UNIONE DEI COMUNI VALLE DEL SAVIO

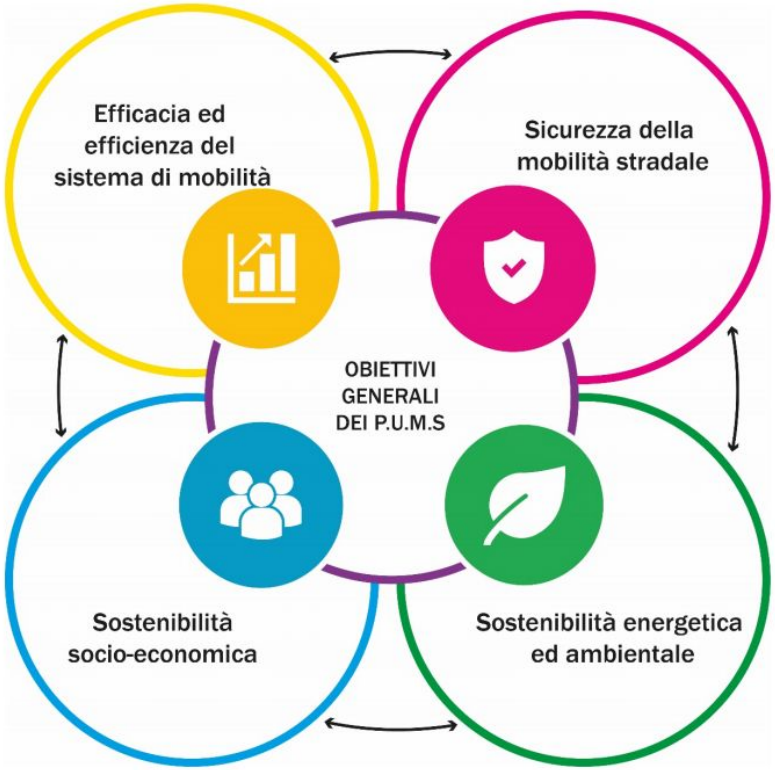
Progetti di mobilità sostenibile del Comune di Cesena e dell’Unione Valle del Savio

Valle Savio Bike Hub - Mobility Manager: un ruolo sempre più centrale nelle dinamiche aziendali e cittadine - 12 aprile 2021

Ing. Giovanni Fini
Dirigente Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio - Comune di Cesena,
Settore Ambiente, Salvaguardia del Territorio Montano e Protezione Civile - Unione dei Comuni Valle del Savio,
Sistemi Informatici Associati e Statistica - Unione dei Comuni Valle del Savio

Contenuti

- Qualche dato sulla mobilità a Cesena (e nella Valle del Savio)
- Verso una strategia della mobilità a Cesena (PUMS)
- Cambiamenti in corso



Tutti i documenti del PUMS di Cesena sono pubblicati nel sito di Cambiamomarcia all'indirizzo: http://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/46007

B1.11 Finestra demografica (in sintesi)

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 vecchia 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

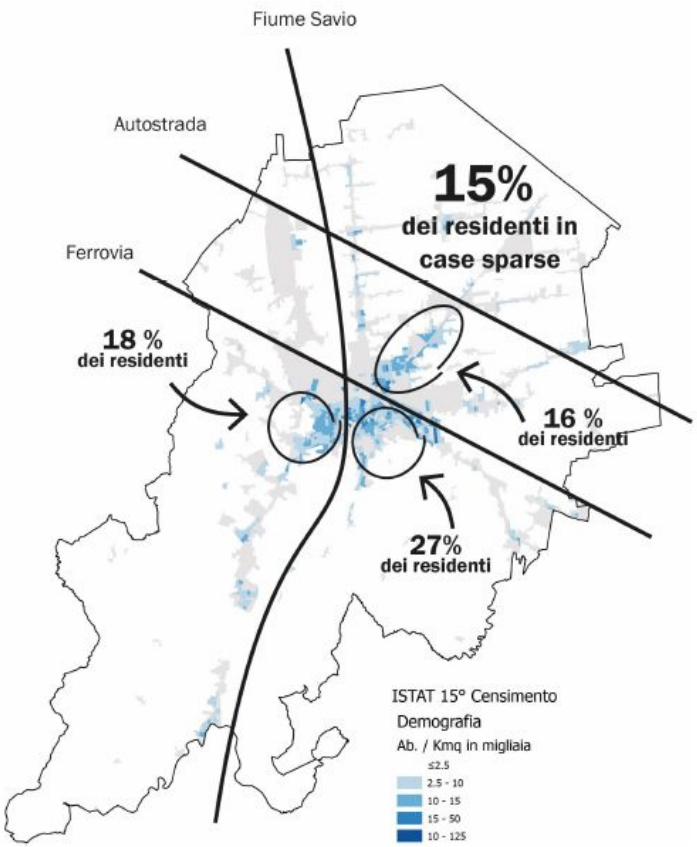
42.902
+14.8% rispetto al 2003
con 2.25 componenti medi
per famiglia (erano 2.47 nel
2003)

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



B1.17 Finestra economica (in sintesi)

Finestra Economica

ISTAT, Camera di Commerio 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

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

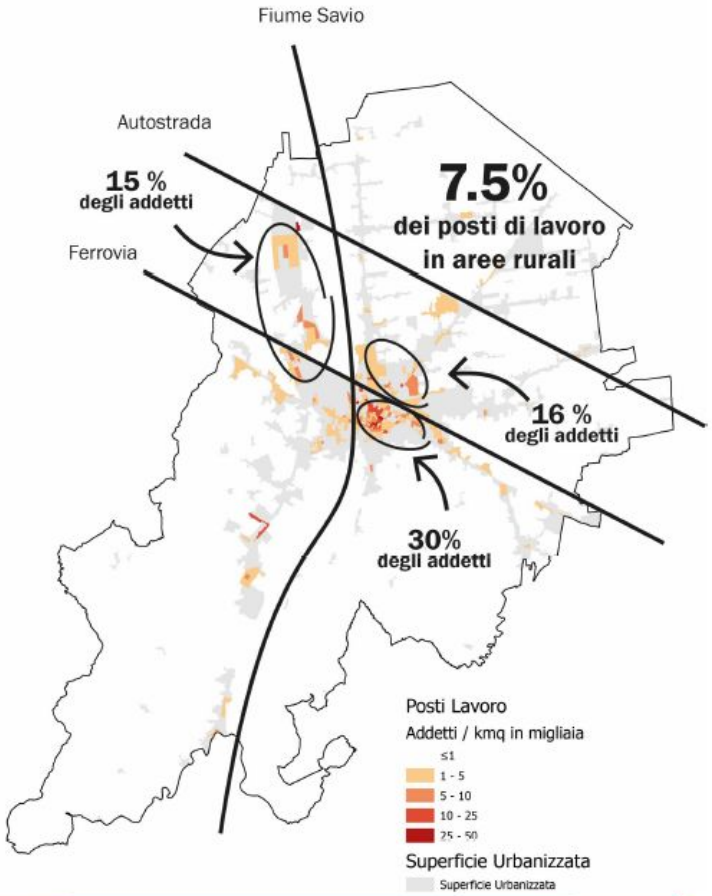
64% dell'impiego

Imprenditoritalità

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



B2.3 Le distanze e i tempi della mobilità

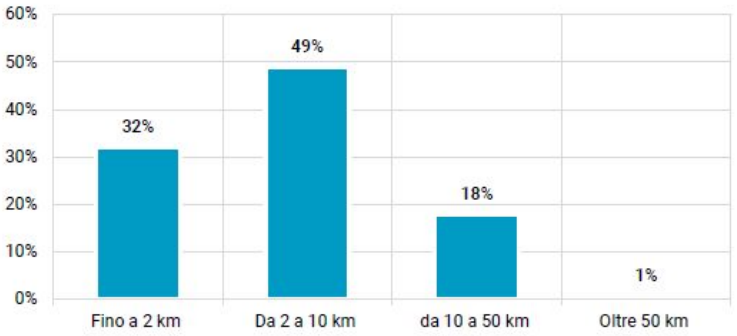
L'osservazione della distribuzione della domanda per fasce orarie e classi di distanza offre ulteriori spunti interessanti per l'impostazione di politiche per la mobilità sostenibile:

- In generale, **i flussi per pendolarismo avvengono per oltre la metà dei casi (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.

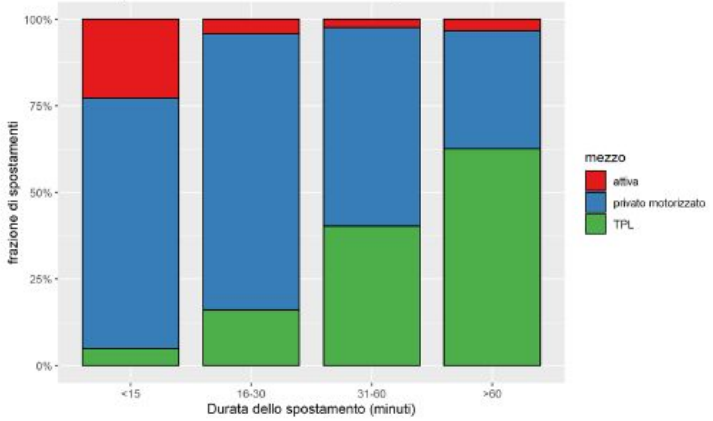
- Nonostante le distanza «media» degli spostamenti per pendolarismo che interessano cesena risulti all'apparenza elevata (34 km di media considerando tutti i motivi e destinazioni) è altresì verso che:
  - **Gli spostamenti interni avvengono per distanze relativamente contenute (in media 3.5 km)** e percorribili in modi alternativi all'automobile privata (es. bicicletta, e-bike e monopattino elettrico).
  - **Circa il 31% dei flussi in uscita ed il 36% dei flussi in ingresso è destinato nei 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.

Risulta evidente che le opportunità per la mobilità sostenibile sono molteplici ed esiste un potenziale per uno scostamento modale superiore ai livelli attuali. Questo viene evidenziato ancora di più scendendo di scala per osservare la domanda interna (vedere 43).

Distribuzione spostamenti nel 2019 per fasce chilometriche (Comuni di medie dimensioni)



Flussi di pendolarismo nel comune di Cesena per mezzo



Fonte: ISTAT 15° Censimento, ISFORT elab. Decisio

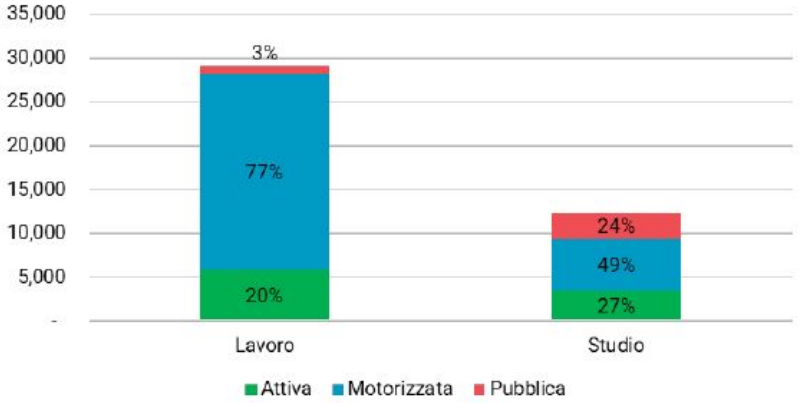
B2.5 Gli spostamenti interni

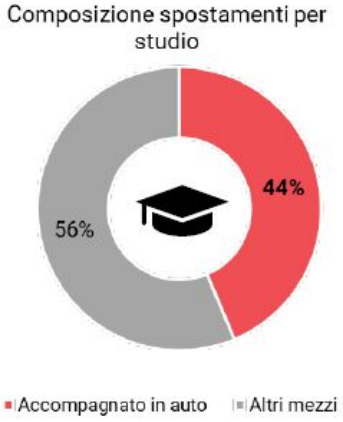
Gli spostamenti interni **rappresentano la quota maggiore di spostamenti che avviene nel territorio d'interesse di Cesena** (il 59% dei flussi, esclusi i flussi di attraversamento), ovvero più di 40.000 spostamenti sistematici. Il 70% (ovvero circa 30.000) di questi sono effettuati per motivi di lavoro, mentre il restate 30% (circa 10.000) avvengono per motivi di studio.

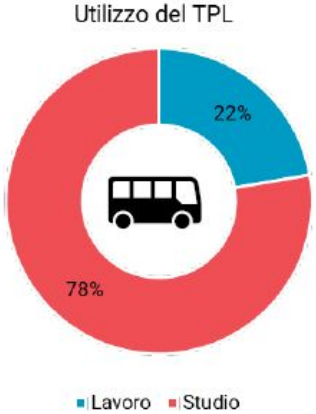
Nonostante le distanze compiute per lavoro e studio dentro il comune siano relativamente contenute (lo spostamento medio per lavoro è circa 3.5 km, mentre lo spostamento per studio si attesta a 2.7 km), nel 74% dei casi ci si sposta con mezzo motorizzato privato.

In particolare, **l'automobile domina gli spostamenti sia per lavoro (69%), sia come mezzo per accompagnare i figli a scuola (44%).** Il trasporto pubblico è utilizzato solo dal 3% degli spostamenti per lavoro, e per il 27% dagli spostamenti per studio. La mobilità attiva rappresenta complessivamente il 16% del totale, con una prevalenza di spostamenti a piedi rispetto a quelli effettuati in bicicletta. Gli spostamenti attivi sono effettuati dal 20% dei pendolari che si spostano per lavoro, al contrario, circa il 24% degli studenti si sposta attivamente.

Nelle pagine successive viene dettagliata la descrizione delle dinamiche di pendolarismo, per esigenze di sintesi ed operatività nella discussione i quartieri sono stati aggregati per zone / ambiti omogenei della mobilità.



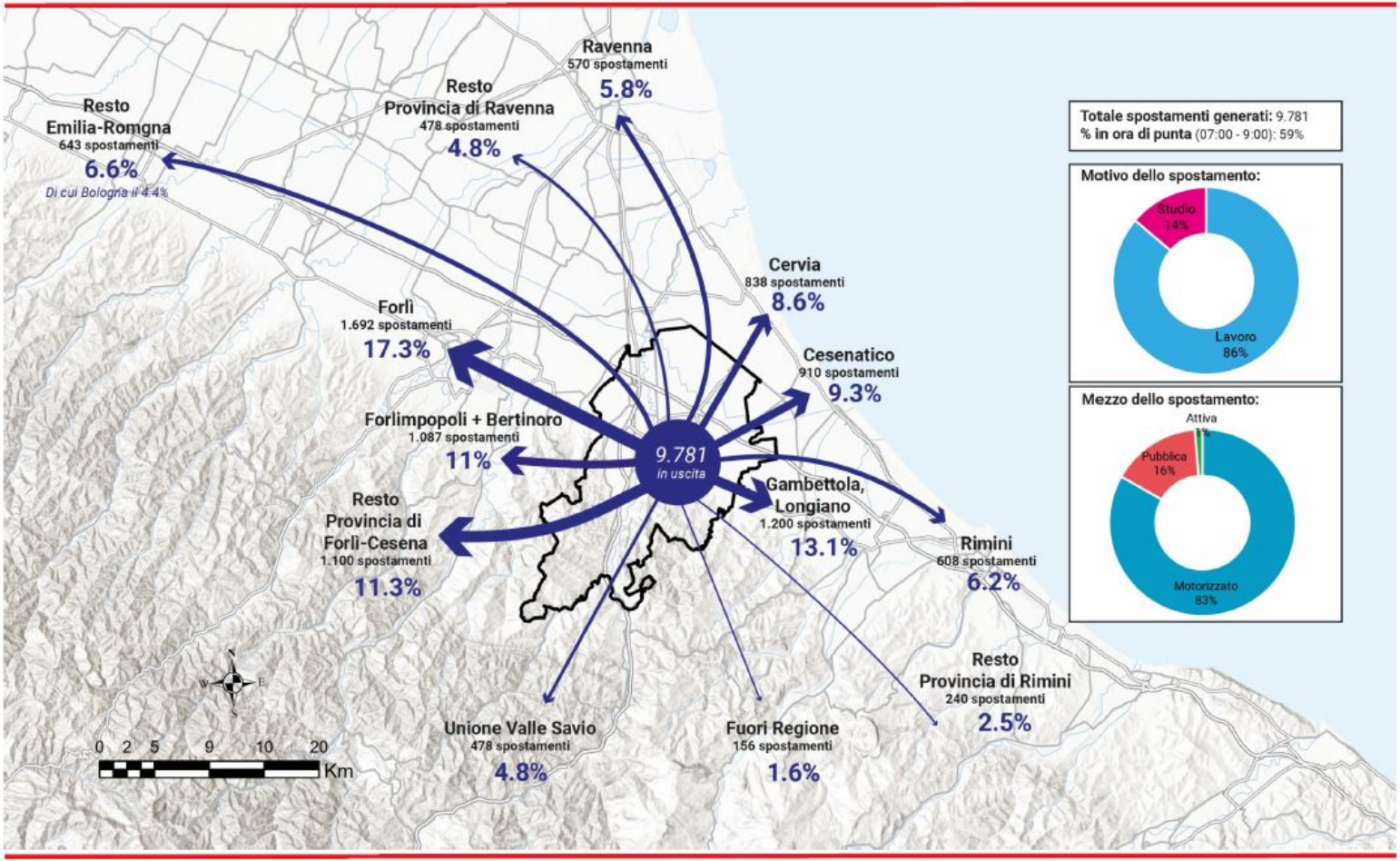




Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

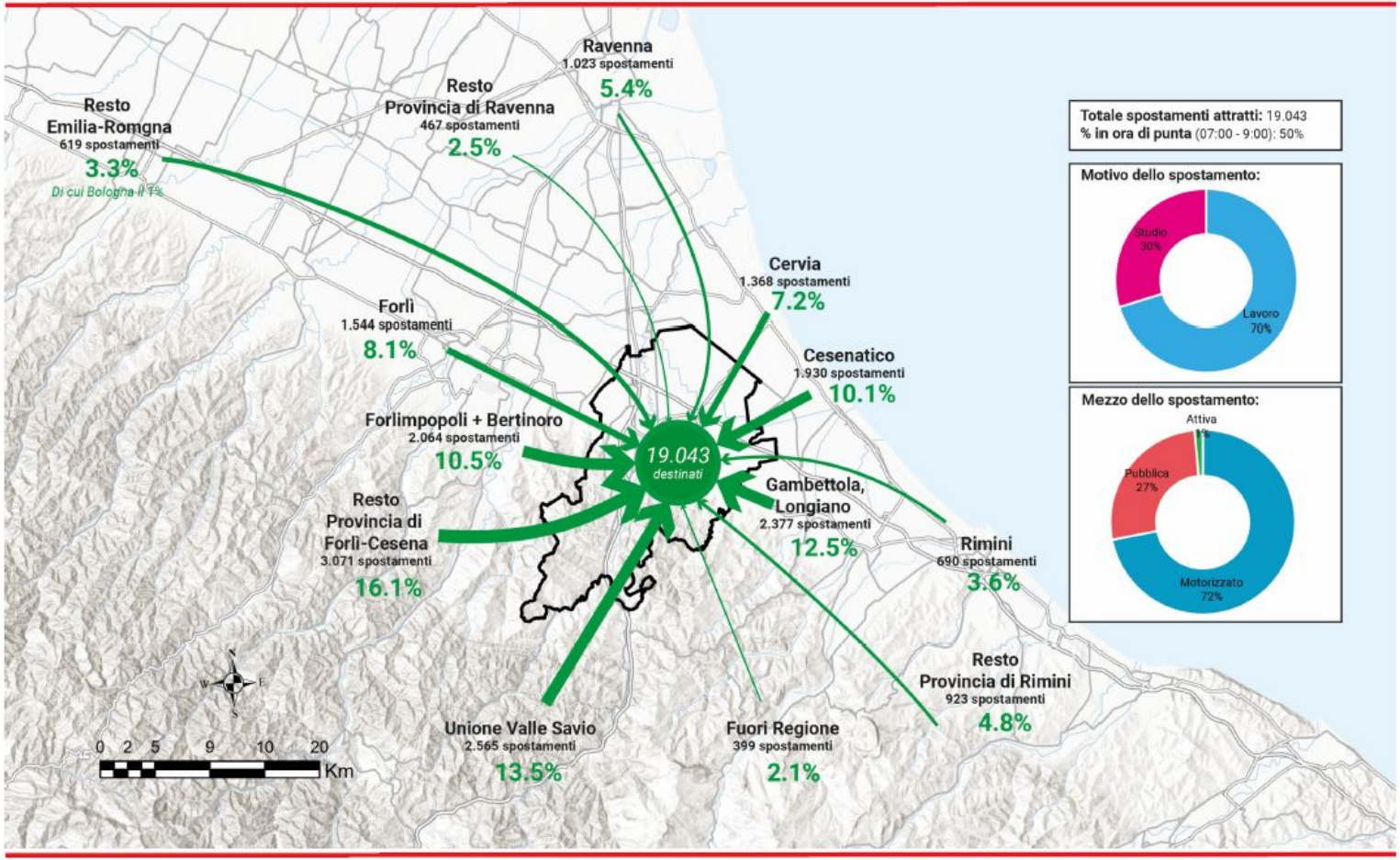
B2.17 Destinazione degli spostamenti in uscita dal comune



Comune di Cesena

DECISIO
ECONOMIC RESEARCH

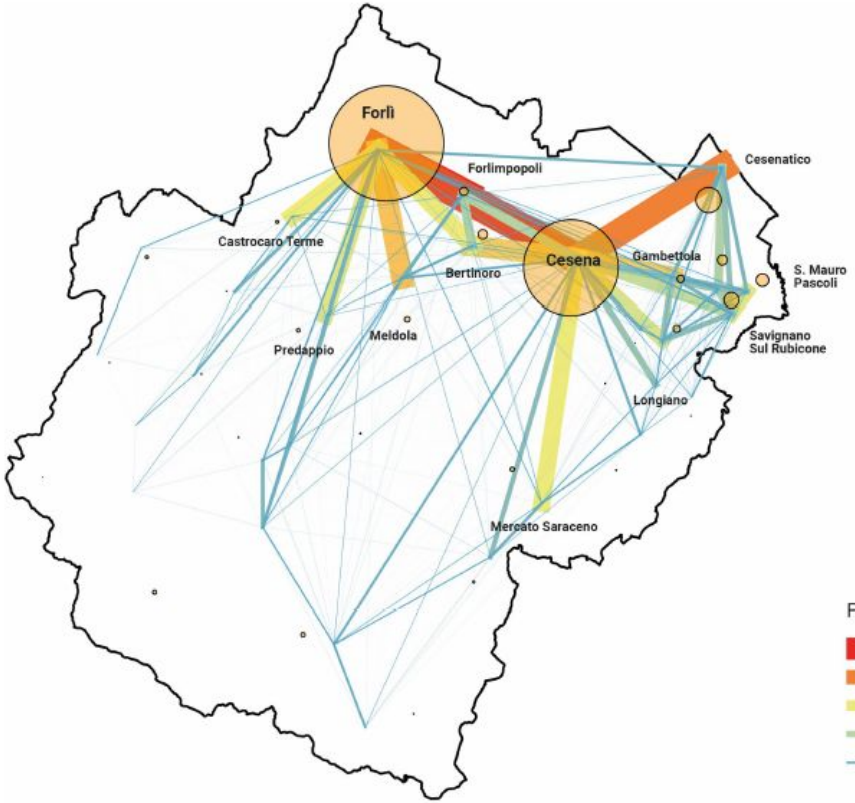
B2.19 Origine degli spostamenti in ingresso nel comune



Comune di Cesena

DECISIO
ECONOMIC RESEARCH

B2.20 Prospettiva provinciale



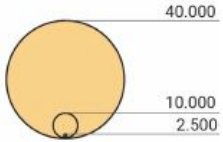
Osservando le relazioni di pendolarismo complessivo (studio+lavoro) sulla scala provinciale in relazione ai posti di lavoro si evidenzia una forte interconnessione tra le città di Cesena e Forlì che sostanzialmente vanno a dipingere un assetto «bi-polare» del territorio (riconosciuto anche dai documenti di programmazione territoriale) intercettando la maggior parte dei flussi intercomunali provinciali che quindi va ad interessare e caricare, in termini di mobilità, gli assi della viabilità tra i due comuni. Per quanto riguarda la mobilità generata in uscita dai comuni territori posti tra Cesena questi si suddividono in parti sostanzialmente uguali (50%) tra i due poli provinciali. Le distanze entro le quali avvengono tali relazioni di mobilità sono, come già evidenziato, relativamente brevi e ripartibili su altri modi alternativi all'autoveicolo qual ora si ampli l'offerta intercomunale di mobilità alternativa (es. reti ciclabili pendolari).

Rilevanti per Cesena anche le relazioni (in termini di mobilità provinciale complessiva) la relazioni tra Cesena e Cesenatico e Cesena e i comuni della Valle del Savio (a partire da Mercato Saraceno). Ad Est di Cesena, i dati descrivono un sistema maggiormente «policentrico» caratterizzato da comuni di piccole dimensioni ma rilevanti dal punto di vista degli addetti che catturano flussi anche da Cesena (soprattutto per lavoro) nell'ordine del 7%.

Flussi Bidirezionali (Studio+Lavoro)

- >10.000
- 5.000 - 10.000
- 2.500 - 5.000
- 500 - 2.500
- < 500

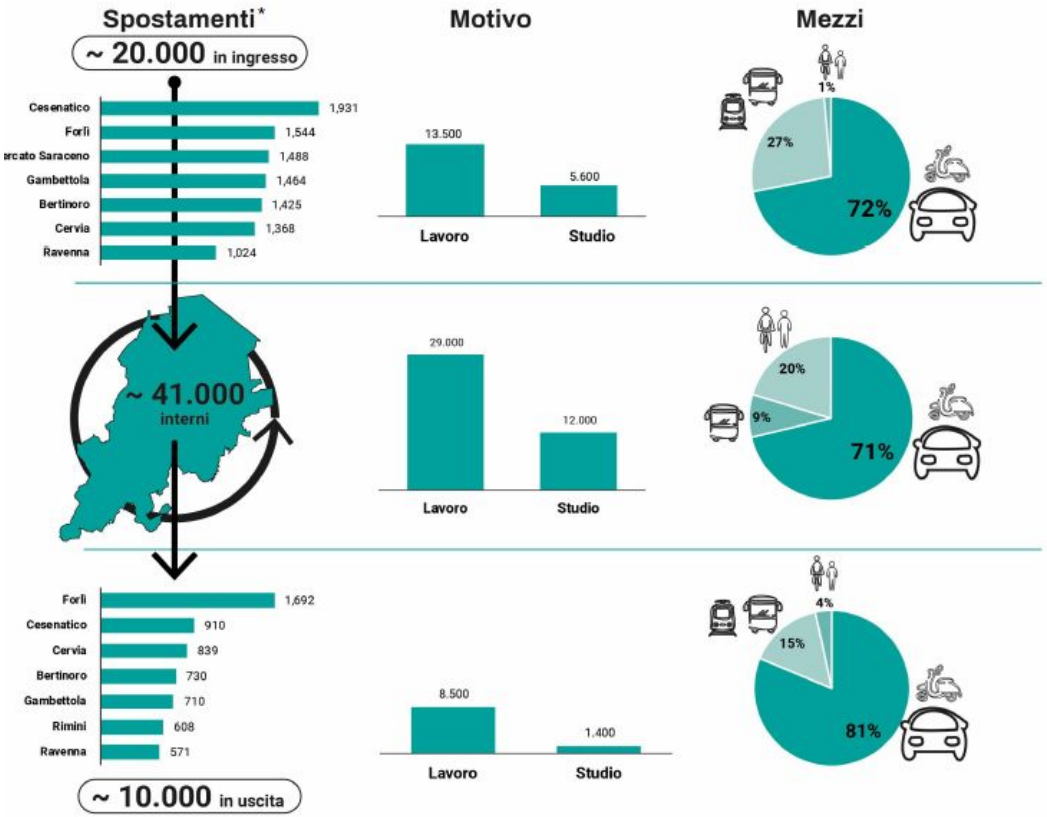
Classe di Addetti



Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

B2.15 La domanda di mobilità (in sintesi)



*Spostamenti intesi come flussi di persone che effettuano spostamenti sistematici per motivi di studio e lavoro (solo andata)

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 accomagnato a scuola in automobile

La distanza media degli spostamenti interni è pari a **3,5 km** che si fanno in bici in 15 minuti

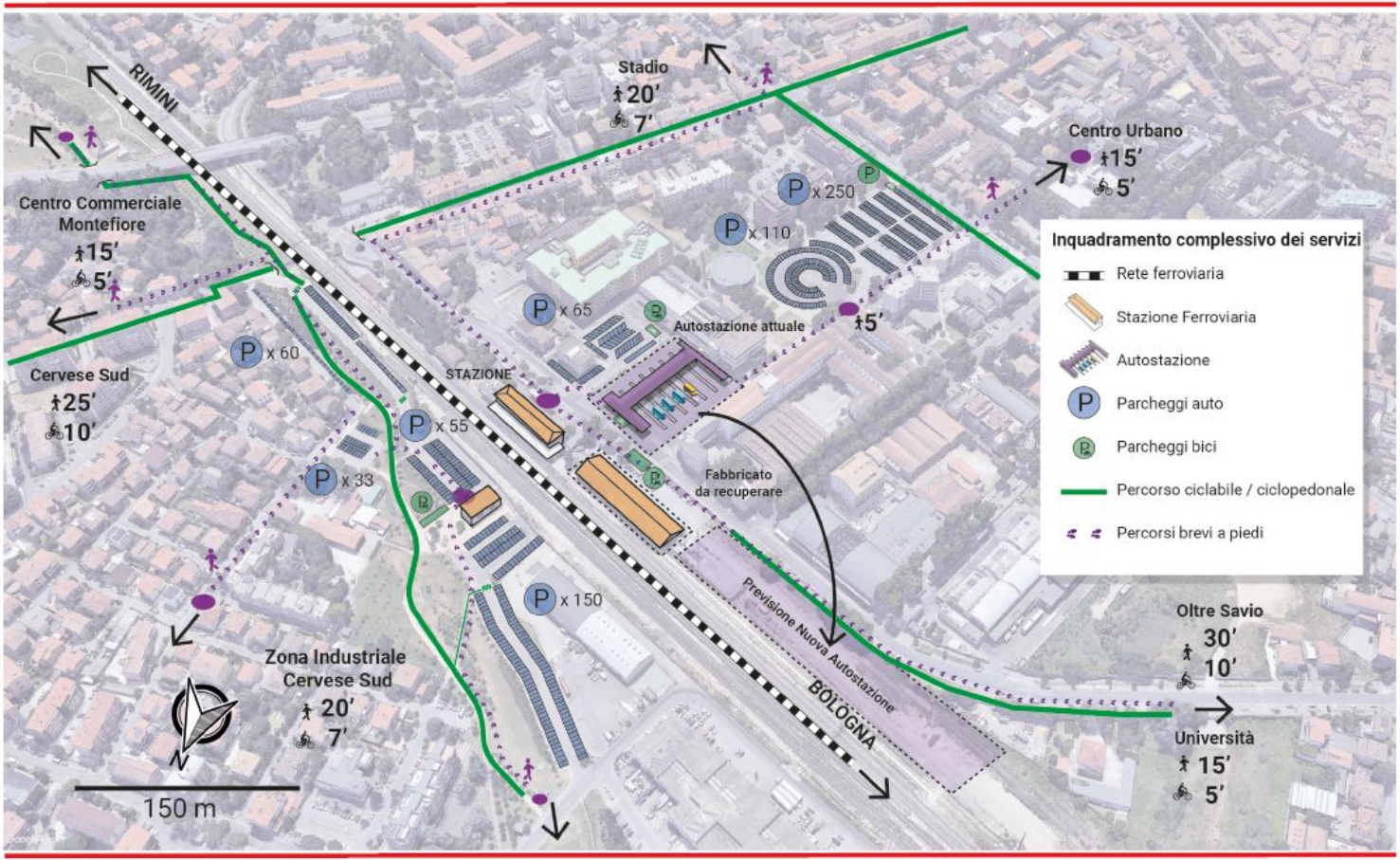
1 pendolare su **10** sceglie di spostarsi in bicicletta (valore più alto della media regionale)

Il TPL è utilizzato prevalentemente per gli spostamenti **scolastici** ed è competitivo su distanze maggiori di **10 Km**

Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

B3.16 La stazione di Cesena come hub intermodale



Velostazione di Cesena e punto di partenza della Bicipolitana

Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

B3.36 Politiche ed incentivi per la mobilità attiva e micromobilità

Mappa di calore degli spostamenti in monopattino

Da diversi anni Cesena è attiva nella promozione di un cambio culturale della mobilità tramite, non soltanto misure infrastrutturale, ma anche e soprattutto con **misure di carattere «comportale»** (elemento che è stato individuato centrale nelle linee d'indirizzo). In particolare, Cesena è stata pioniera per quanto riguarda il lancio di servizi di biciclette condivise e campagne di bike-to-work, mentre più recente la città sta sperimentando servizi di micromobilità:

Servizio di monopattini elettrici condivisi

Con la società Helbiz, il comune ha lanciato il suo primo servizio di monopattini condivisi realizzando, dal 22 Agosto 2020, oltre 28 mila corse effettuate per una distanza media di 2.23 km (in linea con le stime sui dati ISTAT) e una durata di poco più di 16,7 minuti/corsa. Complessivamente, nel periodo dall'entrata in vigore del sistema, il gestore indica un risparmio di 80.486 Kg di CO_2. I dati forniti (visualizzati di fianco) dell'utilizzo, insieme ai dati statistici raccolti, saranno utili nell'ottica di fornire ulteriori elementi per la pianificazione e la programmazione degli interventi soprattutto per quanto riguarda la mobilità attiva.

Bike-to-Work #Cambiamomarcia

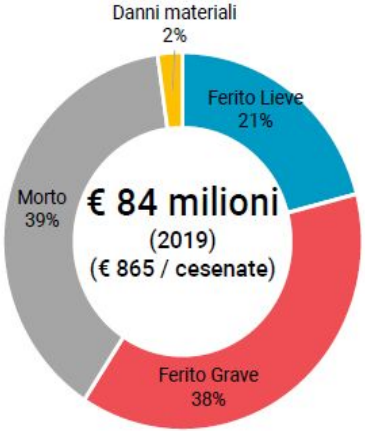
Tra le azioni di #cambiamomarcia è prevista come prima azione l'istituzione di incentivi chilometrici erogati dai Comuni di Cesena e Cesenatico per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, con l'obiettivo di favorire il cambio della scelte di mobilità attraverso un riconoscimento economico. Il progetto, finanziato dai fondi del programma sperimentale casa-scuola, casa-lavoro, è l'ultimo di una serie di progettualità che il comune ha intrapreso nel corso degli anni per stimolare sempre più lavoratori e studenti ad utilizzare la bicicletta.

Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

B4.14 Incidentalità e costi economico-sociali

Distribuzione dei costi sociali degli incidenti con feriti e morti



I costi sociali degli incidenti a Cesena ammontano a circa **84 M€ per il 2019**, pari a circa **865€ a cesenate.** Questi costi hanno oscillato – parallelamente agli incidenti – fra i 600€ e i 900€ per gli scorsi 7 anni, ma non sono diminuiti in maniera sostanziale.

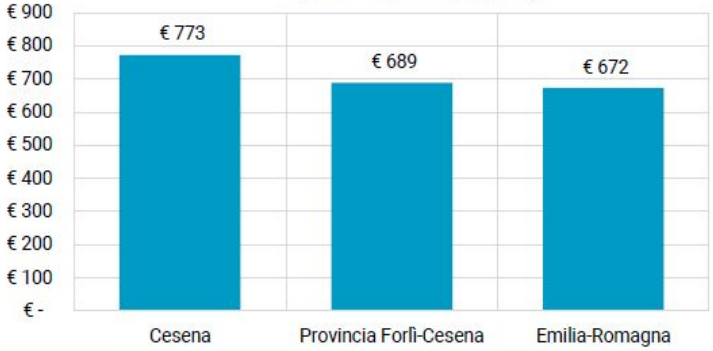
In particolare, i costi sociali sono stati dovuti principalmente (nel 2019) ai morti e ai feriti grave (quasi 80% del totale), con una indicazione rilevante sulla necessità di ridurre il numero ma anche le conseguenze degli incidenti.

Inoltre, il confronto territoriale evidenzia come – rispetto alla provincia Forlì-Cesena ma anche alla Regione Emilia-Romagna – i costi sociali degli incidenti pro-capite siano più elevati.

Se a questo si sommano i dati materiali degli incidenti senza feriti si dovrebbero aggiungere al totale **1.6 M€** a danno dei cittadini e del comune.

Andamento costi sociali pro-capite a prezzi correnti

Confronto territoriale costi sociali pro-capite (media triennio '17-'19)



Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

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 sostenere 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.

Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

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_2t/anno	154.380 (2012)	-45%	CO_2 neutrale

Comune di Cesena

DECISIO ECONOMIC RESEARCH