coincide anche con una diminuzione dell'indice di lesività, rimasto invariato a distanza di 10 anni. .

## 3.5 Approfondimenti relativi alla pedonalità

### 3.5.1 LE SCHEDE MONOGRAFICHE

Sono stati analizzati i dati ISTAT disponibili secondo criterio territoriale. Oltre a una analisi dell'intero territorio della Città Metropolitana, sono stati analizzati i Circondari di Reggio Calabria, Locri, dello Stretto e della Piana, e infine sono state compiute le medesime analisi per singolo comune.

Questa banca dati complessa è stata restituita tramite delle schede di sintesi, che riportano i dati aggregati e i trend di:

- Territorio e struttura insediativa
- Demografia
- Attività produttive
- Istruzione
- Sanità
- Turismo
- Parco veicolare
- Incidentalità.

I dati contenuti in queste schede sono stati utilizzati come base metodologicamente rigorosa per definire in quali luoghi e con quale intensità introdurre delle azioni, per migliorare non solo l'assetto della mobilità attiva, ma anche la sicurezza, la vivibilità, l'attrattività turistica e in generale aumentare la qualità della vita del luogo. Tutte le schede sono in allegato ai Piani Attuativi.

L'architettura progettuale delle azioni e delle politiche proposte dal Pediplan è pensata in maniera adattiva. Le azioni, a livello metropolitano, sono da attivare prioritariamente. Le azioni a livello comunale vedono le amministrazioni come gli attivatori e promotori degli interventi. Non sono stati individuati puntualmente i Comuni interessati da interventi o politiche specifiche perché, essendo un piano con orizzonte decennale, si è preferito legare gli interventi non allo specifico luogo ma alla condizione prestazionale richiesta. Sono stati quindi presi come requisito il numero di abitanti, il numero di incidenti, l'indice di anzianità o l'appartenenza del Comune alle Aree Interne.

### 3.5.2 ANALISI SPECIFICA SPAZIALE DELL'INCIDENTALITÀ PEDONALE

Di seguito si riporta il dettaglio dell'incidentalità riferita ai pedoni da fonte ISTAT del periodo 2015-2019. L'analisi è stata compiuta a livello metropolitano considerando gli incidenti generali con il coinvolgimento di tutte le tipologie di veicolo; le aree maggiormente interessate sia della costa ionica e quella tirrenica sono poi state esaminate ulteriormente dal punto di vista della sicurezza pedonale.

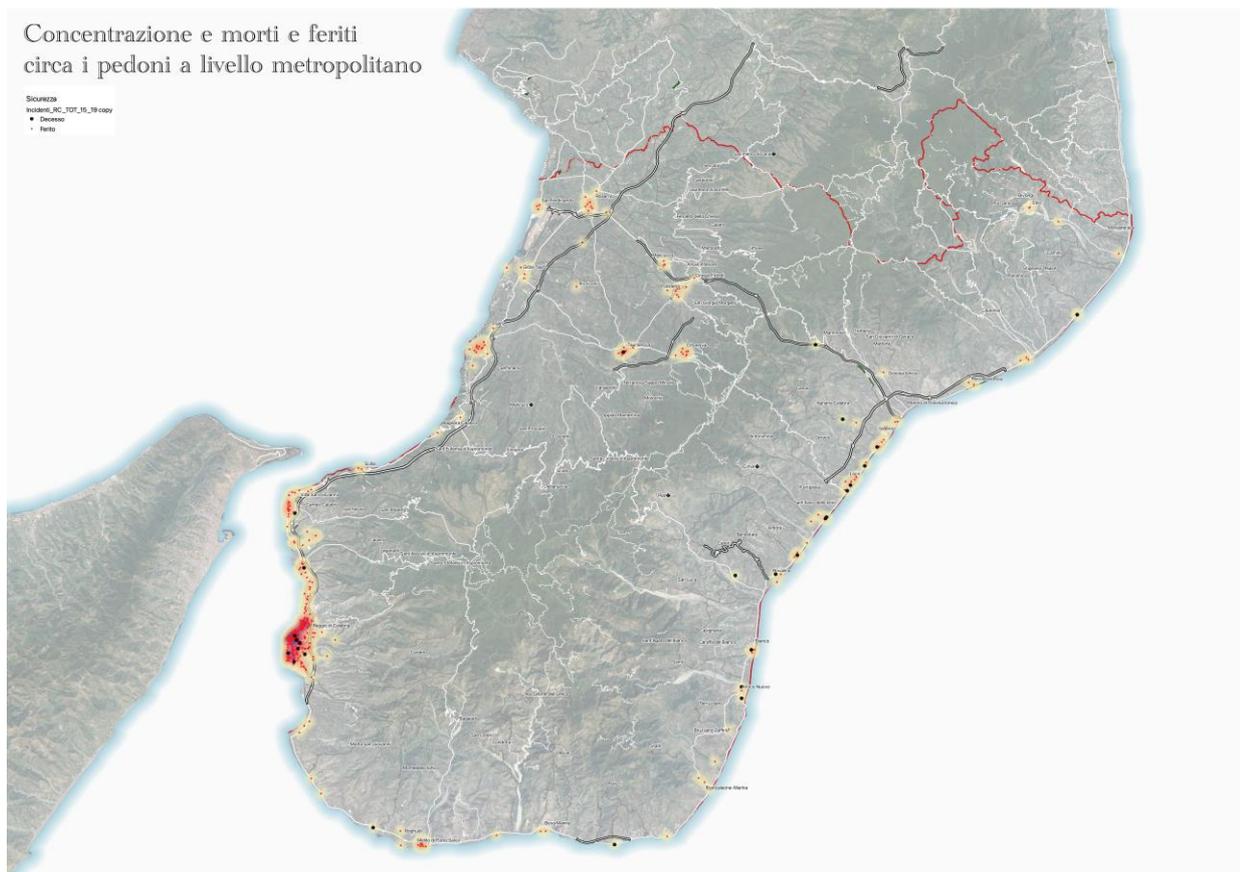


Figura 6 - Dettaglio degli incidenti con coinvolgimento di pedoni dell'intera area metropolitana



Figura 7 - Dettaglio degli incidenti con coinvolgimento di pedoni nell'area tra Reggio Calabria e Gioia Tauro

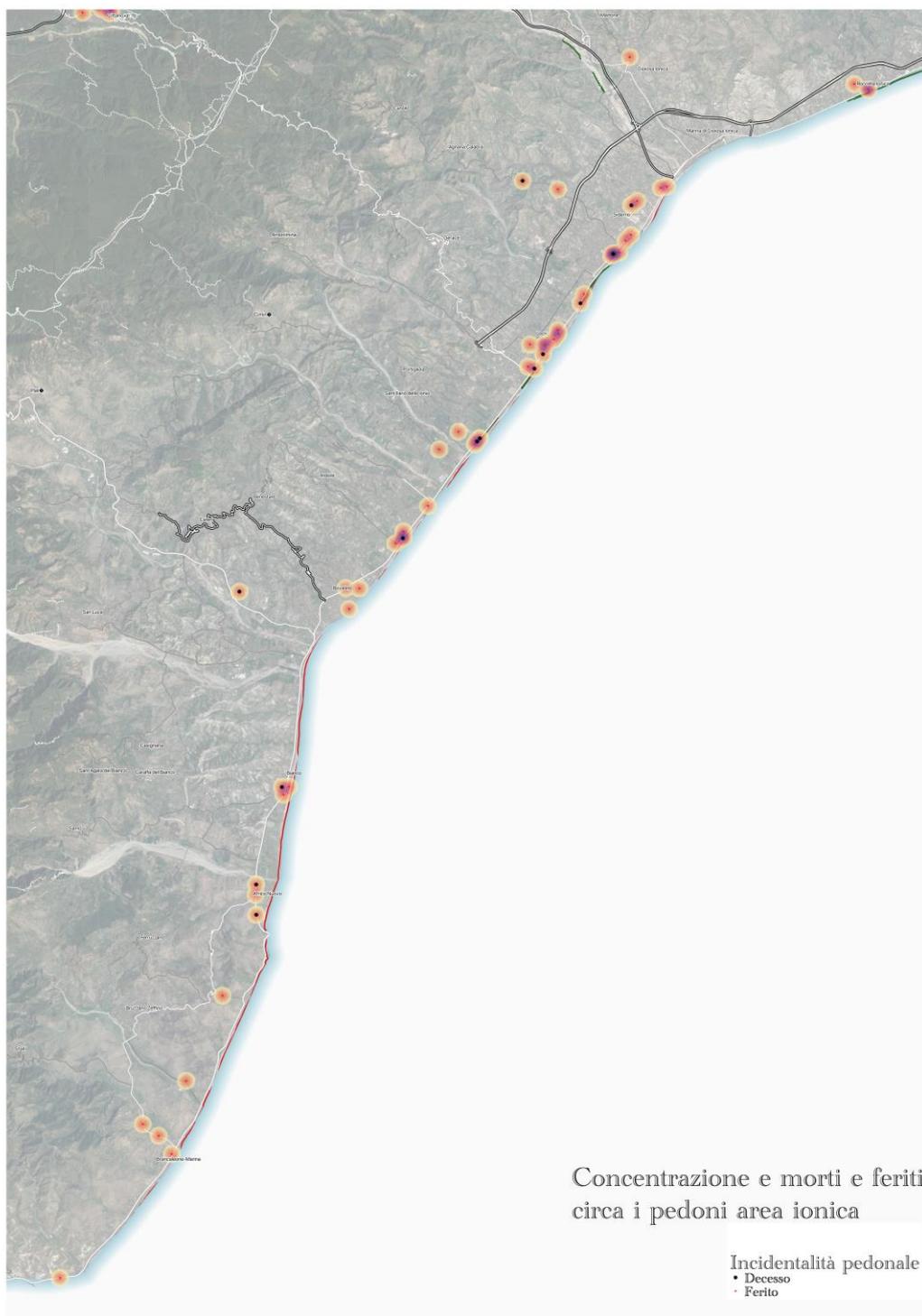


Figura 8 - Dettaglio degli incidenti con coinvolgimento di pedoni sulla costa ionica

### 3.5.3 RICOGNIZIONE DEI PERCORSI ESISTENTI

La rete sentieristica e ciclabile nella Città Metropolitana di Reggio Calabria allo stato attuale si snoda in maniera discontinua sia nelle zone montane che sul lungomare. La ricognizione dei tratti esistenti e dei tratti progettati da realizzare, ha permesso di individuare uno scenario di riferimento puntuale e una base per la definizione dei percorsi del Piano.

### 3.6 SWOT

Punti di forza	Criticità
<p><i>Turismo.</i> La presenza turistica estiva è in aumento e i soggiorni sono di durata breve-media.</p> <p><i>Distribuzione della popolazione.</i> I residenti si concentrano nelle aree litoranee, più facilmente raggiungibili e collegabili.</p> <p><i>Parco dell'Aspromonte.</i> La presenza di un parco nazionale come il Parco dell'Aspromonte crea una forte attrattiva turistica.</p> <p><i>Sharing.</i> Il servizio di car sharing già esistente e funzionante può essere propedeutico per altri servizi simili di biciclette.</p> <p><i>Connessioni.</i> La rete ferroviaria è diffusa lungo la costa.</p> <p><i>Porti turistici.</i> I porti e gli approdi turistici sono una porta di ingresso lato mare della Città Metropolitana da sviluppare</p> <p><i>Durata e distanze.</i> Il 62% degli spostamenti totali ha una durata compatibile con lo switch modale da automobile a piedi.</p> <p><i>Diminuzione incidenti.</i> Il numero totale degli incidenti è diminuito.</p>	<p><i>Spopolamento.</i> La Città Metropolitana segue un trend di spopolamento che si riflette anche sul numero di iscritti a scuola.</p> <p><i>Automobili.</i> La popolazione tende a spostarsi con l'automobile anche per brevi spostamenti.</p> <p><i>Incidenti.</i> Gli incidenti si concentrano sulle strade urbane del capoluogo.</p> <p><i>Reti.</i> Le reti ciclabili frammentate non sono connesse con le altre modalità di trasporto.</p> <p><i>Lesività.</i> La diminuzione del numero di incidenti non coincide anche con una diminuzione dell'indice di lesività, rimasto invariato a distanza di 10 anni. .</p>
Opportunità	Minacce
<p><i>PNRR.</i> Occasioni di finanziamento sia per infrastrutture che per politiche di mobilità sostenibile.</p> <p><i>Trend in crescita della mobilità ciclabile</i> a livello nazionale, causata da una sensibilizzazione sui temi ambientali e dall'aumento dei costi del carburante.</p>	<p><i>Cambiamento climatico.</i> L'aumento delle temperature estive e l'avvicinarsi di eventi estremi sono un disincentivo nei confronti della mobilità attiva.</p>

## 4 Obiettivi e strategie del Peditplan

### 4.1 Definizione degli obiettivi tematici misurabili e relativi indicatori

Sintesi degli Obiettivi desunti dal Piano Direttorio già assegnati al presente approfondimento progettuale (Tabella 28 Paragrafo 6.4)

- OS1 – Tendere a una rete di TPL più capillare e adattiva
- OS2 – Valorizzare l'infrastruttura ferroviaria
- OS3 – Migliorare l'accessibilità alle aree montane
- OS4 – Aumentare l'attrattività del TPL
- OS5 – Aumentare l'attrattività della mobilità dolce
- OS6 – Favorire l'intermodalità e l'integrazione tariffaria
- OS7 – Efficientare e ampliare le soluzioni modali di attraversamento dello Stretto con TPL
- OS8 – Efficientare la logistica urbana
- OS9 – Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante (decarbonizzazione)
- OS10 – Garantire l'accessibilità per le persone a basso reddito
- OS11 – Rilanciare l'Aeroporto dello Stretto
- OS12 – Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
- OS13 – Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini
- OS14 – Ridurre la congestione stradale
- OS15 – Ridurre la sosta irregolare
- OS16 – Migliorare l'attrattività del trasporto multimodale e condiviso
- OS17 – Garantire l'accessibilità ai servizi essenziali
- OS18 – Rendere sostenibili gli spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro
- OS19 – Favorire nuove forme di mobilità attiva legate al turismo sostenibile e consapevole
- OS20 – Aumentare i servizi presso gli approdi turistici
- OS21 – Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
- OS22 – Introdurre sistemi ITS sul territorio metropolitano

## 4.2 Individuazione delle strategie

Individuazione e descrizione delle azioni specifiche del Piano Attuativo “Biciplan Metropolitan” (Tabella 28 Paragrafo 6.4 Piano Direttore)

- P3 – Sviluppare pianificazione e progettazione per l’abbattimento delle barriere architettoniche
- P4 - Potenziamento e razionalizzazione del trasporto scolastico
- P5 - Investimenti a favore dell’inclusione sociale
- C2 - Disincentivare l’uso dell’auto privata in città
- Mo2 - Potenziamento e promo-zione di reti servizi, sia pubblici che privati, legati al turismo lento
- Ma4 - Riqualficazione dei water-front a favore della mobilità attiva e della socialità

## 4.3 Coerenza obiettivi/strategie

Pediplan						
Strategie → Obiettivi ↓	P3	P4	P5	C2	Mo2	Ma4
O1						
O2						
O3					Mo2.2 Mo2.3	
O4						
O5	P3.1			C2.1 C2.2 C2.4	Mo2.3 Mo2.4	Ma4.1
O6						
O7						
O8						Ma4.2
O9				C2.1 C2.4		
O10						
O11						
O12	P3.1		P5.1			
O13				C2.2		
O14		P4.2				
O15		P4.2 P4.3				
O16		P4.3				
O17	P3.1					
O18		P4.2 P4.3		C2.4		
O19				C2.4	Mo2.2 Mo2.4	Ma4.2
O20				C2.2 C2.4		Ma4.1 Ma4.2
O21	P3.1	P4.2 P4.3		C2.4		Ma4.1
O22						

## 5 Progetto, azioni di piano e interventi di supporto

L'ultimo atto della così detta "filiera C.O.S.A" (criticità-obiettivi-strategie-azioni) sono appunto le azioni di piano che, come descritto nel capitolo precedente, sono desunte dal Piano direttore e assieme concorrono al progetto di Piano, che in questo caso è rappresentato dal Piano per la Mobilità pedonale e lo spazio condiviso, abbreviato in Pediplan. Il progetto del Pediplan non è una semplice sommatoria di azioni approfondite e rese operative ma, grazie anche agli approfondimenti normativi e programmatici del Capitolo 2 e del quadro conoscitivo nel capitolo 3, un nuovo piano attuativo vero e proprio.

**Le schede monografiche di approfondimento** sono il principale strumento innovativo utilizzato per i piani attuativi. Queste, a differenza delle analisi del piano direttore, arrivano fino al dettaglio comunale per indagare aspetti demografici, sociali, economici e relativi all'incidentalità. Per approfondire si fa riferimento al Par 3.5.1.1.

**Gli interventi prestazionali IFTTT** sono un'altra importante innovazione introdotta nei piani attuativi, all'interno di ciascuna azione gli interventi non si riferiscono a esplicitamente a un comune piuttosto che a un altro, ma grazie ad una formula condizionale (SE si rileva questo o si verifica questa condizione ALLORA il piano prevede il seguente intervento), tale metodo mutuato dal mondo informatico prende il nome di "IFTTT". Tale metodologia consente a ciascun comune di accedere o meno ad un intervento finanziato in base alla soddisfazione della condizione richiesta di quel momento, in altre parole si va a prevedere interventi, politiche, aiuti ai comuni che hanno veramente bisogno ora come tra 10 anni.

### 5.1 Il progetto

Prima di passare ai dettagli tecnico cartografici di ciascun intervento si vuole descrivere il progetto della Mobilità pedonale e spazio condiviso della Città Metropolitana di Reggio Calabria.

I piani della mobilità pedonale non hanno linee guida ministeriali o leggi di riferimento specifiche. Si riprendono le Linee Guida per la redazione dei Biciplan per la coerenza metodologica e le Linee Guide per la redazione dei PEBA per i principi di accessibilità.

**Le invarianti progettuali** del sistema della mobilità pedonale sono due : **sicurezza e integrazione.**

**Per la sicurezza** sono stati analizzati e spazializzati gli incidenti del periodo considerato dal PUMS 2015-2019, relativi sia agli incidenti tra veicoli che quelli con coinvolgimento diretto di pedoni, per individuare i punti neri. In questo caso l'analisi non si è limitata al solo

ambito extraurbano, ma, grazie anche alle schede monografiche comunali (Par 3.5.1.1), all'ambito urbano ed al livello comunale. Particolare rilevanza assume l'analisi specifica spaziale dell'incidentalità pedonale descritta nel Paragrafo 3.5.2 che sottolinea con maggior forza la problematicità delle strade litoranee rispetto al rischio investimento da parte dei pedoni. Nei fatti quest'analisi è condivisa con il piano della sicurezza stradale e da questo deriva l'individuazione di luoghi e ambiti maggiormente critici; nel dettaglio si sottolinea quanto il lungomare e le adiacenze delle spiagge siano ad alto rischio nella stagione estiva, le adiacenze delle scuole e dei luoghi del commercio sono invece interessate da un'alta incidentalità pedonale tutto l'anno, in questo caso non solo nella costa ma ovviamente anche nell'entroterra.

**Per l'integrazione** del Pediplan segue tre dimensioni integrative: l'integrazione con altre modalità di spostamento, con altre reti/luoghi sostenibili ed infine tra diversi target.

L'integrazione **con le altre modalità di spostamento** avviene principalmente con il Trasporto Pubblico Locale prevedendo percorsi accessibile e sicuri a piedi in corrispondenza degli hub di arrivo e partenza delle corse extraurbane autobus e le stazioni ferroviarie.

L'integrazione **con le reti/luoghi sostenibili** metropolitane è pensata non solo in merito all'interscambio, come nel caso del Tpl, ma piuttosto a una vera e propria condivisione e riappropriazione dei luoghi grazie anche alla previsione di limitazioni del transito e della sosta vincolare a beneficio di tutte le tipologie di mobilità attiva (ZTL, Zone 30, Strade scolastiche, ecc...). La rete creazione di luoghi e reti integrate tra pedone e ciclista aumentano la sicurezza, l'accessibilità e la godibilità, sia a livello urbano con le piazze, i lungomari e le zone commerciali, che a livello extraurbano con parchi e zone ricreativo-culturali.

L'integrazione **tra diversi target** di utenti pedonali è la base del progetto per il Pediplan della città metropolitana di Reggio Calabria; infatti, vi sono due anime che devono convivere nel sistema della pedonalità metropolitano: quella turistico ricreativa e quella degli spostamenti sistematici (Casa-Scuola e Casa-Lavoro). Contrariamente a quanto avviene per il sistema regolare privato, dove flussi e sosta turistica poco si abbinano a quelli dei residenti, per la mobilità attiva e in particolare per quella pedonale la promiscuità è un vero e proprio valore. Si vogliono quindi creare luoghi e percorsi di incontro tra visitatori e residenti concentrando questi centri storici, nel lungomare, nei dintorni delle scuole e nelle zone commerciali.

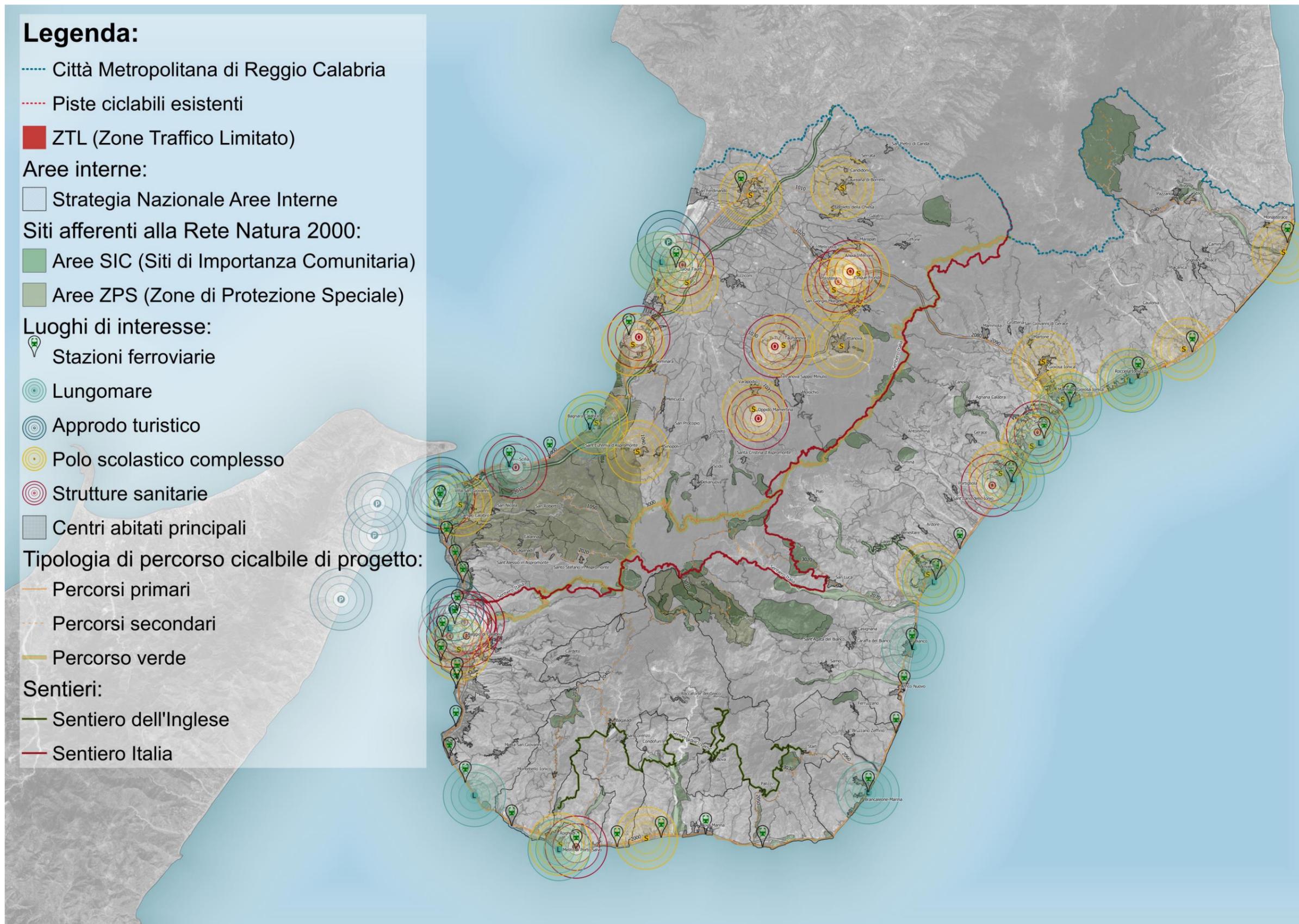


Figura 9 – Estratto della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

### 5.1.1 DESCRIZIONE DEGLI ITINERARI E DEI LUOGHI CONDIVISI DI PROGETTO

Stabiliti i principi e le invarianti progettuali, il progetto di PediPlan si articola in luoghi e itinerari.

I **luoghi del Pediplan** sono sia legati al target estivo prevalentemente turistico, lungomare e approdi ad esempio, che a quello dell'intero anno rappresentato prevalentemente dagli abitanti e le loro necessità quotidiane, come le scuole e i poli sanitari; le stazioni ferroviarie e gli hub del TPL sono ibridi a livello di target, ma proprio per questo, luoghi condivisi molto importanti. Molte sono le azioni di piano che si concentrano alla riqualificazione di questi luoghi che assumono quindi un forte connotato strategico.

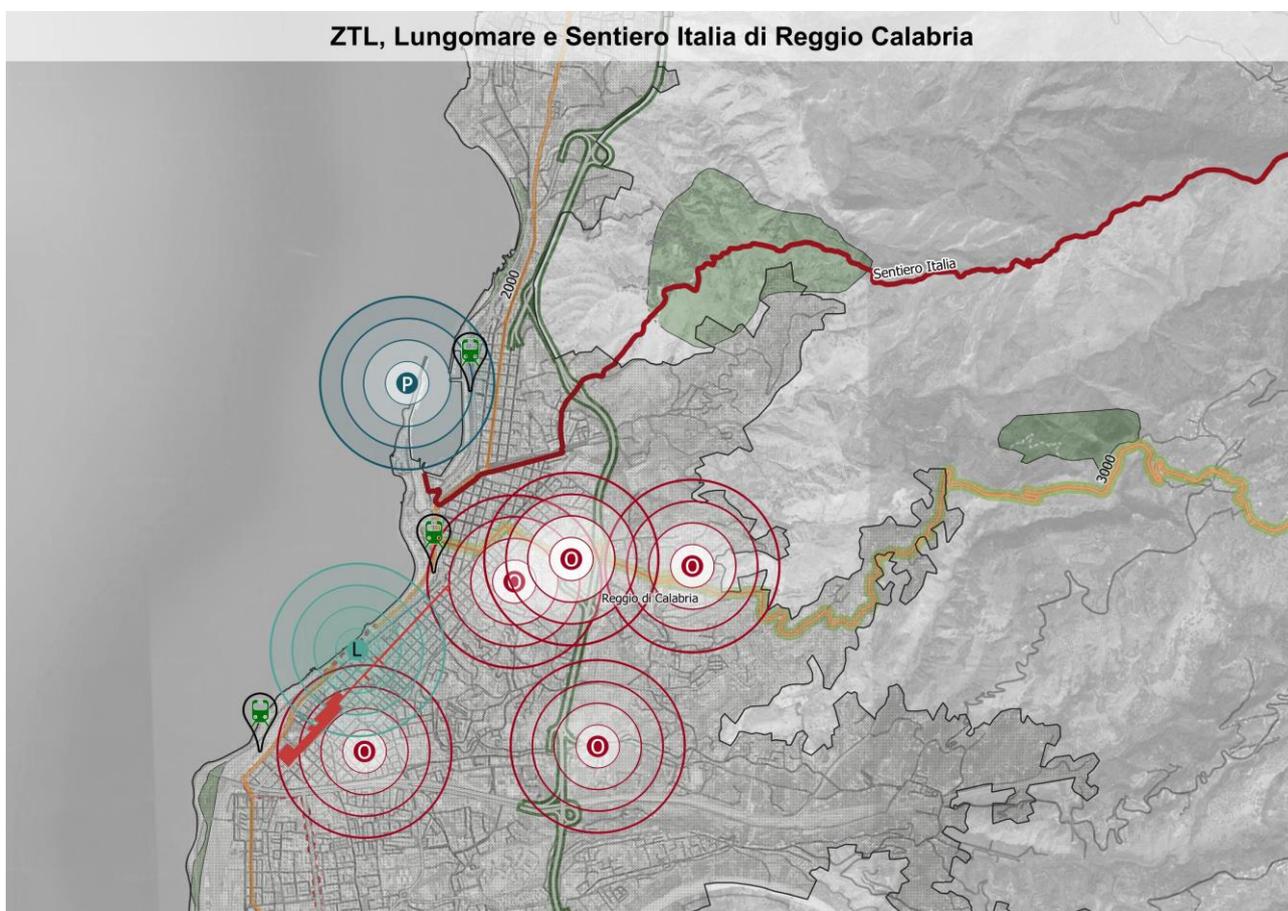


Figura 10 – Estratto dei luoghi PediPlan del Lungomare di Reggio Calabria della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

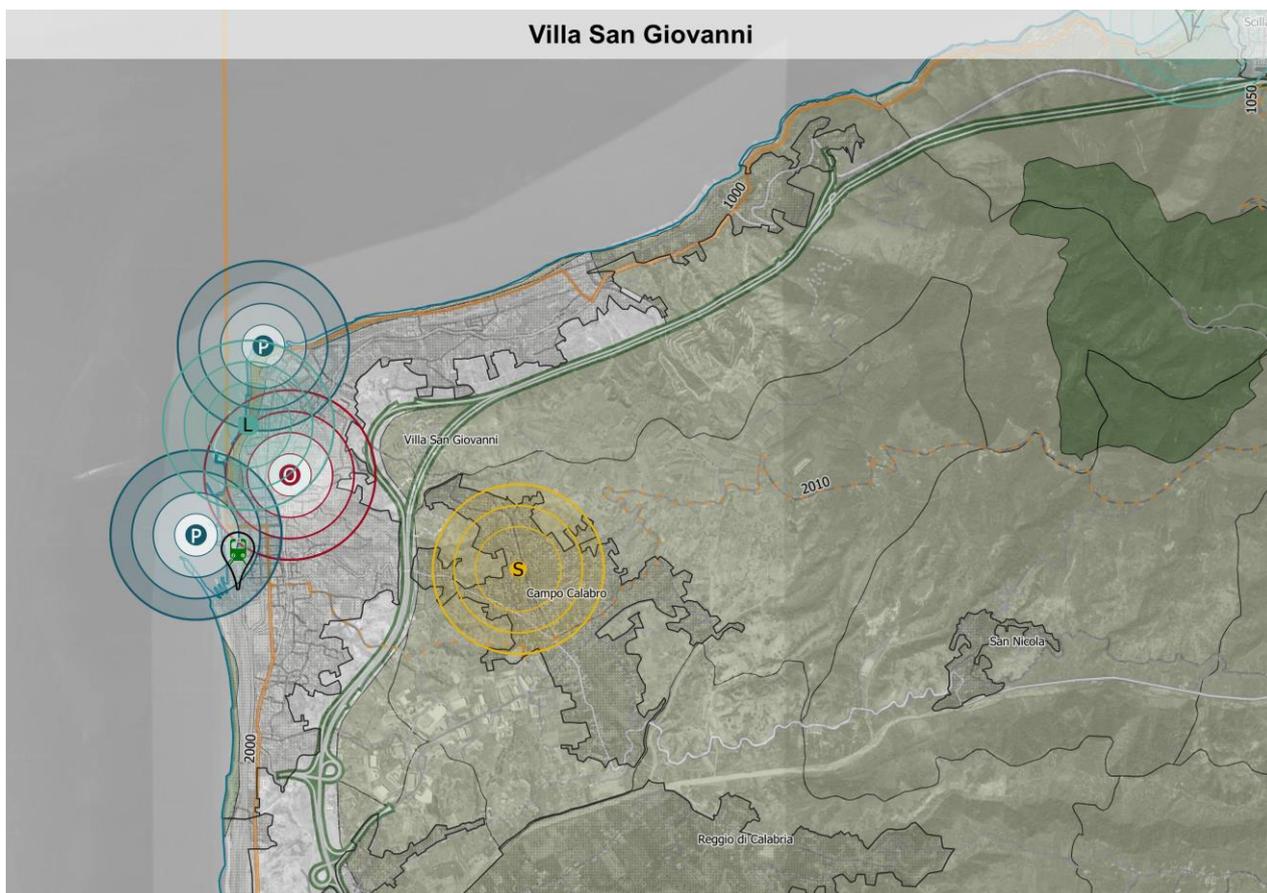


Figura 11– Estratto dei luoghi PediPlan di Villa San Giovanni della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

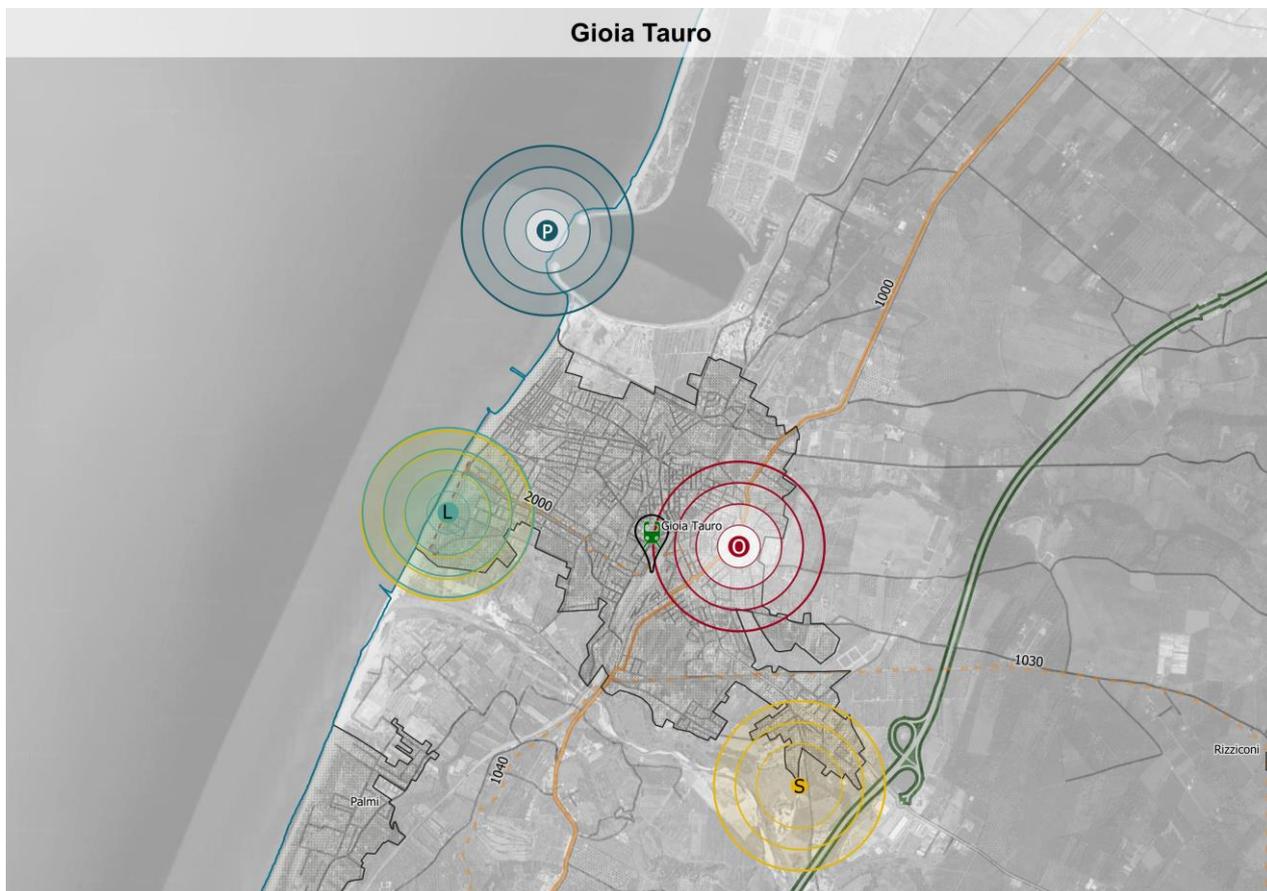


Figura 12 – Estratto dei luoghi PediPlan di Gioia Tauro della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

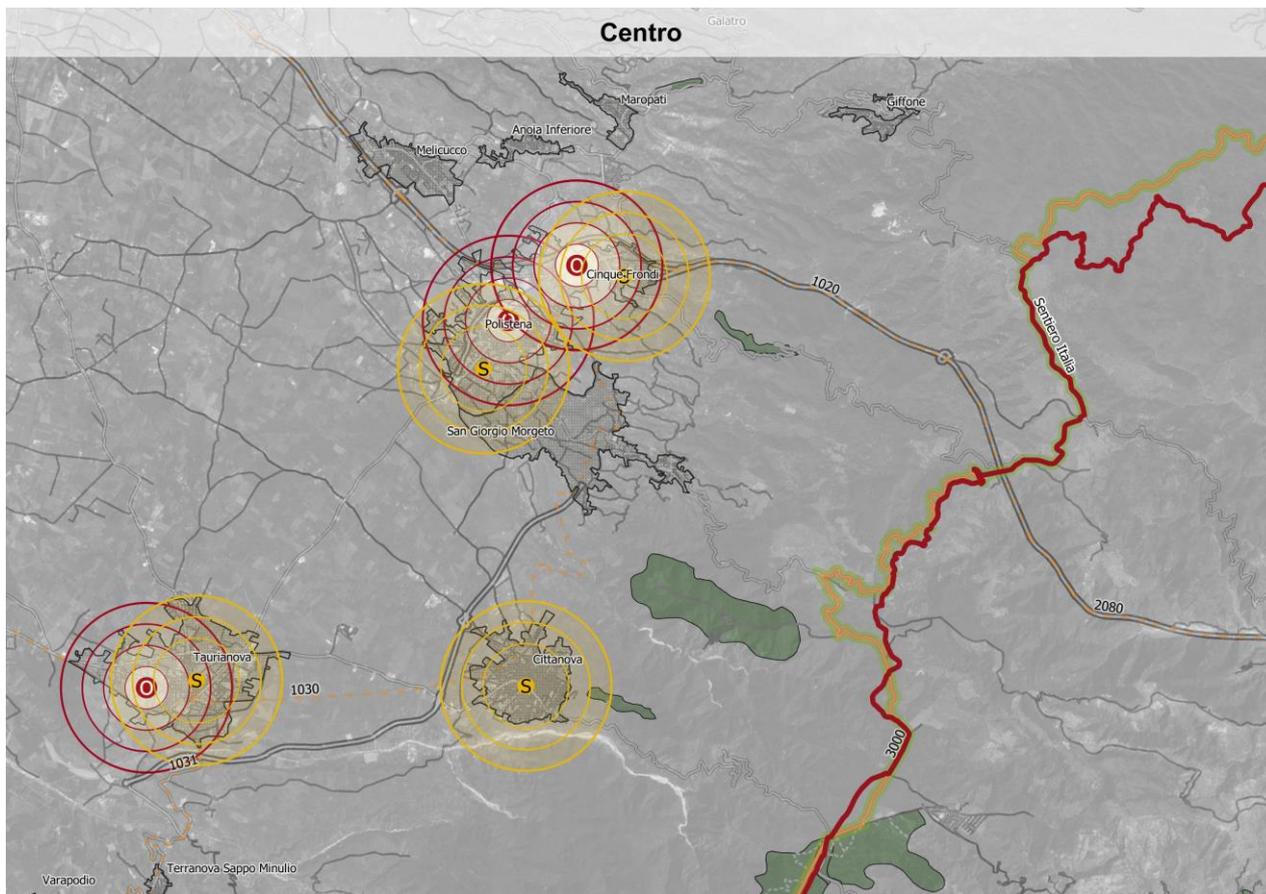


Figura 13 – Estratto dei luoghi PediPlan della zona centrale della CM della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

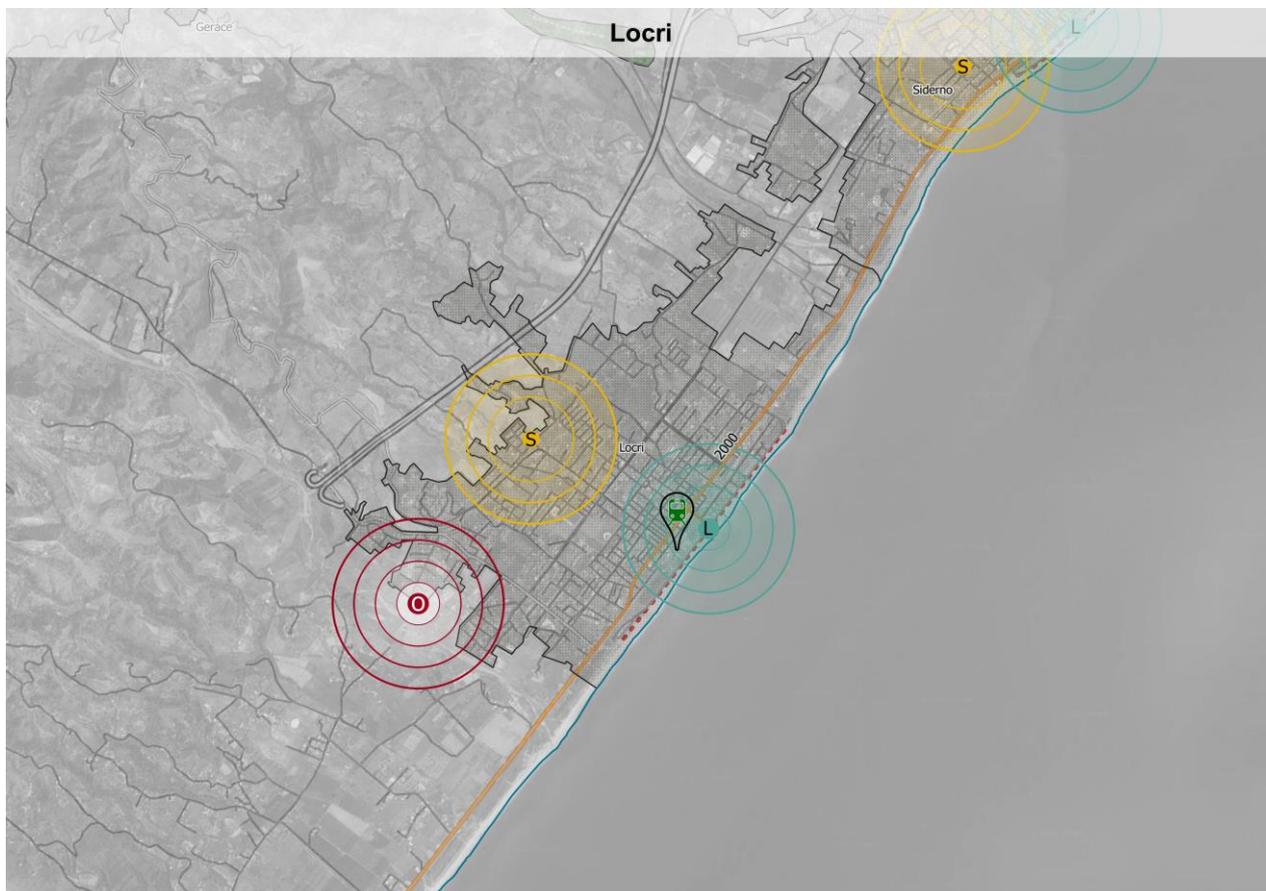


Figura 14 – Estratto dei luoghi PediPlan di Locri della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

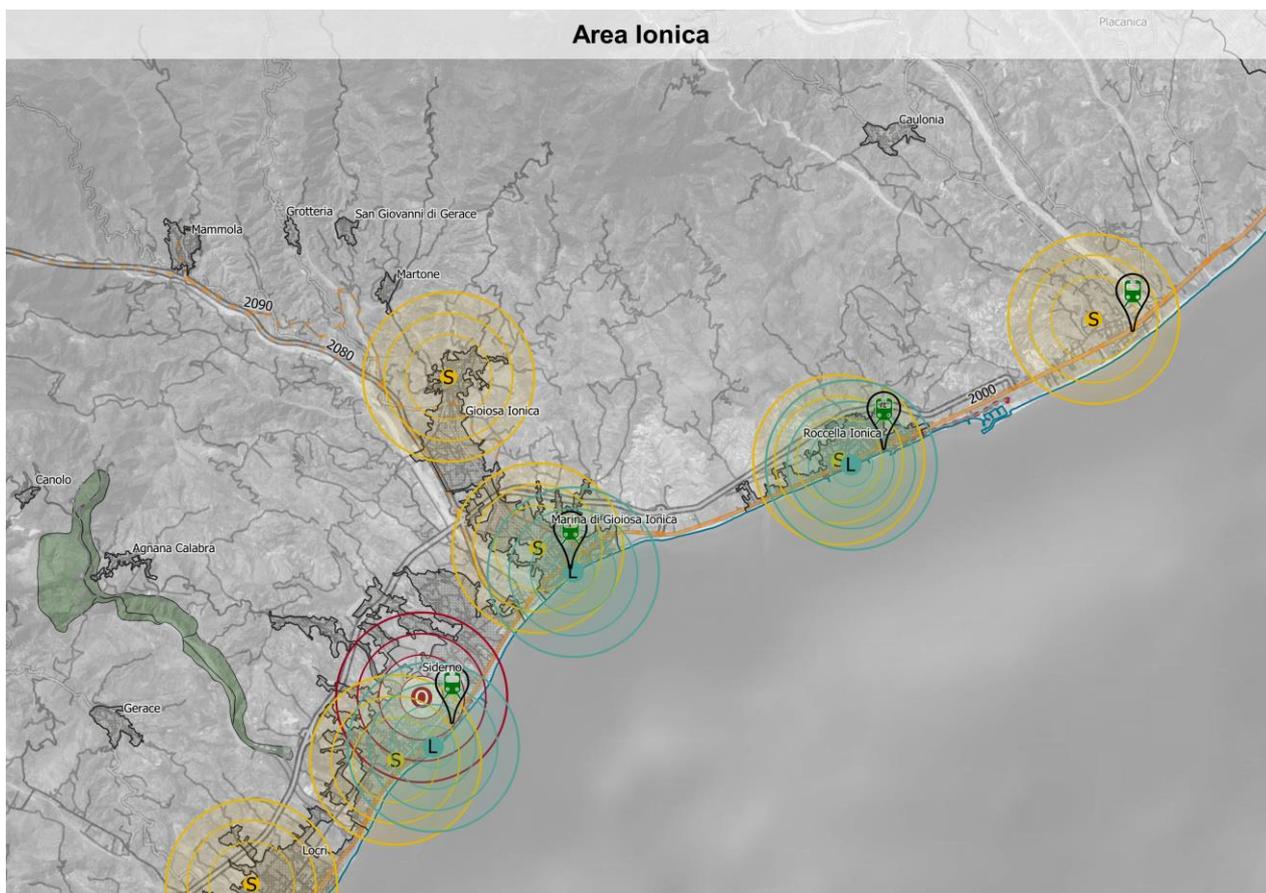


Figura 15 – Estratto dei luoghi Pediplan della costa ionica della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

Ma i luoghi del Pediplan sono anche rappresentati dagli **ambiti urbani** che, grazie alle politiche proposte dal piano, puntano a diventare più accessibili a livello pedonale. La mobilità pedonale è la più semplice e intuitiva, ma non per questo necessita di minori attenzioni. Anzi, in un contesto fortemente veicolo-centrico come quello italiano e reggino nello specifico, la mobilità pedonale viene considerata a torto secondaria e accessoria. Per ripristinarne e rendere possibile almeno in contesto urbano gli spostamenti a piedi, sono necessari interventi di pianificazione della mobilità veicolare che vadano a diminuire la velocità e disincentivare l'uso del veicolo privato, quali Zone 30 e ZTL, e una pianificazione che migliori la qualità dello spazio urbano, abbattendo le barriere architettoniche e ripensando i luoghi della socialità.

Il Pediplan pone particolare attenzione agli ambiti scolastici, considerati come poli complessi composti cioè sia da scuole primarie che secondarie, l'obiettivo è duplice rendere questi luoghi più accessibili e più sicuri; ciò è possibile principalmente attraverso l'istituzione delle ZTL scolastiche che vanno a regolare l'accesso e la sosta da parte dei veicoli motorizzati.

I **percorsi del Pediplan**, intesi principalmente a livello metropolitano, si rivolgono ai turisti e a coloro che vogliono passare del tempo libero in mezzo alla natura. Per questo

motivo sono concentrati nella zona montana e pedemontana della città metropolitana. Sono due:

Il primo, il Sentiero Italia, che si sviluppa affiancandosi e intrecciandosi alla Ciclovía degli Appennini lungo la medesima dorsale montuosa attraversando numerosi parchi e aree protette.



Figura 16 – Estratto del Sentiero Italia all'altezza di Cinquefrondi della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

Il secondo, più breve a livello dimensionale ma non meno importante, il sentiero dell'inglese, attraversa l'area SNAI al sud dell'Aspromonte ed ha una vocazione sia naturalistica che culturale. Per tali percorsi si prevede una progettazione, anche attraverso la creazione di un brand, di segnaletica e cartellonistica oltre che la messa in sicurezza all'aumento dell'accessibilità, ovviamente con piena compatibilità e rispetto ambientale.

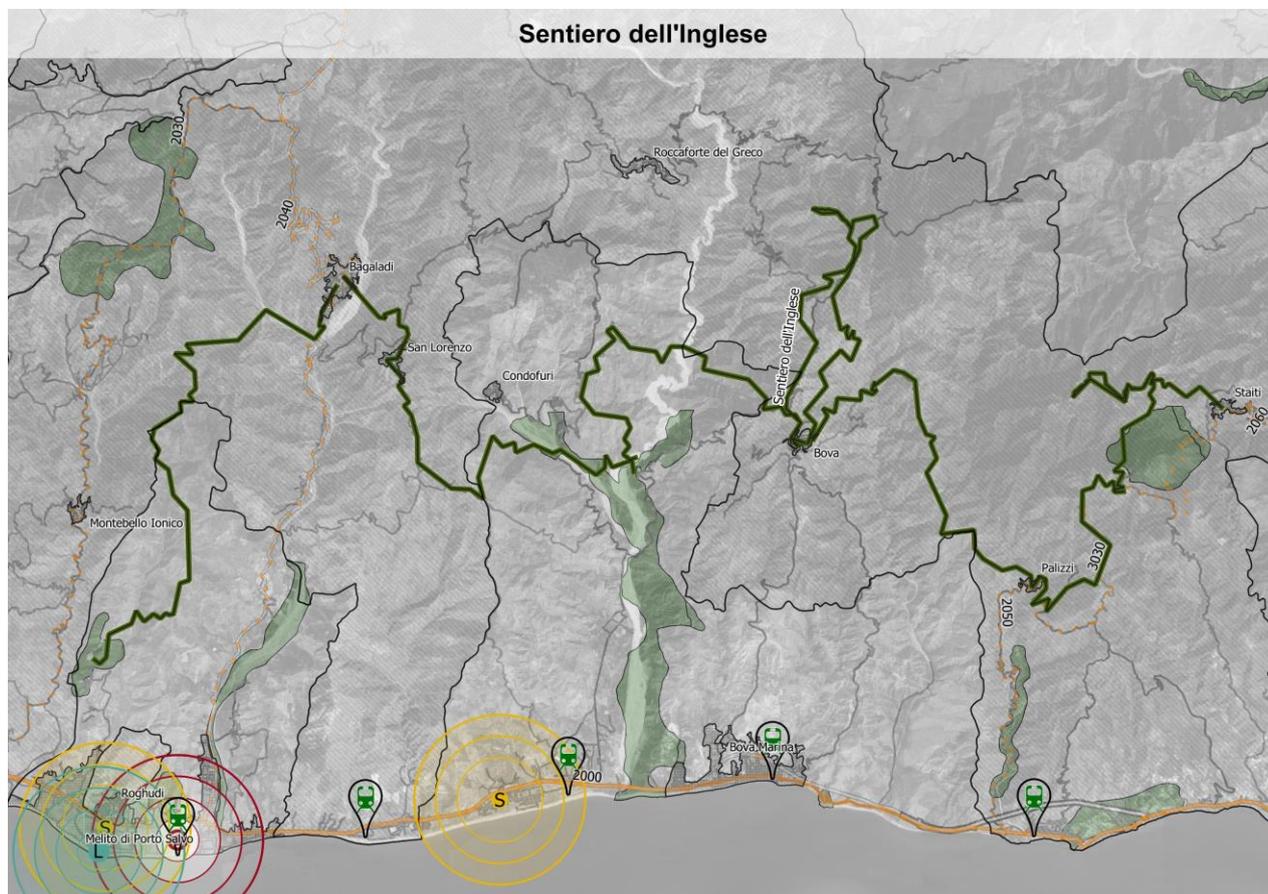


Figura 17 – Estratto del Sentiero dell'Inglese della tavola PP.1 Progetto mobilità pedonale e spazi condivisi

## 5.2 Le azioni

### 5.2.1 P.3.1 INVITARE I COMUNI A DOTARSI DI UN PEBA PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Come descritto nel Paragrafo 2.1.3, il PediPlan non è un PEBA, ma occupandosi entrambi di accessibilità in senso ampio, il PediPlan non può prescindere dalle barriere architettoniche. La Regione Calabria ha stabilito la necessità di dotarsi di PEBA per tutti i Comuni e la Città Metropolitana tramite il PediPlan ribadisce l'importanza di tale strumento. Inoltre, una ricognizione delle attuali barriere architettoniche e l'avvio di progetti di adeguamento e miglioria portano a un miglioramento della qualità urbana generale e migliorano anche le condizioni di pedonalità.

Il PEBA deve essere strutturato nelle seguenti fasi:

- **Assegnazione del servizio.** Il tema dell'accessibilità è trasversale a più settori, sarà cura dell'amministrazione individuare le giuste figure professionali anche in base al curriculum, privilegiando l'inserimento nel gruppo di lavoro di almeno una figura professionale con esperienza pregressa sul tema delle barriere architettoniche.
- **Analisi preliminare.** Fase di ascolto delle esigenze della popolazione e degli stakeholder, che in questo caso saranno principalmente associazioni legate ai temi di disabilità e accessibilità. Analisi tecnica del contesto territoriale e sinergia con altri progetti.
- **Rilievo** dello stato di fatto dell'area di progetto.
- **Definizione degli interventi** e stima dei costi. Le soluzioni progettuali identificate dovranno andare a mitigare o risolvere le criticità evidenziate dal rilievo dello stato di fatto.
- **Programmazione.** Definizione dei criteri e individuazione delle priorità di intervento
- **Approvazione**, dopo la presentazione alla cittadinanza e l'adozione
- **Attuazione**, monitoraggio e aggiornamento delle disposizioni del Piano.

Per valutare la necessità di redigere il PEBA, si prende in considerazione l'indice di dipendenza strutturale, calcolato su base ISTAT, che rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva, quindi under 14 e over 65, su quella attiva, la fascia compresa tra i 15 e i 64 anni. È stato scelto questo indicatore perché tiene conto di un maggior numero di utenti deboli. Un alto indice di dipendenza strutturale infatti evidenzia una prevalenza di queste due fasce di popolazione rispetto a quella attiva.

### **5.2.1.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** nelle schede il Comune ha un indice di dipendenza strutturale calcolato su base ISTAT pari o superiore a 50 **allora** dovrà provvedere alla redazione del PEBA.

### **5.2.2 P.4.2 VALUTARE L'ISTITUZIONE DI ZONE A TRAFFICO LIMITATO SCOLASTICHE**

Dal punto di vista della sicurezza, le scuole sono naturalmente poli attrattori di utenti deboli, che vanno quindi tutelati prevedendo una regolamentazione del traffico e del transito

veicolare nei pressi degli edifici scolastici, soprattutto nelle ore di ingresso e uscita. Nella percezione di genitori e accompagnatori, mandare i figli a scuola in bicicletta rappresenta un rischio e il conseguente utilizzo dell'auto pare imprescindibile. Usare l'automobile per questo tipo di spostamento però comporta, nelle ore di punta mattutine e pomeridiane, ingorghi, congestionamento del traffico e di conseguenza aumento del pericolo nelle strade che circondano le scuole.

La maggior parte dell'intralcio alla circolazione veicolare non è rappresentata dal semplice "Kiss and ride" (discesa e saluto dello studente) ma piuttosto dalla creazione di "assemblamenti con auto al seguito" con finalità sociali di genitori e accompagnatori; pur riconoscendo a questi episodi sociali un valore assoluto di confronto sociale costruttivo, nella contingenza del momento occorre evidenziare la negatività degli effetti sia nella circolazione che nell'occupazione, spesso abusiva, di spazi veicolari, pedonali e ciclabili.

Il Piano vuole dotare l'intorno degli istituti di un set di interventi, da valutare assieme agli istituti e nella reale applicabilità, che consentano un accesso sicuro e universale con tutti i mezzi di trasporto, auto comprese. Situazioni familiari, personali, lavorative e di residenza particolari non permettono infatti una facile accessibilità (almeno nel breve periodo), con i mezzi pubblici o la mobilità dolce.

Interventi possibili in abbinamento alle ZTL scolastiche:

**Fermate Bus attrezzate.** Si prevede un adattamento e riprogettazione delle fermate bus vicine alle scuole, con ampliamento dell'area buffer di discesa dagli autobus, sovrabbondante rispetto alle prescrizioni minime del Codice della Strada, così da permettere il concentrazione e l'interazione degli studenti discesi, aumentando per gli utenti degli autobus sicurezza, comfort e interesse nel mezzo pubblico.

**Kiss&Ride.** Per le scuole dotate di un'area attualmente adibita al parcheggio, sarà possibile attuare la metodologia "Kiss&Ride", già ampiamente usata nelle stazioni ferroviarie italiane e all'estero negli istituti scolastici. Consiste in un circuito ricavato nell' "ex-parcheggio" percorribile dall'automobile che permette, in corrispondenza di un'area ampia pedonale prospiciente la scuola, di lasciare lo studente (drop-off) o riportare a casa (pick-up), senza sostare con il veicolo. Lo spazio del Kiss and ride all'interno di parcheggi esistenti deve comunque garantire la sosta per i diversamente abili e le categorie protette.

**Parcheggi ciclabili protetti e rastrelliere.** Raggiungere in sicurezza e accessibilità la scuola non è l'unico fattore di successo per permettere ai nostri studenti l'uso della bicicletta; Occorre preoccuparsi anche del ricovero sicuro e protetto di bici o micromobilità. Si prevede

quindi che le scuole si dotino di rastrelliere il giusto numero e, eventualmente, di ciclostazioni protette regolate da serratura o app.

**Percorsi e piste ciclabili.** Si prevede l'innalzamento degli standard di sicurezza e di larghezza di tutti i percorsi ciclabili nelle zone limitrofe delle scuole per favorire la fruizione sicura per tutti.

**Piazze di comunità.** I dintorni delle scuole sono per loro natura vocati alla pedonalità e alla fruizione attiva degli spazi. Si prevede quindi in tali aree la creazione di “piazze di comunità” che possano ospitare gli studenti e genitori prima e dopo l'ingresso, dei piccoli mercati o delle attività ludico culturali. Si viene a creare così un polo ciclopedonale che travalica i tempi e modi della scuola e valorizza l'intorno di questa sottraendola a fenomeni di degrado o inutilizzo.

Tale set di interventi è perfettamente compatibile, anzi incentivante, rispetto alle pratiche del Pedibus e del Bicibus.

### **5.2.2.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** una scuola di ogni ordine e grado o un istituto comprensivo ha l'ingresso su una strada con limite di velocità 50 kmh e parcheggi lungo strada o assenti **allora** verrà istituita una ZTLS oraria nella strada antistante la scuola.

**Se** una scuola secondaria di ogni ordine e grado o un istituto comprensivo ha l'ingresso su una strada con limite di velocità 50 kmh e un parcheggio riservato **allora** verrà istituita una ZTLS oraria nella strada antistante la scuola e il parcheggio verrà attrezzato come spazio di fermata esclusiva volta al carico/scarico degli studenti.

#### Direttive correlate

Le direttive di questa azione si applicano sia agli istituti pubblici che paritari privati.

### **5.2.3 P.4.3 PROMUOVERE INIZIATIVE DI PEDIBUS & BICIBUS**

Le attività di Pedibus e di Bicibus stanno sviluppandosi in molte parti del mondo e anche in Italia. Il principio che sottostà a queste iniziative è quello di avere un gruppo di adulti che accompagnano a piedi o in bicicletta un gruppo di bambini a scuola facendo una serie di tappe intermedie proprio come se fosse uno scuolabus.

Al fine di favorire la conoscenza della propria città e della possibilità effettiva di spostarsi in bicicletta e a piedi, oltre che per garantire la sicurezza, si prevede l'istituzione di

progetti di bicibus per le scuole secondarie di primo grado e di pedibus per le scuole primarie. I progetti dovranno seguire le seguenti linee guida:

- **Caratteristiche del percorso.** Il percorso del Bicibus dovrà essere per il 70% lungo corsie ciclabili, piste ciclabili o APC; il percorso del Pedibus dovrà essere per il 100% su marciapiede o area pedonale.
- **Condivisione del percorso.** I tracciati dei bicibus e pedibus saranno concordati tra rappresentanti dei genitori e accompagnatori, con punti di raccolta e orari definiti, condivisi e disponibili online su siti dedicati o sul sito della scuola.
- **Accompagnatori.** Al fine di evitare la precarietà dei bicibus e pedibus, solitamente organizzati autonomamente dai genitori, si prevede che l'istituzione di tali servizi venga organizzata dalla scuola con associazioni di volontariato esterne e indipendenti o da società apposite.
- **Asphalt paint.** Il percorso può essere segnalato con varie tecniche di asphalt paint su strada o su marciapiede. I percorsi così segnalati sono utili sia ai bambini per memorizzare il percorso, sia ai veicoli e ai ciclisti per segnalare la presenza di gruppi di bambini su marciapiede o su strada.

### **5.2.3.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi specifici a livello comunale

1. **Se** nel Comune è presente una scuola elementare **allora** si prevede l'istituzione di un Pedibus.
2. **Se** nel Comune è presente una scuola media **allora** si prevede l'istituzione di un Bicibus.

#### Direttive correlate

I Bicibus e Pedibus spesso sono gestiti da gruppi di genitori o volontari legati a una contingente comunità scolastica, come detto in precedenza ciò porta a una incertezza relativa alla continuità del servizio, perché dipendente dalla volontà di singoli, per quanto convinti e volenterosi. Per superare tale problematica si prevede la creazione di un bando di evidenza pubblica a cui possono partecipare associazioni o gruppi di cittadini associati che vadano a svolgere, sotto un compenso o vantaggio per l'associazione, il servizio di assistenza a Bicibus e Pedibus.

La corresponsione alla base del bando può anche non essere monetaria, ma ad esempio sotto forma di baratto tra Città Metropolitana, Comune e associazioni; il comune in cambio della gestione del servizio può corrispondere l'uso di una sede, suolo pubblico per manifestazioni, strumenti di sua proprietà utili all'attività dell'associazione.

#### **5.2.4 P.5.1 RIPENSARE AI CENTRI DELLE VARIE LOCALITÀ COME LUOGHI DI SOCIALITÀ**

La Città Metropolitana di Reggio Calabria soffre, come altre zone d'Italia, di un forte spopolamento soprattutto dei borghi interni. Tale tendenza ha portato all'istituzione di una Strategia Nazionale per le Aree Interne, che anche la Città Metropolitana deve mettere in atto e favorire.

La Città Metropolitana deve quindi promuovere l'introduzione di interventi per la pianificazione di spazi urbani, sia pubblici che ad uso pubblico, che mettano al centro la pedonalità, la ciclabilità e la socialità. Questo tipo di spazi diventeranno piazze nel centro storico, luoghi di aggregazione nelle periferie, piccoli parchi e giardini pubblici, spazi ad oggi dedicati soprattutto alla mobilità motorizzata.

Gli interventi devono prevedere queste caratteristiche minime:

- Elementi di arredo per la socialità, quali panchine e simili
- Alberature o elementi per l'ombreggiatura parziale
- Eliminazione di barriere architettoniche presenti
- Rastrelliere per biciclette o velostazioni
- Distributori d'acqua potabile

Gli interventi possono prevedere caratteristiche supplementari quali:

- Strutture per lo sport (esempio Gambarie d'Aspromonte)
- Illuminazione smart, con accensione tramite fotocellule o temporizzata, per garantire efficienza energetica
- Infopoint e totem informativi nelle aree maggiormente turistiche

La messa in opere di questi elementi migliorerà la qualità dello spazio urbano delle città e creerà aree pedonali e ciclabili, senza barriere architettoniche, migliorando la qualità della vita e dei cittadini e favorendo l'inclusione sociale. Recuperare spazio urbano a favore della socialità e della mobilità lenta a discapito della mobilità motorizzata permetterà l'incremento della mobilità dolce, in particolar modo della pedonalità.

### **5.2.4.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

La Città Metropolitana deve mettere a disposizione dei fondi per l'installazione di tali servizi, da erogare su base di progetto esecutivo.

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** il Comune appartiene a un'Area SNAI, **allora** dovrà individuare almeno un luogo adatto alla riqualificazione dello spazio urbano, con il supporto e la cooperazione di associazioni operanti sul territorio.

**Se** il Comune ha un grado di perifericità pari a D-Intermedio o E-Periferico, **allora** dovrà individuare almeno un luogo ogni 1000 abitanti adatto alla riqualificazione dello spazio, con il supporto e la cooperazione di associazioni operanti sul territorio.

#### Direttive correlate

L'azione non può prescindere dal coinvolgimento di associazioni, circoli, comitati cittadini per una buona riuscita. Solo chi vive attivamente una città può individuare luoghi come le piazze di comunità o le attività e le installazioni da inserire. Si prende come esempio il Comune di Cleto in provincia di Cosenza. Cleto è un piccolo borgo medievale montano soggetto a spopolamento. L'associazione "La Piazza" ha preso l'iniziativa e ha creato il Cleto Festival, un evento di arte contemporanea in tutte le forme (figurativa, musicale, cinematografica, fumetto), che va avanti dal 2011, facendo vivere il borgo e portando visitatori.

Inoltre, si rende necessario un PEBA comunale per garantire l'accessibilità più ampia possibile a tali luoghi.

### **5.2.5 C.2.2 LINEE GUIDA PER LE ZTL E LE ZONE 30 NEI CENTRI ABITATI**

La riduzione della velocità veicolare, come espresso nell'**Azione C.2.1** – Interventi di traffic calming, è uno degli strumenti più utili per aumentare la sicurezza e diminuire gli incidenti. Oltre agli interventi fisici di diminuzione della velocità, un'altra tipologia di intervento è la previsione di aree ad accesso veicolare regolamentato, quali Zone a Traffico Limitato e Zone 30. Le Zone a Traffico Limitato Scolastiche sono state approfondite nell'**Azione P.4.2**.

**ZTL.** Introdurre delle zone con limitazioni alla circolazione dei veicoli, che siano limitazioni orarie, relative al peso del veicolo o alla classe di inquinamento, si avranno benefici non solo per la sicurezza, ma anche a livello di salute per le persone in senso più ampio, diminuendo le emissioni.

**Zone 30.** Le aree sono concepite come zone perimetrate, o "stanze", urbane, in cui il

limite è fissato a 30 km/h per veicoli; esternamente tali “isole” sono circondate e collegate tra loro da strade di scorrimento dove è consentito il limite di 50 km/h. Si crea quindi un sistema di zone sicure in cui biciclette, veicoli e pedoni possono circolare condividendo spazi in sicurezza, ferma restando l'implicita precedenza per le biciclette e i pedoni. L'istituzione delle Zone 30 è quindi ad oggi da intendersi come il primo passo di un percorso che ha come obiettivi una maggiore sicurezza e l'accessibilità per gli utenti deboli, ma anche un altrettanto importante aumento della qualità urbana e della vita nelle nuove stanze. A livello progettuale la dimensione delle stanze è calcolata in modo da rendere preferibile e competitivo lo spostamento in bicicletta o a piedi, con percorsi brevi e facilitati, secondo quanto previsto dalla cosiddetta “Città 15 minuti”, cioè un'area completamente accessibile e sicura a piedi come in bicicletta in cui, in meno di 15 minuti teorici, si possano raggiungere luoghi urbani della vita quotidiana (Parchi, piazze, locali aggregativi), servizi cittadini (luoghi dell'istruzione e della sanità in primis, ma anche il tempo libero come palestre o ludoteche) e luoghi commerciali (come botteghe, vie commerciali, servizi alla persona, supermarket, ecc.).

Gli ingressi e le uscite dalle stanze sono segnalati in due modi:

- segnaletica verticale (cartello su palo), con cartellonistica conforme alle regole del Codice della Strada;
- segnaletica orizzontale con simbolo del limite 30 km/h.

La progettazione fisica deve interessare sia la carreggiata che i marciapiedi, come anche le eventuali aree dedicate alla sosta delle auto su strada. L'approccio può essere naturalmente progressivo, purché complessivamente coerente prevedendo, in una prima fase, di intervenire in corrispondenza delle intersezioni con interventi duraturi di tipo infrastrutturale e lungo i tratti stradali interclusi con segnaletica o apposizione di elementi di arredo rimovibile. Nella fase finale tutto il tratto interessato dal provvedimento di riduzione della velocità dovrà presentare un assetto uniforme con infrastrutturazione a carattere permanente modificando la larghezza dei marciapiedi e prevedendo, ove necessario, l'utilizzo di pavimentazioni appropriate.

### ***5.2.5.1 Piano di attuazione degli interventi***

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** secondo le schede la somma dei veicoli circolanti Euro 0, Euro 1, Euro 2 e Euro 3 al 2020 supera la somma dei veicoli circolanti Euro 4, Euro 5 e Euro 6, **allora** il Comune dovrà individuare e istituire una ZTL interdetta alla circolazione dei veicoli di classe inferiore

a Euro 4. **Se** secondo le schede il numero di incidenti interni al centro abitato supera il numero di incidenti esterni al centro abitato **e** l'indice di vecchiaia è superiore alla media provinciale, **allora** dovrà essere individuata una Zona 30 con ulteriore limitazione alla circolazione dei veicoli superiori a 3,5 tonnellate lungo le direttrici di scorrimento in corrispondenza di zone altamente frequentate, quali scuole, servizi sanitari e sociali, piazze, luoghi del commercio, luoghi di culto.

**Se** esiste una Zona 30 nel Comune, **allora** dovrà essere ulteriormente limitata la circolazione dei veicoli vietando in Zona 30 l'accesso ai veicoli superiori a 3,5 tonnellate.

### 5.2.6 C.2.1 INTERVENTI DI TRAFFIC CALMING

La riduzione della velocità consegue il beneficio intrinseco di una riduzione del rischio di incidenti con gravi conseguenze alle persone come mostrato nella figura seguente che pone a confronto la riduzione del campo di massima attenzione da parte di un automobilista al crescere della velocità e la gravità di eventuali incidenti alle corrispondenti velocità. I comportamenti virtuosi da parte degli automobilisti non possono essere affidati unicamente al rispetto del limite di velocità, soprattutto laddove le condizioni geometriche e/o di traffico inducono a mantenere velocità più elevate, ma occorre procedere ad un ridisegno dello spazio stradale nel suo complesso che renda naturale l'esigenza di ridurre la velocità da parte dei guidatori.

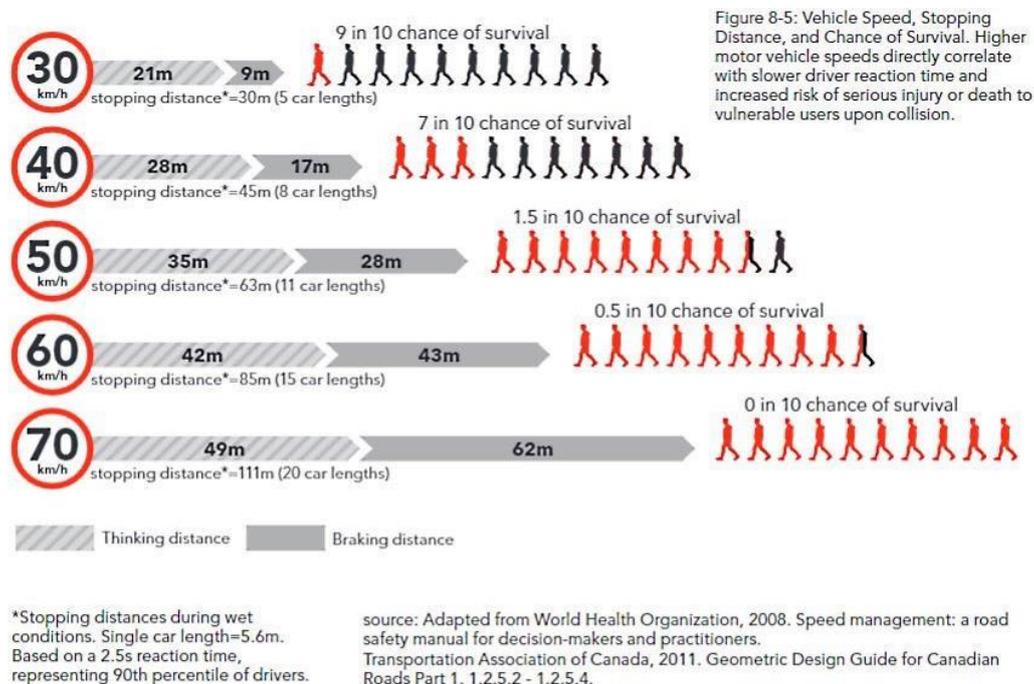


Figura 18 - Differenze di spazio di frenata rispetto alla velocità del veicolo e fattore di rischio per i pedoni

Gli incidenti nella Città Metropolitana di Reggio Calabria si concentrano nei centri urbani, nei pressi delle scuole e dei luoghi di interesse.

Per incoraggiare la mobilità attiva, è necessario quindi intervenire sia sulla sicurezza reale che sulla percezione. La sicurezza di un percorso ciclabile o pedonale va garantita non soltanto lungo i tratti continui attraverso percorsi sicuri, ma in particolar modo negli attraversamenti e nei punti di discontinuità, veri anelli deboli dell'incidentalità e della percezione di sicurezza. Si ritiene indispensabile quindi migliorare la visibilità degli attraversamenti ciclo-pedonali lungo gli assi di maggiore scorrimento, valutando nei vari casi la soluzione più opportuna per la tutela del ciclista, sfruttando illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale. Inoltre, diminuire la velocità veicolare con interventi di traffic calming migliora la sicurezza stradale diminuendo significativamente sia il numero di incidenti che il tasso di lesività e mortalità.

L'azione si concentra lungo le strade a 50 km/h interne ai centri abitati, poiché la velocità elevata unita alla forte presenza di pedoni e ciclisti rende queste strade le più pericolose per gli utenti deboli.

Lungo le strade potranno quindi essere disposti:

- limitatori di velocità fisici, quali piccoli dossi, in corrispondenza delle strisce pedonali e dell'attraversamento ciclabile. Il dosso sarà alla stessa altezza della pista ciclabile e del marciapiede per garantire la massima accessibilità;
- limitatori di velocità fisici quali cuscini berlinesi e pavimentazione sonora;
- dissuasori quali telecamere per il rilevamento della velocità;

Le intersezioni e gli attraversamenti lungo i percorsi ciclabili e pedonali che costeggiano le strade a 50 km/h dovranno essere segnalati per migliorare la sicurezza dell'attraversamento, secondo le regole del Codice della Strada. A seconda della natura dell'attraversamento, potranno essere realizzati uno o più dei seguenti interventi:

- miglioramento dell'illuminazione dell'attraversamento;
- miglioramento o ripristino della segnaletica orizzontale e verticale;
- segnalazione della corsia di svolta ciclabile;
- casa avanzata, ovvero in corrispondenza di un incrocio con semaforo, riservare uno spazio alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che permette ai ciclisti di aspettare il verde in una posizione più visibile agli altri veicoli e, nel caso, poter svoltare per primi;
- diagonal diverter o deviatore diagonale, che consiste in un dissuasore posizionato diagonalmente su un'intersezione per limitare i movimenti del traffico in transito, permettendo il solo passaggio di pedoni e biciclette.

### **5.2.6.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

Vista l'analisi dell'incidentalità, si rende necessario a livello metropolitano una ricognizione degli attraversamenti sulle strade provinciali e una messa in sicurezza degli stessi.

Nel Piano Attuativo relativo alla Sicurezza Stradale si dettagliano gli interventi.

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** il Comune ha il numero di incidenti ogni 100.000 abitanti superiore alla media provinciale **e** il Comune ha più di 5.000 abitanti **allora** il Comune dovrà redigere un Piano per la Sicurezza Stradale in cui determinare interventi di moderazione del traffico e di diminuzione della velocità.

### **5.2.7 C.2.4 PROMOZIONE DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PER LA MOBILITÀ DOLCE (BICIAN & PEDIPLAN)**

Il PUMS metropolitano ha dato indirizzo di definire i percorsi ciclabili nel territorio e di avviare una politica per la promozione e l'incentivazione di tutta la mobilità attiva, ciclabile e pedonale. Per quanto riguarda i temi di pedonalità, il presente PediPlan segue le "Linee Guida per la regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato" in quanto definiscono i criteri sia per le limitazioni delle ZTL che delle Aree Pedonali. Inoltre, si ritengono validi i principi e gli obiettivi dei PEBA in merito all'accessibilità.

#### **5.2.7.1 Piano di attuazione degli interventi**

##### Interventi specifici a livello metropolitano

I Biciplan non sono obbligatori secondo l'ordinamento nazionale. Tuttavia, essendo il Biciplan uno strumento obbligatorio per gli Enti con popolazione superiore a 100.000 abitanti, nell'ottica di complementarità dei due piani, si ritiene opportuno che alla pianificazione del Biciplan si accompagni sempre la pianificazione del Pediplan.

I Comuni ricadenti all'interno della Città Metropolitana di Reggio Calabria sono in larga parte piccoli Comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti. Per rendere il Biciplan e di conseguenza il Pediplan strumenti efficaci e non limitati a piccole porzioni di territorio, si prevede la definizione di un Biciplan e Pediplan a livello Circondariale, quindi un Piano per la mobilità attiva di Reggio Calabria (173.026 abitanti) un Piano per la mobilità attiva dell'area dello Stretto (74.026 abitanti), un Piano per la mobilità attiva per l'area della Piana (152.436 abitanti) e un Piano per la mobilità attiva per l'area di Locri (124.303 abitanti).

## **5.2.8 Mo.2.2 INDIVIDUAZIONE, MESSA A SISTEMA E PROMOZIONE DI PERCORSI ENOGASTRONOMICI E CULTURALI DA PERCORRERE A PIEDI, IN BICICLETTA O ANCHE CON MEZZI MOTORIZZATI**

Il territorio della Città metropolitana di Reggio Calabria offre un gran numero di risorse che possono dare impulso alla fruizione del territorio da un punto di vista turistico. Queste risorse possono essere di tipo enogastronomico, culturale o naturalistico.

Per gli itinerari che collegano aree di interesse enogastronomico e culturale, si propone di individuare dei percorsi tematici che possano essere percorsi con sistemi di mobilità sostenibile, sia a trazione muscolare che elettrica. Inoltre, si prevedono anche percorsi tematici visitabili con navette, auto private, treno. Esempio di quest'ultima soluzione è il "Treno degli Dei" che corre lungo la costa Tirrenica. Il PUMS si propone di promuovere un processo di identificazione di questa rete di percorsi turistici, di wayfinding unificato e di promozione di queste attività.

### **5.2.8.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

Si rende necessaria l'attivazione di un Osservatorio permanente con la collaborazione e partecipazione degli Uffici IAT Informazione e Accoglienza Turistica dei Comuni, del Dipartimento Turismo Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria, delle associazioni operanti sul territorio in materia turismo e degli operatori turistici sia alberghieri che ristoratori. L'Osservatorio avrà come obiettivo la creazione di percorsi enogastronomici turistici per valorizzare il territorio e creare un circolo economico virtuoso.

## **5.2.9 Mo.2.3 PROMOZIONE DEI PERCORSI ATTREZZATI (FOOTPATHS) DEL TERRITORIO COME ITINERARI TURISTICI**

L'azione strategica in esame vuole promuovere il turismo lento e soddisfare l'obiettivo specifico di "favorire nuove forme di mobilità attiva legate al turismo sostenibile e consapevole".

Il trekking e l'hiking sono l'equivalente del cicloturismo per quanto riguarda la pedonalità. Il territorio reggino con la presenza di un ambiente naturalistico e montano si presta a questo tipo di fruizione.

Si individuano come cruciali i seguenti elementi:

- Promozione e informazioni ai turisti
- La rete di accoglienza e di servizi
- La segnaletica e il wayfinding

Nella rete dei percorsi si propone lo sviluppo dei footpath, i percorsi pedonali nelle aree verdi e di campagna, lungo i sentieri e le strade bianche, con la delimitazione del percorso e la separazione tramite barriera dalla sede carrabile ove vi è transito di veicoli e se la sezione della sede stradale lo consente, attraversamenti pedonali e segnaletica.

**Sentieri esistenti da promuovere.** La presenza del Parco Nazionale d'Aspromonte presenta caratteristiche compatibili per la valorizzazione di strade bianche su cui realizzare percorsi pedonali. È il caso, ad esempio, dei collegamenti tra i centri abitati principali con alcuni dei luoghi di attrazione turistica decentrati. Questa parte del territorio può essere oggetto di specifici progetti finalizzato alla promozione della mobilità dolce.

Il “**Sentiero Italia**” rappresenta uno dei principali itinerari a scala nazionale. Si tratta di un itinerario escursionistico di lunga percorrenza lungo circa 7200 km che attraversa le due grandi dorsali montuose della penisola italiana in 480 tappe, da Nord a Sud. L'itinerario attraversa i luoghi più significativi d'Italia, il numero di turisti che lo percorrono completamente è molto esiguo, ma è la struttura portante dei sentieri che attraversano il Parco Nazionale dell'Aspromonte Aspromonte e si presta ad essere percorso parzialmente, per più giorni.

La “**Via Popilia**” è un altro esempio di itinerario che segue il percorso dell'antica strada romana che attraversava l'intera Calabria per collegare Capua a Reggio, ed essa stessa alla Via Appia. Lo sviluppo del percorso sul territorio della città Metropolitana, attraversa la piana di Gioia Tauro, ed attraverso l'area della Costa Viola si collega con il Capoluogo.

Il “**Sentiero dell'Inglese**” è un cammino che attraversa fiumare e borghi, uliveti secolari e maestosi panorami seguendo le orme del paesaggista inglese Edward Lear dell'800 a cui deve il nome, ed attraversa l'area Grecanica, da Pentidattilo a Staiti

La promozione e il miglioramento dei percorsi devono passare attraverso le seguenti attività:

- Segnaletica unica per tutto il territorio metropolitano, facilmente riconoscibile
- Indicazioni con classificazione del percorso, delle tappe, e tracce GPS distribuite sul sito
- Ricognizione delle reti di servizi lungo il Sentiero
- Informazione e comunicazione tramite i canali social, sito web istituzionale, pubblicazioni e guide della presenza dei percorsi
- Promozione di una rete della Città Metropolitana, con un brand identitario da associare alla cartellonistica ed individuare percorsi e servizi ad essi connessi
- Promozione di una rete di accoglienza formata dai punti di ristoro e dai service

point privati.

Oltre ai sentieri individuati ed in qualche modo strutturati, queste indicazioni si applicano a qualsiasi sentiero per trekking, o comunque di mobilità pedonale per accedere a località di interesse nelle aree interne e della montagna.

La promozione di tali percorsi li renderà più attrattivi e maggiormente fruiti con il conseguente sviluppo economico del territorio. Inoltre, si considera che sulle orme di questa promozione sarà favorito lo sviluppo di altri percorsi di hiking nel territorio.

### **5.2.9.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

Per la localizzazione dei percorsi si rimanda alla Tavola dei luoghi del cicloturismo e del tempo libero.

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** nel Comune è presente un sentiero per il trekking o hiking **allora** il Comune dovrà provvedere alla segnalazione tramite cartellonistica del luogo e all'eventuale collegamento di tale percorso con gli itinerari primari o secondari.

**Se** il collegamento con i percorsi primari o secondari non fosse possibile per impedimenti naturali **allora** sarà sufficiente rendere esplicito l'inizio, lo sviluppo e la fine del percorso.

### **5.2.10 Mo.2.4 STRUTTURAZIONE DI UN SISTEMA FRUITIVO VERDE**

Tale azione intende mettere a sistema tutta la rete di percorsi cicloturistici, escursionistici, trekking e legati ad altre attività montane, per promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile, sviluppando e valorizzando una rete di interazione fra le aree montane, pedemontane e collinari.

La ricognizione dei percorsi e la definizione di ulteriori itinerari, mappati nella Tavola del cicloturismo e dei luoghi del tempo libero, crea un sistema connesso e facilmente fruibile.

Il sistema può essere scalato e ampliato man mano che i percorsi aumentano e l'attività di trekking e cicloturismo diventa più praticata. I nuovi percorsi non dovranno essere necessariamente connessi con la rete ciclabile o di trekking esistente, ma sarà sufficiente che siano raggiungibili con mezzi privati o pubblici.

Per garantire l'accessibilità dei percorsi, sarà necessario installare un sistema di cartellonistica unico per tutti i sentieri, secondo le linee guida CAI e seguendo i principi di un WayFinding facilmente comprensibile, visibile, accessibile a una utenza più ampia possibile.

### **5.2.10.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

Per la localizzazione dei percorsi si rimanda alla Tavola dei luoghi del cicloturismo e del tempo libero.

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** nel territorio comunale esiste un parco, una attrazione naturalistica, un percorso tematico, una porzione di costa accessibile solo tramite mobilità attiva **allora** il Comune dovrà provvedere alla segnalazione tramite cartellonistica del luogo e all'eventuale collegamento di tale percorso con gli itinerari primari o secondari.

**Se** il collegamento con i percorsi primari o secondari non fosse possibile per impedimenti naturali **allora** sarà sufficiente rendere esplicito l'inizio, lo sviluppo e la fine del percorso.

#### Direttive correlate

I nuovi percorsi che si creeranno con l'aumento delle attività turistiche di tipo trekking e cicloturismo, potranno essere inseriti nel sistema se installeranno la cartellonistica stabilita.

### **5.2.11 MA4.1 PROMUOVERE PRESSO I COMUNI COSTIERI LA PROGETTAZIONE DELL'AREA DEL LUNGOMARE**

Questa azione vuole puntare a migliorare le condizioni di accessibilità e fruizione dell'area del lungomare. Il lungomare deve essere progettato e riqualificato come luogo dedicato alla pedonalità e alla ciclabilità e come luogo di incontro e di socialità. Questi luoghi dedicati alla mobilità dolce devono essere individuati dai comuni costieri e la progettazione di queste aree deve avvenire tenendo presente le seguenti caratteristiche minime:

- Essere destinate principalmente alla mobilità ciclopedonale
- Prevedere attrezzature per la socialità (dehors, panchine)
- Avere un distributore d'acqua potabile o una fontanella (eventuale)
- Avere alberature per l'ombra in almeno una porzione dello spazio
- Privilegiare e valorizzare il contesto di lungomare
- Non avere barriere architettoniche
- Ospitare delle rastrelliere per biciclette e dei percorsi accessibili
- Avere un'adeguata illuminazione
- Eventuali attrezzature per lo sport e il fitness

La Città metropolitana di Reggio Calabria vuole promuovere queste iniziative di progettazione e riqualificazione nel caso di finanziamenti da livelli superiori quali la Regione, il livello nazionale o comunitario, dedicati a questo genere di aree da riqualificare.

### **5.2.11.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** è presente un porto o un approdo turistico **allora** va creata una zona pedonale prospiciente alla struttura, che consenta l'accessibilità veicolare ai diportisti e ai servizi alla nautica, garantendo la fruizione pedonale per visitatori, turisti e cittadini.

### **5.2.12 MA.4.2 GARANTIRE UN MAGGIOR NUMERO DI ACCESSI AL MARE SUPERANDO LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E STRADALI CHE FANNO DA CESURA**

Il mare e le spiagge devono essere facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta, tuttavia i Comuni della costa, prevalentemente quella ionica, sono separati dal mare a causa delle infrastrutture (SS 106 e ferrovia). Le spiagge sono quindi separate dagli abitati, tranne per qualche eccezione di abitazioni costruite tra mare e ferrovia o tra mare e strada.

È necessario quindi prevedere degli attraversamenti, sopraelevati o sottopassaggi, per migliorare la permeabilità dell'infrastruttura e garantire l'accesso a pedoni e ciclisti al lungomare.

Per alcune tipologie di utenti, quali persone in carrozzina, ipovedenti o cieche, raggiungere il mare presenta ulteriori difficoltà. Le coste calabresi sono caratterizzate da una forte presenza di spiagge libere, contrariamente a quanto accade in altre regioni d'Italia. Non è intenzione del Piano modificare questa peculiarità che anzi rende tali spiagge attrattive proprio per la loro bellezza naturale, ma è necessario prevedere degli accorgimenti per garantire l'accessibilità alla spiaggia e al mare a tutte le tipologie di utenti.

Le spiagge dovranno essere provviste ogni 50m di passerella in materiale durevole, che congiungano il marciapiede lungo strada con la battigia. Nel caso la spiaggia sia concessa in gestione, è già previsto tale obbligo.

Per garantire l'accessibilità al mare, gli stabilimenti balneari dovrebbero dotarsi inoltre di opportune rampe e attrezzature per permettere l'accesso all'acqua alle persone in carrozzina, come da esempi già in atto a Tirrenia (PI) e Torre Quetta (BA).

### **5.2.12.1 Piano di attuazione degli interventi**

#### Interventi a livello metropolitano

Attivare un tavolo di monitoraggio metropolitano per l'accessibilità al mare tra i comuni costieri, per l'individuazione di nuovi collegamenti tra aree residenziali e mare, al fine di aumentare la permeabilità delle infrastrutture di cesura esistenti. Il fine ultimo sarà garantire un attraversamento fisico, pedonale, sicuro e accessibile a tutti.

#### Interventi specifici a livello comunale

**Se** nel territorio Comunale non ci sono spiagge in concessione a stabilimenti **allora** il Comune dovrà provvedere alla realizzazione di passerelle ogni 50m di spiaggia libera per garantire l'accesso

### 5.3 Riepilogo degli interventi e priorità

La Città Metropolitana si fa promotrice delle azioni previste in questo Piano attuativo, e gli interventi previsti verranno realizzati secondo priorità definite nella Tabella 10 – Priorità e tipologia. Gli interventi possono essere classificati come materiali, immateriali e gestionali. Si riporta in tabella anche tale distinzione.

Si vogliono evidenziare le priorità del Piano indicando tre fasi di attuazione a breve, medio e lungo termine per ogni azione.

La fase di breve termine (2 anni) raccoglie tutti gli interventi puntuali dai quali iniziare, la fase di medio termine (5 anni) rappresenta le azioni con cui intervenire in seguito al completamento della prima fase. Questi ulteriori interventi saranno valutati anche alla luce degli effetti delle azioni di breve termine, che saranno valutati grazie all'attività di monitoraggio. Il terzo e ultimo livello di priorità è quello del lungo termine (10 anni) e riunisce gli interventi di completamento della strategia, che necessitano per essere attuati dell'esistenza delle azioni precedenti.

Le priorità sono state individuate tenendo conto dei seguenti fattori:

- Urgenza dell'intervento
- Importanza strategica dell'area di intervento per il raggiungimento dell'obiettivo dell'azione
- Importanza strategica dell'area di intervento per la riconoscibilità dell'azione
- Altre valutazioni tecniche, economiche e sociali.

Determinare l'urgenza significa anche fare una valutazione sociale, per determinare quale intervento ha maggior possibilità di successo in base al momento dell'attuazione. Si è deciso di partire con interventi puntuali, ma di impatto, come le ZTL scolastiche e la riqualificazione del lungomare, per dare al piano un'impronta di sicurezza e miglioramento della

qualità della vita. Si è inoltre scelto di iniziare nello scenario di breve termine con la pianificazione di livello comunale, per creare una rete di piani coerenti e di seguito interventi strutturali e non estemporanei. Lo scenario di medio termine vede quindi l'attuazione di interventi fisici di modifica delle strade e delle città per aumentare sicurezza e benessere, mentre lo scenario di lungo termine punta a riqualificare le zone montane e aumentare l'attrattività turistica.

Si vuole sottolineare che in ogni caso le priorità degli interventi possono essere modificate sulla base di occasioni di finanziamento, economie di scala collegate ad altre pianificazioni e progettazioni collaterali o semplici necessità che emergono nel corso della vita del piano.

**Tabella 10 – Priorità e tipologia**

Intervento	Tipologia	Breve termine	Medio termine	Lungo termine
P.3.1 Invitare i Comuni a dotarsi di un PEBA Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche	Immateriale	X		
P.4.2 Valutare l'istituzione di Zone a Traffico Limitato Scolastiche	Immateriale	X		
P.4.3 Promuovere iniziative di Pedibus & Bicibus	Immateriale			X
P.5.1 Ripensare ai centri delle varie località come luoghi di socialità	Materiale		X	
C.2.2 Linee guida per le ZTL e le zone 30 nei centri abitati	Immateriale		X	
C.2.1 Interventi di traffic calming	Materiale		X	
C.2.4 Promozione degli strumenti di pianificazione per la mobilità dolce (Biciplan & Pediplan)	Immateriale	X		
Mo.2.2 Individuazione, messa a sistema e promozione di percorsi enogastronomici e culturali da percorrere a piedi, in bicicletta o anche con mezzi motorizzati	Gestionale			X
Mo.2.3 Promozione dei percorsi attrezzati (footpaths) del territorio come itinerari turistici	Gestionale			X
Mo.2.4 Strutturazione di un sistema fruttivo verde	Materiale			X
Ma4.1 Promuovere presso i comuni costieri la progettazione dell'area del lungomare	Materiale	X		
Ma4.2 Garantire un maggior numero di accessi al mare superando le infrastrutture che fanno da cesura	Materiale		X	