



REFORM

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

STATO DI AVANZAMENTO DEL PUMS 2018 DI REGGIO EMILIA

pums piano urbano
mobilità sostenibile
di Reggio Emilia

Ing. Elisia Nardini

Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali – Comune di Reggio Emilia



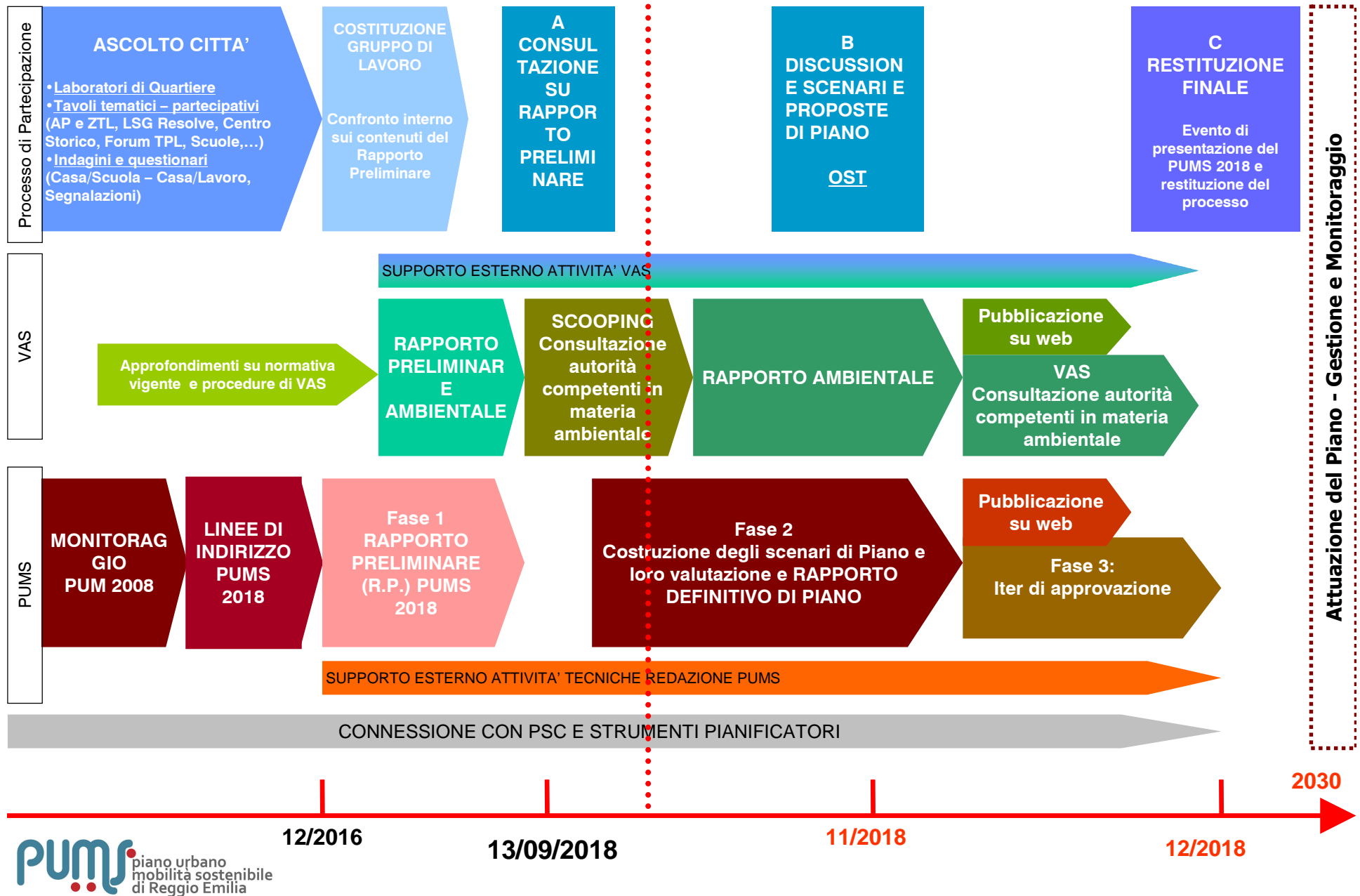
COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA



Reggio Emilia
città
delle persone

15 ottobre 2018

Processo di elaborazione del PUMS



A CHE PUNTO SIAMO - PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

Cambiare per la mobilità sostenibile: dipende anche da te!

Una giornata di presentazione e di lavoro con i cittadini per progettare insieme il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

13 settembre 2018, 15.00 - 19.30

La Polveriera - via Pier Giacinto Terrachini 18

- | | |
|-------------|--|
| 16.00-16.15 | Registrazioni dei partecipanti |
| 16.15-16.30 | Saluti istituzionali
Luca Vecchi - <i>Sindaco di Reggio Emilia</i>
Mirko Tutino - <i>Assessore a Infrastrutture del territorio e Beni comuni con deleghe ad Ambiente, Mobilità, Infrastrutture e Lavori pubblici, Politiche energetiche</i> |
| 16.30-16.50 | Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile:
la Relazione Preliminare
Luigi Torriani - <i>Polinomia Srl</i> |
| 16.50-17.10 | La Valutazione Ambientale Strategica del PUMS
Valerio Paruscio - <i>Poliedra</i> |
| 17.10-17.20 | Il processo partecipativo del PUMS
Susanna Ferrari Bergomi - <i>Comune di Reggio Emilia</i>
Giuliana Gemini - <i>Poliedra</i> |
| 17.20-17.40 | Cambiare per la mobilità sostenibile, dipende anche da te!
Giuliano Mingardo - <i>Università di Rotterdam</i> |
| 17.40-19.10 | Pensiamo insieme una nuova mobilità
Tavoli di lavoro |
| 19.10-19.30 | Restituzione in plenaria |



FOCUS SUI TAVOLI DI LAVORO

Primo momento di lavoro e confronto sulla visione futura di «Reggio Emilia, città dove ci si sposta in modo sostenibile...»

Cambiare per la mobilità sostenibile: dipende anche da te!

ALICE ha 18 anni, abita in via Gabelli e frequenta l'ultimo anno del corso di Tecnico Sistema Moda all'ISS L. Nobili. Dopo la scuola fa attività sportiva alla piscina di via Melato e poi rientra a casa per fare un po' di compiti. Di venerdì e sabato sera lavora in un Pub in via Tassoni fino all'1 di notte circa e poi torna a casa.

1) PARTENZA DA CASA
VIA A. GABELLI 6

DESTINAZIONI

A) ISTITUTO SUPERIORE L. NOBILI
via Makalle' 10

B) PISONA
via M. Melato 2

C) CASA
via A. Gabelli 8

D) PUB (PER LAVORO)
Via A. Tassoni 39

'LA GIORNATA' TIPO DI ALICE E':

DESTINAZIONE/PERCORSO	MEZZO/SISTEMA SOSTENIBILE UTILIZZATO	SCELTO A CHE CONDIZIONI?



Obiettivo: comprendere la disponibilità e le condizioni «abilitanti» per il cambiamento dei comportamenti e delle abitudini di spostamento verso modalità più sostenibili come contributo di ciascuno alla buona riuscita del PUMS2018

Email dedicata al PUMS per osservazioni sui contenuti dei documenti preliminari

pums@comune.re.it

A CHE PUNTO SIAMO – PRIME INDICAZIONI SUGLI SCENARI

Obiettivi specifici

1. La **riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico**, le emissioni di gas serra ed i consumi energetici principalmente attraverso il contenimento della domanda di mobilità basata sull'auto privata.
2. Il **miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico** e dei centri attrattori intervenendo prioritariamente sull'offerta di mobilità alternativa
3. Il **miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza della rete stradale**, con una attenzione particolare per le categorie più fragili.

A CHE PUNTO SIAMO – PRIME INDICAZIONI SUGLI SCENARI

La selezione delle proposte finali di Piano deriva da un processo di confronto tra diversi scenari alternativi, costruiti tutti in modo tale da perseguire gli obiettivi generali assunti, ma attraverso strategie alternative di intervento.

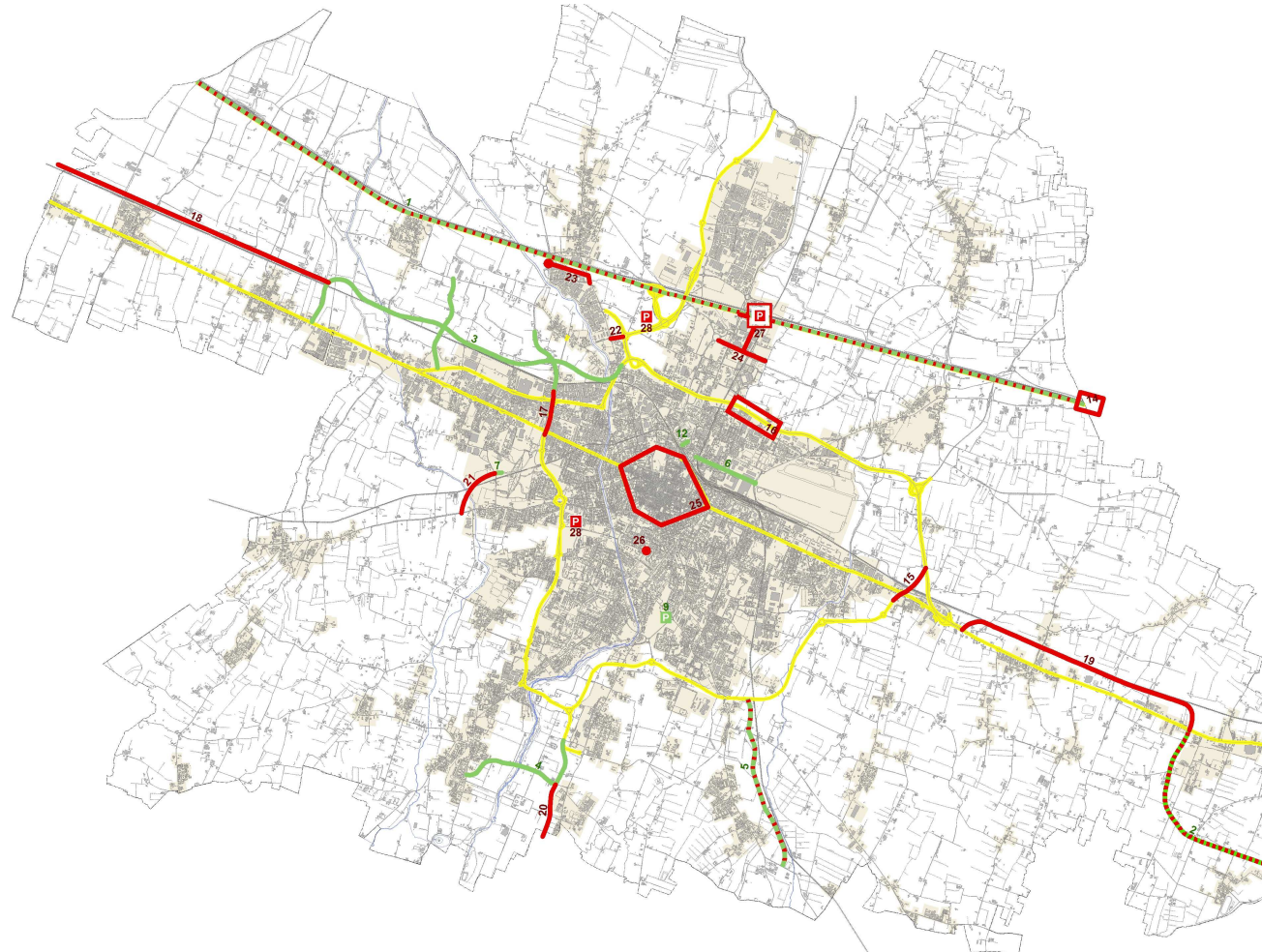
Ogni scenario alternativo è composto da una serie di azioni di regolazione delle domanda e dei servizi e da una serie di interventi infrastrutturali di sviluppo delle reti: **ci saranno degli elementi invariati comuni a tutti gli scenari ed un mix di specifici elementi nuovi scelti in base alla filosofia di fondo dello scenario.**

Questi approcci rispondono tutti all' obiettivo di mobilità sostenibile ma presenteranno connotazioni differenti, utili a sviluppare un confronto proficuo fra le diverse soluzioni possibili ed evidenziare vantaggi e svantaggi delle varie azioni proposte.

Nelle prossime slide sono mostrati in modo separato gli elementi invariati e la rosa delle soluzioni di progetto relativi a: **infrastrutture/regolazione - ciclabilità – TPL-ferrovie**. Negli scenari questi tre componenti saranno integrati tra loro e le scelte dei vari elementi seguiranno logiche di **coerenza e sinergia**.

FOCUS SUGLI 'INGREDIENTI' PER COMPORRE GLI SCENARI

Interventi infrastrutturali **invarianti** (verde) e **proposte** di intervento tra cui scegliere (rosso)



Possibili elementi
ulteriori del sistema:

Riqualificazione con
moderazione del
traffico degli assi
principali e dei viali di
circonvallazione

Revisione ed
ampliamento ZTL/AP
(invariante)

Potenziamento
connessione stazione
AV-Centro storico



INTERVENTI DEGLI SCENARI DI PIANO
COMUNE DI REGGIO EMILIA

Legenda

— Viabilità principale



Invarianti di piano - § 7.2.1

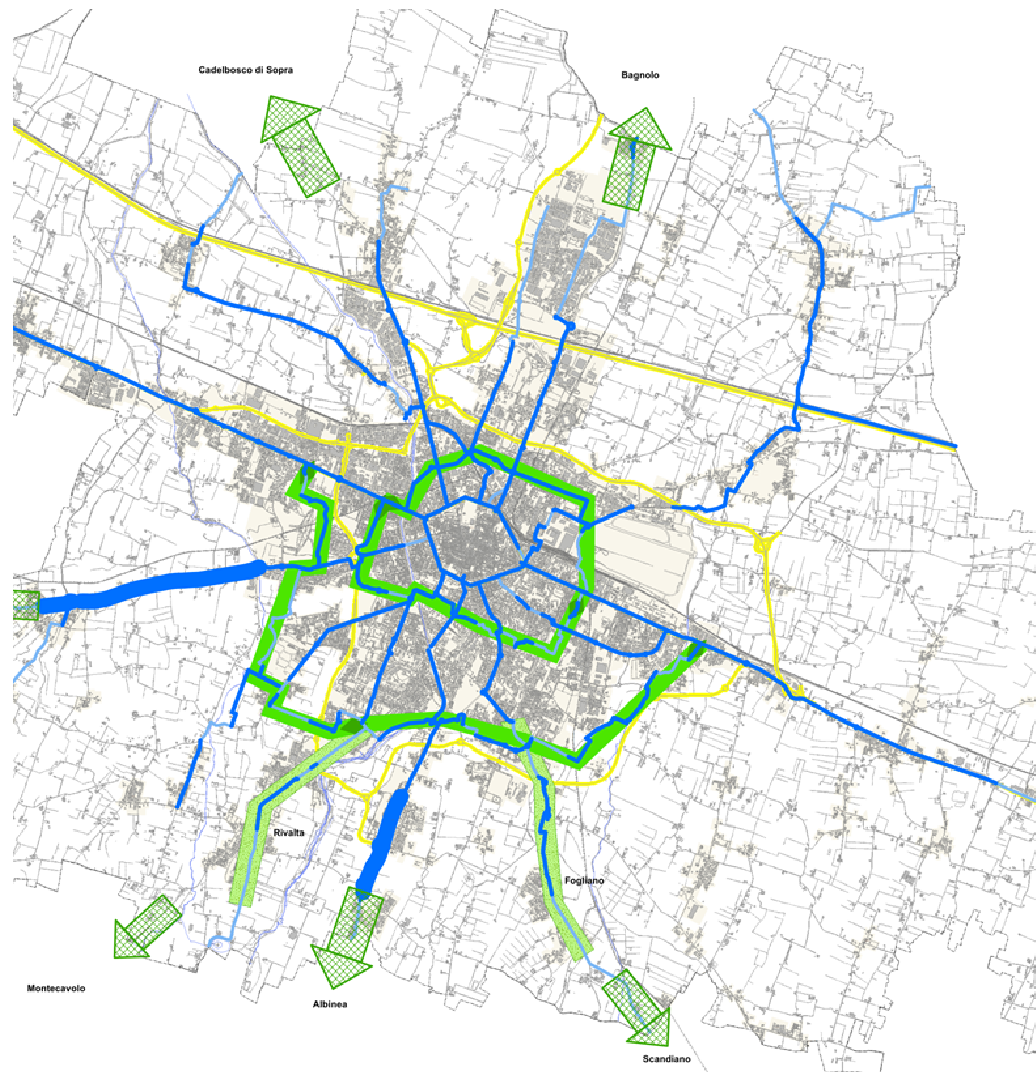
- n Interventi sulla viabilità in avanzato stato di progettazione e finanziamento
- n Interventi sulla viabilità in intermedio stato di progettazione e di finanziamento

Progetti di Piano - § 7.2.2

- P Nuovi parcheggi
- X Nuovi caselli/svincoli
- m Interventi sulla viabilità con iter di progettazione e valutazione in essere

FOCUS SUGLI 'INGREDIENTI' PER COMPORRE GLI SCENARI

Ciclabili: interventi **invarianti** (linea spessa blu) e **priorità** direttrici/interventi (in verde)



Possibili elementi
ulteriori del sistema:

Bike sharing free
floating (invariante)

Velostazioni

Passerelle
ciclopedonali sul
torrente Crostolo

Attività di MM per gli
spostamenti casa-
lavoro e casa-scuola
(invariante)

Rete portante da BiciPlan

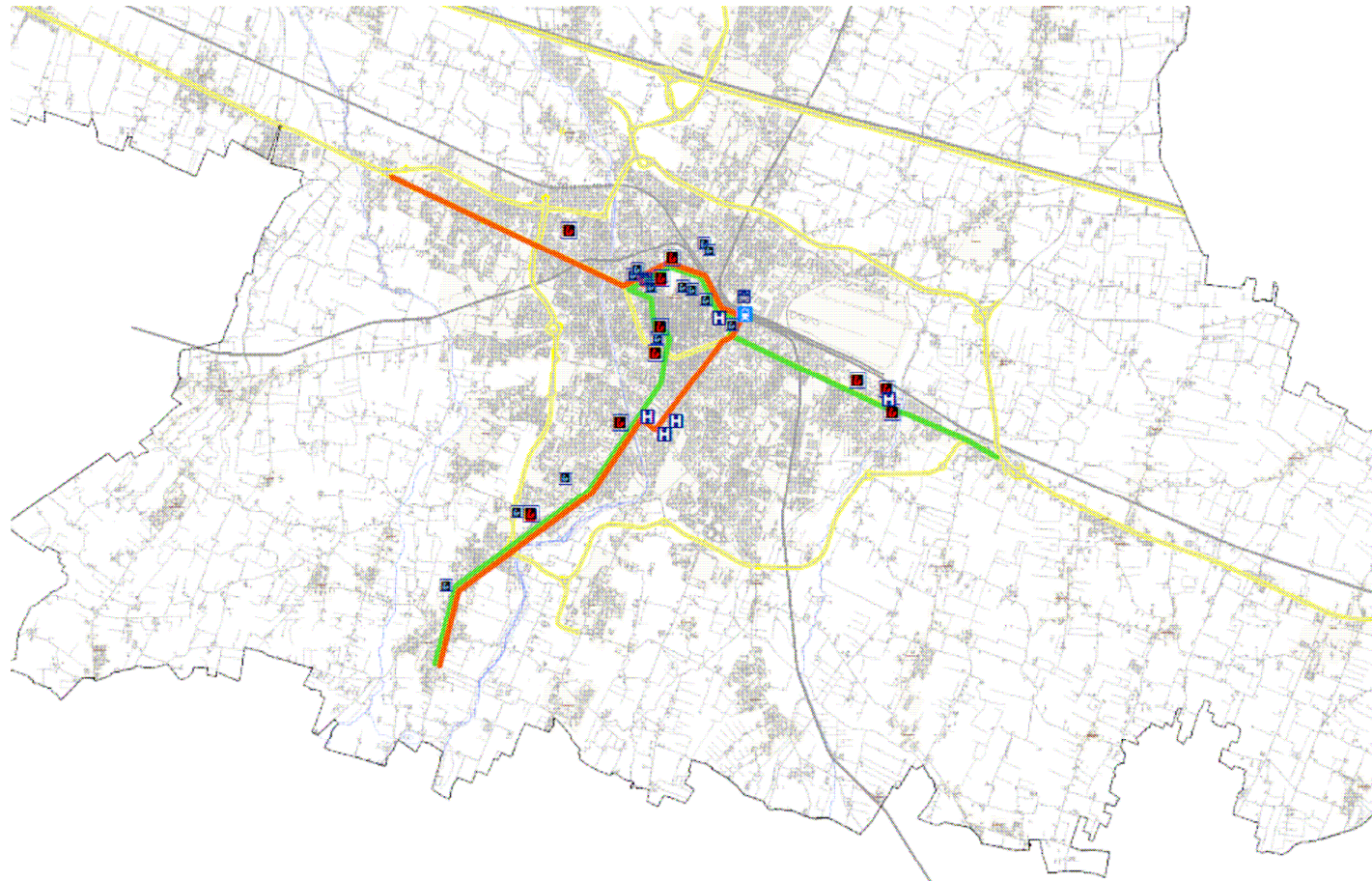
- Pista esistente
- Pista in previsione
- Tratta invariante
a - Ciclovia 4
b - Ciclovia 7

Fasi di intervento sulla rete portante - paragrafo 7.2.2

- a - Completamento/inforzo dei collegamenti con le principali frazioni esterne (Rivalta e Fogliano)
- b - Completamento dei collegamenti coi principali comuni di prima cintura (internamente al territorio)
- c - Completamento Anello II e Anello III

FOCUS SUGLI 'INGREDIENTI' PER COMPORRE GLI SCENARI

Ipotesi di tracciato di **linee di forza** del trasporto pubblico urbano



Elementi del sistema da caratterizzare in base alla scelta:

Corsie preferenziali

Zone a traffico moderato prioritarie

Riorganizzazione sistema dei parcheggi di corrispondenza

Legenda

Viabilità principale

Tracciato linea di forza su gomma

Opzione 1 Emilia Ovest:
Rivalta - Pieve Modolena

Opzione 2 Emilia Est:
Rivalta - capolinea Ritiro

Principali poli attrattori serviti

Nodi di interscambio TPL

Stazione Centrale FFSS

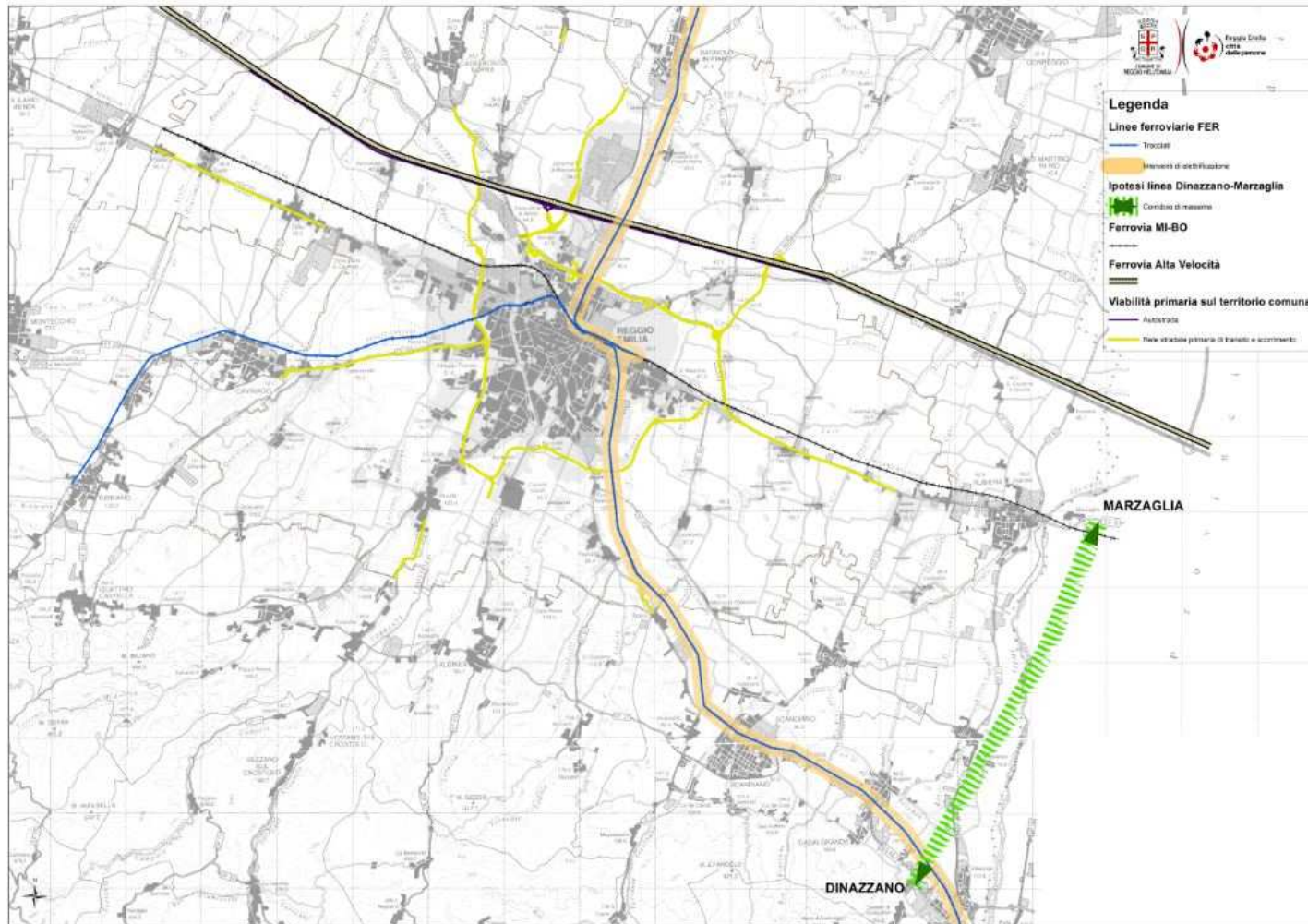
Università

Poli scolastici secondari di secondo grado

Ospedale - padiglioni AUSL

FOCUS SUGLI 'INGREDIENTI' PER COMPORRE GLI SCENARI

Configurazione infrastrutture ferroviarie esistenti e ipotesi della 'Dinazzano-Marzaglia'



Elementi auspicabili del sistema in base alle opportunità:

Barriere antirumore

Unitarietà del sistema delle tre ferrovie locali

Gestione unitaria del sistema delle tre ferrovie locali

Riduzione dei tempi di chiusura dei passaggi a livello/realizzazione di sottopassi

A CHE PUNTO SIAMO – RELAZIONE PRELIMINARE VAS-VINCA

VULNERABILITA' – RESILIENZA nello stato attuale

Vulnerabilità

Criticità della qualità dell'aria (PM10, ossidi di azoto) in particolare nella stagione invernale e nelle zone centrali

Superamenti dei limiti per l'ozono nelle ore centrali delle giornate estive, favorita dalla isola di calore

Cesura di alcuni corridoi ecologici dovute ad infrastrutture lineari di trasporto e presenza di varchi della rete ecologica a rischio di interruzione

Presenza di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante in zona periferica e di altri stabilimenti a rischio nei comuni limitrofi

Significativa porzione di aree residenziali esposta ad elevati livelli di inquinamento acustico, con episodi critici

Resilienza

Buona qualità chimica dei corpi idrici superficiali

Presenza di 2 Siti di Importanza Comunitaria (SIC) appartenenti a rete Natura 2000 e di habitat importanti per la flora e la fauna

Territorio rurale per oltre il 75% della superficie comunale

Dotazione per abitante di verde urbano a gestione comunale decisamente superiore alla media dei capoluoghi di provincia.

A CHE PUNTO SIAMO – RELAZIONE PRELIMINARE VAS-VINCA

VULNERABILITA' – RESILIENZA trend e politiche in atto

Vulnerabilità

Trend costante nell'utilizzo dei mezzi di trasporto privati

Progressiva variazione delle condizioni meteorologiche in senso sfavorevole alla dispersione degli inquinanti atmosferici e che peggioreranno il fenomeno dell'isola di calore urbana, causato dai cambiamenti climatici

Crescita seppur lieve dell'incidentalità stradale che coinvolge ciclisti e pedoni

Resilienza

Dal 2009 numerosi processi di rigenerazione urbana

Azioni volte a migliorare la qualità dell'aria nell'ambito del programma 'Reggio Respira',

Incremento delle nuove piantumazioni nel 2017, anche nel centro cittadino

Accordo tra Regione, Comune e Iren per promuovere le fonti rinnovabili e l'efficientamento energetico

Crescita della produzione di energia elettrica degli impianti fotovoltaici

Interventi di efficientamento e riqualificazione dell'illuminazione pubblica

Significativa riduzione del numero totale di incidenti stradali negli ultimi anni

FOCUS PRIMA VALUTAZIONE QUALITATIVA EFFETTI STRATEGIE

Linee strategiche	Aria e clima	Acqua	Suolo	Biodiversità	Cultura e paesaggio	Popolazione e Salute	Agenti fisici	Rifiuti	Energia
1. Governare la domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio									
1.1. Localizzazione degli attrattori rilevanti di mobilità coerente con l'accessibilità	↑						↑		↑
1.2. Localizzazione di servizi e attività commerciali favorendo accessibilità ciclopedonale	↑				↑	↑	↑		↑
2. Trarre il massimo rendimento dalle infrastrutture esistenti e in via di realizzazione, diminuendo la pressione del traffico sulle aree centrali della città:									
2.1. Completare la gerarchizzazione della rete stradale e il sistema tangenziale del PUM 2008	↑					↑			↑
2.2. Risolvere i cosiddetti "colli di bottiglia", in città e sulle tangenziali per scaricare i viali di circonvallazione	↑					↑			↑
2.3. Migliorare il sistema "Parcheggi - Scambiatori- Minibù" anche migliorando la sinergia con la ciclabilità.	↑		?		↑	↑			↑
3. Affidare un ruolo centrale al trasporto pubblico, massimizzandone l'efficienza e l'efficacia in relazione alle esigenze del territorio e disponibilità di risorse:									
3.1. Favorire il ruolo del TPL all'interno della catena intermodale	↑						↑		↑
3.2. Migliorare gli assi portanti del TPL, accessibilità e sicurezza delle fermate	↑					↑			↑
3.3. Valutare sviluppo del TPL con veicoli ad emissioni zero o con cambi tecnologici (es. tram)	↑↑								↑
3.4. Migliorare e potenziare le connessioni del Nodo Mediopadano con la città	?		?						↑
3.5. Promuovere forme flessibili e innovative di TPL nelle aree a domanda debole	↑								↑

FOCUS PRIMA VALUTAZIONE QUALITATIVA EFFETTI STRATEGIE

4. Migliorare la sicurezza e la vivibilità degli ambienti urbani, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica									
4.1. Aumentare sicurezza e vivibilità nei quartieri favorendo la mobilità non motorizzata: 100% residenti in zona 30	↑					↑	↑	↑	↑
4.2. Riorganizzare accessibilità nel centro storico al fine di favorire la qualità urbana e lo sviluppo commerciale	↑					↑			
4.3. Riorganizzare mobilità casa-scuola agendo su spazio urbano, accessibilità, mobility management ed educazione	↑						↑		↑
4.4. Sviluppare collegamenti tra i centri minori a piedi o in bicicletta, intervenendo su rete stradale minore e percorsi rurali	↑	?	?	?	?		↑		↑
5. Ridurre il costo sociale dell'incidentalità attraverso l'approccio "Vision Zero" - PCSS 2015									
5.1. Abbassare i limiti di velocità in ambito urbano a 30 km/h sulla viabilità secondaria	↑					↑	↑	↑	
5.2. Progettare lo spazio pubblico con criteri che tutelino da comportamenti irregolari							↑		
5.3. Aumentare la capacità di controllo del rispetto delle regole							↑		
5.4. Creare una cultura diffusa della sicurezza stradale nei cittadini							↑		
5.5. Aumentare la capacità di governo sul tema "sicurezza stradale"							↑		
6. Incentivare forme di mobilità "intelligente" e pulita									
6.1. Sviluppare progetti innovativi, dal punto di vista tecnico e gestionale, per la diffusione della mobilità ad emissioni zero	↑							↑	?
6.2. Favorire la diffusione dei veicoli ad emissioni zero, mediante regolamentazioni e installazione punti di rifornimento	↑							↑	?
6.3. Incentivare le forme di mobilità condivisa e collaborativa, valorizzando la partecipazione dei cittadini sul territorio	↑								↑
6.4. Identificare modelli organizzativi e di trasporto merci in aree centrali sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale	↑								↑



REFORM

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Grazie per l'attenzione!