

# Politiche per la mobilità sostenibile



Abbiamo contribuito a queste finalità attraverso 5 ambiti d'azione:

- Infrastrutture stradali e gestione del traffico veicolare privato
- Regolazione della sosta e degli accessi
- Sistema di trasporto pubblico
- Mobilità ciclabile
- Gestione della domanda di mobilità (Mobility management)

La città condivide con gli altri capoluoghi del sistema urbano allineato lungo la via Emilia l'intenso aumento della domanda di trasporto che ha accompagnato la crescita economica dell'area, il cambiamento degli stili di vita, la dispersione territoriale delle residenze e dei posti di lavoro, l'ampliamento delle opportunità derivanti da un territorio ricco ed accessibile.

La stesura definitiva e l'approvazione del PUM e del Piano Ciclistico, avvenuta nel maggio 2008, ha permesso la dotazione di un nuovo strumento di pianificazione, che affronta in modo congiunto l'insieme delle componenti della dimensione urbana e territoriale della mobilità in modo integrato agli elaborati del Piano Strutturale Comunale.

Le indagini sulla mobilità e sul traffico consentono di conoscere la dimensione delle due principali componenti del problema: la mobilità interna alla città e la mobilità dovuta alle relazioni tra la città ed il territorio che ad essa fa riferimento.

Nelle relazioni a più lungo raggio risultano consistenti gli interscambi di Reggio con le altre province. Si tratta di quantità significative, che

confermano i caratteri metropolitani dell'agglomerato Parma-Reggio-Modena e che fanno intravedere reali prospettive di ulteriore integrazione basate soprattutto su usi innovativi della ferrovia (linea storica e linea ad alta velocità). Tratti congestionati interessano i grandi accessi urbani (la via Emilia est e ovest, la SS 63, ecc.) e i grandi assi interni (l'anello dei viali, gli assi che raccordano le aree di generazione a sud con le aree di attrazione al nord). La congestione penalizza il trasporto privato ma anche quello pubblico, che solo in breve tratte dispone di percorsi protetti.

Nonostante la difficoltà di muoversi in automobile ed il fatto che oltre l'80% della popolazione urbana abita a meno di 300 metri da una fermata, l'uso del trasporto pubblico resta modesto. Nella mobilità interna alla città il 53% degli spostamenti avviene su distanze pari o inferiori a 5 km ed il 35% circa su distanze pari o inferiori a 3 km. La brevità dei percorsi non corrisponde all'uso di mezzi alternativi all'auto, che anche su percorsi più brevi resta il mezzo prevalente (41%).

# Infrastrutture stradali e gestione del traffico veicolare privato

La rete stradale evidenzia, ad una prima analisi, fenomeni di congestione limitati a certe fasce orarie e a determinate direttrici. Tuttavia il sistema presenta alcuni fattori critici, da una parte legati al funzionamento di alcuni nodi rilevanti, dall'altra legati all'utilizzo dei viali che circondano il centro storico e all'accesso e attraversamento del centro urbano in direzione sud-nord.

La presenza di una infrastruttura ad elevata capacità nel centro della città, quale il sistema dei viali, offre un sistema di distribuzione della mobilità, sia interna all'abitato, che di attraversamento, che promette, in assenza di congestione, il percorso più breve e più veloce. Ciò si traduce nell'immissione di consistenti flussi veicolari in un'area che per sua natura è assai vulnerabile ai fenomeni di traffico intenso, con effetti di un decadimento della qualità urbana legato ad una sorta di "effetto barriera", oltre che fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico - e di incidentalità.

I viali di circonvallazione, la cui lunghezza costituisce l'1,5% dell'estensione della rete stradale, sono interessati da una quota pari a quasi il 5% delle percorrenze: ciò significa la presenza di circa 1280 veicoli per ogni km di viali, contro una media di 450 veicoli medi per ogni km di rete comunale.

## I nostri obiettivi

- **Alleggerire e fluidificare il traffico allontanandolo dall'area centrale e dalle strade residenziali**
- **Riqualificare e moderare il traffico nella viabilità interquartiere**

## Cosa abbiamo fatto

Nel 2008 sono state implementate le azioni per realizzare opere infrastrutturali e per migliorare la mobilità del territorio nella direzione degli indirizzi delineati dal PUM. Sul piano della viabilità gli interventi principali riguardano:

- Progettazione tangenziale nord: definizione progetto preliminare e definitivo del 1° lotto e predisposizione di uno studio di fattibilità per il 2°

lotto della tangenziale nord-ovest, propedeutico all'avvio dei successivi livelli di progettazione, fino al confine comunale in direzione ovest

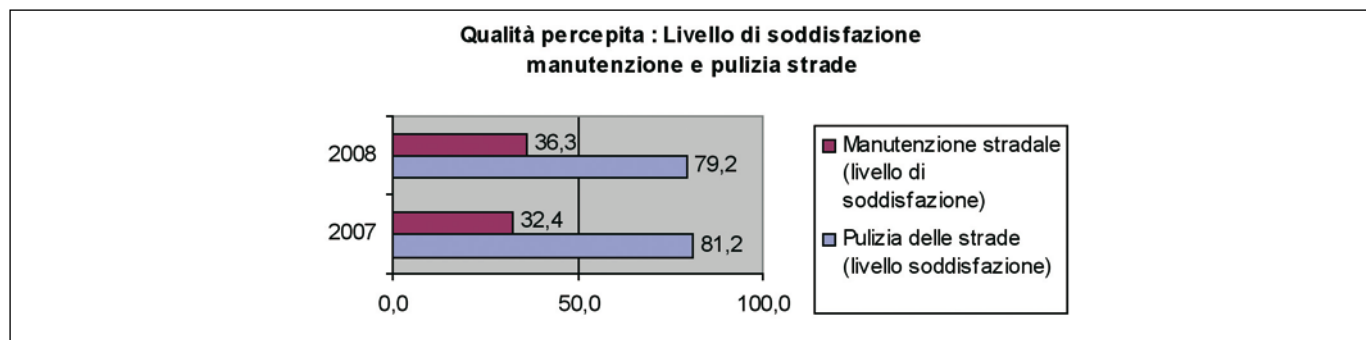
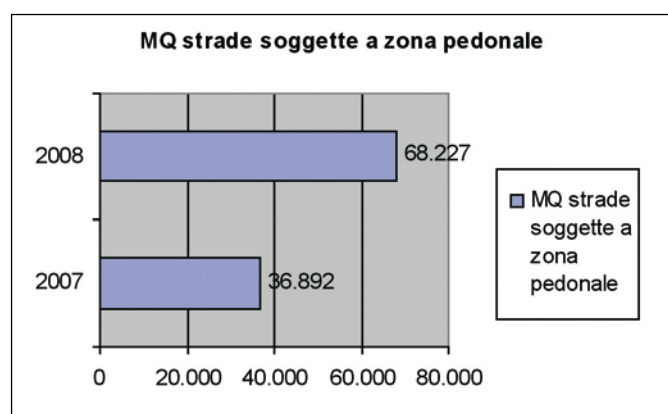
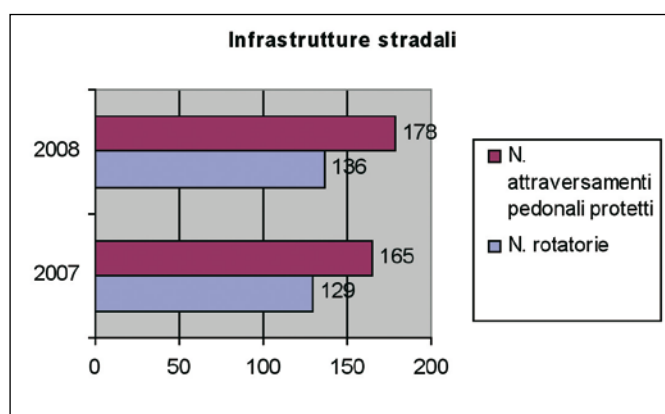
- Redazione piano sicurezza e moderazione traffico
- Avvio lavori Tangenziale SudEst 4° stralcio (Canali/Baragalla)
- Ristrutturazione urbanistica e viabilistica porta S. Stefano
- Realizzazione rotonda Via Rosselli
- Realizzazione rotonda P. Quarnaro
- Rifacimento manto stradale Via Emilia all'Angelo /Via F.lli Cervi
- Progetto esecutivo riorganizzazione viabilità frazione di Fogliano (Piano moderaz. traffico SP 467)
- Avvio lavori rotonda Via Martiri di Cervarolo e Via P. Da Torricella e collegamento Via Settembrini
- Progettazione collegamento Via Teggi /Via F.lli Bandiera
- Progettazione Bretella Rivalta
- Progettazione interventi riqualificazione Via Cecati
- Redazione progetto preliminare viali di Circonvallazione
- Progetto definitivo riqualificazione e messa in sicurezza della via Emilia in centro a Cadè
- Progetto definitivo rotonda e collegamento viario tra via Gramsci e via Morandi
- Progetto definitivo per la realizzazione sistema di sicurezza e accessibilità ponti e casello autostradale

Gli interventi sulla viabilità hanno riguardato anche la **sicurezza stradale**, attraverso la realizzazione delle rotonde compatte nelle intersezioni (da 129 a 136 dal 2007 al 2008), attraversamenti pedonali protetti (da 165 a 178 dal 2007 al 2008), e interventi di moderazione del traffico (505.600 mq di strade soggette a zone 30 nel 2008). Tutti questi interventi hanno contribuito in modo rilevante alla riduzione del numero di morti e feriti sulle strade.

**QUANTO COSTA**

<b>COSTI E RICAVI CORRENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Infrastrutture stradali e gestione del traffico veicolare privato</b>					
Costi	3.925.899,50	3.883.927,10	3.903.158,09	19.230,99	5.044.128,36
Ricavi	64.671,52	92.000,00	58.239,74	-33.760,26	92.000,00
Costi netti	3.861.227,98	3.791.927,10	3.844.918,35	52.991,25	4.952.128,36

<b>SPESE PER INVESTIMENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Infrastrutture stradali e gestione del traffico veicolare privato</b>					
Spese investimenti	12.812.020,44	5.245.000,00	4.564.977,60	-680.022,40	13.890.000,00



# Regolazione della sosta e degli accessi

L'uso razionale dello spazio per la mobilità si misura nell'attenta gestione dei luoghi dove i veicoli e le persone si muovono e sostano. L'accesso al centro storico, che pur non concentra più l'universalità dei servizi del territorio, mantiene un ruolo fondamentale nelle politiche di gestione del sistema mobilità. E' stato incentivato un nuovo modo di usare i parcheggi, oggi meno indifferenziati e distribuiti con un ordine che consente a tutti, esterni e residenti, di raggiungere facilmente il centro storico. Sono 7.935 i posti auto disponibili all'interno del centro o nelle immediate vicinanze.

## I nostri obiettivi

- **Escludere il traffico dal centro storico**
- **Implementare l'accessibilità al trasporto pubblico (parcheggi scambiatori)**

## Cosa abbiamo fatto

Al fine di potenziare l'accesso al centro storico tramite mezzi alternativi

all'automobile, è stato incrementato il numero dei posti auto nei parcheggi scambiatori (parcheggio ex Foro Boario, ex Polveriera, parcheggio Cecati, parcheggio Volo e parcheggio stadio Giglio) di 510 posti gratuiti e serviti da Minibù

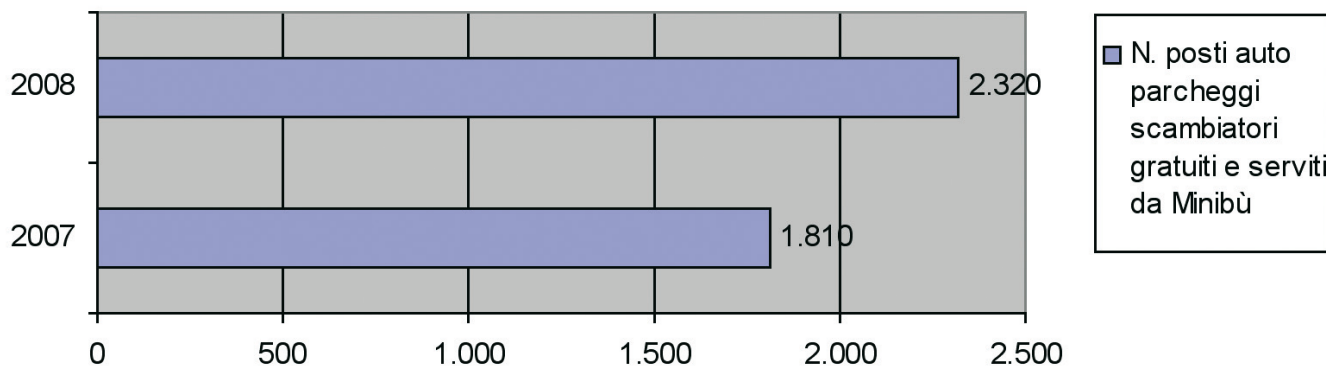
Nel corso del 2008 sono stati approvati i seguenti Piani e progetti di riordino della sosta:

- il Piano Parcheggi, quadro degli indirizzi d'intervento per l'efficace localizzazione dei luoghi di sosta ed interscambio del traffico privato / pubblico;
- il Piano di riordino della sosta nel centro storico e nelle aree limitrofe. Tra i contenuti più rilevanti del Piano segnaliamo il potenziamento del parcheggio ex Zucchi per dotarlo di 300 nuovi posti e l'introduzione di franchigie e soste brevi libere;
- redazione del progetto fattibilità di un nuovo parcheggio scambiatore in zona S. Lazzaro

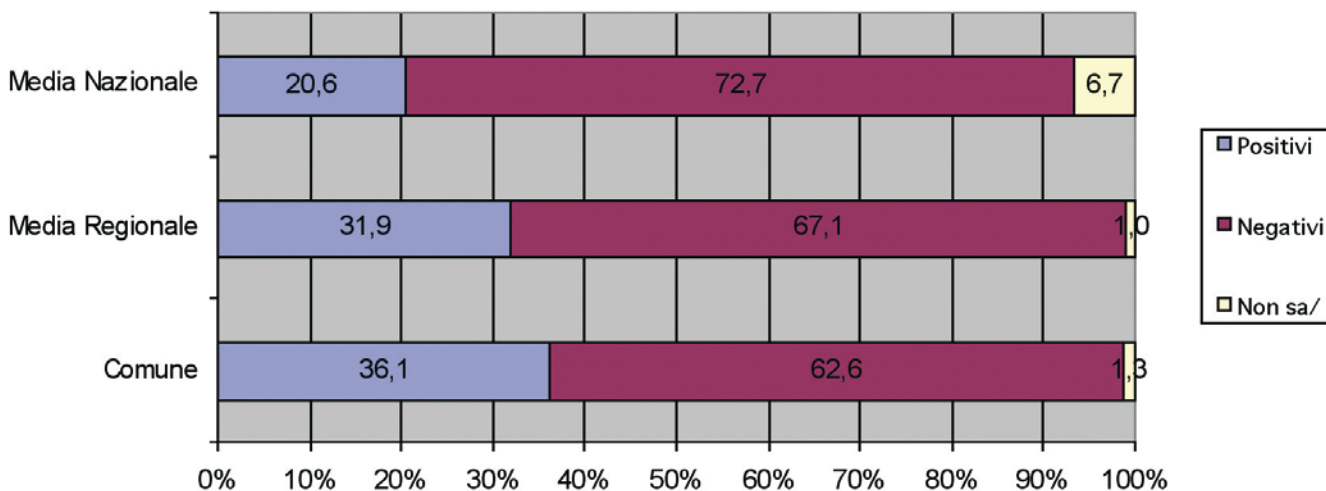
## QUANTO COSTA

<b>COSTI E RICAVI CORRENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Regolazione della sosta e degli accessi</b>					
Costi	8.236,93	3.838,26	3.838,26	0,00	18.851,32
Ricavi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costi netti	8.236,93	3.838,26	3.838,26	0,00	18.851,32
<b>SPESE PER INVESTIMENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Regolazione della sosta e degli accessi</b>					
Spese investimenti	915.150,00	0,00	1.060.000,00	1.060.000,00	60.000,00

### N. posti auto parcheggi scambiatori gratuiti e serviti da Minibù



### Livello di soddisfazione Parcheggi



# Sistema di trasporto pubblico

Il sistema di trasporto pubblico urbano a Reggio Emilia presenta criticità comuni a tutte le città di analoghe dimensioni: si tratta di un sistema che serve quote marginali di domanda, in quanto non competitivo con il trasporto privato e caratterizzato da un basso tasso di copertura dei costi, pur rilevando che i Km percorsi dal Trasporto Pubblico su gomma nel corso del 2008 sono aumentati rispetto all'anno precedente di circa il 6 %. Il trasporto pubblico garantisce: 3 linee di minibus gratuite che raggiungono e attraversano il centro e servono 5 parcheggi scambiatori; 7 linee di autobus che raggiungono il centro da ogni zona della città; 3 linee di autobus che passano dalla circonvallazione. Sono circa 1.500 gli autobus che attraversano il centro nell'arco di 13 ore ogni giorno.

Oltre al trasporto pubblico urbano, un tema centrale è costituito dal potenziamento della rete delle ferrovie minori – di cui Reggio Emilia dispone in modo eccellente-, dalla loro integrazione con i servizi di trasporto automobilistico e con la rete ferroviaria nazionale (linea storica e linea AV/AC) e dalla loro utilizzazione come linee metropolitane di area sulle direttrici forti dell'accesso urbano.

Emerge in particolare la rilevanza strategica del nodo di Mancasale dove convergono sia la nuova rete AV/AC sia la linea Reggio-Bagnolo potenziata in termini metropolitani. Mancasale è il punto di accesso alla rete AV/AC attraverso la nuova fermata Mediopadana, ma è anche il nodo di interscambio tra rete ferroviaria nazionale e rete locale e può divenire contemporaneamente la nuova porta da nord per la città di Reggio.

Nella gestione del sistema ferroviario, in relazione alle città medie e piccole, le principali criticità sono legate alla mancanza di soglie di domanda adeguate alla capacità del sistema: diviene quindi cruciale il tema dell'integrazione con la mobilità privata nell'area metropolitana.

## I nostri obiettivi

- **Rendere competitivo il trasporto pubblico rispetto alla mobilità privata**
- **Integrare il servizio ferroviario con il servizio su gomma**

## Cosa abbiamo fatto

**Stazione Mediopadana:** Reggio Emilia è sempre più inserita nel sistema dei trasporti nazionale e sempre più in Europa, grazie alla linea ad Alta Velocità e alla stazione Mediopadana, per la quale è stato aggiudicato l'appalto a metà novembre. I tempi di realizzazione consentiranno alla stazione di Santiago Calatrava di entrare in funzione entro il 2011;

**Masterplan area nord:** nel corso del 2008 sono state attuate le attività propedeutiche alla definizione del Masterplan dell'Area Nord che costituisce uno snodo di rilevanza strategica per la mobilità urbana ed extraurbana (convergono in tale area AV, rete ferroviaria nazionale e locale, metropolitana di superficie, CIM);

**Sviluppo del trasporto ferroviario metropolitano su tragitti di media distanza:** nel 2008 è stato attuato il progetto di fattibilità per l'elettrificazione della linea Reggio – Bagnolo e Reggio S. Lazzaro (metropolitana di superficie). Il nuovo sistema sarà costruito da un moderno trasporto su rotaia a trazione elettrica e costituisce il primo passo verso la graduale sostituzione degli attuali collegamenti;

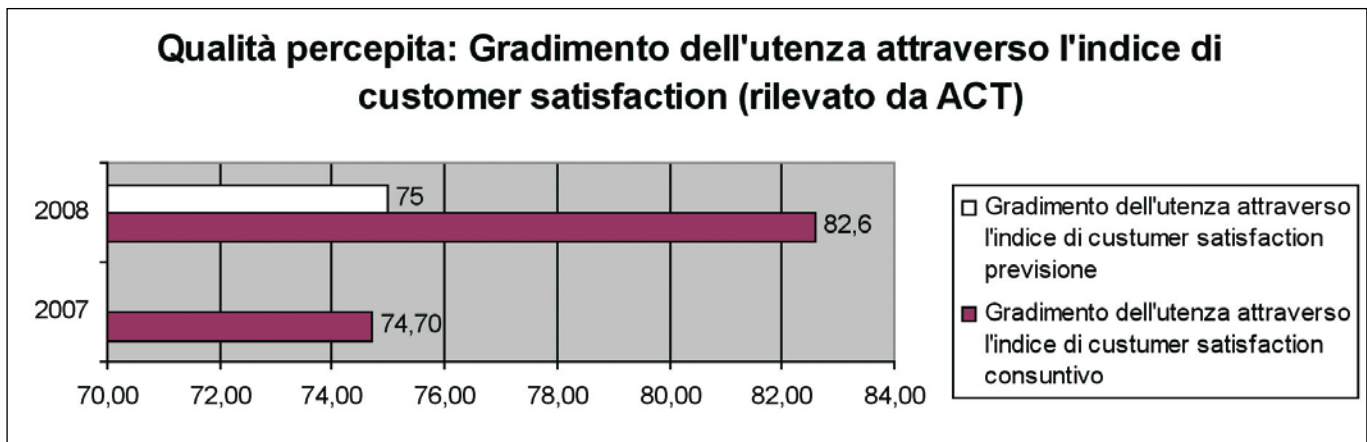
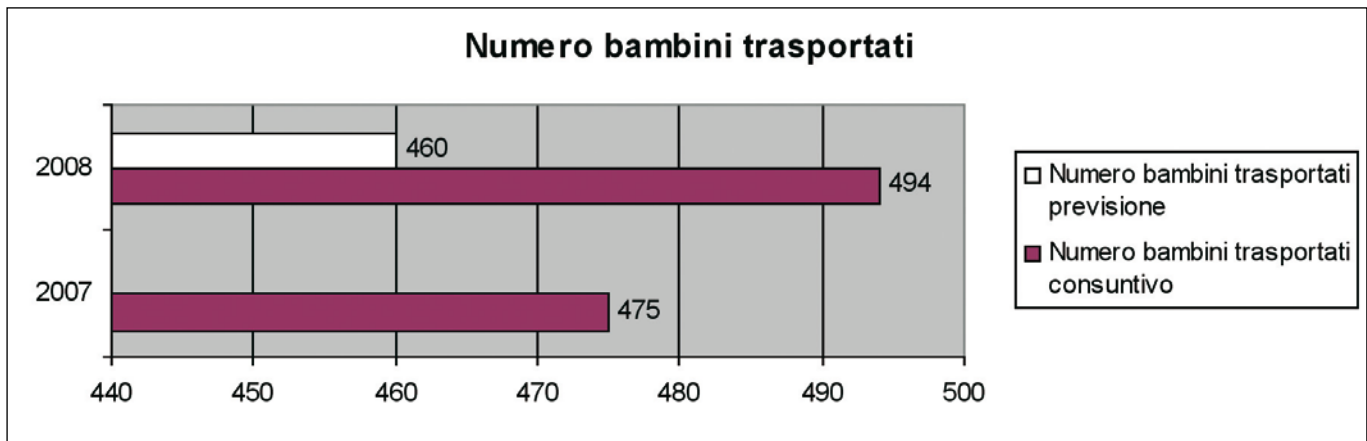
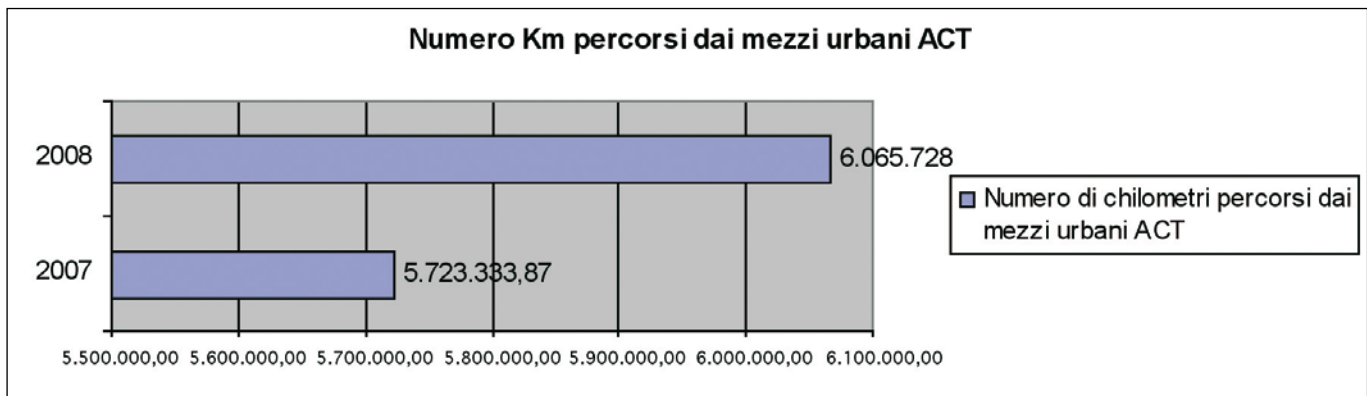
**Potenziamento del trasporto pubblico su gomma e su ferro:** cresce la soddisfazione degli utenti di ACT per il servizio di trasporto pubblico. Il livello di soddisfazione dei clienti si attesta su 82.6 punti su scala 1/100. Un dato molto importante superiore a quello del 2007 e che ha avuto un forte aumento anche grazie ad iniziative come l'incremento del servizio Minibus. L'indagine sul livello di gradimento del servizio pubblico è stata presentata da ACT e Customer Asset Improvement.

**Completamento dello studio-analisi per i primi interventi di preferenziazione del TPL.** Nel 2008 sono stati raggiunti 6.60 Km di corsie preferenziali.

**Attivazione di una nuova linea di Minibus "H":** il suo tragitto si sviluppa fra il capolinea del parcheggio Stadio Giglio e quello dell'arcispedale Santa Maria Nuova.

## QUANTO COSTA

COSTI E RICAVI CORRENTI	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Sistema di trasporto pubblico</b>					
Costi	1.348.578,71	1.031.332,98	1.538.182,98	506.850,00	1.149.897,05
Ricavi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costi netti	1.348.578,71	1.031.332,98	1.538.182,98	506.850,00	1.149.897,05



# Mobilità ciclabile

La componente ciclabile nel sistema della mobilità di Reggio Emilia riveste un peso significativo. In termini di ripartizione modale interessa oltre il 15% degli spostamenti complessivi.

Le principali criticità nel sistema possono essere individuate non in termini di dotazione infrastrutturale (Reggio Emilia è ai primi posti a livello nazionale), ma nella necessità di garantire una adeguata continuità ai percorsi e opportuni standard di sicurezza, anche in relazione alle conflittualità tra utenti deboli (ad esempio con i pedoni).

Queste le ragioni che hanno portato alla definizione del Piano della Mobilità ciclistica di Reggio Emilia, recepito dal Piano della Mobilità come sua componente strutturale, con l'obiettivo di realizzare una rete caratterizzata dalla continuità e dalla connessione sistematica con le polarità importanti, razionale nei suoi percorsi, riconoscibile da tutti gli utenti della strada, sicura e gerarchizzata.

## I nostri obiettivi

- **Realizzazione dei percorsi previsti nel Piano della Mobilità Ciclistica**
- **Adeguamento del sistema esistente ai più alti standard europei**

## Cosa abbiamo fatto

Sulla base delle indicazioni definite dal Piano della mobilità ciclistica (Biciplan), si è provveduto, nel corso del 2008, all'estensione della rete delle piste ciclabili, all'adeguamento di standard tecnici e alla realizzazione di una nuova segnaletica, in grado di contraddistinguere ogni itinerario con un numero e un colore.

I km di piste ciclabili sono passate nel complesso da 129 km del 2007 a 143

km del 2008, portando la nostra città al primo posto in Italia per Km di piste ciclabili per abitante.

I principali interventi strutturali attuati riguardano:

- Completamento 1° stralcio pista ciclopedonale Fogliano – Buco del Signore;
- Completamento Pista ciclopedonale lungo Crostolo sponda sx: Via Ardigò/Vasca Corbelli, Ponte S. Pellegrino/Ponte S. Claudio, Via Emilia all'Angelo/Via XX Settembre, Ponte Ferroviario/confine Comune Cadelbosco;
- Avvio lavori pista ciclopedonale Via dei Gonzaga/Via Ferri/Via Sichel
- Avvio lavori ciclopedonale di collegamento delle varie zone della frazione di Gavassa;
- Avvio lavori ciclovia verde da via Petrella a Pratofontana;
- Avvio lavori pista ciclopedonale Cella;
- Avvio lavori pista ciclopedonale su via Marx a Roncocesi.
- Progettazione esecutiva pista ciclopedonale Via F.lli Rosselli
- Progettazione esecutiva pista ciclopedonale Via Benedetto Croce

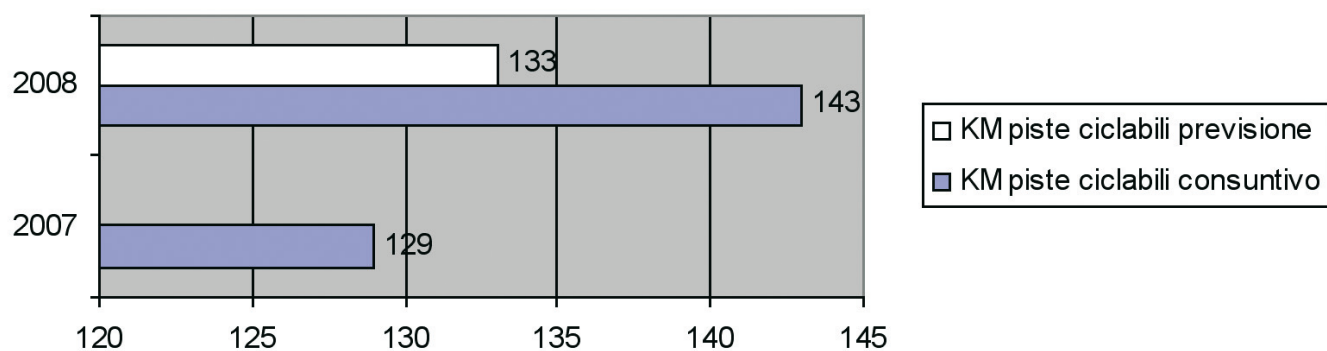
Sono stati inoltre implementati i servizi di promozione ed educazione all'uso della bicicletta:

- "Bi-città" e "Pronto intervento bici";
- attivazione di nuove stazioni di Bike Sharing, servizio di noleggio biciclette automatizzato;
- estensione del progetto "Bicibus" che oggi vede il coinvolgimento di 17 Scuole Primarie e la partecipazione di 585 ragazzi. Dei 143 chilometri attuali di piste ciclopedonali i bambini del BiciBus e PediBus ne hanno percorso circa 55.

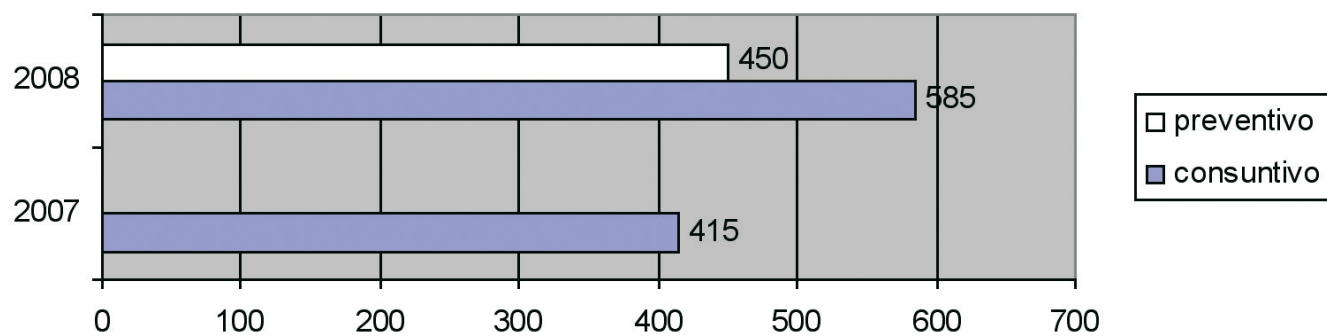
## QUANTO COSTA

<b>COSTI E RICAVI CORRENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Mobilità ciclabile</b>					
Costi	355.162,08	395.500,75	404.216,12	8.715,37	416.035,66
Ricavi	2.100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costi netti	353.062,08	395.500,75	404.216,12	8.715,37	416.035,66
<b>SPESE PER INVESTIMENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Mobilità ciclabile</b>					
Spese investimenti	5.766.277,03	1.150.000,00	1.202.969,23	52.969,23	1.900.000,00

### KM piste ciclabili



### N° bambini che utilizzano il bicibus



# Gestione della domanda di mobilità (Mobility Management)

La sostenibilità nei comportamenti va perseguita attraverso una serie di misure di tipo gestionale e promozionale. Si tratta quindi di incentivare, nei comportamenti dei cittadini, l'utilizzo di modalità a basso impatto ambientale (bicicletta e TPL), l'uso efficiente dell'automobile (car-pooling e car sharing), e di permettere una differente organizzazione dei tempi e degli orari della città.

## I nostri obiettivi

- **Modificare i comportamenti dei cittadini**
- **Modificare strutturalmente la domanda di mobilità**

## Cosa abbiamo fatto

Progetti per la mobilità sostenibile: Progetto I.C.B.I., Progetto Metano, Car

pooling e Car sharing, incentivi per la conversione a gas di veicoli alimentati a benzina, accordo regionale di programma sulla qualità dell'aria

Promozione di un programma di iniziative in occasione della Settimana Europea della Mobilità che ha previsto la realizzazione di diverse iniziative sul tema della messa in sicurezza della strada

Partecipazione del Comune di Reggio Emilia come capofila al progetto Interreg "MMOVE": finalizzato al confronto con le buone pratiche presenti in Europa

Definizione del progetto "Conciliare", che permetterà, attraverso l'attivazione della Consulta dei Tempi e degli Orari, il coinvolgimento delle istituzioni ed associazioni del territorio secondo la logica del c.d. "mainstreaming".

## QUANTO COSTA

<b>COSTI E RICAVI CORRENTI</b>	2007 consuntivo	2008 preventivo	2008 consuntivo	2008 varianza	2009 preventivo
<b>Gestione della domanda di mobilità (Mobility management)</b>					
Costi	129.123,33	392.641,37	369.356,59	-23.284,78	787.947,78
Ricavi	3.000,00	0,00	0,00	0,00	456.892,60
Costi netti	126.123,33	392.641,37	369.356,59	-23.284,78	331.055,18
<b>SPESE PER INVESTIMENTI</b>					
<b>Gestione della domanda di mobilità (Mobility management)</b>					
Spese investimenti	56.000,00	4.750.000,00	0,00	-4.750.000,00	0,00

