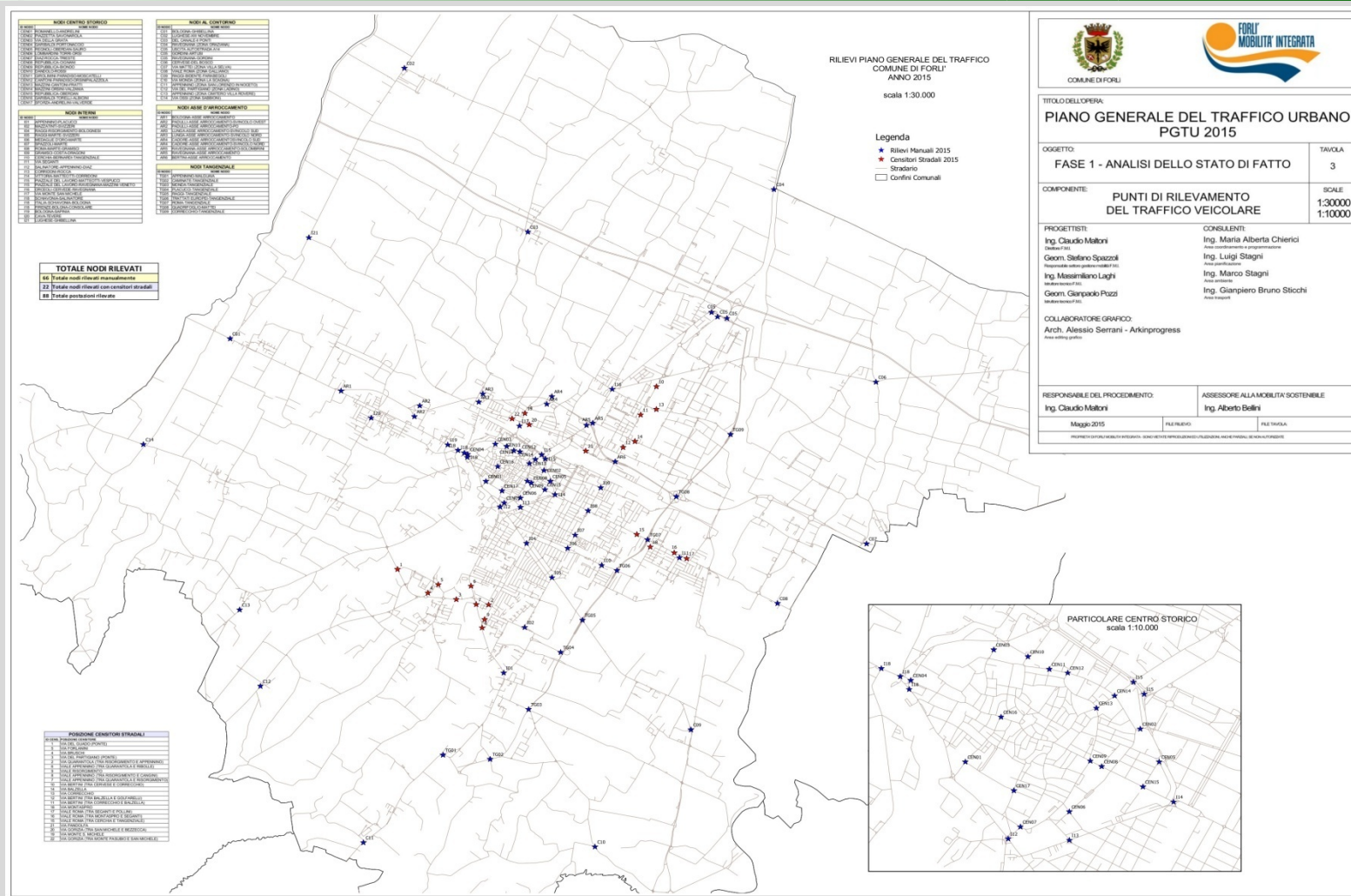


Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Forlì



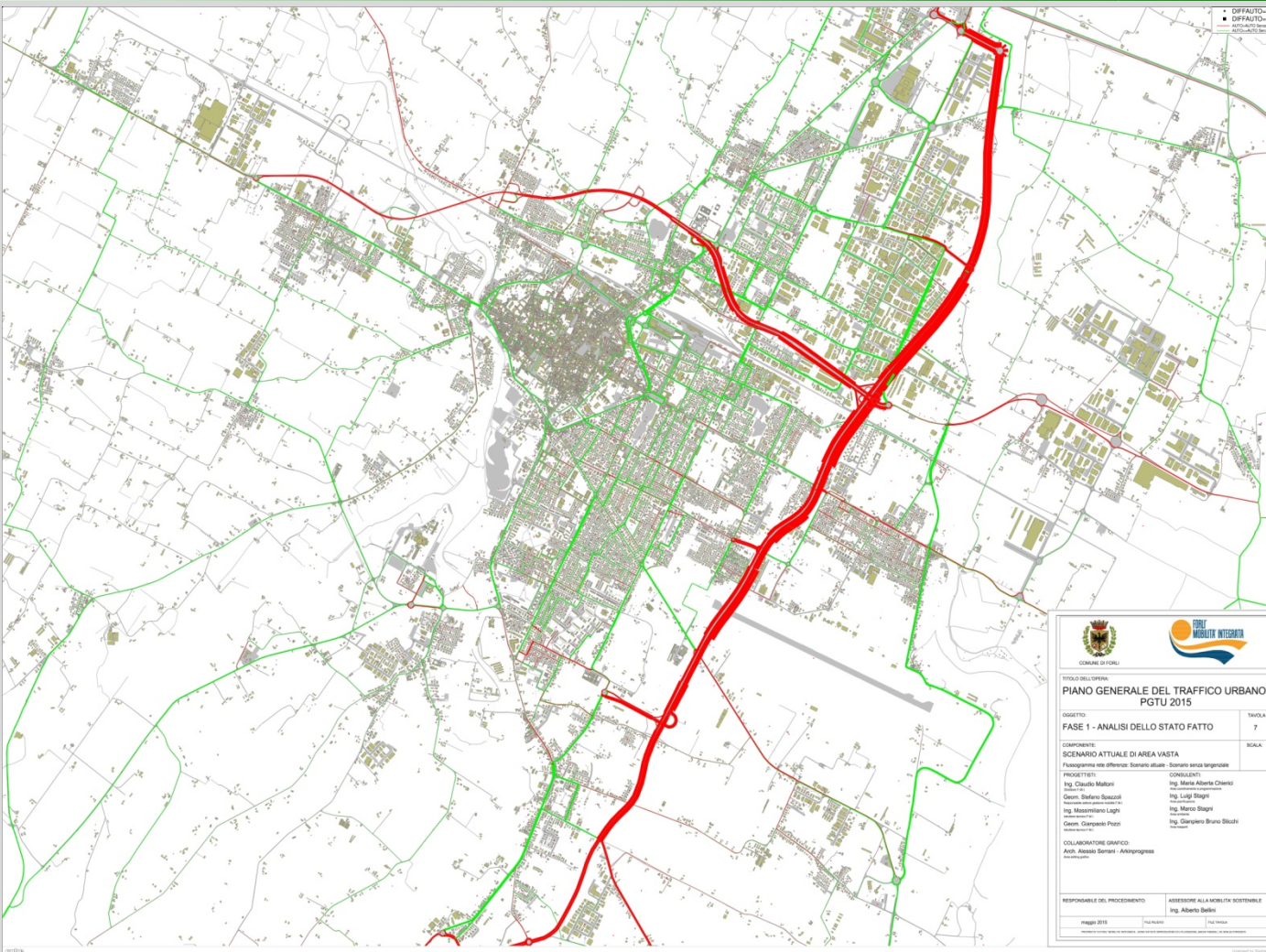
FASE 1 – analisi dello stato di fatto: Punti di rilevamento del traffico veicolare



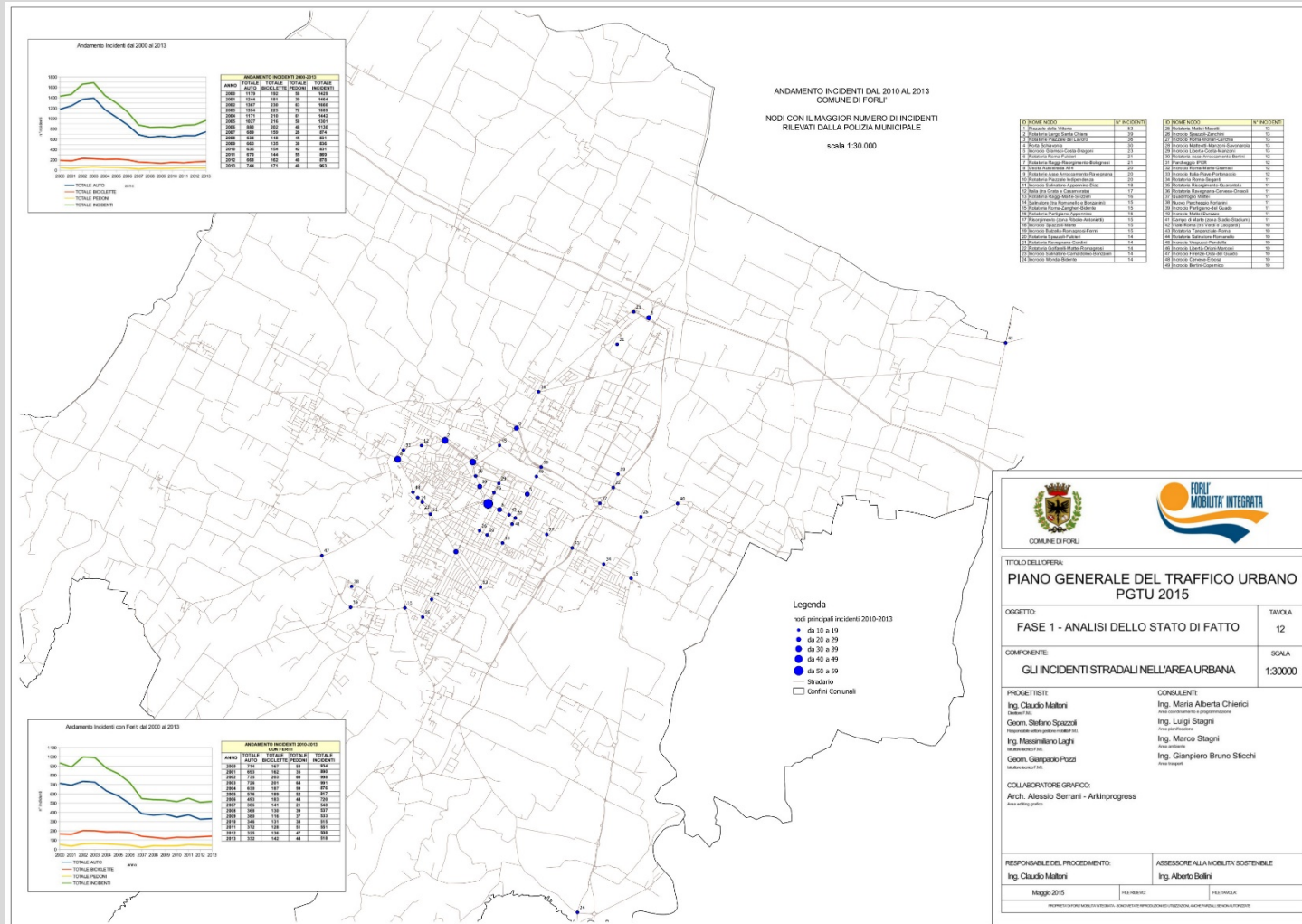
Comune di Forlì



FASE 1 – analisi dello stato di fatto: Flussogramma rete differenza 2015-2007 fascia 7.30-8.30



FASE 1 – analisi dello stato di fatto: Incidentalità Area Urbana

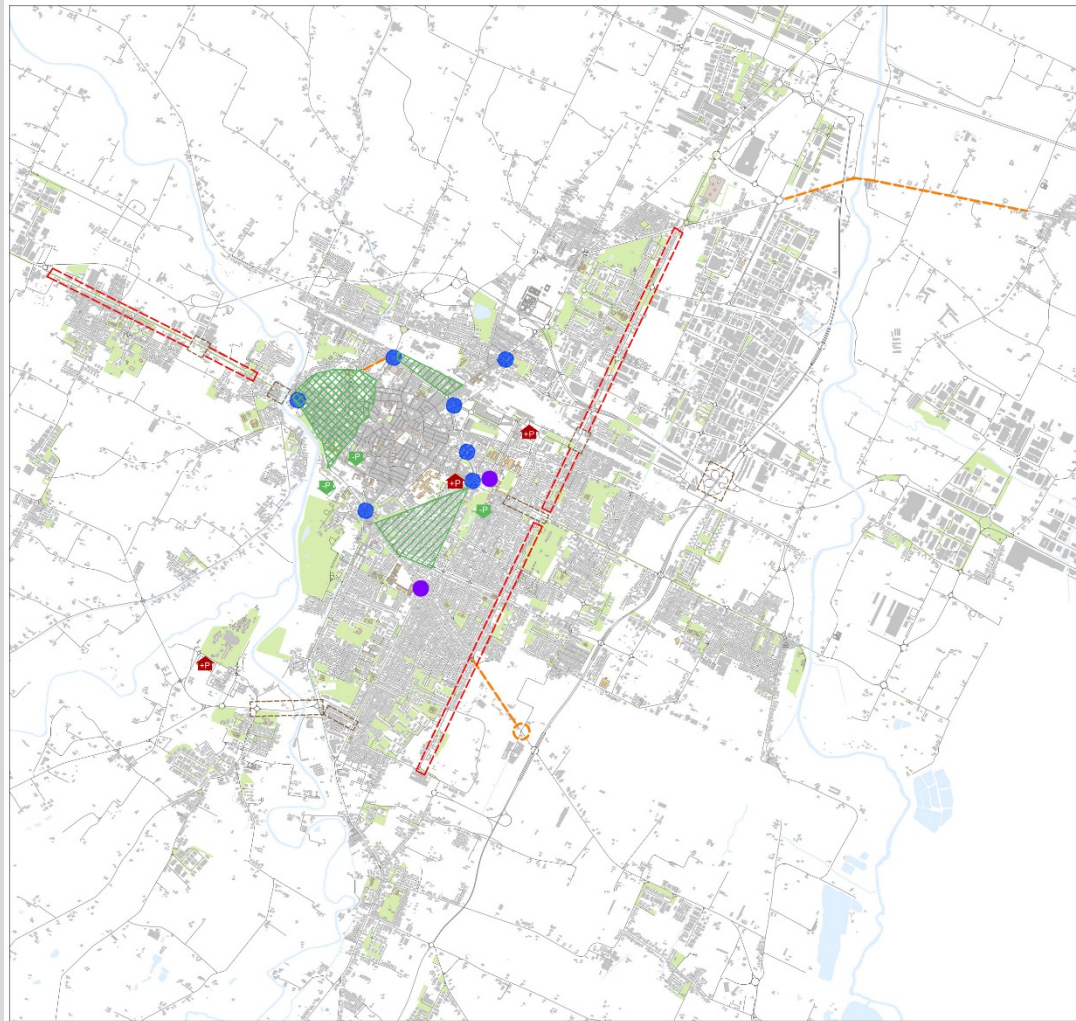


Comune di Forlì



Covenant
of Mayors
Committed to local
sustainable energy

FASE 1 – analisi dello stato di fatto: Criticità emerse dall'analisi



LEGENDA

PROBI EMATICHE INFRASTRUTTURALI

- SOTTOSTRADA GEOMETRICA (sottopasso pedonale sotto la ferrovia, con conseguenti problematiche di circolazione pedonale)
- VIA DELL'INDUSTRIA - BIANCHINI - VIA DELL'INDUSTRIA (basse velocità di circolazione nella "valle" rispetto a lungo viale di viale)
- INCIDENTALITÀ (sottopasso pedonale sotto la ferrovia, con conseguenti problematiche di circolazione pedonale)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)
- RICORSO AL TUBO (SALVATERRA) (uso del tubo per il trasporto per strada della mobilità di persone e merci)

INCIDENTALITÀ

- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- PORTA SANTI (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

OFFERTA DI MOBILITÀ

- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

DOMANDA DI MOBILITÀ SU STRADA

- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

OFFERTA SOVRASATURA NEI PARCHEGGI PERTINENZIALI (paraggio del Donatello, paraggio del Donatello, paraggio del Donatello)

PARCHEGGI SOTTOUTILIZZATI (paraggio del Donatello, paraggio del Donatello, paraggio del Donatello)

COLLEGAMENTI CICLABILI MANCANTI

- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

RIDUZIONE FUNZIONALE E AUMENTO SICUREZZA

- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

CRITICITÀ PARTICOLARI

- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)
- MOBILITÀ (CASA) (zona di alta densità di traffico, problematiche di circolazione della mobilità e dei pedonatori)

COMUNE DI FORLÌ

FORLÌ MOBILITÀ INTEGRATA

TITOLO DELL'OPERA:
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PGTU 2015

OGGETTO:
FASE 1 - ANALISI DELLO STATO DI FATTO

COMPONENTE:
CRITICITÀ EMERSE

AVVIAZIONE:
febbraio 2015

PROGETTISTI:
Ing. Claudio Maltoni
Geom. Stefano Spazzoli
Ing. Massimiliano Lighi
Geom. Giampaolo Pozzi

CONSULENTI:
Ing. Maria Alberta Chierici
Ing. Luigi Stagni
Ing. Marco Stagni
Ing. Gianpiero Bruno Sticchi

COLLABORATORE GRAFICO:
Arch. Alessio Serrani - Arkinprogress

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
Ing. Claudio Maltoni

ASSESSORE ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE:
Ing. Alberto Bellini

FILE:
FILE: FILE: FILE:



FASE 1 – analisi dello stato di fatto: Ripartizione Modale e confronto anni passati

TAB.1 - CONFRONTO CON I DATI DISPONIBILI PRECEDENTI

	auto	bici	TPL	pedi	Altro (moto, taxi)	residenti
Forlì PGTU 2007 (analisi demoscopica)	63,70%	17,10%	5,10%	5,10%	9,00%	nd
Stima tendenziale 2015	60,81%	18,59%	5,19%	6,05%	9,36%	118.359



COSA DICE IL PAIR

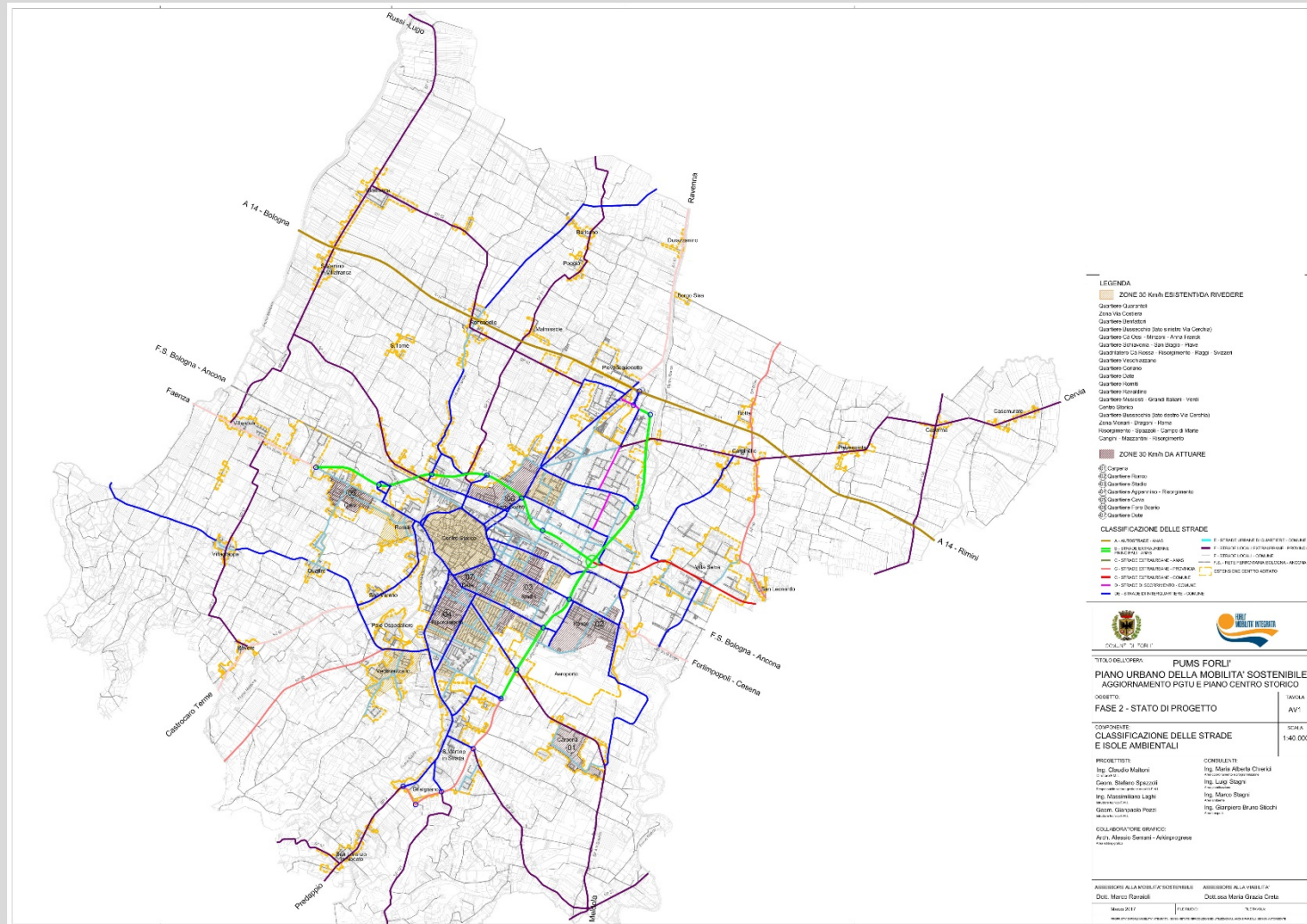
e applicazione al territorio di Forlì

Entro il 2020 il PAIR prevede:
50% della mobilità destinata alle auto
50% della mobilità destinata alle altre modalità di trasporto: bici, TPL, pedoni, altro

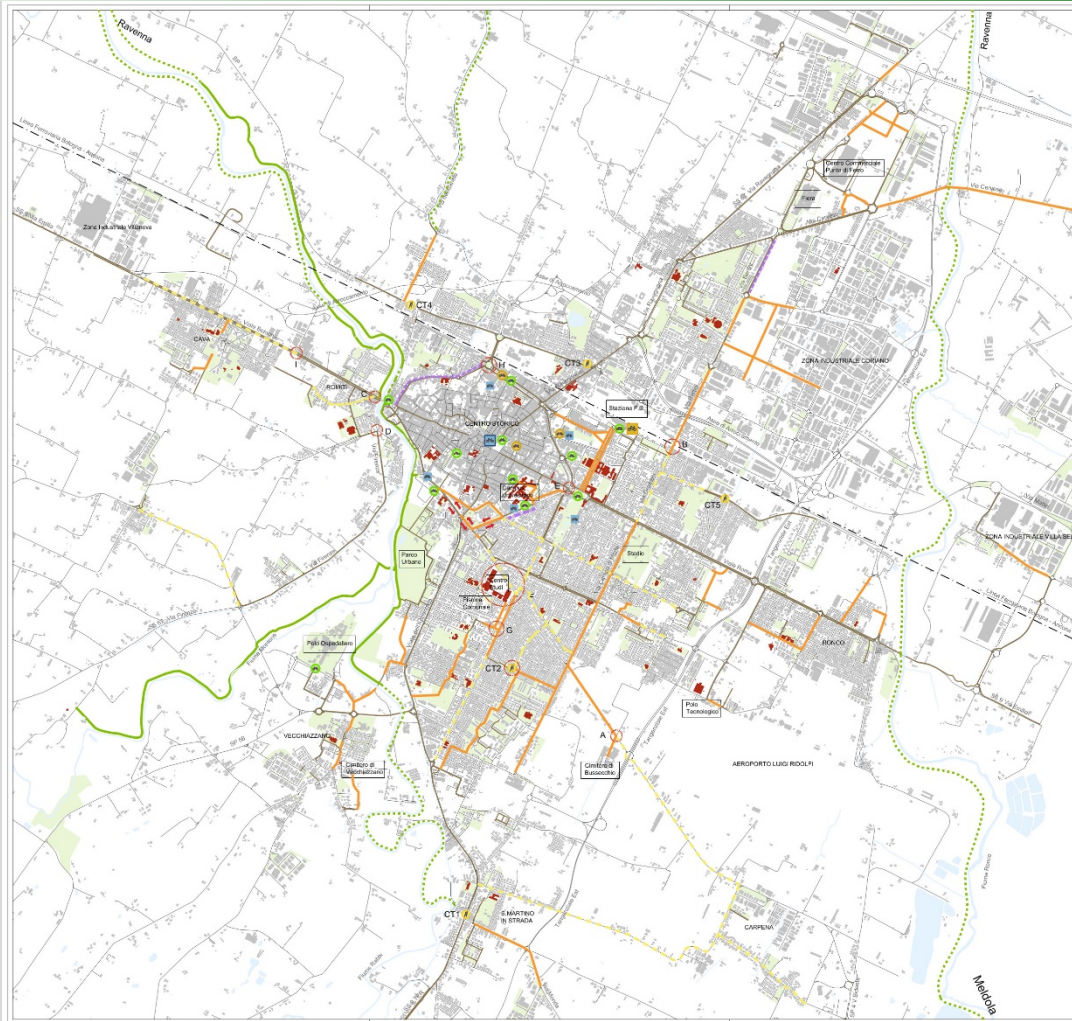
Intervento	Centro Storico e Centro Abitato	Stato Attuale	PAIR 2020
1	ZTL	20% del Centro Storico	100% del Centro Storico
2	Area Pedonale	7% del Centro Storico	20% del Centro Storico
3	Piste Ciclabili	0,8 metri x abitante	1,5 metri x abitante
		18,59% (*)	20,00% (*)
4	Auto	60,81%	Riduzione del 20,00% del traffico attuale
5	TPL	5,19% (*)	+ 10% del servizio/utenti

Una riduzione del 20% del traffico veicolare si traduce nel passaggio dal 60% al 48%, valore in linea con quanto richiesto. **Si tratta di redistribuire il 12% dei movimenti oggi fatti in auto**, tra il trasporto pubblico, la bici e a piedi. Dalla tabella 1 emerge il dato del trasporto pubblico fermo al 5%. Si tratta di un valore basso, stabile nel tempo, che anche applicando un aumento del 10% (valore indicato dal PAIR) si scosterebbe di poco dal valore attuale (5,5%).



FASE 2 – PROGETTO PUMS: CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE E DELLE ISOLE AMBIENTALI



FASE 2 – PROGETTO PUMS: LA MOBILITA' CICLABILE – RETE E SERVIZI



- LEGENDA**
- AREE VERDI (PARCHI E GIARDINI URBANI)
 - EDIFICI SCOLASTICI / UNIVERSITA'
 - LUOGHI DI INTERESSE (OSPEDALI, CIMITERI, CENTRI SPORTIVI, ECC.)
 - PERCORSI CICLABILI ESISTENTI
 - PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO
 - INTERVENTI DI MODERAZIONE DELLA VELOCITA' E DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE (interventi che garantiscono il transito in sicurezza dei veicoli e ciclisti in presenza, canalizzazioni per la manovra di svolta, restringimenti della carreggiata, arandamento a chiodo, pavimentazione rialzata, golf, esili di parcheggio, sepolcrici orizzontale di parcheggio)
 - MIGLIORE SULL'ESISTENTE (allargamento della sede esistente, tratti in promiscuo con inserimento di elementi di moderazione della velocità)
 - SENSI DI CIRCOLAZIONE MODIFICATI
 - CRITICITA'**
 - A - Chiusello Bussacchio (Attraversamento pedonale protetto)
 - B - Via Gramsci - Via Bartoli (Sottopassaggio ferroviario ciclopedonale)
 - C - Viale Bologna Porta Schiavonia (interventi per la sicurezza)
 - D - Via Firenze - Via Valeria (interventi per la sicurezza)
 - E - Piazzale della Vittoria (interventi per la sicurezza)
 - F - Via Raggi - Gervasi - Rosogrimo - Moro (interventi per la sicurezza)
 - G - Via Tancredi - Viale Risorgimento (allargamento ciclopedonale protetto)
 - H - Piazza Santa Chiara (interventi per la sicurezza)
 - I - Via Paduli - Viale Bologna (interventi per la sicurezza)
 - BIKE SHARING - POSTAZIONE ESISTENTE
 - BIKE SHARING - POSTAZIONE POTENZIATA
 - CICLOSTAZIONE (sede per il ricovero di bici private e allestimento di servizi per la bicicletta)
 - PUNTO DI RICOVERO PIAZZA SAFFI (parcheggio protetto, ecc.)
 - PUNTI DI RICOVERO BICI (parcheggio protetto, ecc.)
 - TRATTI DA REALIZZARE COME CUCITURA DELL'ESISTENTE
 - CT1- Viale dell'Apprento - Via Mondini
 - CT2- Via Navio - Via Bondi
 - CT3- Via Gorizia - Via Ravennana
 - CT4- Via Gorizia - Via Lughese - Via Lunga
 - CT5 - Rotonda Monari Dragoni
 - PERCORSO CICLOTURISTICO ESISTENTE
 - PERCORSO CICLOTURISTICO DI PROGETTO

COMUNE DI FORLÌ

TITOLO DELL'OPERA: PUMS FORLÌ
PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
AGGIORNAMENTO PGTU E PIANO CENTRO STORICO

OGGETTO:	TAVOLA
FASE 2 - STATO DI PROGETTO	AV2
COMPONENTE:	SCALA:
LA MOBILITA' CICLABILE RETE E SERVIZI NELL'AREA URBANA	1:30.000

PROGETTISTI: Ing. Claudio Malloni Claudio Malloni Geom. Stefano Spazzoli Progettazione urbanistica (n. 10/11/14) Ing. Massimiliano Ligiti Architetto (n. 11/11/14) Geom. Gianpaolo Pozzi Urbanista (n. 11/11/14)	CONSULENTI: Ing. Maria Alberta Chierici Architetto (n. 11/11/14) Ing. Luigi Stagni Architetto (n. 11/11/14) Ing. Marco Stagni Architetto (n. 11/11/14) Ing. Gianpiero Bruno Sticchi Urbanista (n. 11/11/14)
---	--

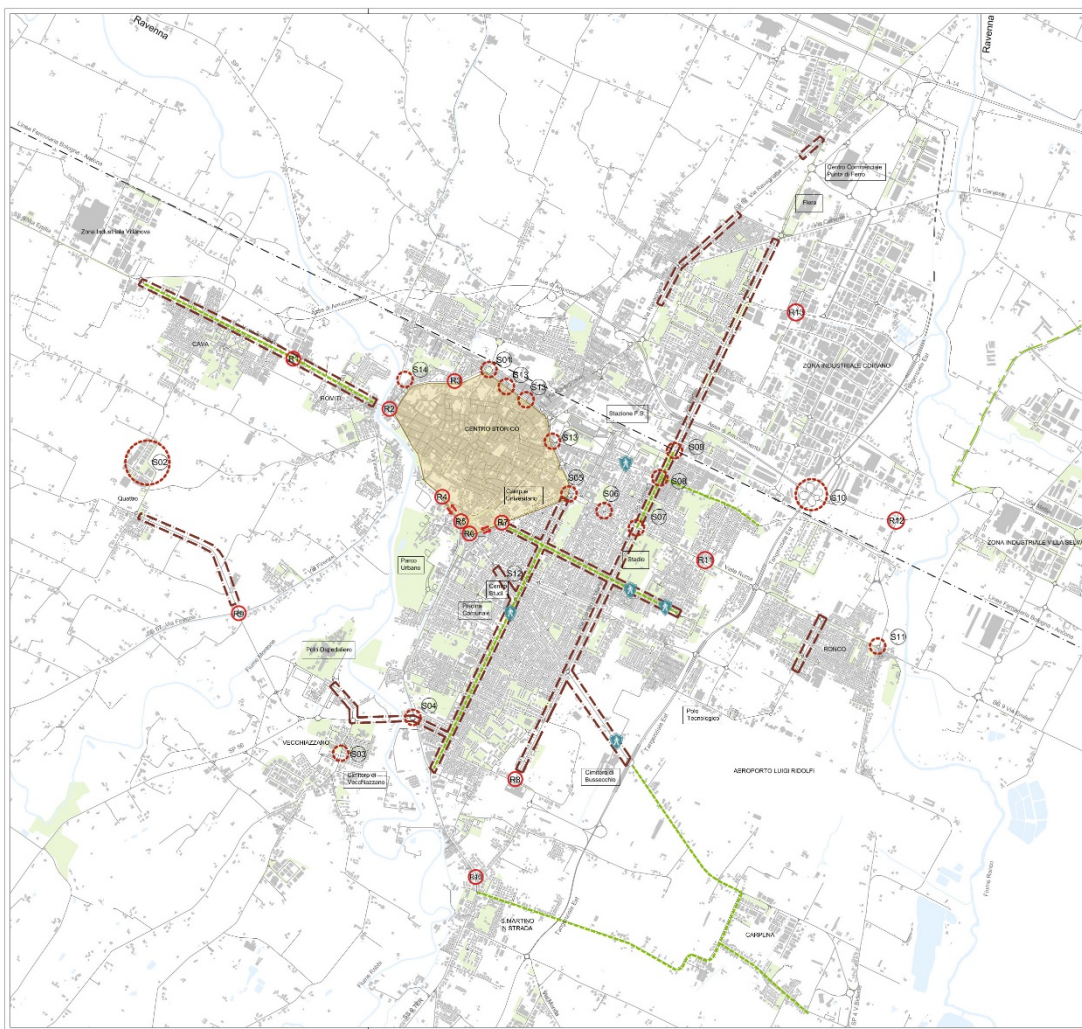
COLLABORATORE GRAFICO:
Arch. Alessio Serrani - Ankinprogress

ASSESSORE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE	ASSESSORE ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE
Dott. Marco Ravaioli	Dott.ssa Maria Grazia Creta
Marzo 2017	FILE TAVOLA

AUTORETTELLA: FORLÌ - MOBILITA' INTEGRATA - 100% AZIONE/PROGETTO/RETE/INTEGRAZIONE/INTEGRAZIONE/INTEGRAZIONE/INTEGRAZIONE



FASE 2 – PROGETTO PUMS: CIRCOLAZIONE VEICOLARE NELL'AREA URBANA



- LEGENDA**
- AREE VERDI (PARCHI E GIARDINI URBANI)
 - LUOGHI DI INTERESSE (OSPEDALI, CIMITERI, CENTRI SPORTIVI, ECC.)
 - STRADE INTERESSATE DA INTERVENTI - inserimento di parcon-veicoli, interventi di moderazione della velocità, organizzazione degli spazi di sosta, riorganizzazione della sede stradale, limitazione di velocità a 20 km/h, aumento della visibilità agli incroci espressivi in sosta, aumento delle opzioni di sicurezza negli attraversamenti VECI RELAZIONE - CAPITOLO 4.4
 - STRADE INTERESSATE DA INTERVENTI DI MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ
 - SENSI DI CIRCOLAZIONE MODIFICATI
 - MESSA IN SICUREZZA DEI PASSAGGI PEDONALI
 - ROTATORIE DI PROGETTO
 - R1 (Viale Bologna - Via Paduli), R2 (Punta Salaria) - R3 (Viale Italia - Via della Grata), R4 (Viale Salaria - Via Rocconardi), R5 (Punta Ravalioli), R6 (Via Giovanni della Bandiera - Viale Condotti), R7 (Viale Condotti - Viale Il Giugno), R8 (Via Campo degli Strozzi - Via Mazzarini), R9 (Via Firenze - Via Orazi), R10 (Viale dell'Impero) - Via Piacuzzi, R11 (Viale Roma - Via C.Monari), R12 (Via Mattei - Via Masseti), R13 (Viale Cosulich - Via Bertola)
 - INTERVENTI PUNTUALI
 - 601 SANTA CHIARA (V.V. VENETO - V.ITALIA) riorganizzazione attraversamento ciclopedonale
 - 602 QUATTRO Modelli / modifica assetto circolazione Via Cavallotti
 - 603 VECCHAZZANO messa in sicurezza uscita scolastica scuola primaria Duilio Peroni
 - 604 APENNINO - QUARANTOLA - PARTIGIANO riorganizzazione delle immissioni in rotatoria
 - 605 PIAZZALE DELLA VITTORIA riorganizzazione delle conformazioni all'incrocio C.so Repubblica, Viale Corticelli, Viale Bologna
 - 606 VIALE ROMA VIA FULCERI interventi di riqualificazione del traffico
 - 607 VIALE ROMA VIA GRAMSCI revisione fasce semaforiche / rotatoria
 - 608 VIA GRAMSCI VIA DRAGONI funzionamento semaforico 24/24
 - 609 VIA BERTINI sottopasso ciclopedonale di progetto
 - 610 RACCORDO ASSE DI ARROCCAMENTO - TANGENZIALE aumento della visibilità sulle corsie di uscita
 - 611 VIALE ROMA VIA ZANGHERI revisione della segnaletica di indicazione per accesso in tangenziale
 - 612 VIA RAGGI - CENTRO STUDI interventi per aumentare la sicurezza dei collegamenti ciclabili al polo scolastico
 - 613 INCROCI VENETO-PALAZZOLA, VENETO-BENTIVOLLO, SAVONAROLA-MATTEOTTI riorganizzazione delle svolte presso le intersezioni
 - 614 COLLEGAMENTO VIARIO TRA VIA ISONZO E VIA PIAVE nuova strada di collegamento



TITOLO DELL'OPERA: PUMS FORLÌ
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
AGGIORNAMENTO PGTU E PIANO CENTRO STORICO

OGGETTO: FASE 2 - STATO DI PROGETTO	TAVOLA: AV3
COMPONENTE: CIRCOLAZIONE VEICOLARE NELL'AREA URBANA	SCALA: 1:30.000

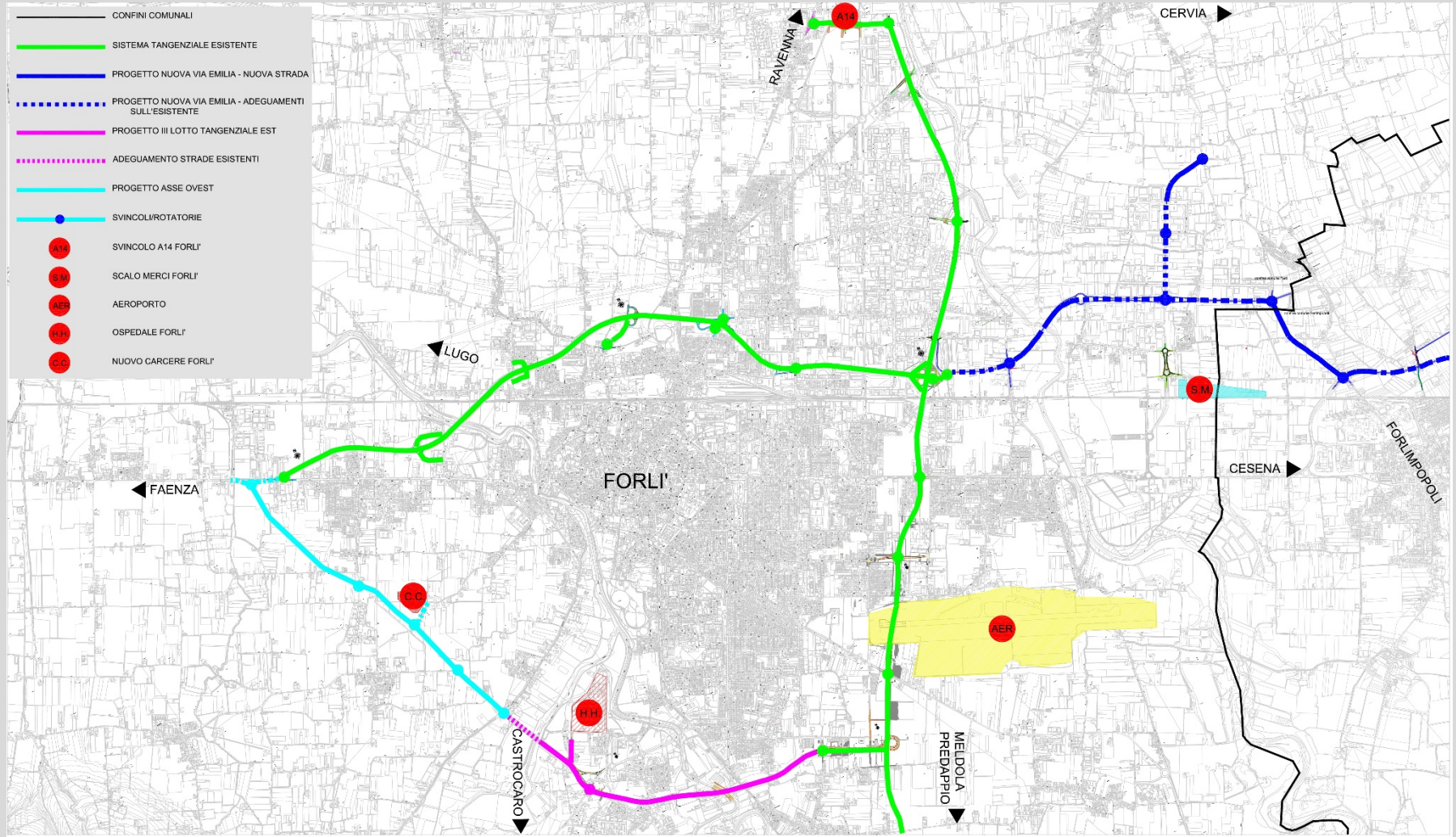
PROGETTISTI: Ing. Claudio Maltoni Geom. Stefano Spazzoli Geom. Massimo Laghi Geom. Gianpao Pozzi	CONSULENTI: Ing. Maria Alberta Chierici Ing. Luigi Stagni Ing. Marco Stagni Ing. Gianpiero Bruno Stocchi
COLLABORATORE GRAFICO: Arch. Alessio Serrani - Arkinprogress	

ASSESSORE ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: Dott. Marco Ravalioli	ASSESSORE ALLA VIABILITÀ: Dott.ssa Maria Grazia Cresta	
MEZZO 2017	FILE RUBICO	FILE TAVOLA

PROFESSORATO FORNITORE MOBILITÀ INTEGRATA - SERVIZIO APPROVAZIONE ED EMISSIONE IN UNO DEI MODELLI DI MOBILITÀ

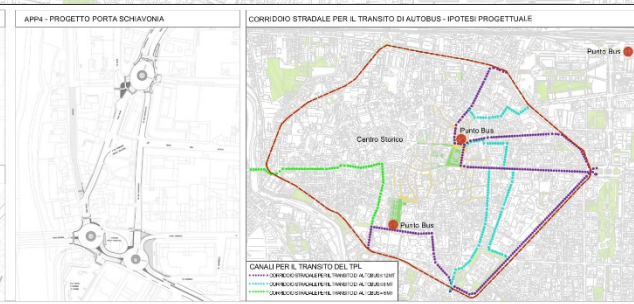
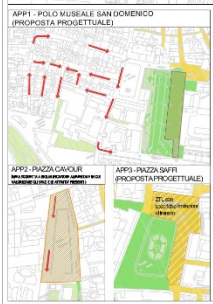
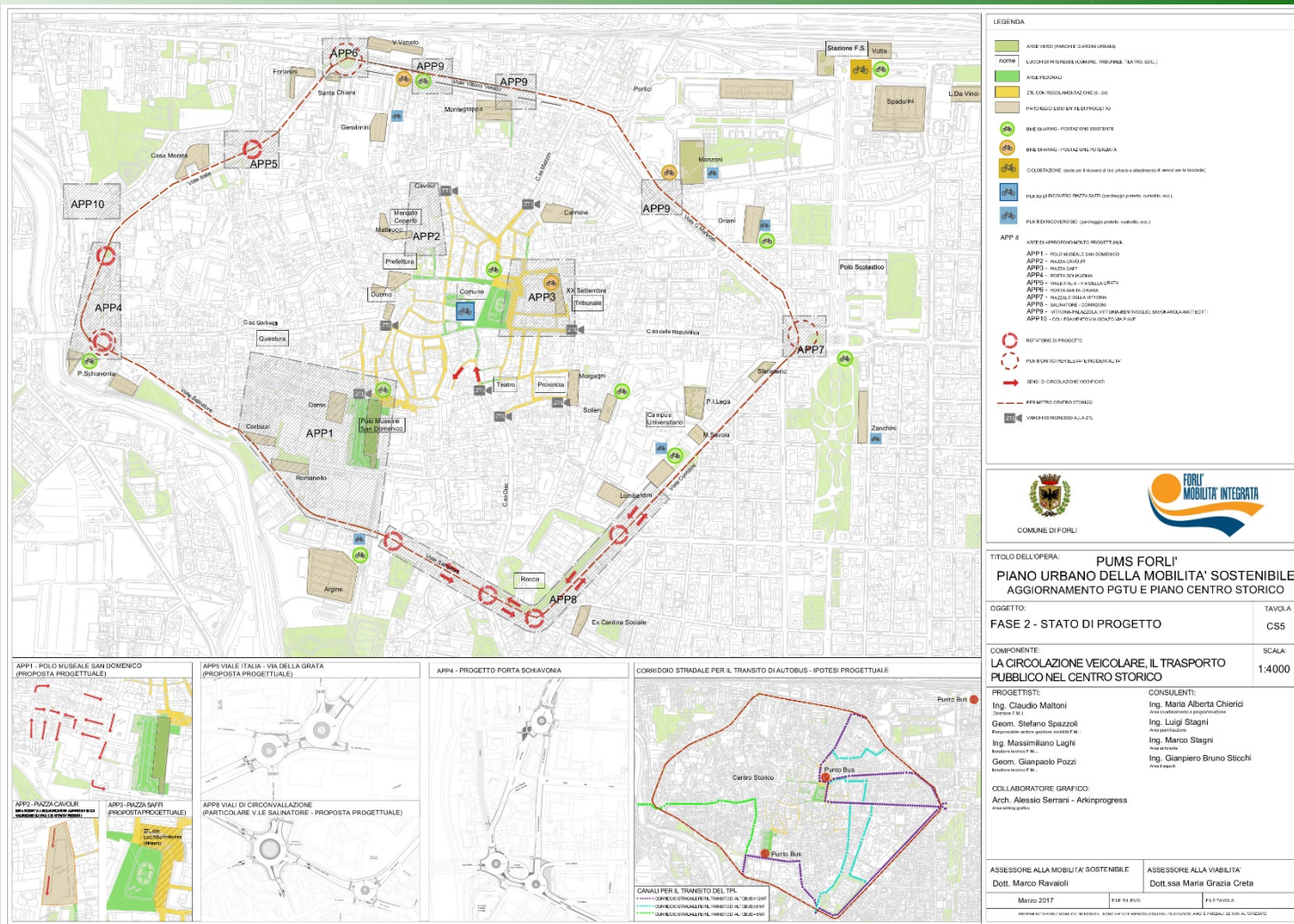


FASE 2 – PROGETTO PUMS: LA GRANDE VIABILITA'



FASE 2 – PROGETTO PUMS:

Piano Particolareggiato del centro storico: la circolazione veicolare e il TPL



FASE 2 – PROGETTO PUMS:

AZIONI PRINCIPALI E CRITICITA' SU CUI SI INTENDE INTERVENIRE

AZIONE n°1 – AUMENTO DEI PERCORSI CICLABILI

Il PAIR, al fine di incentivare l'utilizzo della mobilità ciclabile a scapito di quella veicolare privata, prevede che l'estensione dei percorsi ciclabili sul territorio comunale arrivi **entro il 2020 ad essere pari a 1,5 metri per abitante**; attualmente tale valore per il Comune di Forlì si attesta attorno ai **0,86 m/abitante**, mentre l'implementazione di tutti gli interventi ciclabili previsti nel PUMS permetteranno di raggiungere un valore pari a **1,6 m/abitante**, quindi ampiamente in linea con quanto richiesto dalla Regione e dalla Comunità Europea.

CRITICITA':

- a) Limitate risorse economiche a disposizione
- b) Conflittualità con la Sosta
- c) Raggiungimento degli obiettivi nei tempi previsti dal PAIR

FASE 2 – PROGETTO PUMS:

AZIONI PRINCIPALI E CRITICITA' SU CUI SI INTENDE INTERVENIRE

AZIONE n°2 – OTTIMIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI TPL

Si intende:

- riportare il servizio urbano da alcuni quartieri direttamente in centro città, trovando un equilibrio tra risorse economiche ed esigenze degli utenti;
- verificare la convenienza di alcune linee poco utilizzate ed eventualmente prevederne una riduzione del servizio o una sostituzione con alternative mirate (buoni taxi, car sharing, ecc.);
- valutare la fattibilità e la convenienza di nuovi collegamenti con zone residenziali in forte sviluppo;
- favorire l'utilizzo del mezzo attraverso campagne informative e pubblicitarie, iniziative promozionali, abbonamenti scontati, incentivi, premi.

CRITICITA':

- a)Risorse economiche destinate al TPL sempre più ridotte (da Comune e Regione)
- b)Raggiungimento degli obiettivi nei tempi previsti dal PAIR

Percorso PUMS Comune di Forlì

Con Deliberazione n.461 del 20 dicembre 2016 il Comune di Forlì ha approvato le linee guida del PUMS (Fase 1), e ha adottato il PUMS come aggiornamento del PGTU.

Attualmente la Bozza del Progetto finale del PUMS (Fase 2) è in fase approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale.

In contemporanea si è avviato il processo di condivisione con tutte le associazioni di categoria, con gli enti locali e con la cittadinanza in generale.

Il passo poi successivo è la redazione della VALSAT, per poi arrivare all'approvazione finale e alla adozione del Piano da parte del Comune di Forlì.



A CURA DI FORLI' MOBILITA' INTEGRATA
Ing. Claudio Maltoni
Geom. Stefano Spazzoli

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Comune di Forlì

