

Cesena 24/09/2020

#cambiamomarcia con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2020 - 2030

La nuova mobilità sostenibile come occasione per ridisegnare la città



Comune di
Cesena



#cambiamomarcia

Con il supporto di:

DECISIO
ECONOMIC RESEARCH

Introduzione

Il Comune di Cesena ha dato avvio ai lavori di redazione del **PUMS** e del progetto della **Bicipolitana**

La scelta trova riscontro nel:

- Gli obiettivi fissati con il Libro Bianco dei Trasporti (2011), l'Urban Mobility Package (2013) e la Strategia Europea contro I Cambiamenti Climantici della Commissione Europea (2017)
- Il D.M. 4 Agosto del 2017 del Ministero dei Trasporti che recepisce le linee guida Europee sui PUMS.
- La Legge 2 Gennaio 2018 che prevede per i comuni l'approvazione di un Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (Biciplan) quale piano di settore del PUMS.
- Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) e il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) dell'Emilia-Romagna che prevedono azioni in capo ai comuni per ridurre l'inquinamento e la congestione, promuovendo mezzi alternativi all'automobile.
- A livello locale, le Linee d'Indirizzo sulla Mobilità Sostenibile del 2016 con deliberazione del C.C. n. 47 del 7 luglio 2016; Linee Programmatiche di Mandato 2019-2024 approvate con deliberazione del C.C. n. 33 del 27/06/2019; Gli obiettivi di riduzione delle CO2 previsti dal PAESC.

Gli obiettivi

Promuovere la mobilità sostenibile è strategico per il raggiungimento di obiettivi europei, nazionali, regionali e locali

Obiettivi principali:

- -55% emissioni CO2 entro il 2030
- Continente **clima neutrale** entro il 2050
- Visione **Zero Vittime** entro il 2050
- **Riduzione dei consumi** e della dipendenza energetica europea.
- Promozione di una **mobilità efficiente e a basso impatto**



Obiettivi principali:

- -30% emissioni CO2 entro il 2025
- -50% della congestione e delle vittime stradali
- +20% dell'utilizzo della bicicletta in ambito urbano
 - +10% Passaggeri del TPL
 - +30% Merci su Ferro
- Prmozione della mobilità elettrica.

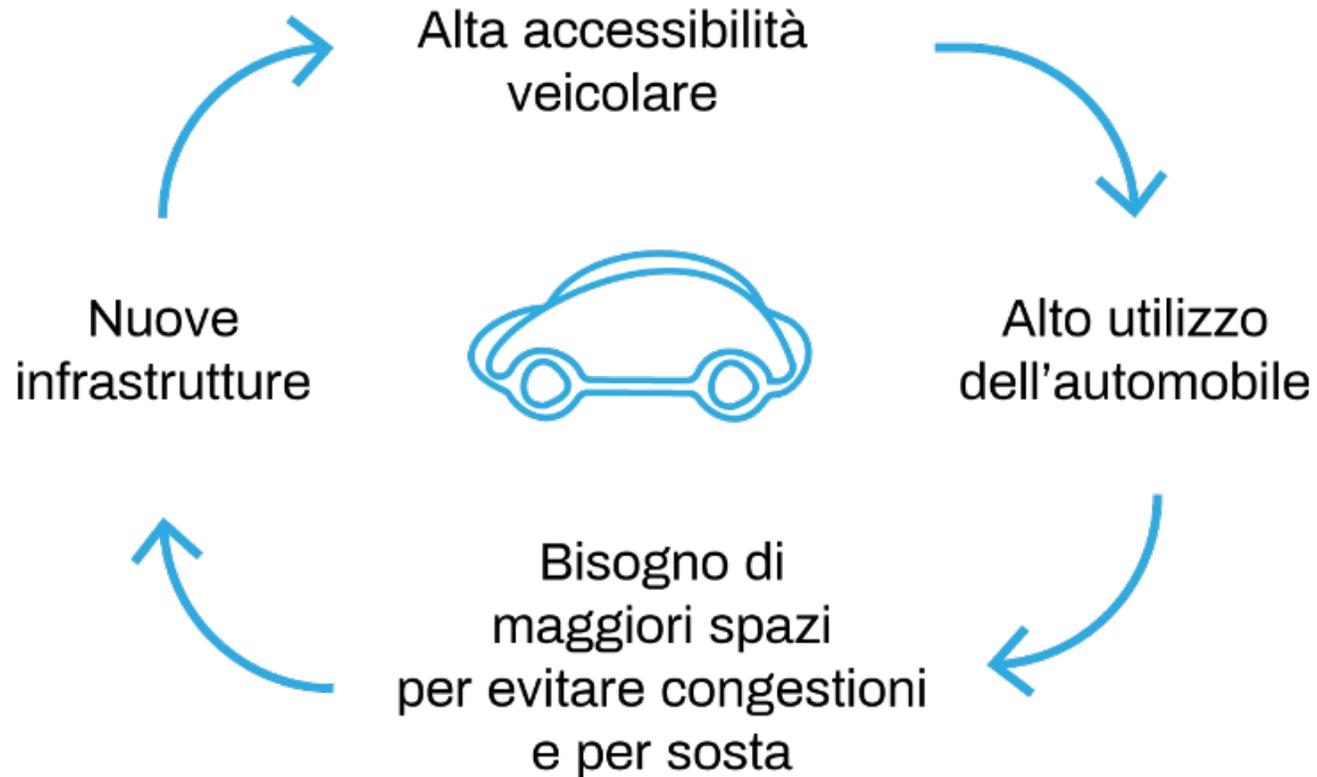
 Regione Emilia-Romagna

Obiettivi principali:

- -40% emissioni CO2 entro il 2030
- **Minor traffico privato** a motore e maggiore mobilità ciclabile, pedonale e pubblica
- **Maggiore sicurezza** e minore incidentalità
- **Minore inquinamento** e maggiore salute
- **Meno auto, più persone e più qualità urbana.**



Le ragioni: rompere un circolo vizioso



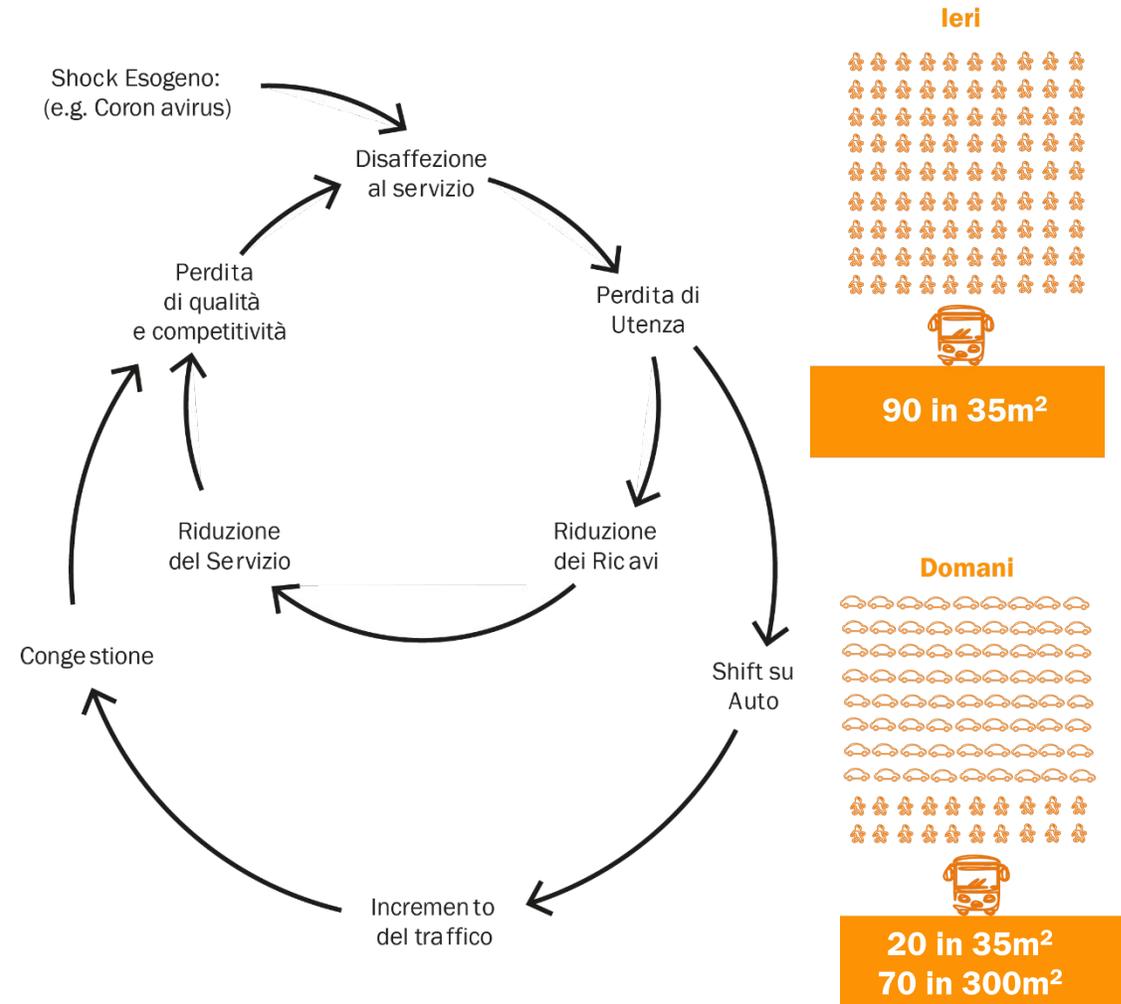
Le ragioni: iniziare un nuovo percorso



Il COVID-19

“La pandemia rappresenta una cesura rispetto al passato...”

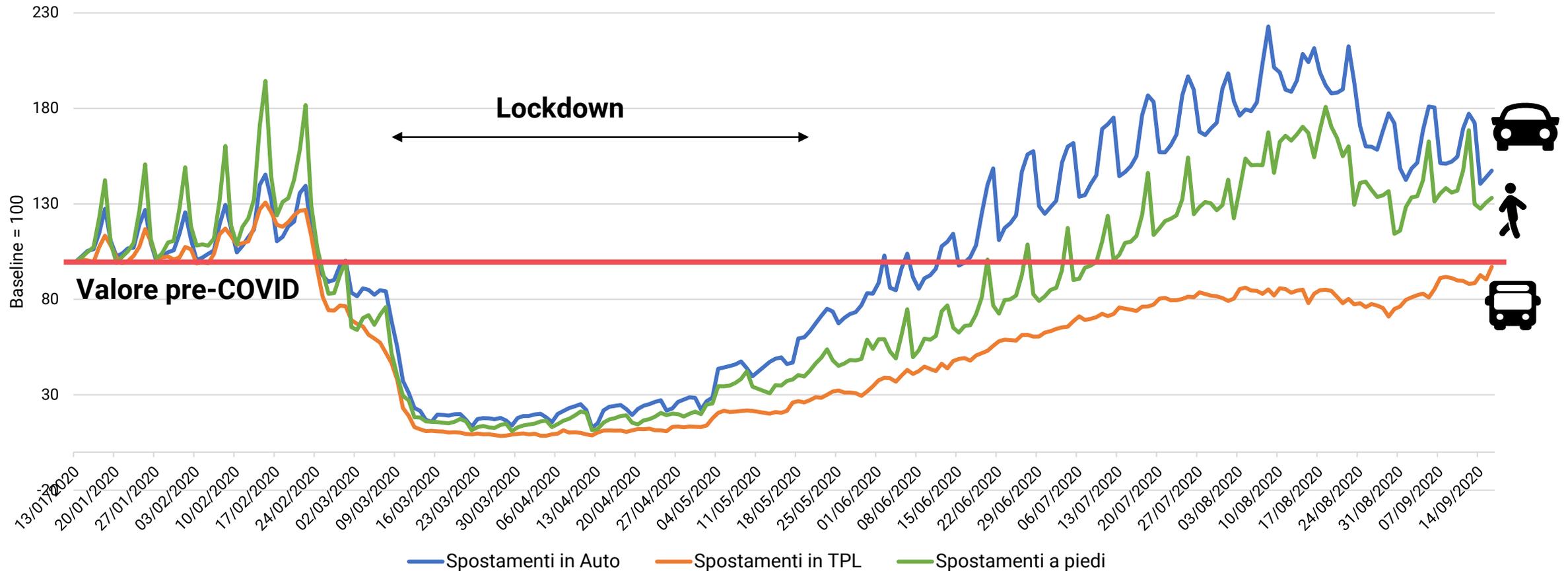
- Garantire il distanziamento fisico.
- Ripensare il ruolo del trasporto pubblico.
- Scongiurare un incremento insostenibile del traffico motorizzato privato.
- Ridurre l'inattività fisica.
- Ripensare i tempi della vita quotidiana.
- Cambiano le abitudini quotidiane e il modo di lavorare.



Il COVID-19

“Cambiano abitudini e modi di spostarsi”

Andamento degli spostamenti per mezzo di trasporto



FONTE: Apple Data & Google Data per l'Emilia Romagna

Come stanno reagendo le città del mondo



Parigi – “Corona cycleways”

Parigi ha annunciato un piano di realizzazione di 650 km di piste ciclabili temporanee e zone 30 in tutta la città per garantire il distanziamento sociale. Prima della crisi del Coronavirus, il sindaco di Anne Hidalgo aveva promesso che ogni strada della città sarebbe diventata ciclabile entro il 2024 e annunciato il piano “entro 15 minuti”, ovvero rendere accessibili tutte le destinazioni entro 15 minuti di viaggio. Fonte:

[Forbes](#)

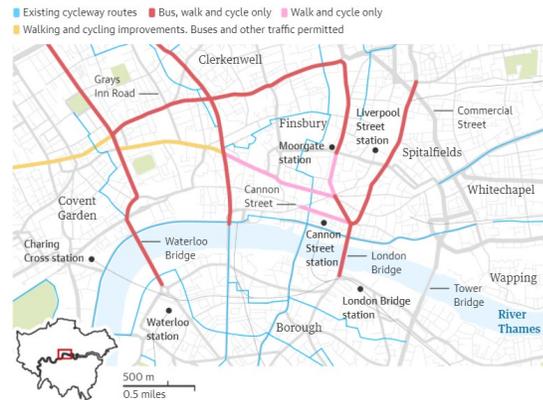


Berlino – “Infrastruttura temporanea per la mobilità attiva”

La città di Berlino è stata una delle prime città ad implementare una rete di ciclovie temporanee a corona del centro storico. La città ha anche redatto un delle linee guida standard per la realizzazione di queste infrastrutture leggere che è stato reso liberamente consultabile.

Come stanno reagendo le città del mondo

London car-free plans



Londra – Pedonalizzazione dell'area centrale

La città di Londra ha presentato un piano di pedonalizzazione diffusa del centro storico e l'individuazione di «assi ad uso esclusivo» per i pedoni, le biciclette ed il trasporto pubblico come strategia per limitare la diffusione del contagio, migliorare la qualità ambientale e l'efficienza del trasporto pubblico.

<https://www.theguardian.com/uk-news/2020/may/15/large-areas-of-london-to-be-made-car-free-as-lockdown-eased>



Amsterdam – Gestione dell'affollamento e aumento delle aree pedonali

La città di Amsterdam ha messo in campo soluzioni di pedonalizzazione diffusa sul territorio e impiega l'utilizzo di «big data» per il monitoraggio di casi di affollamento durante le ore di picco della giornata. Il «nudging» e l'urbanismo tattico sono impiegati come metodi per far cambiare comportamento agli utenti e renderli consapevoli di comportamenti «a rischio».

<https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/specials/people-flows/social-distancing>

Come stanno reagendo le città del mondo

Milano Strade Aperte

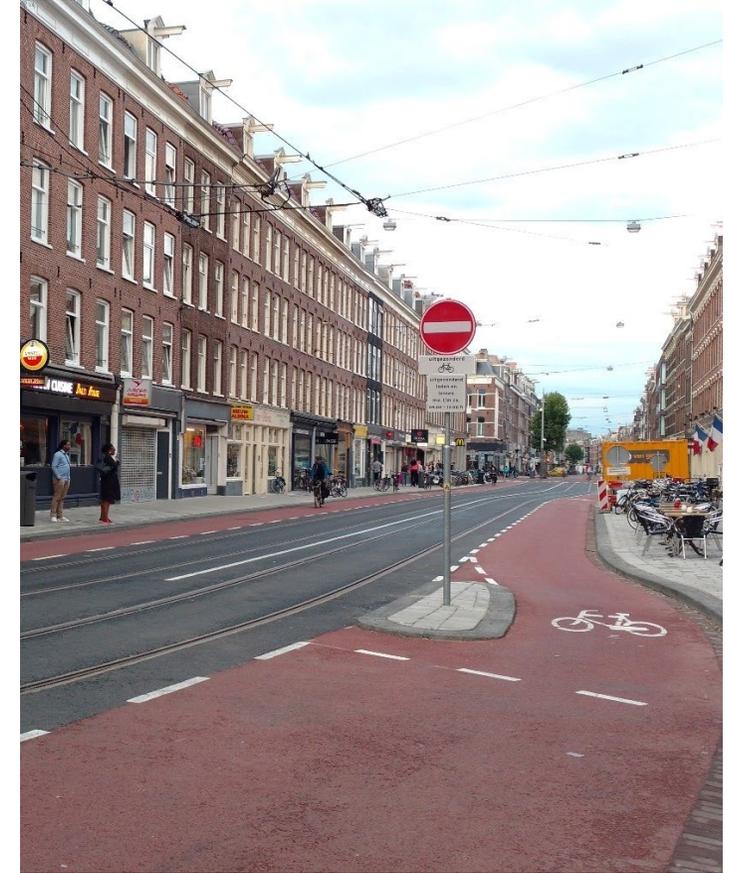
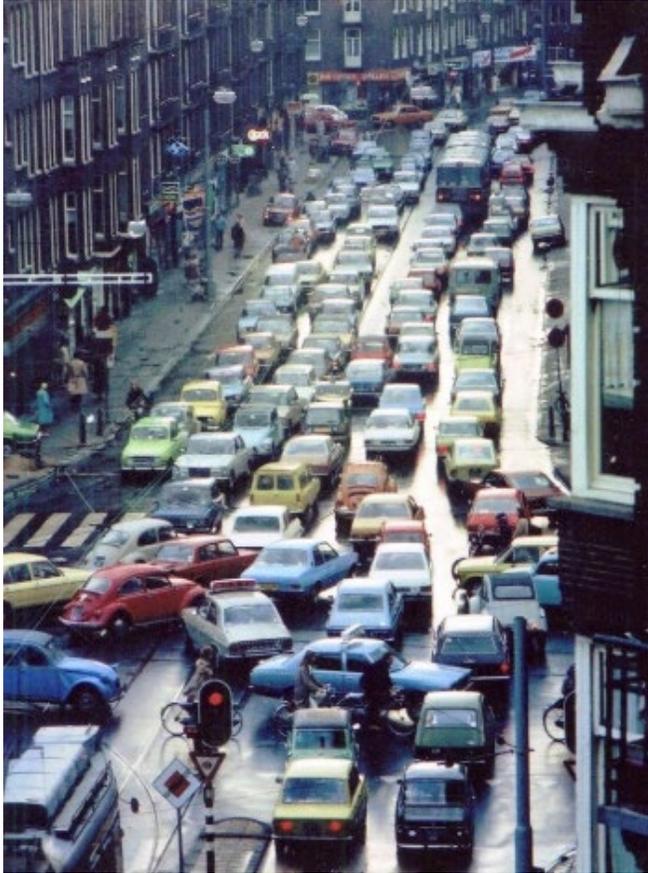
Il piano Strade Aperte prevede la creazione di 35 km di piste ciclabili temporanee a basso costo, marciapiedi nuovi e ampliati, limiti e zone 30 km/h e strade prioritarie per pedoni e ciclisti. I lavori dovrebbero iniziare a maggio su un tratto di 8 chilometri di Corso Buenos Aires. L'intervento è stato ripreso anche dal [Guardian](#). Il comune di Milano ha inoltre adottato un documento con delle [strategie di adattamento](#).



L'esempio di Milano è stato seguito da altre realtà italiane quali:

- Torino
- Roma
- Bologna
- Genova
- Etc.

Crisi come opportunità



*La Crisi Petrolifera del '73 ha rappresentato per diversi paesi del Nord Europa l'occasione di ripensare il proprio sistema di mobilità
(foto: Città di Amsterdam 1970 – 1975 - 2019)*

Indice

1. PUMS: Cos'è?
2. PUMS: Perché si fa?
3. PUMS: Come si fa?
4. PUMS: Quando verrà fatto?
5. Quali progettualità concrete?
6. Cosa è già stato fatto?
7. Esempi da altre realtà italiane ed europee

1. PUMS: Cos'è



Un piano strategico per la mobilità di domani

1. Uno strumento di **pianificazione strategica** con un orizzonte temporale di medio-lungo termine (10 anni) ed un **impegno concreto** per rendere la mobilità più sostenibile.
2. Un **approccio integrato** che tiene conto di **tutti i sistemi di trasporto** e degli obiettivi delle politiche di altri settori (urbanistica, ambiente, energia, etc.).
3. **Valuta tutti i pro e i contro delle misure** e definisce degli indicatori di risultato e di monitoraggio.
4. **Coinvolgimento attivo degli stakeholder** nella costruzione e valutazione degli scenari di piano.

1. PUMS: Cos'è

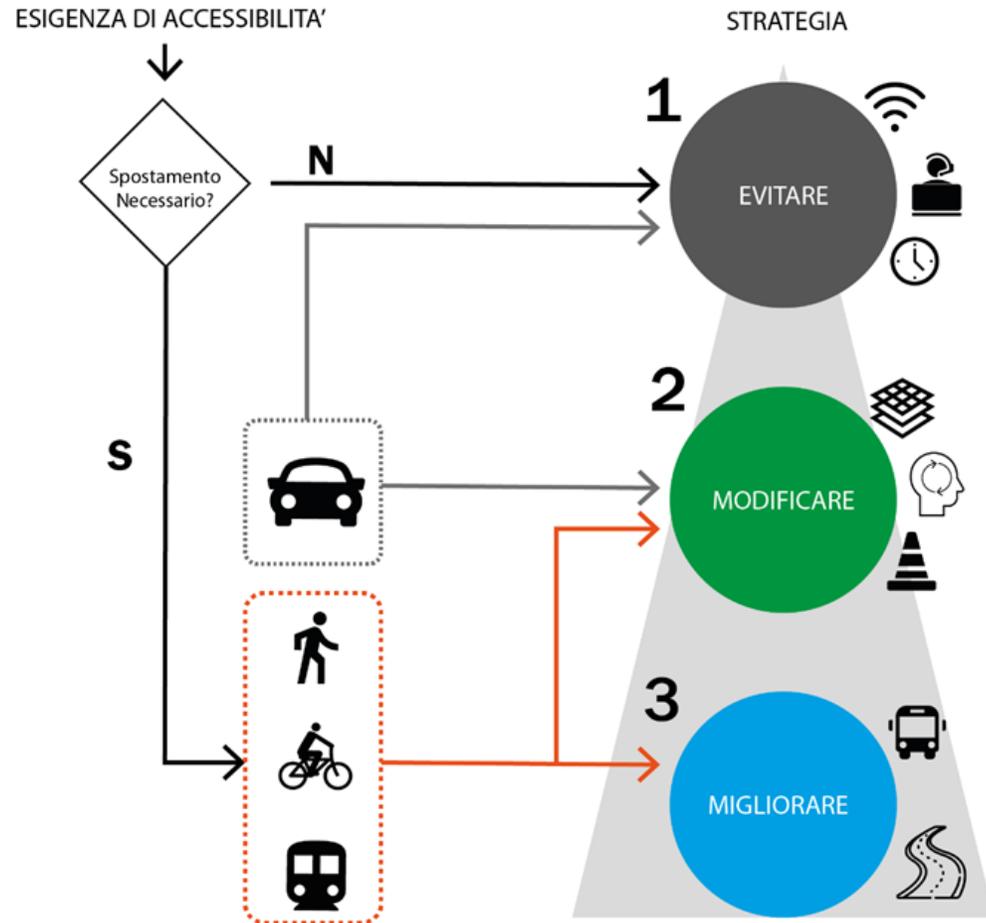
“Uno stacco rispetto all’approccio tradizionale della pianificazione del traffico”

Piano dei Trasporti Tradizionale (PUT, etc.)	→	Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivo: fluidità del traffico	→	Obiettivi principali: accessibilità, qualità della vita, sostenibilità ambientale, vivacità economica e qualità degli spazi
Focus mono-modale (auto)	→	Focus multi-modale
Piano di breve termine	→	Piano che imposta una visione strategica di medio-lungo periodo ma con una declinazione concreta di interventi e azioni
Tema dominante: infrastrutture	→	Tema dominante: comportamenti e politiche
Focus su progetti che richiedono ingenti Risorse	→	Introduzione del concetto di limite nell’uso delle risorse
Dominio dell’ingegneria del traffico	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Dominio dei “tecnici” e della politica	→	Pianificazione che coinvolge i portatori d’interesse
Valutazione limitata ad aspetti tecnici	→	Valutazione e monitoraggio che tiene conto di aspetti socio-economici ed ambientali

Fonte: Linee Guida Europee (2013)

1. PUMS: Cos'è

Il comportamento prima delle infrastrutture



Il PUMS segue l'approccio Avoid-Shift-Improve (Evitare-Modificare-Migliorare), che (in ordine di importanza) prevede di:

- **Evitare:** gli spostamenti non necessari (durante l'ora di punta/affollamento) e, in generale, effettuati con l'automobile privata per brevi distanze.
- **Modificare:** le scelte di mobilità in favore di mezzi sostenibili tramite interventi comportamentali, di riorganizzazione degli spazi urbani e delle reti di trasporto esistenti.
- **Migliorare:** (solo in ultima istanza) le infrastrutture con la realizzazione di nuovi interventi sul lato dell'offerta ed il rinnovo del parco mezzi.

Fonte: Linee Guida Europee (2013); EEA (2010)

1. PUMS: Cos'è

Alcuni temi imprescindibili



**Accessibilità
senza mobilità**



**Accesso al
centro, logistica
e ZTL**



**Mobilità
elettrica**

E non solo...



**Camminabilità
e spazi pubblici**



**Spazi di
condivisione
e spazi di
separazione**



**Sosta e
interscambio**



Qualità urbana



**Barriere
Architettoniche**



**Trasporto
pubblico e
accessibilità
delle frazioni**

- **Tempi della città**
- **Incentivi (Bike-to-Work)**
- **Smart City**
- **Bicropolitana**
- **Turismo**
- **Segnaletica**
- **Etc.**

2. Perché si fa (a Cesena)?

Negli anni passati Cesena ha già fatto tanto, diventando una realtà (riconosciuta) di eccellenza...

- **PRIM 2007** – Auspica una visione integrata tra mobilità-urbanistica, anticipando di almeno 10 anni la normativa italiana.
- **Piano generale della mobilità ciclabile nel territorio comunale 2014** – Rappresenta uno schema direttore dello sviluppo ciclabile di Cesena che anticipa di 4 anni la Legge 2 Gennaio 2018
- **Linee d’Indirizzo per il PUMS 2016-2020** – Raccolgono i principali indirizzi sulla mobilità sostenibile anticipando le linee guida ministeriali.

...A cosa ci serve questo “nuovo” PUMS?

2. Perché si fa (a Cesena)?

Sfide / Opportunità urgenti

- **Sono cambiate le normative, i piani e le politiche.**
 - Il 4 Agosto 2017 sono uscite le nuove direttive Ministeriali (aggiornate nel 2019) sulla redazione dei PUMS che “standardizzano l’approccio”
 - Il 2 Gennaio 2018 è stata introdotta la Legge 2 che da disposizioni precise sullo sviluppo della mobilità ciclistica anche in ambito Comunale.
 - Si sono aggiornati gli strumenti di pianificazione regionale (PRIT, Piano Integrato dell’Aria, etc.)
 - Il nuovo Decreto Semplificazioni pone l’accento sulla ciclabilità apportando significative modifiche al CdS.
 - È in arrivo il Recovery Fund e nuovi stanziamenti per gli interventi.

Necessario aggiornare le previsioni e i riferimenti



DECRETO
Semplificazioni

L'Italia semplice, l'Italia che corre!

2. Perché si fa (a Cesena)?

Sfide urgenti

- Incremento del **tasso di motorizzazione (più elevato della media italiana)** e utilizzo dell'automobile privata per **spostamenti brevi**.
- **Incidentalità** ancora elevata per pedoni e ciclisti rappresenta un elemento di preoccupazione.
- Necessità di **raccordare le progettualità** e le previsioni urbanistiche (nuovo ospedale, polo Universitario)
- Rispondere alle **diverse esigenze di accessibilità**: centro storico vs. frazioni.
- Necessario **ricucire la maglia della rete ciclabile** e migliorare la segnaletica.
- Necessario un **potenziamento dell'intermodalità**



656 auto

ogni 1.000 abitanti
+ 7% rispetto al 2008

1/4 degli spostamenti è sotto i 2 Km e per il 60% dei casi è effettuato in automobile

12% degli abitanti e 8% dei posti di lavoro in aree marginali e periferiche

6 morti e 580 feriti nel 2018
(in diminuzione)

2. Perché si fa (a Cesena)?

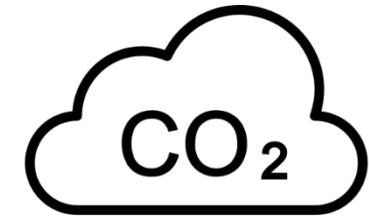
- Visione a lungo termine degli interventi sulla mobilità in ottica integrate con lo sviluppo del territorio.
- Popolazione in invecchiamento
- Cambia il concetto di accessibilità: fisica vs. digitale
- Necessità di mantenere elevata la capacità di attrazione di finanziamenti pubblici.
- Cambia il clima e il ruolo della città.

Sfide di medio-lungo termine



46,7 anni

Età media. Era 43,5 nel 2000



28%

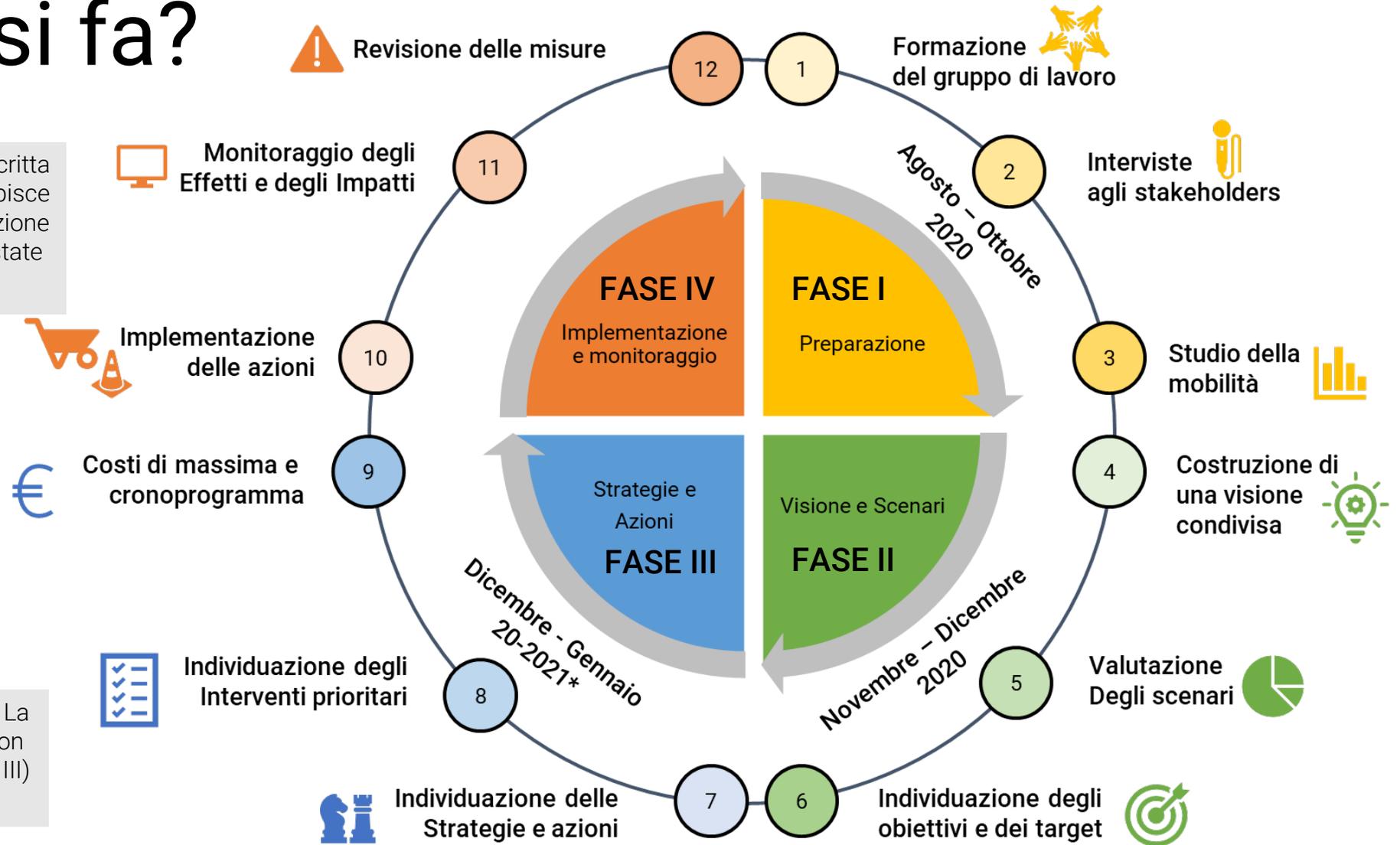
Della CO2 è prodotta dal settore dei trasporti

Fonte: PAESC

3. Come si fa?

Il PUMS segue la metodologia descritta nelle D.M. 4 Agosto 2017 che recepisce le Linee Guida Europee per la redazione dei PUMS (dal 2019, queste sono state aggiornate alla versione 2.0).

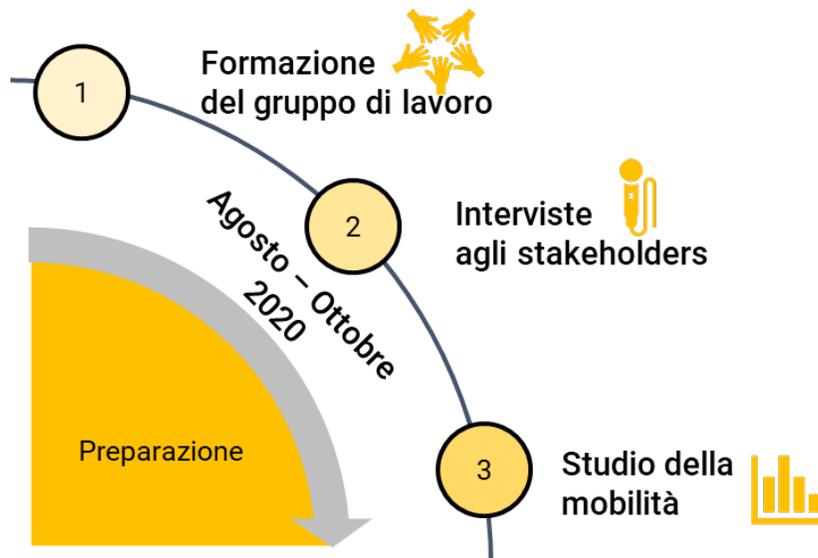
Il processo consiste in 4 macro-fasi. La fase di pianificazione (che termina con l'adozione e approvazione) (Fase I – III) terminerà a Gennaio 2021



3. Come si fa?

FASE I: Preparazione

Quando: Agosto 2020 – Ottobre 2020



Formazione del Gruppo di Lavoro

- Si è formato un gruppo di lavoro multidisciplinare all'interno dell'ente comunale.
- Incarico a tecnici esterni: Decisio e Futour per (rispettivamente) la redazione del PUMS e del il processo partecipativo

Interviste agli stakeholders

- Sono stati mappati gli stakeholders
- Sono state eseguite le interviste ai principali stakeholders del territorio:
 - Sindaco e Assessore
 - Dirigenti e tecnici
 - Provincia di FC
 - Società del Trasporto Pubblico etc.
- Saranno coinvolti i cittadini in un **processo partecipato** (vedi slide successive)

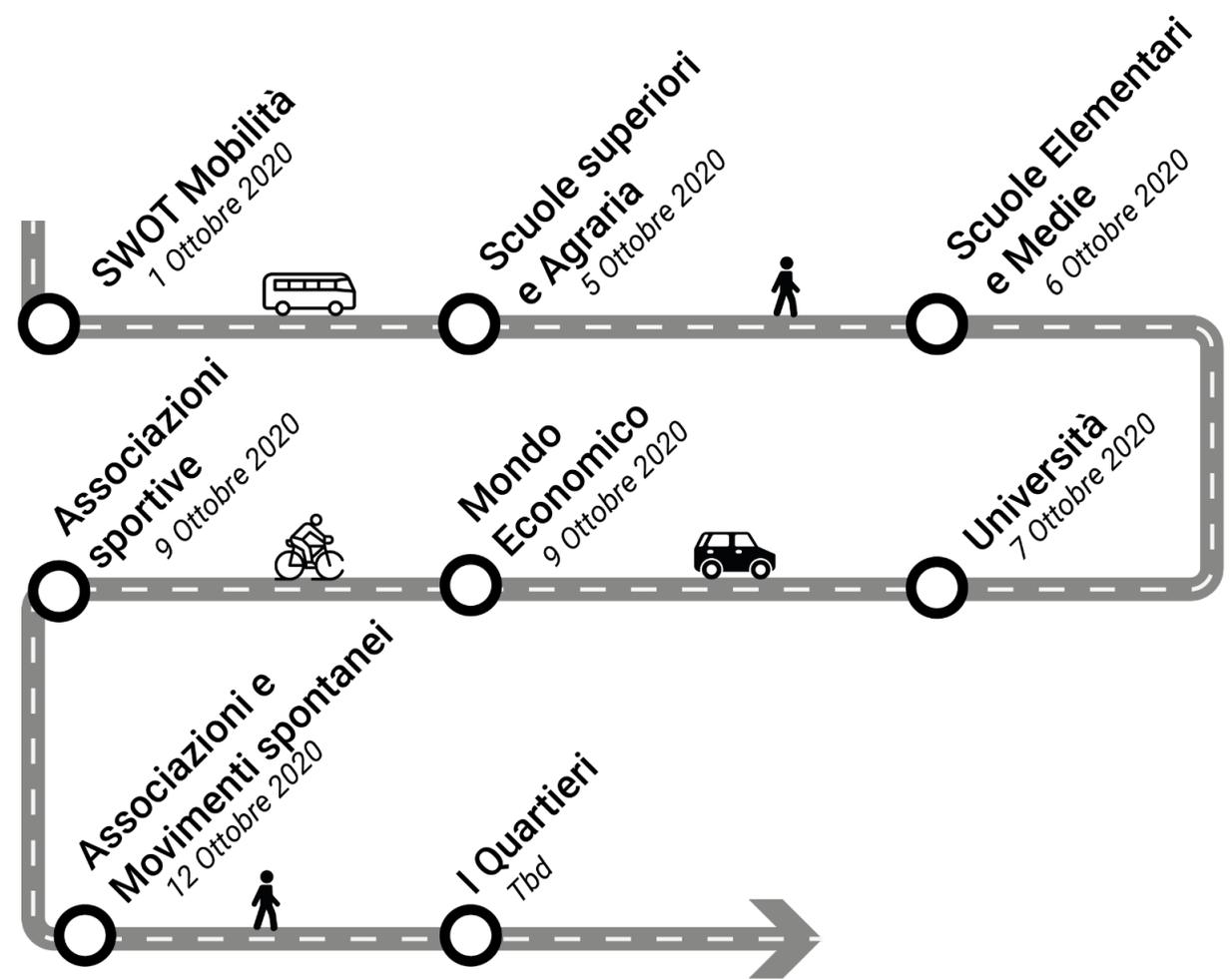
3. Come si fa?

Percorso Partecipato

- Il percorso partecipato avviene con l'obiettivo di far emergere le esigenze da parte del territorio e di individuare strategie il più possibile condivise ed inclusive.

Risultato della Fase:

- Rapporto di processo partecipativo e Analisi SWOT (Punti di Forza, Debolezza, Minacce, Opportunità).



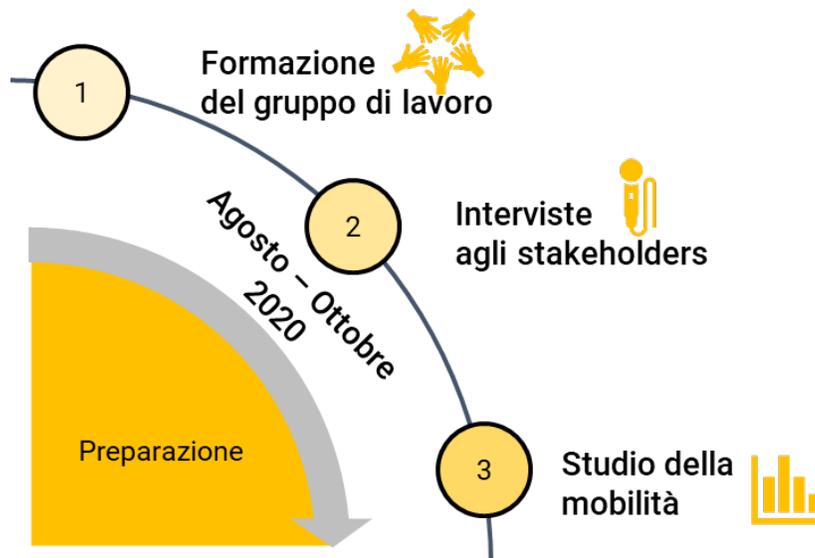
Per registrarsi ai momenti di partecipazione e le ultime Comunicazioni circa le date recarsi alla pagina #cambiamomarcia:

<http://www.comune.cesena.fc.it/cambiamomarcia>

3. Come si fa?

FASE I: Preparazione

Quando: Agosto 2020 – Ottobre 2020



Studio della mobilità

- Integrazione del Quadro Conoscitivo del 2015-16 con approfondimenti specifici sul tema della ciclabilità
- Analisi socio-economica del territorio
- Integrazione di dati sulla domanda di mobilità
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Stima degli impatti dello scenario "zero" o di "riferimento".

Risultato della Fase:

- Sviluppo di un documento di Quadro conoscitivo



Costruzione di una visione condivisa

- Individuazione degli ambiti d'intervento
- Costruzione di una visione d'insieme condivisa
- Individuazione dei macro-obiettivi

Valutazione degli scenari

- Valutazione Ambientale Strategica (accompagna l'individuazione dello scenario)

Individuazione degli scenari

- Individuazione degli obiettivi specifici
- Individuazione di target misurabili
- Definizione di un sistema di monitoraggio

FASE II: Visione e Scenari

Quando: Novembre 2020 – Dicembre 2020

3. Come si fa?

Individuazione delle strategie e delle azioni

- Traduzione della visione in strategie e azioni individuate sul territorio.
- Approfondimento sulla Bicipolitana

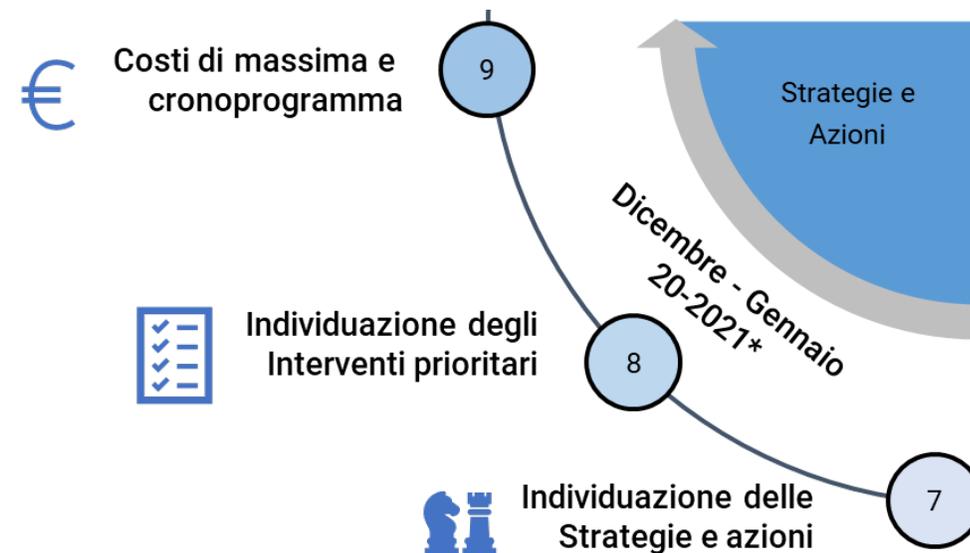
Individuazione degli interventi prioritari

- Definizione di criteri condivisi di priorità
- Ranking delle azioni

Costi di massima e cronoprogramma

Risultato della Fase:

- Documento di Piano per Adozione



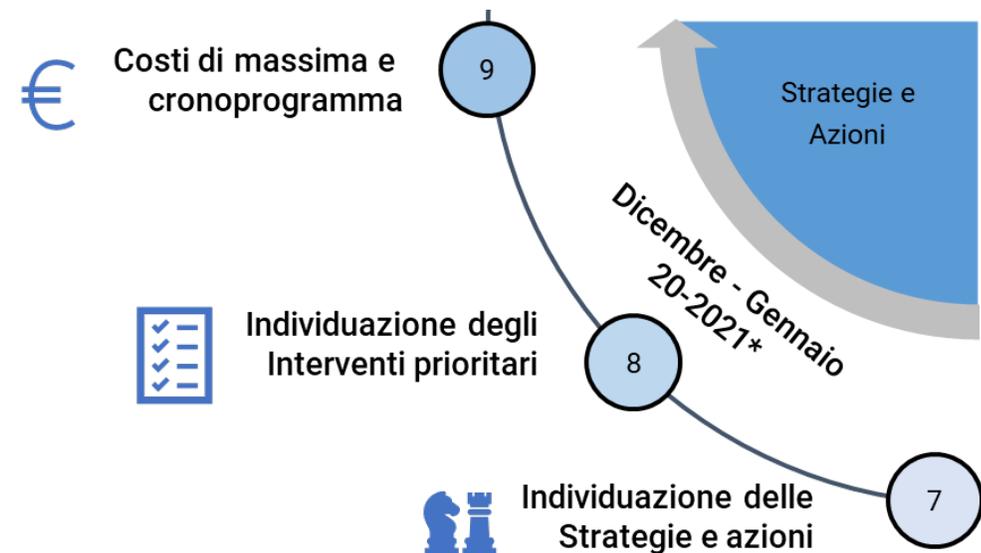
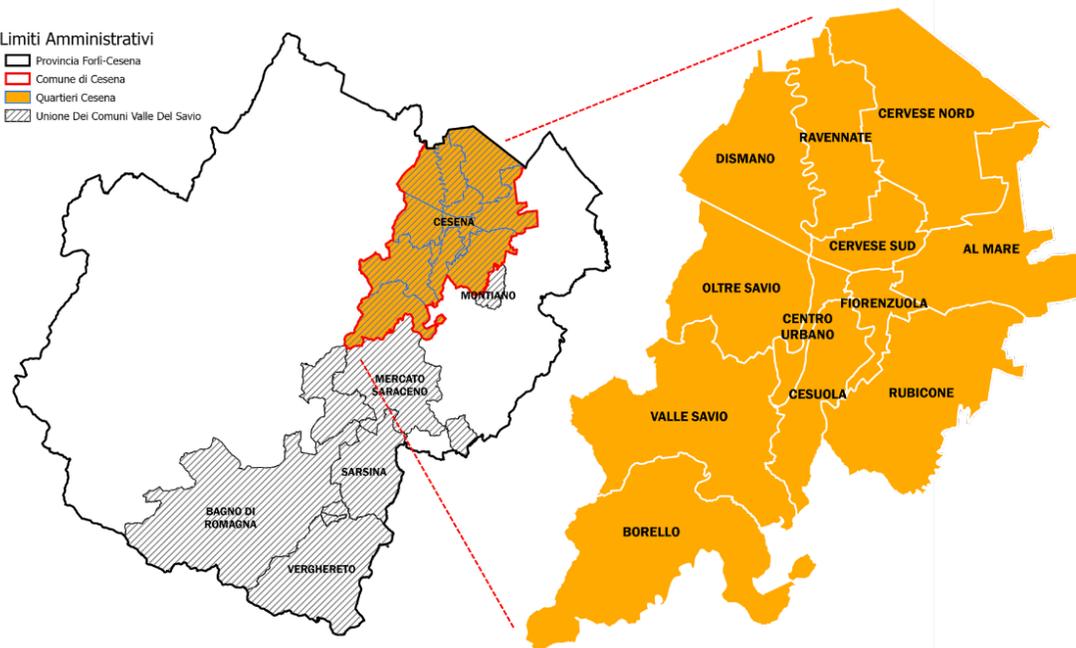
FASE III: Strategie e Azioni

Quando: Dicembre 2020 – Gennaio 2021

3. Come si fa?

Limiti Amministrativi

-  Provincia Forlì-Cesena
-  Comune di Cesena
-  Quartieri Cesena
-  Unione Dei Comuni Valle Del Savio



Le scale territoriali

Il PUMS Individua tre scale territoriali dove localizzare le strategie e azioni:

- La scala del quartiere
- La scala urbana
- La scala sovralocale

FASE III: Strategie e Azioni

Quando: Dicembre 2020 – Gennaio 2021

3. Come si fa?

Implementazione delle azioni

- Con l'adozione e approvazione del PUMS inizia un processo di aggiornamento dei piani di settore e studio di fattibilità degli interventi individuati come prioritari.
- Le azioni sono implementate sul territorio.

Monitoraggio

- Si monitora il risultato degli interventi per verificare il raggiungimento degli obiettivi.

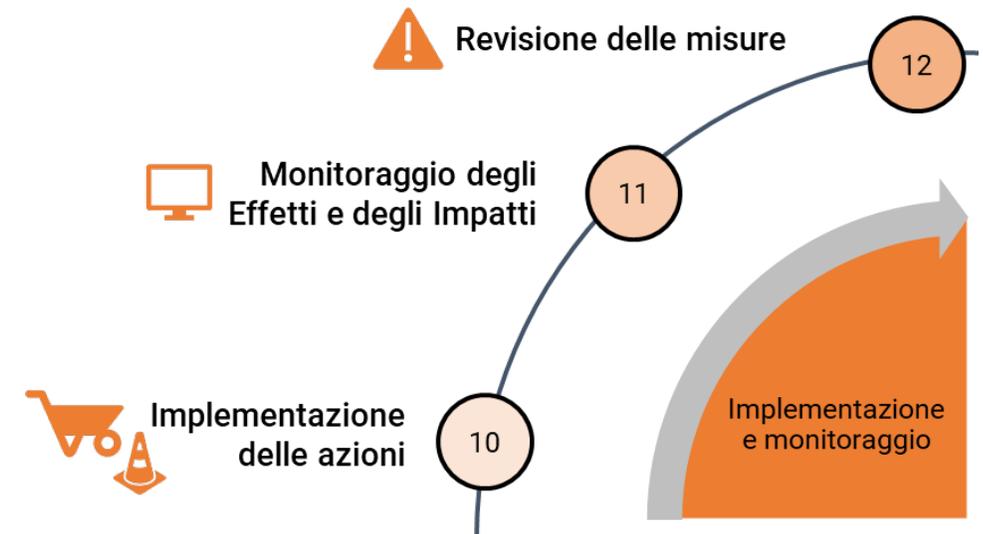
Revisione delle misure

- Dal monitoraggio sono apprese lezioni per eventualmente aggiornare lo scenario di piano e le sue previsioni.

3. Come?

FASE IV: Implementazione e Monitoraggio

Quando: da Gennaio 2021 in poi

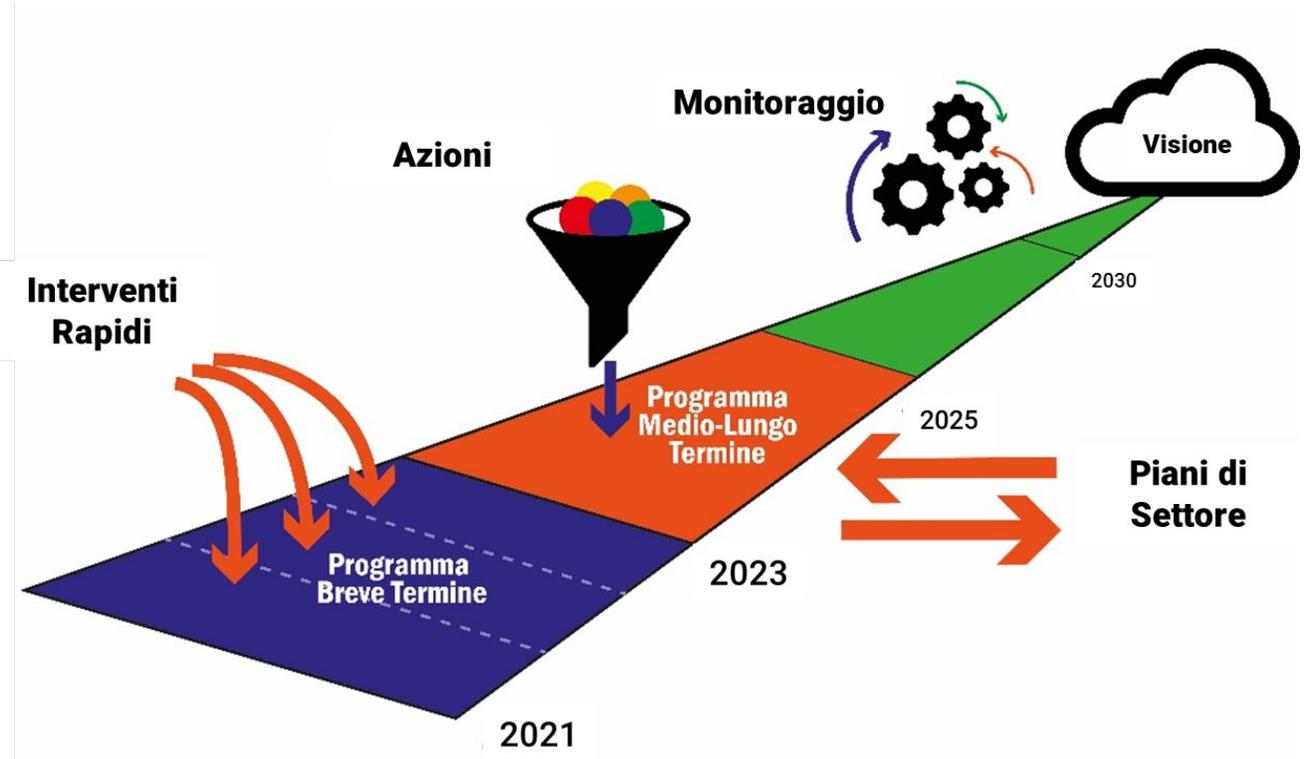


4. Quando?

Le scale temporali

Il PUMS Individua tre scale temporali:

1. Interventi immediatamente attuabili (rapidi) 2021 – 2023
2. Un programma di medio-lungo termine di aggiornamento dei Piani di Settore (2021 – 25)
3. Un programma di lungo termine (2025 – 2030)



5. Quali progettualità concrete



Sperimentazione di soluzioni di “urbanismo tattico”

Sono allo studio diverse aree dove sperimentare soluzioni di urbanismo tattico. *“interventi su piccola scala e a breve termine, destinati ad ispirare cambiamenti di lungo termine”.*

Questi interventi hanno l’obiettivo di far partecipare attivamente la cittadinanza alla cura e al miglioramento degli spazi pubblici e di sperimentare, con materiali a basso costo e di veloce applicazione, interventi che possano poi essere resi definitivi in una fase successiva

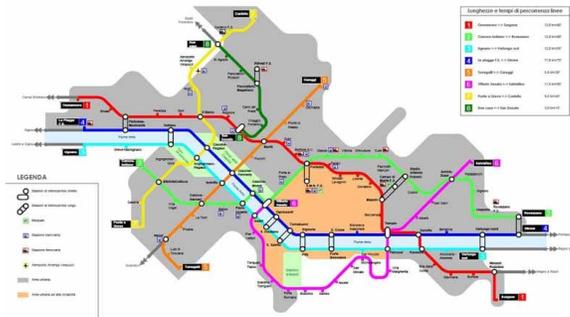
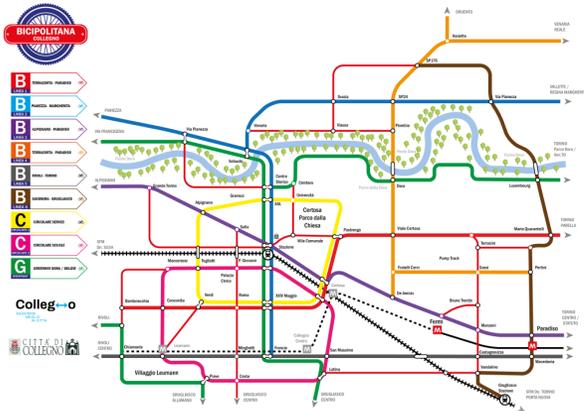
5. Quali progettualità concrete



Bicipolitana

- Aggiornamento del Biciplan con **individuazione di una gerarchia di itinerari con assi portanti** che possano costituire le future “linee della Bicipolitana”.
- Individuazione di una **segnaletica** e di interventi di **miglioramento del comfort e della sicurezza**.
- Studio di una **velostazione** per incentivare gli spostamenti bici+treno
- **Monitoraggio dei flussi** bici sugli assi principali per migliorare i futuri investimenti.

5. Quali progettualità concrete

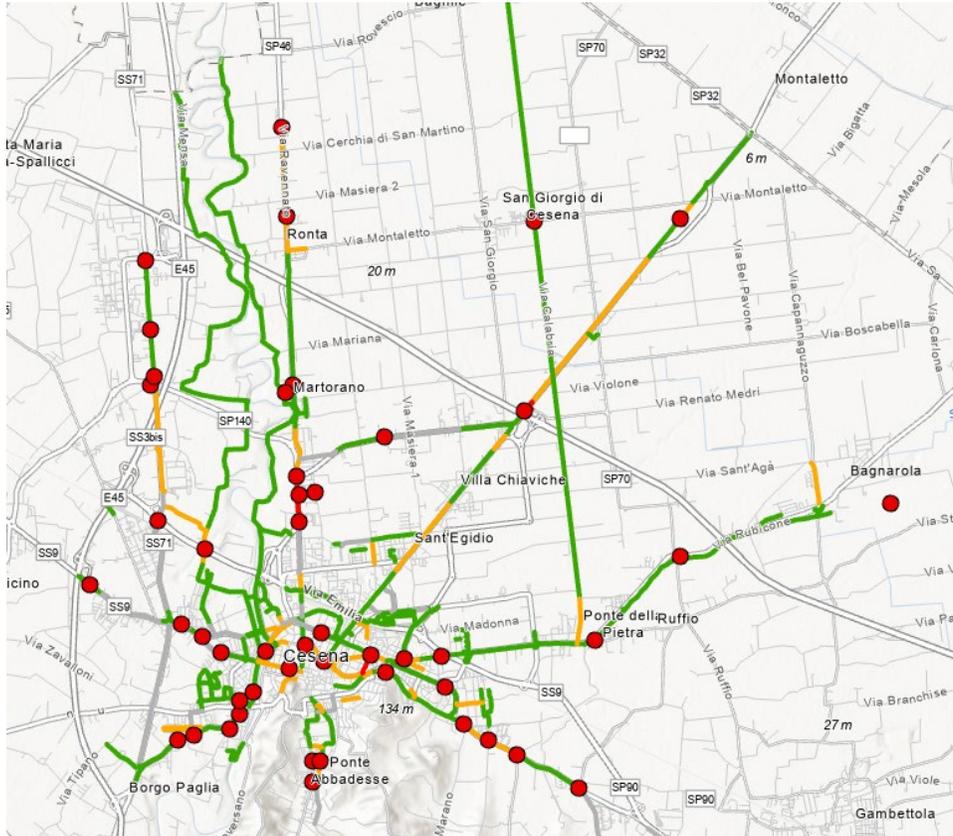


Bicipolitana

Il progetto si ispira a buone pratiche italiane quali:

- Pesaro
- Collegno
- Bologna
- Firenze
- Etc.

6. Cosa è già stato fatto



Valutazione sicurezza + mappatura punti critici

Impostazione del PUMS

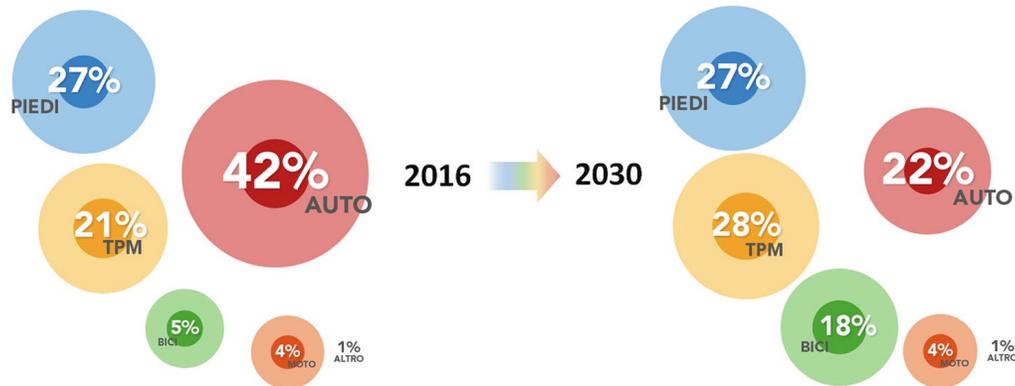
- Raccolta dati territoriali tramite rilievi e reperimento di enti.
- Interviste a stakeholders chiave.
- Elaborazione dei primi dati.

Bicipolitana

- Ricostruzione cartografica della rete Ciclabile
- Valutazione della rete e individuazione punti di rischio
- Prime proposte per una Bicipolitana
- Studio dei primi punti di monitoraggio da implementare

7. Esempi da altre realtà italiane ed europee

Bologna (Città)



Dimezzamento dell'utilizzo dell'automobile e aumento della quota modale in bicicletta e in trasporto pubblico.

Modena



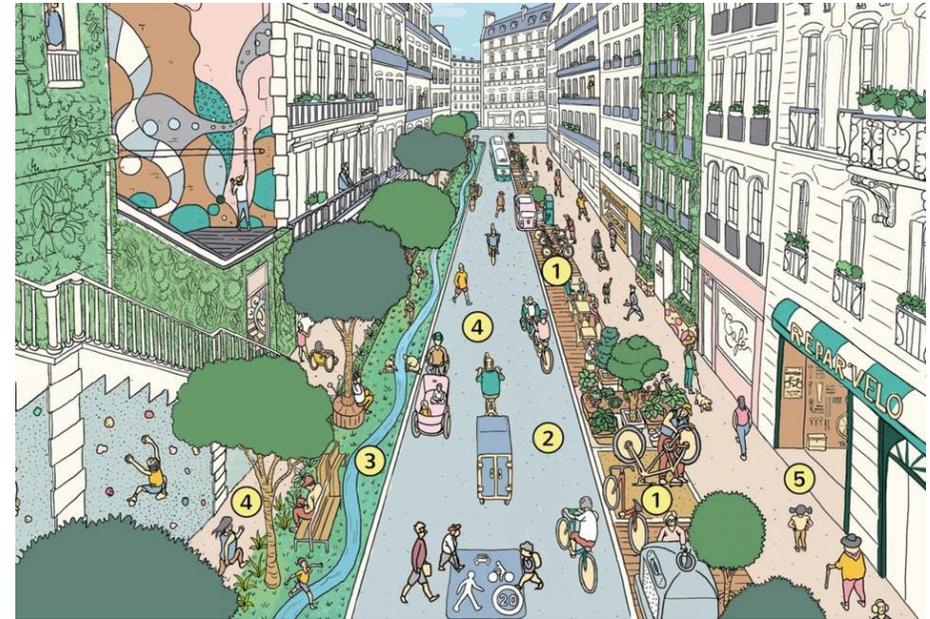
Riduzione del 20% del traffico nell'area urbana, -40% di emission entro il 2030 e -50% degli incidenti.

7. Esempi da altre realtà italiane ed europee

Amsterdam “centro car-free”
entro 5 anni



Parigi “città un quarto d’ora”





“Una bella città è come una bella festa...

...se le persone si divertono rimangono più del necessario”

Jan Gehl – Cities for People

Grazie



Comune di
Cesena



DECISIO
ECONOMIC RESEARCH

