



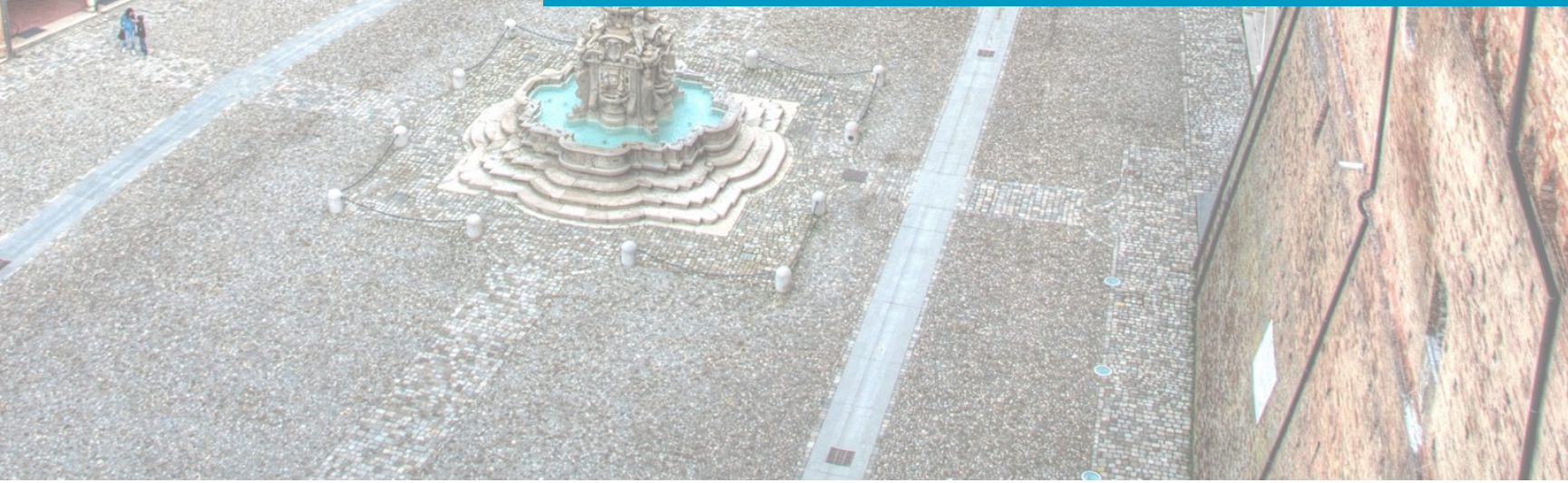
Comune
di Cesena

Comune di Cesena

Agenda della mobilità sostenibile 2030

Indirizzi strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Approvato dal Consiglio Comunale con Ordine del Giorno 28/2021 del 25/2/2021



#cambiamomarcia



Comune
di Cesena



#cambiamomarcia

CODICE DELIVERABLE

D.3

VERSIONE

1.2

DATA

28/02/2021

Gruppo di Lavoro Comune di Cesena

Enzo Lattuca	Sindaco
Francesca Lucchi	Assessore alla Sostenibilità Ambientale e Progetti Europei
Giovanni Fini	Dirigente Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio
Gastone Baronio	Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti

Si ringrazia inoltre il contributo da parte di

Giorgio Legni	Servizio Tutela dell'Ambiente e del Territorio, Servizio Mobilità e Trasporti
Andrea Montanari	Settore Lavori Pubblici
Massimo Crudeli	
Emanuela Antoniacci	Settore Governo del Territorio
Pierluigi Rossi	
Giovanni Colloredo	Settore Polizia Locale
Fabio Rinaldi	
Monica Esposito	Settore Servizi Educativi, Istruzione e Sport
Matteo Gaggi	Settore Sviluppo Economico
Roberto Branchetti	
Stefano Vernarelli	ATR
Giovanni Battistini	Energie per la Città
Silvia Morigi	
Morena Moretti	Settore Servizi Informatici Associati e Statistica (UVS)
Fausta Baiardi	
Alessandra Neri	AMR
Giampaolo Rossi	START Romagna
Alessandria Guidazzi	Provincia di Forlì-Cesena

Servizio di redazione, aggiornamento e analisi a cura di:

Paolo Ruffino
Matteo Jarre
Mariapaola Ritrovato

DECISIO

Contenuti

Premessa	4
1 Da dove partiamo	5
2 Dove vogliamo andare?	17
Cosa dicono le istituzioni	17
Cosa dicono i cittadini?	21
Cosa dicono i gli stakeholders?	23
3 Visione	27
Come immaginiamo Cesena nel 2030	27
Gli obiettivi strategici	29
I target di risultato	31
4 Come ci arriviamo?	33
Quale approccio?	33
Quali interventi?	33
Scala temporale e territoriale	34
La relazione con gli altri piani comunali e di settore	35

Premessa

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) intende promuovere una visione condivisa delle politiche di mobilità sostenibile da implementare alla scala urbana. Si tratta di uno strumento di pianificazione strategica della mobilità, il cui orizzonte temporale riguarda il prossimo decennio 2020-2030, prevedendo interventi nel breve, medio e lungo periodo.

Con la delibera di consiglio comunale n.47 del 07/07/2016, la Città di Cesena aveva approvato le proprie preliminari linee d'indirizzo per il PUMS che hanno impostato una visione strategica della mobilità al 2030 sancendo l'inizio di una nuova strategia: passare dal focus prettamente infrastrutturale ad un piano dei servizi e dei comportamenti.

Dal 2016, molto è cambiato sia sul piano normativo e pianificatorio con l'approvazione di nuovi piani regionali e (decreti) legge, sia sul piano contestuale con, in particolare, l'inaspettata pandemia dal COVID-19 e le sue conseguenze sull'accessibilità. Cambiamenti che hanno motivato la scelta di un aggiornamento degli indirizzi del Piano della Mobilità Sostenibile ed un riorientamento strategico complessivo.

Questo documento ha lo scopo di formalizzare i nuovi indirizzi e le strategie del PUMS, basandosi sull'approfondito studio dello stato di fatto ("Termometro della Mobilità Sostenibile a Cesena") che è riassunto brevemente nel capitolo 2.

L'ambizione è quella di diffondere una nuova cultura di mobilità urbana al fine di rendere Cesena maggiormente accessibile, vivibile, sostenibile ed economicamente attraente, tramite uno sviluppo bilanciato del sistema di mobilità secondo i principi di sostenibilità ambientale, equità sociale ed efficienza economica, attraverso la formulazione di strategie da attuarsi in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni) che trova attuazione nei piani di settore.

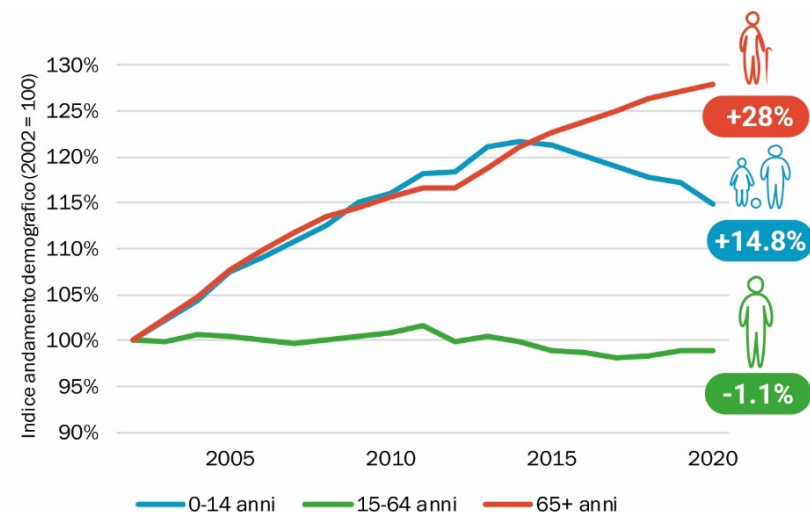
Il lavoro svolto è frutto di una partecipazione ampia che ha visto coinvolta la cittadinanza, gli uffici tecnici comunali ed una serie di portatori d'interesse del territorio interessati ai temi della mobilità.




1 Da dove partiamo

Il documento di quadro conoscitivo “Termometro della Mobilità a Cesena” ha restituito una fotografia dello stato di fatto che ci consente di tracciare il punto di partenza. Viene riportata qui la sintesi delle principali risultanze:

Contesto territoriale e socio-economico

- Cesena presenta in generale delle condizioni territoriali favorevoli ad un riequilibrio della domanda di mobilità: l'urbanizzato si sviluppa prevalentemente in pianura, l'area centrale della città presenta un'elevata densità abitativa ed un buon mix di usi del suolo che si traduce in una elevata prossimità tra origine e destinazione e la dotazione di servizi di trasporto (reti di trasporto, piste ciclabili, etc.) è buona. D'altra parte, l'elevata estensione territoriale e la polverizzazione dello sviluppo urbano nelle aree più periferiche della città aprono notevoli sfide sull'accessibilità e l'inclusione sociale alle quali non sempre è possibile dare una risposta con metodi “tradizionali” come, ad esempio, l'implementazione di servizi di trasporto pubblico a cadenze regolari. È quindi necessario trovare delle soluzioni alternative e maggiormente flessibili.
- L'elevata estesa territoriale e la bassa densità, uniti ad una facilità di circolazione veicolare, spingono ad un elevato possesso dell'autoveicolo. Nel 2019, Cesena contava 663 auto ogni 1000 abitanti che rappresenta non solo un valore tra i più elevati della media regionale e nazionale, ma di gran lunga rispetto a valori che si registrano in altri paesi europei. Negli ultimi 5 anni si è inoltre registrata una crescita media annuale del +1% del parco veicolare contro una riduzione della popolazione del -1%.



	2020	2030	2040
 0 - 14 anni	12.4% (12.017)	10.9% (~10.600)	10.4% (~10.200)
 15 - 64 anni	62.5% (60.704)	60.5% (~59.000)	55.9% (~54.700)
 65+ anni	25.2% (24.469)	28.6% (~27.900)	33.7% (~32.900)
Totale	97.190	~ 97.500	~ 97.800
Età	46.7	48.3	49.5



Comune di Cesena



#cambiamomarcia

Finestra Demografica

ISTAT e Ufficio di Statistica Comunale

Residenti



97.190

-1% Variazione
media ultimi 5 anni

Densità abitativa



389,5 ab./km²

1° comune nella provincia per
estesa territoriale (249,47 km²)

Età Media

46.7

era 43.8 nel 2001
Indice vecchiaia Cesena: 203,6
Indice vecchiaia regionale: 186,4

0 - 14 anni



12.017 (12.4%)
-2.8% rispetto al 2011

15 - 64 anni



60.704 (62.5%)
-2.7% rispetto al 2011

65+ anni



24.469 (25.2%)
+9.8% rispetto al 2011

Famiglie



42.902

+14.8% rispetto al 2003
con 2.25 componenti medi
per famiglia (erano 2.47 nel
2003)

Sesso



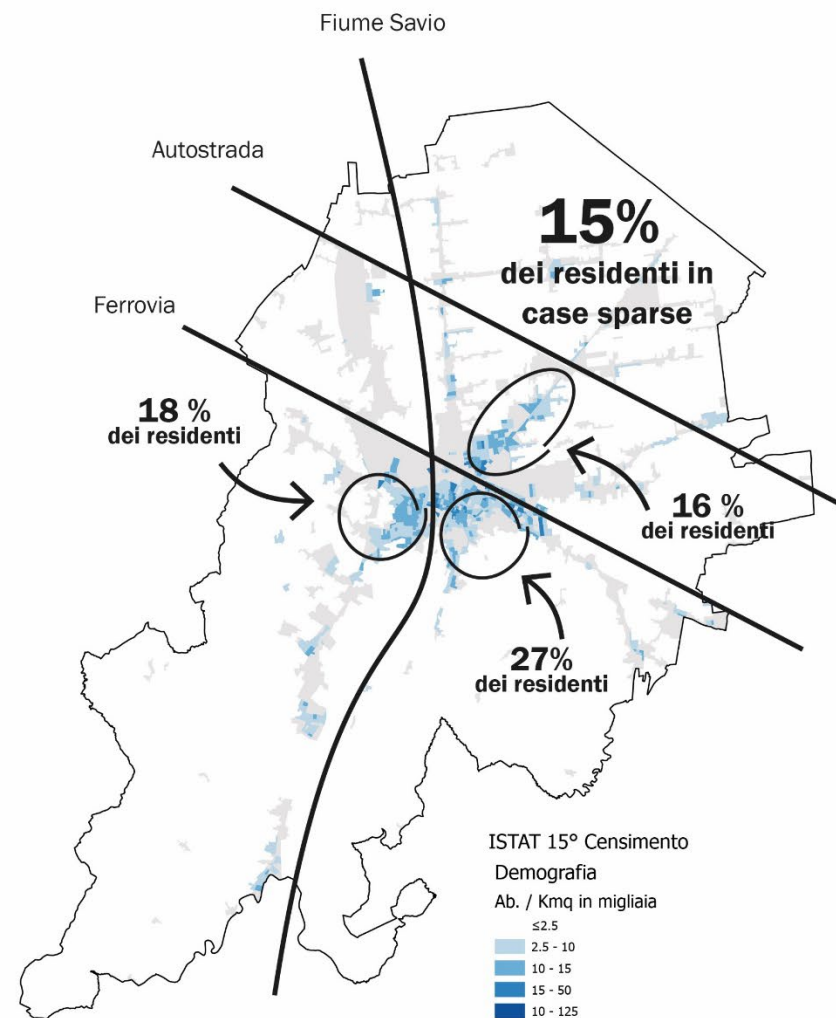
Femmine: 51,6%
Maschi: 48,4%

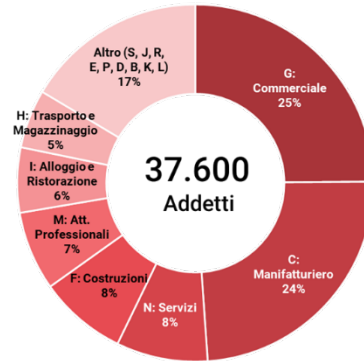
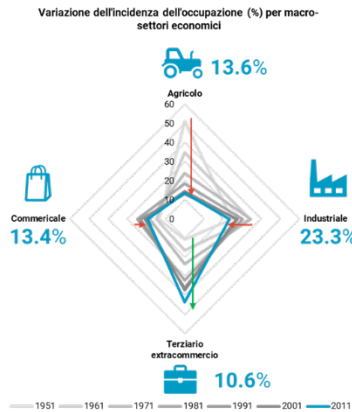
Stranieri



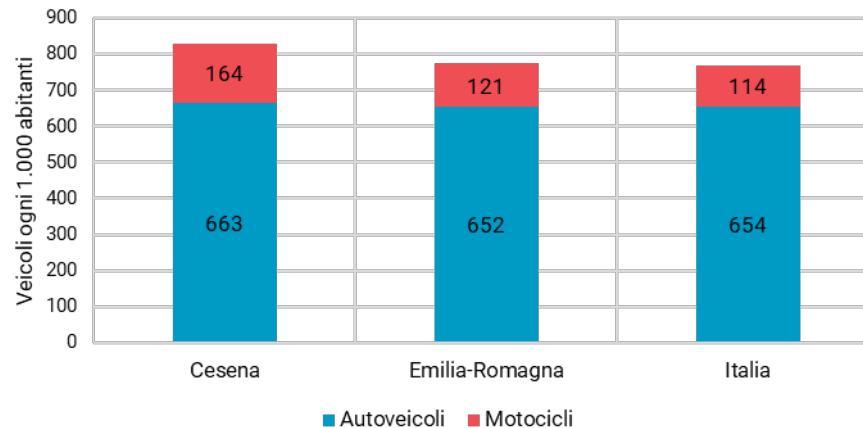
9.267

(9.5% della popolazione)
Sostanzialmente stabile dal 2010
Prevalentemente Europei (54,3)
17% Romania; 12% Albania; 7% Bulgaria





Tasso di Motorizzazione
Confronto con media Regionale e Nazionale



- La popolazione pur avendo raggiunto un picco nel 2019, è di fatto stabile da 10 anni con un tasso di invecchiamento rapido. Elemento che apre diversi scenari sul piano delle politiche di mobilità: da un lato, con la riduzione della popolazione attiva ci si attende una riduzione del fenomeno pendolare e un calo «naturale» della pressione sul sistema di mobilità, almeno nelle ore di punta. D'altro lato, si aprono numerose sfide legate all'accessibilità indipendente e la partecipazione alla circolazione sicura di una popolazione sempre più anziana.
- Se «dall'interno» Cesena genererà meno mobilità, questa è probabile che aumenti dall'«esterno» a causa di alcuni fenomeni principali: l'aumento della **domanda turistica** spinta (anche) dalla crescita delle presenze nelle città costiere, l'incremento dei posti di lavoro in **settori particolarmente «dinamici»** dal punto di vista della domanda (come i settori legati ai servizi) e la presenza della **sede dell'Università di Bologna** che fa di Cesena un'importante meta per la mobilità scolastica sia dalla città sia, anche, con fenomeni di pendolarismo settimanale o anche quotidiano. Infine, non meno importante la delocalizzazione e ampliamento del polo ospedaliero che sposterà in maniera significativa un baricentro della mobilità cittadina.
- Nel territorio sono infine presenti alcune grandi e medie aziende che assorbono una grande quantità di manodopera in aree ben definite del territorio (Dismano e Cervese soprattutto) che possono essere attivate con politiche di mobility management.



Comune di Cesena



#cambiamomarcia

Finestra Economica

ISTAT, Camera di Commercio e Ministero delle Finanze

Reddito medio (per contribuente)



€ 22.586 (2019)
+9.1% rispetto al 2013

Occupati (dipendenti e autonomi)



69.3% (% della pop. attiva)
+9% rispetto al 2011

Addetti (imprese - tutti i settori)



44.257 (2019)
+12.4% rispetto al 2012

Imprese (unità - tutti i settori)



9.045 (2019)
-5.8% rispetto al 2012

Micro Imprese (0 - 9 dipendenti)



sono il **93%** del totale e
assorbono il **31%** degli addetti

Grandi Imprese (> 250 dipendenti)



sono lo **0.2%** del totale e
assorbono il **28%** degli addetti

Settori d'impiego

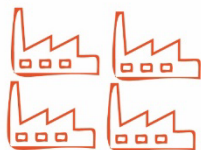


64% dell'impiego

Top 3

1. Commercio all'ingrosso e al dettaglio (G)
2. Costruzioni (F)
3. Agricoltura (A)

Imprenditorialità

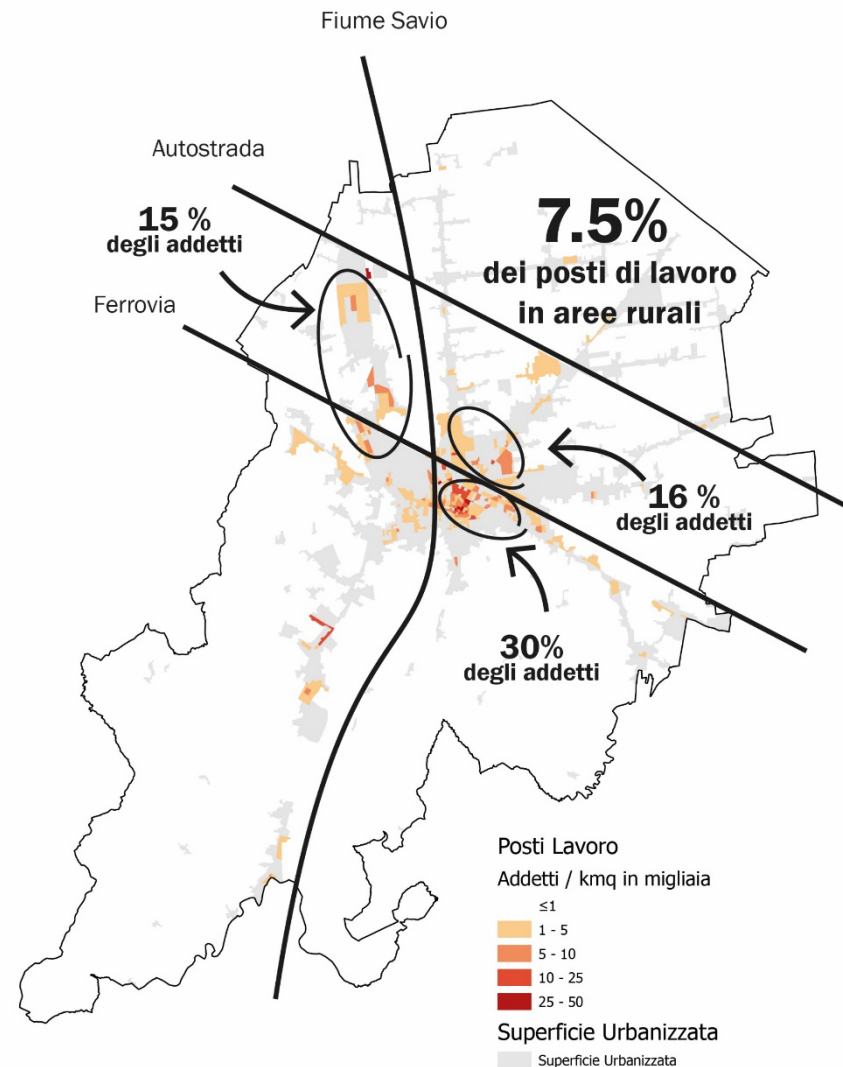


93.1 imprese ogni 1.000 abitanti
89.5 in Emilia-Romagna
85.3 in Italia

Presenze Turistiche



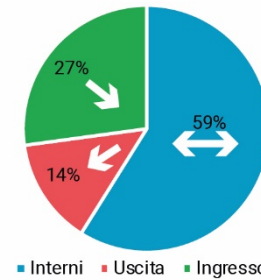
156.232 (2018)
di cui il 19% stranieri.
+24% rispetto al 2014



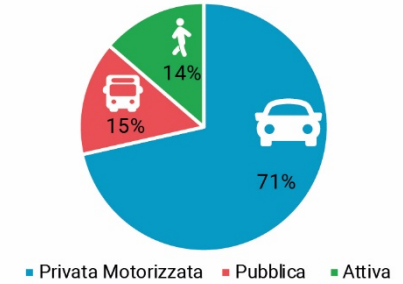
La domanda di mobilità

- L'elevato autocontenimento e il rapporto positivo tra flussi emessi in uscita e in ingresso qualifica il comune come un polo attrattore della mobilità sistemática sia per lavoro sia per studio.
- La città di Cesena è interessata da circa 70.000 pendolari sistemáticos/giorno. Il 72% avvengono per lavoro, il restante 28% per studio (ca. 20.000). Per oltre la metà dei casi (56%) gli spostamenti per pendolarismo avvengono in automobile, percentuale che sale al 67% se si prendono in considerazione gli spostamenti in auto come passeggero, mentre solo circa il 15% sceglie il trasporto pubblico (urbano ed extraurbano, incluso il treno) e il 14% si sposta in maniera «attiva» a piedi (8%) e in bicicletta (6%). I pendolari che si spostano per lavoro prediligono la mobilità motorizzata privata (84%) e solo per il 4% il trasporto pubblico. I pendolari che si spostano per studio, invece, usano il trasporto pubblico (42%) o sono accompagnati in automobile (30%).
- I flussi per lavoro avvengono per il 64% durante le fasce dell'ora di punta, e nel 77% dei casi per gli spostamenti per studio. Dunque, intervenire sulla rimodulazione dei tempi della vita quotidiana, in particolare delle scuole, potrebbe favorire una riduzione dei fenomeni di congestionamento del mattino.
- Gli spostamenti interni (che sono la maggior parte) avvengono per distanze relativamente contenute (in media 3.5 km) e percorribili in modi alternativi all'automobile privata (es. bicicletta, e-bike e monopattino elettrico). Anche negli spostamenti interni, invece, l'automobile domina sia per lavoro (69%), sia come mezzo per accompagnare i figli a scuola (44%). Il trasporto pubblico è utilizzato solo dal 3% di chi si sposta per lavoro, e dal 27% di chi si sposta per studio.

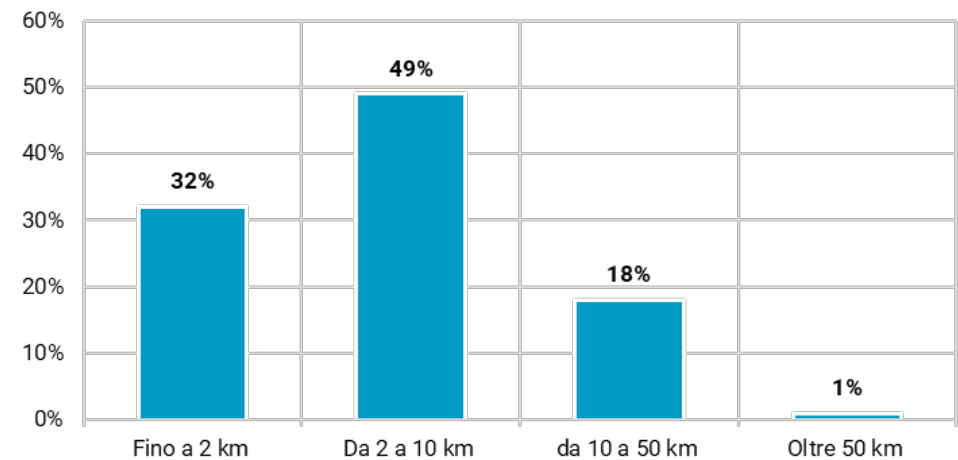
Destinazione dei Flussi



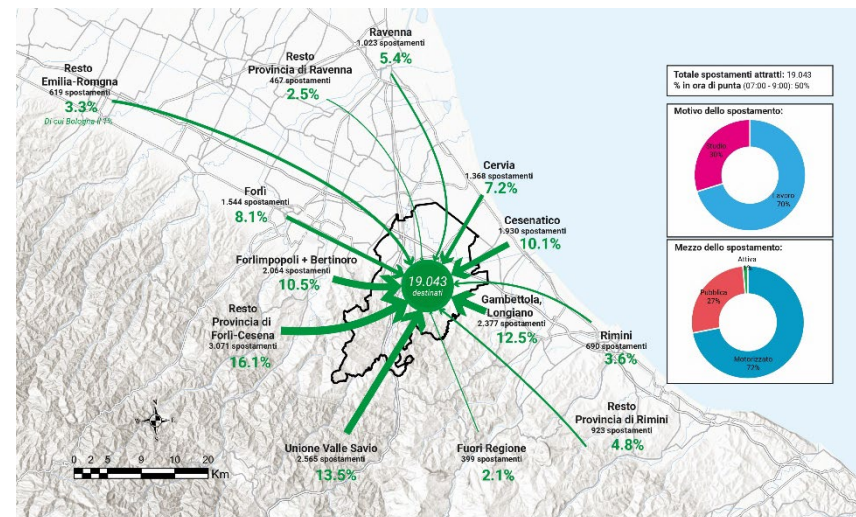
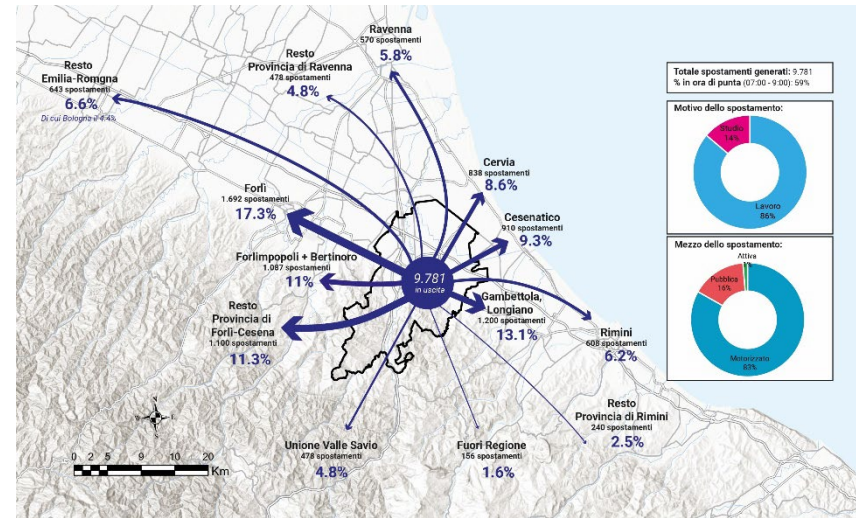
Mezzi di Trasporto Utilizzati



Distribuzione spostamenti per fasce chilometriche



- I lavoratori che si muovono all'interno della città rimangono all'interno del quartiere in percentuali superiori al 70% (degli spostamenti interni). Centro, Dismano e Cervese rappresentano i poli che attraggono la maggior parte della mobilità (sia in termini assoluti, sia in termini di rapporto attratti / emessi); Il Centro, in particolare, attrae la maggior parte dei flussi che provengono da fuori Cesena. Infine, le case sparse rappresentano comunque un 15% dei flussi (ovvero >7.500 spostamenti).
- Circa il 31% dei flussi in uscita ed il 36% dei flussi in ingresso è diretto verso i comuni limitrofi di Cesena dove la distanza è compresa tra 10 e i 15 km che sono percorribili con una bicicletta elettrica se facilitati da interventi di infrastrutturazione ciclabile di carattere sovracomunale.
- Dal 2001 la mobilità attiva (bici/piedi) – pur rappresentando ad oggi meno del 20% del totale delle preferenze di mobilità sistematiche – rappresenta la modalità che con il tasso di crescita più elevato.
- I rapporti ISFORT sulla mobilità regionale offrono delle informazioni generali sugli andamenti dei comuni di media dimensione (come Cesena), in cui la domanda di mobilità è calata in termini di frequenza, di distanza e tempi di spostamento indifferentemente dal genere, dal sesso (nonché dalla dimensione del comune).
- Con il COVID19 il trasporto pubblico ha perso attrattività tra gli utenti sia per il timore del contagio, sia a causa delle norme introdotte sul distanziamento. Questo è stato compensato prevalentemente da un aumento degli spostamenti in automobile ma anche in bicicletta e a piedi. Emerge in maniera importante la necessità di avere a disposizione spazi pubblici di qualità, in particolare aree verdi e parchi.





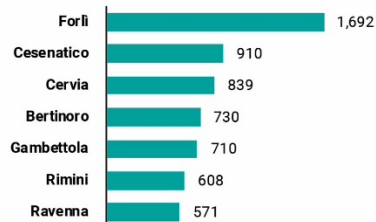
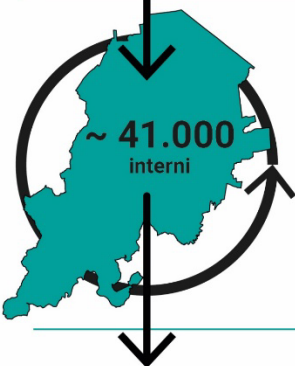
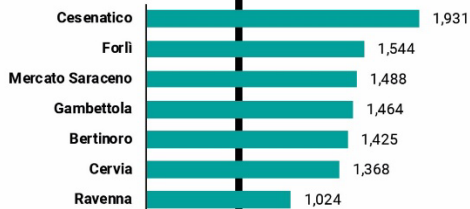
Comune di Cesena



#cambiamomarcia

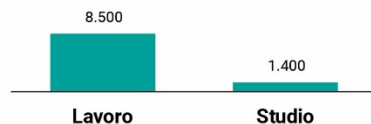
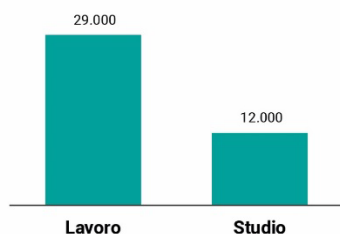
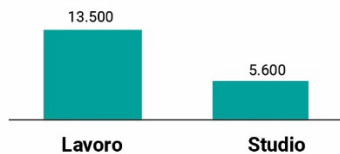
Spostamenti

~ 20.000 in ingresso

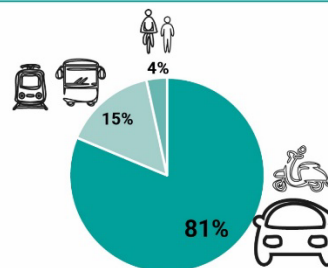
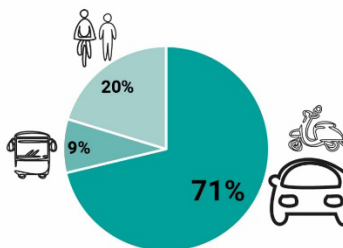
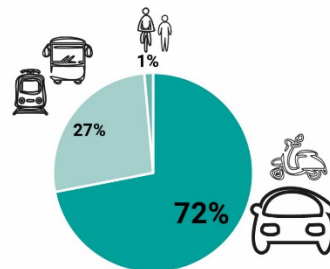


~ 10.000 in uscita

Motivo



Mezzi



Lo sapevi che...

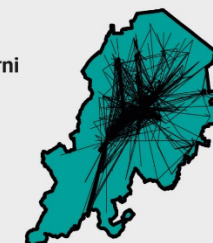
1 pendolare su 2
si sposta nell'ora di punta
per una durata di meno di
15 minuti



Il 43% dei ragazzi
viene accompagnato a
scuola in automobile

La distanza media
degli spostamenti interni
è pari a

3,5 km
che si fanno in bici
in 15 minuti



1 pendolare su 10
sceglie di spostarsi in
bici (valore più alto della
media regionale)

Il TPL è utilizzato
prevalentemente per gli
spostamenti

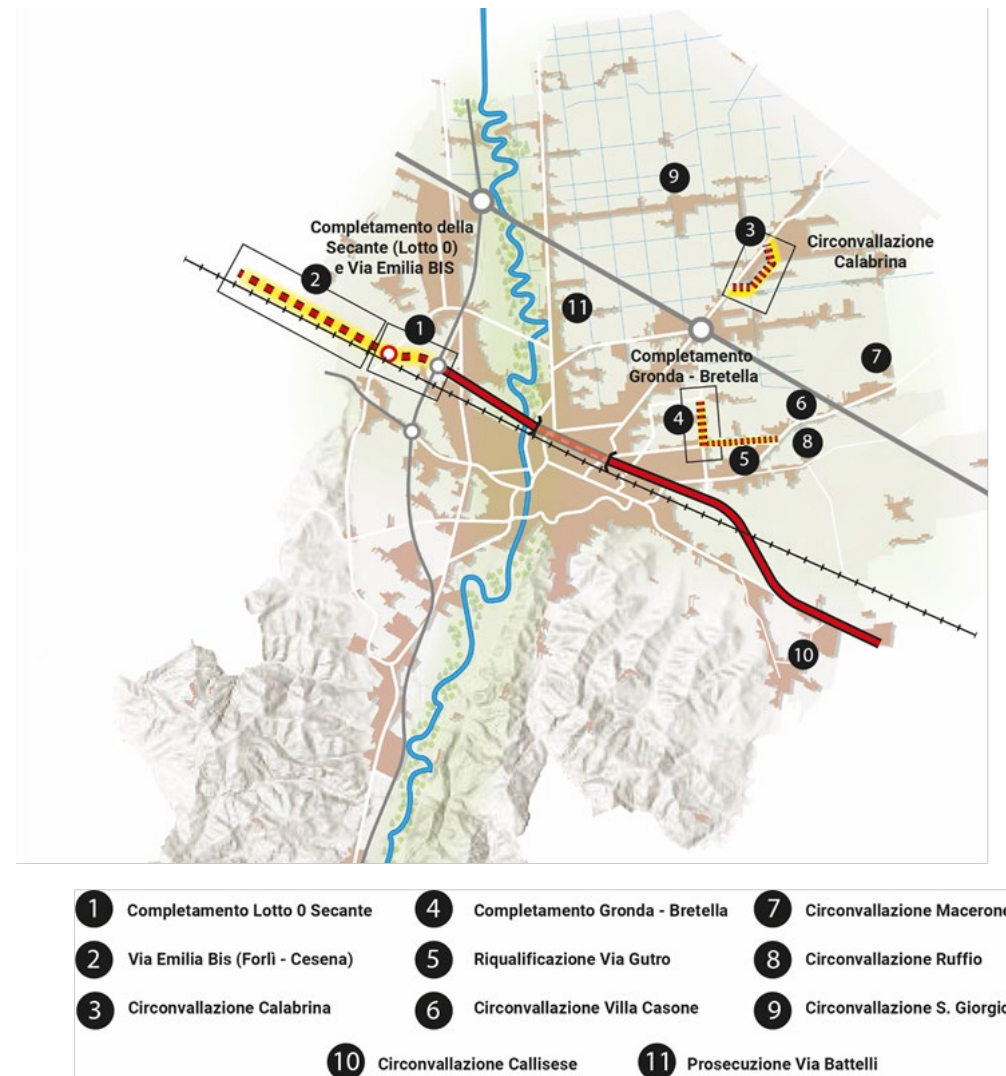
scolastici
ed è competitivo
su distanze maggiori di



10 Km

Le infrastrutture e i servizi

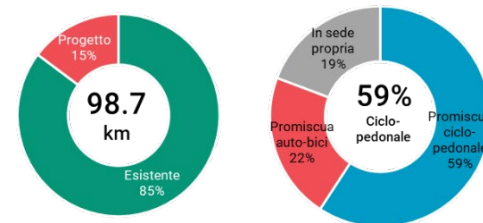
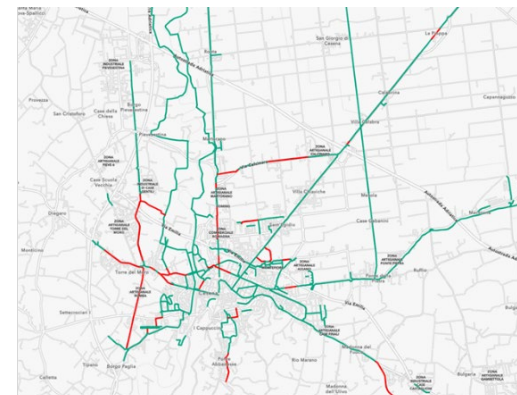
- Cesena è in una posizione nevralgica all'interno delle reti regionali ed internazionali. Le condizioni di accessibilità sui mercati e sui principali scali locali e internazionali presentano un forte potenziale di sviluppo logistico. A livello locale, il territorio di Cesena è interessato da una fitta rete stradale che complessivamente conta 1.212 km di infrastrutture lineari già gerarchizzata e con un valido assetto alla luce degli studi modellistici condotti.
- Dalla lettura dei piani si evidenziano tre progettualità principali d'interesse sovralocale: (a) completamento della secante (Lotto 0); (b) completamento della Via Emilia Bis (tratta Forlì - Cesena); (c) realizzazione della circonvallazione di Calabrina collegata alla SP 7 bis e al casello Cesena Sud, e delle frazioni di Villa Calabra e Gattolino con un miglioramento generale del sistema viario e, in particolare, a servizio del nuovo Ospedale di Cesena.
- Sono stati inoltre individuati alcuni assi, tra i quali soprattutto l'E45-E55 fra Ravenna e il confine con la Regione Toscana (SS3bis Tiberina), il cui potenziamento è evidenziato come strategico. Rimangono comunque in corso diverse progettualità a livello locale previste all'interno del PRG per completare l'assetto, in particolare il completamento della Gronda - Bretella e annessa riqualificazione di Via Gutro e alcune circonvallazioni di frazioni (Villa Casone, Macerone, Ruffio, S. Giorgio e Callisese).
- Dallo studio, e in particolare osservando i trend attuali su mobilità e inquinamento locale, emergono perplessità per quanto riguarda il completamento della Via Emilia Bis rispetto alla sua necessità e sostenibilità economica e sociale.



- Il perno intermodale della mobilità pubblica di Cesena è costituito dalla stazione ferroviaria, che è il nucleo fondamentale sul quale strutturare la mobilità pubblica e che presenta un'ottima accessibilità verso il centro e i comuni limitrofi, mentre rimane critica l'accessibilità verso le frazioni.
- I collegamenti ferroviari, considerati soddisfacenti da una larga maggioranza degli utilizzatori, hanno come destinazioni principali i comuni limitrofi (Bologna, Rimini e Forlì in particolare) oltre a Milano.
- Il TPL è utilizzato soprattutto come trasporto da/verso scuola, mentre è scarsa l'utilizzazione per pendolarismo di lavoro. La mancanza di dati approfonditi e le dinamiche relative alla pandemia da coronavirus rendono difficoltosa una programmazione futura del servizio che, comunque, non potrà prescindere dalla necessità di collegare in maniera più flessibile le frazioni e le case sparse ed essere maggiormente integrata con le altre offerte di mobilità, sia motorizzata (integrazione già in parte avvenuta grazie ai parcheggi scambiatori) sia soprattutto attiva.
- La ZTL centrale pur avendo conseguito importanti risultati in termini di riduzione del traffico e consentito la riqualificazione di importanti spazi urbani centrali, l'efficacia della sua gestione rimane un nodo cruciale per il PUMS sia da un punto di vista dell'accessibilità privata sia dal punto di vista della logistica.
- Cesena ha un'elevata estensione di Zone 30 all'interno del territorio cittadino, con il fine di limitare le velocità e i livelli di traffico di attraversamento. Tale provvedimento è da considerarsi di fondamentale importanza per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità attiva; in particolare, la realizzazione qualitativa delle Zone 30

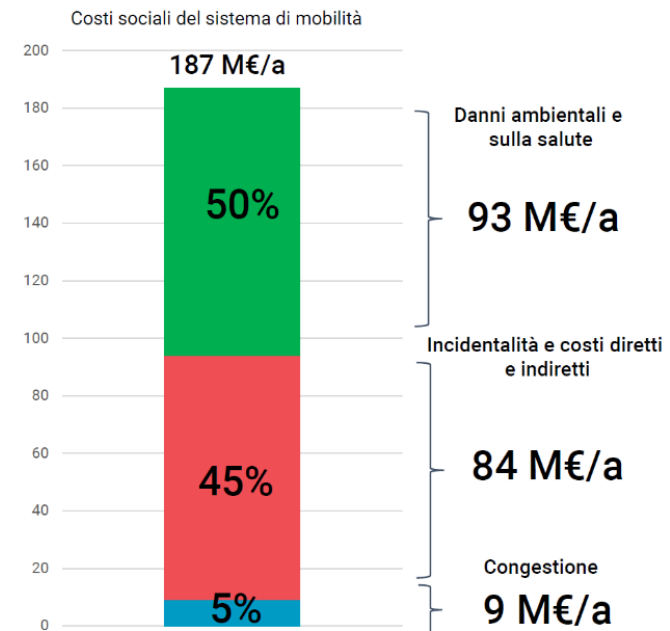
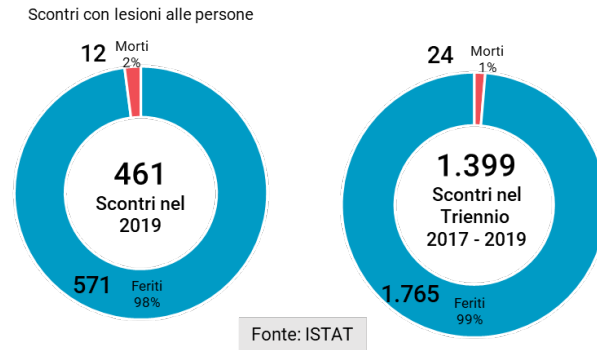
in città potrà essere migliorata dal punto di vista della gradevolezza dello spazio pubblico, della presenza di verde e del miglioramento delle interazioni fra gli utenti.

- In tema di ciclabilità, Cesena ha una rete di piste ciclabili urbane molto più estesa della media delle città italiane che, però, è costituita prevalentemente da piste ciclopedonali promiscue che spesso non garantiscono il miglior livello di servizio possibile. Il comfort di utilizzo rilevato è comunque molto buono, anche se permangono diverse criticità puntuali da risolvere e, in particolare, risulta da potenziare/uniformare la segnaletica, il sistema di sosta ciclabile ed il potenziamento dell'intermodalità con il TPL su gomma e ferro.



Gli impatti e i costi socio-economici del sistema di mobilità

- In termini di costi diretti, i trasporti costituiscono circa il 10-15% della spesa diretta di ogni famiglia in Emilia-Romagna, o circa 1.800 euro all'anno per ciascun residente.
- Congestione: il «tempo perso» a causa del traffico a Cesena è stimabile in circa 9 milioni di euro all'anno, o 300€ all'anno per ogni singolo pendolare, secondo una stima conservativa.
- Scontri stradali: nel triennio 2017-2019 si sono verificati circa 1.400 scontri gravi, che hanno causato oltre 1.700 feriti e 24 morti. Il costo sociale degli scontri stradali è quantificabile mediamente in 84 milioni di euro all'anno, o circa 865 € all'anno per ogni cesenate. Pur rimanendo elevata l'incidentalità complessiva, grazie agli interventi realizzati negli ultimi anni, si sta comunque assistendo ad una riduzione dei morti e feriti, in particolare sulle strade urbane.
- Impatto ambientale: il trasporto su strada a Cesena è responsabile di oltre la metà di tutti i costi sociali dovuti agli impatti ambientali negativi, oltre 93 milioni di euro all'anno o 960€ all'anno per ogni cesenate. Infatti, il settore responsabile di oltre la metà delle emissioni di CO₂, di quasi tre quarti delle emissioni di NO_x e di circa un terzo delle emissioni di polveri.
- Impatti aggiuntivi tra cui l'inattività fisica – uno dei fattori di mortalità precoce più importanti – l'esclusione sociale e altri impatti ambientali negativi come il rumore o gli impatti delle infrastrutture sul paesaggio.



Il Covid-19 e le implicazioni per la mobilità

La pandemia da COVID-19 ha causato, al netto di tutte le conseguenze sanitarie, soprattutto una grave limitazione nella mobilità delle persone. A diversi livelli, la maggior parte dei paesi nel mondo ha imposto qualche tipo di limitazione alla libertà di spostamento dei propri cittadini; l'Italia è uno dei paesi in cui tali restrizioni sono state maggiormente limitanti, e in cui la mobilità generale delle persone ha visto le diminuzioni più consistenti rispetto ai livelli pre-emergenziali.

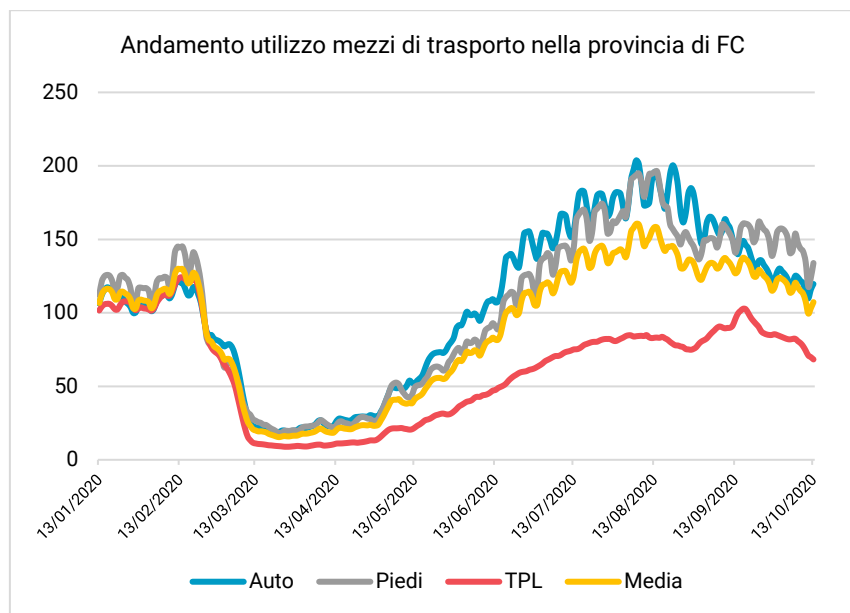


Figura 1 Dati Apple rielaborati da Decisio

Nel mese di maggio 2020 in Italia si è provveduto progressivamente ad allentare le misure restrittive della mobilità delle persone, pur con importanti

limitazioni. In particolare, permane la necessità di mantenere la distanza fisica minima di un metro fra le persone e di non poter svolgere alcuna attività in gruppi numerosi.

Tali provvedimenti hanno avuto e continueranno ad avere pesanti ripercussioni sulla quantità e modalità di spostamento delle persone e, di conseguenza, sul settore dei trasporti.

In particolare, è plausibile aspettarsi:

- 1) Una riduzione del numero totale di spostamenti rispetto ai livelli pre-crisi, dovuto a numerosi fattori inter-correlati fra cui livelli di disoccupazione più elevati, aumento dell'utilizzo di strumenti per l'accessibilità ai servizi a distanza, il divieto o minor propensione a spostarsi per determinate categorie di persone a rischio.
- 2) Una riduzione tanto della domanda quanto dell'offerta di trasporto pubblico a causa dell'elevata trasmissibilità del virus nei luoghi chiusi e affollati, che da un lato disincentiva l'utilizzo e, dall'altro, impone severe limitazioni alla capacità di trasporto dei mezzi.
- 3) Un incremento dell'uso e della frequenza degli spostamenti con l'automobile e, quindi, dei livelli di traffico, in particolare (ma non solo) nelle aree urbane di medie-grandi dimensioni.
- 4) Un aumento degli spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta e/o in micro-mobilità, soprattutto in ambiti urbani, in particolar modo se adeguatamente incentivati e promossi.



Comune
di Cesena



#cambiamomarcia

- 5) Un incremento della logistica urbana, che se non incentivata all'utilizzo di mezzi alternativi (come cargo bike elettriche e altre forme di mobilità leggera) contribuirebbe a saturare la viabilità.
- 6) Per quanto concerne le aree periferiche e marginali, un incremento dei flussi in uscita verso i maggiori centri (anche come diretta conseguenza della crisi economica che potrebbe spingere più persone dei piccoli comuni a recarsi in città per motivi di lavoro) e un rischio di esclusione sociale dovuto ad un declino dell'offerta del trasporto pubblico verso queste zone.

In aggiunta, pur essendo trovato un vaccino, la possibilità di essere colpite da future pandemie – pur nella loro eccezionalità – non è una possibilità da escludere. In ogni caso, gli effetti della pandemia avranno conseguenze sociali e psicologiche durature sulla popolazione mondiale e italiana.

Se da un lato non è possibile pianificare con certezza un sistema di mobilità vista l'imprevedibilità degli effetti nel lungo termine, è comunque necessario introdurre politiche prudenziali che, in definitiva, si dimostrino resilienti anche contro sfide e shock imprevisti.

Infine, intervenire sul sistema di mobilità attuale rappresenta in ogni caso una grande opportunità per la collettività intera: uno studio sugli impatti socio-economici di scenari di riparto modale a causa del COVID-19 – effettuato - dimostra come interventi di promozione della mobilità attiva in bicicletta e a piedi consentirebbero di trasformare gli elevati costi sociali derivanti da un aumento dell'uso dell'automobile in benefici sociali significativi (si rimanda allo studio per maggiori dettagli).

In definitiva, la crisi da coronavirus del 2020 potrebbe rappresentare per l'Italia ciò che per alcuni paesi (come i Paesi Bassi, la Danimarca, la Germania) fu la crisi petrolifera del 1973: una sfida importante e una opportunità di trasformazione per l'intero sistema produttivo e in particolare per il settore della mobilità.

La sfida è cogliere l'opportunità.

2 Dove vogliamo andare?

Cosa dicono le istituzioni

L'avvio dell'elaborazione delle presenti Linee di Indirizzo del PUMS di Cesena cade a ridosso di un momento storico in cui la comunità internazionale, le istituzioni europee, lo stato e le regioni si sono dotate di ambiziosi obiettivi per la tutela del clima e della salute umana che richiedono un radicale ripensamento delle nostre strategie di sviluppo, incluse e in particolare quelle della mobilità.

Indirizzi internazionali

Le Nazioni Unite hanno definito **17 obiettivi di sviluppo sostenibile** – adottati dall'Unione Europea nel 2015 – per dirigere e concentrare gli sforzi degli stati verso uno sviluppo sostenibile e consentire un monitoraggio in modo uniforme. Il settore dei trasporti è integrato in diversi obiettivi, in particolare quelli relativi alla salute, la sicurezza delle strade, all'energia, alla crescita economica, alle infrastrutture e alle città e agli insediamenti umani. L'importanza dei trasporti per l'azione per il clima è ulteriormente riconosciuta nell'ambito dello **United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)**: il settore dei trasporti svolge un ruolo particolarmente importante nel raggiungimento degli obiettivi definiti nell'Accordo di Parigi, dato che circa un quarto delle emissioni globali di gas a effetto serra proviene dai trasporti e che queste emissioni sono destinate a crescere in modo sostanziale negli anni a venire.

L'**Organizzazione Mondiale della Sanità**, In particolare nel Global Action Plan on Physical Activity (Il Piano d'Azione Globale sull'Attività Fisica 2018 - 2030), riconosce che certe abitudini di mobilità producono impatti notevoli

sulla salute e sull'ambiente con costi notevoli sulla sanità. Dall'altra parte, è stato dimostrato che l'attività fisica regolare aiuta a prevenire e curare le malattie non trasmissibili (malattie cardiache, ictus, diabete e carcinoma mammario e del colon) e aiuta anche a prevenire l'ipertensione, sovrappeso e obesità e può migliorare la salute mentale, la qualità della vita e il benessere. Promuovere stili di vita sani e attivi, dunque, non solo consente di ridurre le emissioni di gas serra e altri inquinanti ma contribuirebbe a ridurre i costi economici e sociali legati al sistema sanitario.

L'OMS ha dunque individuato insieme agli stati membri 4 obiettivi strategici: a) Creare società attive, b) Creare ambienti attivi, c) Creare persone attive, d) Creare sistemi attivi. La promozione della ciclabilità e la camminabilità (per mezzo di infrastruttura e politiche di incentivo) rientrano tra le azioni strategiche.

Sustainable Development Goals



Figura 2 Obiettivi di sostenibilità che interessano le politiche di mobilità

Indirizzi europei

I trasporti rappresentano una delle prime politiche comuni della Comunità Europea e hanno, attualmente, base giuridica nell'Articolo 6 e sul Titolo VI del [Trattato sull'Unione Europea](#) (artt. 90 – 100). La politica comune dei trasporti ha come obiettivo generale la creazione di un mercato unico dei trasporti, una mobilità competitiva, sicura, protetta, integrata e rispettosa dell'ambiente, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. Le politiche dell'Unione Europea sono esplicitate da alcuni documenti in particolare:

Libro Bianco dei Trasporti (2011) che riprendendo alcuni punti già fissati nel Libro Verde del 2007, stabilisce, come da titolo, «una Roadmap per un'Area unica di trasporto europeo – verso un sistema di trasporto competitivo e efficiente dal punto di vista delle risorse» fissando obiettivi per il medio (2030) e lungo termine (2050) con il target comune di riduzione delle emissioni climalteranti del -60%. Alcuni obiettivi specifici che riguardano direttamente ed indirettamente la ciclabilità sono:

- ✓ Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; e parallelamente conseguire un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
- ✓ Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;
- ✓ Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.

Inoltre, l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più specifico in materia di mobilità urbana il quale, nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS", ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica i principali requisiti; Più di recente, l'Agenda Urbana (2015) e la Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (2016). La rilevanza dei PUMS nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020, nonché la successiva 2021-2027 e nei programmi di finanziamento destinati alle città.

Come indicato nelle Linee Guida messe a punto in sede europea ("Guidelines developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", www.mobilityplans.eu), il cambiamento di approccio che la redazione del PUMS introduce rispetto a un più tradizionale strumento di pianificazione dei trasporti comprende:

- un approccio partecipativo che coinvolge la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse) dalla condivisione del quadro di conoscenza alla definizione degli indirizzi del Piano;
- un impegno concreto per la sostenibilità del settore della mobilità in termini economici, di equità sociale e di qualità ambientale;
- un approccio integrato di pianificazione che tiene conto delle politiche dei diversi settori e livelli istituzionali;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, in particolare di quelli sociali.

Gli obiettivi e le strategie per il PUMS di Cesena presentate in questo documento sono pertanto definite considerando un articolato insieme di elementi che, a partire dagli esiti del quadro conoscitivo e dai suoi punti di

forza e di debolezza, promuovono la visione della mobilità nella città per il prossimo decennio.

Indirizzi statali

I principali riferimenti a livello italiano è il **D.M. 4 agosto 2017** e il successivo aggiornamento degli indicatori con il D.M. 28 agosto 2019. Il decreto imposta quattro aree d'interesse per la mobilità (Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, sostenibilità energetica e ambientale, sicurezza stradale, sostenibilità socioeconomica) che si declinano in 17 macro-obiettivi di carattere generale.



Tali obiettivi mirano a conciliare uno sviluppo del sistema della mobilità che sia compatibile con gli aspetti di sostenibilità sociale, economica e ambientale. Accanto a questi obiettivi generali, ogni città può sviluppare un proprio set di obiettivi specifici su misura per il contesto locale pur

garantendo una correlazione tra questi. Infine, le linee guida, suggeriscono una serie di possibili strategie trasversali da adottare rispetto a tutte le modalità di trasporto, che includono:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- Sviluppo della mobilità collettiva (con l'intento di aumentare la velocità commerciale e dunque la competitività del TPL).
- Sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale;
- Introdurre sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
- Rinnovo del parco auto;
- Razionalizzazione della logistica urbana;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità;

L'entrata in vigore a livello nazionale della **legge 11 gennaio 2018, n.2 "disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica"** (nota anche come Legge Quadro della Mobilità Ciclistica), sancisce un momento chiave nella legislazione italiana: la bicicletta viene riconosciuta a tutti gli effetti come parte integrante del sistema di trasporto sia per scopi pendolari che turistici su scala nazionale, colmando un importante vuoto normativo e dando un impulso alla programmazione a tutti i livelli. Le città come Cesena sono tenute a redigere specifici Piani della Mobilità Ciclistica (Biciplan) che, in qualità di piani di settore del PUMS, governano lo sviluppo della mobilità ciclistica favorendone lo sviluppo come mezzo di trasporto di pari dignità rispetto agli altri mezzi.

Infine, con il COVID-19 si è accresciuta la consapevolezza dell'importanza della promozione della mobilità sostenibile anche come azione di risposta all'aumento del ricorso del mezzo privato e politica di prevenzione sanitaria. Nel nuovo **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, infatti, la mobilità sostenibile rientra tra le aree d'intervento principali.

Indirizzi regionali

A livello regionale, i principali indirizzi che concorrono a formare la visione e gli obiettivi per la città di Cesena sono:

Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Con la L.R. n. 30 del 1998 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale), la Regione ha individuato nel PRIT il principale strumento di pianificazione con cui stabilire indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissare i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento. Il PRIT 2020 costituisce un aggiornamento del PRIT98, con una nuova visione che ruota attorno a due assi strategici: la “sostenibilità del sistema”, che si riferisce al controllo e alla riduzione degli impatti ambientali, tenendo in considerazione anche la dimensione sociale, economica e della cittadinanza attiva; il “governo della domanda di mobilità” che si basa sul paradigma strategico che per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità non si deve puntare a “muovere i veicoli”, ma piuttosto a garantire i massimi livelli di accessibilità alle merci e alle persone, favorendo per queste ultime pari opportunità nel raggiungimento di luoghi e attività del territorio. Il PRIT afferma cioè il principio che le dinamiche del settore dei trasporti, opportunamente governate in armonia con gli indirizzi strategici del PTR, possano contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale sostenibile. Tra gli obiettivi e target individuati per il 2025 vi è il dimezzamento della mortalità nelle strade, l’incremento dei servizi e della domanda di TPL, l’aumento dello share modale degli spostamenti ciclabili in città al 20%. Mentre la quota di mobilità privata deve essere minore o uguale al 50%. Inoltre, in linea con il Piano Energetico, una riduzione del consumo di energia del settore trasporti e delle emissioni di CO2 totali.

Piano aria integrato regionale (PAIR2020) mira a ridurre le emissioni degli inquinanti più critici (PM10, biossido di azoto e ozono) nel territorio regionale

attraverso una serie di provvedimenti che consentiranno il risanamento della qualità dell’aria e di rientrare nei valori limite fissati dalla direttiva europea 2008/50/CE e, a livello nazionale, dal decreto legislativo che la recepisce (155/2010). Ma anche diminuire dal 64% all’1% la popolazione esposta alle conseguenze del superamento del valore limite del PM10. Meno traffico e più aree verdi, ciclabili e pedonali nelle città, risorse per il trasporto pubblico, con un parco autobus rinnovato, ‘ecoincentivi’ per rottamare i veicoli commerciali leggeri più inquinanti e la promozione della mobilità elettrica, sono tra gli ambiti di azione.

Indirizzi comunali

Nel 2007 Cesena si era dotata del PRIM comunale (approvato DCC n.138, 19/07/2007) che internalizzava già importanti riflessioni sulla sostenibilità urbana come la necessità di collegare le politiche di sviluppo territoriale a quelle dei trasporti. Inoltre, tra il 2014 e il 2016, la città si era dotata di un primo Biciplan (DGC del 21/01/2014) e di linee d’indirizzo per il PUMS (DCC n.47, 07/07/2016) che individuavano l’ambito e le politiche d’intervento.

Alla luce dei nuovi indirizzi di mandato 2019-2024 e delle novità normative e pianificatorie, si rende necessario un riorientamento strategico delle priorità d’intervento al fine di dare coerenza agli obiettivi fissati dalla pianificazione locale (come il PAESC che fissa -40% come obiettivo riduzione delle emissioni di CO2) e Regionale.

Infine, la recente pandemia globale da Nuovo Coronavirus (COVID-19) ha drammaticamente influenzato il modo in cui le persone si spostano e l’efficacia di alcuni sistemi di trasporto con implicazioni importanti sull’accessibilità delle persone e la vivacità economica.

Cosa dicono i cittadini?

Nel mese di Ottobre 2020 è iniziato il processo di partecipazione pubblica a cura della società FUTOUR, che ha affiancato la redazione del PUMS avviando una serie di tavoli di discussione volti a coinvolgere cittadini e portatori d'interesse del territorio. I 6 laboratori (suddivisi per categorie, come riportato in tabella) sono stati facilitati da FUTOUR stessa e si sono svolti online usando la piattaforma VideoFacilitator a causa dell'emergenza sanitaria.

Laboratorio	Data	n° partecipanti	Provenienza
Scuole superiori	05/10/2020	23	Liceo scientifico sportivo Almerici, Liceo Linguistico, Liceo Monti Cesena, Istituto Serra, Istituto Garibaldi Da Vinci, Ass. Rifiorita, Ass. Rete degli studenti, Agenzia della mobilità, Comune di Cesena
Scuole elementari e medie	06/10/2020	19	S. media statale Viale della Resistenza, WWF FC, Ass. Genitori, Piedibus Ass. l'Aquilone di Iqbal, Piedibus Ronta, MMS 3° Circolo Cesena, MMS 4° Circolo Cesena, ass. Isola che non c'è, ass. Cemea, ass. Potter, s. Primaria, s. Media, Fondazione del S. Cuore, S. Secondaria primo grado "Via Pascoli" Cesena, MMS 5° Circolo Cesena, s. Media via Pascoli, Ass. Vigne
Università e Mondo della Ricerca	07/10/2020	13	UniBo (consiglio di Ingegneria, di psicologia, di architettura, di informatica), AUTC UniBo, Direttore CIRI-AGRO, mondo ciclistico, Consulta UniBo, ass. universitaria Analysis, altre associazioni universitarie, Comune di Cesena
Mondo Economico	09/10/2020	19	Confartigianato Federimpresa, AUSL Romagna, Rete Pmi Romagna, TechnoGym, mondo ciclistico, Legacoop Romagna, Ascom, Ordine Ingegneri, Hera, Siboni e Battistini, Confesercenti Cesenate, Wellness Foundation, Confagricoltura, Comune
Associazioni sportive e associazioni - Green City	09/10/2020	11	Ass. stud. psicologia e analisis, Palestra Corpus UISP Cesena, Volley club Cesena, Associazione Chora, C.S. San Vittore, Kimeya
Associazioni e movimenti spontanei	12/10/2020	15	Cittadini e Comitati (tra cui Comitato Case Gentili)

In ogni laboratorio i partecipanti sono stati divisi in sottogruppi per discutere di tre temi in particolare: (1) Esigenze, (2) Visione al 2030 e (3) Desiderata.

Tutti i gruppi, seppure nella loro diversità, concordano nel ritenere necessaria la promozione di un nuovo modello di mobilità, più sostenibile ed ecologico.

Questo si traduce nell'esigenza di nuove infrastrutture, spazi e servizi dedicati a modi di trasporto sostenibili: ciclabilità, pedonalità, trasporto pubblico e anche mobilità elettrica.



Quali sono le problematiche e criticità percepite sulla mobilità?

● Scuole superiori ● Scuole elementari-medie ● Università ● M. Economico ● Ass. Sport ● Associazioni ● Stakeholders istituzionali

ACCESSIBILITÀ

- Scarsi collegamenti per chi viene da fuori o da aree periferiche ● ● ● ●
- Deboli infrastrutture ciclabili di collegamento tra centro e zone periferiche ● ●
- Servizio TPL inesistente o inadeguato nelle zone periferiche e nelle frazioni ●
- Alcuni servizi e poli lavoro/istruzione sono poco accessibili e assenza intermodalità ● ●
- Sedi universitarie isolate, poco connesse a servizi, aree residenziali e centro ●
- Difficoltà negli spostamenti serali con mezzi alternativi all'auto ●
- Accessibilità disabili limitata ●

PARCHEGGI

- Scarsa offerta di parcheggi pubblici e privati e gratuiti ● ● ● ●
- Ampia offerta di posteggi nei pressi delle sedi universitarie favorisce uso auto ●
- Elevata offerta di sosta a basso costo ma scarso utilizzo ● ●
- Sosta selvaggia nei pressi delle scuole ●

SALUTE

- Norme anti-assembramento per Covid-19 non rispettate su mezzi pubblici ●
- Sovraffollamento mezzi pubblici ●
- Forte rumore e inquinamento acustico
- Assenza di una progettazione attenta al inquinamento, congestione e incidentalità ●

TRASPORTO PUBBLICO

- TPL poco attrattivo ed efficiente ● ● ●
- Necessario rinnovo flotta: alcuni mezzi vecchi e non ecologici ● ●
- Comfort inadeguato delle vetture ●
- Costo elevato titoli viaggio, acquisto non semplice, necessari incentivi economici ● ●
- Inaccessibilità alcune fermate a persone mobilità ridotta ●

AZIONE SU SCELTE MODALI E COMPORTAMENTI

- Traffico e frequente ricorso all'auto per maggiore comodità ● ●
- Necessità maggior ascolto cittadini e associazioni ●
- Educazione stradale e conoscenza del codice sia per minori che per adulti ●
- Necessità cambiamento culturale e delle abitudini ● ●
- Mancanza volontari per servizio pedibus ●
- Necessità favorire intermodalità bici + treno ●

INFRASTRUTTURE

- Rete ciclabile incompleta, poco capillare e poco estesa in periferia e frazioni ● ● ● ● ●
- Percorsi ciclabili poco protetti, scarsa manutenzione e illuminazione ● ● ●
- Situazione precaria delle strade, necessità manutenzione ● ●
- Gestione problematica gli spazi antistanti ingresso scuole ● ●
- Spostamenti a piedi rallentati da lunghi semafori rossi, quelli ciclabili non in velocità ●

SICUREZZA

- Percorsi ciclabili e pedonali poco sicuri ● ● ●
- Scarsa manutenzione ● ●
- Scarsa illuminazione e segnaletica ● ● ●
- Pericolosità attraversamenti e incroci e scarso rispetto limiti velocità ● ● ● ●
- Assenza di regole e controlli ● ●
- Impossibilità di autonomia per i bambini, strada spazio non sicuro per altre attività ● ●

INNOVAZIONE

- Digitalizzazione e wifi per gestione mobilità ●
- Necessità di ricorso ad infrastrutture elettriche ● ●
- Innovazione tecnologica per ridurre spostamenti (es. droni consegna merci) ● ●



Comune di Cesena



Come immaginate che si sposteranno le persone a Cesena nel 2030?

MODELLO DI MOBILITÀ

- Più mobilità elettrica e infrastrutture più diffuse ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Più mobilità attiva (piedi e bici) ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Guida autonoma ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Servizio bus a chiamata ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Spostamenti più sicuri e spazi più protetti ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Mobilità connessa (IoT) ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Rinnovo parco veicolare con mezzi più ecologici ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Più mobilità condivisa, anche in aree periferiche e meno auto di proprietà ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Meno spostamenti per lavoro ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Studio dei dati per la progettazione dei servizi (nel rispetto privacy) ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Nuovo modello logistica merci per gestione ultimo miglio ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- TPL gratuito ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- TPL più efficiente ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Rete ciclabile completa ed estesa ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Qualità della rete ciclabile ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

MODELLO DI CITTÀ

- Città a misura di ciclisti e pedoni ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Città più verde e pulita ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Maggiore sensibilità ai problemi ambientali e migliore qualità della vita ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Ascolto dei cittadini e attenzione alle loro esigenze ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Valorizzazione e inclusione delle periferie e delle frazioni ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Autonomia di bambini e ragazzi negli spostamenti, anche in bici ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Rischio impatto negativo e-commerce per consegna merci ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Maggiore accessibilità ed attenzione agli utenti deboli ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Rigenerazione e riorganizzazione degli spazi:
ad es. limitazione del traffico nei pressi degli ingressi scolastici (Scuole car free) ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

MODELLO SOCIO-CULTURALE

- Educazione alla mobilità sostenibile ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Cambiamento culturale: modifica abitudini per una mobilità più sostenibile ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- Mobilità sostenibile come occasione per socializzare ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●
- No grande cambiamento dei comportamenti ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



Comune di Cesena



Quali idee concrete per incentivare la mobilità sostenibile?

- Scuole superiori ● Scuole elementari-medie ● Università
- M. Economico ● Ass. Sport ● Associazioni ● Stakeholders istituzionali

INTERVENTI SUI SERVIZI

- Servizio TPL in orario serale ●
- TPL più efficiente e rete più capillare ● ●
- Bus a chiamata ●
- Servizi di sharing estesi in periferia ●
- Migliori collegamenti tra le frazioni ●

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

- Messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali ● ● ●
- Estensione e completamento della rete ciclabile ● ● ● ● ●
- Migliore gestione semafori per pedoni e ciclisti ●
- Rinnovo parco veicolare, mezzi più ecologici e innovazione tecnologica ● ●
- Favorire mobilità elettrica con infrastrutture dedicate ● ●
- Investire in nuove infrastrutture, percorsi, collegamenti per mobilità sostenibile ● ● ● ● ● ●
- Innovazione digitale per spostamenti più efficienti e per la logistica merci ● ●
- Deviazione traffico pesante fuori dai centri abitati ●
- Fare spazio sui grandi assi della viabilità anche alle alternative più sostenibili ●

INTERVENTI POLITICI

- Scuole car free: limitazione traffico agli ingressi scolastici ● ● ●
- Più incentivi economici, premialità e agevolazioni per mobilità sostenibile ● ● ● ● ● ● ●
- Accessibilità digitale: favorire smart work e DAD per ridurre spostamenti ● ● ● ●
- Ridurre costi della ZTL ●
- Instaurare collaborazione imprese-amministrazione per iniziative (es. biketowork) ● ●
- Interventi di limitazione del traffico ● ●
- Interventi a basso costo per rispondere nell'immediato a esigenze cittadini ●
- Ascolto della cittadinanza, partecipazione e co-progettazione ●
- Visione consumo di suolo zero per evitare aumento traffico ●
- Progetti di educazione alla mobilità sostenibile nelle scuole ● ● ● ● ●
- Educazione e sensibilizzazione degli adulti per cambiamento abitudini ● ● ● ● ●
- Incentivare mobilità sostenibile come forma di socializzazione ●
- Eventi dedicati a favorire il movimento, quindi la mobilità attiva ● ●



	✓ ASPETTI CONCORDANTI	✗ ASPETTI DISCORDANTI
ESIGENZE	<ul style="list-style-type: none"> • Frazioni e aree periferiche isolate • Rete ciclabile incompleta, da espandere e rendere più capillare • Servizio TPL poco efficiente • Accrescere sicurezza e qualità dei percorsi ciclo-pedonali 	<ul style="list-style-type: none"> • Offerta sosta: E' sollevato il tema della scarsa offerta di sosta da alcuni, mentre altri ritengono che questa sia in realtà presente ma sottoutilizzata in alcuni punti della città (problema di comunicazione / abitudini). • Posizione avanzata su tema mobilità sostenibile: Alcuni ritengono che Cesena sia avanzata dal punto di vista delle politiche della mobilità sostenibile, altri ritengono che sia necessario un cambio di approccio più aperto e innovativo.
VISIONE 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Città a misura di bici e pedoni, una città più verde, sicura e sana Questo attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • completamento e estensione rete percorsi ciclo-pedonali • più mobilità sostenibile (anche elettrica) • parco veicolare più ecologico 	<ul style="list-style-type: none"> • Fattore educativo/socio-culturale: ritenuto da diversi gruppi l'elemento chiave per sensibilizzare cittadini a cambiamento delle abitudini, ma secondo altri i comportamenti delle persone non cambieranno rapidamente molto perché legati ad abitudini consolidate.
DESIDERATA	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrutture per la mobilità sostenibile estese e di qualità • Innovazione tecnologica e infrastrutture per mobilità elettrica • Migliorare offerta servizio TPL • Limitazione del traffico → Scuole car free 	<ul style="list-style-type: none"> • Politiche per disincentivare uso auto: promozione della mobilità sostenibile con limitazione ricorso all'auto, ma un gruppo indica tra i <i>desiderata</i> costi inferiori per la ZTL centrale, mentre per questa è troppo aperta e circoscritta • Innovazione tecnologica ed effetto rimbalzo: l'elettrificazione della mobilità è vista positivamente, ma alcuni manifestano il timore di un aumento di utilizzo dell'automobile (elettrica)

Cosa dicono i gli stakeholders?

Nel corso della redazione del PUMS sono state svolte diverse interviste semi-strutturate a soggetti istituzionali coinvolti, a vario titolo, nella pianificazione, progettazione o implementazione dei servizi e degli spazi di mobilità a Cesena. L'obiettivo delle interviste è stato quello di raccogliere opinioni, impressioni e aspettative quanto più rappresentative possibili di una visione istituzionale sulla situazione. I temi affrontati sono stati:

- Le “tre Cesene” e il problema della densità
- Cesena nel 2030: la mobilità attiva per aumentare la qualità della vita e come fattore di sviluppo economico
- I limiti del TPL e la necessità dell'integrazione con gli altri sistemi di mobilità
- La riallocazione dello spazio stradale per riequilibrare la ripartizione modale
- La concezione della “strada”: da spazio di circolazione a spazio di relazione
- Il fattore comportamentale: abitudini consolidate, nuove attenzioni
- La sosta veicolare: un problema di percezione
- Le competenze interne: esperienza collaudata, necessità di innovazione
- Il Coronavirus: crisi e opportunità

L'auspicio degli stakeholder intervistati nel PUMS è stato soprattutto riferito in particolare alla necessità di favorire la socialità e la fruibilità degli spazi pubblici e stradali. È auspicabile che il processo per il nuovo PUMS tracci la miglior linea possibile di sviluppo in tema di mobilità, definendo la direzione verso cui procedere. Gli intervistati immaginano un documento che contenga consigli per le scelte di base sul tema, linee guida, e una visione di come potrà essere la mobilità futura, sensibilizzando il prossimo sulle criticità ma anche sulle potenzialità connesse ai trasporti.

I risultati delle interviste è sintetizzato nella SWOT sotto riportata:

Punti di Forza (Strengths)	Punti di Debolezza (Weaknesses)
<p>Posizione avanzata nel panorama italiano sul tema della mobilità, con particolare attenzione alla ciclo-pedonalità e alla riduzione dell'incidentalità</p> <p>Brevi distanze di percorrenza sul territorio comunale</p> <p>Assenza di rilevanti problemi in termini di traffico e congestione</p> <p>Intermodalità favorita da parcheggi di interscambio a basso prezzo e servizio navette</p> <p>Applicazione di soluzioni progettuali collaudate e funzionali</p> <p>Centro città accessibile, fruibile e vivibile</p>	<p>Città diffusa: presenza di molte frazioni e bassa densità</p> <p>Automobile mezzo più competitivo per gli spostamenti</p> <p>TPL poco attrattivo, costoso ed inefficiente, anche a causa della scarsa integrazione con le altre forme di mobilità</p> <p>La strada è ancora spesso il luogo esclusivo delle circolazione, non sicuro per altre attività</p> <p>La ZTL non tutela sufficientemente la zona del centro, perchè poco estesa e troppo «aperta»</p> <p>Necessario aggiornamento e innovazione delle competenze tecniche interne al comune</p>
Opportunità (Opportunities)	Minacce (Threats)
<p>Benefici della mobilità attiva in termini economici, sociali ed ambientali</p> <p>Spinta locale e globale verso la mobilità sostenibile ed elevata sensibilità ai temi ambientali (in parte della popolazione)</p> <p>La riprogettazione dello spazio urbano può contribuire a modificare i comportamenti</p> <p>Maggiore consapevolezza della funzione dello spazio pubblico dopo il coronavirus</p> <p>Ricorso al verde urbano per una maggiore qualità dello spazio pubblico</p> <p>Innovazione tecnologica per far fronte alle criticità generate della mobilità veicolare</p>	<p>Difficoltà nel modificare le abitudini delle persone, che sono molto radicate</p> <p>Scarsa consapevolezza e conoscenza delle criticità generate dal traffico veicolare</p> <p>Percezione di un problema legato alla sosta veicolare insufficiente</p> <p>Percezione di un rischio di aumento dell'incidentalità legata a pedoni e ciclisti</p> <p>L'emergenza sanitaria ha generato un aumento del ricorso all'automobile a discapito del TPL</p> <p>L'innovazione tecnologica può determinare un «effetto rimbalzo» e aumentare l'uso dell'auto</p>

3 Visione

Come immaginiamo Cesena nel 2030

Crediamo fortemente che pianificare e progettare il sistema di mobilità non significhi soltanto rendere più efficiente il “trasporto” ma bensì costruire una città migliore e più bella.

Nel 2030, ci immaginiamo una Cesena come luogo ideale dove vivere, lavorare e soggiornare dove il benessere economico si coniuga con la qualità della vita ed il rispetto dell’ambiente.

Vogliamo una cesena come spazio di innovazione sostenibile reso possibile da una rinnovata intesa tra cittadini, imprese ed istituzioni pubbliche che, insieme, collaborano in maniera aperta e intelligente per risolvere le sfide del presente e guardando al futuro.

Grazie all’ascolto del territorio, il confronto con gli stakeholders ed il recepimento degli indirizzi europei, nazionali e regionali abbiamo definito quattro ambizioni principali che sono in linea con i 4 macro-obiettivi o “ambiti d’interesse” del PUMS (D.M. 04/08/2017):

- **Ambizione 1: “Una Cesena sicura e in salute”**
- **Ambizione 2: “Una Cesena resiliente e che pensa al futuro delle prossime generazioni”**
- **Ambizione 3: “Una Cesena attrattiva, vivibile ed economicamente vivace”**
- **Ambizione 4: “Una Cesena inclusiva ed equa”.**

Queste ambizioni si sono tradotte in obiettivi e in target da raggiungere.



Ambizione 1: “Una Cesena sicura e in salute”



La salute è un diritto fondamentale dell'essere umano e la sua tutela è un dovere delle istituzioni. La mobilità e l'organizzazione degli spazi è responsabile di numerosi impatti sulla nostra salute che spaziano dagli incidenti, all'inquinamento dell'aria e acustico con elevati costi sociali subiti da tutti. Inoltre, la pandemia di inizio decennio ci ha ricordato dell'inestricabile connubio tra accessibilità e salute e di come le politiche di mobilità possano giocare un

ruolo cruciale nel promuovere il benessere psico-fisico della comunità.

Entro il 2030, vogliamo costruire una città dove il sistema di mobilità non solo garantisce elevate condizioni di sicurezza e minore inquinamento ma dove l'organizzazione stessa degli spazi e delle destinazioni promuove forme di mobilità “attive” a tutela della salute pubblica.

Ambizione 2: “Una Cesena resiliente”



Cesena prende atto delle sfide poste dal cambiamento climatico e della responsabilità che l'essere umano ha nei confronti di tale processo globale. Il sistema di mobilità rappresenta uno delle principali fonti di gas serra e le politiche di mobilità possono fare molto per limitare l'impronta ecologica, favorire una transizione energetica e preparare la città e i suoi abitanti ad un futuro resiliente ai cambiamenti climatici.

Con il PUMS, la città di Cesena rinnova il proprio impegno per la tutela del clima e dell'ambiente sostenendo scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture.

Ambizione 3: “Una Cesena attrattiva, vivibile e vivace”



Cesena riconosce l'importanza di trovare il giusto bilanciamento tra accessibilità e vivibilità. Un'elevata accessibilità territoriale è fondamentale per la vitalità economica, l'inclusione sociale e l'attrattività. Tuttavia, politiche scarsamente attente a bilanciare la domanda di mobilità che risulta dall'accessibilità possono altresì impattare negativamente sulla qualità della vita dei residenti diminuendo l'attrattività della città.

Con il PUMS, la città di Cesena ambisce a garantire e mantenere gli elevati livelli di accessibilità multimodale di cui il territorio già gode ma bilanciando la domanda di mobilità passeggeri e logistica verso forme di spostamento che siano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, salute pubblica, inclusività e salubrità dell'aria.

Ambizione 4: “Una Cesena inclusiva ed equa”



Le politiche di mobilità possono giocare un ruolo importante nel limitare la povertà di trasporto e nel ridurre le barriere fisiche, digitali, economiche, ergonomiche e psicologiche che ostacolano l'incontro tra domanda e offerta di opportunità e servizi. Entro il 2030, vogliamo costruire una Cesena dove il sistema di mobilità rappresenti un volano per una crescita sostenibile inclusiva.

Entro il 2030, la città di Cesena mira ad eliminare le barriere e gli ostacoli all'accessibilità, favorire la formazione di posti di lavoro e generare impatti sociali positivi a lungo termine.

Gli obiettivi strategici

Ciascuna ambizione si declina in obiettivi strategici di riferimento come già richiamato dal Decreto 4 agosto 2017 del Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Obiettivi strategici

Ambizione 1:



“Una Cesena sicura e in salute”

Dimensione:
salute e qualità della vita

1.1 Migliorare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti di tutti, riducendo i costi sociali e con particolare attenzione agli utenti più vulnerabili (pedoni e ciclisti ma anche bambini, anziani e portatori di disabilità) con l’obiettivo di tendere verso l’azzeramento degli incidenti mortali (cfr. Visione Rischio Zero).

1.2 Promuovere un maggiore ricorso alla mobilità attiva per gli spostamenti quotidiani con il fine di migliorare la salute pubblica e combattere l’insorgenza di malattie gravi legate all’inattività fisica.

1.3 Ridurre le emissioni di polveri sottili ed altri agenti inquinanti attribuibili al settore dei trasporti che danneggiano direttamente la salute umana (PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, Benzene etc.).

1.4 Ridurre l’esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali

Ambizione 2:



“Una Cesena resiliente”

Dimensione:
sostenibilità ambientale ed energetica

2.1 Ridurre le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti (sia merci che passeggeri) (CO₂, CH₄, NO₂, etc.).

2.2 Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (gasolio/benzina/GPL/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti e della logistica.

2.3 Limitare l’impermeabilizzazione del suolo dovuto alle infrastrutture di trasporto, privilegiando la riqualificazione di spazi esistenti e agendo per cambiare la domanda di mobilità prima di realizzare nuove infrastrutture.

2.4 Ridurre le emissioni di altri inquinanti che danneggiano le specie viventi e la vegetazione (O₃, etc.)



Comune
di Cesena



#cambiamomarcia

Obiettivi strategici

Ambizione 3:



“Una Cesena attrattiva, vivibile e vivace”

Dimensione:
accessibilità, sviluppo territoriale ed economico

3.1 Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, mezzi pubblici, mobilità condivisa, e-mobility, etc) con particolare attenzione agli spostamenti che riguardano le brevi distanze e alla logistica del centro storico.

3.2 Mantenere elevati livelli di accessibilità della città a persone e merci mediante l’ottimizzazione dell’offerta e l’integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato e compatibilmente con gli obiettivi di salute, tutela del paesaggio, qualità degli spazi urbani e sostenibilità ambientale ed energetica.

3.3 Migliorare la qualità e la bellezza degli spazi urbani per renderli più attrattivi, fruibili e vivibili considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole).

3.4 Migliorare l’accesso e la fruizione turistica dei luoghi urbani nel rispetto delle peculiarità della città e della sostenibilità del sistema della mobilità.

Ambizione 4:



“Una Cesena inclusiva ed equa”

Dimensione:
socio-economica

4.1 Ridurre la povertà di trasporto e le disparità di accesso alla città tramite la riorganizzazione e integrazione dei servizi di trasporto collettivo, nonché la riduzione del digital divide.

4.2 Garantire l’equilibrio economico-finanziario ed economico-sociale del sistema di mobilità razionalizzando la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità e internalizzando i costi sociali.

4.3 Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione di tutti gli utenti ed il ripensamento dello spazio pubblico.

4.4 Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili, diffondendo e migliorando l’informazione resa ai residenti, agli operatori economici e ai turisti rispetto all’offerta dei servizi di mobilità.

I target di risultato

Al fine di conseguire questi obiettivi, superare l'indeterminatezza dei risultati da raggiungere e aumentare il grado di responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nel processo decisionale, il PUMS ha individuato i seguenti target principali da raggiungere e da monitorare nel tempo:

Risultati minimi da conseguire	Indicatore	Valore di riferimento	Target al 2030	Visione al 2040
Riduzione della domanda di mobilità complessiva	Totale Domanda sistematica totale/giorno	80.000 (2019)	-12%	-20%
Riparto modale spostamenti "attivi"	Piedi quota modale	9%	15%	≥ 20%
	Bici quota modale	5%	20%	≥ 30%
Quota modale mobilità collettiva e condivisa	TPL quota modale	17%	22%	≥ 25%
Spostamenti motorizzati	Auto + Moto quota modale	68%	43%	≤ 35%
Mobilità elettrica	Veicoli elettrici (quota immatricolati elettrici sul totale nel comune di Cesena)	≤ 1% (2020)	≥ 15%	≥ 50%
Incidentalità stradale	Morti (media annua ultimi 5 anni)	4.8 (2014-19)	-50% su tutta la rete 0 morti sulle strade urbane	Vision Zero (→ 0) Su tutta la rete
	Incidenti totali (con e senza lesioni) (media annua ultimi 5 anni)	858 (2014-19)	-30%	-50%
Emissioni di gas serra	CO ₂ t/anno	154.380 (2012)	-45%	CO ₂ neutrale

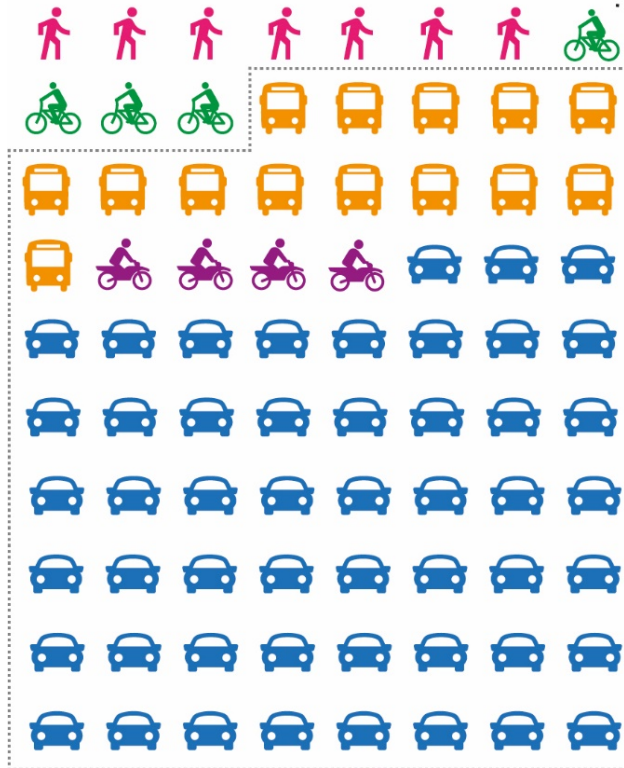


Comune di Cesena



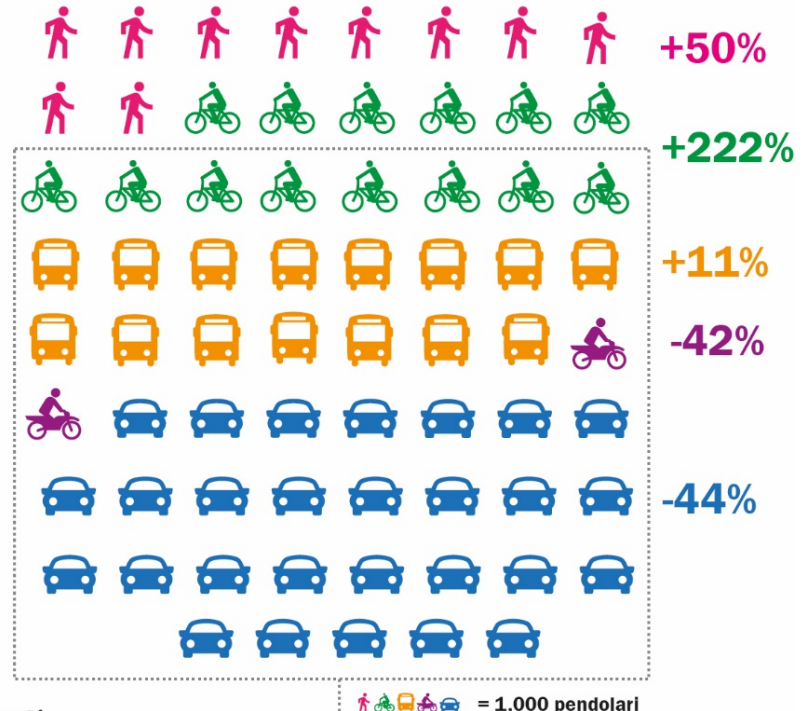
#cambiamomarcia

Oggi

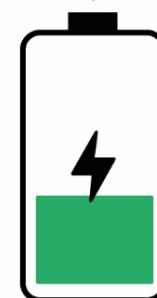


-12%

2030



≤ 1%



≥ 15%

DECISIO

4 Come ci arriviamo?

Quale approccio?

Raggiungere gli obiettivi necessita la realizzazione di una strategia integrata e coordinata che mette al centro i comportamenti delle persone. L'approccio individuato si basa sull'**ASI (Avoid, Shift, Improve o Evitare/Ridurre, Modificare, Migliorare)**, definito nel 2007 e adottato a livello europeo, per lo sviluppo e la sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità. Tale strategia è stata ufficialmente adottata dalla European Energy Agency (EEA) e dal United Nations Environment Programme (UNEP) con la sua approvazione nel Quadro Politico Comune per i Trasporti e i Cambiamenti Climatici del 2009. L'ASI nasce per dare un quadro di riferimento alle politiche di transizione del sistema di mobilità da un modello impattante sull'ambiente e il territorio ad un sistema sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico. Inoltre, stabilisce un principio di priorità rispetto agli interventi che vede la modifica dei comportamenti e delle abitudini come primo obiettivo e solo in ultima battuta la realizzazione di nuove infrastrutture. Un approccio che si sposa idealmente anche con situazione imprevedibile come la recente pandemia globale. In ordine, la strategia che si adotta nel PUMS deve:

1. **RIDURRE (Avoid):** gli spostamenti non necessari, introducendo politiche che preservino e migliorino l'accessibilità a beni e servizi senza o con minima necessità di spostamento da parte delle persone. L'obiettivo è dunque quello di ridurre la quantità, la frequenza e le distanze percorse negli spostamenti. Tra i campi d'azione, si individua: lo sviluppo territoriale (compatto, denso, policentrico e orientato ai trasporti), lo sviluppo di politiche di "accessibilità senza mobilità" a distanza o digitale, e la modifica dei tempi e degli orari della vita.
2. **MODIFICARE (Shift):** le scelte di mobilità spostando quote di mobilità (motorizzata) verso forme di mobilità più sostenibile a partire della mobilità attiva (a piedi, in bicicletta e in micromobilità) e la mobilità collettiva o condivisa. Si tratta di produrre una serie di azione integrate, di regolamentazione economica, di riorganizzazione e riprogettazione dello spazio urbano (calmierazione diffusa del traffico, miglioramento delle infrastrutture "leggere" per la ciclabilità, limitazione al traffico, etc.), e di razionalizzazione dei servizi di mobilità. Inoltre, sono incluse azione di modifica dei comportamenti e delle abitudini dei cittadini tramite comunicazione, educazione, formazione, incentivi, mobility management (etc.).
3. **MIGLIORARE (Improve):** l'efficienza e l'efficacia del sistema di mobilità tramite l'incentivazione all'utilizzo di veicoli a basse o zero emissioni, l'offerta di servizi di ricarica elettrica, il rinnovo del parco mezzi ma anche l'efficientamento prestazionale.

Quali interventi?

Per ciascuno di queste strategie, il PUMS individuerà una serie di macro-azioni che nel complesso concorrono al raggiungimento degli obiettivi e dei target individuati distinguendo tra:

- Interventi infrastrutturali o materiali
- Interventi comportamentali
- Interventi tecnologici
- Interventi sulla governance

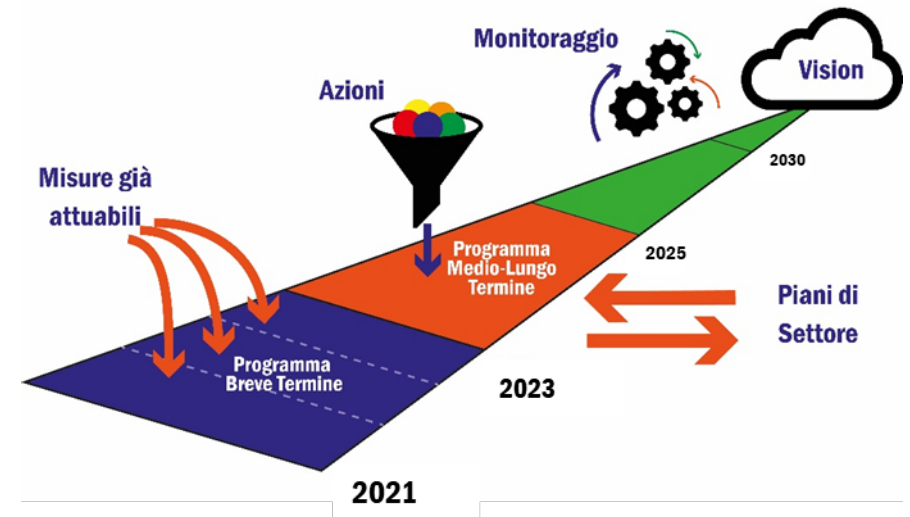
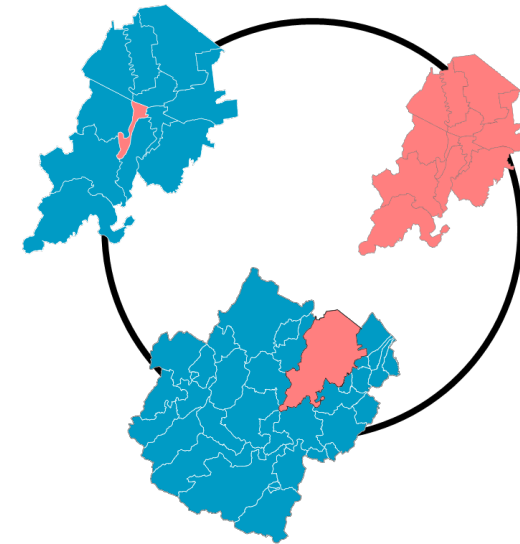
Scala temporale e territoriale

Nella definizione delle strategie e delle azioni si è tenuto conto di tre differenti scale geografiche, che corrispondono grossomodo a tre diversi “raggi” di accesso dei residenti e dei pendolari da, verso e all’interno del territorio:

- **Corto Raggio:** accedere da casa o nel quartiere.
- **Medio Raggio:** accedere alla città.
- **Lungo Raggio:** accedere al di fuori o verso la città.

E tre differenti scale temporali degli interventi possibili:

- **Breve periodo:** misure attuabili immediatamente o nell’arco di 1-2 anni; corrispondono a quello che si definisce “quick-win”, ossia gli interventi di costo contenuto e già attuabili per informare e motivare la popolazione circa le azioni intraprese.
- **Medio periodo:** misure attuabili indicativamente nei prossimi 2-5 anni, che richiedono una pianificazione e progettazione attenta ma all’interno delle possibilità attuali del territorio.
- **Lungo periodo:** misure incerte, attuabili nell’arco di 10-20 anni e di cui però sono meno noti i contorni e le possibilità concrete devono essere investigate anche con attori sovra-locali.



La relazione con gli altri piani comunali e di settore

Il PUMS è concepito nel contesto di Cesena come documento d'indirizzo strategico e di carattere programmatico nell'ottica di:

- Garantire la massima adattabilità e flessibilità del piano rispetto alle evoluzioni socioeconomiche, normative, politiche e tecnologiche che caratterizzeranno la città da qui a dieci anni.
- Consentire un più semplice aggiornamento/verifica delle previsioni e dei target.
- Ricerare il più ampio consenso sulla direzione da intraprendere.

Pertanto, il PUMS non entrerà nel merito specifico degli interventi ma si limita a tracciare delle strategie generali che dovranno essere studiate nella loro realizzabilità dai piani di settore (Biciplan, PUT, Piano del TPL), così anche da consentire una migliore e più specifica valutazione degli impatti.

In quanto tale, il PUMS vuole essere una visione e dunque non chiude la discussione sulle politiche di mobilità cittadina per i prossimi 10 anni ma le apre, definendone un quadro coerente di obiettivi e una direzione strategica.

Il PUMS si interfaccia inoltre con gli altri piani comunali (PAESC, PUG, etc.) garantendo sinergia ed una visione integrata.

