

Consulta per l'Ambiente Comune di Cesena

VERBALE ASSEMBLEA DEL 9 NOVEMBRE 2021

Oggi, 9 (nove) novembre 2021, alle ore 18,00, presso il Museo dell'Ecologia, Piazzetta Zangheri 6, Cesena, è stata convocata ai sensi dell'art. 6 del Disciplinare, l'Assemblea della Consulta per l'Ambiente del Comune di Cesena, per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Lettura ed approvazione del verbale assemblea del 26/10/2021
2. Varie ed eventuali.

Sono presenti i sigg.ri: Maurizio Pascucci (Presidente), Maurizio Franchini (vice Presidente), Angela Perchiazzi (Segretaria). Assume la Presidenza dell'Assemblea ai sensi dell'art. 7 del Disciplinare, il Presidente Maurizio Pascucci.

Il Presidente, come previsto dall'art. 6 del Disciplinare, verifica che:

l'Assemblea è regolarmente convocata e può deliberare essendo presenti nr. 15 (quindici) membri, rappresentanti la metà più uno dei componenti, come da elenco/firme allegato al presente verbale, di cui 10 (dieci) in presenza e 5 (cinque) in videoconferenza.

Sono presenti, in qualità di invitati: Ing. Giovanni Fini (Dirigente Settore tutela dell'ambiente e del territorio), Lucia Garaffoni (Referente Settore tutela dell'ambiente e del territorio), Federica Monti (Consigliere comunale), Denis Parise (Consigliere comunale).

Prendendo in esame il primo punto all'ordine del giorno, il Presidente dà lettura del verbale dell'assemblea del 26/10/2021, approvato con voto unanime.

Il Presidente propone di riassumere gli argomenti di cui si tratterà questa sera, in un documento da presentare all'Amministrazione comunale entro il termine previsto del 17 dicembre p.v.

Prende dunque avvio il dibattito sul Piano, con gli interventi dei partecipanti all'Assemblea.

Barbara Zanetti (Confcooperativa Romagna), sottolinea la carenza di riferimenti alla mobilità per persone anziane e disabili, chiedendo quindi di introdurre, soprattutto nelle zone dove sono presenti i servizi essenziali come servizi sanitari, negozi di alimentari, ecc., elementi di attenzione che facilitino la loro mobilità.

Franco Fiorini (Fiab), vede il PUMS in maniera positiva, ma ha evidenziato che:

- a) i valori di riferimento riportati in alcuni punti del PUMS non sono coerenti;
- b) il target al 2030 della quota modale della bici (20%) del PUMS, è uguale all'obiettivo del PAIR 2020 per il 2020 e, quindi, dovrebbe essere aggiornato;
- c) quando, nel PUMS, si valuta l'estensione della ZTL, non si riporta che già nel PAIR 2020 era previsto che fosse pari almeno al 100% del centro storico nel 2020;
- d) quando, nel PUMS, si valuta l'estensione della zona pedonale, non si riporta che già nel PAIR 2020 era previsto che fosse pari almeno al 20% del centro storico nel 2020.
- e) Nel PUMS manca la stima dei costi di investimento (mentre una temporizzazione di massima è prevista) e di gestione per gli interventi previsti, come riportato nell'allegato 2 del DM 397 del 4/8/2017 al punto 6, "Individuazione dello scenario di piano": "... A tal fine, per ciascuna azione prevista nello scenario, è necessario effettuare una stima sommaria dei costi di investimento e della relativa temporizzazione, dei tempi di realizzazione dell'opera e dei costi di gestione ordinaria e straordinaria connessi all'azione durante il suo funzionamento....;

Ribadisce quindi la necessità di una stima economica, per verificare la sostenibilità del progetto, per evitare che resti solo un sogno irrealizzabile, considerando anche che le piste ciclabili oltre a dover essere realizzate, hanno bisogno di costante manutenzione.

Denis Parise (Consigliere Comunale), propone di considerare importanti gli spazi pedonali dei centri storici quanto quelli nelle periferie, nei quartieri ad alta densità abitativa e vicino alle scuole, che sono spesso più trafficati del centro storico stesso.

Propone la chiusura di una via in zona "Fiorita", vista la presenza di spazi e parcheggi che possono essere riconvertiti e riqualificati.

Lamenta carenza del TPL nelle periferie, proponendo quindi un potenziamento del servizio.

Non è sufficiente, a suo avviso, fare piste ciclabili senza servizi, la progettazione deve prevedere la riqualificazione degli spazi pubblici, con la presenza di infrastrutture e di ampie zone ombreggiate.

Luigi Caroli, (Associazione Parallelo), Il PUMS è piaciuto, ma si ritengono utili alcune osservazioni:

1° osservazione.

La "carbon neutrality" è un obiettivo ambiguo. Potrebbe essere raggiunto se noi cesenati continuassimo a emettere CO2 spostandoci con mezzi a combustibili fossili e nello stesso tempo il Comune finanziasse, ovviamente con spesa pubblica, ad esempio l'impianto in Italia di foreste di bambù

(<https://www.ilsole24ore.com/art/forever-bambu-quotazione-e-soluzione-l-azienda-impatto-zero-co2-AetqDij>; "L'azienda può offrire anche "certificati verdi" alle aziende che con le loro attività, invece, emettono CO2, inquinando").

Chiediamo che l'obiettivo al 2040 sia 0 emissioni di CO2 per gli spostamenti e inoltre azioni compensative sul territorio comunale come nuovi boschi e aree verdi periurbane (in modo da recuperare emissioni fatte fino al 2040).

2° osservazione.

Chiediamo che le auto considerate nel piano siano integralmente elettriche, escludendo dal conto le ibride plug-in (che consumano soprattutto combustibili fossili) e che le colonnine di ricarica del territorio comunale siano alimentate con energia elettrica certificata da fonti rinnovabili

3° osservazione.

Chiediamo che siano indicate tappe intermedie quantificando gli obiettivi da raggiungere prima della fine del mandato dell'attuale Giunta (2024), e così poi ogni 5 anni (2029, 2034). In questo modo gli aspiranti sindaci potranno presentarsi confermando, smentendo o rinforzando gli obiettivi raggiunti.

4° osservazione

Chiediamo che il costo del trasporto pubblico comunale sia progressivamente ridotto fino a 0 recuperando le risorse da un contemporaneo aumento del costo dei parcheggi (tranne quelli scambiatori)

Francesco Occhipinti (Legambiente), sottolinea l'importanza di incentivare la mobilità elettrica. Ribadisce l'importanza della stima economica del Piano e dei tempi di realizzazione. L'obiettivo al 2030 dell'incremento del 20% dell'uso della bicicletta, deve essere sostenuto dall'incremento delle infrastrutture e dei servizi delle piste ciclabili, come ad esempio, semafori più "veloci" per il passaggio delle biciclette, la riduzione degli ostacoli e delle barriere architettoniche, la realizzazione di corridoi preferenziali e l'incremento del numero di fontane (attualmente nel territorio urbano di Cesena sono 18 e sono individuabili attraverso una App).

Pierpaolo Bravin (L'Umana Dimora), l'obiettivo del 20% di mobilità ciclabile deve partire dal coinvolgimento di chi già utilizza questo mezzo tutti i giorni. Gli investimenti sulle infrastrutture, finalizzati anche alla prevenzione degli incidenti oggi troppo frequenti sia per ciclisti che per

pedoni, dovranno prevedere semafori che diano la precedenza ai ciclisti, una manutenzione periodica delle piste, la riduzione degli ostacoli che sono installati per limitare la circolazione delle moto. Si dovranno inoltre incrementare le piste intercomunali, mantenendo standard di qualità costanti nei diversi Comuni.

Jessica Michilli (Orango) componente di “Fridays For Future”, interviene con alcune osservazioni che toccano diversi temi. Premette che, le nostre attuali condizioni di vita sono insostenibili per mitigare gli effetti del cambiamento climatico, quest’anno l’overshoot day è caduto a luglio... sono più di tre mesi che stiamo consumando risorse che il prossimo anno non verranno ripristinate.

Sebbene alcune azioni siano da intraprendere in maniera globale, ci sono pratiche che la popolazione deve iniziare ad adottare nel locale, da subito. Per questo concordiamo con gli obiettivi del PUMS e presentiamo questi commenti:

- ❖ Riguardo al trasporto casa – lavoro, concordiamo nell’identificare gli spostamenti di routine come quelli da modificare per cambiare le abitudini della popolazione. Insieme alla evidente necessità di fornire servizi di trasporto pubblico per lavoratori fuori dalla zona del centro (offerta che riteniamo al momento scarsa), chiediamo che sia evidente quali aziende sono disposte ad abbracciare questo processo di transizione alla mobilità sostenibile, identificando il Mobility Manager e permettendo le attività in smart working quando possibile e agevolando i lavoratori nell’utilizzo di trasporti alternativi all’utilizzo dell’automobile.
- ❖ Riguardo all’utilizzo di veicoli elettrici, ricordiamo che l’utilizzo di veicoli ad energia elettrica non esonera l’individuo dalla responsabilità del proprio consumo. Chiediamo che il punto principale sia l’invito a limitare il consumo di energia di qualsiasi tipo e che, nell’ambito degli incentivi per i veicoli elettrici, si presti attenzione a differenziare tra le auto elettriche e le auto ibride che hanno un impatto differente.
- ❖ Chiediamo anche che, nell’installazione di colonnine di ricarica sul territorio, sia identificato un fornitore che possa procurare energia elettrica certificata da fonti rinnovabili. Ribadendo il concetto che non è il mezzo di consumo il problema principale, bensì l’approvvigionamento; possiamo avere auto che inquinano pochissimo a valle, ma poco conta se il grosso dell’inquinamento avviene a monte, durante la produzione dell’energia.
- ❖ Riguardo alla progettazione delle infrastrutture sul territorio, chiediamo che non siano intrapresi progetti già pianificati, come la Via Emilia Bis, in maniera acritica. Se l’obiettivo principale di questo piano non è più quello di fluidificare il traffico ma di promuovere la sostenibilità, bisogna chiedersi se l’approvazione di queste opere sia coerente con questa visione e sia giustificato il consumo di suolo. Tenuto conto che Cesena spicca tra i primi 10 comuni in Emilia-Romagna per il consumo di suolo assoluto, dal 2019 al 2020 (Dati consumo di suolo ISPRA 2021).
- ❖ Riguardo ai servizi per gli spostamenti in bicicletta, riteniamo fondamentale creare strade ciclabili e non solo piste ciclabili, che spesso si riducono a una linea sull’asfalto spezzettata e totalmente inutilizzabile (es. “ciclabile” madonna delle rose). Pretendiamo inoltre che il Comune valuti adeguatamente quali progetti portare avanti e come mantenerli, non come il primo bike sharing gratuito di circa 10 anni fa che fu poi successivamente abbandonato a causa di incuria delle biciclette e lo scarso utilizzo da parte dei cittadini.
- ❖ Riguardo gli spostamenti in automobile inevitabili, siamo consapevoli che Cesena, sia per dimensioni che per popolazione, è in una condizione diversa dagli esempi riportati del PUMS (es. Amsterdam), che sono grandi centri urbani. La provincia di Forlì – Cesena presenta un terzo dei suoi abitanti fuori dalla zona urbana e alcuni spostamenti con il proprio veicolo sono inevitabili e di conseguenza anche l’utilizzo di parcheggi, ma con i nuovi metodi di costruzione, si potrebbero evitare inutili impermeabilizzazioni del suolo creando parcheggi semicoperti, usando come copertura pannelli fotovoltaici per la produzione di energia (es. parcheggio ippodromo).

- ❖ Infine, riguardo alla comunicazione, limitare le emissioni di CO2 utilizzando biciclette o spostandosi a piedi non è solo per mantenersi in forma fisica o un modo per godersi il paesaggio. Chiediamo che il messaggio sia chiaro: oltre ad evidenziare i vantaggi economici, salutistici ecc..., va specificato quanto sia necessaria la transizione ad uno stile di vita diverso. Stiamo superando l'emergenza COVID-19, ma siamo ancora e più di prima in piena crisi climatica, dobbiamo rendercene conto. (La Global Footprint Network National nel 2019 (pre pandemia) decretò che se tutti vivessero con lo stesso stile di vita dell'Italia servirebbero 2,7 Terre per accontentare i bisogni del pianeta).

Maurizio Pascucci (Associazione Parallelo), evidenzia come il PUMS debba farsi promotore del cambiamento culturale: il suo messaggio deve essere comunicato a tutta la cittadinanza con un processo di coinvolgimento efficace, attraverso i media, con l'organizzazione di eventi, con il coinvolgimento di associazioni, attraverso la scuola, e così via. Procede poi con alcuni altri spunti di riflessione:

- ❖ Mobilità elettrica, l'obiettivo della quota di auto elettriche al 2030 è di almeno il 15% sul totale delle auto immatricolate, risulta evidente che si tratti di un obiettivo minimo dal fatto che, i 6 milioni di mezzi elettrici previsti al 2030 dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pniec) rappresentano il 15% delle auto ad oggi circolanti circa 40 milioni, non tenendo conto della necessaria riduzione delle immatricolazioni totali. L'obiettivo dovrebbe essere ricalibrato almeno al 20%.
- ❖ Target di risultato, sarebbe opportuno declinare gli obiettivi al 2030 in step di 2 anni, che permetterebbe una più facile misurazione dei risultati, come ad esempio:
 - aumento del numero di abbonamenti o dei biglietti venduti per la TPL;
 - aumento misurabile in % o in km della quantità delle piste e corsie ciclabili o pedonali;
 - aumento della qualità delle piste e corsie ciclabili o pedonali, misurato sul miglioramento delle infrastrutture (es. incremento n° fontane o incremento % della superficie ombreggiata o altro);
 - aumento del numero delle colonnine pubbliche di ricarica dei mezzi elettrici;
 - aumento del numero di mezzi pubblici elettrici;
 - ampliamento delle zone con limite di velocità a 30 km/h in %;
 - ampliamento Aree verdi urbane in %.
- ❖ School Streets, verificare i risultati della fase sperimentale già avviata ed individuare l'obiettivo al 2030, con step di monitoraggio ogni anno scolastico.
- ❖ Zone 30, incrementare le strade con il limite di 30 km/h anche utilizzando strumenti di misurazione elettronica della velocità. L'esperienza dei Comuni Virtuosi ci insegna che queste misure potrebbero favorire l'utilizzo della bicicletta (è preferibile spostarsi alla velocità di 25 Km/h con la bicicletta elettrica piuttosto che spostarsi ai 30 Km/h con l'auto). 30 km/h in area urbana significa migliorare la convivenza tra i diversi utenti della strada aumentare la sicurezza di tutti realizzando una zona "protetta" e a vocazione pedonale e ciclabile, sia perchè al suo interno viene previsto il rallentamento della velocità ai 30 chilometri, sia con un potenziamento delle piste ciclabili, che insieme garantiscono una messa in sicurezza pedonale e ciclabile. Non si tratta solo di far rallentare le auto, ma di migliorare la qualità dello spazio della strada, rigenerando lo spazio pubblico, aumentando gli spazi pedonali e facendo posto alle relazioni tra le persone.
- ❖ Sicurezza ciclopedonale, investire in infrastrutture che migliorino la sicurezza per le piste ciclabili e pedonali deve essere una priorità. Si può pensare anche al miglioramento della segnaletica e alla diffusione di mappe con indicazione capillare di dove siano collocate le officine meccaniche.

Vincenzo Maria de Rosa (Energia corrente E.C.O.), sottolinea come il piano sia caratterizzato da una dettagliata analisi preliminare cui deve fare seguito un altrettanto dettagliato programma di esecuzione. Aggiunge come l'inquinamento da traffico veicolare sia significativamente elevato e suggerisce di prevedere il divieto di circolazione dei veicoli più inquinanti (diesel, euro 3, ecc.), in aggiunta all'incremento della circolazione dei veicoli elettrici, con particolare riferimento al trasporto pubblico che, attualmente, non sembra essere sostenibile. Riguardo alla promozione della mobilità elettrica propone l'incontro con un esperto del settore.

Ricci Roberto (Acustica & Ambiente), propone un'analisi critica delle soluzioni, evidenziando la necessità di immedesimarsi nella realizzazione del progetto, cercando di capire cosa si inneschi dopo ogni intervento, poiché è fondamentale migliorare e non solo cambiare. Ad esempio, ritiene necessario ristrutturare da subito le piste ciclabili oggi in essere, ma con caratteristiche non adeguate agli standard richiesti dall'obiettivo 2030, facendo l'esempio di quelle confinanti da un lato con un'importante via di comunicazione e dall'altro con passi carrai, che risultano essere molto pericolose e fonti di incidenti.

Barbara Zanetti, aggiunge al suo intervento la proposta di installare in modo capillare fontane pubbliche sulle piste ciclabili. Sottolinea inoltre l'importanza di una programmazione delle proposte del piano, con tempi definiti.

Chiara Bocchini (WWF), sottolinea l'impegno del Comune per attuare un Piano sulla Mobilità Sostenibile di Cesena, soprattutto incoraggiando un cambiamento nelle scelte dei cittadini. Con il Progetto Cambiamo Marcia e la proposta di portare modifiche nello spostamento casa-lavoro e casa-scuola, si è intervenuto proponendo di limitare l'uso della macchina per quelli che si sono valutati essere gli spostamenti più rilevanti per emissione di CO2.

Positivi gli obiettivi che si sono prefissati per il 2030, da rendere più evidenti, come anche il resto delle proposte, ai cittadini.

In questo contesto, per aumentare l'utilizzo della bicicletta, concordiamo sulla programmazione di piste ciclabili in ambito urbano.

Da valutare però attentamente la creazione di queste ulteriori infrastrutture, soprattutto quando ideate in luoghi dove esistono aree verdi o zone naturali.

Per quanto riguarda in particolare l'attuazione di ciclovie o bicipolitane "ricreative", vogliamo sottolineare l'esigenza di valutare maggiormente il danno ambientale che tali strutture causerebbero.

La recente ciclovia del Savio, a nostro avviso, ha portato alla distruzione massiccia dell'habitat fluviale del tratto recentemente inaugurato Ponte Vecchio-Ca Bianchi/S. Carlo, con tagli della vegetazione e stravolgimento della zona naturale esistente.

In un tratto si è inoltre posta una rete di separazione tra campi privati e la ciclovia, creando uno sbarramento a quello che era un corridoio naturale per molti animali.

Se per garantire "di immergerci nella natura a due passi dal centro" il contributo da pagare è quello della distruzione di parte di essa, non ci sembra che, su questo punto, il disegno di questo PUMS sia perseguibile.

Il PUMS, come qualunque altro Piano, deve poter dialogare con le valutazioni esistenti nei vari ambiti, e non muoversi senza cognizione di causa.

Chiediamo pertanto, di poter esaminare il prosieguo di questa pista, che come annunciato dovrà collegare il tratto appena inaugurato con la prima collina passando vicino ad un'area di Interesse Comunitario (SIC).

Altro punto su cui vogliamo porre attenzione è l'analisi della pericolosità stradale per chi sceglie di muoversi a piedi o in bicicletta; si auspica pertanto un maggior impegno da parte del Comune per il miglioramento delle zone a traffico limitato, la creazione di school streets attorno alle aree scolastiche (soprattutto negli orari di entrata/uscita da scuola come aveva annunciato dentro al programma triennale di Cambiamo Marcia), e l'attuazione di proposte concrete, con scelte di "Urbanismo tattico", nelle strade a limite 30 (dossi, restringimenti, rilevatori di velocità come nelle zone a limite 50, sanzioni ai trasgressori, ecc.)

Arch.Giulia Turci (Dipartimento di Architettura), sostiene l'importanza del coinvolgimento di Scuole e Università, considerando che anche i numerosi studenti fuori sede sono portatori di interesse. In particolare, per quanto riguarda i collegamenti dell'Università con i servizi fondamentali, come ad esempio, la Stazione ferroviaria serve un potenziamento della TPL che faciliti la riduzione della Mobilità Privata.


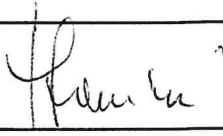
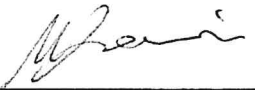
Chiude la consulta alle ore 19.30 il Presidente.

Letto, approvato e sottoscritto

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mauro P..." with a stylized flourish at the end.

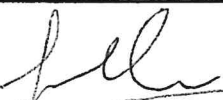
CONSULTA PER L'AMBIENTE DEL COMUNE DI CESENA

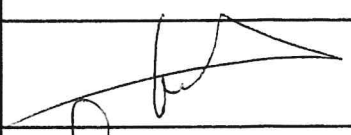
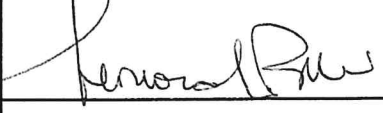

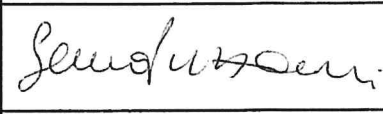



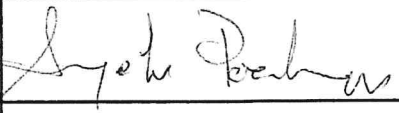
ASSEMBLEA DEL 09 novembre 2021

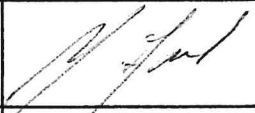
Jr.	Denominazione	Nome firmatario domanda	Nome del partecipante all'Assemblea	Firma partecipante all'Assemblea
1	WWF FORLI'-CESENA o.d.v.	legale rappr. Alberto Conti	CHIARA CHIARA FRANCESCO B.	VIDEOCONFERENZA
2	Associazione Alighieri A.p.s.	legale rappr. Donatella Bolongaro	MARCO FIORANA	VIDEOCONFERENZA
3	GEV Guardie giurate Ecologiche Volontarie o.d.v.	legale rappr. Massimiliano Bianchi		
4	Messineo Antonella	libero professionista Messineo Antonella		
5	Circolo Legambiente Forli Cesena A.P.S.	legale rappr. Francesco Occhipinti	MARINO PASINI FRANCESCO OCCHIPINTI	
6	Medici per l'ambiente ISDE sez. Forli-Cesena	presidente Ruggero Ridolfi		
7	Associazione Romagnola Ricerca Tumori	consigliere ARRT Marongiu Pierantonio		
8	o.d.v. AUSER Associazione per la cittadinanza e l'invecchiamento attivi	legale rappr. Carlo Sarpieri		
9	ALIMOS Soc. Coop.	legale rappr. Antonio Zampiga		
10	STUDIO TECNICO CASADEI	legale rappr. Alessio Casadei		
11	Associazione CEMEA Emilia Romagna APS	referente Carla Sintucci		
12	CONTROVENTO Società Cooperativa Sociale Onlus	legale rappr. Nadia Fellini		
13	FIAB Forli Amici della Bicicletta	componente direttivo Franco Fiorini	FRANCO FIORINI	
14	ORANGO a.p.s.	legale rappr. Lorenzo Rossi	DANIO MASSIMO CEN GIACOMO BRAVIERI	VIDEOCONFERENZA u u
15	Studio Ass. Agro-biologico	legale rappr. Carlo Bazzocchi		
16	Associazione Parallelo	delegato Maurizio Pascucci	MAURIZIO PASCUCCI	

JESSICA NICILLI
GIACOMO PIZI
MARTINA ONOFRI

LUIGI CAROLI



17	Confcooperative Romagna	direttore generale Andrea Pazzi		
18	Gruppo Consorzio CRE - Energia Corrente E.C.O.	amministratore delegato Vincenzo Maria de Rosa	VINCENZO PEROSA	
19	G.R.T.A. Ecoistituto	legale rappr. Leonardo Belli	LEONARDO BELLI	
20	Acustica & Ambiente Studio Tecnico di Ricci Ing. Roberto	ingegnere titolare Ricci Roberto		RICCI ROBERTO
21	Cooperativa Sociale Equamente	socia Gemma Pinzani	GEMMA PINZANI	
22	Protezioni Animali Ambiente o.d.v.	legale rappr. Mariangela Baiardi		
23	Dipartimento di Architettura UNIBO	legale rappr. Andrea Boeri	 GIULIA TURU	
24	L'Umana Dimora Associazione Ambientalista	socio referente Cesena Pierpaolo Bravin	CESENA BRAVIN 	VIDEOCONFERENZA PIERPAOLO BRAVIN
25	PAZER Protezione Ambientale Zoofila Emilia Romagna o.d.v.	legale rappr. Claudio Pieri	GABRIELLA FERRARI	VIDEOCONFERENZA
26	SERIT Società Entomologica Rurale degli Insetti Tessicoli	presidente Luca Corelli		
27	L' Isola che non c'è a.p.s.	legale rappr. Angela Perchiazzi	ANGELA PERCHIAZZI	
28	Daniele Zavalloni	Comitato Scientifico Museo Ecologia		
29	Marco Dalla Rosa			
30	Elena Joli			

1	Federica Monti	Consigliere Comunale	Federica Monti	
2	Denis Parise	Consigliere Comunale	Denis Parise	
3	MAURIZIO FRANCHINI			
4	LUCIA GARAFFO			Lucia Garaffo
5	GIOVANNI FINI			PRESENTE.