



Ravenna, 16.11.2021

Prot.n. 439/MC.em

Comune di Cesena

Ufficio Protocollo

protocollo@pec.comune.cesena.fc.it

Oggetto: trasmissione di osservazioni sul PUMS, nonché sul Rapporto Ambientale e sulla Sintesi non tecnica ai fini della Valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 14, D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.i.

Dopo avere preso visione dei documenti definitivi che compongono il Piano Urbano della mobilità sostenibile del Comune di Cesena, di seguito PUMS; sottoponiamo alla Vostra attenzione alcune nostre riflessioni.

Innanzitutto in qualità di Organizzazione di rappresentanza di imprese ci preme sottolineare l'importanza di coordinare il PUMS con i Piani degli Spostamenti Casa e lavoro (PSCL) che le nostre cooperative con più di 100 dipendenti dovranno adottare entro il 23 dicembre prossimo ed inviare, nei successivi 15 gg, al Comune di Cesena.

A questo riguardo ci rendiamo sin da subito disponibili ad un confronto poiché le misure che possono adottare le singole imprese potranno essere efficaci solo se messe a sistema con quelle della città nel suo complesso.

Le analisi dei fabbisogni di mobilità che le imprese si accingono a verificare potranno trovare, infatti, delle risposte solo in un'ottica di distretto e di collegamento con i servizi di mobilità locale, attraverso, per esempio il potenziamento del trasporto pubblico locale.

Anche dall'analisi del "Piano", evinciamo, infatti, che, con riguardo ai lavoratori, *"gli addetti sono spazialmente concentrati in pochi ambiti del territorio"* e che, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, *"questo è utilizzato soprattutto come trasporto da/verso scuola, mentre è scarso l'utilizzo per pendolarismo di lavoro"*.

Dalla predisposizione dei PSCL aziendali, infatti, si potranno meglio inquadrare le dinamiche degli spostamenti da e verso i luoghi di lavoro che, a seguito della pandemia, potrebbero essere fortemente cambiati. Da qui l'importanza di coinvolgere i *mobility manager* di quelle aziende che sono obbligate a nominarli.

Confcooperative, a Cesena, rappresenta, tra le altre, due delle maggiori aziende produttive che presenteranno al Comune i loro Piani della mobilità: Amadori ed Orogel. Pertanto, visto l'impegno che queste cooperative hanno mostrato, in questi anni, anche per coordinare le loro esigenze di mobilità con il territorio (piste ciclabili, rotonde, modifiche della viabilità e logistica delle merci etc.) chiediamo sin da subito il massimo coinvolgimento per una programmazione degli spostamenti di uomini e merci inclusiva e sostenibile.





Quindi il PUMS, oltre ad interfacciarsi con gli altri piani comunali (PAESC, PUG, PEBA, etc.) dovrà garantire una sinergia e una ed una visione integrata anche con i PSCL aziendali che il mobility manager d'Area si troverà a breve a valutare.

Quindi la proposta riportata a pag. 167 ci trova pienamente in sintonia: *“Coordinare gli sforzi dei mobility managers locali con le iniziative dell'amministrazione comunale, istituendo un tavolo di lavoro a cadenza periodica per l'istituzione di progetti innovativi e il monitoraggio dei risultati di quelli esistenti. Ad esempio, mettere in condivisione e far lavorare in sinergia i piani di spostamento casalavoro dei dipendenti delle aziende del territorio”*.

Mentre l'affermazione contenuta sempre a pag. 167 che prevede di *“verificare periodicamente e aggiornare gli elenchi e le iniziative dei mobility managers locali, richiederne l'istituzione dove non presenti, anche per aziende medio-piccole con possibilità di creare gruppi di aziende locali assegnate ad un unico mobility managers”* non ci sembra opportuna in quanto è già molto pregnante la normativa nazionale che prevede l'istituzione del mobility manager nelle aziende sopra i 100 dipendenti, tanto più che questa figura dovrà essere un professionista con peculiari competenze, relativo inquadramento e remunerazione. Non pensiamo sia opportuno estendere ad aziende più piccole tale figura attraverso lo strumento del PUMS.

Anche dalla Valutazione Ambientale strategica (pag. 16) si evince che *“il 43% delle imprese possiede infatti meno di 9 dipendenti; per contro 8 grandi aziende (caratterizzate da 250 dipendenti o più) assorbono più del 12% degli addetti. Prese insieme le medie e grandi aziende rappresentano più del 30% degli addetti. A livello di distribuzione territoriale, gli addetti sono spazialmente concentrati in pochi ambiti del territorio rendendo possibili interventi importanti in termini di potenziamento del TPL e del mobility management aziendale.”*

Dunque si ritiene un costo non sostenibile quello del mobility manager in aziende sotto i 100 dipendenti e crediamo sia fondamentale per non creare sperequazioni allinearsi col dettato normativo nazionale.

Anche il PULS - Piano Urbano della Logistica Sostenibile - dovrà essere condiviso e costruito non solo assieme alle imprese di logistica ma si dovrà tenere conto delle imprese produttive che hanno al loro interno delle vere e proprie piattaforme logistiche per la spedizione di merci proprie.

Quindi ci candidiamo fin d'ora a far parte del “tavolo di lavoro permanente sulla logistica urbana” previsto nel capitolo VI.

Per ciò che concerne la mobilità sostenibile e inclusiva alle pagg. 35 e 160, suggeriamo, al fine di promuovere e sostenere il pieno diritto al lavoro delle persone con disabilità sul territorio e favorire in particolare la mobilità casa-lavoro-casa per persone disabili, inserite al lavoro di prevedere un servizio di mobilità aggiuntiva e di supporto ad hoc, anche con un servizio di trasporto personalizzato (mezzi adeguati ed ecologici, accompagnamento nel caso di difficoltà negli spostamenti casa-lavoro o da e verso il luogo di lavoro) laddove non sia garantita la raggiungibilità con mezzi pubblici adeguati e/o compatibili con gli orari di lavoro (virtuosi in tal senso le sperimentazioni su altri territori del servizio personalizzato gestito dalle nostre cooperative anche sociali).

Anche per i minori che frequentano servizi pomeridiani di assistenza sociale, semplice socializzazione, riabilitazione fisica e/o sportiva, potrebbe essere di forte utilità predisporre un servizio di



accompagnamento con mezzi adeguati, sicuri ed ecologici che li aiuti nella gestione autonoma e indipendente delle proprie attività e dia adeguato sollievo alle famiglie.

Alle pagg. 141 e 142 vengono descritti gli “spazi logistici di prossimità”. Crediamo che questi possano essere gestiti attraverso un partenariato pubblico/privato anche in cambio della disponibilità delle aree comunali, *“concesse eventualmente a prezzi calmierati o gratuitamente” e che “eroghino il servizio con veicoli ecologici ed eventualmente eseguano servizi di altra natura (ad esempio il mantenimento del decoro urbano di una piazza o di un’area verde circostante)”*. Per assolvere a questa funzione non possiamo che suggerire il modello inclusivo offerto dalle nostre cooperative sociali di inserimento lavorativo.

Le cooperative sociali, inoltre, svolgono già attività di micro raccolta rifiuti e gestione delle isole ecologiche e dunque potrebbero essere i partner privati del terzo settore ideali per la realizzazione di SPL per la *“consegna delle merci del mercato dell’e-commerce e/o i punti di raccolta dei prodotti della logistica di ritorno (pile esaurite, imballaggi di cartone, olii esausti, ecc.)*, attività queste che possono essere svolte anche con la finalità dell’inserimento al lavoro di cittadini fragili o rientranti nelle categorie di svantaggio di cui alla legge 381/1991 che attualmente sono in carico ai servizi sociali o in altro modo assistiti.

Infine, pur essendo indispensabile *“raccordare i progetti di mobilità dell’ente pubblico con le politiche di mobility management delle realtà produttive private”*, occorre prestare molta cautela a non imporre alle imprese finanziamenti o co – finanziamenti (pag. 167) ad esempio per la progettazione/realizzazione di tratti di piste ciclabili, interventi di moderazione del traffico, realizzazione o riqualificazione di fermate del trasporto pubblico, punti di sosta/ricarica per biciclette (anche elettriche).

Crediamo piuttosto in politiche incentivanti anche in termini di semplificazione amministrativa per quelle imprese che propongono e attuano iniziative quali ad esempio la realizzazione di stalli di sosta per biciclette (anche con ricarica elettrica) o la creazione di una sala spogliatoio/docce per i dipendenti, realizzazione di aree attrezzate per la sharing mobility.

In ultimo, qualora venga creata la “Consulta della Mobilità cittadina” (pag.180) ci candidiamo fin d’ora a dare il nostro contributo anche se, si ritiene che, per gli argomenti trattati si possa fare riferimento, per non duplicare i tavoli di lavoro alla “consulta per l’ambiente”.

Certi che vogliate prendere in considerazione le nostre annotazioni si porgono cordiali saluti.

Il Segretario Generale

Mirco Coniaci