



Reggio Emilia  
città  
delle persone

Area Risorse del Territorio  
**Servizio Mobilità**

Via Emilia San Pietro, 12 – 42121 Reggio Emilia RE  
tel. 0522/456128 - fax. 0522/401496  
mobility.manager@comune.re.it

## **PROGETTO RE-CLACS (Reggio Emilia Casa-LAvoro Casa-Scuola) ALLEGATO ALLA DOMANDA DI PARTECIPAZIONE**

Il presente documento completa la Domanda di partecipazione del Comune di Reggio Emilia al “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”, descrivendo in modo dettagliato e completo:

- gli interventi previsti dal progetto RE-CLACS [pag. 2 e 3 di 14 del Modulo B. Domanda di partecipazione];
- gli elementi di integrazione delle azioni con le Politiche comunali, i progetti attuati dal Comune di RE e con i principali strumenti di indirizzo e di pianificazione nazionale ed europea in tema di mobilità urbana [pag. 4 di 14 del Modulo B. Domanda di partecipazione];
- gli atti di riferimento per l'integrazione delle azioni [pag. 10 di 14 del Modulo B. Domanda di partecipazione].

### **INDICE DEL DOCUMENTO**

pag. 2 - Sezione DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO - INTEGRAZIONE

pag. 10 - Sezione INTEGRAZIONE DELLE AZIONI - INTEGRAZIONE

pag. 23 - Sezione NOTE INTEGRATIVE - INTEGRAZIONE



Reggio Emilia  
città  
delle persone

## Sezione **DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

### Fattibilità e caratteristiche tecniche

#### INTEGRAZIONE

La presente parte è ad integrazione di quanto riportato nella sezione “Descrizione dell'intervento” presente alle pagine 2 e 3 di 14 del “Modulo B. Domanda di partecipazione” del Comune di Reggio Emilia per il progetto RE-CLACS

### 1. PREMESSA

La mobilità urbana è un tema complesso nelle città attuali, con effetti significativi a livello urbano ed importanti riflessi sulle modalità di intervento.

Il numero di spostamenti e le modalità di spostamento in città influenzano infatti la realtà urbana, con conseguenze sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici, sulla sicurezza degli utenti della strada, sulla vivibilità degli spazi pubblici.

E' necessario quindi un **approccio integrato ed interdisciplinare** per gestire la mobilità delle persone e delle merci nel suo complesso, ma anche per approcciare i temi più specifici degli spostamenti mobilità ricorrenti, come quelli casa-scuola e casa-lavoro.

Da diversi anni il Comune di Reggio Emilia è impegnato in questo lavoro interdisciplinare che vede coinvolti diversi settori della macchina amministrativa e tanti interlocutori pubblici e privati sul territorio. I principali **ambiti tematici interessati dagli interventi** comunali sulla mobilità sono la più generale Politica per la gestione della mobilità urbana, le Politiche per la sicurezza stradale e le Politiche per la qualità dell'aria, nonché gli interventi specifici sulla mobilità casa-scuola e casa-lavoro.

Partendo dal quadro complessivo della mobilità urbana a Reggio Emilia e sulla base dall'esperienza maturata nell'ultimo decennio sulla tematica, l'Amministrazione comunale vuole aprire nuove possibilità di intervento avendo come **obiettivi primari**:

- la riduzione degli inquinanti ambientali;
- l'aumento della vivibilità e della sicurezza degli spazi urbani, con particolare attenzione ai dintorni delle scuole, ai percorsi casa-scuola e agli spostamenti casa-lavoro.

La Mobilità è inoltre un diritto fondamentale di ogni cittadino e rappresenta una misura del grado di libertà raggiunto; per queste ragioni il numero e la distanza degli spostamenti pro capite aumenta col crescere del benessere.

Una buona mobilità è uno dei fattori di successo di un sistema territoriale e allo stesso tempo la causa principale di emissione degli inquinanti che ogni anno, per più giorni, sfiorano i limiti di legge, rendendo non più rinviabile l'esigenza di affrontare un fenomeno che minaccia direttamente la salute dei cittadini.

Oltre alla mobilità e alle altre fonti di emissione (industriale e residenziale), un ulteriore fattore di aggravamento del fenomeno risiede nel clima stagnante del bacino padano, che rende l'inquinamento atmosferico persistente.

A Reggio c'è un alto tasso di motorizzazione, ci si muove molto (circa 3 spostamenti pro capite al giorno) e lo si fa prevalentemente in macchina o su altri mezzi privati a motore. Dentro la città circa il 69% degli spostamenti avvengono con mezzi motorizzati privati, il 4 % con il trasporto pubblico, il 16,5% con la bicicletta e il 10,5% a piedi (indagine campionaria effettuata nella primavera 2012).

In questo scenario la Mobilità legata ai percorsi ricorrenti Casa-Scuola e Casa-Lavoro incide pesantemente su questi aspetti e sulla congestione delle infrastrutture concentrandosi nelle ore di punta.

Le Politiche della Città di Reggio Emilia da tempo sono concentrate sul governo della Mobilità Casa-Scuola, mentre sino ad ora più hanno affrontato il tema del Casa-Lavoro a livello di programmazione territoriale ed infrastrutturale.

Gli interventi previsti all'interno del progetto RE-CLACS sono infatti coerenti e strettamente interconnessi tra loro, con le Politiche e i progetti sia realizzati che in attuazione dal Comune di Reggio Emilia e con i principali strumenti di indirizzo e di pianificazione nazionale ed europea in tema di mobilità urbana. Il **Progetto RE-CLACS (Reggio Emilia Casa Lavoro Casa Scuola)** ci permette di affrontare le Politiche di Governo della Mobilità attraverso un approccio integrato tra progetti infrastrutturali e linee di azione finalizzate alla modifica dei comportamenti, nonché tramite interventi riconducibili a **3 Macro temi:**

Macro tema **MOBILITA' CASA-LAVORO:**

- 1) completamento della pista ciclabile di Bagno;
- 2) agevolazioni tariffarie / incentivi monetari ai lavoratori per gli spostamenti casa-lavoro.

Macro Tema: **MOBILITA' CASA-SCUOLA DEI POLI SCOLASTICI SUPERIORI**

- 1) Riduzione traffico, inquinamento e sosta presso Polo scolastico Makallè/via Paterlini;
- 2) Riduzione traffico, inquinamento e sosta presso Polo scolastico Zanelli-Secchi e realizzazione fermata del tpl di via F.lli Rosselli.

Macro Tema: **MOBILITA' CASA-SCUOLA DELLE SCUOLE DELL'OBBLIGO**

- 1) Interventi leggeri di messa in sicurezza dei fronti scolastici costituiti prevalentemente da segnaletica orizzontale, verticale e complementare;
- 2) Rete Mobility Manager Scolastici (consolidamento-estensione-formazione), laboratori nelle scuole, parcheggi biciclette protetti presso le sedi scolastiche.

## 2. DESCRIZIONE DEI LAVORI

**voce B01 -**

### **MOBILITA' CASA-LAVORO - COMPLETAMENTO DELLA PISTA CICLABILE DI BAGNO**

Il BiciPlan del Comune di Reggio Emilia - approvato contestualmente al Piano Urbano della Mobilità nel 2008 - individua un sistema di 12 ciclovie radiali che dal territorio si innestano sui viali di circonvallazioni e da qui entrano in centro storico, interamente zona 30 Km/h.

Di ciascuna ciclovia veniva individuato sia il tracciato sia la tipologia e le caratteristiche, spingendosi a determinare - mediante costo parametrico - l'investimento da realizzare.

Il BiciPlan è lo strumento di pianificazione strategico con il quale il Comune di Reggio ha pianificato gli interventi e le azioni per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica correlata al quadro strategico decennale degli interventi infrastrutturali definiti dal PUM2008.

Negli anni, sia con la realizzazione delle opere di urbanizzazione all'interno dei Piani di lottizzazione privati sia con risorse pubbliche, si è data attuazione in tutto o in parte a ciò che il BiciPlan prevedeva; nel caso specifico la ciclovia 1EST - insieme alla speculare ciclovia 1OVEST - costituisce la spina dorsale del sistema ciclabile reggiano sviluppandosi lungo il tracciato rettilineo della Via Emilia.

Verso Est lo sviluppo complessivo di 10,8 Km è stato realizzato per il 90%, adottando la tipologia di

ciclopedonale bidirezionale separata.

Nel 2009 è stato approvato il progetto preliminare dei “Lavori di realizzazione della pista ciclopedonale Masone - Bagno - 2° e 3° stralcio - ciclovia 1. Approvazione del progetto preliminare” con due distinti quadri economici.

Ad oggi resta da realizzare il solo 3° stralcio fra Via Bagni e Via Lasagni per dare continuità ad un'asta ciclabile che si snoda rettilinea per la lunghezza complessiva di circa 21 Km e taglia simmetricamente il territorio comunale da Est a Ovest, connettendo il limitrofo Comune di Cavriago con le frazioni in territorio reggiano di Gaida, Cadè, Cella, attraversando il Centro Storico, per poi unire San Maurizio, Masone, Bagno e terminando sulla ciclabile del confinante Comune di Rubiera. Le caratteristiche tecniche, in continuità con quanto già realizzato, prevedono sul fronte sud della Via Emilia un tracciato in sede propria della larghezza di mt. 2,50 a doppio senso di marcia.

Verranno previsti i collegamenti tra la pista ciclabile e le zone recentemente urbanizzate comprese tra il lato sud della Via Emilia ed il canale di bonifica.

**FATTIBILITA' :**

*sia tecnica sia economica.*

*Progetto: approvato il preliminare con Delibera di Giunta Comunale ID n. 160 del 27/05/2009  
Inserito all'interno del Piano Triennale comunale dei LL.PP.2016/2017/2018 e riconfermato*

**voce B02 -**

**MOBILITA' CASA-LAVORO - AGEVOLAZIONI TARIFFARIE / INCENTIVI MONETARI AI LAVORATORI PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO**

La MOBILITA' CASA-LAVORO ricopre un ruolo significativo all'interno degli spostamenti urbani ricorrenti e basati su comportamenti consolidati e abitudinari.

Con il progetto RE-CLACS si intende intervenire su questa fetta consistente di mobilità urbana direzionando la domanda di mobilità verso mezzi di trasporto alternativi all'auto privata, come bicicletta e piedi, attraverso la leva degli incentivi economici ai lavoratori.

Al momento, tale misura è stata sperimentata solo per brevi periodi in alcune città europee e vi è un caso in Italia; tali precedenti dimostrano che incidere sulle abitudini di mobilità ricorrente è possibile utilizzando un sistema premiante.

Il progetto RE-CLACS prevede di incentivare gli spostamenti a piedi e in bicicletta lungo il percorso casa-lavoro tramite un sistema di tracciamento puntuale degli itinerari casa-lavoro che da una parte permetta di riconoscere e di certificare gli spostamenti sostenibili effettuati e dall'altra di rendicontare gli spostamenti stessi.

Saranno poi individuate le modalità gestionali più opportune per erogare il contributo ai lavoratori, tramite accordi con aziende pubbliche e private oppure, utilizzando una formula innovativa, tramite agevolazioni o riduzioni della fiscalità comunale (es. Tari).

**FATTIBILITA' :**

*sia tecnica sia economica.*

## **RIDUZIONE DEL TRAFFICO PRIVATO PRESSO I POLI SCOLASTICI SECONDARI SUPERIORI**

La proposta progettuale inserisce, all'interno dell'articolato quadro normativo e di azioni programmate per la Mobilità della popolazione scolastica, la fascia di studenti delle Scuole Secondarie di Secondo Grado (Scuole Superiori).

Sul territorio reggiano l'istruzione superiore è articolata in Poli Scolastici che prevedono la compresenza di più istituti e aggregano numeri importanti di studenti, insegnanti, addetti.

### **voce B03 -**

#### **MOBILITA' CASA-SCUOLA DEI POLI SCOLASTICI SUPERIORI - RIDUZIONE TRAFFICO, INQUINAMENTO E SOSTA PRESSO POLO SCOLASTICO MAKALLÈ/VIA PATERLINI**

Il principale Campus di istruzione superiore è posizionato nella zona nord della città, in prossimità dei Viali di circonvallazione, integrato nel sistema della ciclabilità e raggiunto da strade di livello di interquartiere.

Nel Polo Scolastico di via Makallè – 104.000 metri quadrati di superficie - affluiscono ogni giorno circa 5.000 persone principalmente studenti di 4 istituti superiori: Pascal, Nobili, Secchi e Matilde di Canossa, Fondazione Its per la Meccanica e la Meccatronica. L'area è stata recentemente riqualificata come Campus e prevede due ingressi posti ad est ed ovest mentre tutta la superficie all'interno della recinzione è ciclopedonale.

Il principale parcheggio di uso pubblico è posizionato sul lato ovest del Campus, con una capienza di circa 200 posti auto.

La fermata del TPL in massima parte extraurbana (8 linee bus in contemporanea all'orario di ingresso e di uscita), ma con l'inserimento di due linee urbane (linea 5 principale direttrice Nord-Sud e linea 13 Reggio E. - Sesso + linea H del Minibù il sabato), è realizzata in prossimità dell'ingresso ovest del Campus. Attualmente tutto il sistema del Tpl extraurbano a servizio del Campus vede la sosta degli studenti avvenire su corsie segnate a terra mediante segnaletica orizzontale.

Il Servizio di Ingegneria del Comune di Reggio Emilia ha prodotto uno studio nel quale è stata studiata l'implementazione del grado di sicurezza della fermata prevedendo aree di attesa più consone come dimensioni e comfort e la messa in sicurezza dei percorsi di salita che avverranno da banchine di nuova realizzazione. Il ridisegno dello spazio e la nuova collocazione delle funzioni nell'intera area permetterà di riprogettare il sistema dei sottoservizi e l'intervento sarà completato da nuova segnaletica verticale e orizzontale di indicazione ed arredo urbano.

Nella riorganizzazione funzionale dell'area, con l'obiettivo di migliorarne accessibilità, verrà riprogettato l'intero sistema della sosta coinvolgendo le aree oggi a parcheggio di uso pubblico a favore di una maggiore riconoscibilità e sicurezza dei percorsi ciclabili, pedonali e di servizio verso la fermata del tpl di Via Paterlini, che - lavorando in stretta connessione con il Centro di Intersambio della Mobilità (CIM) posizionato sul fronte nord dell'area Stazione centrale FS - coinvolge un'utenza di circa 400 persone al giorno.

### **Voce B04 -**

#### **MOBILITA' CASA-SCUOLA DEI POLI SCOLASTICI SUPERIORI - RIDUZIONE DEL TRAFFICO, INQUINAMENTO E SOSTA PRESSO POLO SCOLASTICO ZANELLI/SECCHI – REALIZZAZIONE FERMATA DEL TPL DI VIA F.LLI ROSSELLI**

Si tratta di un Polo a vocazione agricola/territoriale posto nella zona sud/ovest della città dove sono presenti anche un caseificio, un'Azienda con stalla, serre e frutteti, che connotano la Scuola alle esigenze del territorio reggiano a vocazione agricola. Oggi il Polo Scolastico di Via F.Lli Rosselli ospita sia la Scuola Zanelli sia l'Istituto Alberghiero Motti per un totale di circa 2.500 studenti.

Inizialmente la Scuola era insediata in un'area agricola in prossimità della frazione di Coviolo; con

l'espandersi delle zone residenziali verso sud, questo Polo Scolastico è stato nel tempo attorniato da aree urbanizzate, con conseguenti problemi di traffico di attraversamento. Ciononostante sono ancora presenti nelle aree limitrofe verso nord e verso est aree a verde di proprietà della Provincia di Reggio Emilia che permettono di realizzare un nuovo intervento complessivo di riqualificazione degli spazi esterni.

La Provincia di RE ha approvato il progetto esecutivo che prevede la realizzazione di un nuovo edificio scolastico destinato ad accogliere l'Istituto Tecnico per Geometri Secchi (circa 350 utenti in più degli attuali). Il nuovo intervento porterà la popolazione del Campus a circa 3.000 unità. Il progetto del nuovo edificio, a servizio del potenziato polo scolastico, prevede un Terminal Bus oltre a parcheggi per autovetture e camminamenti per gli utenti. La stima del numero di studenti e addetti che usufruisce della fermata del Tpl di Via F.lli Rosselli è di 350 utenti al giorno.

Attualmente il Tpl sia urbano sia extraurbano trova posto sul piazzale di fronte alla Scuola Zanelli in condizioni non ottimali di interferenza fra i flussi degli utenti, delle corse del tpl e il normale traffico di attraversamento dei residenti. La sosta privata degli accompagnatori degli studenti in attesa avviene in modo caotico, spesso sulle infrastrutture ciclopedonali che servono il Polo Scolastico, cercando intralcio a tutto il sistema della mobilità.

La separazione dei flussi di circolazione - autovetture separate da Bus - concorrerà alla messa in sicurezza sia del Polo sia dell'intero quartiere che oggi è in sofferenza.

Nel progetto di riorganizzazione del nuovo Campus di Istruzione Superiore, esistono ancora i margini per una progettazione libera dai vincoli del territorio già urbanizzato; questo ha consentito di posizionare le aree di sosta per il trasporto pubblico e per i privati in una nuova area ad est del Polo Scolastico; la movimentazione degli utenti avverrà attraverso percorsi ciclopedonali protetti di andamento rettilineo che metteranno in comunicazione i parcheggi con le strutture scolastiche in modo diretto, sicuro e a distanza dalla strada di scorrimento della frazione.

Lo spostamento verso est di tutto il trasporto pubblico e della sosta consentirà di liberare il piazzale di fronte alla Scuola da questa funzione e di riqualificarlo come area pedonale a servizio sia del Polo Scolastico sia della frazione di Coviolo.

Le aree oggetto di riqualificazione sono in tutto o in parte di proprietà della Provincia di RE che ha competenza tecnica sull'istruzione Secondaria di 2° grado.

In virtù di un accordo Regionale siglato nel dicembre 2015, sono state raccolte le istanze degli Enti per la riqualificazione e la messa in sicurezza delle fermate del TPL; Comune di Reggio Emilia e Provincia di RE hanno presentato un progetto per la riqualificazione delle fermate del TPL dei Poli Scolastici fra cui Via Makallè e Via F.lli Rosselli, parzialmente cofinanziati dalla Regione Emilia Romagna.

La Provincia di Reggio Emilia proprietaria delle aree, l'Agenzia per la Mobilità e il Comune di Reggio Emilia hanno stipulato un Accordo di collaborazione con il quale la Provincia riconosce al Comune il diritto di operare sulle proprie aree per realizzare i progetti di riqualificazione dedicati al tpl e alla mobilità sostenibile e si impegna a girare al Comune di Reggio Emilia i finanziamenti riconosciutele dalla Regione per la riqualificazione delle fermate del tpl.

#### **FATTIBILITA' :**

*sia tecnica sia economica.*

*Progetto Via Paterlini: documento preliminare alla progettazione.*

*Progetto di Via F.lli Rosselli: approvato dalla Provincia il progetto definitivo del Terminal.*

*Entrambi i progetti di riqualificazione delle fermate del TPL sono inseriti nella bozza del Piano Triennale comunale dei LL.PP. 2017/2019 in fase di approvazione.*

**Voce B05 -**

**MOBILITA' CASA-SCUOLA DELLE SCUOLE DELL'OBBLIGO - INTERVENTI LEGGERI DI MESSA IN SICUREZZA DEI FRONTI SCOLASTICI COSTITUITI PREVALENTEMENTE DA SEGNALETICA ORIZZONTALE, VERTICALE E COMPLEMENTARE**

Il Comune di Reggio Emilia riconosce l'importanza della mobilità casa-scuola come elemento rilevante sull'intero sistema città, poiché da una parte incide significativamente nei momenti più delicati per la mobilità urbana - le ore di punta - dall'altra interessa una serie di aspetti cruciali per lo sviluppo urbano e sociale come fruibilità degli spazi pubblici, qualità della vita e crescita in autonomia delle nuove generazioni.

La scelta di utilizzare l'automobile per accompagnare gli studenti a scuola, figlia dell'attuale modello territoriale, economico, culturale, dovuta anche all'obbligo degli insegnanti di consegnare gli studenti ad un adulto, trae spesso origine dalla percezione di maggiore sicurezza e rapidità di spostamento o da una semplice scelta di comodità per l'adulto accompagnatore.

L'uso quotidiano dell'auto genera numerosi problemi a bambini, scuole e città: più inquinamento, più congestione ed incidenti, meno movimento e salute, meno socialità e autonomia.

La sicurezza reale e quella percepita sui percorsi casa-scuola sono uno dei maggiori deterrenti all'autonomia dei ragazzi anche quando, terminata la Scuola Primaria in cui l'obbligo legislativo di consegna del minore all'adulto viene attuato in modo stringente, gli studenti potrebbero sperimentare un grado di autonomia superiore. Il tema della sicurezza ha poi ricadute immediate sulla tipologia di accompagnamento nel percorso verso il plesso scolastico.

Per questi motivi risulta molto importante eliminare i punti di discontinuità dei percorsi casa-scuola nei quali diminuisce la sicurezza; spesso i problemi si concentrano nelle immediate vicinanze delle sedi scolastiche quando un numero notevole di studenti si riversa, in orari di punta, in spazi occupati in modo prepotente dal mezzo privato motorizzato.

E' importante effettuare operazioni che allontanino il traffico dai fronti stradali, obbligando gli accompagnatori a sostare a qualche metro di distanza dalle sedi scolastiche; si tratta allora di ridisegnare lo spazio pubblico prevedendo nella maggior parte dei casi interventi di tipo "leggero" che aumentino lo spazio a disposizione di pedoni e ciclisti e allontanino le auto.

Gli interventi oggetto del progetto RE-CLACS, inserendosi in contesti urbani già consolidati, saranno costituiti principalmente da restringimenti di carreggiata puntuali (pinch point), sfalsamenti altimetrici per limitare le velocità, delimitazioni delle aree mediante parapetonali, nuova segnaletica orizzontale e verticale, colorazione e trattamenti particolari delle sedi stradali in prossimità di 15 scuole dell'obbligo.

Si lavorerà sul tema del rendere evidente anche all'esterno dei cortili e dei confini scolastici la presenza di scuole e strutture scolastiche; in questi anni abbiamo infatti maturato la convinzione che in ambito cittadino il guidatore di mezzi privati - investito dalle molteplici sollecitazioni legate alla segnaletica, alla pubblicità e al rumore del traffico – abbassi la soglia di attenzione anche dove dovrebbe essere massima e cioè in presenza di luoghi con alte concentrazioni di studenti.

Da qui l'esigenza di manifestare anche all'esterno la presenza di insediamenti scolastici che richiami gli automobilisti a comportarsi in modo particolarmente rigoroso perché in presenza di popolazione scolastica.

Il Comune di Reggio ha promosso questa azione presso tutti gli ordini di Scuole con una propria delibera di Giunta Comunale a oggetto "*Definizione di una procedura per la validazione di progetti sperimentali inerenti i temi della mobilità e della sicurezza degli utenti deboli su aree pubbliche circostanti o in prossimità di edifici scolastici e sottoscrizione della carta della mobilità*" in atti ID n.

179 del 22/09/2016.

Per definire le priorità di intervento nelle Scuole, verrà redatto un elenco degli interventi secondo i seguenti criteri principali di valutazione:

- 1) la compresenza nella stessa area di più Scuole (anche di ordine diverso);
- 2) le particolari criticità riscontrate (rilevate o segnalate);
- 3) la presenza del Mobility Manager Scolastico.

**FATTIBILITA' :**

*sia tecnica sia economica.*

**Voce B06 -**

**MOBILITA' CASA-SCUOLA DELLE SCUOLE DELL'OBBLIGO - RETE MOBILITY MANAGER SCOLASTICI (CONSOLIDAMENTO-ESTENSIONE-FORMAZIONE), LABORATORI NELLE SCUOLE, PARCHEGGI BICICLETTE PROTETTI PRESSO LE SEDI SCOLASTICHE**

Il Mobility Manager Scolastico (MMS) è la figura di riferimento – all'interno delle scuole - per le Politiche legate al tema della Mobilità casa-scuola.

Tutte le azioni e i progetti orientati ad una mobilità casa-scuola sostenibile e sicura diventano pienamente efficaci se esiste una relazione continuativa tra gli istituti scolastici, le famiglie, l'Amministrazione Comunale e tutti gli altri soggetti coinvolti.

Per tale motivo diventa fondamentale istituire in ogni scuola il referente interno in grado di:

- farsi portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie riguardo la mobilità nei confronti dell'Amministrazione Comunale e delle istituzioni interessate;
- recepire e proporre iniziative finalizzate all'educazione alla mobilità sostenibile;
- favorire forme di trasporto sicure e sostenibili (ad es. car-pooling, BiciBus e PediBus, Strade Scolastiche);
- partecipare ad un coordinamento tra istituti scolastici e Amministrazione Comunale per condividere monitorare obiettivi e progetti di mobilità sostenibile.

Il Comune di Reggio Emilia ha istituito e formalizzato la figura del Mobility Manager Scolastico (MMS) nel 2009 con la sottoscrizione del "Manifesto per una Mobilità Sicura, Sostenibile ed Autonoma sui percorsi Casa-Scuola" che identifica in questa nuova figura l'attuatore delle proposte dell'Amministrazione poiché capace di calarle ed adattare alla propria realtà scolastica.

Da allora sono state investite risorse consistenti nella creazione e formazione della figura del MMS affinché non fosse semplicemente un ruolo formale, ma gli fossero attribuiti riconoscimento e autonomia.

La rete di rapporti fra Amministrazione comunale e i MMS, che costituiscono la "rete dei MMS", necessita di continua attenzione e manutenzione: diventa indispensabile prevedere dei momenti di informazione, scambio di conoscenze e formazione per acquisire competenze tecniche, motivazionali e di comunicazione sul tema della Mobilità casa-scuola.

Da sottolineare che i MMS vengono nominati dai Dirigenti Scolastici per cui diventa indispensabile investire su di loro per fare cogliere in pieno l'importanza di questa figura. Un ulteriore motivo di criticità per il quale si evidenzia l'importanza di una continua manutenzione della rete è che nel mondo della Scuola avviene spesso ricambio del personale e anche il ruolo di MMS può essere ricoperto da persone differenti di anno in anno.

Per non disperdere il patrimonio di conoscenze riferite sia ai progetti storici quali ad esempio il BiciBus/PediBus sia a quelli più innovativi quali i Tornei sulla Mobilità Sostenibile proposti al

mondo della Scuola dell'Obbligo o la gara europea "European Cycling Challenge" proposta alle Scuole Secondarie di 1° e 2° grado, occorrono figure preparate che colgano e siano in grado di trasmettere con tempestività alla loro utenza il valore educativo del percorso casa-scuola che a seconda della modalità in cui viene svolto ha immediate e dirette ricadute sull'autonomia dei ragazzi, sulla sicurezza dei principali percorsi casa-scuola e delle immediate vicinanze delle scuole, sulla qualità dell'aria e sul grado di congestione delle infrastrutture stradali.

Oggi nel Comune di Reggio Emilia sono presenti i MMS nella maggioranza dei plessi delle Scuole dell'Obbligo; l'obiettivo è quello di ampliare la rete coinvolgendo i MMS che già operano nei Poli Superiori e sensibilizzando le Dirigenze ad istituirli dove mancanti.

Le azioni saranno molteplici e prevederanno incontri illustrativi del ruolo del MMS in ogni Direzione Didattica per instaurare o consolidare i rapporti con la Dirigenza, corsi di formazione, visite guidate e tutorial sulle realtà italiane ed europee più innovative nelle politiche di mobilità scolastica, il supporto ad azioni specifiche presso le singole scuole.

Proseguendo quanto progettato e realizzato con il progetto "Safe Home to School – Sh2S" (oggetto del precedente Bando Ministeriale), verranno proposti alle Scuole laboratori sul tema della Mobilità utilizzando il Manuale "Tutta mia la città" appositamente predisposto per la Scuola Primaria. Il Nuovo bando e il progetto RE-CLACS sono occasione per proseguire il lavoro intrapreso negli anni passati, progettando laboratori sul tema della Mobilità da proporre e realizzare nelle Scuole Secondarie di 1° e 2° grado per sensibilizzare gli studenti e le famiglie al tema di una Mobilità sostenibile, facilitati dal fatto che solitamente nelle scuole dell'obbligo si sceglie un plesso scolastico preferibilmente comodo all'abitazione.

Si considera di intervenire presso 20 scuole.

Di pari passo si lavorerà sui cortili scolastici riqualificando le aree di sosta biciclette. L'aumento della quota di spostamenti ciclabili sui percorsi casa-scuola determina infatti l'immediata necessità di rendere tali parcheggi biciclette accessibili, sicuri e coperti. Una delle criticità segnalate dalle Scuole negli anni è quella che le aree destinate a parcheggio biciclette non sono coperte e questo scoraggia la diffusione nell'utilizzo di questo mezzo.

Si considera di intervenire su 10 parcheggi biciclette presso altrettante strutture scolastiche; in questa azione la parte di fornitura delle coperture sarà prevalente su quella dei lavori.

**FATTIBILITA' :**

*sia tecnica sia economica.*

## Sezione **INTEGRAZIONE DELLE AZIONI**

**Livello di integrazione e coerenza delle azioni proposte tra loro e/o con altre azioni programmate e/o già poste in essere sul territorio interessato**

### **INTEGRAZIONE**

La presente parte è ad integrazione di quanto riportato nella sezione “Integrazione delle azioni” presente a pagina 4 di 14 del “Modulo B. Domanda di partecipazione” del Comune di Reggio Emilia per il progetto RE-CLACS

## **GLI AMBITI TEMATICI D'INTERVENTO PER UN APPROCCIO INTEGRATO ALLA MOBILITÀ URBANA**

Gli interventi previsti all'interno del progetto RE-CLACS sono coerenti e strettamente interconnessi tra loro, con le Politiche e i progetti sia realizzati che in attuazione dal Comune di Reggio Emilia e con i principali strumenti di indirizzo e di pianificazione nazionale ed europea in tema di mobilità urbana.

Da diversi anni il Comune di Reggio Emilia – attraverso **approccio integrato ed interdisciplinare** - è infatti impegnato in un lavoro interdisciplinare per gestire la mobilità delle persone e delle merci nel suo complesso, ma anche per approcciare i temi più specifici degli spostamenti mobilità ricorrenti, come quelli casa-scuola e casa-lavoro.

I principali ambiti tematici interessati dagli interventi comunali sulla mobilità sono la più generale Politica per la gestione della mobilità urbana, le Politiche per la sicurezza stradale e le Politiche per la qualità dell'aria, nonché gli interventi specifici sulla mobilità casa-scuola e casa-lavoro.

### **1. LA GESTIONE DELLA MOBILITA' URBANA**

Intervenire sull'offerta di mobilità alternativa - più ciclabili e più trasporto collettivo - sull'uso più razionale delle strade per permettere di spostarsi più agevolmente in auto da parte di chi non può muoversi con altri mezzi, e sul contenimento della domanda di mobilità basata sull'auto privata. Queste sono le politiche prioritarie dell'Amministrazione per permettere ai cittadini non di muoversi meno, bensì di muoversi meglio e in modo sostenibile. Queste sono le Politiche comunali integrate nel Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato nel 2008.

Il PUM 2008 contiene già le linee strategiche di gestione della mobilità cittadina e i principali interventi infrastrutturali fino al 2020.

Il PUM è stato redatto in modo sinergico e strettamente collegato al PSC (Piano Strutturale Comunale), condividendone gli scenari e la prospettiva progettuale rispetto al sistema complessivo della mobilità.

I principali obiettivi del PUM sono:

**a. la diminuzione dell'impatto ambientale della mobilità, favorendo gli spostamenti sostenibili** (in bicicletta, a piedi, con il trasporto pubblico o l'uso condiviso dell'auto) .

Rispetto a questo obiettivo, le politiche per la mobilità saranno orientate a promuovere un utilizzo non esclusivo dell'auto ma in combinazione ad altri mezzi di trasporto, laddove esistano alternative di mobilità collettiva (trasporto pubblico locale) o individuale (pedonalità, bicicletta).

In questo senso le azioni messe in campo punteranno a:

- sviluppare il trasporto pubblico locale aumentando la qualità del servizio di trasporto pubblico attraverso l'introduzione del biglietto unico regionale (Stimer), l'aumento della velocità dei mezzi pubblici - attraverso corsie preferenziali e semafori intelligenti “salta coda” - e il miglioramento ulteriore della loro accessibilità considerando che circa l'80 per cento dei residenti abita a non più

di 300 metri da una fermata del bus.

- aumentare gli spostamenti in bicicletta in città, sviluppando e riqualificando la rete delle piste ciclabili per tutelare la sicurezza di ciclisti e pedoni, con particolare attenzione ai percorsi casa-scuola. Il **Piano delle piste ciclabili (Biciplan)** è parte integrante del PUM e prevede lo sviluppo e il completamento di una rete di 12 ciclovie portanti, 3 percorsi anulari e 7 percorsi verdi collegati e interconnessi con una rete capillare di piste, itinerari e percorsi ciclabili secondari.

- riorganizzare i tempi della città e l'organizzazione della mobilità privata guadagnando tutti in tempo e salute.

#### **b. lo spostamento del traffico e delle auto dal centro della città, migliorando il sistema delle tangenziali e delle strade esterne al centro.**

Per raggiungere questo obiettivo, le politiche della mobilità lavoreranno in diverse direzioni: ☑ avere meno auto in città risolvendo i principali nodi di traffico, completando la grande viabilità e fluidificando il traffico nei principali assi attrezzati.

☑ ottimizzare il sistema della sosta con nuovi parcheggi scambiatori e sistemi integrati tra i vari mezzi di trasporto (auto, minibù, servizio Pedalare, treno) e l'introduzione della regolamentazione della sosta in centro storico e nella zona di corona con una tariffazione graduale, sempre più blanda in allontanamento dal centro, per disincentivare l'uso dell'auto nelle fasce interne alla città.

#### **c. l'aumento della sicurezza stradale in città, soprattutto negli spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, per pedoni, ciclisti e residenti dei quartieri.**

In questo senso, le politiche della mobilità metteranno in campo azioni e provvedimenti mirati a rendere le strade sicure e scorrevoli aumentando la sicurezza stradale soprattutto per gli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, bambini e anziani) in particolare con l'introduzione di Zone a traffico moderato (cosiddette Ztrm o Zone 30).

Il PUM 2008, redatto con un processo durato quasi due anni e con il coinvolgimento di numerosi soggetti interni ed esterni, aveva un orizzonte temporale medio lungo e possedeva già le caratteristiche metodologiche e di contenuti in linea con le più recenti ed attuali disposizioni in tema di Mobilità Sostenibile. Era un piano integrato, contenendo elaborazioni trasportistiche e di mobilità, ma si poneva anche in relazione stretta con le tematiche urbanistiche, ambientali e più in generale di qualità urbana.

A quasi un decennio dalla predisposizione del PUM 2008, è necessario procedere al suo aggiornamento per conformare ed adeguare il piano ai mutati scenari e alle più recenti indicazioni comunitarie, nazionali, regionali ed in particolare alle Linee Guida europee.

Il PUMS 2017 costituisce pertanto l'aggiornamento del PUM 2008, di cui condivide la metodologia di redazione, ritenendola in gran parte coerente alle indicazioni delle Linee Guida, e di cui aggiorna gli obiettivi, le strategie e le azioni in relazione alla verifica dei risultati raggiunti, ai mutati scenari socio-demografici, economici e tecnologici e alle capacità di spesa odierne della Pubblica Amministrazione. Le attività previste per la redazione del Piano sono suddivise in due fasi temporalmente conseguenti:

- una prima fase di redazione delle **Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS 2017**, approvate con Delibera di Giunta ID N. 268 del 22/12/2016 che definiscono obiettivi, strategie, metodologia e percorso di elaborazione del PUMS 2017 per la città di Reggio Emilia;
- una seconda fase di redazione del "PUMS 2017", da sottoporre alle fasi di partecipazione, valutazione e infine di approvazione entro la fine del 2017.

## 2. LA QUALITA' DELL'ARIA

Tra le conseguenze legate all'aumento dell'utilizzo dell'automobile privata negli spostamenti urbani vi è l'aumento della concentrazione di inquinanti nell'atmosfera.

Istituzioni e cittadini insieme hanno la possibilità di ridurre e mitigare l'impatto delle attività antropiche sulla qualità dell'aria – e quindi della vita dei cittadini -attraverso azioni virtuose mirate.

### 2.1 L'inquinamento atmosferico. Le Politiche, i Progetti e gli interventi del Comune di Reggio Emilia

La rete di monitoraggio presente sul territorio comunale è costituita da 2 stazioni di rilevamento inserite nella nuova rete regionale: San Lazzaro e Viale Timavo.

I dati di monitoraggio sono gestiti e pubblicati da ARPA RER. Le postazioni di rilevamento forniscono indicazioni rappresentative dei livelli di inquinamento di una determinata zona e sono state ubicate tenendo conto di vari fattori: condizioni meteorologiche, caratteristiche delle sorgenti inquinanti e presenza di popolazione. In particolare, secondo le indicazioni dell'Istituto Superiore di Sanità, le centraline sono state ubicate nelle aree urbane ad una certa distanza dalle sorgenti inquinanti fisse, in modo da non esserne direttamente influenzate nella valutazione dell'inquinamento di fondo.

L'inquinante di maggiore rappresentatività è il PM10.

L'origine del Particolato (PM) può essere sia primaria (principalmente da reazioni di combustione e da disgregazione meccanica di particelle più grandi) che secondaria (reazioni chimiche atmosferiche). La criticità di questo inquinante emerge in particolare per gli eventi acuti legati ai superamenti della media giornaliera (50 µg/m<sup>3</sup>), per i quali il limite definito dalla normativa per il PM10 è di 35 superamenti in un anno, che si verificano principalmente nel periodo invernale a causa delle condizioni meteorologiche che caratterizzano la Pianura Padana.

Nello specifico, nell'anno 2015 a Reggio Emilia, le Polveri fini (PM10 e PM2,5) sono risultate entro i limiti per quanto riguarda la media annuale; nel medio periodo, se si analizzano i dati rilevati al trend 2008 – 2015, si riscontra il permanere di una situazione di sostanziale criticità.

Reggio Emilia però si colloca territorialmente all'interno del bacino padano, un territorio ampio identificabile da ben definite condizioni orografiche e meteorologiche e caratterizzato da omogenee condizioni di urbanizzazione e di livelli di inquinamento atmosferico.

Tali condizioni rendono difficile il rispetto dei valori limite di qualità dell'aria previsti dalla normativa nazionale ed europea, specialmente se manca uno stretto coordinamento – a livello di bacino - tra i diversi soggetti interessati. Nell'ottica di un intervento coordinato che permetta di assicurare alle Regioni e alle Province autonome del Bacino Padano indirizzi, strumenti e valutazioni da utilizzare come presupposto per l'adozione di nuove e più efficaci misure da inserire nei propri piani di qualità dell'aria , nel dicembre **2013** è stato firmato l' **“Accordo di programma miglioramento qualità aria del Bacino padano”** tra Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna, Regione Veneto, Regione Piemonte, Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, Regione autonoma Valle d'Aosta, Provincia Autonoma di Trento, Provincia autonoma di Bolzano e i Ministeri dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, quello dello Sviluppo economico, Infrastrutture e dei trasporti, delle Politiche agricole, alimentari e forestali e il Ministero della Salute.

A livello regionale, l'“Accordo di programma miglioramento qualità aria del Bacino padano” è confluito all'interno nel PAIR2020. La Regione Emilia Romagna ha infatti adottato con delibera n.

1180 del 21/7/2014 la proposta di **Piano Aria Integrato Regionale**, comprendente anche il Quadro conoscitivo, le Norme Tecniche di Attuazione e il Rapporto Ambientale contenente la sintesi non tecnica e lo studio di incidenza. Il Piano contiene le misure per il risanamento della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite fissati dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs 155/2010. Il PAIR 2020 ha un orizzonte temporale strategico di riferimento al 2020, con un traguardo intermedio al 2017.

La parola chiave del PAIR 2020 è "integrazione", nella convinzione che per rientrare negli standard di qualità dell'aria sia necessario agire su tutti i settori che contribuiscono all'inquinamento atmosferico oltre che al cambiamento climatico e sviluppare politiche e misure coordinate ai vari livelli di governo (locale, regionale, nazionale) e di bacino padano.

Nel settembre 2014 la Regione ha approvato con DGR n. 1392 (28/09/2015) le indicazioni per l'**Applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati** e alcune modifiche alla proposta di Piano. Tali indicazioni prevedono che dal 1° ottobre al 31 marzo di ogni anno, nei Comuni capoluogo (Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena, Rimini), in quelli con più di 50mila abitanti (Carpi, Imola, Faenza), e volontariamente in alcuni oltre i 30mila abitanti\* (Sassuolo, Formigine, Castenaso, Granarolo nell'Emilia, San Lazzaro di Savena, Castel Bolognese) si attuino i provvedimenti previsti dal PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale) con particolare riferimento alle misure di limitazione alla circolazione. Tali provvedimenti vengono applicati annualmente anche all'interno del territorio del Comune di Reggio Emilia.

Il Consiglio comunale di Reggio Emilia ha approvato, in data 14 marzo 2016, la Delibera ID n. 45 relativa al programma di interventi del **progetto "Reggio respira"**, una serie di dieci azioni messe a punto dall'Amministrazione comunale che unisce iniziative di breve, medio e lungo periodo per migliorare la qualità dell'aria di Reggio Emilia.

Reggio Respira è un programma di interventi per migliorare la qualità dell'aria della città attraverso azioni integrate collegate ai temi dell'ambiente e della mobilità e che mirano a produrre un cambiamento per la città a partire da un cambiamento di tipo culturale e politico delle abitudini dei reggiani. Si tratta di un progetto che tocca settori che, tradizionalmente, non vengono considerati inerenti alla qualità dell'aria, ma riguardano la gestione complessiva del territorio, a livello locale.

Relativamente al problema ambientale e sanitario dell'inquinamento atmosferico, il Comune di Reggio Emilia con il programma Reggio Respira vuole fornire ai cittadini risposte ulteriori rispetto a quanto stabilito con il Piano della Qualità dell'Aria (PAIR 2020) messo a punto dalla Regione Emilia-Romagna, prevedendo di realizzare ulteriori interventi integrati con il piano regionale.

In particolare, Reggio Respira si articola in 10 progetti a breve termine (Incremento del Trasporto pubblico locale con aumento delle frequenze del minibù e nuove corsie preferenziali; Incremento delle licenze per Taxi; Proposta per la pedonalizzazione totale di una parte del Centro; Revisione del costo ZTL e sosta blu per i mezzi più inquinanti; introduzione di un "Premio Reggio Respira" per fornire riconoscimenti e sconti ai cittadini virtuosi (risparmio energetico, mobilità sostenibile, utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro; Sostituzione della flotta attuale con mezzi più ecologici (a metano sul servizio urbano, elettrico sui MiniBu); Implementazione delle colonnine di ricarica delle auto elettriche; Bike sharing, nuove biciclette a disposizione dei cittadini; Piantumazione di 8000 nuovi alberi; Ulteriore estensione delle zone 30 per favorire la mobilità ciclopedonale; Provvedimenti per vietare di mantenere in accensione dei mezzi in fermata davanti alle scuole; chiusura al traffico di alcune strade in prossimità delle sedi scolastiche), a cui si

aggiungeranno 4 progetti strategici di medio-lungo periodo: la nascita di un polo per la produzione del Biometano originato dai rifiuti per alimentare gli autobus, l'acquisto di minibus elettrici e la realizzazione di impianti per ricaricare le batterie nei parcheggi scambiatori, lo sviluppo del progetto della linea tranviaria sud-nord, da Rivalta a Mancasale.

## **2.2 I cambiamenti climatici. Le Politiche, i Progetti e gli interventi del Comune di Reggio Emilia**

Per oltre 800.000 anni, la naturale concentrazione di CO2 nell'aria ha avuto oscillazioni costanti, ma con l'avvento della rivoluzione industriale, l'innalzamento dei livelli di anidride carbonica e degli altri gas ad effetto serra nell'aria è stato rapidissimo, con conseguenze negative per il riscaldamento globale e i cambiamenti climatici; questa tendenza non sembra arrestarsi. Inoltre la crescita della popolazione mondiale prevista per l'anno 2030 farà aumentare il consumo di energia, portando la CO2 a livelli critici.

Per queste ragioni l'Unione Europea ha definito obiettivi importanti per l'anno 2020: aumentare del 20% la produzione di energie rinnovabili, ridurre del 20% i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti. Per raggiungere tali obiettivi, enti locali, scuole, imprese, cittadini e tutte le altre istituzioni devono agire insieme.

Coerentemente con questo obiettivo, nel 2007 la Commissione Europea ha lanciato la Campagna **"Patto dei Sindaci"** per coinvolgere direttamente i governi locali e i cittadini nella lotta contro il riscaldamento globale, impegnandosi in iniziative per ridurre nelle città le emissioni di CO2 di almeno il 20% attraverso l'attuazione di un Piano d'Azione che preveda tempi di realizzazione certi, risorse umane dedicate, monitoraggio, informazione ed educazione.

Il Comune ha aderito al Patto già nell'autunno 2009 e nel 2011 è stato adottato un **Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)** con valenza temporale 2000-2020, successivamente approvato anche dalla Commissione Europea (2012). Il documento è stato integrato con gli strumenti dell'Ente quali il Piano Energetico Comunale, il Bilancio Ambientale, il progetto europeo LIFE LAKS ed il Piano Clima, cofinanziato dalla Regione.

Per la realizzazione del PAES è stato definito anche un modello scientifico di contabilizzazione delle emissioni di CO2 validato a livello europeo e assunto dalla Regione Emilia-Romagna come strumento di riferimento per la redazione dei Piani Clima a livello regionale.

In particolare gli obiettivi che si vuole perseguire sia con il Piano Energetico che con il PAES sono:

- ☑ una strategia di riduzione della CO2 del 20% entro il 2020;
- ☑ un aumento dell'utilizzo delle fonti di energia rinnovabili;
- ☑ un aumento del risparmio energetico con riduzione delle emissioni climalteranti.

Nel 2013, sulla base di un progetto della Regione Emilia-Romagna, è stato costruito, insieme a tutti gli altri Comuni capoluogo e Province della regione, un **Piano Clima Locale**, che ha messo a sistema in modo più preciso le politiche del Comune, inserendole in un quadro di analisi e politiche provinciali e regionali. Il piano contiene un quadro territoriale delle emissioni locali di CO2 legate ai consumi energetici, sulla base di dettagliati parametri regionali e utilizzando la metodologia costruita nell'ambito del progetto Life Laks di cui Reggio Emilia è stata capofila.

Nel novembre 2015, è stato realizzato il primo monitoraggio del PAES, aggiornando sia l'inventario delle emissioni climalteranti che lo stato di attuazione delle azioni inserite; nell'occasione, è stata applicata la metodologia promossa dalla Regione Emilia Romagna nell'ambito degli strumenti operativi che la Regione ha messo a disposizione dei Comuni sul tema del Patto dei Sindaci.

Sullo stesso fronte, nel 2014, la Commissione Europea ha lanciato l'iniziativa chiamata **"Mayors Adapt"** che vuole favorire l'adattamento delle città ai cambiamenti climatici. In sintesi vuole

aiutare le città a intraprendere azioni preventive contro gli impatti dovuti a eventi meteorologici estremi, ondate di calore, esondazioni, allagamenti, siccità e problemi di salute pubblica, che si verificano nonostante gli sforzi per la riduzione delle emissioni climalteranti.

I cambiamenti climatici in atto hanno infatti già iniziato a produrre nel nostro paese impatti economici, sociali e ambientali rilevanti aumentando il rischio per la sicurezza e la vivibilità del fragile territorio italiano.

Nel novembre 2015, il Comune ha aderito formalmente agli impegni previsti dal Mayors Adapt che prevedono entro 2 anni dall'adesione la preparazione di una Valutazione di Rischio e Vulnerabilità e lo sviluppo di una Strategia Locale di Adattamento e successivamente la presentazione di un Rapporto della fase di Attuazione ogni 2 anni.

### 3. LA SICUREZZA STRADALE

All'aumento del numero di spostamenti urbani basati sull'automobile privato e delle velocità di percorrenza, corrisponde un aumento degli incidenti stradali, con conseguenti effetti sulla salute e sulla qualità della vita dei cittadini nonché diminuzione della sicurezza e della sua percezione negli spazi urbani.

Le Politiche di sicurezza stradale ricoprono quindi un ruolo importante nella gestione della mobilità ricorrente e più in generale nella gestione della mobilità urbana perché influenzano fortemente le scelte di mobilità delle famiglie specialmente sul tema del casa-scuola.

Le misure di sicurezza stradale attuate a livello nazionale e locale hanno infatti come obiettivo la riduzione del numero e delle conseguenze degli incidenti veicolari e lo sviluppo ed il dispiegamento di sistemi di gestione. Anche in questo caso l'approccio è di tipo multi-disciplinare, in quanto sono coinvolte diverse tematiche tecnico-scientifiche.

#### 3.1 Riferimenti europei e nazionali

In tema di sicurezza stradale, a livello europeo, la Commissione Europea indica come obiettivo prioritario "la riduzione della mortalità fino a zero vittime con un orizzonte temporale al 2050, ed include tappe intermedie al 2020 ed al 2030"; l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione europea hanno quindi aggiunto l'**obiettivo 2020** nella diminuzione del numero di feriti in incidenti stradali con lesioni gravi e invalidanti.

A livello nazionale, con Legge 144/1999 è stato istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), che promuove interventi per il miglioramento della sicurezza stradale, per lo sviluppo di una nuova cultura della sicurezza stradale e per una mobilità sicura e sostenibile, con l'obiettivo di ridurre da un lato il drammatico contributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e, dall'altro, gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dai cittadini a causa di tali incidenti. Sulla base dei risultati raggiunti dall'Italia fino ad oggi e in accordo con gli orientamenti in materia di sicurezza stradale della Commissione Europea, è stata poi elaborata una nuova politica organica della sicurezza stradale, illustrata nel **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020**. Il PNSS Orizzonte 2020 aggiorna la strategia di miglioramento della sicurezza stradale in Italia fino al 2020, proseguendo l'azione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale introdotto nel 2001 propone un sistema gerarchico di obiettivi a due livelli, uno per il sistema nel suo complesso, l'altro che tiene conto delle problematiche delle categorie di utenti a maggior rischio di incidente. L'obiettivo generale è la riduzione del 50% del numero di decessi da incidente stradale entro il 2020, rispetto al numero di decessi rilevati nel 2010. Gli obiettivi specifici si basano sul differente livello di sicurezza rilevato nel periodo 2001-2012 per le diverse categorie

di utenti che mostrano più alti livelli di rischio (bambini fino a 14 anni, due ruote a motore, ciclisti, pedoni e utenti con incidenti in itinere).

### 3.2. Gli interventi a livello locale

Partendo da queste premesse, l'Amministrazione Comunale ha intrapreso un percorso per conseguire il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali sul territorio del Comune di Reggio Emilia.

L'Amministrazione Comunale, con l'approvazione nel **2008** del P.U.M. (**Piano Urbano della Mobilità**), aveva già fissato strategie e azioni necessarie alla riduzione degli incidenti in area urbana. - Il PUM (Piano Urbano della Mobilità) in coerenza con i documenti programmatici, le leggi nazionali e gli accordi internazionali da cui deriva i propri obiettivi, si era prefissa infatti l'aumento della sicurezza, della qualità urbana e dell'efficienza della rete stradale e la diminuzione degli incidenti. Tra gli obiettivi specifici del P.U.M. si trovano i seguenti "obiettivi di carattere sociale":

- Aumentare la sicurezza e la qualità urbana delle strade
- Diminuire di almeno il 40% il numero dei morti da incidenti stradali entro il 2010
- Diminuire di almeno il 20% il numero dei feriti da incidenti stradali entro il 2010
- Diminuire di almeno il 50% gli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti entro il 2010.

Dato che per l'attuazione delle specifiche linee di attività il PNSS ha introdotto i Progetti Pilota ed i Programmi Annuali di Attuazione, mediante i quali gli Enti Locali possano realizzare interventi mirati al miglioramento della sicurezza stradale, dal 2002 la Regione Emilia Romagna ha messo a bando i finanziamenti ministeriali relativi ai primi cinque Programmi di Attuazione del Piano Nazionale, sulla base dei quali il Comune di Reggio Emilia ha proposto ed in buona parte realizzato una serie di interventi per innalzare gli standard di sicurezza stradale sul territorio comunale. Nell'ambito del terzo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, il Comune di Reggio Emilia, con deliberazione di Giunta PG n. 12306/193 del 19/07/**2011**, ha approvato il Programma Operativo del **progetto CROSS - Opere ed Interventi per la Sicurezza Stradale**, che prevede la costituzione di nuovi strumenti e strutture specificamente dedicati a rafforzare i processi di governo e gestione della sicurezza stradale.

Il progetto CROSS prevede la realizzazione delle seguenti attività:

- la costituzione del Centro di Monitoraggio della Sicurezza stradale,
- l'elaborazione del Piano Comunale della Sicurezza Stradale,
- la costituzione del Catasto della segnaletica e la diagnosi del suo stato.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il PUM delinea dettagliate linee d'azione fra cui le principali sono:

- la realizzazione di infrastrutture pensate per moderare la velocità e ridurre i punti di pericolo con opere di moderazione del traffico,
- campagne di informazione e comunicazione sui comportamenti e le regole, organizzate prima con la comunicazione e successivamente con la sanzione;
- l'introduzione di segnaletica più efficace e comunicativa (i semafori a velocità, la segnaletica di moderazione in prossimità delle scuole, etc.),
- il potenziamento degli strumenti di monitoraggio, al fine di individuare i punti e gli aspetti di maggiore criticità a cui rivolgere gli interventi prioritari;
- l'aumento della consapevolezza dei cittadini, attraverso campagne di informazione relative ai diversi aspetti della sicurezza stradale, con l'obiettivo di richiamare l'attenzione sull'elevata pericolosità sociale del fenomeno degli incidenti stradali ed incentivare comportamenti virtuosi atti

a preservare l'incolumità delle persone.

Con Delibera di Giunta ID n. 42 del 25/02/2016, il Comune di Reggio Emilia ha quindi approvato il **Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS 2015)**, lo strumento con cui l'Amministrazione Comunale intende mettere a sistema le azioni e le iniziative volte a migliorare la sicurezza stradale nel territorio reggiano.

Il principale scopo del PCSS è quello di costituire uno strumento ai fini della razionale allocazione delle risorse negli interventi di adeguamento delle infrastrutture ai fini della sicurezza della circolazione poiché individua, attraverso metodologie codificate dal piano stesso, i punti e le tratte stradali di maggior rischio consolidato per indirizzare verso questi gli sforzi necessari per la riduzione del rischio accertato.

Altra finalità importante del Piano è la creazione di una maggiore cultura sulla sicurezza stradale, sia rivolta ai cittadini, sia alle strutture tecniche dell'Ente preposte quotidianamente a scelte progettuali o a valutazioni in ordine alle problematiche delle reti infrastrutturali del Comune.

Il PCSS, per il raggiungimento degli obiettivi e delle strategie individuati, definisce e mette a sistema la rete dei soggetti, gli strumenti, i documenti, le procedure, le strutture, le azioni e gli interventi che possono contribuire a migliorare le condizioni di sicurezza stradale nel territorio comunale e definisce il processo ciclico che annualmente opera il monitoraggio dello stato di incidentalità, evidenziando gli elementi di criticità al fine di indirizzare la programmazione degli interventi di messa in sicurezza della rete stradale.

## 4. LA MOBILITA' CASA-SCUOLA

Da diversi anni il Comune di Reggio Emilia è attivo nella promozione di percorsi casa-scuola sicuri, sostenibili e autonomi.

### 4.1 Le motivazioni

La mobilità casa-scuola ha un forte impatto sull'ambiente, sulla fruibilità degli spazi pubblici, sulla crescita autonoma delle nuove generazioni.

Per nove mesi all'anno, ogni scuola è un attrattore – forte - di mobilità urbana; infatti ogni giorno lavorativo, per almeno due volte al giorno, migliaia di studenti, genitori, insegnanti e ausiliari si recano a scuola.

Considerando che nella brutta stagione il 56% degli studenti reggiani delle scuole primarie e secondarie di primo grado (Fonte: Indicatore ECI-6 2013) viene accompagnato a scuola con l'autovettura privata, significa che ogni giorno si muovono più di 7500 automobili lungo i percorsi casa-scuola, considerando le sole scuole dell'obbligo (13500 studenti dell'obbligo nell'a.s. 2015/2016).

La scelta di utilizzare l'auto, figlia dell'attuale modello territoriale, economico, culturale e favorita dall'obbligo degli insegnanti di consegnare gli studenti ad un adulto, trae spesso origine dalla percezione di maggiore sicurezza e rapidità di spostamento o da una semplice scelta di comodità per l'adulto accompagnatore.

**L'uso quotidiano dell'auto genera numerosi problemi** ai bambini, agli adulti e alla città:

- più inquinamento: chiudere i bambini in auto non li preserva dal respirare sostanze inquinanti.
- più congestione ed incidenti: se ogni mattina si accompagnano i bambini in auto, si contribuisce a creare caos davanti alle scuole e congestione nelle aree residenziali circostanti.

- meno movimento e salute: la mancanza di regolare attività fisica porta al sovrappeso che, in età pediatrica, predispone al rischio di malattie cardiovascolari.
- meno socialità e autonomia: la scarsa attività indipendente all'aria aperta limita le opportunità di crescita autonoma dei bambini e le occasioni di socializzazione con i coetanei.

#### 4.2 La mobilità casa-scuola: un tema interdisciplinare

La componente casa-scuola riveste quindi un ruolo rilevante sull'intero sistema città, poiché da una parte incide significativamente nei momenti più delicati per la mobilità urbana (ore di punta), dall'altra interessa una serie di aspetti cruciali per lo sviluppo urbano e sociale (la qualità della vita delle generazioni future).

Un progetto che intervenga nella modifica delle abitudini nei percorsi casa-scuola deve quindi tener conto della rilevanza e della complessità dell'argomento, attraverso un approccio interdisciplinare che affronti in modo armonico questioni di sicurezza stradale, di sostenibilità ambientale, di salute e sviluppo dei bambini, coordinando il disegno dello spazio pubblico, con azioni di educazione e di gestione della domanda di mobilità.

#### 4.3 Le Politiche, i Progetti e gli interventi del Comune di Reggio Emilia

Il Comune di Reggio Emilia iniziò ad occuparsi del tema **nel 2001**, nell'ambito del processo di Agenda 21 Locale, con la nascita del **progetto "A scuola da soli in sicurezza"** che coinvolse alcune scuole del territorio allo scopo di educare alla mobilità sostenibile e di migliorare la vivibilità e la sicurezza dei quartieri. Da qui, a partire dal 2003 e a seguire negli anni successivi, nacquero le prime sperimentazioni di **BiciBus**, il progetto più noto e più longevo attuato e promosso dall'Amministrazione Comunale.

A partire dal Progetto BiciBus, l'Amministrazione Comunale ha investito risorse ed energie per governare la Mobilità Scolastica, consapevole che la quota di mobilità legata agli accompagnamenti casa-scuola incide pesantemente sui ritmi delle città e sulla crescita in autonomia dei ragazzi. Grazie a questa attività, il Comune di Reggio Emilia si è distinto nel tema della Mobilità Casa-Scuola, proponendo Politiche innovative attuate attraverso progetti sperimentali che hanno ricevuto visibilità e riconoscimenti nazionali ed internazionali.

Alla luce dell'esperienza cittadina pluriennale sul tema e delle suddette considerazioni, nell'aprile **2009**, è stato siglato il **"Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola"**, un Protocollo d'intesa sottoscritto da diversi soggetti pubblici reggiani - tra cui Comune di Reggio Emilia, Ufficio Scolastico Provinciale, Dirigenti scolastici degli istituti cittadini, Federazione Italiana Medici Pediatri, Ausl, Arpa, Agenzia per la Mobilità, Osservatorio sulla Sicurezza Stradale, associazioni - per favorire spostamenti casa-scuola autonomi e sicuri attraverso un piano condiviso, un progetto a lungo termine per sviluppare insieme linee d'azione, proposte e impegni comuni.

Il Manifesto in concreto prevede l'attivazione di diversi progetti per la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e per la promozione di stili di vita e abitudini di trasporto sostenibili, coinvolgendo bambini, famiglie, insegnanti in un nuovo approccio alla mobilità e all'utilizzo del territorio, tra i quali si evidenziano:

- BiciBus e PediBus,
- Car pooling (Auto di gruppo),
- Laboratori sulla mobilità,
- uscite didattiche con mezzi sostenibili,
- collaborazione con i Pediatri,

- Strade scolastiche,
- organizzazione di Tornei e Traffic Snake Game,
- campagne di sensibilizzazione ed informative,
- lavoro di messa in sicurezza degli accessi alle scuole.

Nell'ambito del Manifesto, è stata inoltre istituita la figura del **Mobility Manager Scolastico (MMS)**, un insegnante che in ogni scuola di Reggio Emilia sia su questi temi il tramite tra scuola, Comune e famiglie.

A lui compete:

- farsi portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie inerenti la mobilità;
- recepire e proporre iniziative finalizzate all'educazione alla mobilità sostenibile;
- favorire forme di trasporto sicure e sostenibili;
- partecipare ad un coordinamento tra istituti scolastici e Comune per condividere e monitorare obiettivi e progetti di mobilità sostenibile.

Periodicamente il Comune offre una formazione motivazionale e tecnica a tutti i MMS, gli insegnanti e gli educatori interessati a portare le tematiche della mobilità nelle loro attività quotidiane con i bambini.

Oggi, la maggior parte delle scuole dell'obbligo reggiane ha nominato un Mobility Manager Scolastico interno.

In forza del "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola", **nel 2010** il Comune di Reggio Emilia ha partecipato al "Bando di co-finanziamento per la diffusione di azioni finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane ed al potenziamento del trasporto pubblico" indetto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed è stato ammesso ad un finanziamento per la misura i), ovvero la realizzazione di interventi specifici per aumentare la sicurezza degli utenti deboli della strada, tra cui i bambini, gli alunni e i pedoni, che si è concretizzato nel **progetto "SAFE HOME TO SCHOOL – SH2S (Da casa a scuola sicuri)"** proseguimento del percorso avviato con il Manifesto.

In particolare Sh2S ha previsto la realizzazione di lavori per la messa in sicurezza degli accessi e dei collegamenti pedonali e ciclabili di 11 scuole dell'obbligo reggiane per limitare il ricorso all'utilizzo della vettura privata negli spostamenti casa-scuola dell'area urbana del Comune di Reggio Emilia. I lavori pubblici sono stati affiancati da una serie di interventi di carattere formativo ed informativo con l'obiettivo di sviluppare abitudini di mobilità sicura, sostenibile ed autonoma nel percorso casa-scuola quali ad esempio la costituzione ed il consolidamento della rete dei Mobility Manager Scolastici (per es. attraverso la realizzazione del Raccogliatore per insegnanti "Mobilità casa-scuola" e del Corso di approfondimento per insegnanti ed educatori sulla mobilità urbana e i temi collegati), i Laboratori sulla mobilità "Tutta mia la città" per scolari della scuola primaria (e relativo Manuale operativo), il Torneo "Cammina e Pedala (a scuola)".

Prendendo spunto dalla Legge 221, il **Convegno "Muoversi tra casa e scuola: opportunità per la persona e per la città"** tenutosi lo scorso 4 aprile a Reggio Emilia, è stata l'occasione per riunire tecnici, professionisti, insegnanti ed Amministratori e fare il punto sul tema della mobilità casa-scuola in Italia ed in Europa. I relatori della prima Sessione, intervenuti su questo tema molto complesso, hanno evidenziato la necessità di un approccio multidisciplinare che tenga conto degli aspetti legati a qualità dell'aria, sicurezza, pianificazione, salute, autonomia per citare i principali. Nella seconda Sessione del pomeriggio è stata invece data visibilità ad alcune esperienze

significative in essere in questo momento in Italia, come quelle dei Comuni di Reggio Emilia, Venezia, Pesaro, e in Europa, all'interno dell'Iniziativa CIVITAS.

Il Comune di Reggio Emilia a fronte di un complessivo peggioramento della qualità dell'aria culminato nell'inverno 2015-2016 nei peggiori dati di inquinanti dell'ultimo decennio, ha deciso di affrontare questa criticità mediante una strategia complessiva che affrontasse il tema da punti di vista differenti: questo lavoro di prevenzione si è attuato nel **progetto “Reggio Respira”** approvato dal Consiglio Comunale con Delibera in atti ID 45 del 14.03.2016 e prevede azioni (10 a breve termine e 4 a medio/lungo termine) per migliorare la qualità dell'aria nel periodo 2016-2019.

Il progetto “Reggio Respira”, una serie di azioni messe a punto dall'Amministrazione comunale che unisce iniziative di breve, medio e lungo periodo per migliorare la qualità dell'aria di Reggio Emilia e che mirano a produrre un cambiamento per la città a partire da un cambiamento di tipo culturale e politico delle abitudini dei reggiani. Si tratta di un progetto integrato che tocca settori che, tradizionalmente, non vengono considerati inerenti alla qualità dell'aria, ma riguardano la gestione complessiva del territorio, a livello locale. Si tratta inoltre di una proposta per dare nuovi obiettivi e produrre azioni che possano essere d'esempio per le altre città del bacino padano.

Tra le azioni proposte nel progetto “Reggio Respira”, vi è anche la cosiddetta “Scuole Car Free”: provvedimenti per vietare di tenere accesi i motori dei mezzi in sosta davanti alle scuole, nonché la chiusura al traffico di alcune strade in prossimità delle sedi scolastiche attraverso l'istituzione di Strade Scolastiche. Una **Strada Scolastica** è una via o un'area in prossimità dell'ingresso di una scuola che viene chiusa temporaneamente nei momenti di ingresso/uscita per permettere agli studenti di muoversi in sicurezza e per evitare gli ingorghi davanti alle scuole.

A Reggio Emilia attualmente esistono quattro strade scolastiche che funzionano bene, alcune anche da diversi anni.

Per aumentare il numero di Strade scolastiche attive in prossimità delle scuole dell'obbligo, è necessario valutare sia la **fattibilità tecnica** sia la **fattibilità “sociale”** di attivare provvedimenti di questo tipo nelle singole scuole. Certamente nel territorio comunale esistono infatti scuole che si affacciano su strade in cui è possibile chiudere la circolazione, altre invece su strade a forte percorrenza dove non sia attuabile.

Con il doppio intento da una parte di dare visibilità ed evidenza della presenza sul territorio delle scuole e dall'altra di aumentare la sicurezza nei dintorni delle stesse, da alcuni anni è stato attivato un importante dialogo e confronto su questi temi con i bambini, gli insegnanti e le famiglie delle scuole dell'obbligo e non che si sono concretizzati in progetti di comunicazione innovativi quali l'inaugurazione dell' “Imprestabici” presso la scuola dell'infanzia “8 marzo” o del tatuaggio urbano “il grande viaggio del Ramo” della scuola dell'infanzia “Robinson”.

Alla luce di queste sperimentazioni, nella primavera **2016**, l'Amministrazione comunale di Reggio Emilia ha inoltre definito una **procedura per la validazione di progetti sperimentali inerenti i temi di Mobilità e Sicurezza dell'utenza debole su aree pubbliche circostanti o in prossimità di edifici scolastici** che non possono inquadarsi né all'interno del quadro legislativo dei Lavori Pubblici né del Codice della Strada.

Il documento definisce l'iter di validazione di progetti caratterizzati da forte trasversalità e alto grado di sperimentazione su suolo pubblico presentati dalle scuole e pensati a tutela di studenti e accompagnatori.

L'obiettivo è sensibilizzare un pubblico più ampio di quello tradizionalmente coinvolto nei percorsi casa-scuola, consapevoli che anticipare l'opera di sensibilizzazione delle famiglie al tema della Mobilità faciliterà l'approccio alle Politiche più strutturate proposte alla Scuola Primaria e

Secondaria di 1° grado per cui esiste da tempo una progettazione ordinaria e consolidata.

L'esperienza dei Nidi e delle Scuole d'Infanzia del Comune di Reggio Emilia è testimoniata nel mondo dal Reggio Approach una modalità educativa considerata tra le competenze strategiche di una comunità capace di abitare la società della conoscenza e della partecipazione, nella prospettiva di una città educante.

In quest'ottica, nel corso nel **2016** è stato elaborato - grazie alla collaborazione e al lavoro congiunto di educatori, insegnanti, dirigenti scolastici, agenzie educative del territorio e istituzioni - il **“Patto per la scuola”**, un Accordo Strategico con i 12 Istituti Comprensivi della città sui temi dei Servizi per il Diritto allo Studio, dei Servizi e progetti a scuola e sul territorio e dei Percorsi di formazione e ricerca. A sottolineare la loro importanza strategica, anche i temi della mobilità casa-scuola sono entrati a far parte del Patto stesso e il documento è stato integrato con gli strumenti dell'Ente quali “Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile autonoma nei percorsi casa-scuola”.

## **5. LA MOBILITA' CASA-LAVORO**

### **5.1 Le motivazioni**

L'altra componente della mobilità urbana che ricopre un ruolo significativo all'interno degli spostamenti ricorrenti è data dalla mobilità casa-lavoro.

La maggior parte dei lavoratori si reca sul posto di lavoro, percorrendo lo stesso tragitto ogni giorno, negli stessi orari: il percorso casa-lavoro rappresenta quindi una grossa parte del traffico giornaliero, una parte fortemente ripetitiva e prevedibile.

A Reggio Emilia, il 90% degli spostamenti quotidiani avviene all'interno del territorio comunale e il 60% entro i 15 minuti di percorrenza (Fonte: PUM Reggio Emilia 2008). Sono quindi tragitti brevi, percorribili in buona parte anche a piedi, in bicicletta o con il mezzo pubblico.

La modifica del modal split urbano a favore di modalità alternative all'auto privata porterebbe sicuramente dei vantaggi sociali per la collettività, che si possono sintetizzare in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico (miglioramento della qualità dell'aria);
- riduzione del numero di incidenti (aumento della sicurezza stradale);
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto;
- aumento della vivibilità urbana e della socializzazione.

La modifica legata al cambiamento di abitudini consolidate e quotidiane non è però spontanea ma va favorita a livello sociale.

Come nel caso degli spostamenti casa-scuola, anche qui è necessario un approccio integrato ed interdisciplinare. Nel quadro generale quindi, così complesso, uno degli interventi specifici possibili di mobility management è l'utilizzo della leva degli incentivi, in particolare quelli economici, per spronare ad un cambiamento di abitudini. Nell'ultimo periodo si sta assistendo ad una crescita dell'interesse a questa tematica, infatti varie sono le sperimentazioni di incentivi per i lavoratori a livello europeo e nazionale. Per esempio l'anno scorso, il governo francese ha attivato un progetto pilota per sperimentare l'introduzione di un'indennità chilometrica ai lavoratori che percorrevano il tragitto casa-lavoro in bicicletta. I risultati preliminari sono incoraggianti: una ricompensa di 0,25 €/km ha aumentato la quota modale della bicicletta del 50% (Fonte: Le Figaro).

### **5.2 Gli interventi del Comune di Reggio Emilia**

L'Amministrazione comunale di Reggio Emilia ha sperimentato negli anni passati iniziative e

progetti sui percorsi casa-lavoro.

Il Comune di Reggio Emilia ha infatti partecipato come partner al **progetto INVOLVE**, finanziato dall'Unione Europea attraverso il programma INTERREG IVC per testare e trasferire buone pratiche di mobilità. Della durata di 36 mesi ha avuto come scopo l'offrire alle autorità locali strumenti e buone prassi per ridurre l'impatto negativo del trasporto nelle aree urbane, industriali e commerciali mediante la collaborazione tra le amministrazioni pubbliche e il settore privato, nell'ambito di un approccio partecipativo legato alla mobilità per promuovere uno shift modale dalla mobilità privata a soluzioni di trasporto più sostenibili. Il progetto ha previsto fra le attività principali l'identificazione e analisi di buone pratiche e la realizzazione di visite di studio per l'osservazione delle pratiche, nonché la valutazione della loro trasferibilità anche attraverso di alcuni progetti pilota.

L'obiettivo principale del Comune di Reggio Emilia attraverso la partecipazione a questo progetto è stata la promozione del mobility management in città. In particolare, Reggio Emilia si è impegnata a promuovere attraverso un progetto pilota l'adozione di nuove soluzioni per soddisfare le esigenze di spostamento casa-lavoro attraverso un nuovo approccio che ha previsto il coinvolgimento e la collaborazione di un gruppo pilota 10 realtà produttive e direzionali reggiane di diverse dimensioni, coordinate e supportate dall'Amministrazione Comunale. Le aziende hanno partecipato al progetto pilota, che ha avuto la durata di circa un anno e mezzo.

Sia nel 2015 sia nel 2016, l'Amministrazione comunale ha inoltre aderito all'**iniziativa "European Cycling Challenge"**, una gara europea fra ciclisti urbani che, attraverso l'App dedicata, ha coinvolto per tutto il mese di maggio coloro che si sono spostati in città in bicicletta per motivi di lavoro o studio. All'ultima edizione della competizione hanno partecipato 52 città europee (9 capitali e 22 nuove iscritte), tra cui Reggio Emilia e nel complesso sono stati percorsi più di 4.000.000 di km in bicicletta. Le 326 persone partecipanti alla competizione iscritte alla squadra di Reggio Emilia (l'anno scorso erano state 216, +50% di iscritti) hanno pedalato complessivamente per 20.032 km, il doppio rispetto alla scorsa edizione, evitando così l'emissione in città di 4.046 kg di CO2 in un mese. Nella classifica "Città ciclabile" che tiene conto del rapporto fra numero di abitanti e km percorsi, Reggio Emilia si è classificata ventottesima con 117 km pedalati per abitante. Novità di quest'anno è stata la possibilità di creare delle sottosquadre; oltre ai singoli cittadini, 4 aziende, 1 associazione e 2 istituti scolastici si sono messi in gioco a Reggio.

Grazie alla condivisione del progetto fra tante città europee e soprattutto alla partecipazione di tanti cittadini, Reggio Emilia e l'ECC2016 hanno vinto il prestigioso premio Civitas Award 2016 (categoria Partecipazione dei cittadini), il più importante riconoscimento europeo per la mobilità urbana.

## Sezione **NOTE INTEGRATIVE**

**Indicare eventuali informazioni integrative relative alla pianificazione dei trasporti e alle politiche di mobility management**

### **INTEGRAZIONE**

La presente parte è ad integrazione di quanto riportato nella sezione “Note integrative” presente a pagina 10 di 14 del “Modulo B. Domanda di partecipazione” del Comune di Reggio Emilia per il progetto RE-CLACS; in particolare si riporta l'elenco completo degli Atti di riferimento – Pianificazione dei trasporti.

<b>Sintesi</b>	<b>Estremi Atto Amministrativo</b>	<b>Titolo</b>	<b>Note</b>
<b>GESTIONE MOBILITA'</b>			
PUT 2000	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 148 del 06.10.2000	<b>ADOZIONE IN VIA DEFINITIVA IL P.U.T. 2000 – 2001 COSÌ COME APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 2901/28 DEL 07/02/2000.</b>	
PUM 2008 e BiciPlan	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 112 in data 05-05-2008 P.G. n. 9480	<b>APPROVAZIONE DEL PUM - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' DI AREA VASTA AI SENSI DELL'ART.(22) L.340/2000, ART.(2) E ART.(6) L.R.30/1998 E S.M.I.</b>	Contestuale approvazione e del BiciPlan 2008 - Il Piano Ciclistico del Comune di RE
REGOLAMENTO VIARIO 2012	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 93 in data 21-05-2012 P.G. n. 3373	<b>APPROVAZIONE DELLA CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE E DEL REGOLAMENTO VIARIO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA.</b>	
PUMS 2017 – Linee di indirizzo	Delibera di Giunta Comunale ID N. 268 in data 22-12-2016	<b>APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE – PUMS 2017</b>	
<b>QUALITA' ARIA</b>			
PAIR 2020	Delibera di Giunta Regionale (Emilia Romagna) n. 1180 del 21 luglio 2014	<b>ADOZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020) DI CUI AL D.LGS. N. 155/2010.</b>	

	GPG/2014/1286		
APPLICAZIONE LIMITAZIONI 2015	Delibera di Giunta Regionale (Emilia Romagna) n. 1392 del 28/09/2015 GPG/2015/1587	<b>PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020). INDICAZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLE LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PRIVATI NEL CENTRO ABITATO E MODIFICHE ALLA PROPOSTA DI PIANO ADOTTATA CON DGR N. 1180 DEL 21 LUGLIO 2014. DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE MISURE EMERGENZIALI</b>	
ORDINANZA LIMITAZIONI TRANSITO 2016-2017	Ordinanza dirigenziale R.U.O. 694 del 26/09/2016	<b>ORDINANZA DIRIGENZIALE OGGETTO: LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE 2016 - 2017</b>	
Progetto REGGIO RESPIRA 2016	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 45 in data 14/03/2016	<b>APPROVAZIONE DEL PROGRAMMA "REGGIO RESPIRA" (AZIONI PER MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA) E COSTITUZIONE DELLA CABINA DI REGIA PER LA QUALITA' DELL'ARIA A REGGIO EMILIA.</b>	Allegato A e Allegato B
PATTO SINDACI - adesione 2009	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 173 in data 12-10-2009 P.G. n. 22234	<b>ADESIONE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA AL "PATTO DEI SINDACI" IN TEMA DI ENERGIA E CAMBIAMENTO CLIMATICO</b>	
PAES 2011	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n. 99 in data 16-05-2011 P.G. n. 8200	<b>APPROVAZIONE DEL PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE IN ATTUAZIONE DI QUANTO PREVISTO DAL "PATTO DEI SINDACI".</b>	
MAYORS ADAPT – adesione 2015	Delibera di Consiglio Comunale I.D. n.209 in data 16/11/2015	<b>ADESIONE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA ALL'INIZIATIVA "MAYORS ADAPT - THE COVENANT OF MAYORS INITIATIVE ON ADAPTATION TO CLIMATE CHANGE".</b>	
<b>SICUREZZA STRADALE</b>			
PCSS 2015	Delibera di Giunta I.D. n. 42 in data 25/02/2016	<b>APPROVAZIONE DEL PIANO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE (PCSS) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA</b>	

<b>CASA - SCUOLA</b>			
MANIFESTO CASA-SCUOLA 2009	Sottoscrizione Reggio Emilia, 16 aprile 2009	<b>MANIFESTO PER UNA MOBILITÀ SICURA, SOSTENIBILE E AUTONOMA NEI PERCORSI CASA-SCUOLA</b>	
Progetto SH2S	Delibera di Giunta Comunale I.D. n. 156 in data 04/05/2009 PG n. 11421	<b>PARTECIPAZIONE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA AL "BANDO DI COFINANZIAMENTO PER LA DIFFUSIONE DI AZIONI FINALIZZATE AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NELLE AREE URBANE ED AL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO RIVOLTO AI COMUNI NON RIENTRANTI IN AREE METROPOLITANE"</b>	
PROCEDURA VALIDAZIONE PROGETTI SPERIMENTALI IN PROSSIMITÀ DI EDIFICI SCOLASTICI 2016	Delibera di Giunta Comunale I.D. n. 179 in data 22/09/2016	<b>DEFINIZIONE DI UNA PROCEDURA PER LA VALIDAZIONE DI PROGETTI SPERIMENTALI INERENTI I TEMI DELLA MOBILITÀ E DELLA SICUREZZA DEGLI UTENTI DEBOLI SU AREE PUBBLICHE CIRCOSTANTI O IN PROSSIMITÀ DI EDIFICI SCOLASTICI E SOTTOSCRIZIONE DELLA CARTA DELLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA</b>	
PATTO PER LA SCUOLA 2017	In corso di definizione	Avviato iter di condivisione e approvazione	
<b>CASA - LAVORO</b>			
INVOLVE e SUM	Delibera di Giunta Comunale I.D. n. 118 in data 16/05/2014 P.G. n. 16395	<b>APPROVAZIONE DEL PIANO DI ATTUAZIONE NELL'AMBITO DEI PROGETTI INTERREG IV C SUM E INVOLVE</b>	
ECC 2016	Determina Dirigenziale R.U.D. 103 del 18/02/2016	<b>IMPEGNO DI SPESA PER LA PARTECIPAZIONE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA ALLA "EUROPEAN CYCLING CHALLENGE 2016" E PER LA QUOTA DI PARTECIPAZIONE ALLA RETE "ECF" - ANNO 2016</b>	

