



Reggio Emilia, 16/09/2019

trasmissione via mail

Spett.le

**Regione Emilia-Romagna**

via Aldo Moro, 30 - 40127 Bologna

alla c.a. di

Assessore Raffaele Donini

Oggetto: **Osservazione del Comune di Reggio Emilia al Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna in fase di adozione**

Il Comune di Reggio Emilia,

- visti i documenti del PRIT2025 in fase di adozione;
- tenuto conto che, come noto, ha adottato con deliberazione di Giunta Comunale I.D. n. 79 dell'11/04/2019 il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS – in aggiornamento del PUM 2008, e che, nell'ambito di tale elaborazione, ha potuto analizzare e sviluppare i temi di mobilità alla scala locale con adeguati approfondimenti tecnici e valutativi,

invia la presente osservazione ai documenti del PRIT 2025.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti ed approfondimenti.

Cordiali saluti.

L'assessora alle Politiche  
per la Sostenibilità  
Carlotta Bonvicini

*Carlotta Bonvicini*



## OSSERVAZIONE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA AL PRIT2025

Visti gli elaborati del **PRIT 2025**, il Comune di Reggio Emilia ne condivide pienamente sia gli **aspetti generali** che gli **obiettivi** di Piano.

In particolare apprezza l'impegno del piano di trovare maggiori relazioni con gli altri strumenti ed ambiti di pianificazione, in particolare con quelli alla **scala urbana**, e di individuare non solo risposte infrastrutturali ai problemi di mobilità, ma di lavorare per definire **corretti livelli di accessibilità delle merci e delle persone** in una logica di riduzione della necessità degli spostamenti e di indirizzo verso le *modalità più sostenibili*.

Per quanto riguarda gli **obiettivi**, in particolare si condivide l'attenzione al governo della **mobilità urbana** con l'individuazione di strategie finalizzate alla rimodulazione della ripartizione modale a favore del mezzo pubblico e della ciclabilità.

Nell'ambito della elaborazione del **PUMS adottato** il Comune di Reggio Emilia ha evidenziato e sviluppato diverse riflessioni in relazione alla situazione **locale e regionale**.

L'attuazione delle proposte del PUMS nei prossimi 10 anni dovrebbe determinare un forte impulso verso un assetto di mobilità sostenibile, con effetti rilevanti in termini di:

- diversione modale dai mezzi motorizzati privati a favore dei mezzi pubblici e della ciclopeditività,
- riduzione delle percorrenze nel centro abitato, dovuto sia agli effetti della diversione modale che alle politiche per favorire gli itinerari di aggiramento del nucleo urbano denso,
- accelerazione del processo di rinnovo dei mezzi motorizzati circolanti, favorendo la crescita della quota di veicoli LEV-ZEV,
- riduzione delle emissioni inquinanti, dovuta sia alla riduzione delle percorrenze che al rinnovo del parco circolante.

Ciò non toglie che vi saranno **alcune criticità** solo parzialmente risolte dagli interventi previsti dal PUMS, dati i limiti assunti nel Piano, che sono vincolati sia dalla capacità di spesa che dalle competenze dell'Amministrazione comunale sulle reti ed i servizi di trasporto. Si tratta di problematiche pienamente risolubili solo nel lungo periodo, oltre l'orizzonte di competenza del PUMS, ma sulle quali è necessario lavorare fin da subito, ricercando la massima collaborazione degli altri Enti/Società competenti, fra i quali la Regione è il principale interlocutore.

Fra queste problematiche si citano in particolare:

- il ruolo della **Fermata AV Mediopadana**,
- l'auspicato **incremento dell'efficacia delle ferrovie provinciali**, finalizzato all'aumento di frequenza e di utenza servita, in relazione anche alla fermata AV Mediopadana ed ai suoi futuri sviluppi,



- la **minimizzazione dell'impatto ambientale e trasportistico** sulla realtà urbana del sistema ferroviario locale,
- Il miglioramento dell'**accessibilità alla rete autostradale**,
- l'**alleggerimento del traffico di attraversamento nelle frazioni** situate lungo i principali assi interurbani.

Nel seguito sono esaminate le singole problematiche citate.

## IL SISTEMA FERROVIARIO E L'INTERMODALITA'

### La stazione AV Mediopadana

#### Situazione attuale

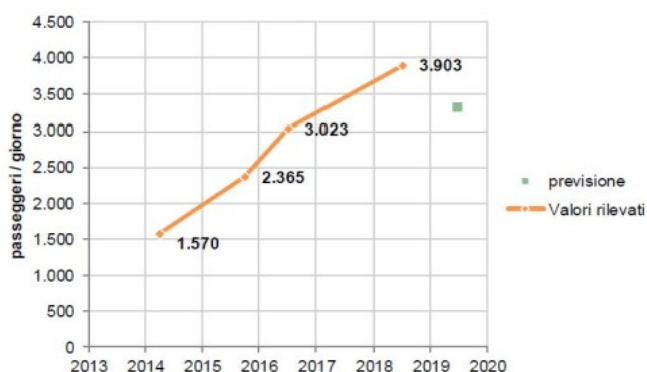
La nuova **Stazione AV Mediopadana di Reggio Emilia**, inaugurata nel **2013**, ha modificato il ruolo della città di Reggio Emilia nel panorama nazionale determinando un significativo incremento dell'accessibilità alle grandi reti di comunicazione.

Da un punto di **vista trasportistico**, la stazione AV Mediopadana è l'unico punto intermedio di accesso alla linea veloce Milano Bologna e si propone come struttura a servizio non tanto della sola area reggiana, ma di un più ampio bacino sovraregionale, approssimativamente definito dalle città di Piacenza, Cremona, Mantova e Modena.

In una **chiave urbanistica**, la stazione si configura sia come un elemento di riferimento che segna il territorio (*landmark*) grazie al progetto dell'architetto Calatrava, sia una importante opportunità in termini di sviluppo economico, turistico e sociale per Reggio Emilia potendosi configurare come un nodo/porta di accesso alla città in cui accentrare funzioni e servizi sempre alla scala sovralocale.

Dal momento dell'inaugurazione, la stazione ha registrato **rilevanti tassi di crescita** sia in termini di domanda sia di offerta, superando le previsioni.

Nell'ultimo quadriennio si è passati da circa 1.600 a **circa 3.900 passeggeri/giorno**, cioè approssimativamente da 0,5 a 1,5 milioni di passeggeri/anno con un'offerta che da **31** è aumentata a **53 treni al giorno**.



Trend del numero di passeggeri/giorno

Le fasce orarie servite sono progressivamente aumentate e l'offerta durante la mattina e nel pomeriggio si è ormai consolidata con due coppie/ora di treni per direzione (una per ciascun operatore).



Il Comune di Reggio Emilia, a partire dal 2014, ha condotto annualmente delle indagini presso la stazione AV Mediopadana con l'obiettivo di analizzare ed evidenziare le caratteristiche salienti dell'utenza servita.

Per quanto riguarda l'**accessibilità** locale si confermano nel corso del quadriennio la tendenza a raggiungere la stazione Mediopadana con i **mezzi privati (83%** dei viaggiatori) e l'importante quota di **accompagnamento in auto** mediamente negli anni prossima al **40%**.

Dal punto di vista del **trasporto pubblico**, l'accessibilità locale alla stazione è garantita in parte dal **servizio ferroviario regionale** della linea **Reggio Emilia-Guastalla**, esercito da TPER, ed in parte dalla rete del TPL urbana, gestita da SETA.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale, l'orario del servizio è costituito da due coppie di corse nei giorni feriali, che si riducono nei festivi a sole 4 coppie sostitutive con bus.

L'orario **non è cadenzato e presenta irregolarità nella frequenza del servizio**, che non semplificano la definizione delle corrispondenze con i servizi di rango superiore.

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico urbano**, decisamente maggiore risulta la frequenza di transito delle due autolinee 5 e 9, che garantiscono complessivamente 163 corse nei giorni feriali e 105 in quelli festivi. Le corse presentano regolarità di percorso, con rare eccezioni nelle fasce orarie di punta o serali.

Inoltre nell'ultimo anno, uno dei due operatori del servizio AV ha attivato anche un servizio di adduzione alla stazione mediante autobus extraurbani, collegando la stazione Mediopadana con le città di Parma, Modena, Carpi, Mantova e Cremona.

Si rileva che il **mezzo pubblico** (taxi inclusi) è utilizzato **solo dal 17%** dei viaggiatori e, in ogni caso, **l'utilizzo delle modalità sostenibili** (Tpl e ciclabilità) nei tragitti da e per la stazione **rimane residuale** rispetto all'impiego del veicolo privato.

Questo fatto ha determinato, in concomitanza con la crescita dell'utenza della stazione, una crescente domanda di sosta.

Per una prima risposta a questa criticità nel **breve periodo**, l'Amministrazione ha lavorato ad un progetto di riorganizzazione delle aree a parcheggio a servizio della stazione.

Alla fine del **2018** è stato approvato il progetto esecutivo per un primo ampliamento della dotazione di sosta, oggi di circa 930 posti auto, che raggiungerà circa i **1.200 posti auto** entro il 2020. La sosta, ad oggi non soggetta ad alcuna regolamentazione, sarà organizzata con aree a pagamento, corsie kiss&ride e stalli riservati agli aventi diritto (NCC, taxi, forze dell'ordine, disabili).

Al fine di migliorare e qualificare l'accessibilità della stazione Mediopadana con collegamenti più rapidi ed efficienti con la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico e ciclabile e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori, **il PUMS inoltre ha previsto la realizzazione diversi interventi alla scala locale** (linea di forza nord-sud, progetto "Tappeto Rosso" -vedi PUMS-Relazione di Piano-par. 8.1 e cap 10).

#### Possibili sviluppi del Nodo Mediopadano nel medio-lungo periodo



Nel **lungo periodo**, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il ruolo di porta di accesso alla città della stazione, è stato completato uno studio di fattibilità<sup>1</sup> che prevede la realizzazione di un nuovo nodo di interscambio gomma/ferro in corrispondenza della stazione AV. Lo studio si basa su approfondite analisi effettuate dal 2014 al 2018 che confermano l'esistenza di **un ampio insieme di opportunità di sviluppo** associate ad un "oggetto territoriale" innovativo, basato sulla compresenza di più funzioni, potenzialmente sinergiche tra loro e riconducibili non soltanto alle pure necessità di intercambio, ma anche alla valorizzazione delle eccezionali condizioni di accessibilità nazionale, generate dalla presenza del nodo AV.

Il nuovo nodo prevede in corrispondenza della stazione AV, come elemento primario **una nuova area di servizio autostradale**, a cui sono lo studio di fattibilità associa diversi possibili schemi funzionali di interscambio.

Un **primo schema** riguarda il **P+R ferroviario** con la possibilità di parcheggiare la propria autovettura per periodi medio-lunghi, usufruendo dei servizi presenti nel nodo, (ristoro, officina) e proseguendo il proprio viaggio in treno. Ciò richiede in linea di principio la presenza di un'area di sosta segregata dall'area di servizio propriamente intesa, dalla quale sia possibile uscire anche in direzione opposta a quella di provenienza iniziale: tale funzionalità può essere ottenuta introducendo un controllo automatizzato degli accessi al parcheggio (Telepass), da utilizzarsi sia per gestire le manovre di uscita/ingresso in autostrada, sia, eventualmente, per tariffare la sosta in funzione della permanenza all'interno del parcheggio. Un parcheggio così configurato sarebbe idoneo all'insediamento di servizi accessori per le autovetture in sosta (officina, autolavaggio), ed anche all'insediamento di ulteriori funzioni rivolte all'utenza in arrivo (ad es. autonoleggio), la cui presenza costituirebbe fra l'altro un utile elemento di presidio della struttura.

Un **ulteriore schema** funzionale che è possibile associare all'area di servizio autostradale, è il **kiss&ride**, che non prevede lo stazionamento veicolare di lungo termine ma, dovendo consentire l'inversione di marcia, si correla comunque alla presenza di varchi di uscita/ingresso in autostrada ed alle possibilità di circuitazione interna all'area di sosta. La compresenza delle funzioni P+R e K+R all'interno di questo comparto funzionale determina peraltro la necessità di differenziare le tariffe d'uso del parcheggio (possibilmente rendendo gratuiti i primi 30 minuti).

È **inoltre possibile** aggiungere uno schema funzionale di **park&ride urbano (P+Ru)**, finalizzato alla connessione tra l'autostrada e la rete TPL della città. Le caratteristiche richieste alla struttura sono in questo caso simili a quelle del caso P+R ferroviario, con l'unica avvertenza di garantire l'accessibilità pedonale dall'esterno. È inoltre necessario che la struttura tariffaria applicata sia compatibile con le necessità espresse da un segmento di domanda diversamente configurato sotto il profilo sia della durata media dello stazionamento, sia della disponibilità a pagare.

**Da ultimo**, è possibile ipotizzare che il nodo sia attrezzato per ospitare una fermata di servizi bus di feederaggio di medio-lungo raggio, ad instradamento prevalentemente autostradale". Il corrispondente schema funzionale, deve tener conto della possibile installazione o di una semplice area di fermata per linee in transito autostradale oppure di un'area di sosta/capolinea per linee attestata (come ad esempio servizi bus autorizzati operanti come feeder di medio raggio ai servizi ferroviari AV)

<sup>1</sup> "Nodo di Interscambio stazione AV Mediopadana – Studio di fattibilità- Aggiornamento 2018" – Studio META s.r.l.



In sintesi, facendo riferimento ad un assetto funzionalmente completo – da ottenersi presumibilmente a medio-lungo termine e in accordo con altri soggetti esterni all'Amministrazione Comunale (ANAS, FFSS, Regione Emilia Romagna, Provincia di Reggio Emilia, ...) - il nodo dovrebbe essere composto dai tre elementi che seguono:

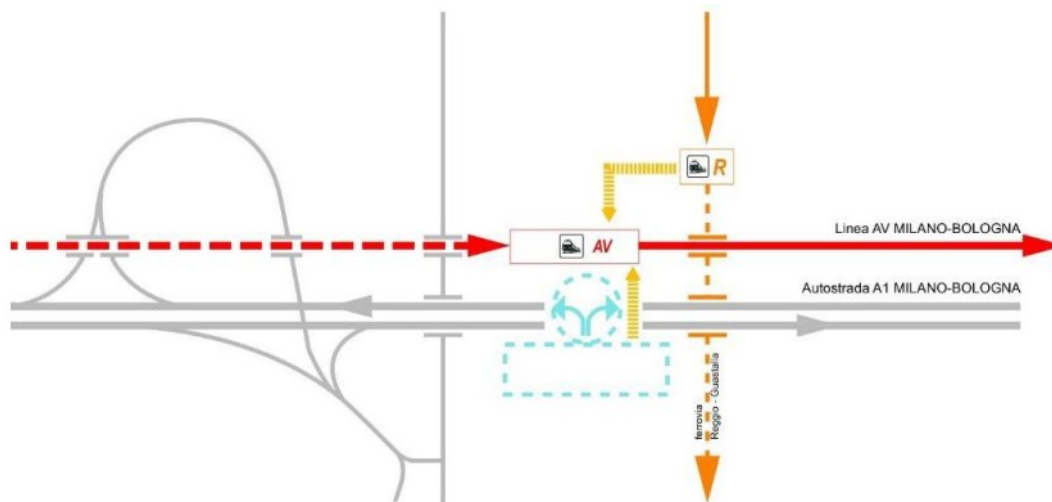
- area di sosta autostradale, dotata dei normali servizi di supporto ai viaggiatori (ristoro, ecc.);
- parcheggio di interscambio, rivolto sia alla stazione AV che alla città (park&ride urbano), eventualmente dotato di servizi orientati allo stazionamento veicolare (ad es. autofficina, colonnine di ricarica per veicoli elettrici, ecc.);
- fermata/autostazione a servizio dei bus ad instradamento autostradale.

Nello specifico lo schema completo prevede:

- A. l'inserimento di un parcheggio multipiano sul versante sud dell'autostrada A1 con funzione di area di servizio per i mezzi leggeri da porre in copertura;
- B. la previsione di una nuova viabilità urbana di adduzione al parcheggio multipiano e di scavalco della linea ferroviaria Regionale;
- C. la possibilità di attrezzare il nodo con la previsione di caselli di esazione del pedaggio autostradale di tipo automatico;
- D. la possibilità di interessare gli spazi sottostanti l'edificio AV Mediopadana quale parcheggio elitario direttamente connesso con i previsti caselli autostradali;
- E. la completa integrazione pedonale dei nuovi servizi con le infrastrutture presenti.



*Rendering del nuovo Nodo Mediopadano*



Schema funzionale del nuovo Nodo Mediopadano nell'ipotesi finale

In conclusione, le analisi di fattibilità condotte nell'ambito dello studio hanno evidenziato che il **nuovo nodo infra-strutturale** potrà costituire un'importante occasione di sviluppo, derivanti non solo dalle sue funzioni di sosta/interscambio modale, ma anche **dalla sua accessibilità** e dalla conseguente possibilità di sviluppare al suo intorno funzioni di carattere terziario.

Lo sviluppo anche parziale di queste funzioni consentirebbe di trasformare il nodo in una vera e propria **“porta” dell'intera area mediopadana**, e quindi anche della città di Reggio Emilia, nei confronti del resto del paese. Le sinergie derivanti dal ravvicinamento delle singole funzioni è potenzialmente in grado di produrre benefici per tutti i soggetti coinvolti

### **Il servizio ferroviario provinciale**

L'esistenza in provincia di Reggio Emilia, oltre alla linea storica MI-BO, di tre ferrovie locali che hanno come perno il comune capoluogo, costituisce una **situazione unica** rispetto a tanti altri territori rappresentando una **infrastruttura a stella** in grado di coprire territorialmente buona parte della provincia e di collegarsi ad importanti realtà extraprovinciali.

Di fatto il sistema ferroviario locale, oltre che a connettere le due stazioni principali (Reggio Centro e Mediopadana, collega rilevanti centri urbani (Scandiano, Casalgrande, Cavriago, Novellara), ed assume anche una valenza che travalica la provincia stessa collegandosi con Sassuolo, e quindi con il distretto ceramico, e con Guastalla, a sua volta connessa con la ferrovia con Parma, Suzzara, Ferrara e Ravenna.

La linea ferroviaria per Sassuolo e –marginamente- quella per Guastalla sono interessate/vincolate **dal transito di convogli merci**; in particolare sulla linea per Sassuolo è utilizzata con medio/alta frequenza dai treni merci diretti allo scalo ferroviario di Dinazzano.

In realtà, da dati più recenti, risulta che **i treni in servizio merci circolano dal 2007 esclusivamente sulla tratta Casalgrande-Reggio Emilia**, in quanto sulla linea Reggio Emilia-Guastalla è in essere solo un servizio che porta materiali ferrosi (coils), in arrivo da Ravenna via Ferrara-Suzzara e che transita dalla stazione di Guastalla allo scalo di San Giacomo **solo** come manovra.



Già il **PUM 2008** di Reggio Emilia **aveva a lungo ragionato sull'utilizzo delle linee ferroviarie in un'ottica locale**, ipotizzando vari passaggi tra cui l'incremento delle frequenze sulla tratta Sant'Ilario-Reggio E.-Rubiera della linea storica ad integrare il Servizio Ferroviario Regionale, l'elettificazione delle tre linee regionali da/per Ciano, Guastalla e Sassuolo ed il passaggio a **regimi di circolazione misti tram-treno** sulle linee regionali per consentire la coesistenza di servizi ferroviari di media percorrenza con quelli tranviari a scala urbana/suburbana.

La normativa ferroviaria italiana su quest'ultimo tema non ha però registrato in questi anni dei passi in avanti significativi e la circolazione mista di tram e treni su una stessa linea non risulta ad oggi fattibile; così che la scelta è necessariamente fra due alternative:

- mantenere il regime ferroviario e investire sull'assetto e sull'efficacia delle linee (attualmente con livelli di utenza insufficienti), avviando i programmi di elettrificazione, di ammodernamento dei sistemi di sicurezza, di eliminazione dei passaggi a livello e di mitigazione dell'impatto ambientale nell'area urbana (inserendo ad esempio barriere antirumore);
- programmare la trasformazione della tratte urbane/suburbane in linee metrotranviarie, con un incremento significativo delle frequenze e della densità di fermate. Questa ipotesi è stata analizzata nella Relazione Preliminare del PUMS al paragrafo 7.2.4 valutandone in modo preliminare oneri e benefici.

**Certo è che il procrastinarsi di questa scelta, mantenendo l'assetto attuale di servizio e gli attuali livelli di domanda, lascia inalterati i problemi di scarsa efficacia trasportistica delle tre linee e quelli di impatto ambientale sui quartieri attraversati.**

Certamente oggi non si riscontrano grandi numeri nella domanda (circa **2 mila passeggeri al giorno** per ciascuna linea locale), ma occorre valutare che alcuni dei centri della Provincia serviti dalla ferrovia sono anche serviti dai servizi su gomma e comunque l'obiettivo è quello di portare sul trasporto pubblico nel suo complesso anche nuove quote di domanda dall'auto privata.

Partendo dalle esperienze in altre città o aree metropolitane, che indicano che il passaggio della frequenza delle corse alla mezz'ora (nelle fasce orarie di punta) ed il loro cadenzamento sono un passaggio fondamentale per innalzare il livello di servizio ed acquisire nuove quote di utenza, ed assumendo l'ipotesi di poter programmare sulle tre linee un servizio con frequenze alla mezz'ora nelle fasce orarie di punta con convogli da **300÷500 posti**, si ottiene una capacità di servizio di circa 800÷1.000 posti all'ora per direzione.

Questo significa che, per garantire una ragionevole efficacia economica del servizio, occorre raggiungere un livello di domanda nell'ora di punta di **quasi 700 passeggeri** (nel verso di massima domanda, cioè dall'esterno verso Reggio Emilia) e la linea che potenzialmente presenta una domanda sui livelli ipotizzati è quella da **Sassuolo**.

Dalle valutazioni effettuate nell'ambito del PUMS si è stimato che per ottenere i livelli di domanda ipotizzati appare necessario:

- garantire la frequenza di 30' in fascia di punta e una adeguata regolarità del servizio. Considerando le possibili interferenze dovute al transito di convogli merci, **diventa dirimente ed indispensabile instradare i convogli merci sul nuovo collegamento Marzaglia-Dinazzano**, previsto dal PRIT 98, dal PRIT 2025 in fase di adozione e dal PTCP della Provincia di Reggio Emilia. Tutto questo comporta, oltre alla già prevista elettrificazione, la realizzazione di **punti**





**di incrocio** lungo la linea e/o tratti in parziale raddoppio, interventi la cui fattibilità è allo stato ancora da verificare;

- acquisire quasi interamente la domanda sistematica che attualmente utilizza i servizi bus, servizi che ovviamente presentano una migliore distribuzione delle fermate sul territorio,
- acquisire anche una quota di domanda sistematica che attualmente utilizza l'auto, incrementando i filtri di accesso e sosta nell'area centrale di Reggio Emilia; in particolare andrebbero ridotti gli spostamenti auto+minibù, che sono un'alternativa molto efficiente per l'utenza rispetto allo spostamento con il treno, date la gratuità della sosta nei parcheggi di interscambio e del servizio minibù e date le alte frequenze dei minibù.

Gli **scenari** che si potrebbero configurare possono pertanto essere **diversi**.

Nell'ambito dello studio sullo scenario alternativo "Diversione Modale" del PUMS è stato approfondito **un'ipotesi progettuale** che pone al centro la trasformazione dell'attuale sistema ferroviario locale prevedendo il collegamento della linea da Sassuolo con quella per Ciano.

In questo caso occorrerebbe prolungare sistematicamente il servizio da Sassuolo almeno fino alle stazioni di via Fanti e Santo Stefano per servire meglio gli studenti diretti negli istituti scolastici vicini a tali fermate e in generale gli utenti diretti in città, senza necessità di interscambiare con la linea per Ciano.

Il capolinea occidentale della linea da Sassuolo potrebbe essere collocato a Reggio Santo Stefano, oppure in alternativa alla stazione di Cavriago o Barco (in Comune di Bibbiano), creando un'unica linea "passante" riunificata Sassuolo-Reggio E.-Cavriago/Barco, con il capolinea occidentale attrezzato per la corrispondenza con le linee provenienti da Montecchio Emilia e dall'alta Val d'Enza.

Lo schema di esercizio ipotizzato potrebbe prevedere –in prima ipotesi- nelle fasce orarie di punta una frequenza alla mezz'ora nella tratta Sassuolo-S.Stefano e una frequenza all'ora nella tratta S.Stefano-Cavriago/Barco.

In questo scenario per la linea da Guastalla l'ipotesi è il mantenimento del servizio attuale, delegando sostanzialmente alle linee bus urbane il collegamento fra stazione AV Mediopadana e il centro città.

**Un'altra ipotesi** potrebbe essere invece il collegamento diretto tra la linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia e la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla presso la stazione storica di Reggio Emilia.

Infatti, da prime verifiche, risulta essere tecnicamente realizzabile una **connessione infrastrutturale** che determinerebbe il taglio dell'intero fascio dei binari della direttrice storica MI-BO, in corrispondenza della stazione storica, e che sarebbe molto importante in quanto funzionale ad un collegamento diretto della linea da Sassuolo con la stazione AV Mediopadana e, quindi, a connettere l'intero sistema delle tre linee ferroviarie locali, che allo stato attuale nella stazione storica non sono comunicanti.

La realizzazione di questa infrastruttura era inizialmente subordinata all'operatività della linea Alta Velocità e quindi al conseguente spostamento di quote di traffico ferroviario dalla linea storica MI-BO, condizione che oggi si presenta reale e concreta.

Queste sono le ipotesi elaborate nell'ambito del **PUMS** in una ottica di sfruttamento delle potenzialità delle linee ferroviarie locali.



Se diversamente analizziamo **la presenza di questa rete ferroviaria** sul territorio non in termini di opportunità, ma **in termini di impatti significativi** sulla mobilità urbana e dal punto di vista ambientale, le riflessioni sono le seguenti.

Le tre linee ferroviarie presentano:

- mediamente una coppia di corse all'ora per servizio passeggeri nelle fasce orarie di punta, ai quali si aggiungono i transiti di convogli merci sulla linea per Sassuolo e –marginalmente- su quella per Guastalla;
- una serie di passaggi a livello (PL) che hanno indicativamente due chiusure all'ora nelle fasce orarie di punta, oltre alle chiusure per i transiti dei convogli merci e che quindi interferiscono pesantemente con la viabilità urbana.

In **termini di impatti sulla mobilità urbana e sull'ambiente** le **criticità maggiori** riscontrate sono:

- i passaggi a livello sulla linea **per Ciano**, che interrompono tutti gli itinerari di accesso al centro dal quadrante nord/ovest in particolare sulla via Emilia all'Angelo;
- i due passaggi a livello sulla linea **per Sassuolo**, che interrompono due importanti direttrici di accesso al centro da sud/est (via Emilia Ospizio e via Papa Giovanni XXIII).
- l'impatto ambientale, in particolare dal punto di vista acustico, del transito dei convogli in **zone residenziali dense** soprattutto per:
  - la prima tratta della linea Reggio Emilia-Sassuolo, che –lasciato il fascio di binari di stazione- percorre una tratta di circa 2 km in piena città, con grave impatto sulle residenze soprattutto durante il transito dei convogli merci,
  - la prima tratta della linea Reggio Emilia-Guastalla, in corrispondenza del deposito ferroviario di via Talami.

Al fine di approfondire **gli impatti del sistema ferroviario sul sistema della mobilità locale**, l'Amministrazione Comunale ha recentemente commissionato uno "Studio di pre-fattibilità" per verificare la possibilità di ottimizzare i tempi di **funzionamento dei passaggi a livello in via Emilia all'Ospizio, via Papa Giovanni XXIII e via Emilia all'Angelo**", di cui si riportano in estrema sintesi le risultanze.

La specifica casistica dei Passaggi a Livello di via Emilia all'Ospizio, via Papa Giovanni XXIII e via Emilia all'Angelo interessa, in particolare, due assi viari semicentrali caratterizzati da flussi veicolari e ciclo-pedonali di media consistenza e le linee ferroviarie Reggio Emilia – Sassuolo (54 treni/giorno feriale) e Reggio Emilia – Ciano d'Enza (20 treni/giorno feriale).

Le **interferenze indotte** dai transiti ferroviari penalizzano la mobilità cittadina determinando **perditempo totali rilevanti**, soprattutto per la linea Reggio E. – Sassuolo, stimabili nell'ordine di **400 ore nell'arco di una giornata** per il PL di via Emilia all'Ospizio, mentre si stimano **250 ore** perse/giorno al PL di via Giovanni XXIII e **180 ore** perse/giorno al PL di via Emilia all'Angelo.

Tale effetto è cresciuto negli ultimi anni, sulla linea per Sassuolo, per la corrispondente evoluzione delle circolazioni dei **treni merci**. Nel caso di transito delle massime composizioni merci, infatti, in ragione della limitata velocità di marcia (max 50 km/h rispetto ai 70 km/h dei treni viaggiatori) e della lunghezza dei convogli (fino ad oltre 450 m), possono verificarsi **singole durate di chiusura delle barriere del PL anche di oltre 5 minuti**, con pesanti ricadute sulla mobilità e sull'ambiente.



Nel periodo diurno **risulta fondamentale il ruolo della ferrovia per la componente viaggiatori**, sistematici ed occasionali. Se, per diminuire le interferenze con la mobilità urbana, si volesse perseguire la riduzione dei servizi ferroviari offerti negli intervalli di punta e/o l'eliminazione di fermate (ad esempio, la fermata all'Ospizio o all'Angelo), si avrebbe una grave incoerenza rispetto agli **obiettivi primari della mobilità sostenibile**, creando disagi per l'utenza, ancorché ad oggi limitata.

**Per ridurre i tempi di chiusura dei PL** è stata esaminata nell'ambito dello studio, grazie anche al fattivo contributo ed al confronto con FER, un'ipotesi di **modifica ai dispositivi di segnalamento (IS)**. Tale proposta si è rilevata, a sua volta, **non perseguibile** sia per la limitata distanza fra i PL e sia per la stessa presenza delle fermate in vicinanza ai rispettivi PL oltre ad aver constatato che il posizionamento dei segnali relativi sia già al limite delle norme vigenti e non possa quindi essere ulteriormente ridotto.

La ricerca di mitigare le interferenze fra circolazioni ferroviarie e flussi veicolari, ha portato così ad individuare possibilità di recupero dei tempi di chiusura dei PL in **due specifiche azioni** fattibili nel breve periodo e tra loro abbinabili:

- la **“duplicazione” delle fermate** di Reggio via Emilia all'Ospizio e di Reggio via Emilia all'Angelo, con realizzazione di un secondo marciapiede nella direzione di marcia verso Reggio Emilia, svincolando così i tempi di fermata dalla chiusura dei rispettivi PL con l'effetto di riduzione di un minuto di chiusura per ciascun transito di treno viaggiatori in direzione Reggio Emilia. Ciò corrisponde ad un risparmio dei perditempo totali giornalieri per i veicoli stradali di **oltre 2.000 minuti** per il PL di via Emilia all'Ospizio e di **circa 1.600 minuti** per il PL di via Emilia all'Angelo;
- la **taratura del dispositivo di azionamento delle barriere**, per il PL di via Giovanni XXIII, con recupero di 10 secondi per ogni ciclo di chiusura, corrispondenti ad un recupero di perditempo totali al giorno di **765 minuti**.

Altri benefici sulla riduzione dei tempi di chiusura dei PL (per altro, molto contenuti in termini assoluti: circa 1 minuto totale/giorno) potrebbero derivare, in modo indiretto, alla futura entrata in servizio del nuovo materiale rotabile a trazione elettrica grazie alle migliori prestazioni in accelerazione e decelerazione dei treni.

Una **terza azione** dovrebbe invece mirare a **scenari infrastrutturali** di opere stradali a livelli differenziati (cavalcaferrovia o sottopassi), prospettabili nel medio-lungo periodo dovendo tenere conto tuttavia, sia della complessità progettuale, esecutiva e finanziaria sia delle possibili criticità ambientali e territoriali, in specifico per il PL di via Emilia all'Ospizio, lato periferia.

Questi ultimi interventi meriterebbero comunque un **apposito approfondimento preliminare** per valutare alcune prime opzioni di base.

**L'entità dei costi di investimento** delle varie proposte individuate dallo **studio** – a parte l'alternativa del nuovo materiale rotabile che, come detto, è associabile solo indirettamente alla problematica dei tempi di chiusura dei PL – varia da qualche centinaia di migliaia di Euro a diversi milioni di Euro. In particolare, l'importo relativo alle due proposte sopraindicate, fattibili nel breve periodo (nuovi marciapiedi e modifiche all'impianto IS per il PL 23 di via Emilia all'Ospizio e per il



PL 6 di via Emilia all'Angelo + taratura dispositivo di azionamento barriere per il PL 22 di via Papa Giovanni XXIII), totalizza all'incirca **0,46 M€** complessivi.<sup>2</sup>

Infine si segnala, nella consapevolezza del ruolo basilare del trasporto ferroviario merci sulla linea Reggio Emilia – Sassuolo per l'economia del comprensorio della ceramica e per l'efficienza della sua catena logistica, la ulteriore possibilità **di intervenire sul programma di esercizio del settore merci spostando, ad esempio, tracce dall'arco diurno nelle ore di punta quando l'interferenza con la mobilità veicolare è massima.**<sup>3</sup>

Il tema merita un adeguato approfondimento finalizzato a maturare **un'idea condivisa** tra gli enti, i territori ed i soggetti preposti alla gestione e all'esercizio, di come questo sistema possa essere ripensato e riorganizzato, anche nel lungo periodo.

Tutte queste valutazioni possono costituire un ulteriore tassello all'interno della riflessione che va fatta sull'intero sistema ferroviario locale, **in modo unitario**, evitando di compiere scelte episodiche sulla singola linea o infrastruttura.

Occorre pertanto avviare in modo congiunto tra enti un **approfondimento progettuale** che valuti **le potenzialità del sistema ferroviario locale** al fine di capire come utilizzare al meglio le risorse economiche disponibili e finalizzare gli investimenti per aumentare **in modo consistente e decisivo** il numero di utenti del trasporto pubblico.

In questo senso occorre pertanto **in via prioritaria** ragionare sia in termini di sistema con il resto del Tpl, sia di **eventuali cambi di tecnologie** (tram, tram-treno, ...), sia di **cambi di percorsi** (collegamento con Montecchio, deviazioni, nuove connessioni infrastrutturali e nuove stazioni per migliori collegamenti con i centri, ecc..).

La stazione Mediopadana rappresenta pertanto uno dei principali **NODI INTERMODALI** con valenza regionale e sovraregionale e le tre reti ferroviarie locali possono essere un sistema su cui investire per incrementare in modo decisivo il **numero di passeggeri trasportati** in coerenza con l'obiettivo **PRIT2025** dell'aumento del **50%**.

La nuova bretella **ferroviaria Dinazzano Marzaglia**, oltre che a mettere a sistema i due poli logistici di Dinazzano e Marzaglia, risulta **condizione indispensabile** per **liberare le linee Reggio-Sassuolo e Reggio – Guastalla dal transito di treni merci** al fine di:

- valorizzare questa linea ed il sistema delle ferrovie locali, insieme alla fermata Mediopadana, per il **trasporto passeggeri**;
- proteggere **ambientalmente** dal rumore, dall'inquinamento e dalle vibrazioni i quartieri residenziali densamente abitati a ridosso delle linee ferroviarie: quartiere santa Croce, quartiere di Ospizio e delle Acque Chiare,
- proteggere il **sistema della mobilità locale** dalle interferenze pesantissime determinate dalla presenza dei passaggi a livello con particolare riferimento a quelli di

<sup>2</sup> Nel caso di sostituzione delle 4 casse del PL di via Giovanni XXIII, il suddetto importo si incrementa di ulteriori 0,2 M€.

<sup>3</sup> Delle 36 tracce merci totali al giorno, 8 tracce sono distribuite dalle ore 8:00 alle 12:00, altrettante dalle ore 12:00 alle 20:00 mentre 20 tracce merci riguardano l'arco notturno dalle ore 20:00 alle ore 6:00.



via Emilia all'Ospizio ad est, di via Emilia all'Angelo ad ovest e di via Papa Giovanni XXIII,

- rendere compatibile il transito ferroviario con luoghi estremamente sensibili per la forte frequentazione di persone/passeggeri quali l'HUB rappresentato dalla stazione Mediopadana, lo Stadio, i quartieri residenziali di Santa Croce e via Adua.

**Altro progetto** in grado di produrre significativi miglioramenti sia in termini di risanamento ambientale, in particolare acustico, sia di riduzione degli impatti negativi sul traffico qualora venga riaperto il passaggio a livello della ferrovia Reggio E.-Guastalla in corrispondenza di via Ramazzini, è la possibile **delocalizzazione della rimessa/deposito treni di via Talami**, che potrebbe trovare una nuova collocazione in corrispondenza dell'attestamento del binario della linea Reggio E.-Guastalla al San Lazzaro.

**In conclusione**, in ragione delle considerazioni espresse, per **una effettiva valorizzazione del sistema delle linee ferroviarie regionali locali in un'ottica maggiore efficienza trasportistica e di integrazione** con i servizi di **tpl urbani e ferroviari**, si ritiene **come assoluta priorità** per il territorio locale **la realizzazione della bretella ferroviaria fra gli scali-terminal merci di Dinazzano e Marzaglia (MO)**, al fine di eliminare completamente il traffico merci dalle linee locali e potenziare il servizio passeggeri, eliminando l'impatto ambientale dovuto al loro transito. In particolare si fa riferimento al bacino passeggeri del territorio servito dalla linea Reggio-Sassuolo di valenza sovracomunale (Comuni di Scandiano e Casalgrande, che insieme raggiungono una popolazione di oltre 44.000 abitanti) e sovraprovinciale (nel Comune di Sassuolo, Modena anch'esso caratterizzato da solo da una popolazione di 40.000 abitanti).

Si richiede inoltre che, **fermo restando gli interventi e gli investimenti** sulle linee ferroviarie locali previsti dal PRIT (ad esempio l'elettificazione delle linee):

1. si preveda lo sviluppo di **studi e di progetti di adeguamento/modifica delle linee ferroviarie locali e dei servizi**, anche considerando la possibilità di eventuali cambi di tecnologie (tram, tram-treno), in accordo con gli enti locali, al fine di trasformare l'attuale infrastruttura delle ferrovie locali in un sistema di trasporto pubblico ad alta capacità, integrato con la rete del trasporto pubblico locale. Sistema in grado di servire efficacemente un bacino di utenza alla scala vasta e di connettere la stazione Mediopadana attuale ed il futuro e potenziale Nodo Intermodale alla scala regionale e sovraregionale,
2. **la gestione delle reti ferroviarie locali sia, per tutte e tre le reti, in capo ad unico soggetto**; in attesa degli esiti degli studi e dei progetti di cui sopra, **si richiede che questo unico soggetto sia FER al fine di garantire adeguati approfondimenti e concertazioni alla scala locale e istituzionale**,
3. si preveda lo sviluppo di **progetti di riduzione dell'impatto della ferrovie in ambito urbano**, quali duplicazione delle fermate, barriere antirumore, modifiche degli orari delle tracce dei treni merci, ecc..
4. la **stazione Mediopadana** sia riconosciuta quale **NODO INTERMODALE di rilevanza sovraregionale**, potendo attirare i necessari investimenti per il suo sviluppo. A tale proposito la Regione dovrà anche effettuare i necessari passi affinché **il corridoio infrastrutturale MI-BO ritorni a far parte del corridoio Europeo TEN-T "Scandinavo-Mediterraneo"**,



5. **si preveda lo spostamento del deposito ferroviario di via Talami in attestamento alla linea RE-Guastalla sempre a Reggio Emilia** al San Lazzaro,
6. la Regione si impegni, nelle apposite sedi ministeriali, a promuovere e sostenere la **necessità di un cambio normativo** che permetta la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa con la **tecnologia del tram-treno**, come nelle migliori esperienze europee.

Rispetto ai punti 1, 2, 3, 4, 6, il Comune di Reggio Emilia rende noto che sta lavorando alla creazione di un protocollo d'intesa fra l'Agenzia della Mobilità, la Provincia e tutti i Comuni della Provincia interessati dalle linee ferroviarie locali al fine di sottoscrivere congiuntamente i sopracitati punti di queste Osservazioni.

## LE INFRASTRUTTURE STRADALI

In termini di **accessibilità alla rete autostradale**, negli ultimi anni sono stati attuati i seguenti interventi:

- spostamento del casello di Reggio Emilia, quale opera connessa al progetto AV;
- realizzazione del nuovo casello di Terre di Canossa a ovest di Reggio Emilia, che ha migliorato l'accessibilità all'A1 nella fascia territoriale fra Reggio Emilia e Parma;
- l'applicazione sistematica del tutor, per migliorare la sicurezza stradale e ridurre i casi di incidente e conseguente rallentamento/blocco dell'autostrada.

Rimane quindi irrisolto il problema di **migliorare l'accessibilità all'A1 fra Reggio Emilia e Campogalliano/Modena**, con la realizzazione di un **nuovo casello "Reggio est"** collegato all'asse orientale, utile anche a favorire lo sviluppo di quel comparto territoriale.

Quanto al progetto di **realizzazione della 4° corsia fra Piacenza** e il raccordo con la A22, questo risulta particolarmente utile a mantenere in autostrada tutti i flussi interprovinciali e/o di medio/lungo raggio, anche nello scenario di progressiva estensione delle varianti alla via Emilia.

Nei livelli attuali della A1 in termini di flusso/capacità e di pedaggio, vi è infatti il rischio che parte dei flussi interprovinciali vada ad utilizzare la viabilità ordinaria in seguito alla progressiva sostituzione dell'itinerario storico della via Emilia con le sue varianti, creando un'alternativa concorrenziale all'autostrada.

Per quanto riguarda la **protezione delle frazioni dal traffico di attraversamento**, i vari interventi di viabilità previsti dal PUMS per alleggerire il traffico che attraversa le frazioni esterne al centro abitato di Reggio Emilia lasciano alcune criticità parzialmente irrisolte; ci si riferisce in particolare ai seguenti nuclei:

- le frazioni e i nuclei urbani lungo la via Emilia ovest (Cella, Cadè, Gaida), nella tratta esterna oltre Corte Tegge (tratta non risolta dal prolungamento della Tangenziale nord);
- le frazioni e i nuclei urbani lungo la via Emilia est;
- la frazione di Rivalta, con i flussi di attraversamento, solo parzialmente ridotti dalla prevista variante della SP63.

Per la prima criticità è già stata ipotizzata la realizzazione della variante della via Emilia ad ovest Corte Tegge-Sant'Ilario .

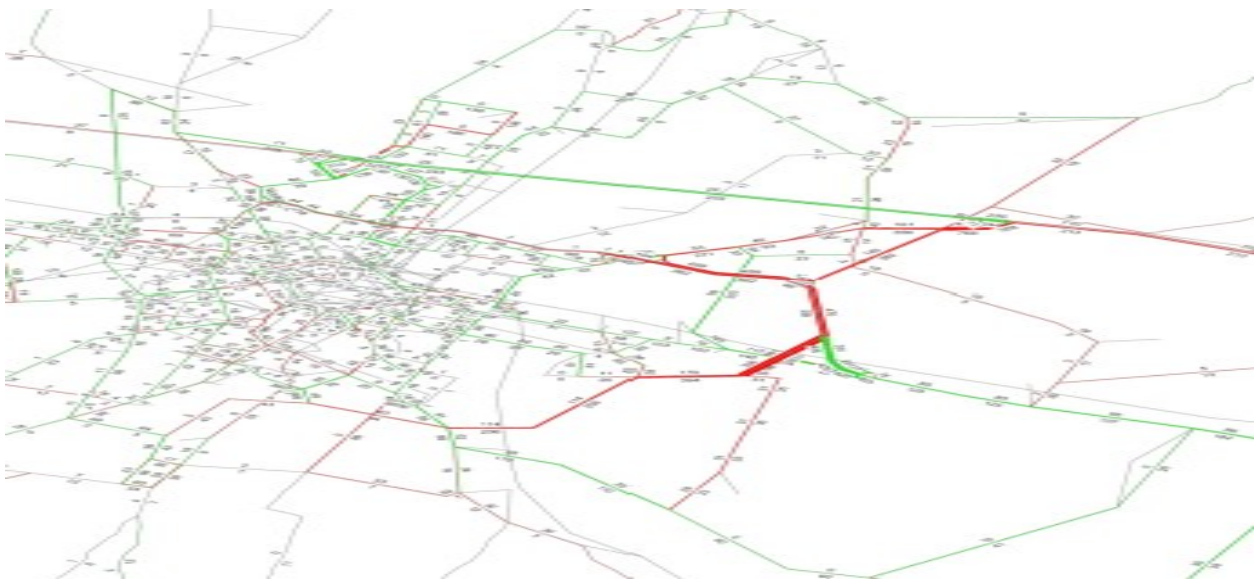


Per Rivalta si tratta di confermare le previsioni infrastrutturali previste dal PTCP della Provincia di Reggio Emilia di completamento del collegamento con il sistema della pedemontana o, in alternativa, studiare una soluzione stradale che permetta un aggiramento della frazione anche per i veicoli provenienti dalla SP63, verificando attentamente l'impatto ambientale di questa nuova opera.

La realizzazione di un **casello autostradale** nella parte orientale della città infatti, proposta già presentata, senza seguito progettuale, in occasione del processo di programmazione del sistema Alta Velocità, prevista già dal vigente PUM2008 del comune di Reggio Emilia e riproposta dal nuovo PUMS, comporta una serie di benefici, anche alla scala sovracomunale, in quanto:

- connette con l'autostrada le previsioni insediative del Polo produttivo di Prato-Gavassa, in parte già in fase di realizzazione. Questo Polo riveste un ruolo importante a livello sovracomunale anche nell'ambito della pianificazione provinciale (PTCP), interessando sia il comune di Reggio Emilia, che i comuni di Correggio e di San Martino in Rio;
- risulta efficace in relazione alla redistribuzione dei flussi nell'intera area comunale, liberando le aree urbane centrali da importanti quote di traffico di attraversamento.

L'immagine che segue rappresenta l'effetto sulla rete stradale in termini di distribuzione dei flussi di traffico studiata nel PUM2008; ora in fase di aggiornamento.



*Fonte: Comune di Reggio Emilia, Piano Urbano della Mobilità*

La necessità del nuovo casello autostradale va inquadrata inoltre nell'economia dell'intero sistema viabilistico dell'area vasta reggiana, considerando anche il ruolo sempre più importante nelle relazioni in ambito regionale che l'infrastruttura autostradale sta assumendo, e che sarà accentuato dalla realizzazione della 4° corsia.

Pertanto si sottolinea l'importanza della **realizzazione del casello autostradale in località Prato-Gavassa e, contestualmente, della quarta corsia autostradale** nel territorio comunale.



Per quanto riguarda le infrastrutture stradali nel territorio del comune di Reggio Emilia il PRIT2025 prevede per la “**SS9 - Via Emilia interventi per il miglioramento** delle condizioni di accessibilità urbana e **il completamento delle tangenziali urbane**.”

Per il territorio reggiano in particolare, l'Amministrazione comunale ritiene prioritario il **completamento della tangenziale di Reggio Emilia tra RE e S. Ilario**.