



Elaborato redatto da:



Polinomia srl
Via Gerolamo Borgazzi, 17
20900 Monza

Monitoraggio P.U.M.S. di Misano Adriatico

Vers. 2.0 – Settembre 2024

Monitoraggio P.U.M.S. di Misano Adriatico

vers. 2.0 – settembre 2024



Comune di Misano Adriatico

Ufficio di Piano
Antonella Alagia
Mariateresa Malpassi

Settore Tecnico Ambientale
Alberto Gerini
Tamara Ferri

Settore Attività Economiche Turismo Sport e Cittadinanza Attiva
Stefano Amanzio

Polinomia srl

Stefano Battaiotto
Bianca Bozzi

INDICE

Premessa	4
1 Quadro conoscitivo.....	5
1.1 Aggiornamento degli strumenti di pianificazione.....	5
1.2 Popolazione e turismo	6
1.2.1 Popolazione e piramide d'età	6
1.2.2 Domanda turistica	7
1.2.3 Strutture ricettive	8
1.3 Rete e servizi di trasporto pubblico	8
1.3.1 Servizi ferroviari.....	8
1.3.2 Servizi autobus.....	9
2 Analisi della mobilità stradale	10
2.1 Informazioni disponibili sui flussi veicolari	10
2.2 Indagini svolte sui flussi di traffico.....	15
2.2.1 Traffico / bassa stagione.....	15
2.2.2 Traffico / alta stagione.....	20
2.3 Indagini svolte sulla domanda di sosta	25
2.3.1 Sosta / bassa stagione	25
2.3.2 Sosta / alta stagione	28
2.4 Incidentalità stradale	31
2.4.1 Analisi dei punti critici.....	38
3 Stato di avanzamento interventi previsti	41
3.1 Interventi previsti.....	41
3.2 Descrizione degli interventi.....	46
3.2.1 Centro/Brasile.....	46
3.2.2 Argentina/Belvedere.....	48
3.2.3 Scacciano/Misano Monte/Santa Monica–Cella.....	49
3.2.4 Interventi di Gestione	50
4 Valutazione degli obiettivi di Piano e proposte di Piano aggiornate	53
4.1 Valutazione degli interventi	53
4.1.1 Zone 30	53
4.2 Percorsi ciclabili.....	55
5 Quadro interventi	57

Premessa

Nel 2019 il Comune di Misano ha approvato con Deliberazione C.C. n. 77 del 28/11/2019 il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), redatto dalla società Polinomia srl.

Il Piano approvato prevedeva un quadro di interventi piuttosto articolato con primo orizzonte di verifica a 5 anni dall'approvazione.

É pertanto oggi necessario procedere a un primo monitoraggio del PUMS verificando lo stato di avanzamento degli interventi previsti e valutare l'efficacia degli interventi realizzati.

Lo scopo di questo documento è soprattutto quello di fornire all'Amministrazione e alla città un bilancio dell'attività compiuta e del livello di raggiungimento degli obiettivi attesi dal precedente Piano.

Sulla base di tale bilancio si dovrà quindi aprire una riflessione critica sulle problematiche individuate, ed in particolare sulle motivazioni che hanno portato alla non attuazione di alcuni degli interventi previsti, ovvero alla non corrispondenza tra esiti attesi ed esiti effettivamente ottenuti.

Il presente elaborato sarà costituito da un primo confronto tra i dati rilevati per la stesura del PUMS 2019 e dati attuali e un'analisi degli interventi attuati e ancora da attuare, così articolato:

- nel capitolo 1 l'esame dell'evoluzione del sistema territoriale, della popolazione e del sistema del turismo. Vengono poi esaminate le variazioni sul sistema di offerta di trasporto pubblico;
- nel capitolo 2 l'esame dello stato attuale della mobilità privata e suo confronto con i dati presentati nel PUMS. Sono qui presentati i risultati delle indagini dirette svolte in periodo scolastico e in periodo di alta stagione;
- nel capitolo 3 l'analisi di dettaglio degli interventi previsti nel Piano vigente e il loro stato di attuazione e sviluppo futuro;
- nel capitolo 4 la valutazione degli interventi e le proposte di Piano aggiornate.

1 Quadro conoscitivo

In questo paragrafo vengono presentati i principali aggiornamenti rispetto ai dati di inquadramento territoriale presentati nel PUMS vigente.

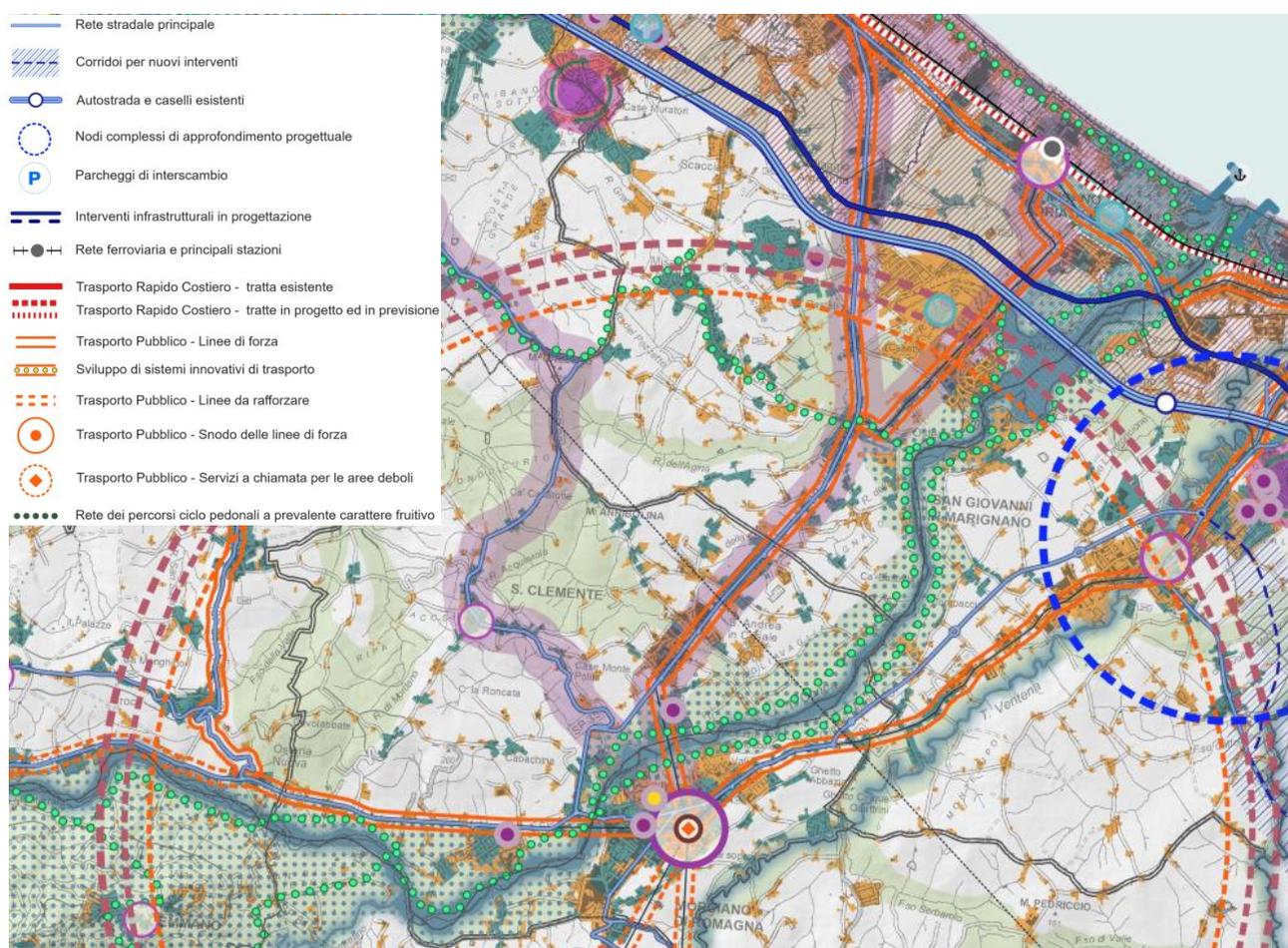
Gli interventi sulla rete stradale e ciclabile saranno esaminati nel dettaglio nel capitolo 4.

1.1 Aggiornamento degli strumenti di pianificazione

Dopo la data di approvazione del PUMS (giugno 2019) è stato avviato l'iter di **redazione del PTAV** della provincia di Rimini, adottato dal Consiglio Provinciale in data 08/07/2024.

Nel documento delle Strategie sono indicati degli interventi che interessano direttamente il territorio di Misano Adriatico.

Viene qui riportato un estratto delle strategie di Piano presentate nel PTAV



Estratto della Carta delle Strategie – redigendo PTAV Provincia di Rimini verificare tavola e dati

Di particolare interesse per il territorio di Misano Adriatico si rileva:

1. Tracciato della variante alla SS16 sviluppato in linea con la Autostrada A14. Questo intervento porterà ad una sostanziale riduzione del traffico lungo l'attuale tracciato della SS16
“tale da poter essere sottoposto a misure di road diet, con riduzione della capacità di deflusso per la mobilità motorizzata privata, protezione della circolazione ciclabile, realizzazione di attrezzature a supporto del trasporto pubblico locale, messa in sicurezza delle principali intersezioni ed

attraversamenti pedonali nonché realizzazione di filari alberati e interventi di qualificazione ambientale” PTAV, LIC4 - scheda 3

2. Prosecuzione della progettazione e realizzazione del sistema di Trasporto Rapido Costiero nella tratta Riccione-Cattolica

Il Comune di Misano Adriatico ha sviluppato e approvato il nuovo **Piano Urbanistico Generale (PUG)** con delibera di Consiglio Comunale n. 44 del 14/12/2023.

Nella definizione delle Strategie di Piano (*Misano resiliente e sostenibile e Misano attraente e accogliente*), in merito al sistema di mobilità il Piano promuove:

- *Il miglioramento e la realizzazione di connessioni tra gli elementi di maggiore valore ambientale ed aree verdi minori (esistenti e di progetto), con funzione ecologico-ambientale;*
- *La realizzazione di una contestuale rete di percorsi pedonali/ciclabili per incrementare la fruizione di tale patrimonio (anche in un’ottica di sviluppo di un turismo non strettamente legato all’area costiera);*
- *L’attivazione degli interventi per l’incremento della mobilità sostenibile e dolce previsti dal PUMS (trasporto pubblico, TRC, rete dei percorsi casa-lavoro, interventi a favore dell’utenza debole, zone 30km/h), con particolare attenzione all’area di costa, nonché alla riconnessione delle principali frazioni.*

Per quanto attiene alle le azioni specifiche locali da adottare il PUG approvato fa diretto riferimento al PUMS quale “piano settoriale di riferimento”

1.2 Popolazione e turismo

1.2.1 Popolazione e piramide d’età

Si riporta in tabella la popolazione registrata il 1 gennaio 2022 a confronto con il dato del PUMS

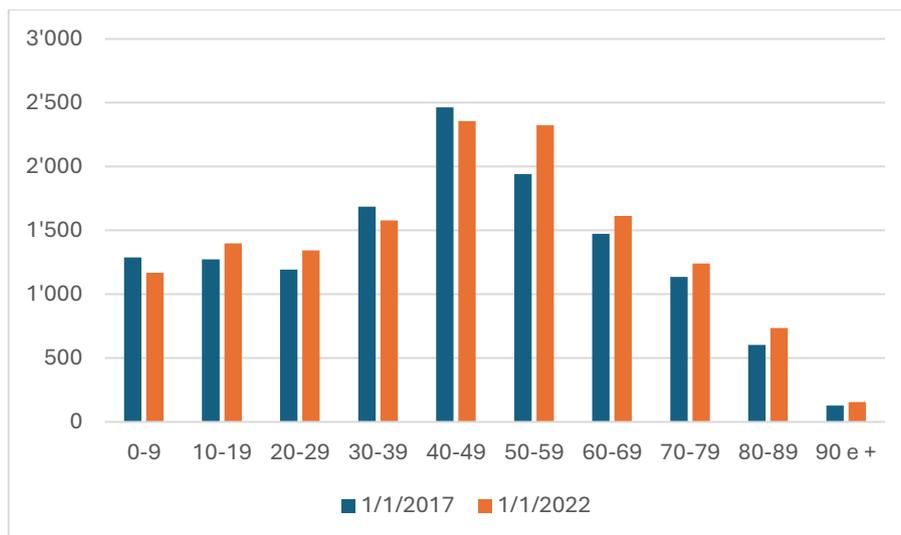
fascia d'età	1/1/2017	1/1/2022	diff 22/17
0-9	1'288	1'167	-9.4%
10-19	1'274	1'399	9.8%
20-29	1'193	1'344	12.7%
30-39	1'685	1'579	-6.3%
40-49	2'463	2'357	-4.3%
50-59	1'942	2'324	19.7%
60-69	1'474	1'613	9.4%
70-79	1'135	1'240	9.3%
80-89	602	735	22.1%
90 e +	128	155	21.1%
totale	13'184	13'913	5.5%

popolazione residente – fonte ISTAT

Prosegue, seppur con incremento percentuale inferiore, il **trend di crescita demografica** già registrato dall’analisi dei dati del PUMS.

Nel 2022 le due fasce di popolazione più numerose sono risultate essere 40-49 e 50-59 anni.

Si registra un incremento della popolazione sia nella fascia giovane (0-29 anni, +4.1%), in quella attiva (30-59, +2,8%) che in quella anziana (60+, +12.1%) con un leggero aumento della percentuale di popolazione anziana (dal 25.3% al 26.9%).



distribuzione della popolazione residente per fasce d'età – fonte ISTAT

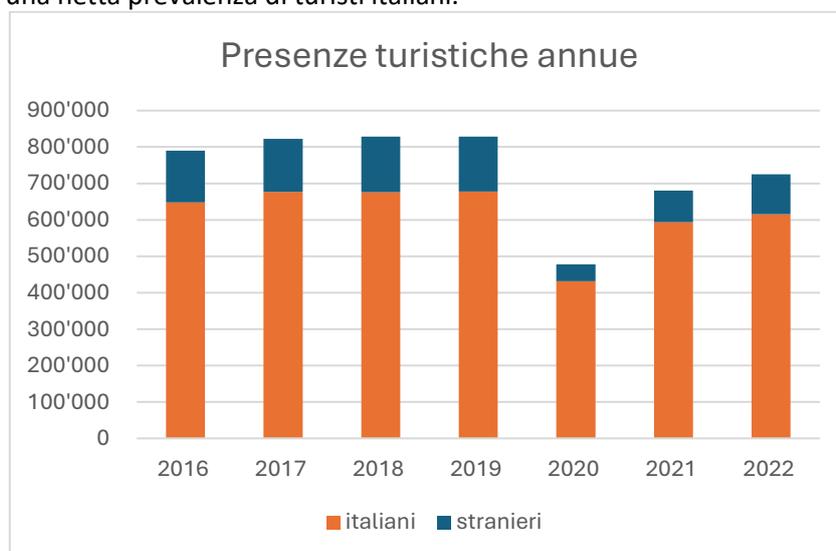
1.2.2 Domanda turistica

Per lo stesso periodo, sempre da fonte ISTAT, sono stati elaborati i dati relativi all'utenza turistica.

Anno	ARRIVI			PRESENZE			GIORNI MEDI PERMANENZA		
	italiani	stranieri	tot	italiani	stranieri	tot	italiani	stranieri	tot
2022	121'388	18'692	140'080	615'203	109'802	725'005	5.1	5.9	5.2
2021	114'681	14'843	129'524	593'424	87'254	680'678	5.2	5.9	5.3
2020	87'481	8'255	95'736	431'389	46'708	478'097	4.9	5.7	5.0
2019	133'613	25'840	159'453	677'317	150'987	828'304	5.1	5.8	5.2
2018	128'481	26'292	154'773	675'833	152'720	828'553	5.3	5.8	5.4
2017	128'702	24'959	153'661	676'495	145'553	822'048	5.3	5.8	5.3
2016	122'357	24'035	146'392	647'900	142'089	789'989	5.3	5.9	5.4

domanda turistica nel territorio comunale (fonte ISTAT)

Dai dati si osserva una netta prevalenza di turisti italiani.



domanda turistica nel territorio comunale (fonte ISTAT)

Dal 2019 (anno pre-COVID) il calo di utenza turistica registrato è del 12.5% circa. La durata media dei soggiorni è inferiore alla settimana e senza particolare differenza tra gli utenti italiani e stranieri.

1.2.3 Strutture ricettive

In tabella è rappresentata l'offerta di servizi ricettivi registrata da ISTAT dal 2016 al 2022

Anno	Esercizi	Posti letto
2022	259	11'860
2021	250	11'924
2020	241	11'921
2019	250	12'441
2018	251	12'497
2017	228	12'364
2016	147 ¹	11'966

offerta turistica nel territorio comunale - fonte ISTAT

Sempre in riferimento al periodo 2019-2022 si segnala un calo del numero di posti letto del 4.7% circa.



offerta turistica nel territorio comunale - fonte ISTAT

1.3 Rete e servizi di trasporto pubblico

1.3.1 Servizi ferroviari

Non si segnalano significative variazioni nello schema di offerta di servizi ferroviari alla stazione di Misano: il servizio continua ad essere programmato in modo non cadenzato e disomogeneo con un vuoto di servizio nella fascia di metà mattina.

¹ la differenza significativa del dato relativo agli esercizi 2016 è principalmente dovuta ad una variazione nel sistema di conteggio degli "alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale" rispetto agli anni successivi

Rispetto al quadro orario di confronto (2018), oltre ad alcune variazioni di qualche minuto, si segnala l'aggiunta di un treno da Cattolica a Bologna in transito alle ore 6:32 (con arrivo alle 7:57 a Bologna) e di un treno Pesaro->Rimini con transito da Misano alle ore 9:56.
Sono invece stati cancellati i treni delle 12:56 per Ravenna.

1.3.2 Servizi autobus

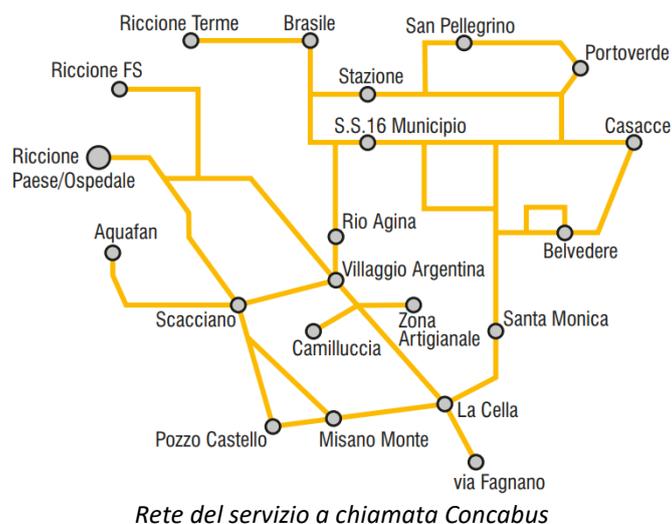
Dalla lettura dei quadri orari del servizio di linea di trasporto pubblico locale su gomma non si registrano variazioni significative sullo schema del trasporto pubblico locale, costituito da due linee con servizio giornaliero:

- Linea 124 Morciano-Cella-Vill. Argentina-Riccione-Rimini;
- Linea 125 Cattolica-Misano-Riccione;

e 5 linee di trasporto pubblico in prevalenza a servizio dell'utenza scolastica perché caratterizzate dall'assenza di corse in ora di punta della sera:

- Linea 55 Cella-Santamonica-Belvedere-Misano-Riccione;
- Linea 61 Scacciano-Vill. Argentina-Misano;
- Linea 134 Morciano-S. Giovanni-Cattolica-Misano-Riccione-Rimini;
- Linea 172 Morciano-Misano Monte-Scacciano-Riccione-Rimini;
- Linea 178 Morciano-Cella-Santamonica-Misano-Riccione.

È stato inoltre mantenuto il servizio a chiamata CONCABUS MISANO, avviato in via sperimentale nel 2018, esteso sul territorio Comunale con alcune fermate in Comune di Riccione.



Il servizio è attivo dal lunedì al sabato dalle ore 8:00 alle 19:00

2 Analisi della mobilità stradale

In questo paragrafo vengono presentati i dati aggiornati dei flussi di traffico estratti dal sistema MTS. I dati così aggiornati vengono confrontati con quelli presentati nel PUMS.

Sono poi inseriti i dati relativi alle indagini dirette sui flussi di traffico e sulla presenza di sosta effettuate in periodo invernale (febbraio 2024) e estivo (luglio 2024) in corrispondenza dei punti di rilievo esaminati in fase di redazione del PUMS così da poter effettuare un confronto diretto.

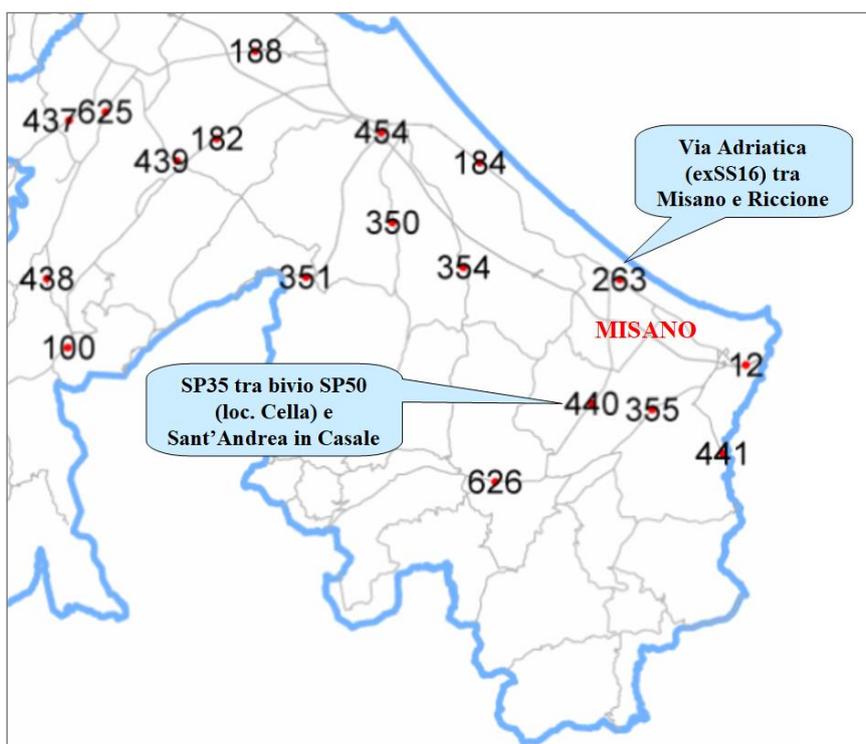
L'ultimo paragrafo contiene i dati aggiornati relativi all'incidentalità stradale e l'analisi dei punti più critici.

2.1 Informazioni disponibili sui flussi veicolari

Per quanto riguarda il traffico veicolare su strada, una importante fonte informativa è costituita dal Sistema regionale di rilevazione dei flussi di traffico dell'Emilia-Romagna.

Di interesse per la viabilità di Misano sono presenti due postazioni del Sistema regionale e precisamente:

- la postazione 263 sulla via Adriatica (SS16) tra Misano e Riccione,
- la postazione 440 sulla SP35 tra bivio con la SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale



Estratto della mappa delle postazioni regionali di rilievo dei flussi con evidenziate le postazioni di interesse

Le seguenti tabelle sono delle elaborazioni dei dati forniti dal Sistema regionale, e riguardano i flussi rilevati nelle postazioni citate nei mesi: di febbraio e luglio 2023 per la sezione 263, di febbraio 2022 per la sezione 440 e di luglio 2021 per la sezione 440. I flussi sono suddivisi per direzione di marcia, giorno, ora e categoria di veicolo. Purtroppo, non sono disponibili dati relativi alla sezione 440 per il 2023 o per il periodo estivo 2022.

Una prima analisi riguarda l'andamento settimanale dei flussi nelle due postazioni, confrontando i flussi giornalieri medi di marzo e di luglio, ove possibile.

Inoltre, si confrontano i dati raccolti con quanto emerso durante la scorsa indagine. I dati relativi al 2017 sono stati rimaneggiati eliminando la componente moto dalle componenti di traffico, dato non più disponibile per gli anni successivi.

Per la postazione 263, lungo l'adriatica, si registra una diminuzione dei flussi circolanti intorno al 6%, ad esclusione dei fine settimana invernali, con cali nell'ordine del 20%. La differenza ulteriore è riconducibile al confronto di dati relativi a due mesi differenti, febbraio 2023 e marzo 2017, considerando le gite del fine settimana più frequenti a marzo che a febbraio.

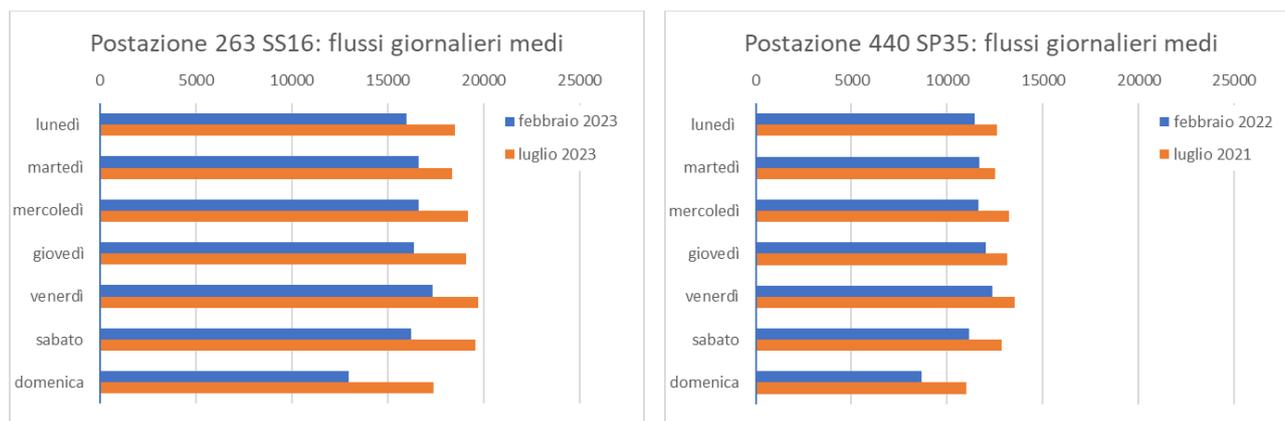
Per quanto riguarda i dati della sezione 440 si registra una lieve diminuzione dei flussi invernali, con eccezione della domenica, ma un aumento dei flussi tra luglio 2017 e luglio 2021 nell'ordine del 10% sulla settimana.

Per entrambe le sezioni si registra un flusso circolante maggiore durante il periodo estivo piuttosto che nel periodo invernale, con differenze che raggiungono il +30% la domenica.

gg	Postazione 263					Postazione 440				
	feb-23	Δ 2017	lug-23	Δ 2017	diff lug/feb	feb-22	Δ 2017	lug-21	Δ 2017	diff lug/feb
lun	16'001	-8%	18'486	-7%	16%	11'421	-2%	12'585	6%	10%
mar	16'610	-5%	18'340	-7%	10%	11'660	1%	12'523	11%	7%
mer	16'626	-7%	19'209	-2%	16%	11'623	-2%	13'211	9%	14%
gio	16'391	-8%	19'086	-3%	16%	12'038	-2%	13'124	13%	9%
ven	17'353	-8%	19'722	-6%	14%	12'340	-2%	13'515	13%	10%
sab	16'245	-14%	19'567	-5%	20%	11'141	-7%	12'860	9%	15%
dom	12'953	-22%	17'384	-7%	34%	8'654	-18%	11'017	-4%	27%

flussi di traffico medi giornalieri – fonte MTS Emilia Romagna

Le due postazioni presentano nel mese lavorativo/scolastico (febbraio) valori medi giornalieri dell'ordine dei 16 mila veicoli/gg per la via Adriatica e di 11 mila per la SP35; questa differenza si accentua nel mese estivo (luglio) nel quale la SS16 supera i 18/19 mila veicoli/gg mentre la SP35 si aggira tra i 12 e 13 mila.



flussi di traffico medi giornalieri – fonte MTS Emilia Romagna

L'andamento settimanale risulta simile sia per postazione che per stagione con valori in lieve crescita da lunedì a venerdì ma comunque abbastanza costanti fino al sabato e un netto calo la domenica.

La composizione del traffico nei giorni feriali (lun÷ven) e nel fine settimana non è costante né per quanto riguarda la sezione né per quanto riguarda la stagione.

Per la sezione 263:

- nei fine settimana diminuiscono molto i pesanti e i commerciali in generale;

- le auto registrano un picco il venerdì nel periodo lavorativo e il sabato in quello estivo, diminuendo la domenica;
- gli autobus sono meno frequenti nel periodo invernale, con un aumento da 7 a 96 tra le domeniche di febbraio e quelle di luglio.

Postaz. 263	feb-23				lug-23				
	Gg settimana	auto	comm legg/medi	comm pesanti	autobus	auto	comm legg/medi	comm pesanti	autobus
	lunedì	14856	931	186	28	16966	1259	220	41
	martedì	15347	1031	201	31	16683	1361	246	50
	mercoledì	15407	989	202	29	17302	1362	520	24
	giovedì	15194	998	170	29	17608	1251	207	22
	venerdì	16071	1051	198	34	18083	1425	166	48
	sabato	15607	557	47	34	18553	932	42	40
	domenica	12659	280	7	7	16664	592	33	96

flussi di traffico medi giornalieri, conteggi classificati postazione 263 – fonte MTS Emilia Romagna

Per la sezione 440:

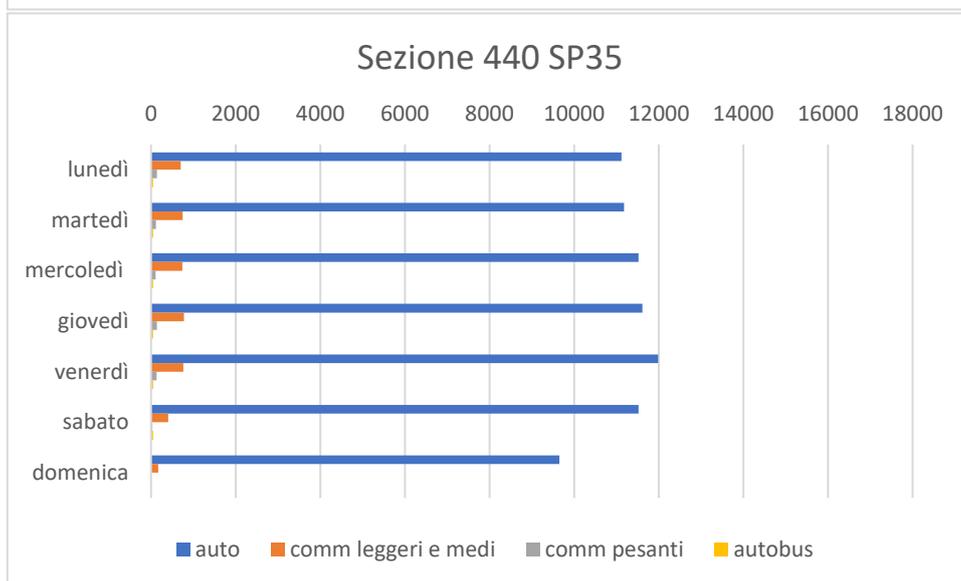
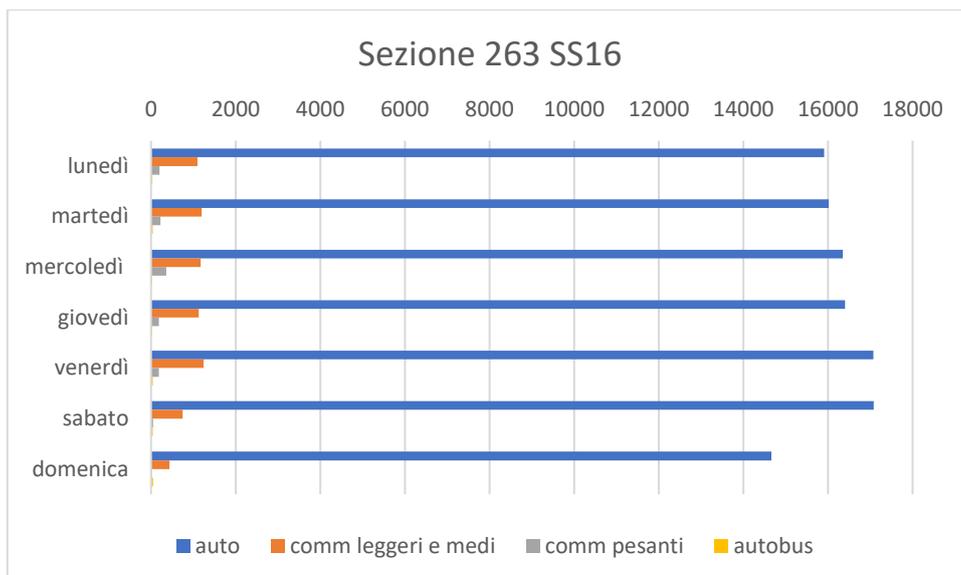
- i veicoli commerciali diminuiscono unicamente la domenica, mentre si mantengono circa costanti tra lunedì e sabato;
- le auto registrano un picco il venerdì, diminuendo nettamente la domenica;
- gli autobus sono generalmente più frequenti in periodo lavorativo con circa 60 presenze bidirezionali tra lunedì e sabato e solamente 10 la domenica. Nel periodo estivo si mantengono i flussi domenicali, mentre diminuiscono molto i transiti settimanali.

Postaz. 440	feb-22				lug-21				
	Gg settimana	auto	comm legg/medi	comm pesanti	autobus	auto	comm legg/medi	comm pesanti	autobus
	lunedì	10555	671	136	60	11683	730	136	37
	martedì	10783	706	111	60	11574	795	118	36
	mercoledì	10759	701	105	58	12289	774	111	38
	giovedì	11101	744	135	59	12132	809	147	36
	venerdì	11397	756	130	57	12571	772	137	35
	sabato	10651	391	37	63	12387	414	26	34
	domenica	8499	142	3	10	10799	199	6	13

flussi di traffico medi giornalieri, conteggi classificati postazione 440 – fonte MTS Emilia Romagna

Nella postazione sulla SS16 i veicoli commerciali rappresentano mediamente l'8% del traffico totale nei giorni feriali, e scendono al 4.4% il sabato e al 3.0% la domenica.

Sulla SP35 l'andamento è il medesimo con quote più basse per i commerciali: 7.0% nei giorni feriali, 3.6% il sabato e 1.8% la domenica.



flussi di traffico medi giornalieri, conteggi classificati – fonte MTS Emilia Romagna

Per quanto riguarda la distribuzione dei flussi per direzione e per ora, la seguente tabella riporta i valori relativi alla postazione sulla via Adriatica.

La tabella distingue i flussi rilevati a febbraio da quelli di luglio, riportando i valori medi relativi ai giorni feriali (lun-ven) e quelli relativi al sabato.

Ora	Sezione 263 SS16 - Valori di traffico giornaliero medio per giorno feriale e sabato							
	Mese di luglio				Mese di febbraio			
	Settimana		Sabato		Settimana		Sabato	
	Verso Misano	Verso Riccione	Verso Misano	Verso Riccione	Verso Misano	Verso Riccione	Verso Misano	Verso Riccione
00:00	230	223	323	397	89	80	117	123
01:00	136	90	211	201	46	36	89	58
02:00	81	51	125	105	32	25	51	31
03:00	75	43	86	89	23	22	39	15
04:00	91	59	72	93	32	33	39	32
05:00	124	114	114	96	74	69	68	55
06:00	207	257	180	189	162	206	128	165
07:00	404	468	303	311	395	461	281	363
08:00	510	607	426	502	517	557	397	469

09:00	502	617	511	643	446	537	429	525
10:00	542	592	583	633	484	577	516	582
11:00	544	553	578	602	499	579	556	612
12:00	531	551	529	547	508	580	555	617
13:00	482	472	449	425	487	489	452	488
14:00	507	557	419	475	523	528	465	499
15:00	535	565	483	510	527	590	498	638
16:00	566	582	470	525	564	639	539	664
17:00	612	619	533	538	601	649	566	670
18:00	625	631	578	573	558	664	536	593
19:00	580	537	654	586	506	500	542	509
20:00	492	423	634	544	338	322	433	411
21:00	346	363	424	513	198	207	269	295
22:00	340	374	384	504	156	170	213	247
23:00	360	369	450	577	135	129	232	279

flussi di traffico andamento orario, postazione 263 – fonte MTS Emilia Romagna

In questa postazione i flussi sono consistenti in entrambe le direzioni, mantenendo valori medio/alti dalle 8:00 alle 20:00; la fascia oraria con flussi medio/alti si prolunga nel mese di luglio fino alle 23:00 nei giorni feriali e fino alle 24:00 al sabato.

Sezione 440 SP35 - Valori di traffico giornaliero medio per giorno feriale e sabato

Ora	Mese di luglio				Mese di febbraio			
	Settimana		Sabato		Settimana		Sabato	
	Verso Morciano	Verso Misano	Verso Morciano	Verso Misano	Verso Morciano	Verso Misano	Verso Morciano	Verso Misano
00:00	163	61	234	89	50	27	92	58
01:00	90	23	150	37	24	9	70	22
02:00	48	15	80	18	10	7	37	14
03:00	29	11	54	15	6	9	27	11
04:00	27	20	39	24	12	16	25	17
05:00	61	83	60	73	41	60	45	46
06:00	149	283	108	221	119	215	86	133
07:00	275	548	187	400	342	540	180	311
08:00	347	551	221	454	379	521	265	345
09:00	289	441	282	494	299	381	309	413
10:00	306	384	346	484	318	331	374	409
11:00	365	343	392	442	342	320	426	390
12:00	451	354	428	369	447	379	473	357
13:00	357	325	291	285	406	374	350	267
14:00	323	390	262	345	364	392	321	326
15:00	374	375	316	348	366	368	340	412
16:00	381	390	347	337	425	413	365	407
17:00	464	436	385	343	532	442	406	420
18:00	565	423	534	347	537	434	376	364
19:00	519	362	529	366	419	303	346	310
20:00	330	277	425	357	231	179	271	242
21:00	210	204	247	285	129	124	154	163
22:00	203	139	248	198	107	91	159	149
23:00	205	108	263	189	94	57	186	119

flussi di traffico andamento orario, postazione 440 – fonte MTS Emilia Romagna

In questa postazione si registra una chiara polarizzazione dei flussi verso la costa alla mattina e verso l'entroterra la sera.

La mattina, l'ora di punta dei giorni feriali è fra le 8:00 e le 9:00 mentre il sabato si colloca fra le 10:00 e le 11:00; la punta della sera si registra sempre fra le 18:00 e le 19:00.

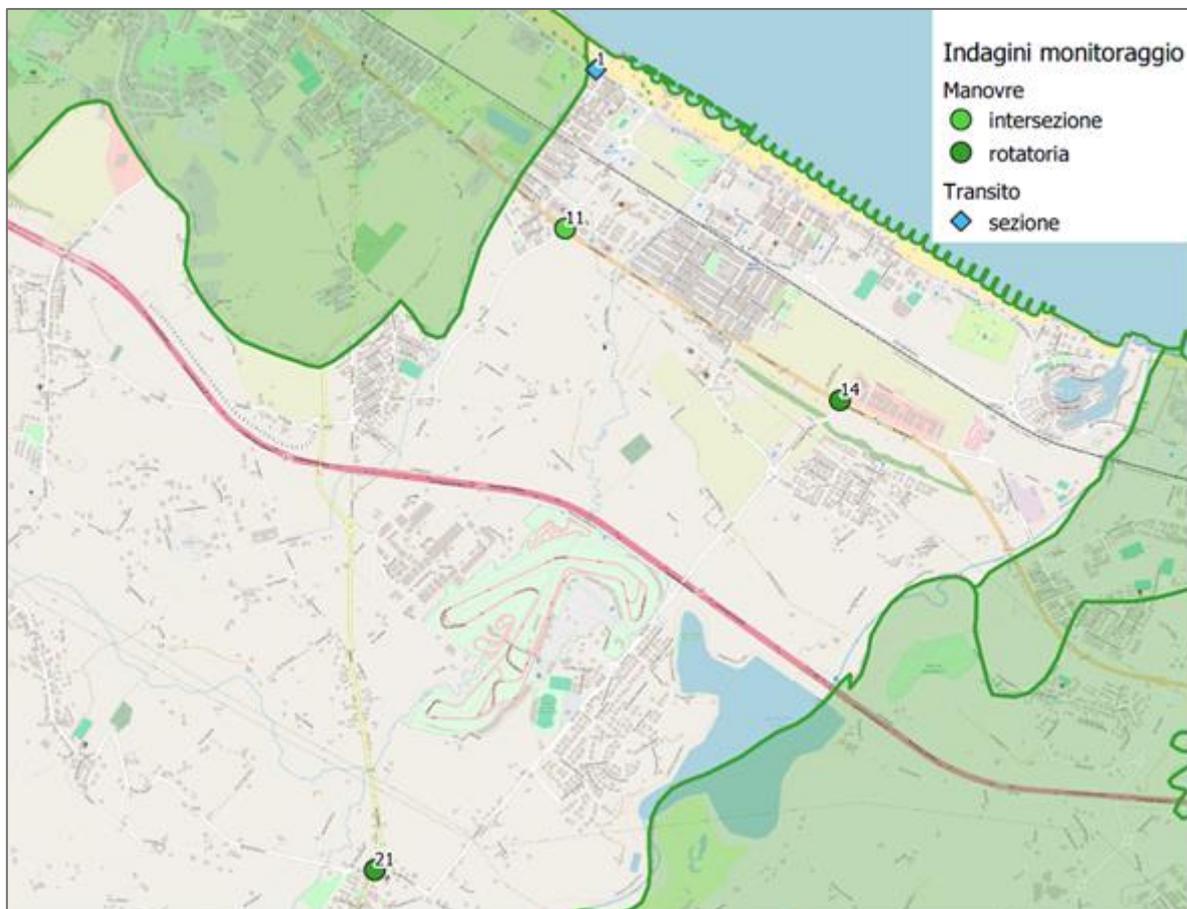
2.2 Indagini svolte sui flussi di traffico

2.2.1 Traffico / bassa stagione

I rilievi di traffico sono stati svolti nel mese di febbraio 2024 e cioè in periodo lavorativo/scolastico (analoga indagine è stata effettuata nel mese di luglio, rappresentativo del periodo estivo/turistico).

Nel mese di febbraio (precisamente nel giorno di martedì 6) è stata condotta una campagna di indagine, comprendente il rilievo dei flussi veicolari transitati e/o in manovra alle seguenti sezioni stradali ed intersezioni (vedi anche mappa seguente):

Sezione	Strada / incrocio	Località
1	Litoranea Nord	In prossimità del confine con Riccione
11	Incrocio SS16 Adriatica / del Mare / Grotta	Misano Brasile
14	Rotonda SS16 Adriatica / SP50	Misano Belvedere
21	Rotonda SP35 / SP50	Cella



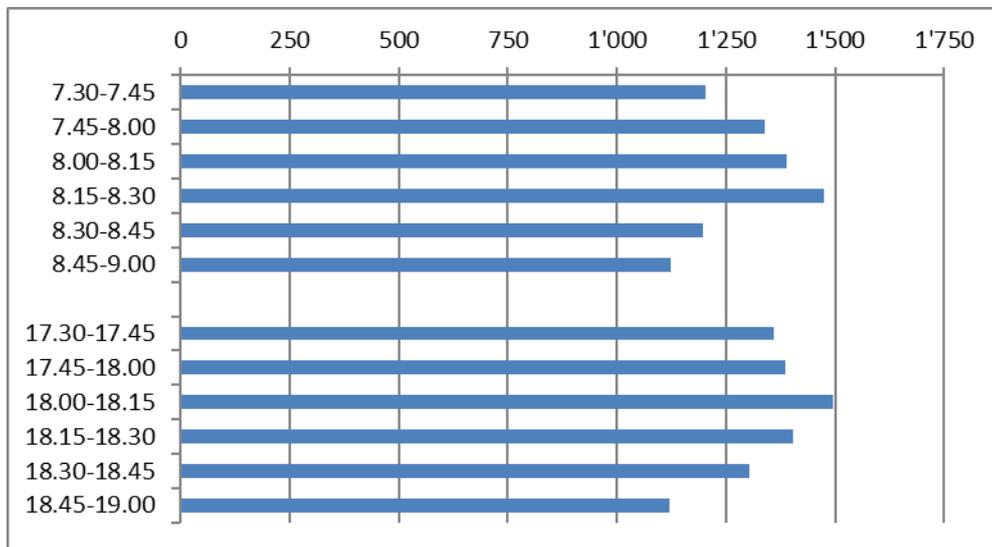
Collocazione delle sezioni di rilievo del traffico

I conteggi sono stati effettuati in un giorno di normale funzionamento delle attività economiche e scolastiche durante il periodo di punta del mattino dalle 7:30 alle 9:00 e di punta della sera dalle 17:30 alle 19:00, in tutti i punti indicati.

Le sezioni scelte ricalcano le principali sezioni indagate per il PUMS 2019, con la possibilità di un confronto diretto tra i due conteggi.

Andamento temporale dei flussi

Le sezioni sono state rilevate sia al mattino che alla sera ed è quindi possibile effettuare il seguente confronto dell'andamento temporale dei flussi.

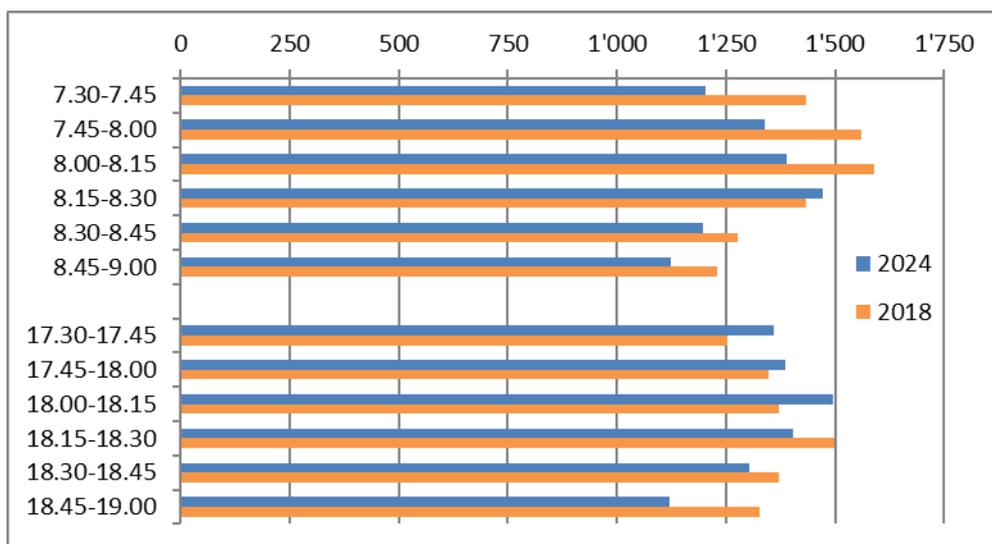


numero totale di veicoli rilevati per quarto d'ora nelle sezioni 1, 11, 14 e 21

Il mattino presenta una punta di traffico tra le 07:45 e le 08:30, con andamenti simili negli altri quarti d'ora indagati.

Alla sera l'andamento è più omogeneo, con punta tra le 17:30 e le 18:30.

Rispetto ai conteggi effettuati nel 2018 si registra nelle ore del mattino, una **contrazione dei flussi** veicolari pari al 9%. La variazione serale è invece nell'introno dell'1%, ed è quindi trascurabile. Varia tuttavia il periodo di punta, concentrato un quarto d'ora rispetto al 2018.



confronto flussi 2018-2024

Composizione del traffico per categoria di veicolo

La seguente tabella riporta i valori dei flussi suddivisi per categoria di veicolo.

	auto+furgoni	camion	bus	artic	moto	bici
7:30-9:00	91.9%	5.4%	0.4%	0.3%	1.4%	0.6%
17:30-19:00	96.2%	1.6%	0.1%	0.1%	1.3%	0.6%

composizione media del parco circolante – indagini 2024

Al mattino si registra un tasso più alto di veicoli pesanti, pari al 5.7% dei veicoli totali. Questo valore si riduce la sera con una percentuale di 1.7% di veicoli pesanti sul totale. I veicoli leggeri (auto e furgoni) costituiscono ovviamente la percentuale maggiore di traffico, oltre il 90%.

Le percentuali di presenza dei mezzi commerciali variano –oltre che per fascia oraria- anche a seconda della direttrice, come si legge dalla seguente tabella.

	7:30-9:00		17:30-19:00	
	auto+furg	camion+artic	auto+furg	camion+artic
Litoranea (sez. 1)	88.3%	4.3%	94.9%	1.9%
Adriatica (sez. 11 e 14)	92.2%	6.0%	95.6%	2.7%
Entroterra (sez. 21)	92.5%	5.4%	96.3%	2.5%

composizione media del parco circolante per ambiti – indagini 2024

I seguenti flussogrammi sono espressi in veicoli equivalenti in ora di punta.

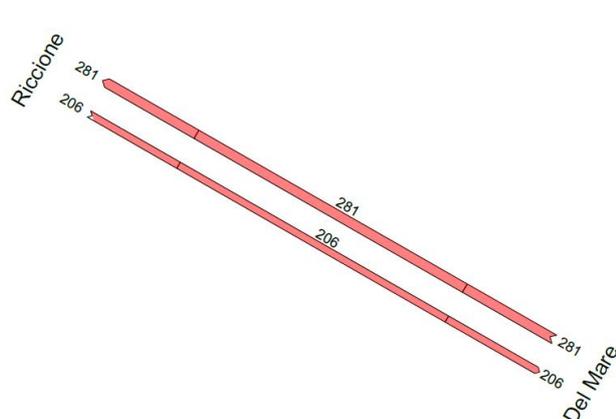
I veicoli equivalenti vengono calcolati utilizzando i seguenti coefficienti di omogeneizzazione:

- auto e furgoni 1.0
- camion 2.5
- bus 4.5
- articolati 3.5
- moto 0.5
- bici 0.3

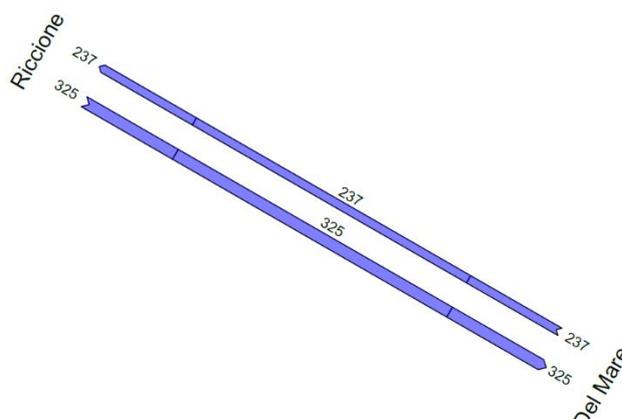
Le ore di punta individuate –in termini di veicoli equivalenti- sono l'intervallo 7:30-8:30 al mattino e l'intervallo 17:30-18:30 alla sera.

Alla sera, anche se l'andamento dei veicoli totali indicherebbe una punta spostata di un quarto d'ora in avanti, in termini di veicoli equivalenti l'ora di punta è proprio dalle 17:30 alle 18:30, in quanto i veicoli commerciali pesanti calano decisamente dopo le 18:30.

Dettaglio dei flussi sulla Litoranea sezione 1



Sez.1 - ora punta del mattino



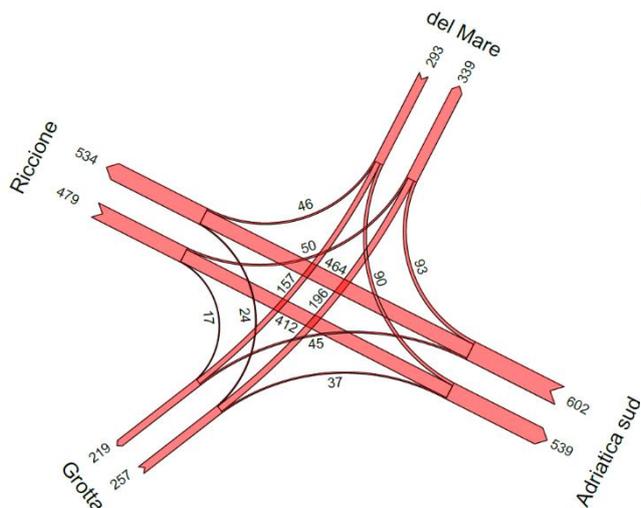
Sez.1 - ora punta della sera

Il flusso risulta più alto verso Riccione la mattina, mentre è polarizzato in direzione Cattolica la sera. Si tratta comunque di flussi ridotti, nettamente minori rispetto a quelli registrati nel 2018.

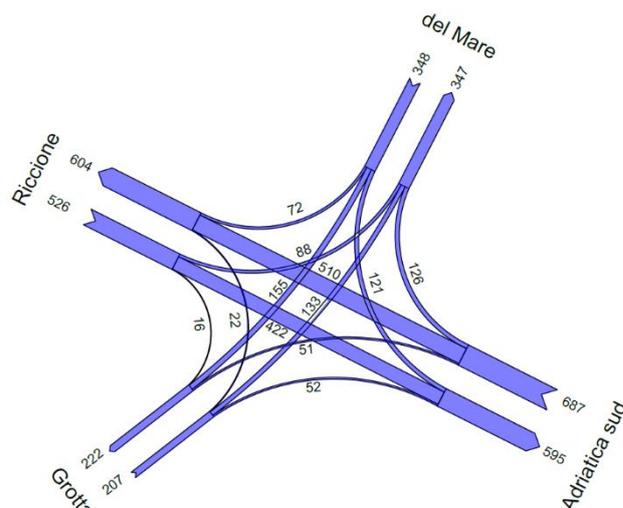
In particolare la mattina il calo registrato rispetto al 2018 è del 45%, con flussi in calo sulla direttrice Misano-Riccione. Il calo può essere ricondotto alle modifiche della circolazione avvenute sul lungo mare.

	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	Δ%	2018	2024	Δ	Δ%
Intersezione 1	893	487	-406	-45%	833	562	-271	-33%

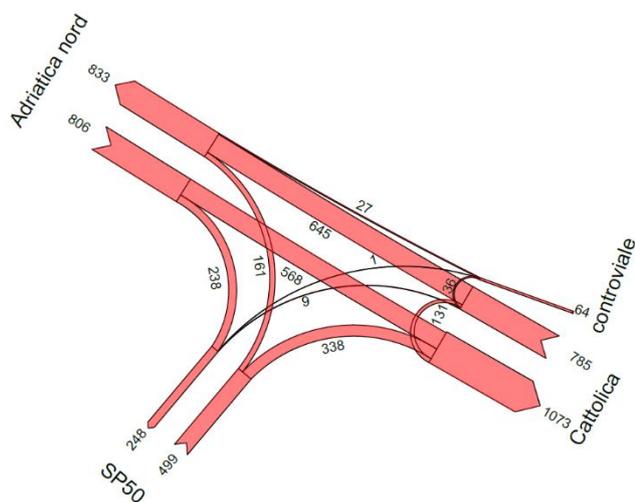
Dettaglio dei flussi sull'Adriatica - sezioni 11, e 14



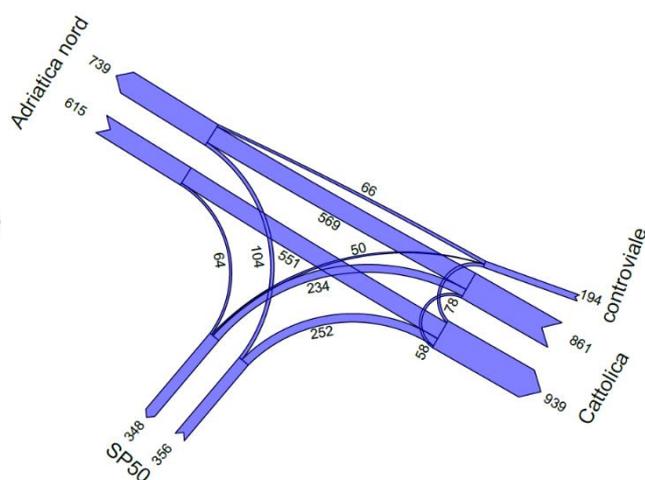
Sez.11 - ora punta del mattino



Sez.11 - ora punta della sera



Sez.14 - ora punta del mattino



Sez.14 - ora punta della sera

All'intersezione con via Grotta e via del mare non si rileva una particolare polarizzazione dei flussi verso Riccione o verso Cattolica, dato che il traffico è abbastanza equilibrato fra le due direzioni. La situazione risulta diversa alla rotonda con la SP50, che registra una polarizzazione dei flussi in direzione Cattolica dovuta ai flussi in svolta dalla SP50.

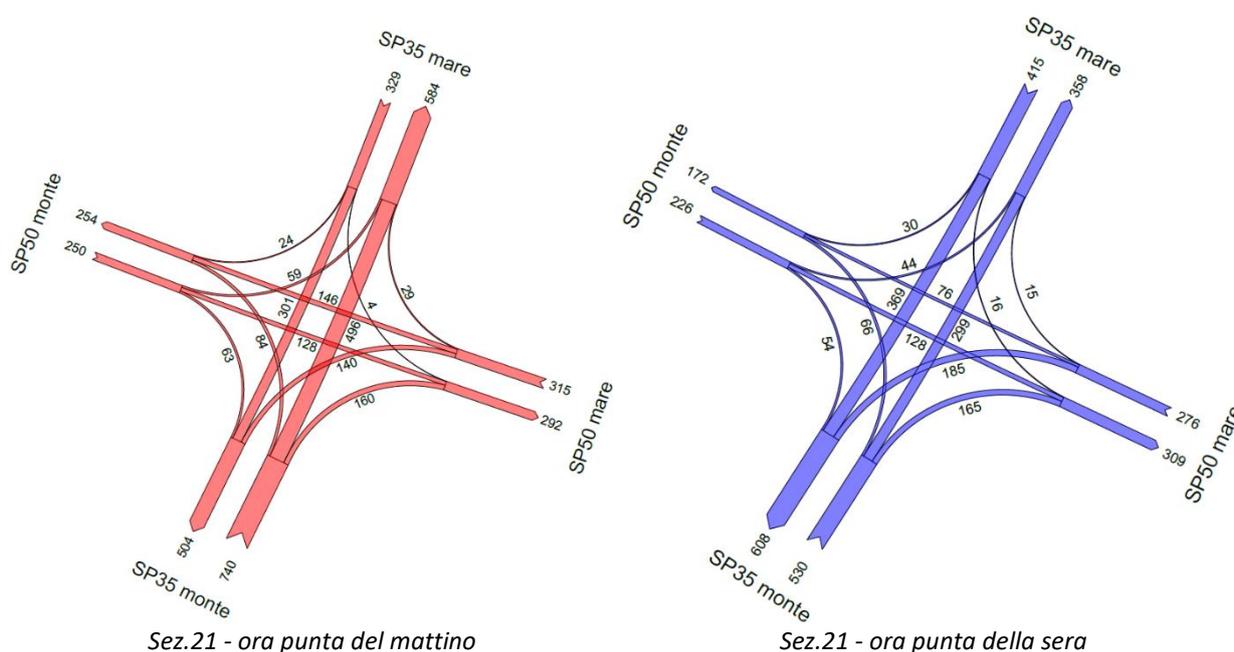
La rotonda con la SP50 è l'unico incrocio, fra quelli rilevati, che supera i 2 mila veicoli in ora di punta del mattino.

La sera si registra un ingresso in rotatoria di circa 200 veicoli dal controviaie di Bandieri, determinata presumibilmente più che dalle uscite dall'area commerciale, da una quota di veicoli che utilizzano la controstrada per by-passare l'accodamento in accesso alla rotatoria che si registra sull'Adriatica.

Rispetto al 2018 si registra un lieve calo dei flussi registrati, trascurabile su entrambe le intersezioni, soprattutto considerando le modifiche avvenute all'intersezione 11, semaforizzata nel 2018 e regolata tramite rotatoria al giorno d'oggi.

	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	Δ%	2018	2024	Δ	Δ%
Intersezione 11	1810	1630	-179	-10%	1761	1768	7	0%
Intersezione 14	2213	2154	-59	-3%	2086	2026	-61	-3%

Dettaglio dei flussi all'intersezione SP50/SP35 (sezione 21)



Si registra in questa rotatoria un flusso prevalente lungo la SP35 da Cella verso la costa la mattina e nel verso contrario la sera, seppur meno evidente. Non si registrano significative variazioni di traffico all'intersezione.

	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	Δ%	2018	2024	Δ	Δ%
Intersezione 21	1585	1633	47.9	3%	1379	1446	67	5%

2.2.2 Traffico / alta stagione

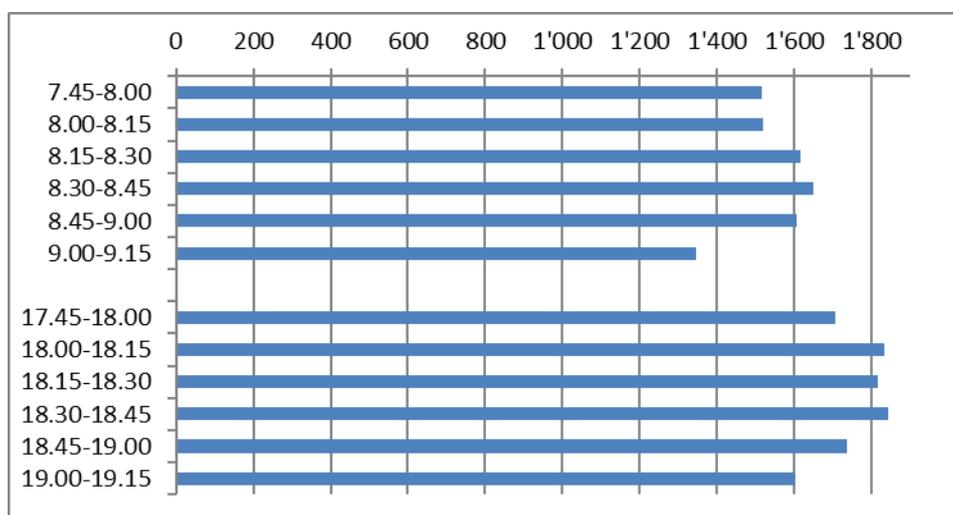
Analoghi rilievi di traffico sono stati svolti nel mese di luglio 2024 e cioè in periodo estivo/turistico.

Nel mese di luglio (precisamente nei giorni di mercoledì 24 e giovedì 25 luglio) è stata condotta una campagna di indagine, comprendente il rilievo dei flussi veicolari transitati e/o in manovra alle medesime sezioni indagate nel periodo invernale.

I conteggi sono stati effettuati in un giorno di normale funzionamento delle attività economiche e ricettive durante il periodo di punta del mattino dalle 7:45 alle 9:15 e di punta della sera dalle 17:45 alle 19:15. Tutte e quattro le sezioni sono state rilevate sia al mattino che alla sera.

Andamento temporale dei flussi

Le sezioni sono state rilevate sia al mattino che alla sera ed è quindi possibile effettuare il seguente confronto dell'andamento temporale dei flussi.



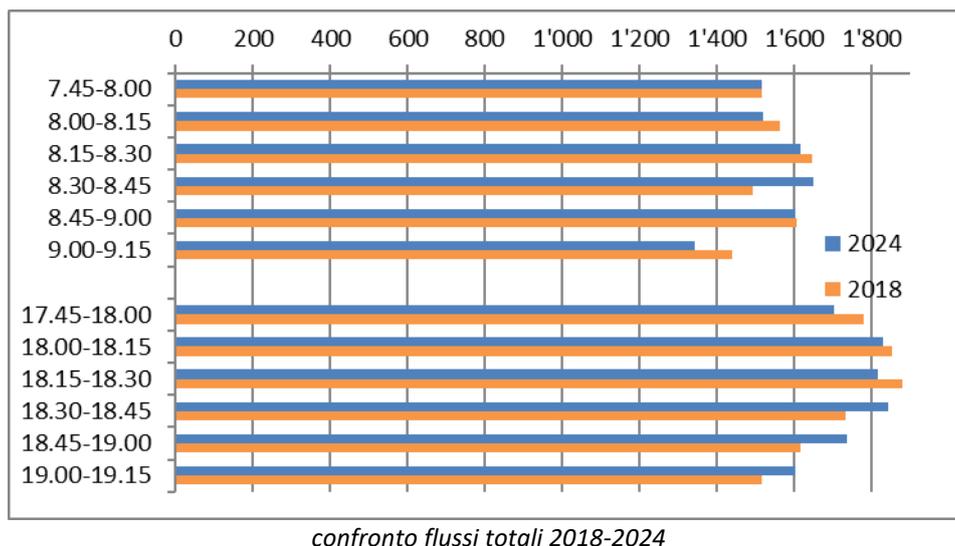
numero veicoli totali rilevati per quarto d'ora nelle sezioni 1, 11, 14 e 21

Il mattino presenta una punta di traffico tra le 08:00 e le 09:00. L'andamento mattutino dei flussi risulta abbastanza omogeneo, con un calo dei flussi nel quarto d'ora tra le 09:00 e le 09:15.

Alla sera si registrano flussi superiori. Anche in questo caso l'andamento ha un calo nell'ultimo quarto d'ora indagato. Considerando i veicoli equivalenti la punta si registra tra le 17:45 e le 18:45, mentre dal grafico, che rappresenta i veicoli totali senza distinzione di tipologia, la punta è ritardata di 15 minuti. Mentre la punta del 2018 risulta in ogni caso tra le 17:45 e le 18:45.

Rispetto ai conteggi effettuati nel 2018 si registra nelle ore del mattino, un lieve aumento dei flussi veicolari pari al 2%. Si tratta di una variazione ridotta e nel complesso trascurabile. Analizzando le singole intersezioni risulta invece interessante riportare le variazioni avvenute su due sezioni indagate: la sezione 1, posta sul **lungo mare**, registra una **riduzione dei flussi** dell'11%, mentre la sezione 11, posta sulla via **Adriatica interna** registra un **aumento dei flussi** pari al 10%. È quindi lecito ipotizzare che parte del traffico di attraversamento si sia spostato dal lungo mare alla strada statale interna, come auspicato nel PUMS.

La variazione serale è invece nell'intorno del -4%, con contrazioni dei flussi maggiori sul lungomare e all'intersezione 14. Aumenta invece il flusso veicolare all'intersezione 11.



Composizione del traffico per categoria di veicolo

La seguente tabella riporta i valori dei flussi suddivisi per categoria di veicolo.

	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici
7:30-9:00	73.0%	4.9%	0.3%	0.4%	14.6%	6.7%
17:30-19:00	73.0%	1.7%	0.2%	0.1%	19.9%	5.1%

composizione media del parco circolante – indagini 2024

Al mattino si registra un tasso più alto di veicoli pesanti, pari al 5.7% dei veicoli totali. Questo valore si riduce la sera con una percentuale di 2.0% di veicoli pesanti sul totale. I veicoli leggeri (auto e furgoni) costituiscono la percentuale maggiore di traffico, oltre il 70%, non trascurabile la percentuale di moto, che la sera arriva quasi al 20% e delle bici, sempre superiore al 5%.

Le percentuali di presenza dei mezzi commerciali variano –oltre che per fascia oraria- anche a seconda della direttrice, come si legge dalla seguente tabella.

	7:30-9:00		17:30-19:00	
	auto+furg	camion+artic	auto+furg	camion+artic
Litoranea (sez. 1)	51.6%	4.2%	50.4%	1.3%
Adriatica (sez. 11 e 14)	75.1%	5.5%	75.9%	1.8%
Entroterra (sez. 21)	78.3%	5.7%	78.2%	2.3%

composizione media del parco circolante per ambiti – indagini 2024

I seguenti flussogrammi sono espressi in veicoli equivalenti in ora di punta.

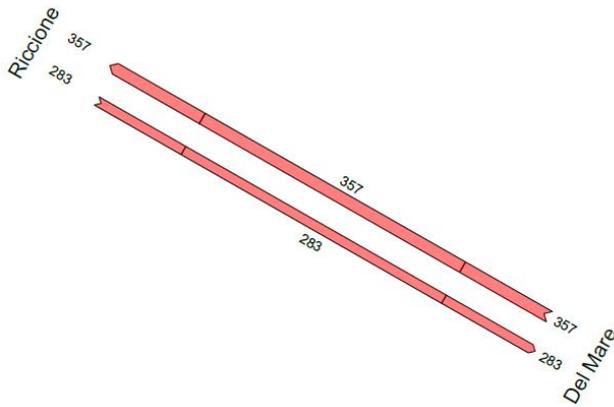
I veicoli equivalenti vengono calcolati utilizzando i seguenti coefficienti di omogeneizzazione:

- auto e furgoni 1.0
- camion 2.5
- bus 4.5
- articolati 3.5
- moto 0.5
- bici 0.3

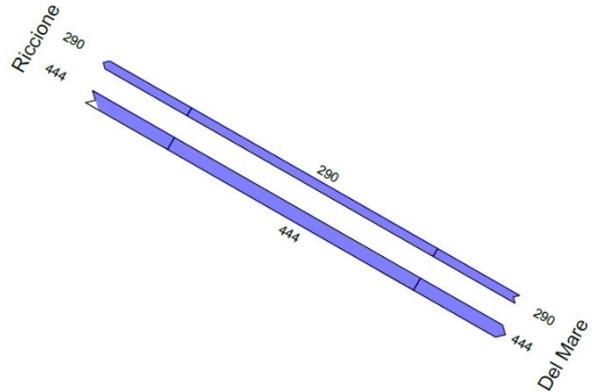
Le ore di punta individuate –in termini di veicoli equivalenti- sono l'intervallo 08:00-09:00 al mattino e l'intervallo 17:45-18:45 alla sera.

Alla sera, anche se l'andamento dei veicoli totali indicherebbe una punta spostata di un quarto d'ora in avanti, in termini di veicoli equivalenti l'ora di punta è proprio dalle 17:45 alle 18:45, in quanto i veicoli commerciali pesanti calano decisamente dopo le 18:45.

Dettaglio dei flussi sulla Litoranea sezione 1



Sez.1 - ora punta del mattino



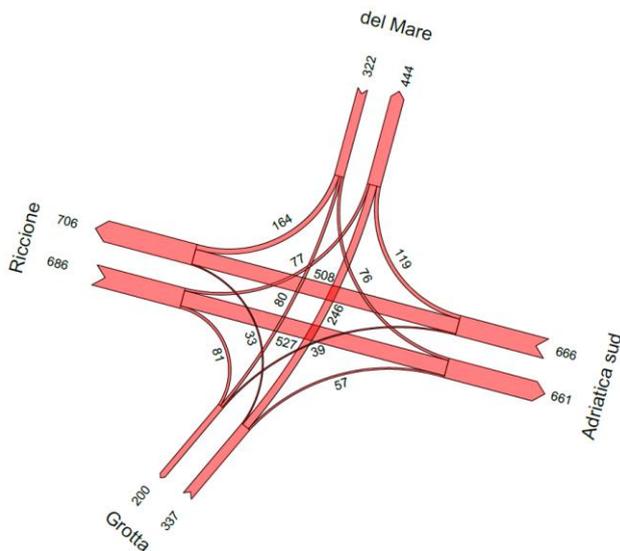
Sez.1 - ora punta della sera

Il flusso risulta più alto verso Riccione la mattina, mentre è polarizzato in direzione Cattolica la sera. Si tratta comunque di flussi ridotti, minori rispetto a quelli registrati nel 2018 di circa il 10%.

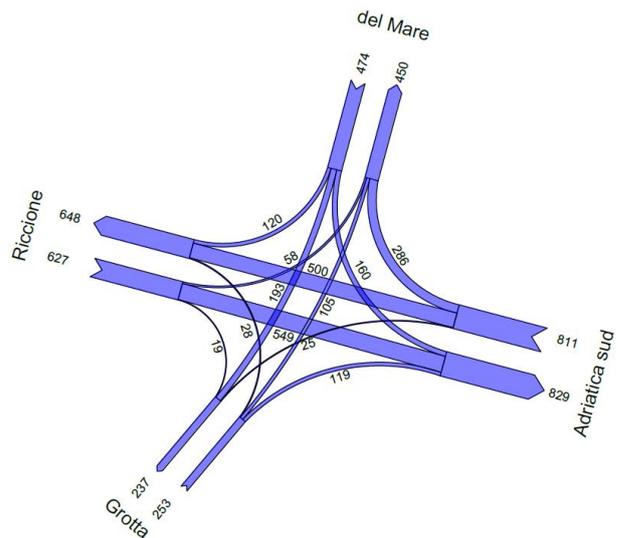
Il calo può essere ricondotto alle modifiche della circolazione avvenute sul lungo mare.

	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	Δ%	2018	2024	Δ	Δ%
Intersezione 1	720.7	640.2	-80.5	-11%	801.8	734.1	-67.7	-8%

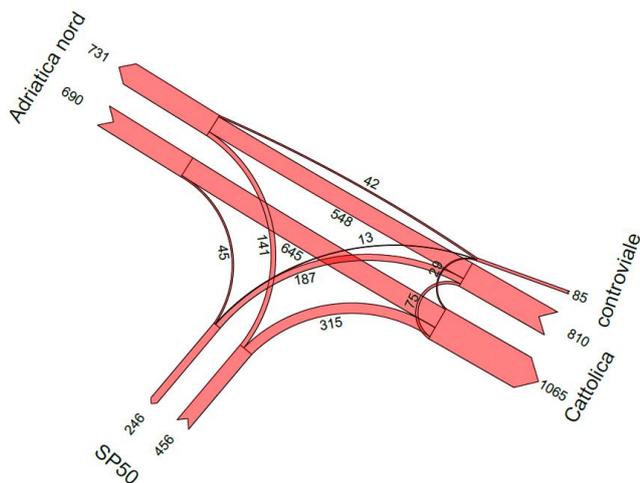
Dettaglio dei flussi sull'Adriatica - sezioni 11, e 14



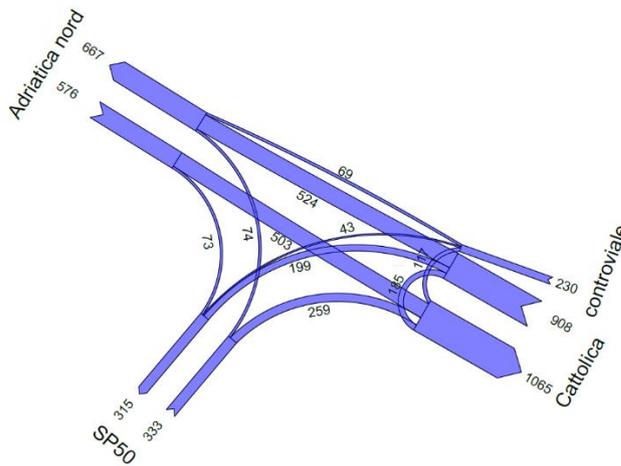
Sez.11 - ora punta del mattino



Sez.11 - ora punta della sera



Sez.14 - ora punta del mattino



Sez.14 - ora punta della sera

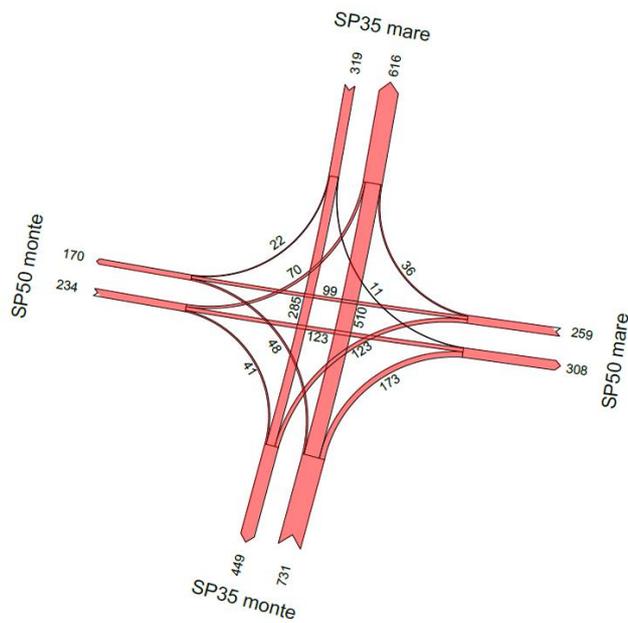
All'intersezione con via Grotta e via del mare non si rileva una particolare polarizzazione dei flussi verso Riccione o verso Cattolica, dato che il traffico è abbastanza equilibrato fra le due direzioni. La situazione risulta diversa alla rotatoria con la SP50, che registra una polarizzazione dei flussi in direzione Cattolica dovuta ai flussi in svolta da e per la SP50.

Entrambe le intersezioni superano i 2 mila veicoli in ora di punta del mattino.

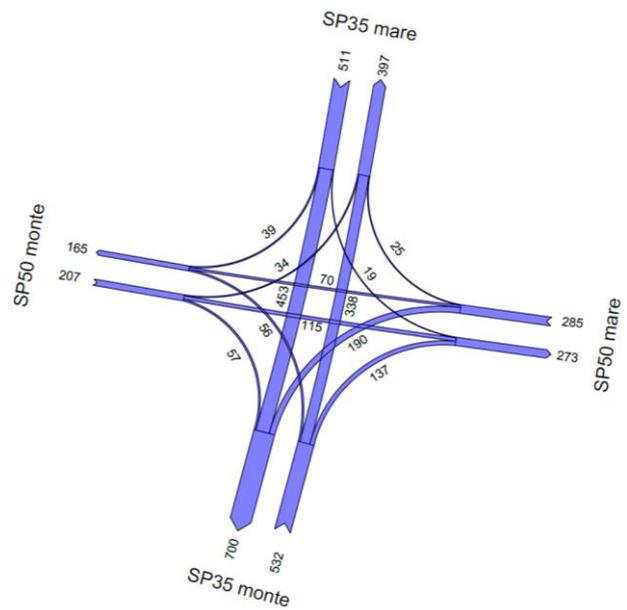
Rispetto al 2018 si registrano variazioni dei flussi registrati. In particolare, l'intersezione 11 registra un aumento dei flussi del 10% sia durante il periodo di punta della mattina che della sera. Considerando l'intersezione 14 si registra invece un lieve calo dei flussi la mattina e un netto calo serale.

	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	$\Delta\%$	2018	2024	Δ	$\Delta\%$
Intersezione 11	1829	2010	181.2	10%	1979	2164.3	185.3	9%
Intersezione 14	2098	2041	-56.8	-3%	2428.6	2046.8	-381.8	-16%

Dettaglio dei flussi all'intersezione SP50/SP35 (sezione 21)



Sez.21 - ora punta del mattino



Sez.21 - ora punta della sera

Si registra in questa rotonda un flusso prevalente lungo la SP35 da Cella verso la costa la mattina e nel verso contrario la sera, seppur meno evidente. Non si registrano significative variazioni di traffico all'intersezione.

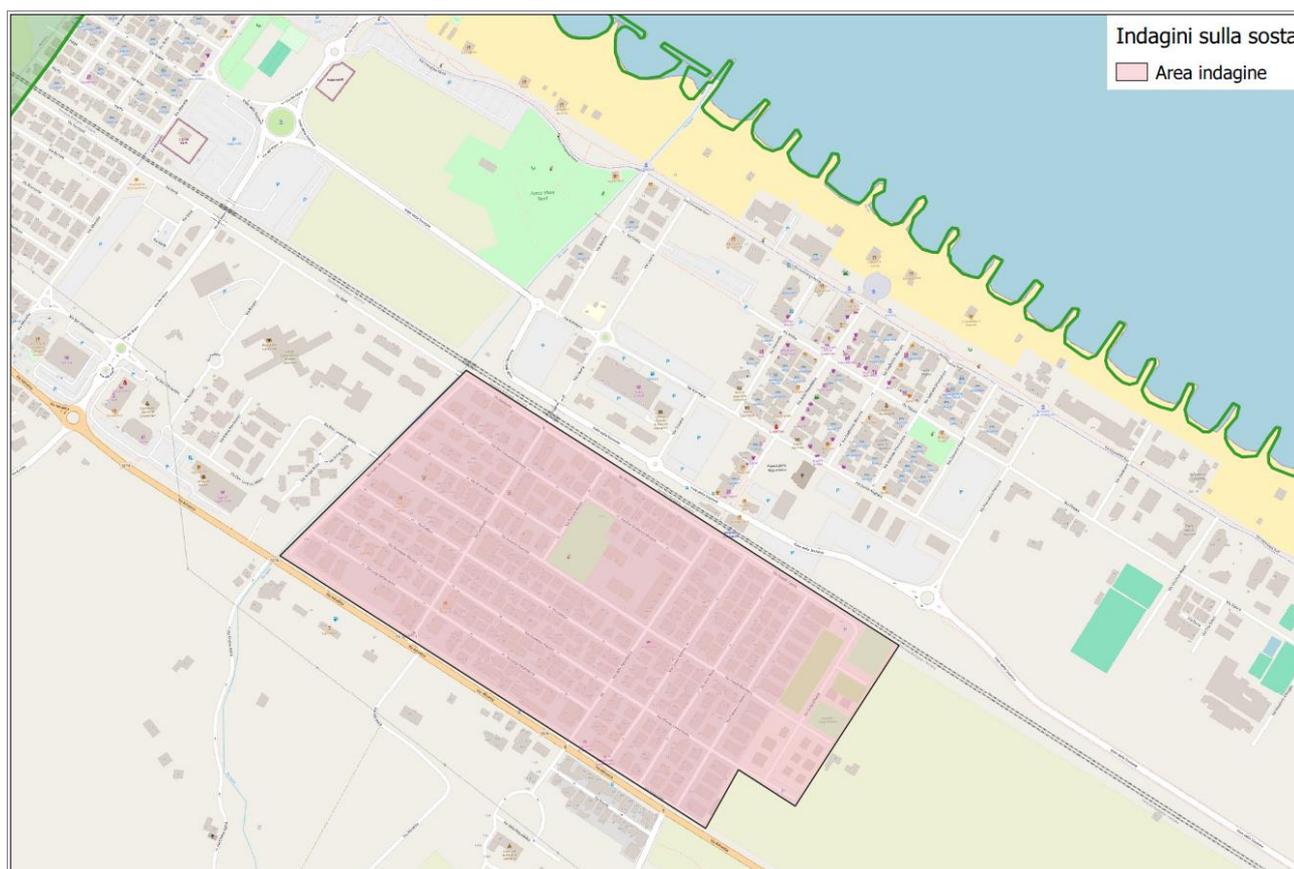
	MATTINA				SERA			
	2018	2024	Δ	Δ%	2018	2024	Δ	Δ%
Intersezione 21	1464	1543	79	5%	1531.7	1535.1	3.4	0%

2.3 Indagini svolte sulla domanda di sosta

2.3.1 Sosta / bassa stagione

Per quanto riguarda la sosta in bassa stagione, i rilievi sono effettuati nell'area centrale più densamente abitata, registrando il numero di veicoli in sosta nelle diverse fasce orarie della giornata. Il perimetro indagato combacia con quello già analizzato nel 2018.

L'indagine ha riguardato l'area centrale più densamente abitata, compresa fra la linea ferroviaria e l'Adriatica, come evidenziata nella seguente figura.



Area di rilievo della sosta su strada

I passaggi di rilievo sono stati effettuati nelle seguenti fasce orarie:

- 6:00- 7:00
- 10:30-11:30

I risultati del rilievo sono nel seguito restituiti suddivisi in 7 subzone, come da seguente figura.



Subzone di restituzione dei dati sulla sosta su strada

I risultati del rilievo sono riportati nella seguente tabella.

SUBZONA	NUMERO STALLI	AUTO IN SOSTA		RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA	
		6:00-7:00	10:30-11:30	6:00-7:00	10:30-11:30
1A	120	53	52	44.2%	43.3%
1B	226	96	98	42.5%	43.4%
2A	152	114	86	75.0%	56.6%
2B	191	148	145	77.5%	75.9%
3A	176	85	76	48.3%	43.2%
3B	212	139	88	65.6%	41.5%
4	115	40	27	34.8%	23.5%
TOTALE	1192	675	572	56.6%	48.0%

In alcune vie, gli stalli di sosta non sono tracciati e quindi la stima dell'offerta è stata fatta parametricamente, tenendo conto della presenza di cassonetti e numerosi passi carrai.

Nel rapporto domanda/offerta di sosta su strada non si riscontrano situazioni generalizzate di sovraccarico. Situazioni più puntuali di margini ridotti di capacità disponibile si riscontrano durante il periodo premattutino (o notturno) nelle subzone 2A e 2B, dove il tasso di occupazione si mantiene elevato anche dopo l'ora di punta del mattino.

Rispetto ai dati ottenuti nel 2018 si registra un aumento generale dell'occupazione della sosta. In particolare il tasso di occupazione aumenta nelle zone 2A, 2B e 4.

SUBZONA	RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA					
	6:00-7:00			10:30-11:30		
	2018	2024	$\Delta\%$	2018	2024	$\Delta\%$
1A	44.2%	44.2%	0.0%	49.2%	43.3%	-5.8%
1B	36.6%	42.5%	+5.8%	47.4%	43.4%	-4.1%
2A	61.8%	75.0%	+13.2%	50.0%	56.6%	+6.6%
2B	68.1%	77.5%	+9.4%	48.7%	75.9%	+27.2%
3A	38.6%	48.3%	+9.7%	39.8%	43.2%	+3.4%
3B	59.0%	65.6%	+6.6%	38.7%	41.5%	+2.8%
4	16.5%	34.8%	+18.3%	10.4%	23.5%	+13.0%
TOTALE	47.9%	56.6%	+8.7%	41.9%	48.0%	+6.1%

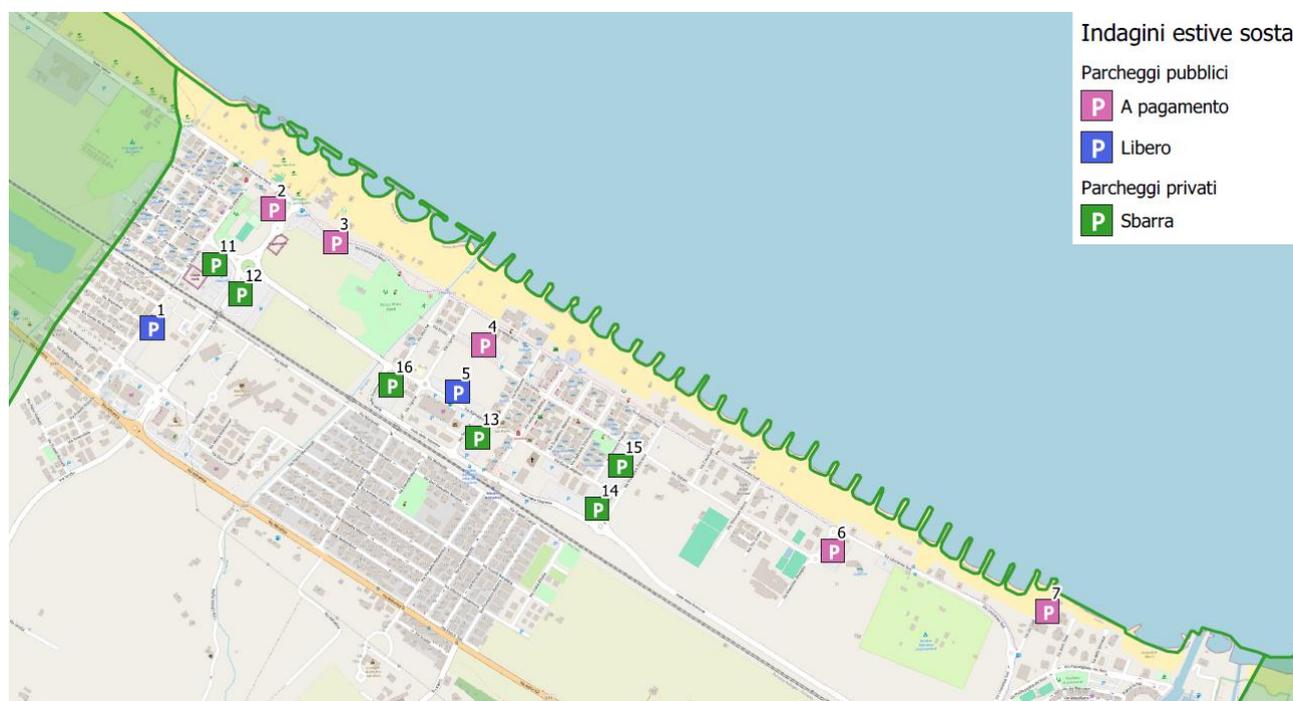
2.3.2 Sosta / alta stagione

Per quanto riguarda la sosta, i rilievi in alta stagione sono stati effettuati nei principali piazzali di sosta registrando il totale veicoli in sosta nella fascia preamattutina (6:00-7:00) e nella fascia di metà mattina (10:30-11:30).

Questi piazzali si dividono in due categorie:

- le aree di parcheggio pubbliche (a pagamento o libere) dedicate alla sosta a rotazione, ed utilizzate principalmente per la sosta breve o giornaliera;
- le aree di parcheggio private (in gestione convenzionata, dotate di guardiania e sbarra) utilizzate soprattutto dai residenti nelle seconde case e dai clienti degli alberghi.

Nella seguente figura sono riportati i principali piazzali di sosta, distinguendo i piazzali tra parcheggi pubblici a pagamento e parcheggi pubblici liberi.



Piazzali di sosta utilizzati in alta stagione

A questi piazzali è aggiunto il parcheggio “aperto” (codificato P7) di via dei Gigli a Portoverde, suddiviso nella parte a nord 7a e quella a sud 7b.

Si segnala che lungo viale della stazione, in adiacenza ai parcheggi privati 11 e 12, è presente un’area sterrata utilizzata come area di sosta libera. Durante il primo passaggio di controllo erano presenti 3 auto in sosta, mentre durante il secondo passaggio erano parcheggiate 31 auto.

Per quanto riguarda i parcheggi a pagamento il prezzo è differenziato tra quelli pubblici a strisce blu e quelli privati in gestione. In ogni caso entrambe le tipologie di parcheggio offrono abbonamenti a prezzi vantaggiosi.

Per quanto riguarda il costo del parcheggio sulle strisce blu a Misano, il prezzo è di **€1.20/h** – €7.00 giornaliero tutti i giorni h24. La tariffa minima è di €0.60. Sono disponibili abbonamenti settimanali, mensili o stagionali rispettivamente al prezzo di €27, €90 o €175.

Le tariffe dei parcheggi in gestione sono riportate di seguito.

Tutte le tariffe si intendono comprensive di IVA	
Tariffa massima parcheggio fino 2 ore	€ 2,50
Tariffa massima parcheggio fino 4 ore	€ 3,90
Tariffa massima parcheggio fino 8 ore	€ 6,80
Tariffa massima parcheggio fino 1 giorno	€ 10,50
Tariffa massima parcheggio fino 2 giorni	€ 17,30
Tariffa massima parcheggio fino 3 giorni	€ 22,50
Tariffa massima parcheggio fino 5 giorni	€ 32,00
Tariffa massima parcheggio fino 7 giorni	€ 38,80
Tariffa massima parcheggio fino 10 giorni	€ 53,50
Tariffa massima parcheggio fino 15 giorni	€ 65,00
Tariffa massima parcheggio fino 20 giorni	€ 83,00
Tariffa massima parcheggio fino 1 mese	€ 118,00
Tariffa massima stagionale – per privati	€ 270,00
Tariffa massima stagionale - per alberghi	€ 230,00

La tabella seguente mostra i risultati dei conteggi effettuati e il tasso di occupazione dei vari parcheggi nelle due fasce orarie. Per quanto riguarda i parcheggi pubblici, il tasso di occupazione maggiore si registra per le due aree di sosta libere, mentre scende per quelli regolati. In particolare, poco utilizzati sono i parcheggi posti a est, con tassi di occupazione molto bassi.

I parcheggi privati invece registrano buoni tassi di occupazione, con auto lievemente in calo tra il primo e il secondo giro di controllo, sintomo di un utilizzo giornaliero dell'auto da parte di turisti.

PARCHEGGIO	NUMERO STALLI	AUTO IN SOSTA		RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA	
		6:00-7:00	10.30-11.30	6:00-7:00	10.30-11.30
1 - Alberello libero	180	144	155	80%	86%
2 - Sole	109	11	61	10%	56%
3 - Gabbiano	287	10	60	3%	21%
4 - via Liguria	149	34	53	23%	36%
5 - Romagna libero	136	75	135	55%	99%
6 - via d'Azeglio	144	14	19	10%	13%
7a - Portoverde	49	2	11	4%	22%
7b - Dei Gigli	100	7	7	7%	7%
11 - Alberello 1	650	269	252	44%	41%
12 - Alberello 2		15	15		
13 - Toscana	163	128	117	79%	72%
14 - Dante Monte	220	128	122	58%	55%
15 - Dante Mare	290	258	244	89%	84%
16 - Romagna	220	74	56	34%	25%
TOTALE	2697	1169	1307	43%	48%

Complessivamente il sistema di sosta offre un totale di oltre 2500 stalli di sosta con coefficienti di occupazione ben differenziati tra i parcheggi pubblici e quelli privati.

Rispetto al 2018 i tassi di occupazione dei parcheggi pubblici sono comparabili, con un utilizzo lievemente maggiore nel 2024 rispetto al passato.

Cambiano invece i tassi di occupazione dei parcheggi privati, che calano in particolare nella seconda fascia oraria della mattinata.

PARCHEGGI	RAPPORTO DOMANDA/OFFERTA					
	6:00-7:00			10:30-11:30		
	2018	2024	$\Delta\%$	2018	2024	$\Delta\%$
Pubblici e liberi	66.1%	67.6%	+1.5%	88.3%	92.7%	+4.4%
Pubblici a pagamento	7.6%	9.5%	+1.9%	19.1%	25.8%	+6.7%
Privati	67.5%	60.6%	-6.9%	78.2%	55.6%	-22.6%
TOTALE	47.1%	45.9%	-1.2%	61.9%	58.0%	-3.8%

2.4 Incidentalità stradale

Un importante aspetto negativo del traffico veicolare è costituito dall'incidentalità stradale.

Nel seguito sono analizzati i dati (resi pubblici dalla Regione Emilia Romagna), registrati da parte delle Forze dell'Ordine, relativi agli incidenti avvenuti tra il 2017 e il 2022 in territorio comunale, che hanno provocato feriti e/o morti.

In sei anni sono stati registrati 379 incidenti risultanti in 6 morti e 468 feriti sul territorio comunale, distribuiti per anno e mese come dalle tabelle seguenti. Va sottolineato che dei 6 incidenti mortali, 4 sono avvenuti lungo il tratto di A14 che attraversa il Comune.

La situazione di Misano può essere paragonata a quella media dell'Emilia Romagna e della Provincia di Rimini e più in generale dei principali comuni della provincia, con riferimento agli ultimi dati ISTAT del 2021.

La tabella seguente mostra i tassi di incidentalità calcolati ogni 100'000 abitanti, distinguendo tra:

- IP: incidenti ogni 10000 abitanti;
- FP: feriti ogni 100'000 abitanti;
- MP: morti ogni 100'000 abitanti.

Comune	Popolazione	IP	FP	MP
Riccione	34'603	584	682	2.9
Rimini	149'169	557	674	4.0
Cattolica	16'569	429	537	0
Misano Adriatico	13'913	431	510	0
Indicatori Provincia		436	531	3.6
Indicatori Regione		344	443	6.3

I livelli di incidentalità di Misano sono, per l'anno 2021 in linea con quelli registrati per la provincia di Rimini ad eccezione dei tassi di mortalità, basati comunque su valori ridotti e con minore valenza statistica. I tassi sono sicuramente critici, se confrontati con quelli a livello regionale, ma in linea con quelli del Comune di Cattolica, che presenta una struttura più simile.

Bisogna comunque tenere conto di due fattori che influiscono sugli indicatori sopra riportati:

- la forte disparità fra presenti nella stagione estiva e residenti (gli indicatori sono calcolati sul numero di residenti);
- la presenza nel territorio di importanti vie di comunicazione (A14 e SS16), impegnate soprattutto da traffico di attraversamento.

Di seguito si espongono alcune estrazioni e analisi dei dati di incidentalità con l'esclusione degli incidenti avvenuti lungo l'autostrada, che comprende un traffico molto diverso da quello che circola all'interno del comune.

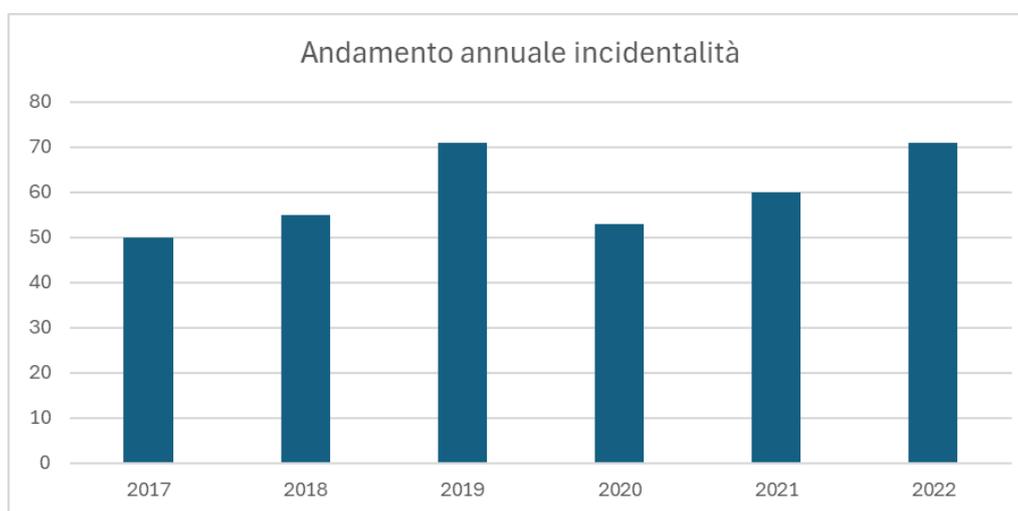
Le tabelle seguenti mostrano l'andamento dell'incidentalità tra il 2017 e il 2022 differenziando gli eventi per mese e gravità dell'incidente, mortale o meno.

Mese incidente	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gennaio	2	1	1	4	2	1
Febbraio	0	1	3	3	1	3
Marzo	1	2	2	0	1	4
Aprile	3	4	3	0	1	2
Maggio	7	2	3	2	6	5
Giugno	7	10	13	9	7	11
Luglio	7	10	10	12	15	7
Agosto	2	12	15	8	13	14
Settembre	6	9	10	5	11	10
Ottobre	6	1	3	4	1	4
Novembre	6	2	5	4	2	4
Dicembre	3	1	3	2	0	6
TOTALE	50	55	71	53	60	71

incidentalità a Misano Adriatico – dati mensili

Mese incidente	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	Morti	Feriti										
Gennaio	0	3	0	2	0	2	0	6	0	2	0	1
Febbraio	0	0	0	1	0	4	0	3	0	3	0	4
Marzo	0	2	0	2	0	3	0	0	0	1	0	6
Aprile	0	6	1	5	0	3	0	0	0	3	0	2
Maggio	1	10	0	2	0	6	0	2	0	8	0	8
Giugno	0	7	0	12	1	16	0	14	0	7	0	11
Luglio	0	8	0	13	0	13	0	18	0	18	0	9
Agosto	0	2	0	14	0	17	0	9	0	15	0	19
Settembre	0	7	0	12	0	13	0	5	0	17	0	13
Ottobre	0	7	0	1	0	3	0	5	0	2	0	6
Novembre	0	7	0	2	0	6	0	8	0	2	0	4
Dicembre	0	4	0	1	0	4	0	2	0	0	0	9
TOTALE	1	63	1	67	1	90	0	72	0	78	0	92

incidentalità a Misano Adriatico – feriti e morti



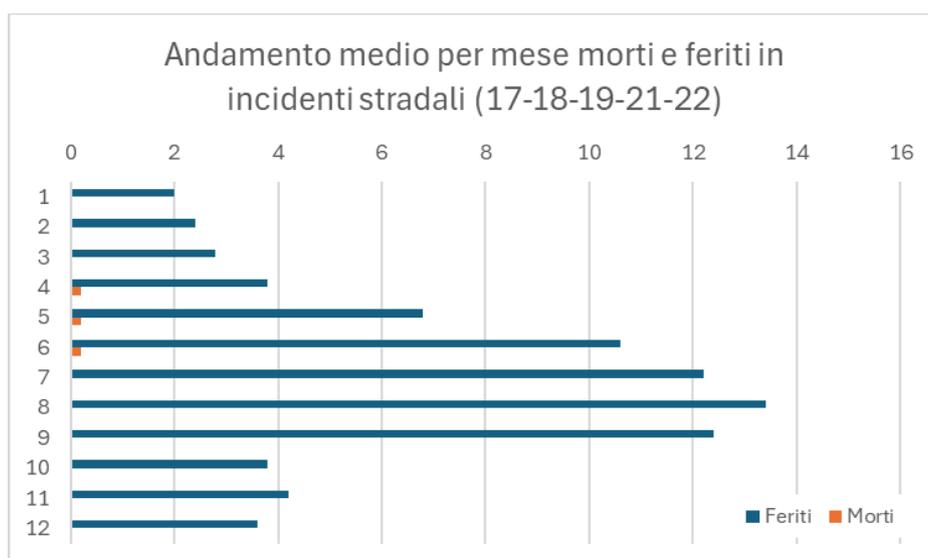
incidentalità a Misano Adriatico – andamento annuale

Risulta subito evidente la disparità tra il numero di incidenti e feriti nel periodo estivo rispetto al resto dell'anno.

Si registra un picco di incidentalità nel 2019 seguito da un calo, comunque comparabile ai valori registrati prima del 2019 durante l'anno della pandemia Covid. Il numero di incidenti risale poi nel 2021 per raggiungere un nuovo picco nel 2022. Questa ripresa non è trascurabile, soprattutto considerando la velocità con cui è ripresa l'incidentalità.

Si fa presente che i dati relativi al 2020 perdono di valenza statistica in quanto fortemente influenzati dalla pandemia e non saranno quindi valutati nelle successive statistiche.

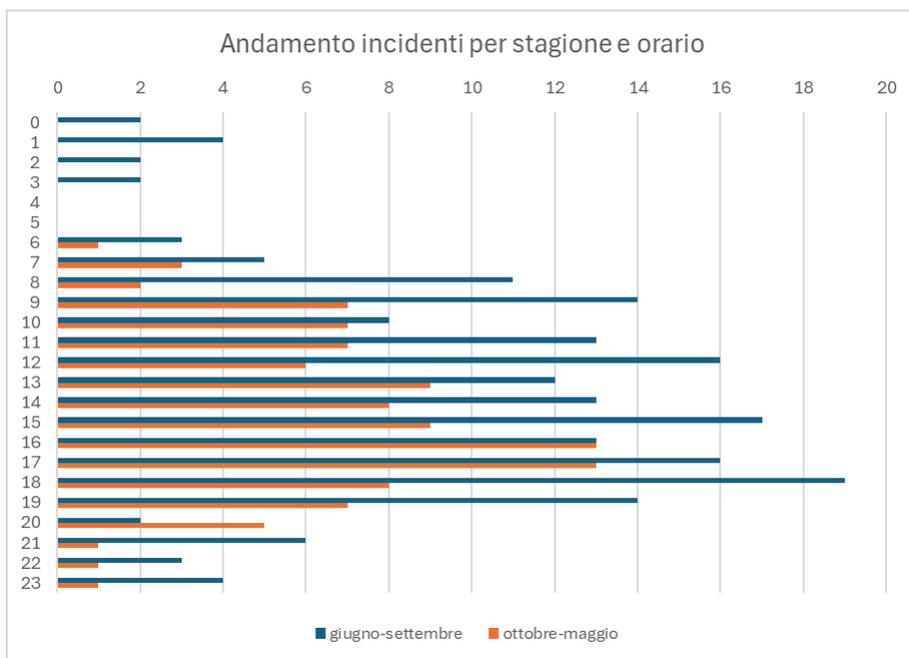
Si riportano di seguito altri approfondimenti relativi alla collocazione temporale degli incidenti.



incidentalità a Misano Adriatico – andamento medio mensile

Il numero di feriti segue l'andamento del traffico durante l'anno, con valori più elevati da giugno a settembre, il mese con il numero più alto di feriti è chiaramente il mese di luglio.

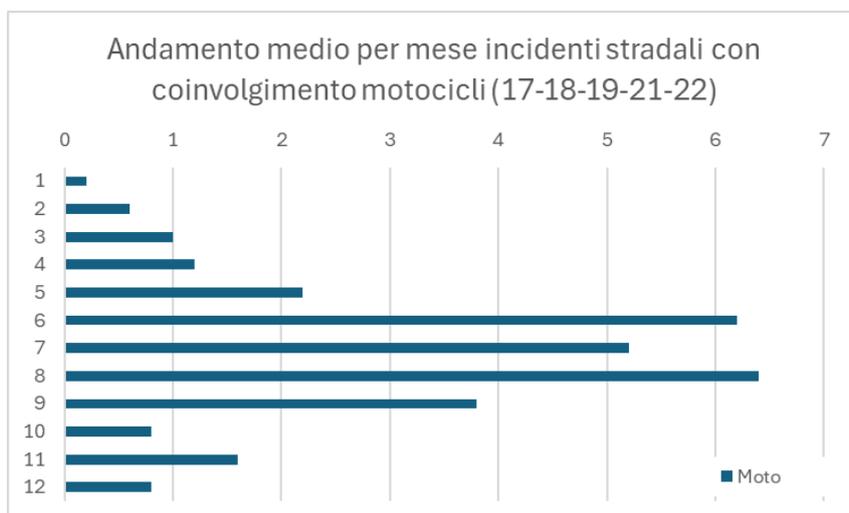
Rispetto ai dati riferiti al periodo 2016-2018, analizzati per la stesura del PUMS 2019, si registrano valori di incidentalità minori nei mesi tra ottobre e maggio, ma superiori per quanto riguarda i mesi estivi.



incidentalità a Misano Adriatico – distribuzione oraria degli eventi

Per quanto riguarda la distribuzione dei feriti per fascia oraria, abbiamo nei mesi lavorativi/scolastici una certa concentrazione nella fascia serale (fra le 13:00 e le 18:00); mentre nei mesi estivi tale concentrazione si prolunga fino alle 22:00 e si registrano anche incidenti nella fascia notturna tra mezzanotte e le 4.

Si fa presente che si registra un elevato tasso di incidentalità con coinvolgimento di motocicli. Lo stesso dato si riscontra nei comuni limitrofi con simili caratteristiche (Riccione e Cattolica), ma si discostano molto da dati di altri comuni prettamente turistici in altre regioni italiane, come ad esempio Lignano Sabbaidoro, che registra percentuali dimezzate di incidentalità con coinvolgimento di motocicli. Il grafico seguente mostra l'andamento dell'incidentalità con coinvolgimento di motocicli sul quinquennio analizzato suddivisa per mese.



incidentalità a Misano Adriatico che coinvolgono motociclisti – media mensile

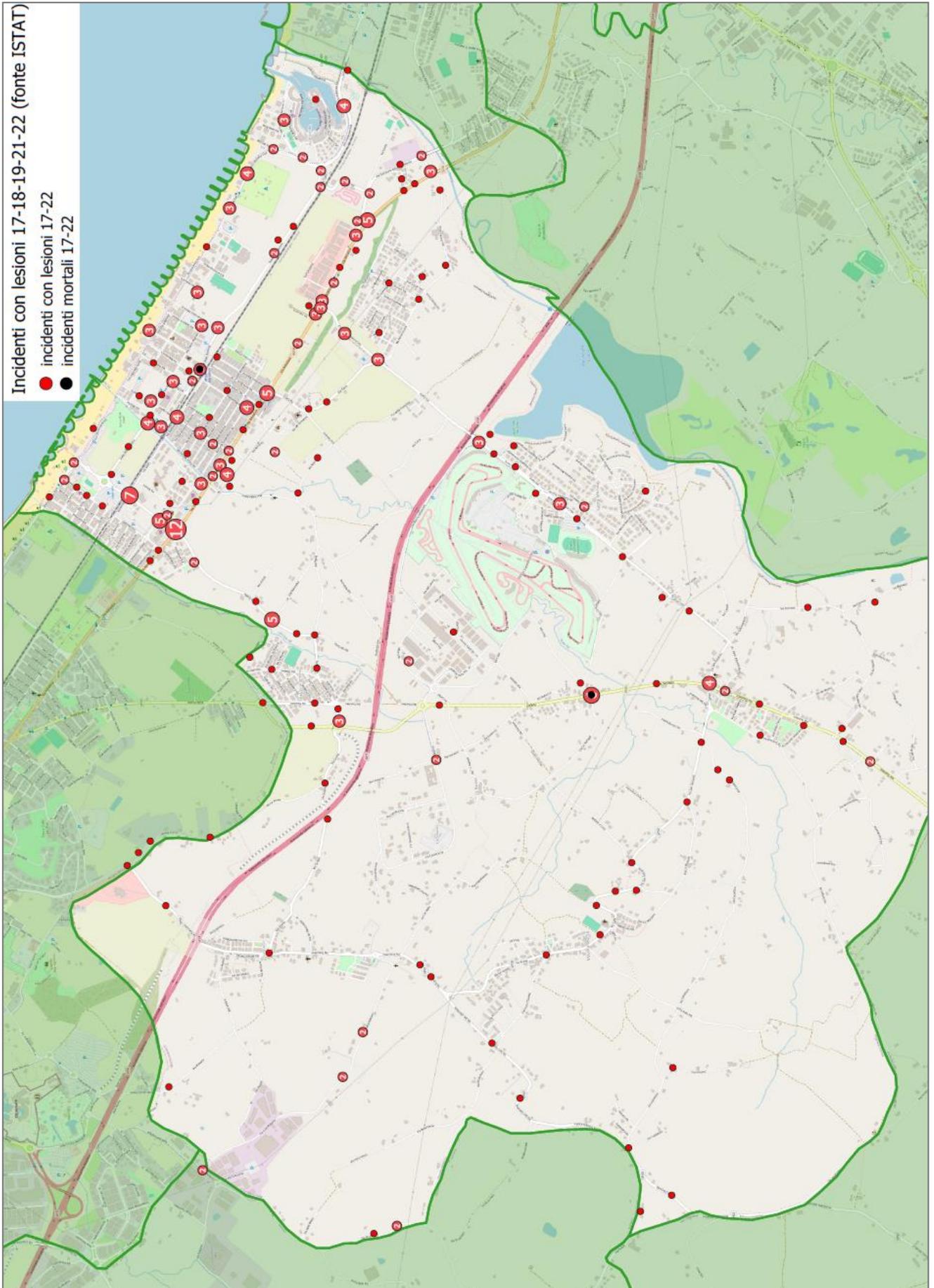
INCIDENTI CON MOTO COINVOLTE

	Mese incidente	2017	2018	2019	2021	2022	Media
	Gennaio	0	0	0	1	0	0
	Febbraio	0	0	0	1	2	1
	Marzo	1	1	1	0	2	1
	Aprile	1	2	2	0	1	1
	Maggio	2	1	1	4	3	2
	Giugno	6	5	9	5	6	6
	Luglio	6	5	2	7	6	5
	Agosto	0	8	7	7	10	6
	Settembre	4	2	5	5	3	4
	Ottobre	1	0	2	0	1	1
	Novembre	2	1	2	0	3	2
	Dicembre	3	0	0	0	1	1
	TOTALE	26	25	31	30	38	30
<i>% incidenti con moto sul totale</i>	<i>Misano</i>	52%	45%	44%	50%	54%	
	<i>Cattolica</i>	53%	40%	38%	56%	51%	
	<i>Riccione</i>	44%	45%	39%	51%	42%	
	<i>Lignano Sabbiadoro</i>	37%	19%	22%	26%	22%	

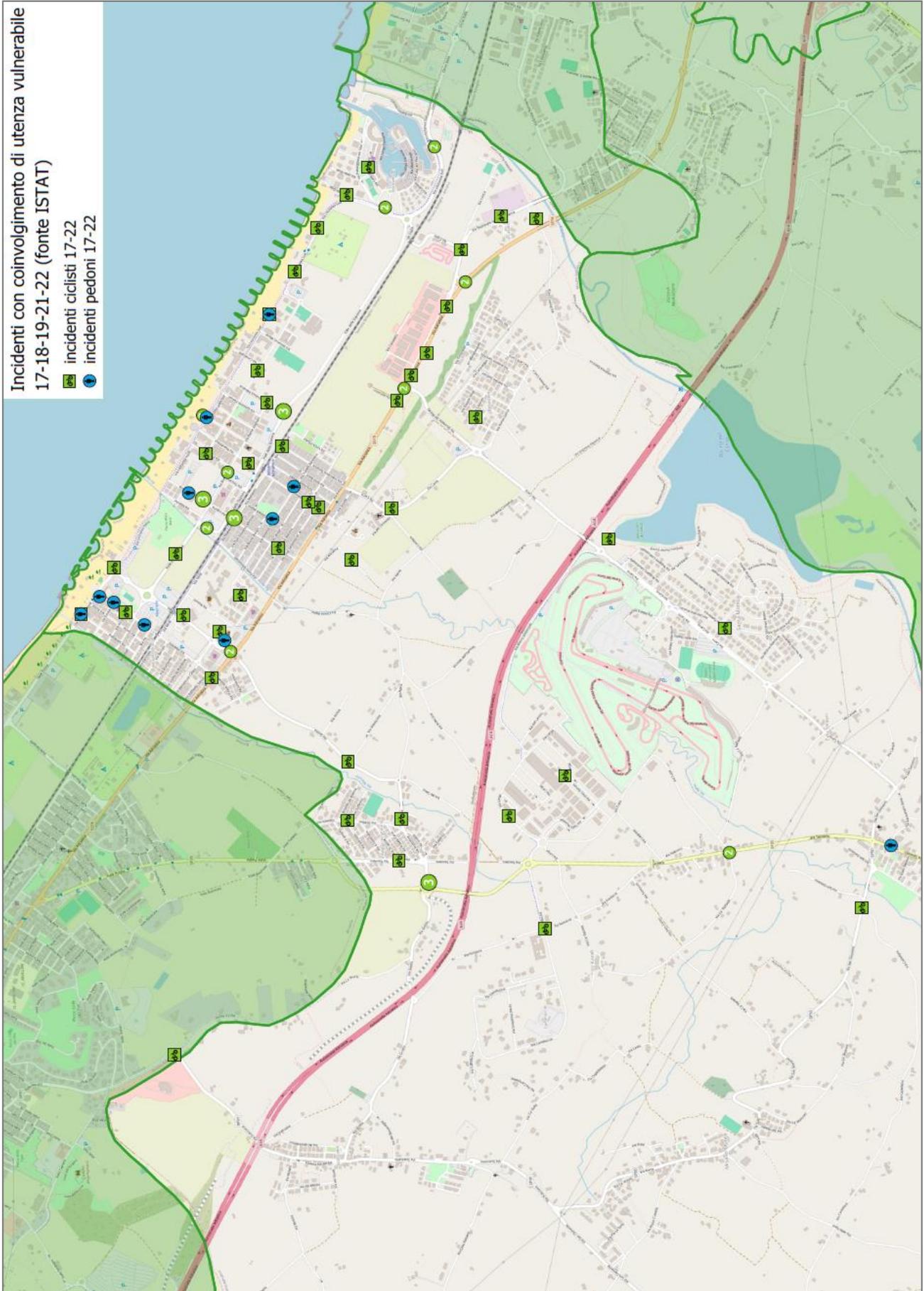
incidentalità a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti

Le seguenti mappe riportano la distribuzione sul territorio degli incidenti:

- la prima mappa relativa a tutti gli incidenti con morti e feriti;
- la seconda mappa relativa agli incidenti con coinvolgimento di pedoni e ciclisti;
 - *incidentalità a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti*
 - *incidentalità a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti*
 - *incidentalità a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti*
 - *incidentalità a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti*



distribuzione degli incidenti a Misano Adriatico con il coinvolgimento di motociclisti

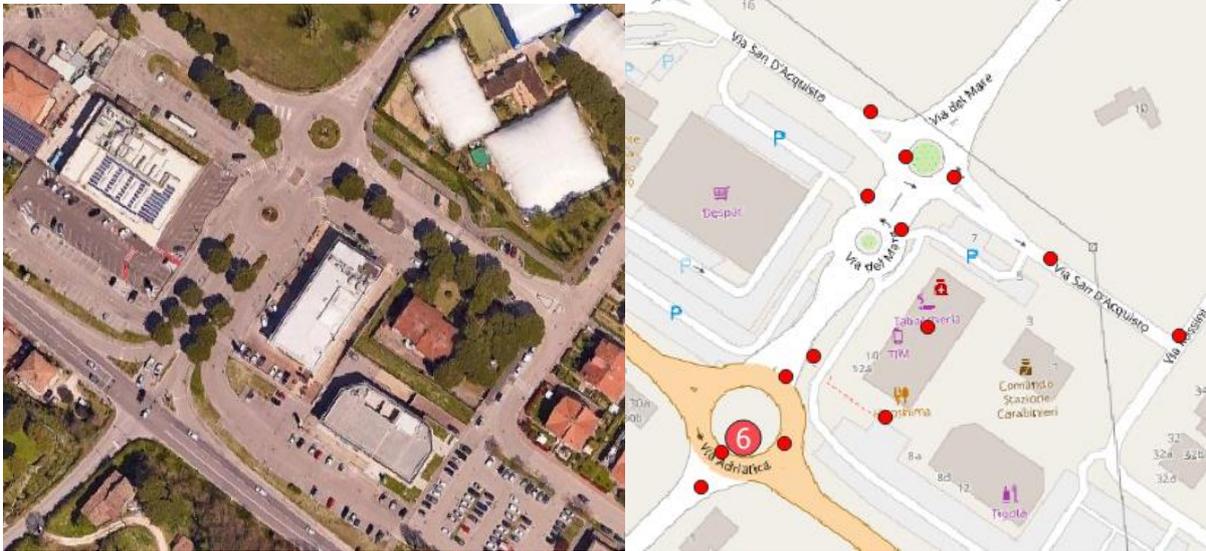


distribuzione degli incidenti a Misano Adriatico con il coinvolgimento di biciclette e moto

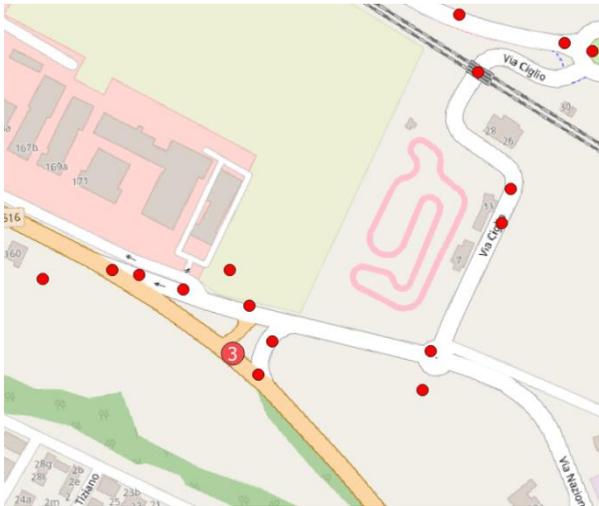
2.4.1 Analisi dei punti critici

Fra i punti più critici per l'incidentalità stradale si registrano:

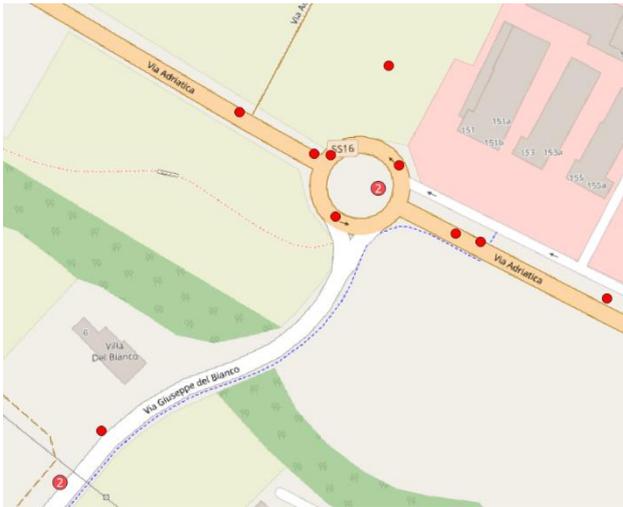
- La tratta della via Adriatica fra l'incrocio con via Alberello e quello con le vie del Mare/Grotta, e le vicine intersezioni fra le vie del Mare/D'Acquisti/Rossini/Don Milani. Si fa presente che tutti gli incidenti registrati all'intersezione tra via Adriatica e via del Mare sono antecedenti alla realizzazione della rotonda che ha sostituito il semaforo presente in precedenza



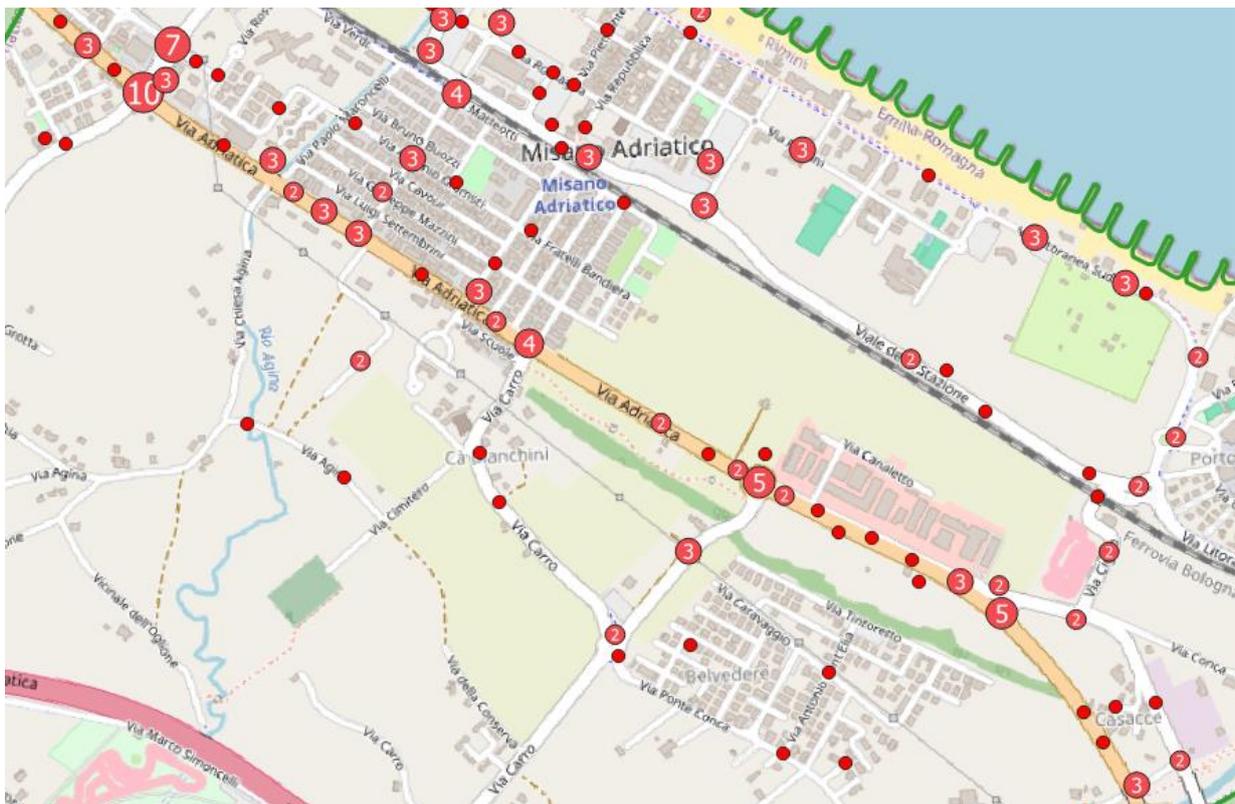
- La tratta della via Adriatica in corrispondenza dello svincolo per Cattolica e degli accessi alla contro strada della zona commerciale



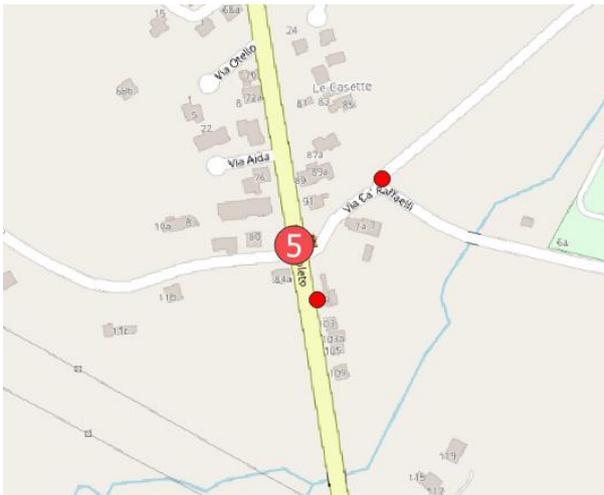
- La rotonda tra via Adriatica e via del Bianco



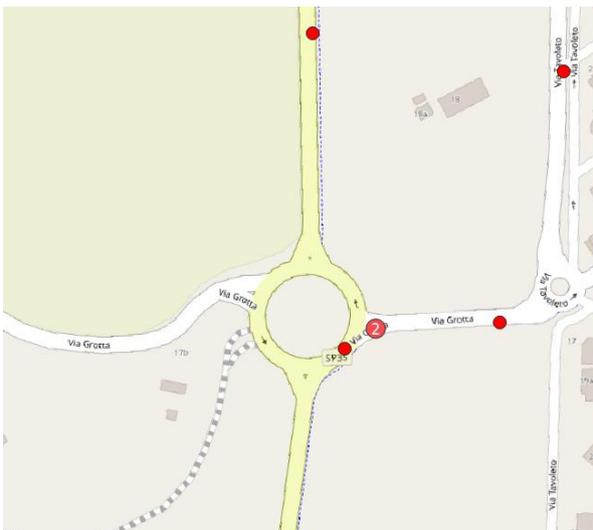
- La via Adriatica per tutta la sua estensione



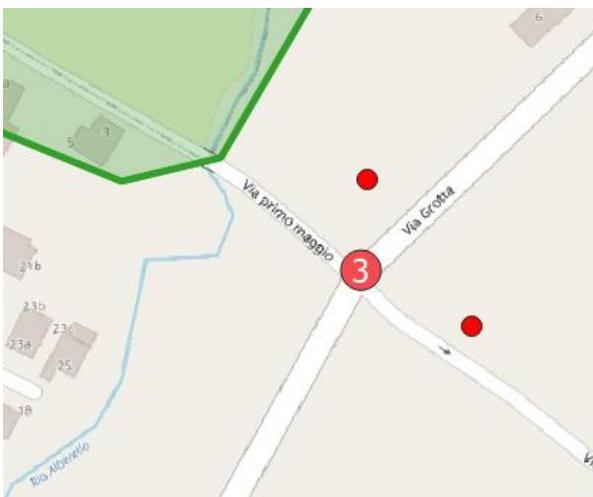
- L'intersezione fra le vie Tavoletto e via Ca' Raffaelli



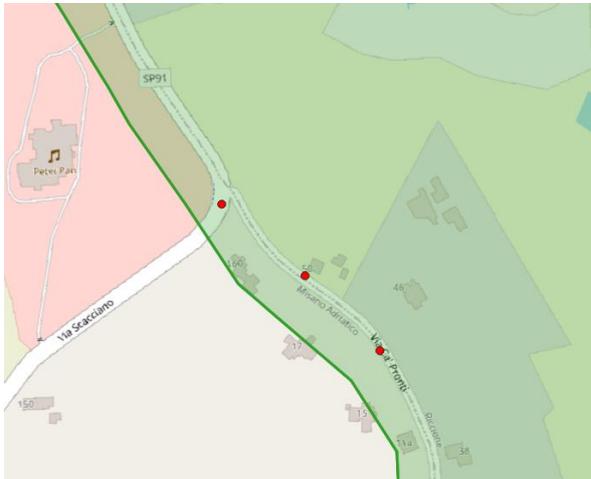
- Le intersezioni fra via Tavoletto e via Grotta



- L'intersezione tra via Grotta/via Primo Maggio/via Marecchia



- L'intersezione tra via Scacciano e via Ca' Pronti al confine comunale con Riccione. La scarsa visibilità dopo la curva è probabilmente la principale causa di incidentalità. La situazione potrebbe risolversi in seguito alla realizzazione della nuova viabilità di progetto che consentirebbe di modificare i sensi di circolazione sulla via Ca' Pronti, in generale poco sicura.



3 Stato di avanzamento interventi previsti

In questo capitolo viene esaminato lo stato di attuazione delle azioni previste dal PUMS vigente.

3.1 Interventi previsti

Gli interventi previsti dal PUMS vigente sono suddivisi per ambito (ciclabilità, moderazione, riassetto nodo..) e per orizzonte temporale di attuazione stimato.

In seguito a una ricognizione sul territorio e ad un attento confronto con gli uffici tecnici, è stato possibile ottenere un quadro dettagliato dello stato di avanzamento dei diversi interventi previsti all'interno del PUMS. La tabella riportata di seguito riassume lo stato di fatto, comprendendo anche interventi realizzati negli ultimi anni non previsti dal PUMS.

Per ciascun intervento è specificata la tipologia, il codice riportato nel PUMS vigente, una breve descrizione, lo stato di attuazione, eventuali note aggiuntive e l'orizzonte temporale di attuazione stimato in fase di redazione del PUMS nel 2019.

Per gli interventi immateriali non sono indicate le previsioni relative allo scenario temporale.

In generale si riscontra l'attuazione di numerosi interventi, sia per quanto riguarda le previsioni per l'orizzonte a 5 anni, che per quanto riguarda l'orizzonte a 10 anni.

Alcuni interventi sono invece stati eliminati dalle previsioni, a causa dell'evoluzione degli iter di alcuni progetti più ampi che ne hanno ridotto l'utilità, o perché ritenuti non più attuali.

Nei paragrafi successivi è condotta una disamina degli interventi, analizzando nel dettaglio i progetti realizzati e il destino di quelli ancora da concretizzare.

INTERVENTI			Stato avanzamento	Note	Orizzonte temporale interventi		
INTERVENTI INVARIANTI					5 ANNI	10 ANNI	OLTRE
1	Collegamento stradale fra via Tavoletto (villaggio Argentina) e via Ascoli Piceno	Collegamento con la zona ovest del Comune, collocato in prossimità del casello autostradale.	In cantiere dal 2018, attualmente fermo. Data di possibile completamento dei lavori 2026	Cantiere rallentato da costi imprevisti			
2	Connessione fra SP50 (località Santa Monica) e via Larga (in zona Artigianale)	Completamento della viabilità di servizio all'Autodromo, di connessione fra SP50 (località Santa Monica) e via Larga (in zona Artigianale). Intersezione completata tramite rotatoria.	Intervento realizzato	L'intervento è completato da un percorso ciclopedonale bidirezionale			
3	Percorso ciclopedonale di Scacciano	Il percorso collega questa frazione con Riccione lungo la SP91	Intervento realizzato	L'intervento risale alla seconda metà 2022, non è quindi possibile registrare eventuali effetti sulla sicurezza stradale.			
4	Prolungamento del TRC (Trasporto Rapido Costiero) lotto Stazione di Riccione-Cattolica	Il servizio sarà esercito da mezzi su gomma di medio/alta capacità ed alimentazione elettrica	Realizzata prima tratta Rimini-Riccione, seconda tratta Rimini FS-Rimini Fiera finanziata, non ci sono avanzamenti sulla terza tratta Riccione-Cattolica				
5	Rotatoria sulla SS16	Realizzazione di una rotatoria in sostituzione dell'attuale svincolo da/per Cattolica	Progetto proposto dal Comune a ANAS	Intervento di competenza ANAS, indipendente dal Comune			
6	Completamento della viabilità della zona commerciale Bandieri	Realizzazione di un nuovo collegamento stradale fra l'Adriatica e viale della Stazione	Non realizzato, previsione nell'orizzonte oltre 10 anni				
7	Variante generale della SS16	Realizzazione della tratta fra Villaggio Argentina e l'attuale SS16 in località Belvedere	Non ancora realizzata, finanziata dal lato di Rimini				
INTERVENTI DI RIASSETTO/MODERAZIONE DEL TRAFFICO							
8	Nodi fra le vie D'Acquisto, Don Milani e gli accessi alla vicina area commerciale	Messa in sicurezza dell'area e riorganizzazione degli ingressi all'area commerciale	Realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo via Don Milani/via D'Acquisto tra 2020 e 2021	Nel PUMS era indicato come punto ad alta incidentalità. Ad oggi si registra un solo incidente nel 2021.			
9	Intersezione Don Milani / Maroncelli / Gramsci e piazzale sosta	Messa in sicurezza dell'intersezione e riorganizzazione del piazzale	Realizzazione di una rotatoria e riorganizzazione del piazzale di sosta, intervento diverso da quello proposto nel 2022	Indicato come punto ad alta incidentalità, si registra un solo incidente nel 2017			
10	Intersezione Adriatica interna / del Ciglio	Messa in sicurezza dell'intersezione mediante regolazione semaforica o rotatoria	Realizzazione rotatoria nel 2020	Due incidenti 2017 e 2021			
11	Intersezione Adriatica interna / Ponte Conca	Realizzazione rotatoria	Non realizzato				
12	Adriatica - asse urbano	Riorganizzazione tratta centrale dell'Adriatica con caratteristiche di asse urbano	Non fatto, di competenza ANAS non interessata. Realizzata invece la rotatoria tra Adriatica e via del Mare	Ancora fortemente necessaria ma subordinata alla variante della SS16 (intervento 7)			
13	Centro Scacciano	Riqualificazione tratta della SP91 con interventi di moderazione	Intervento ridotto di riqualificazione fronte chiesa				
14	Centro Misano Monte	Riqualificazione tratta della SP50 con interventi di moderazione	Realizzato marciapiede lungo la tratta urbana della SP50				

INTERVENTI SULLA PEDONALITA'				
15	Area pedonale Repubblica Litoranea-Romagna	Pedonalizzazione di una tratta di via della Repubblica (con finestre orarie "aperte" per il carico/scarico) con inserimento di nuova segnaletica di accesso ed interventi di riqualificazione di via Piemonte	Realizzata con l'opzione 18	
16	Area pedonale Repubblica ferrovia	Espansione della pedonalizzazione "verso la ferrovia" a ricomprendere la tratta fra l'incrocio con via Romagna e il sottopasso pedonale della stazione, mediante adeguamento della segnaletica	Realizzato con ZTL	
17	Area pedonale Repubblica oltre ferrovia	Espansione della pedonalizzazione anche oltre la ferrovia	Da realizzare con una ciclabile bidirezionale dalla stazione alla SS16, finanziato dalla Regione	
18	Zona "car free" centro turistico	Varchi di ingresso, segnaletica e riassetto vie Emilia e Platani	Realizzata questa ipotesi con una ZTL estiva nelle vie interne e estesa a tutto l'anno sul lungo mare, con una riqualificazione dell'asse aumentando spazi ciclabili e pedonali.	
Fuori PUMS A	Rifacimento secondo tratto lungomare	Proseguimento della riqualificazione del lungomare verso Portoverde con realizzazione di spazi ciclabili e pedonali più ampi. Colorazione della ciclabile in blu	Realizzata ciclabile blu	
ZONE 30				
19	Zona 30 Villaggio Argentina	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Cartelli 30	Mancano interventi di moderazione interni alle zone, verificare la loro necessità
20	Zona 30 Misano Brasile e centro	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Non realizzata, al suo posto Ztl estiva	
21	Zona 30 Portoverde	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Cartelli 30 e Misano 2030 green	Mancano interventi di moderazione interni alle zone, verificare la loro necessità
22a	Zona 30 Belvedere	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Cartelli 30 e Misano 2030 green	Mancano interventi di moderazione interni alle zone, verificare la loro necessità
22b	Zona 30 Belvedere tratta extraurbana	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Non realizzata, eliminata dalle previsioni	
23	Zona 30 Santamonica	Varchi di ingresso, segnaletica e dispositivi puntuali di moderazione	Cartelli 30	Mancano interventi di moderazione interni alle zone, verificare la loro necessità
INTERVENTI SULLA CICLABILITA'				
24a	Itinerario Brasile-centro lungo via Verdi	Completamento collegamento ciclabile mediante pista bidirezionale protetta	Realizzato con prolungamento fino a via Garibaldi	
24b	Itinerario Brasile-centro da via Cellini sino a Don Milani	Completamento collegamento ciclabile mediante corsie ciclabili realizzate con segnaletica	Realizzato in parte	Realizzato il tratto via del Mare-Rossini con percorso ciclo pedonale
25	Itinerario Gramsci	Inserimento corsie ciclabili monodirezionali realizzate con segnaletica	Non fattibile, eliminata dalle previsioni	

26a	Itinerario Gramsci-litoranea lungo via Maroncelli	Completamento collegamento ciclabile mediante pista bidirezionale protetta	Presente nello scenario a 10 anni	La previsione comunale colloca un percorso ciclo pedonale lungo l'argine del rio e non lungo la strada			
26a_OA	Itinerario Gramsci-litoranea - sottopasso ciclabile alla ferrovia	Realizzazione sottopasso ciclopedonale alla Ferrovia	Eliminato dalle previsioni				
26b	Itinerario Gramsci-litoranea lungo via Garibaldi	Completamento collegamento ciclabile mediante pista bidirezionale protetta	Non fattibile, eliminata dalle previsioni. Messa in sicurezza del sottopasso				
27	Itinerario della Stazione-litoranea	Collegamento ciclabile fra il viale della stazione e il lungomare all'altezza del liceo linguistico mediante pista ciclabile in parte in sede propria, in parte in promiscuo su strada esistente	Orizzonte lungo				
28	Itinerario Portoverde	Collegamento ciclabile fra Litoranea sud e foce del Conca in località Portoverde mediante pista ciclabile in sede propria	Escluso dalle previsioni, ridondante con zona 30				
28_OA	Itinerario Portoverde - passerella portocanale	Passerella ciclopedonale a scavalco del portocanale					
29	Itinerario Misano Monte-Scacciano	Collegamento ciclopedonale fra Misano Monte e Scacciano, a ricollegarsi con la nuova ciclabile Scacciano-Riccione mediante pista ciclabile in parte in sede propria, in parte con corsie monodirezionali a lato strada	Pedonale e basta, già fatto				
30	Itinerario Cella-Villaggio Argentina	Collegamento ciclabile fra Cella e Villaggio Argentina lungo via Tavoletto	Completato tra Casette e Villaggio Argentina. Approvato il progetto del tratto sud tra Casette e Cella fino a via S. Giovanni				
30_OA	Itinerario Cella-Villaggio Argentina - attraversamento Rio Agina	Struttura scatolare di attraversamento del Rio Agina	Da verificare tracciato progetto				
31a	Itinerario Vill.Argentina-litoranea - via Grotta	Collegamento ciclabile fra Villaggio Argentina e fascia costiera mediante realizzazione di pista in sede propria o in affiancamento alla carreggiata	Itinerario finanziato				
31b	Itinerario Vill.Argentina-litoranea - via Agina	Collegamento ciclabile fra Villaggio Argentina e fascia costiera mediante segnalamento di itinerario ciclabile su strada esistente moderata (categoria F-bis)	Non fatta, eliminata dalle previsioni	Strada classificata Fbis, itinerario di valenza ambientale inserito nelle ecovie			
31b_OA	Itinerario Vill.Argentina-litoranea - via Agina - attraversamento Adriatica	Attraversamento mediante passerella di scavalco della statale					
32	Itinerario Belvedere-litoranea	Pista ciclabile in sede propria a collegamento ciclabile fra la SP50 e viale della stazione, coordinando l'intervento con il completamento della rete viaria della zona Bandieri	Non realizzato, previsione nell'orizzonte oltre 10 anni	Valutare la possibilità di inserire un attraversamento ciclabile dedicato			
33	Itinerario Belvedere-Portoverde	Collegamento tra la zona Belvedere e Portoverde mediante realizzazione di pista ciclabile in parte in sede propria e in parte protetta a lato carreggiata lungo via del Ciglio	Itinerario in parte realizzato fino a via Nazionale interna, previsione di reindirizzare il tracciato verso via Adriatica interna				
33_OA	Itinerario Belvedere-Portoverde - attraversamento Adriatica	Passerella ciclopedonale o sottopasso a scavalco dell'Adriatica					
33_OA	Itinerario Belvedere-Portoverde - attraversamento ferrovia	Sottopasso ciclopedonale alla ferrovia					

34	collegamento ciclabile fra Cella e Santa Monica	Si ricollega con la ciclabile esistente Santa Monica-Belvedere	Da prevedere nell'orizzonte lungo	
Fuori PUMS B	Ciclabile via Larga	Ciclabile da via Simoncelli alla ciclabile lungo la SP35	Realizzato 2022	
Fuori PUMS C	Ciclabile via Carro	Realizzazione ciclabile via Carro in sede separata e protetta, lato circuito	Realizzato 2023	
Fuori PUMS D	Ciclabile 8 marzo/2giugno/Vanzetti	Realizzato breve percorso in sede separata protetto	Realizzato 2023	
Fuori PUMS E	Ciclabile via Repubblica da stazione a statale		Previsione	
INTERVENTI DI GESTIONE				
35	Colonnine elettriche	Sviluppo della rete di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici	Previsione 15 nuove colonnine	
36	Sharing	Sviluppo servizi di sharing e noleggio bici/van	Parte attivo	Nuova attivazione sharing monopattini freefloating con comuni di Cattolica, Gabicce Mare, Riccione e San Giovanni in Marignano
37	Informazione all'utenza	Sistemi smart di informazione all'utenza e pagamento per sosta e tpl	N.D.	
38	Sperimentazione mobilità sostenibile con coinvolgimento utenza	Progetto Misano 2030, per il coinvolgimento e la sensibilizzazione dell'utenza.	Attivato	
39	Mobility Manager	Favorire le figure di Mobility Manager per aziende, scuole e anche a livello comunale	Non realizzato	
Fuori PUMS F	Progetto Misano EcoVia	Portale sul sito del Comune con distinzione di tre principali itinerari ciclabili: EcoVia del Conca, EcoVia delle Colline e EcoVia del Mare.	Realizzato	Per ciascuna EcoVia è presente mappa, tracciato gpx scaricabile e alcune informazioni relative a lunghezza, tempi di percorrenza e dislivello

3.2 Descrizione degli interventi

Nella descrizione degli interventi e dello stato di attuazione si fa riferimento alle due strategie fondamentali di costruzione del Piano:

- Miglioramento della sicurezza stradale
- Sviluppo della rete ciclabile

3.2.1 Centro/Brasile

I progetti previsti nel PUMS nell'area del Centro e di Brasile hanno come obiettivo primario la moderazione del traffico all'interno della rete urbanizzata e l'identificazione di itinerari a sud della stazione, di collegamento tra il centro e Brasile, attorno all'ambito delle scuole e di collegamento con le aree interne.

Tra gli interventi previsti con **orizzonte a 5 anni** di moderazione del traffico sono state realizzate le opere di messa in sicurezza di via don Milani (8) e dell'intersezione tra via don Milani e via Gramsci (9), seppur con progetti differenti da quelli previsti.

E' stata realizzata la ciclabile che collega Brasile al centro lungo via Giuseppe Verdi con prolungamento fino a via Garibaldi (24a). Potrebbe essere opportuno valutare l'ulteriore prolungamento con via Repubblica, compatibilmente con le esigenze di sosta legate alle attività presenti.

Non è stato al momento realizzata ma resta di interesse l'urbanizzazione della Adriatica (12) (ad eccezione della nuova rotonda con via del Mare). E' verosimile ipotizzare che la riqualificazione come asse urbano sarà possibile una volta realizzata la variante alla SS16 prevista nel PTAV (7). Da valutare, ove possibile, la definizione di interventi puntuali o su tratti seppur brevi, iniziando dalle tratte con attività commerciali o residenze affacciate alla Adriatica (a ovest della nuova rotonda con via del Mare e in corrispondenza del semaforo con via della Repubblica).

Tra gli interventi previsti nell'area del centro turistico (15 e 18) è stata realizzata una ZTL estiva nelle vie interne, estesa a tutto l'anno sul lungomare. La regolazione della ZTL estiva varia in base alle vie, l'immagine sottostante le diverse regolazioni previste.



Regolazione ZTL estiva – fascia litoranea

La previsione di area pedonale lungo via Repubblica **(16)** è stata parzialmente realizzata tramite ZTL estiva estesa tutto il giorno.

La prevista zona30 estesa a tutto il territorio del centro e di Brasile **(20)** non risulta al momento realizzata. Nell'area di Brasile è stata istituita una ZTL serale (tra le 19 e le l'01) attiva in periodo estivo tra l'ultimo sabato di maggio alla terza domenica di settembre.

Tra le opere non previste nel PUMS si segnala la prosecuzione della riqualificazione del lungomare tra il centro e Portoverde **(A)**. In questa riqualificazione è stato introdotto il colore blu per evidenziare i percorsi riservati alle sole biciclette.

A Portoverde è stata realizzata la zona30 **(21)** che era in previsione con orizzonte a 10 anni, mentre si è deciso di stralciare l'itinerario ciclopedonale perché è stato ritenuto ridondante con la realizzazione della zona30 **(28)**.

I progetti che coinvolgono la zona di Bandieri sono stati stralciati **(6, 27)** o posticipati con orizzonte lungo **(32)** perché legati ad un ambito di trasformazione che al momento non è più in previsione.

In sintesi le opere ad oggi realizzate nell'area lungomare risultano coerenti con le previsioni del PUMS vigente nello scenario a 5 anni.

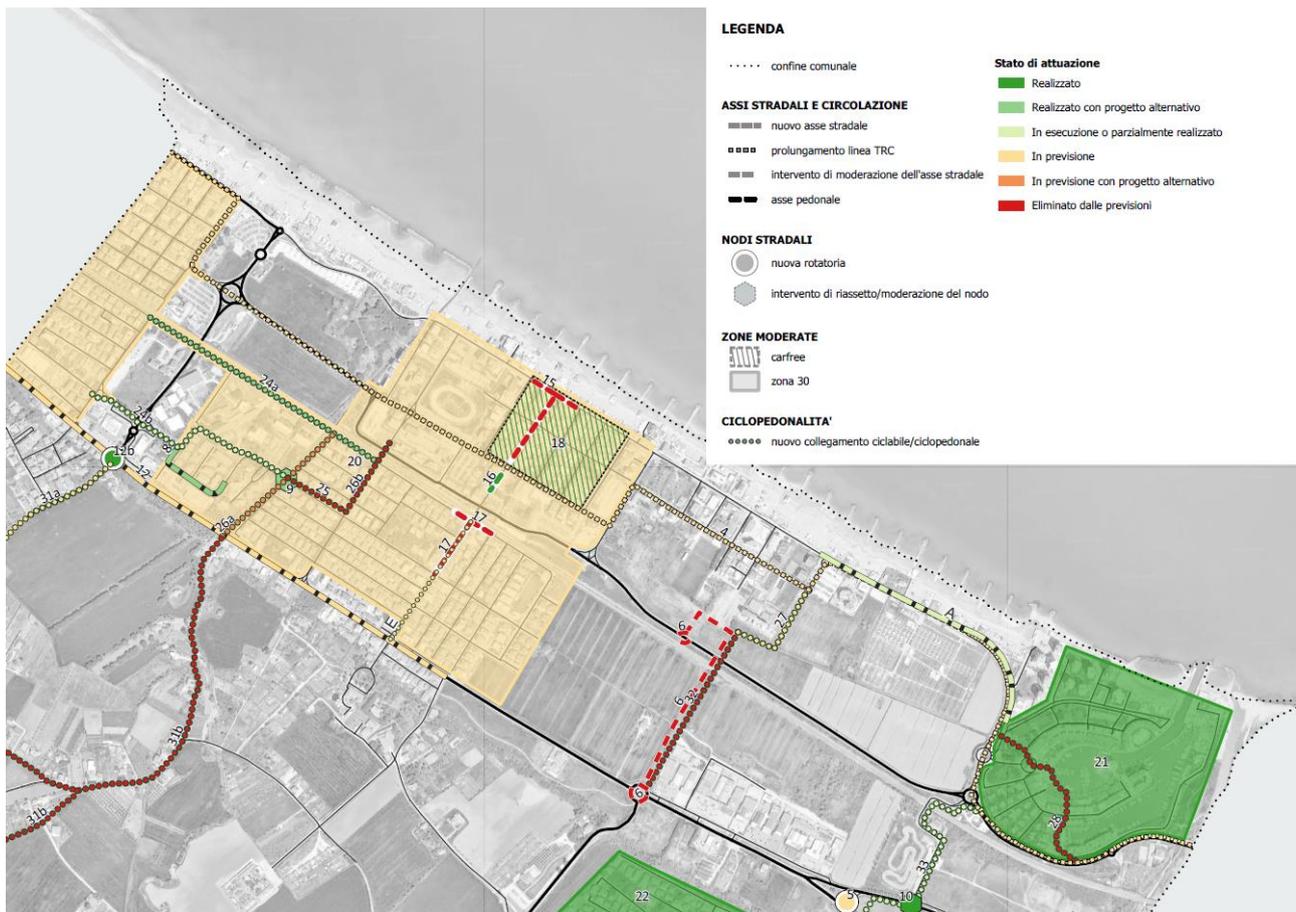
Riguardo alle opere previste all'**orizzonte oltre i 5 anni** il progetto di pedonalizzazione di via Repubblica tra la ferrovia e l'Adriatica **(17)** è stato valutato al momento non realizzabile dall'amministrazione e sostituito dal progetto di realizzazione di un percorso ciclabile lungo via Repubblica **(E)**.

Il collegamento tra Brasile e il centro lungo via Salvo d'Acquisto **(24b)** è allo stato attuale stato realizzato nella tratta che collega via del Mare alle scuole di via Rossini.

A Portoverde è stata realizzata la prima parte dell'itinerario di collegamento con Belvedere **(33)**. In considerazione delle difficoltà di superamento della Statale Adriatica si prevede di proseguire l'itinerario lungo l'Adriatica interna verso Cattolica. È stata realizzata la rotatoria prevista tra via del Ciglio e la Adriatica interna **(10)**.

I percorsi ciclabili lungo via Gramsci **(25)** e Garibaldi **(26b)** sono stati stralciati perché ritenuti non fattibili lungo quell'itinerario. E' stato realizzato il prolungamento della ciclabile prevista lungo via Matteotti fino a via Garibaldi **(24a)**.

Da ultimo, tra gli interventi invariati previsti (non di competenza del Comune di Misano Adriatico) resta in previsione (come indicato nel PTAV in fase di redazione) il servizio di trasporto rapido costiero **(4)**, attualmente completato come servizio in sede propria tra Rimini e Riccione. La PMR (Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini) Srl ha avviato la progettazione per il terzo tratto del TRC Riccione-Cattolica, per candidarlo a finanziamento del MIT (Avviso 3 istanze per la programmazione dei finanziamenti statali per il trasporto rapido di massa).



Interventi previsti dal PUMS – fascia litoranea

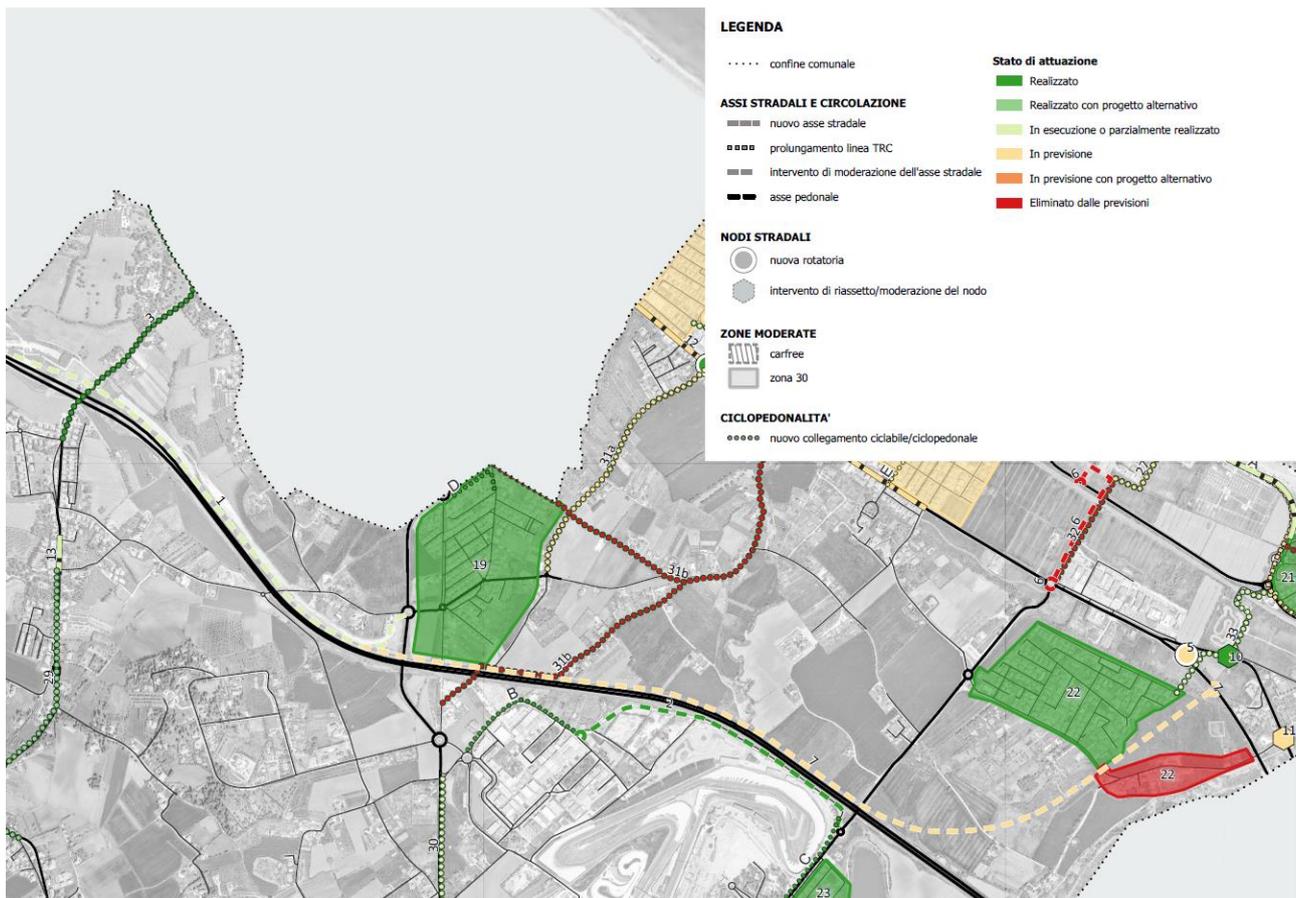
3.2.2 Argentina/Belvedere

Nel PUMS sono stati previsti interventi con l'obiettivo di moderare il traffico all'interno degli abitati e di favorire i collegamenti ciclopedonali con il litorale.

Gli interventi previsti in questo ambito nell'**orizzonte a 5 anni**, le zone30 di Villaggio Argentina e Belvedere (**19** e **22**), sono stati realizzati. Gli effetti dei due interventi sono stati esaminati nel paragrafo 4.1.

Passando alle future previsioni (**orizzonte successivo ai 5 anni**), tra le connessioni ciclabili previste tra il centro e villaggio Argentina si è deciso di stralciare il percorso ciclabile protetto previsto lungo via Chiesa Agina (**31b**), strada che è attualmente regolamentata con limite a 30 km/h e classificata in categoria Fbis (strada ciclabile). Resta in previsione l'itinerario lungo via Grotta (**31a**). Risultano attualmente interrotti i lavori per il collegamento tra villaggio Argentina e via Ascoli Piceno (**1**), tratta che rientrerà nella più corposa variante generale della SS16. Si prevede il completamento a fine 2025. Resta in previsione la rotatoria tra la Adriatica interna e via Ponte Conca (**11**) mentre è stata al momento stralciata la tratta di collegamento ciclabile tra Belvedere e via del Ciglio (**33**) per le difficoltà di intervenire sul nodo SS16-Adriatica interna (**5**). Questo intervento, di competenza ANAS, sarà verosimilmente attuato con la realizzazione della variante alla SS16.

Di interesse dell'ambito si segnala la realizzazione del collegamento ciclabile 8 marzo/2giugno/Vanzetti interno a Villaggio Argentina (**D**), non previsto dal PUMS.



Interventi previsti dal PUMS – Villaggio Argentina, Belvedere

3.2.3 Scacciano/Misano Monte/Santa Monica–Cella

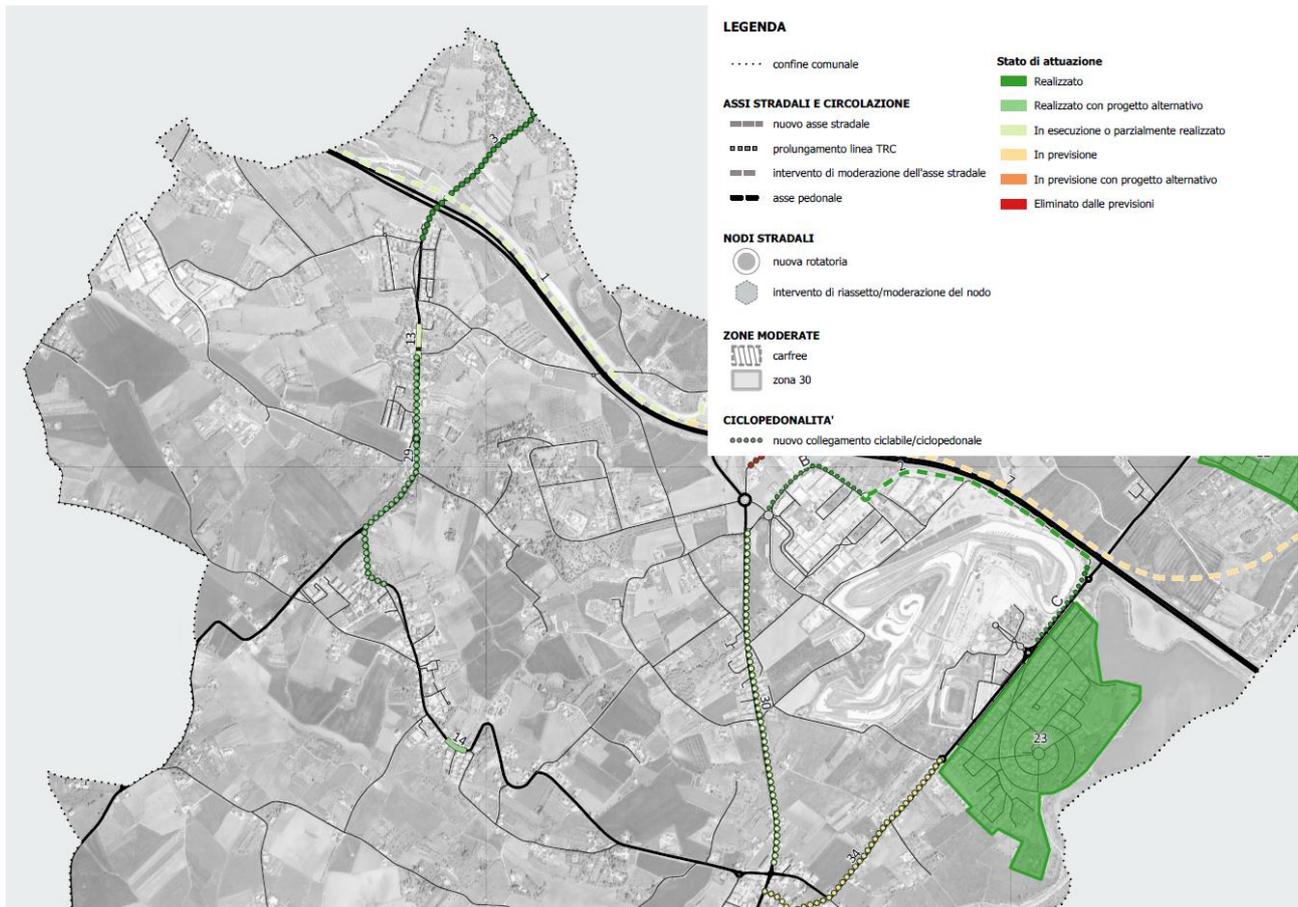
Tra gli interventi previsti con **orizzonte a 5 anni**, è stata realizzata la viabilità di connessione fra SP50 (località Santa Monica) e via Larga (**2**), compresa la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria affiancata.

Nell'abitato di Scacciano è stato completato il percorso ciclopedonale di collegamento con Riccione (**3**), già previsto durante la redazione del PUMS, ed è stato realizzato in parte l'intervento di moderazione previsto a Scacciano, attualmente limitato all'area antistante la chiesa (**13**).

Il previsto collegamento ciclabile fra Cella e Villaggio Argentina lungo via Tavoleto (**30**) è stato in parte realizzato (tra Casette e Villaggio Argentina), mentre per la parte restante (tra Casette e Cella) è in fase di realizzazione il progetto approvato.

Per quanto riguarda gli interventi in previsione con **orizzonte oltre i 5 anni** è stata istituita la Zona30 di Santa Monica (**23**) come anche il collegamento tra Misano Monte e Scacciano (**29**) (realizzato come collegamento ciclabile anziché il previsto collegamento ciclopedonale). Restano invece in previsione la realizzazione degli interventi di moderazione a Misano Monte (**14**) e il collegamento ciclabile tra Cella e Santa Monica (**34**).

Tra gli interventi non previsti dal Piano, ma realizzati dall'amministrazione comunale nel comparto, si segnala la ciclabile di via Larga (**B**) e di via Carro (**C**) che completa l'itinerario di collegamento tra Santa Monica e Villaggio Argentina.



Interventi previsti dal PUMS – Scacciano, Misano Monte, Santa Monica-Cella

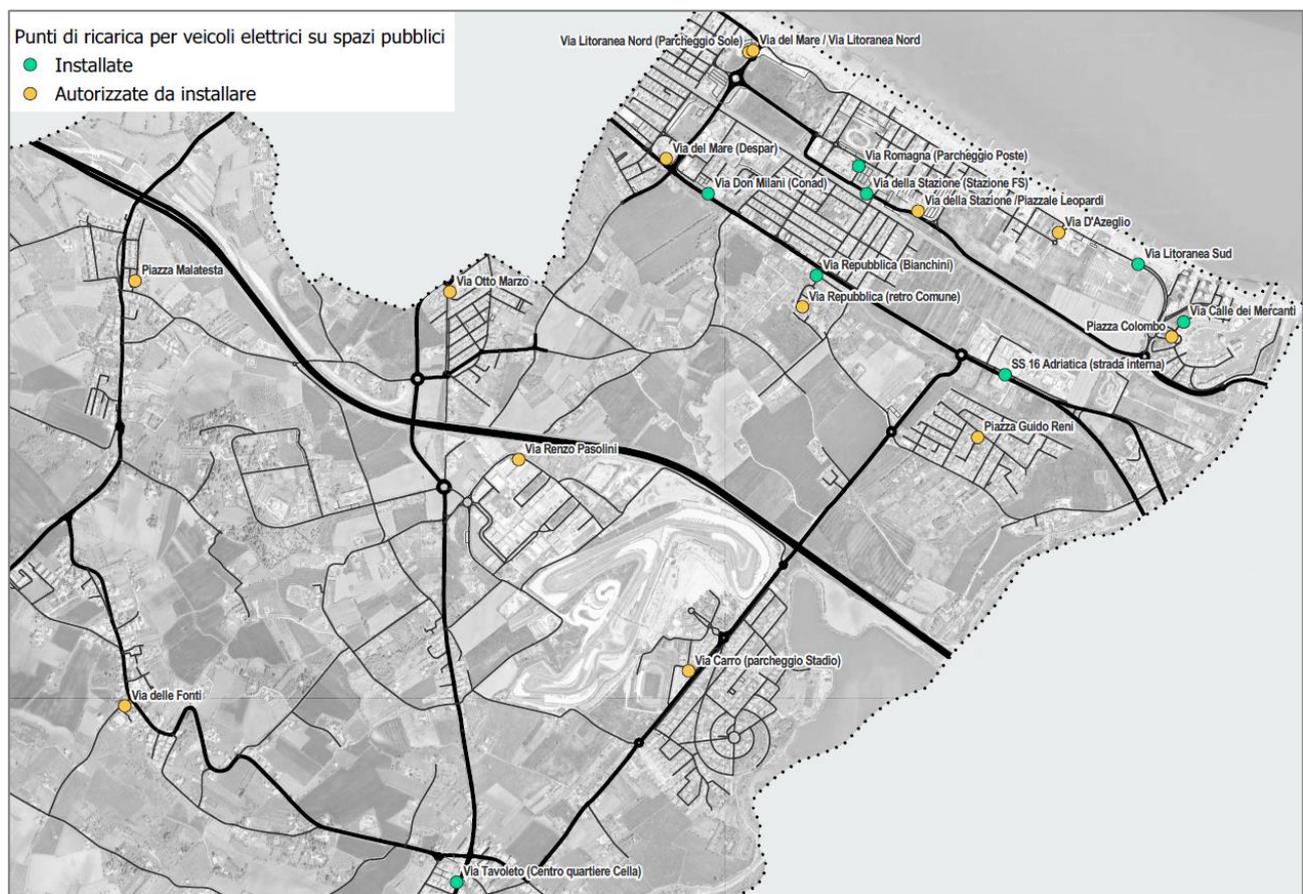
3.2.4 Interventi di Gestione

Tra le realizzazioni previste dal PUMS; oltre alle realizzazioni puntuali, sono stati indicati degli interventi di gestione del territorio che non sono stati inseriti in un orizzonte temporale di realizzazione.

Rispetto allo sviluppo della rete di ricarica delle colonnine elettriche (35) nel Comune di Misano Adriatico sono attualmente presenti 8 postazioni di ricarica con 16 punti di ricarica. È prevista la realizzazione di ulteriori 13 postazioni.

STATO	LUOGO	TIPO	GESTORE
Installata	Via della Stazione (Stazione FS)	Quick	Comune di Misano
	Via Repubblica (Bianchini)	Quick	Comune di Misano
	Via Tavoleto (Centro quartiere Cella)	Quick	EnelX
	Via Calle dei Mercanti	Quick	EnelX
	Via Don Milani (Conad)	Quick	EnelX
	Via Romagna (Parcheggio Poste)	Quick	GEAT
	SS 16 Adriatica (strada interna altezza Family Store)	Quick	GAS GAS SRL
	Via Litoranea Sud	Quick	GAS GAS SRL
Autorizzata da installare	Via Litoranea Nord (Parcheggio Sole)	Quick	GEAT
	Via Repubblica (retro Comune)	Quick	GEAT
	Via Renzo Pasolini	Quick	Carrozzeria Camillini
	Via Carro (parcheggio Stadio)	Fast + Quick	Eni Be Charge
	Piazza Malatesta	Quick	Eni Be Charge

Via Otto Marzo	Quick	Eni Be Charge
Piazza Colombo	Fast + Quick	Eni Be Charge
Via D’Azeglio	Fast + Quick	Eni Be Charge
Via del Mare (Despar)	Fast + Quick	Eni Be Charge
Via della Stazione /Piazzale Leopardi	Quick	Eni Be Charge
Via delle Fonti	Quick	Eni Be Charge
Piazza Guido Reni	Quick	Eni Be Charge
Via del Mare / Via Litoranea Nord	Quick	GAS GAS SRL



Mappa delle postazioni per la ricarica di veicoli elettrici

Per quanto riguarda i servizi di sharing (36) di bici e monopattini, è presente un nuovo servizio di sharing di monopattini freefloating che coinvolge anche i comuni di Cattolica, Gabicce Mare, Riccione e San Giovanni in Marignano.

Per quanto riguarda i servizi smart legati alla mobilità (37), il pagamento della sosta nelle aree di competenza del Comune di Misano Adriatico è possibile attraverso diversi servizi: Easypark, MooneyGo, Telepass e ParkingMyCar. Non risultano invece attive modalità di pagamento della sosta smart specifiche per la sosta privata, che rimane direttamente convenzionata con alberghi e attività.

In termini di coinvolgimento dell’utenza in temi legati alla mobilità sostenibile (38) è stato attivato il progetto Misano 2030 di coinvolgimento e sensibilizzazione della popolazione in un percorso partecipativo volto ad una riflessione congiunta sui temi dei cambiamenti climatici e del loro impatto sui sistemi economico-sociali. Molti dei progetti esaminati nei paragrafi precedenti (realizzati o previsti) rientrano in questo progetto. Va inoltre segnalata l’adesione al progetto “bike to work”, l’installazione di colonnine di ricarica per biciclette elettriche con relativi kit di riparazione.



Logo delle iniziative misano 2030 green

Ulteriori notizie sono presenti nel sito del Comune (link <https://www.comune.misano-adriatico.rn.it/it-it/vivere-il-comune/rubriche/misano-2030-green>)

Non sono ancora state programmate iniziative a supporto dello sviluppo della rete di Mobility Manager aziendali e di Area (39).

Tra gli interventi rilevanti realizzati ma non previsti dal PUMS risulta di grande interesse lo sviluppo della rete di percorsi legati alla mobilità ecosostenibile dedicati prevalentemente a svago e turismo. I percorsi sono identificati da segnaletica dedicata.

Gli itinerari ad oggi sviluppati sono:

- EcoVia del Conca, percorso adatto a tutti lungo le sponde del fiume Conca;
- EcoVia delle Colline, percorso più tecnico attraverso strade sterrate, salite e discese fra le colline affacciate sulla costa;
- EcoVia del Mare, percorso che si affianca al lungomare che attraversa tutto territorio del comune di Misano.

Il sito contiene la descrizione dei percorsi, una galleria fotografica e il tracciato in formato gpx (per approfondire [Progetto Misano EcoVia - Comune di Misano Adriatico](#)).

4 Valutazione degli obiettivi di Piano e proposte di Piano aggiornate

Le due principali strategie di intervento intraprese dal PUMS riguardano la moderazione del traffico, con conseguente riduzione dei flussi e miglioramento della sicurezza, e l'estensione della rete ciclabile, verso la realizzazione di una maglia ciclabile completa.

Sulla base di queste premesse, per valutare il raggiungimento degli obiettivi del piano, si valutano:

- le variazioni di velocità registrate lungo gli assi principali delle zone 30 tra il 2019 (anno precedente l'approvazione del PUMS) e il 2023, sia nel periodo invernale che nel periodo estivo;
- lo stato di attuazione dei percorsi ciclabili previsti nel PUMS, considerando il totale di km realizzati su quelli previsti.

4.1 Valutazione degli interventi

4.1.1 Zone 30

Tra le diverse zone 30 istituite negli ultimi 5 anni, si valuta la variazione delle velocità all'interno delle aree di Belvedere e Villaggio Argentina. Questa scelta è dettata dalla presenza all'interno di queste due zone di assi stradali con funzioni di distribuzione, lungo i quali si ipotizza un maggiore effetto dell'imposizione del nuovo limite.

In particolare si indagano i percorsi:

- Villaggio Argentina – via Tavoleto, via Argentina, via Grotta;
- Belvedere – via Ponte Conca.



Tavoleto-Argentina-Grotta



Via Ponte Conca

Il confronto fra il 2019 e il 2023 è stato effettuato tramite l'utilizzo di Big Data del traffico. Questi dati consentono di ottenere diverse informazioni di traffico lungo itinerari selezionati, valutando anche le velocità di transito di una percentuale di veicoli tracciati in modo anonimo tramite diverse strumentazioni (GPS, black box, navigatori...).

Per quanto riguarda i due itinerari individuati è stato valutato l'andamento orario delle velocità di transito lungo le 24 ore nei mesi di luglio/agosto e febbraio/marzo sia per il 2023 che per il 2019.

La tabella seguente riporta un confronto fra le velocità registrate nei diversi periodi dell'anno. Si fa riferimento alla velocità mediana (V50) registrata e alla velocità dell'85° percentile (V85). Questo valore, usato in ingegneria del traffico per valutare la fascia superiore delle velocità di transito, rappresenta la velocità sopra la quale viaggia il 15% dell'utenza e sotto la quale viaggia invece l'85% dell'utenza tracciata. Viene valutata la differenza nelle ore di punta, del mattino e della sera, e sull'arco delle 24 ore, differenziando le due direzioni di marcia.

VILLAGGIO ARGENTINA		OPM				OPS				Media giornaliera			
		V50	ΔV50	V85	ΔV85	V50	ΔV50	V85	ΔV85	V50	ΔV50	V85	ΔV85
Grotta- Tavoletto	Inverno 2019	34.3	-7.1	46.0	-2.4	39.1	-0.7	48.7	-1.1	39.7	-2.7	49.3	-1.8
	Inverno 2023	27.2		43.6		38.5		47.6		36.9		47.5	
Tavoletto -Grotta	Inverno 2019	38.2	-14.4	50.3	-10.6	41.1	-0.3	50.1	-0.4	41.5	-2.0	50.8	-1.6
	Inverno 2023	23.7		39.7		40.8		49.7		39.5		49.2	
Grotta- Tavoletto	Estate 2019	39.5	0.5	49.3	-0.9	38.9	0.8	47.2	-0.1	39.2	0.7	48.4	-0.3
	Estate 2023	40.0		48.5		39.7		47.2		39.9		48.0	
Tavoletto -Grotta	Estate 2019	40.5	-1.8	49.3	-2.3	41.3	-0.4	49.4	0.1	41.6	-1.1	50.4	-1.0
	Estate 2023	38.7		47.4		40.9		49.6		40.5		49.4	

BELVEDERE		OPM				OPS				Media giornaliera			
		V50	ΔV50	V85	ΔV85	V50	ΔV50	V85	ΔV85	V50	ΔV50	V85	ΔV85
Est- Ovest	Inverno 2019	41.0	0.1	46.0	-2.4	39.1	-0.7	48.7	-1.1	40.4	1.9	49.7	1.8
	Inverno 2023	41.1		43.6		38.5		47.6		42.2		51.4	
Ovest- Est	Inverno 2019	43.5	-23.7	50.3	-10.6	41.1	-0.3	50.1	-0.4	42.4	-0.7	50.9	-0.7
	Inverno 2023	19.8		39.7		40.8		49.7		41.7		50.2	
Est- Ovest	Estate 2019	41.2	-0.7	49.3	-0.9	38.9	0.8	47.2	-0.1	40.1	1.3	49.0	0.7
	Estate 2023	40.4		48.5		39.7		47.2		41.4		49.7	
Ovest- Est	Estate 2019	41.0	3.7	49.3	-2.3	41.3	-0.4	49.4	0.1	42.2	0.1	50.0	0.3
	Estate 2023	44.7		47.4		40.9		49.6		44.3		50.3	

Valutando l'arco delle 24 ore si registrano delle variazioni di velocità limitate, che non possono essere interpretate né in modo positivo né in modo negativo.

Analizzando più nel dettaglio le due zone si può osservare che:

- per quanto riguarda il Villaggio Argentina
 - nel periodo invernale si registra una buona riduzione delle velocità, in particolare mediane, nel periodo mattutino e in entrambe le direzioni di marcia;
 - nel periodo invernale non si registrano invece variazioni significative per quanto riguarda la V85 o la media giornaliera;
 - nel periodo estivo non si riscontrano variazioni significative nel comportamento dell'utenza in nessun periodo della giornata.
- per quanto riguarda Belvedere:
 - non si registrano variazioni significative ad eccezione di un netto calo delle velocità nel periodo invernale in direzione Ovest-Est. Il fenomeno potrebbe essere ricondotto però a diversi fattori, dalla presenza di traffico maggiormente intenso, alla ridotta presenza di veicoli tracciati sull'asse.

In conclusione, ad eccezione di qualche fascia oraria nel periodo invernale, le zone 30, così come oggi istituite, non sembrano aver sortito il rallentamento dell'utenza automobilistica. Per ottenere dei risultati evidenti sarebbe necessario effettuare degli interventi di moderazione del traffico in accompagnamento al limite imposto.

4.2 Percorsi ciclabili

Le tabelle seguenti mostrano lo stato di attuazione dei diversi interventi ciclabili previsti, identificando l'itinerario, l'orizzonte di realizzazione previsto e lo stato di attuazione.

Nome itinerario	N° identificativo	Scenario 5 anni	Scenario 10 anni	Stato attuazione	Lunghezza [km]
Itinerario Brasile-centro	24a	previsto	non previsto	Realizzato con progetto alternativo	0.7
Della stazione litoranea	27	previsto	non previsto	In previsione	0.3
Scacciano-Riccione	3	previsto	non previsto	Realizzato	1.1
Cella-Argentina	30	previsto	non previsto	In esecuzione o parzialmente realizzato	1.5
della Stazione-litoranea	32	previsto	non previsto	Eliminato dalle previsioni	0.7
Ciclabile Cella Santa Monica	34	non previsto	previsto	In previsione	1.1
Belvedere-Portoverde	33	non previsto	previsto	In esecuzione o parzialmente realizzato	0.7
Argentina-litoranea	31b	non previsto	previsto	Eliminato dalle previsioni	1.7
Argentina-litoranea	31b	non previsto	previsto	Eliminato dalle previsioni	1.1
Argentina-litoranea	31a	non previsto	previsto	In previsione	1.0
Misano Monte-Scacciano	29	non previsto	previsto	Realizzato con progetto alternativo	1.2
Portoverde	28	non previsto	previsto	Eliminato dalle previsioni	0.4

Nome itinerario	N° identificativo	Scenario 5 anni	Scenario 10 anni	Stato attuazione	Lunghezza [km]
Gramsci-litoranea	26b	non previsto	previsto	Eliminato dalle previsioni	0.2
Gramsci-litoranea	26a	non previsto	previsto	In previsione con progetto alternativo	0.4
Don Milani-Gramsci	25	non previsto	previsto	Eliminato dalle previsioni	0.2
Brasile-centro	24b	non previsto	previsto	In esecuzione o parzialmente realizzato	0.6

Sul totale di 12.9 km di itinerari ciclabili previsti dal PUMS all'orizzonte temporale di 10 anni, circa 3 km, sono ad oggi già realizzati, altri 2.8 km sono in fase di realizzazione e 2.8 km sono in previsione.

Km realizzati	Km in realizzazione	Km in previsione	Km previsti da PUMS	% realizzato 5 anni	% realizzato 10 anni
2.99	2.82	2.77	12.91	42%	13%

É stato quindi realizzato il 42% degli itinerari previsti con orizzonte 5 anni e il 13% di quelli con orizzonte 10 anni. Eliminando dal calcolo gli itinerari esclusi dalle previsioni, invece, la percentuale di completamento della rete prevista con orizzonte 5 anni è del 51% e quella della rete prevista con orizzonte 10 anni è del 23%. Considerando poi anche i km di rete in esecuzione si ottengono percentuali di realizzazione pari al 45% dei km previsti inizialmente dal PUMS e del 68% rispetto ai km non eliminati dalle previsioni.

Oltre alla rete prevista dal PUMS, sono stati realizzati o previsti altri itinerari ciclabili riportati di seguito.

Nome itinerario	Stato	Lunghezza [km]
Ciclabile via Larga	Realizzato	0.52
Ciclabile 8 marzo/2 giugno/Vanzetti	Realizzato	0.41
Ciclabile stazione-SS16	In previsione	0.36
Ciclabile via Carro	Realizzato	0.24

5 Quadro interventi

Considerando lo stato di avanzamento verificato dal monitoraggio, la tabella seguente mostra lo stato attuale e gli effettivi sviluppi futuri dei diversi progetti analizzati, individuando nello scenario a 5 anni i progetti già realizzati o in stato di realizzazione avanzato, e suddividendo tra gli scenari a 10 anni e oltre i restanti interventi.

Le tempistiche degli scenari sono da intendersi a partire dall'anno di approvazione del PUMS, quindi si prevede che i progetti con orizzonte 10 anni saranno completati entro il 2029 e quelli con orizzonte oltre i 10 anni saranno completati a partire dal 2030.

In generale si ha una buona rispondenza con quanto inizialmente previsto dal PUMS, i progetti ritardati sono spesso indipendenti dalla volontà del comune.

INTERVENTI INVARIANTI		5 ANNI	10 ANNI	OLTRE	Previsione PUMS
1	Collegamento stradale fra via Tavoletto (villaggio Argentina) e via Ascoli Piceno				in linea
2	Connessione fra SP50 (località Santa Monica) e via Larga (in zona Artigianale)				in linea
3	Percorso ciclopedonale di Scacciano				in linea
4	Prolungamento del TRC (Trasporto Rapido Costiero) lotto Stazione di Riccione-Cattolica				in linea
5	Rotatoria sulla SS16				posticipato
6	Completamento della viabilità della zona commerciale Bandieri				posticipato
7	Variante generale della SS16				in linea
INTERVENTI DI RIASSETTO/MODERAZIONE DEL TRAFFICO					
8	Nodi fra le vie D'Acquisto, Don Milani e gli accessi alla vicina area commerciale				in linea
9	Intersezione Don Milani / Maroncelli / Gramsci e piazzale sosta				in linea
10	Intersezione Adriatica interna / del Ciglio				anticipato
11	Intersezione Adriatica interna / Ponte Conca				in linea
12	Adriatica - asse urbano				posticipato
13	Centro Scacciano				in linea
14	Centro Misano Monte				anticipato
INTERVENTI SULLA PEDONALITA'					
15	Area pedonale Repubblica Litoranea-Romagna				in linea
16	Area pedonale Repubblica ferrovia				anticipato
17	Area pedonale Repubblica oltre ferrovia				in linea
18	Zona "car free" centro turistico				in linea

ZONE 30		5 ANNI	10 ANNI	OLTRE	Previsione PUMS
19	Zona 30 Villaggio Argentina				in linea
20	Zona 30 Misano Brasile e centro				in linea
21	Zona 30 Portoverde				anticipato
22a	Zona 30 Belvedere				in linea
22b	Zona 30 Belvedere tratta extraurbana				eliminato
23	Zona 30 Santamonica				anticipato
INTERVENTI SULLA CICLABILITA'					
24a	Itinerario Brasile-centro lungo via Verdi				in linea
24b	Itinerario Brasile-centro da via Cellini sino a Don Milani				anticipato
25	Itinerario Gramsci				eliminato
26a	Itinerario Gramsci-litoranea lungo via Maroncelli				in linea
26b	Itinerario Gramsci-litoranea lungo via Garibaldi				eliminato
27	Itinerario della Stazione-litoranea				posticipato
28	Itinerario Portoverde				eliminato
29	Itinerario Misano Monte-Scacciano				anticipato
30	Itinerario Cella-Villaggio Argentina				in linea
31a	Itinerario Vill.Argentina-litoranea - via Grotta				in linea
31b	Itinerario Vill.Argentina-litoranea - via Agina				eliminato
32	Itinerario Belvedere-litoranea				posticipato
33	Itinerario Belvedere-Portoverde				in linea
34	collegamento ciclabile fra Cella e Santa Monica				posticipato
Fuori PUMS E	Ciclabile via Repubblica da stazione a statale				