

CONSULTA PER L'AMBIENTE DEL COMUNE DI CESENA

OSSERVAZIONI AL

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI CESENA

La Consulta per l'Ambiente del Comune di Cesena in qualità di organo con funzioni consultive e di orientamento rispetto all'attività dell'Amministrazione Comunale, si è riunita in assemblea al fine di approfondire le tematiche del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Cesena (PUMS).

Preso atto della complessità ed ampiezza del Piano si è scelto di convocare una prima assemblea in data 26 ottobre, finalizzata all'approfondimento dei temi del PUMS direttamente con il Dirigente del Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio del Comune di Cesena, Ing. Giovanni Fini, che si è reso disponibile a presentare una sintesi del Piano.

Successivamente in data 9 novembre, i componenti della Consulta si sono riuniti in una seconda assemblea, per portare il proprio contributo in termini di osservazioni.

L'Assemblea ha espresso un generale apprezzamento per questo documento strategico, nel suo intento di definire obiettivi di sostenibilità ambientale con processi di miglioramento continuo al problema della mobilità urbana.

Nell'ambito della discussione sono emerse alcune osservazioni, *in primis* sugli obiettivi del piano, che si ritiene potrebbero essere più ambiziosi, poi su alcuni temi specifici, di cui si potrà leggere il dettaglio nei prossimi paragrafi, infine sul fondamentale aspetto di sostenibilità economica di quanto prospettato, come elemento di garanzia di effettiva fattibilità, per eludere rischi di interruzioni a causa di eventuali carenze di risorse.

Passiamo quindi all'esposizione delle osservazioni, organizzate per aree tematiche:

1. Target 2030

- ❖ la quota modale della bici 20% dovrebbe essere aggiornato (vedi PAIR 2020);
- ❖ l'estensione delle ZTL dovrebbe coprire il 100% del centro storico (vedi PAIR 2020);
- ❖ l'estensione della zona pedonale dovrebbe essere aggiornata (vedi PAIR 2020);
- ❖ l'incremento della quota di mobilità elettrica dovrebbe essere ricalibrato almeno al 20%;
- ❖ il target al 2040 dovrebbe essere di zero emissioni di CO₂, supportato da azioni compensative di piantumazione di nuovi boschi e aree verdi periurbane sul territorio comunale;
- ❖ in generale, i target al 2030 dovrebbero essere declinati in step di verifica biennali, con parametri facilmente misurabili, quantificando gli obiettivi da raggiungere entro la fine del mandato dell'attuale

Amministrazione (2024), ad esempio: aumento del numero di abbonamenti o dei biglietti venduti per la TPL; aumento misurabile in % o in km della quantità delle piste e corsie ciclabili o pedonali; aumento della qualità delle piste e corsie ciclabili o pedonali, misurabile in correlazione al miglioramento delle infrastrutture come l'incremento in n° delle fontane o l'incremento in % della superficie ombreggiata; aumento del numero delle colonnine pubbliche di ricarica dei mezzi elettrici; aumento del numero di mezzi pubblici elettrici; ampliamento delle zone con limite di velocità a 30 km/h in %; ampliamento Aree verdi urbane in %.

2. Piste Ciclabili

- ❖ la progettazione dovrebbe mirare alla realizzazione di vere e proprie "strade ciclabili", dotate di segnaletica adeguata e mappe con indicazione capillare dei servizi (ad esempio le officine meccaniche), dovrebbero essere evitate piste ciclabili confinanti da un lato con importanti vie di comunicazione e dall'altro con passi carrai, come pure quelle delimitate da una semplice linea sull'asfalto (ad esempio "ciclabile" Madonna delle Rose);
- ❖ dovrebbero essere incrementate le infrastrutture che facilitino e rendano più sicura la circolazione nelle piste ciclabili, come ad esempio, la manutenzione periodica delle stesse, l'installazione di semafori veloci per il passaggio delle biciclette (in prossimità di incroci e rotonde), la riduzione degli ostacoli (come ad esempio le barriere installate per limitare la circolazione delle moto) e delle barriere architettoniche;
- ❖ dovrebbero essere incrementate le zone d'ombra ed il numero di fontane (attualmente nel territorio urbano di Cesena sono 18 e sono individuabili attraverso una App);
- ❖ dovrebbe essere stimolata la collaborazione tra i diversi Comuni, al fine di mantenere standard di qualità costanti nelle piste intercomunali.

3. Mobilità elettrica

- ❖ si raccomanda che il target al 2030 dell'incremento della quota delle auto elettriche immatricolate sul totale nel comune di Cesena, sia riferita ad auto integralmente elettriche;
- ❖ si raccomanda che le colonnine di ricarica del territorio comunale siano alimentate da energia elettrica certificata da fonti rinnovabili;
- ❖ si suggerisce di prevedere il divieto di circolazione dei veicoli più inquinanti (diesel, euro 3, ecc.), in aggiunta all'incremento della circolazione dei veicoli elettrici.

4. Mobilità anziani e disabili

- ❖ introdurre elementi di facilitazione per la mobilità di persone anziane e disabili, con particolare riferimento alle zone dove sono presenti i servizi essenziali (alimentari, sanità, istruzioni, sicurezza, ecc.).

5. School streets

- ❖ al fine di limitare la pericolosità stradale per chi sceglie di muoversi a piedi o in bicicletta, si auspica un incremento delle "School streets" nei pressi delle aree scolastiche; sarà opportuno verificare i risultati della fase sperimentale già avviata ed individuare l'obiettivo al 2030, con step di monitoraggio ogni anno scolastico.

6. TPL

- ❖ all'interno del generale potenziamento del servizio del TPL, si suggerisce una particolare attenzione: alle periferie, oggi scarsamente servite, ai collegamenti dell'Università con i servizi fondamentali, come ad esempio la Stazione ferroviaria, infine al potenziamento della TPL per facilitare il raggiungimento delle principali Scuole Primarie;
- ❖ si propone una progressiva sostituzione degli autobus a metano con mezzi alimentati da fonti di energia rinnovabili.

7. *Trasporto casa - lavoro*

- ❖ si propone di dare evidenza di quali aziende siano disposte ad abbracciare il processo di transizione alla mobilità sostenibile, che si distinguono: identificando il Mobility Manager, permettendo le attività in smart working quando possibile ed agevolando i lavoratori nell'utilizzo di trasporti alternativi;
- ❖ si propone inoltre una "gamification" della mobilità sostenibile.

8. *ZTL*

- ❖ incrementare la presenza di ZTL nelle periferie, nei quartieri ad alta densità abitativa, vicino alle scuole ovvero in aree che possono essere riconvertite e riqualificate (ad esempio il quartiere "Fiorita").

9. *Zone 30*

- ❖ incrementare le strade con il limite di 30 km/h, con scelte di "Urbanismo tattico", ad esempio restringimenti, rilevatori di velocità, sanzioni ai trasgressori, ecc..

10. *Nuove infrastrutture*

- ❖ per quanto riguarda la realizzazione di ciclovie o bicipolitane "ricreative", si sottolinea l'importanza di un'attenta valutazione dell'impatto che tali strutture potrebbero avere sull'ambiente, in particolare quando ideate in luoghi dove esistono zone naturali, zone protette o Siti di Importanza Comunitaria. Si sottolinea per questo ultimo caso, come la normativa vigente preveda l'obbligo di una specifica Valutazione d'Incidenza, che possa eventualmente prescrivere percorsi alternativi, misure di compensazione o mitigazione. In generale, si suggerisce che ogni nuova progettazione di infrastrutture sia corredata da un'analisi critica delle soluzioni, valutando la coerenza con il Piano e gli effetti determinati dall'intervento;
- ❖ si suggerisce di progettare nuovi parcheggi evitando la completa impermeabilizzazione dell'area coinvolta, creando aree di sosta alberate e, dove possibile, utilizzando coperture di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica solare (es. parcheggio Ippodromo).

11. *Cultura*

- ❖ si sottolinea l'importanza di identificare un processo di coinvolgimento efficace dei cittadini per la diffusione dei principi e degli obiettivi del PUMS, il quale può rappresentare il motore del cambiamento culturale: il suo messaggio deve essere comunicato ad un più ampio pubblico possibile attraverso i media, l'organizzazione di eventi, con il coinvolgimento di associazioni, attraverso la scuola, e così via.

12. *Sostenibilità economica*

- ❖ al fine di verificare la sostenibilità del progetto e far sì che non rimanga un "sogno irrealizzato" (vedi il primo bike sharing gratuito di circa 10 anni fa), sarebbe opportuno realizzare la stima dei costi di investimento per ciascuna azione prevista dal Piano comprensiva dei costi preventivi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- ❖ si suggerisce la riduzione progressiva del costo del TPL fino al suo azzeramento, ipotizzando il recupero delle risorse da un contestuale aumento del costo dei parcheggi (fatta eccezione per quelli scambiatori).

Cesena, lì 14 novembre 2021

Il Presidente

dott. Maurizio Pascucci

