

pums

piano urbano mobilità sostenibile di Reggio Emilia



Il processo partecipativo e la fase di ascolto

Luglio 2018



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA



Reggio Emilia
città
delle persone





PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Reggio Emilia

Il processo partecipativo e la fase di ascolto

Luglio 2018

SINDACO

Luca Vecchi

ASSESSORE A INFRASTRUTTURE
DEL TERRITORIO E BENI COMUNI

Mirko Tutino

DIRETTORE DELL'AREA
COMPETITIVITA', INNOVAZIONE
SOCIALE, TERRITORIO E BENI COMUNI

Massimo Magnani

DIRIGENTE DEL SERVIZIO MOBILITA',
HOUSING SOCIALE E PROGETTI
SPECIALI E RUP

David Zilioli

GRUPPO DI PROGETTAZIONE INTERNO

Rossana Cornia, Elisia Nardini

CONTRIBUTI SPECIALISTICI

Polinomia Srl

Alfredo Drufuca, Damiano Rossi,
Luigi Torriani, Stefano Battaiotto,
Davide Cassinadri

Poliedra – Politecnico di Milano

Silvia Arcari, Chiara Bresciani,
Giuliana Gemini, Valerio Paruscio

SERVIZIO MOBILITA', HOUSING SOCIALE
E PROGETTI SPECIALI

Paolo Azzolini, Sara Cavazzoni,
Alessio Ciufoli, Barbara Cilloni,
Laura Degl'Incerti Tocci, Tiziano Ganapini,
Carmela Iannuzzi, Cristina Pellegrini

Susanna Ferrari, Moreno Veronese

Sommario

1	INTRODUZIONE.....	7
2	LA PARTECIPAZIONE A REGGIO EMILIA.....	7
2.1	Le politiche comunali di partecipazione	7
2.2	Il processo partecipativo del PUM 2008.....	8
2.3	Il processo partecipativo del PUMS 2018	9
3	RESTITUZIONE DELLA FASE DI ASCOLTO DELLA CITTA'	10
3.1	Ascolto dei cittadini.....	11
3.1.1	I quartieri - i laboratori di quartiere	11
3.1.2	Le segnalazioni dei cittadini	20
3.1.3	I questionari e le indagini conoscitive	22
3.2	Ascolto dei cittadini del centro storico e dei commercianti.....	24
3.2.1	Accessibilità al centro storico: la ZTL e l'area pedonale.....	24
3.2.2	Il progetto europeo Resolve - commercio e centro storico	29
3.3	Ascolto delle scuole.....	31
3.3.1	La mobilità casa-scuola - la rete dei mobility manager scolastici	31
3.3.2	Il progetto europeo Schoolchance – la mobilità casa scuola	33
3.4	Partecipazione istituzionale.....	35
3.4.1	Atti del Consiglio Comunale su tematiche di mobilità'	35
3.4.2	Confronto interno con gli altri servizi.....	37
3.4.3	Incontro con l'associazione Tuttinbici- FIAB di Reggio Emilia.....	38
3.4.4	Incontro con l'Agenzia Locale per la Mobilità di Reggio Emilia	38



1 INTRODUZIONE

Il presente documento racconta il lungo percorso di “ascolto e confronto” con i cittadini sui temi della mobilità del Comune di Reggio Emilia dal 2007 ad oggi, sintetizzando le indicazioni, criticità e proposte riportate dai cittadini e dai vari stakeholder nei numerosi percorsi di condivisione e partecipazione realizzati.

Il percorso di ascolto e confronto, portato avanti in modo pressoché continuativo negli ultimi dieci anni dall’ente attraverso varie modalità, costituisce quindi il punto di partenza per il confronto sugli scenari e sulle proposte progettuali che verranno formulate con il nuovo PUMS 2018 (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), rappresentando quindi la fase di analisi nel percorso partecipativo di accompagnamento dello stesso .

2 LA PARTECIPAZIONE A REGGIO EMILIA

2.1 *Le politiche comunali di partecipazione*

Il Comune di Reggio Emilia ha una lunghissima tradizione di coinvolgimento della città nelle scelte “importanti” , specchio della volontà dei cittadini di essere parte attiva e propositiva nella costruzione della comunità e della città.

Il Comune è stato uno dei primi enti locali ad aderire ad Agenda XXI fin dal 1999 e nell’ambito di tale adesione ha realizzato, insieme alla provincia, allora uno dei primi percorsi partecipativi che, dopo due anni di confronti strutturato in diversi gruppi di lavoro, ha portato alla redazione di uno dei primi Piani di Azione locale. Sulla scia di tale esperienza poi sono stati realizzati percorsi partecipativi di quartiere tesi a confrontarsi su tematiche specifiche ed a rispondere a criticità emerse spesso sui temi della mobilità. In tale ambito ricordiamo il percorso partecipativo nel quartiere di via Adua nato a seguito dei problemi di mobilità collegati alla realizzazione del CIM (“Ag 21 di quartiere Circoscrizione 7^a -2003) ma anche il Forum “Progetti per il Centro Storico” che affrontava già allora nel 2004, tra i vari temi, specificatamente anche quello della accessibilità al centro.

L’esperienza di Ag 21 è stata poi applicata in ambito scolastico attivando percorsi di “Agenda 21 a scuola” sia alle elementari che alle superiori sul tema della mobilità casa-scuola “A scuola in sicurezza” e “Mobilità sostenibile nel polo scolastico di via Makallé e via XX Settembre” , percorsi che hanno gettato le basi a numerosi progetti con le scuole e introdotto una cultura del confronto strutturato che oggi si esplicita nell’individuazione delle figure dei mobility manager scolastici.

Successivamente, a partire dal 2004, sono stati realizzati numerosi percorsi di progettazione partecipata inerenti programmi di riqualificazione urbana o aree verdi pubbliche, per poi “estendersi” ulteriormente nell’ambito di piani strategici quali il Piano Urbano della Mobilità 2008 (PUM) e il Piano Strutturale Comunale (PSC) che sono stati accompagnati da percorsi di ascolto e dialogo con i cittadini.

Da ricordare inoltre l’esperienza di Bilancio Partecipativo realizzata nella Circoscrizione 8^a tra il 2007 e il 2008.

Nel 2014 ,con l’insediamento della nuova Amministrazione, le politiche di partecipazione hanno visti un’ulteriore rafforzamento sia politico che organizzativo.

Tra gli indirizzi del Programma di mandato del Comune di Reggio Emilia, approvato nel giugno 2014, infatti spicca la policy di cittadinanza “la città partecipata, sicura e intelligente”, al cui interno si sviluppa la strategia di sostegno al protagonismo civico e responsabile dei cittadini.

Questa strategia mira alla “valorizzazione del capitale umano della nostra città”, attraverso la promozione di “iniziative “dal basso” concertate con la rete delle istituzioni, delle associazioni e dei cittadini, degli operatori economici e culturali che possono essere da stimolo per mettere al centro la partecipazione dei cittadini. Partecipazione non solo finalizzata all’ascolto, ma anche a garantire adeguati strumenti di “empowerment della comunità”, in una logica di co-responsabilizzazione non mediante meccanismi formali di richiesta parere-espressione di voto ma di confronto.

Il progetto “QUA – Il quartiere bene comune” nasce da tale scelta politica oltre che dalla esigenza dell’Ente di rivedere il proprio ruolo nel territorio in seguito alla soppressione delle circoscrizioni. Con tale progetto sono state codificati i principi e modalità di interfaccia con la comunità in forte discontinuità, non

solo con il principio di rappresentanza classicamente inteso, ma anche delle esperienze più tradizionali di partecipazione civica. Ad oggi sono stati firmati 25 Accordi di cittadinanza su quasi tutto il territorio comunale, con la definizione di 130 progetti riguardanti tanto lo “spazio fisico” quanto lo “spazio sociale” e la partecipazione attiva (incontri organizzativi, supporto allo sviluppo dei progetti) di circa 2.100 soggetti.

2.2 Il processo partecipativo del PUM 2008

Nel 2005 il Comune e la Provincia di Reggio Emilia, insieme all’Agenzia per la Mobilità, hanno avviato un processo partecipato di accompagnamento alla redazione del Piano della Mobilità che prevedeva, accanto alla progettazione tecnica, il coinvolgimento “strutturato” delle organizzazioni e delle diverse componenti sociali interessate ai diversi problemi legati alla mobilità.

Il forum specifico avviato è stato suddiviso inizialmente in tre Focus Group: “Persone in movimento”, “Organizzazione della Mobilità”, “Logistica e Trasporto merci”.



La prima parte del percorso è stata finalizzata in particolare all’analisi e all’ascolto delle problematiche portando alla redazione di uno specifico report.

Successivamente sono stati realizzati alcuni incontri di informazione sui risultati delle analisi-indagini tecniche che via via venivano realizzate.

Nel 2006 è stata avviata la fase più progettuale del percorso durante la quale il Comune ha proseguito i lavori all’interno del Focus Group “Persone in movimento” trattando in particolar modo le tematiche comunali. I partecipanti hanno potuto confrontarsi direttamente con il gruppo tecnico su alcune ipotesi di trasformazione dell’attuale sistema di mobilità nel contesto urbano.

Il processo si è concluso nel dicembre 2007 con l’organizzazione di una giornata (FORUM) dedicata alla presentazione della proposta di Piano della Mobilità, al confronto tra i partecipanti e i tecnici su tale proposta ed alla valutazione finale dei partecipanti sulla bozza di piano.

Impegni iniziali - Le due Amministrazioni che hanno proposto il processo di partecipazione hanno più volte dichiarato pubblicamente che esso avrebbe dovuto costituire uno degli assi portanti della costruzione del Piano della Mobilità di area vasta in quanto sede privilegiata per la comunicazione e la concertazione fra le Amministrazioni e i vari portatori di interesse. Gli impegni assunti non potevano però

essere vincolanti perché il Piano della Mobilità doveva anche essere il frutto di un processo tecnico di pianificazione.

Risultati attesi - Il processo aveva l’obiettivo di individuare, insieme alle diverse componenti sociali interessate, le criticità, la definizione degli obiettivi utili per la costruzione degli scenari d’azione e la loro valutazione sociale, economica ed ambientale fondamentale per la costruzione del Piano.

Selezione dei partecipanti - Il processo, inizialmente, aveva individuato due canali di partecipazione. Enti pubblici, istituzioni, associazioni e comitati, invitati direttamente tramite un’apposita lettera, potevano partecipare ai Focus Group tematici. I privati cittadini potevano partecipare solo attraverso un Forum telematico, che doveva seguire le diverse fasi dei lavori integrandosi con i Focus Group. Per rendere efficace e concreto questo schema, erano previsti momenti di raccordo tra le attività dei due canali. In realtà il Forum telematico ha funzionato solo molto parzialmente nella prima fase, mentre è stato “assente” nelle fasi successive.

Al processo hanno partecipato sia cittadini “competenti-attivi” in rappresentanza delle varie associazioni-enti sia, seppure in minor misura, cittadini “qualsiasi”. Il Forum, articolato nei Focus Group, ha visto l’adesione ufficiale di oltre 180 soggetti in rappresentanza delle varie

Metodologie utilizzate - Il processo si è svolto prevalentemente all’interno di focus group tematici e in forum plenari di confronto e, solo parzialmente, all’interno del forum telematico. Nella fase finale è stato organizzato anche un Open Space Technology.

Inizialmente, i tecnici hanno introdotto i temi di discussione attraverso un primo quadro sul contesto e le sue problematiche, da cui i partecipanti hanno definito insieme, in modo autonomo, obiettivi e strategie di intervento. Successivamente, i tecnici hanno elaborato una proposta di Piano alla luce delle osservazioni raccolte, sottoposto, per la parte del Comune, alla verifica finale dei partecipanti. Pur nella complessità del processo, si può dire comunque che ha prevalso la relazione tecnici– cittadini–tecnici.

Comunicazione - La comunicazione legata al processo partecipativo è stata essenzialmente di tipo tradizionale e realizzata attraverso comunicati stampa, conferenze stampa e brochure informative.

Risultati - Il processo, pur avendo subito interruzioni e modifiche rispetto allo schema iniziale che hanno prodotto “insoddisfazione” nei partecipanti relativamente alle attese iniziali, ha comunque permesso un confronto tra i vari portatori di interesse e soprattutto con i consulenti tecnici esterni. Tale confronto ha creato relazioni nuove, ha accresciuto le competenze reciproche dei partecipanti e dei tecnici e la capacità delle associazioni di fare sistema. Il risultato principale del processo è stato l’elaborazione di una bozza del Piano della Mobilità redatto anche tenendo in considerazione quanto emerso durante il percorso di partecipazione. Tale bozza è stata presentata agli aderenti al processo partecipato nel corso di una giornata durante la quale sono state raccolte ulteriori osservazioni prima della approvazione in Consiglio Comunale.

Principali output: verbali incontri, report fase di analisi, ‘instant report’ OST, cartografi a di sintesi, report finale della giornata di valutazione della proposta di piano

Alla fine dell’intero processo, integrando i contributi da parte dei cittadini con gli indirizzi ed i contenuti individuati negli incontri più prettamente tecnici sono stati definiti gli obiettivi generali di piano del PUM2008.

2.3 Il processo partecipativo del PUMS 2018

Il processo di redazione del PUMS richiede un confronto trasparente e partecipativo, all'interno e all'esterno del Comune, coinvolgendo tecnici dell'Amministrazione, Enti, associazioni, stakeholders e cittadini.

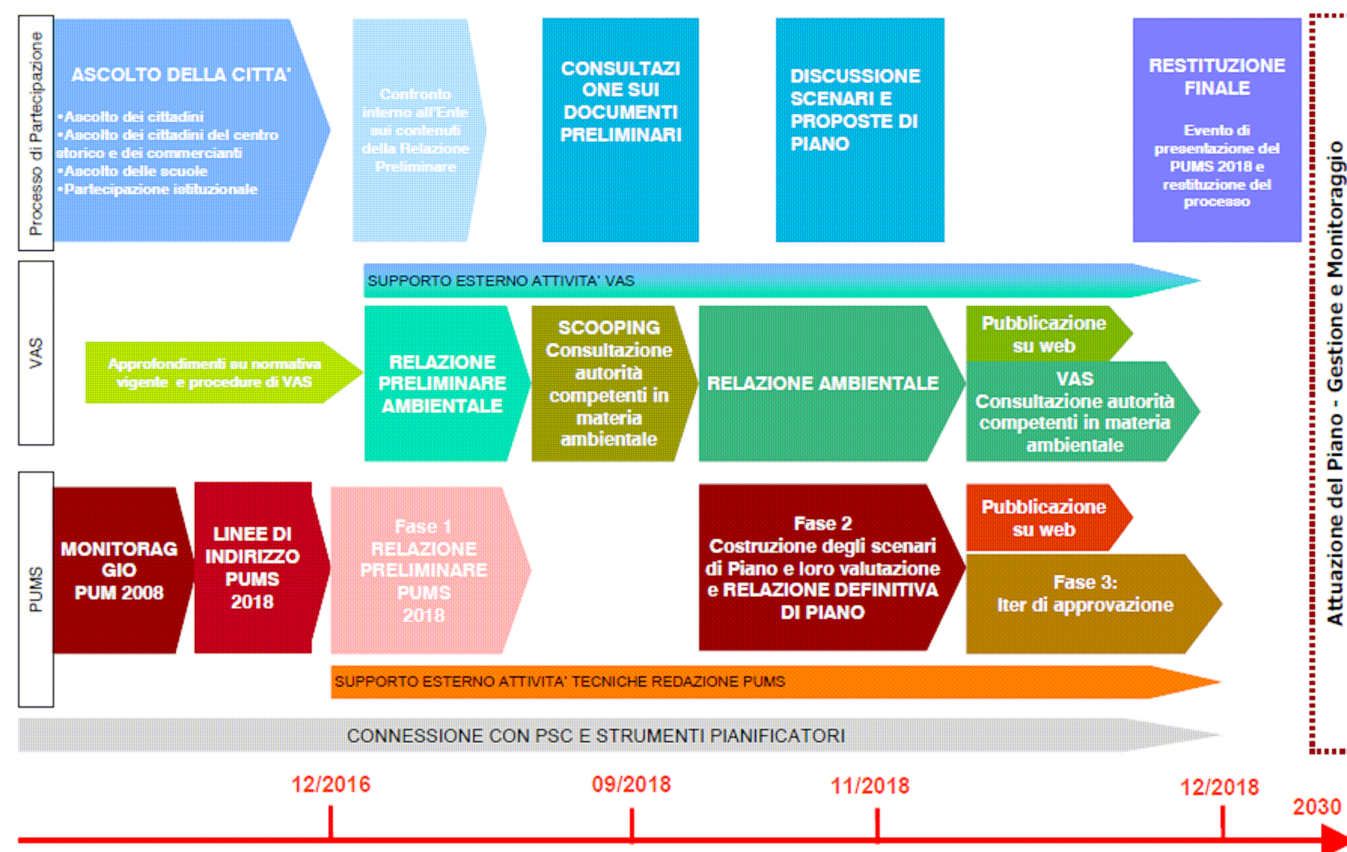
La partecipazione quindi rappresenta un'attività trasversale che accompagna tutto il processo ed è strettamente connesso con le attività tecniche di elaborazione del PUMS e di redazione della Valutazione Ambientale Strategica – VAS (una descrizione più di dettaglio del legame tra tali processi è contenuta nel paragrafo 2.3 della Relazione Preliminare).

Il processo partecipativo è supportato ed accompagnato da attività di comunicazione, in particolare attraverso gli strumenti già a disposizione dell'Ente – sito, pagine social del Comune facebook e twitter.

Sono stati predisposti materiali e strumenti, quali logo, grafie, pagina web dedicata, che caratterizzano tutto ciò che è legato al PUMS 2018, dandone riconoscibilità, e saranno utilizzati per pubblicare i documenti prodotti man mano, per indicare lo stato di avanzamento dei lavori, rendicontare l'evoluzione dei processi e per evidenziare gli eventi pubblici in programma.

Nell'immagine sotto-riportata è illustrato il cronoprogramma con la struttura dei processi di PUMS-VAS e partecipazione e sono evidenziati i parallelismi e le interrelazioni tra di essi:

Processo di elaborazione del PUMS 2018 del Comune di Reggio Emilia



Il processo di partecipazione si articolerà in **4 fasi**: le prime tre sono momenti di dialogo e di scambio di informazioni tra Amministrazione, stakeholder e cittadini, mentre l'ultima è la fase conclusiva di presentazione degli esiti finali del percorso.

- **ascolto della città**: per l'elaborazione delle Linee di Indirizzo e del quadro conoscitivo in generale, sono stati considerati le istanze e gli elementi di criticità evidenziati nel corso delle

attività di ascolto dei cittadini nell'ambito di vari momenti di incontro con l'Amministrazione. Tali incontri fanno parte di processi continui portati avanti in varie forme dall'Amministrazione comunale, che verranno approfonditi nel presente documento;

- **percorso partecipato**: nel corso del processo integrato di redazione delle Relazioni di Piano e della relativa VAS, la partecipazione viene gestita attraverso l'ascolto ed il dialogo strutturato tra diversi attori, in più tavoli e momenti.

Per la discussione pubblica sul piano sono previsti due eventi dedicati di presentazione e discussione:

- **CONSULTAZIONE SUI DOCUMENTI PRELIMINARI E VISION** (Forum di apertura), evento previsto per settembre 2018. Nel corso di questo primo appuntamento, dedicato alla presentazione della Relazione Preliminare di PUMS e della relativa relazione Preliminare di VAS, verrà organizzata una prima attività partecipativa con i cittadini finalizzata a mettere a punto la "visione condivisa" sulla mobilità urbana sostenibile, con riferimento specifico alla disponibilità ed alle condizioni "abilitanti" per il cambiamento dei comportamenti e delle abitudini di spostamento dei partecipanti;
- **DISCUSSIONE DI SCENARI E PROPOSTE DI PIANO**, giornata/evento prevista per l'autunno 2018, nel corso della quale i partecipanti potranno interagire tra loro e con i tecnici incaricati della stesura del PUMS/VAS per discutere puntualmente gli scenari e le proposte in fase di definizione;

Assieme ai due eventi pubblici sono previsti in parallelo incontri più prettamente tecnici, all'interno del processo di VAS, in cui l'Amministrazione consulta le autorità competenti in materia ambientale sulla Relazione Ambientale Preliminare e sulla Relazione Ambientale finale.

- **restituzione finale**: evento di presentazione e discussione del PUMS e del suo Rapporto ambientale a chiusura dell'intero processo di approvazione ed adozione, evento previsto a inizio 2019.

Una attività importante e delicata è l'individuazione dei soggetti da invitare agli eventi: la scelta ha l'obiettivo primario di coinvolgere le Istituzioni interessate, le figure che operano nel settore ed identificare le molteplici esigenze/necessità in termini di mobilità e le opportunità presenti sul territorio.

Per gli incontri di natura tecnica – ambientale (percorso di PUMS/VAS) sono da consultare e quindi da invitare le autorità ambientali (ARPA, AUSL, ...): in tali tavoli sono presenti inoltre gli Enti e stakeholder Istituzionali (Comuni Contermini, Bonifica, ...) e le società di trasporto del territorio (ANAS, FER, TPER, SETA,...). Sono attori chiave che in questi incontri, e poi anche eventualmente in forma scritta, forniscono osservazioni e pareri da recepire ed integrare nelle relazioni di piano di VAS.

Negli eventi pubblici previsti si ha la consultazione aperta a tutti i portatori di interesse ed alla cittadinanza: la platea deve potere essere il più possibile rappresentativa per raggiungere una partecipazione attiva e ricca di contenuti.

In particolare per gli stakeholder verranno contattati, anche attraverso mailing list di assessorati o di tavoli tematici già esistenti, rappresentanti di associazioni ambientali, di categoria (commercianti, tassisti, disabili,...), altri operatori del settore mobilità, ...

Invece per quanto riguarda la cittadinanza in generale si intende prendere spunto da soggetti già coinvolti in altre attività di ascolto della città (Laboratori Urbani e di Cittadinanza) e poi allargando la platea pubblicizzando l'evento sul sito e sui social.

Nel capitolo che seguono nel presente documento sarà approfondita e dettagliata la fase di ASCOLTO che ha coinvolto tecnici, cittadini e stakeholder in processi anche duraturi e continui nel tempo.

3 RESTITUZIONE DELLA FASE DI ASCOLTO DELLA CITTA'

L'Amministrazione ha attivato negli anni numerosi tavoli di discussione e lavoro sia con i cittadini che con stakeholders specifici sia per instaurare un dialogo continuo tra Amministrazione e cittadinanza e/o portatori di interessi sia in occasione di progetti o attività specifiche portate avanti dai singoli Servizi dell'Amministrazione in cui è fondamentale il confronto per la loro attuazione o implementazione sul territorio.

Tutte queste azioni hanno permesso l'ascolto di un numero elevato di persone ed in particolare di cittadini che con gli strumenti più classici e tradizionali non verrebbero coinvolti.

Inoltre l'amministrazione ha attivi strumenti utili e più 'tradizionali' per effettuare segnalazioni, reclami o per proporre suggerimenti: un sistema dedicato (RES) sul sito web, specifici indirizzi email tematici e periodiche indagini conoscitive per approfondimenti su specifiche tematiche di interesse.

Un ulteriore contributo può essere visto nell'insieme di mozioni, interpellanze ed ordini del giorno promossi dal Consiglio Comunale e dalle Commissioni Consiliari nell'espletamento delle loro attività di controllo, indagine e conoscitive verso l'operato degli organi esecutivi.

La moltitudine di strumenti utilizzati in modo più o meno continuo per le attività di ascolto, con il coinvolgimento di più Servizi dell'Amministrazione, ha originato ed origina una corposa quantità di elementi ed informazioni a disposizione dell'Amministrazione stessa.

Focalizzandosi sul tema della mobilità, molto sentito e discusso dalla cittadinanza e dagli stakeholders, le varie modalità di ascolto hanno prodotto una importante e rilevante quantità di materiale utile per le analisi de PUMS. Le attività sono di seguito elencate e poi descritte nel dettaglio nel presente documento:

ASCOLTO DEI CITTADINI

- I QUARTIERI – I LABORATORI DI QUARTIERE
- I QUESTIONARI E LE INDAGINI CONOSCITIVE

ASCOLTO DEI CITTADINI DEL CENTRO STORICO E DEI COMMERCianti

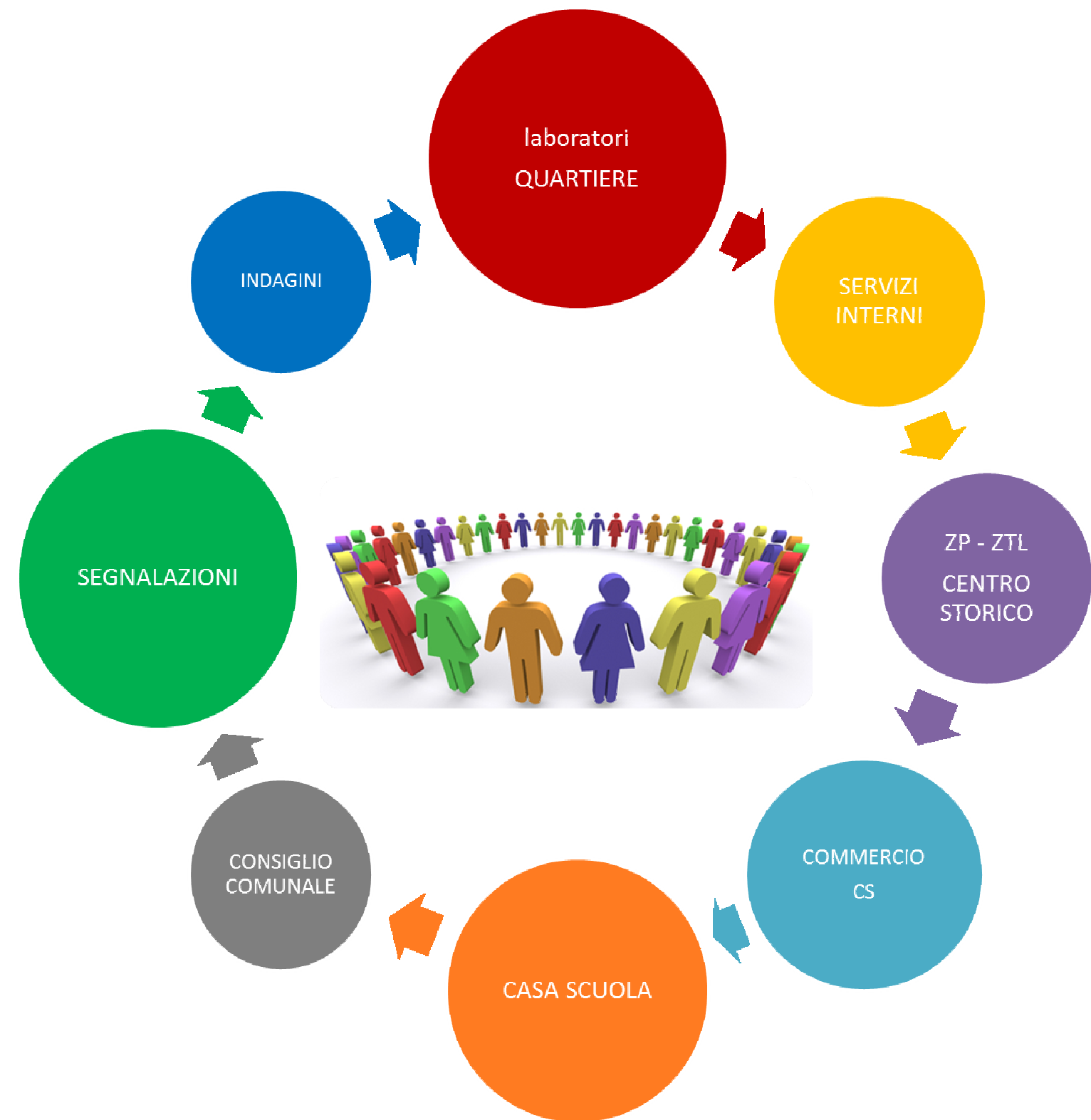
- ACCESSIBILITA' ALLA ZTL ED AREA PEDONALE IN CENTRO STORICO
- IL PROGETTO EUROPEO RESOLVE SUL COMMERCIO E CENTRO STORICO

ASCOLTO DELLE SCUOLE

- LA MOBILITA' CASA-SCUOLA - I MOBILITY MANAGER SCOLASTICI
- IL PROGETTO EUROPEO SCHOOL CHANCE SULLA MOBILITA' CASA-SCUOLA

PARTECIPAZIONE ISTITUZIONALE

- ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE SU TEMATICHE DI MOBILITA'
- CONFRONTO INTERNO CON GLI ALTRI SERVIZI IN TEMA DI MOBILITA'
- INCONTRO CON L'ASSOCIAZIONE TUTTINBICI – FIAB
- INCONTRO CON L'AGENZIA DELLA MOBILITA'



3.1 Ascolto dei cittadini

3.1.1 I quartieri - i laboratori di quartiere



IL PROCESSO

Il progetto "Quartiere bene Comune" origina dall'esigenza del Comune di Reggio Emilia di rivedere il proprio ruolo nel territorio in seguito alla soppressione delle circoscrizioni, individuando però principi e modalità di interfaccia con la comunità in forte discontinuità non solo con il principio di rappresentanza classicamente inteso ma anche delle esperienze più tradizionali di partecipazione civica. A partire dal 2015, in continuità rispetto alle precedenti esperienze sperimentali, il Comune di Reggio Emilia ha attivato il progetto pilota "Quartiere Bene Comune" allo scopo di promuovere nuovi scenari di partecipazione attraverso la condivisione e la co-progettazione delle politiche pubbliche. Il progetto si sviluppa intorno a quattro elementi distintivi:

1. il concetto di partecipazione civica che non si limita alla sola espressione di bisogni ed istanze ma si estende alla progettazione condivisa delle soluzioni, alla co-gestione nell'implementazione delle soluzioni fino alla condivisione dei risultati;
2. il Comune da erogatore di servizi in modalità top-down assume il ruolo di regista e promotore di relazioni sociali tendenzialmente paritarie e focalizzate su obiettivi comuni;
3. i cittadini dismettono i panni di utenti o destinatari di decisioni per diventare protagonisti attivi;
4. il quartiere è il perimetro in cui co-progettare soluzioni di miglioramento della qualità della vita e dello stesso spazio pubblico. In questo senso il progetto assume il concetto di "bene comune".

Gli **obiettivi del progetto** sono:

1. costruire nuove connessioni fra il centro e la periferia;
2. esplorare nuovi modelli di policy making basati sulle politiche pubbliche di co-progettazione;
3. educare la comunità in termini di auto-promozione e cittadinanza attiva, allo scopo di coinvolgere il maggior numero possibile di soggetti nei processi di elaborazione e gestione delle risoluzioni collettive non "standardizzate";
4. promuovere nuove soluzioni ai bisogni della comunità attraverso la socializzazione delle risorse (idee, progetti, strumenti, metodi, ecc.), secondo un approccio bottom-up in grado di garantire una maggiore sinergia Pubblica Amministrazione, operatori sociali, economici e cittadini.

Il concetto di una nuova governance di prossimità implica una revisione anche dei modi su cui fino ad oggi si sono fondate la relazione tra Comune e cittadini nel territorio, attraverso la definizione di nuove figure, processi e strumenti di lavoro sul territorio: gli "architetti di quartiere", i "laboratori di cittadinanza" e gli "accordi di cittadinanza".

L'**architetto di quartiere** è la figura che ha il compito di potenziare il protagonismo attivo per spingere i protagonisti alla ricerca di soluzioni creative e innovative ai problemi del territorio. Costruisce nuove connessioni o facilita quelle esistenti tra Comune, cittadinanza e portatori di interesse per arrivare alla costruzione di progetti condivisi. Il suo spettro d'azione si estende dalla cura della città in termini di

qualità dello spazio fisico e di qualità dei luoghi, alla cura delle persone in termini di capacità di interconnessione delle risorse già esistenti, sociali e culturali.

Il **metodo di lavoro** si struttura in un processo, chiamato "**laboratorio di cittadinanza**", formalmente approvato dal Consiglio Comunale nel dicembre 2015, strutturato in **fasi**:



1. lettura territoriale e ascolto delle comunità, per consentire l'emersione delle istanze da parte dei cittadini;
2. co-programmazione, in cui i bisogni e le proposte raccolte vengono sottoposti a istruttoria di fattibilità tecnica ed economica con i servizi comunali; sulla base dell'istruttoria interna, l'Architetto di quartiere predispone una proposta di Accordo di cittadinanza;
3. condivisione della proposta di Accordo con la cittadinanza attraverso procedure partecipative e deliberative di confronto;
4. approvazione da parte della Giunta Comunale delle proposte di Accordo che viene inserito all'interno della programmazione dei Servizi dell'Ente per le rispettive competenze; firma dell'Accordo tra cittadini e Amministrazione che ufficializza l'impegno reciproco rispetto alle azioni progettuali e agli interventi in esso previsti;
5. attuazione, gestione e monitoraggio dell'Accordo tra i firmatari;
6. valutazione e rendicontazione dei risultati ottenuti e degli impatti prodotti secondo un sistema di indicatori numerici e misurabili di progetto e di risultato stabiliti all'interno dell'Accordo stesso.

La collaborazione e le relazioni fra l'Amministrazione e i cittadini all'interno dei Laboratori di Cittadinanza e Accordi di Cittadinanza sono codificati da un apposito **Regolamento** approvato dal Consiglio Comunale il 21.12.2015

L'**Accordo** è un documento che definisce, sulla base di quanto stabilito dal Regolamento, l'attuazione ai contenuti maturati all'interno del laboratorio di cittadinanza. Individua gli obiettivi comuni, formalizza i reciproci impegni e responsabilità nell'ambito degli interventi di cura della città e/o della comunità. L'accordo agisce in maniera puntuale in un arco di tempo definito e su di un contesto preciso di riferimento, individuando interventi mirati per innescare nuove relazioni e modalità virtuose di gestione dei mezzi e delle risorse a disposizione.

L'obiettivo è definire un intervento puntuale e circoscritto che dia soluzioni adeguate per quel preciso momento attraverso una lettura olistica (cura città e cura comunità) della realtà territoriale che sia capace di attivare le sinergie giuste per creare relazioni e azioni in grado di strutturarsi autonomamente nel tempo.

Si tratta pertanto di una modalità che si può definire "start up" sociale, innovativa e quindi sperimentale ma che asseconda la necessità di flessibilità e efficacia nella erogazione delle risorse sui territori. Esso viene strutturato infine come strumento flessibile nell'arco della sua durata temporale, aggiornabile, a seconda degli esiti dei monitoraggi previsti, e rinnovabile alla sua scadenza dopo le valutazioni degli esiti delle rendicontazioni.

L'Accordo in particolare definisce:

- ✓ gli obiettivi che la collaborazione persegue e le azioni progettuali condivise;
- ✓ il gruppo di lavoro, i soggetti coinvolti, i ruoli e i reciproci impegni;
- ✓ la durata della collaborazione, le cause di sospensione o di conclusione anticipata della stessa;
- ✓ le risorse finanziarie a disposizione e le forme di sostegno messe a disposizione dal Comune, modulate in relazione al valore aggiunto che la collaborazione è potenzialmente in grado di generare;
- ✓ le modalità di fruizione collettiva dei servizi e dei beni comuni urbani oggetto dell'Accordo;
- ✓ le misure di pubblicità, le modalità di documentazione delle azioni realizzate, di monitoraggio periodico dell'andamento, di rendicontazione delle risorse utilizzate e di misurazione dei risultati prodotti dalla collaborazione fra cittadini protagonisti e Amministrazione;
- ✓ l'affiancamento del personale comunale nei confronti dei cittadini, la vigilanza sull'andamento della collaborazione, la gestione delle controversie che possano insorgere durante la collaborazione stessa e l'irrogazione delle sanzioni per inosservanza del presente regolamento o delle clausole dell'Accordo;
- ✓ le cause di esclusione di singoli cittadini per inosservanza del regolamento dei Laboratori o delle clausole del presente Accordo, gli assetti conseguenti alla conclusione della collaborazione, quali la titolarità delle opere realizzate, i diritti riservati agli autori delle opere dell'ingegno, la riconsegna dei beni, e ogni altro effetto rilevante;
- ✓ le inadempienze e le relative 'sanzioni' per inosservanza del regolamento o delle clausole dell'Accordo.



Accountability

Per garantire la massima trasparenza e misurabilità degli impatti reali dei progetti, è stata avviata un'azione di **Accountability del progetto**, intesa come complesso sistema di misure che garantisce la massima trasparenza.

Per misurare i risultati e gli impatti del progetto sia in itinere sia ex post sono stati messi a punto una serie di indicatori, elencati all'interno dell'Accordo di cittadinanza, che rappresentano la possibilità di osservare gli esiti del progetto in rapporto agli obiettivi prefissati. La valutazione in itinere e ex post è pubblica perché effettuata pubblicamente nell'Accordo e perché resa pubblica sul sito internet del Comune.



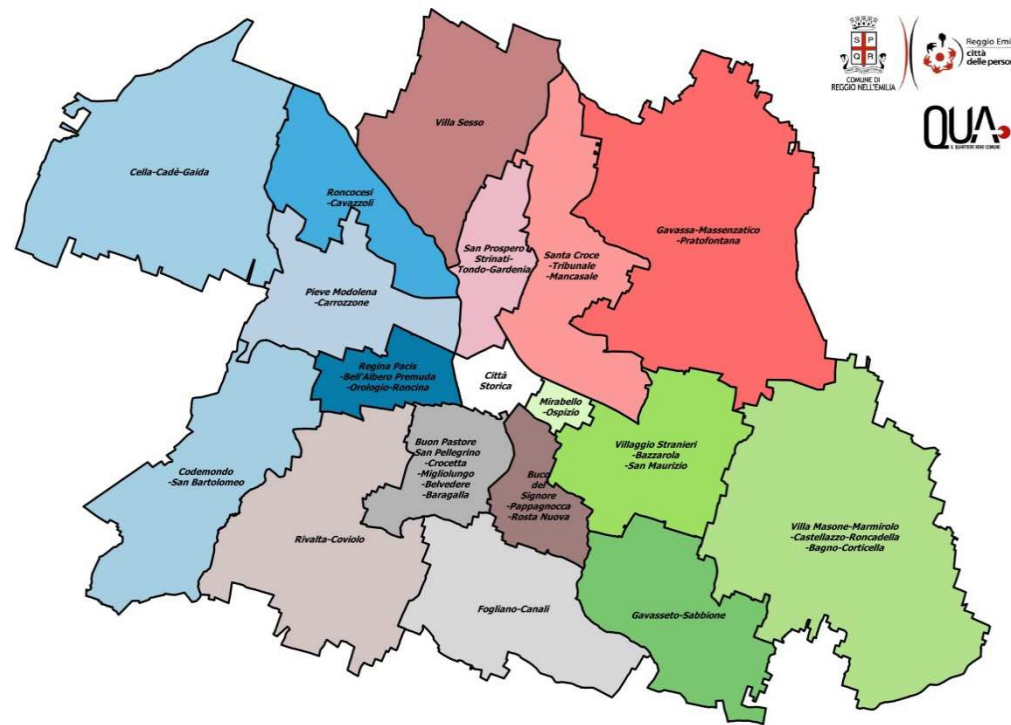
Accordo di cittadinanza Villa Sesto monitoraggio, dicembre 2016



L'accountability dei Laboratori di Quartiere ed esempio di monitoraggio dell'Accordi di cittadinanza di Villa Sesto

Ambiti di lavoro

La città è stata suddivisa in **19 ambiti territoriali**, all'interno dei quali realizzare i laboratori di cittadinanza.



LABORATORI GIA' ATTIVATI - ACCORDI FIRMATI

1. Villa Sesso
2. Ville Masone, Marmiolo, Castellazzo e Roncadella
3. Rivalta e Coviolo
4. Cella, Cadè, Gaida
5. Gavasseto, Sabbione
6. Buco del Signore, Pappagnocca, Rosta Nuova
7. Gavassa, Massenzatico, Pratofontana
8. Pieve Modolena, Carrozzone
9. Buon Pastore, San Pellegrino, Crocetta, Migliolungo, Belvedere, Baragalla
10. Regina Pacis, Bell'Albero - Premuda, Orologio, Roncina
11. Tondo, San Prospero Strinati
12. Roncesesi, Cavazzoli
13. Bagno, Corticella
14. Villaggio Stranieri - Bazzarola, San Maurizio
15. Fogliano, Canali
16. Codemondo San Bartolomeo

LABORATORI NON ATTIVATI

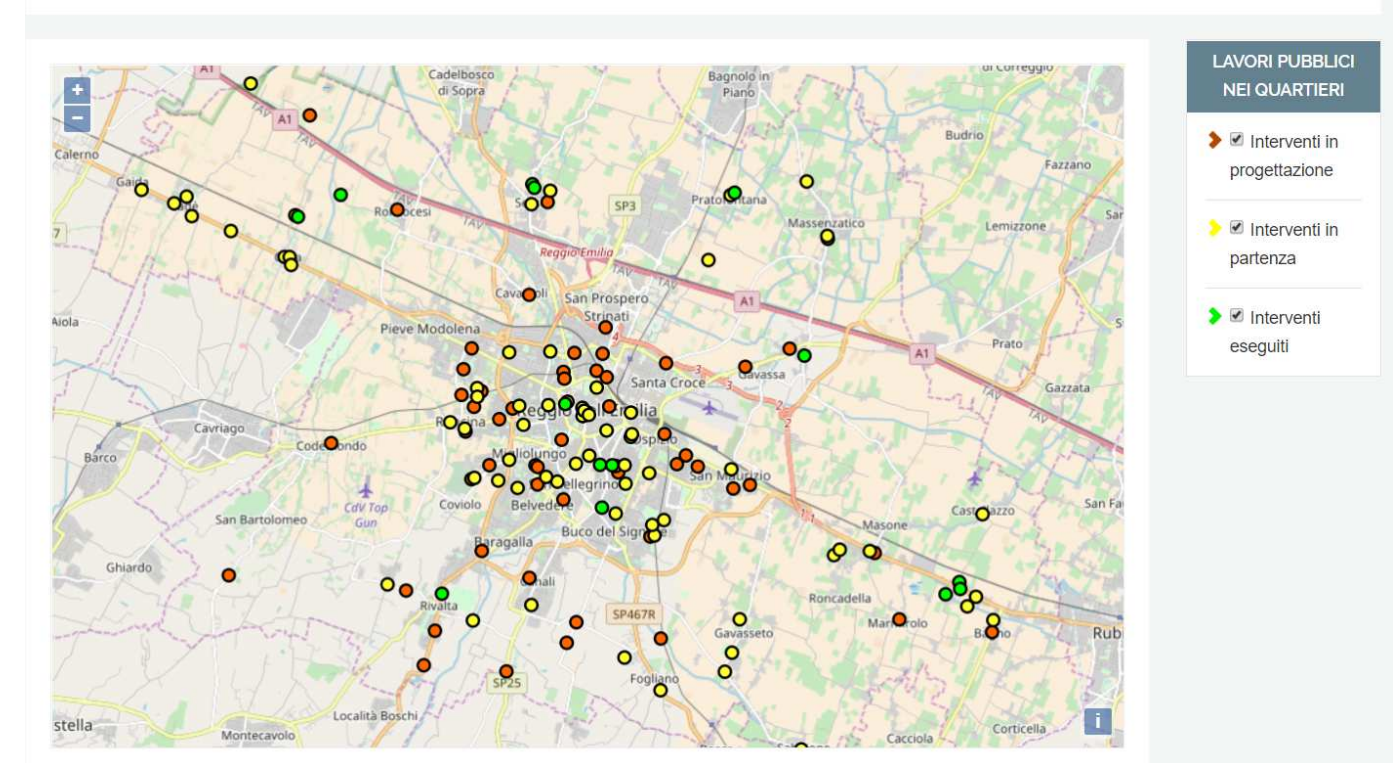
1. Santa Croce, Tribunale, Mancasale (in fase di attivazione)
2. Mirabello, Ospizio (in fase di attivazione)
3. Città Storica

Per alcuni laboratori è stato portato a termine il primo ciclo di attività ed incontri e per essi è stato attivato un secondo ciclo di consultazione e dialogo.

Mapa interattiva dei lavori pubblici nei quartieri

Dal 2018 cittadini potranno seguire gli interventi avviati dall'Amministrazione a seguito delle segnalazioni e dei Laboratori di quartiere contesto del progetto "Qua-Quartiere bene comune".

Consultando la mappa dei lavori nei quartieri, si possono visualizzare le singole opere e il loro stato di avanzamento: in verde quelle già completate, in arancione quelle in corso di realizzazione o a breve attivazione, in rosso quelle in progettazione



Mapa dei lavori pubblici scaturiti dai laboratori di quartiere nei vari stadi di realizzazione

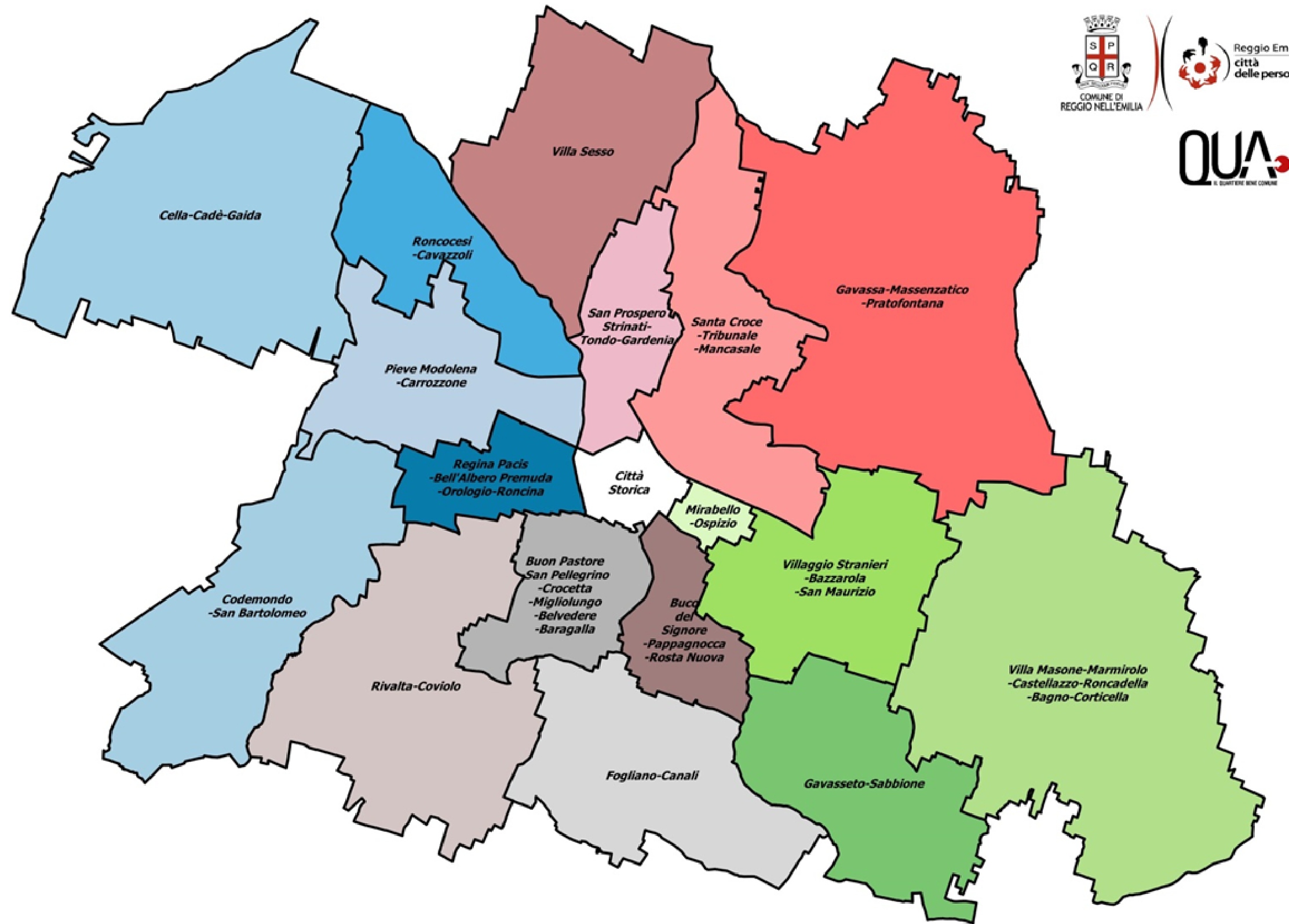
I numeri dei laboratori di quartiere

I primi 20 Accordi di Cittadinanza

- 20** Accordi di cittadinanza sottoscritti (compreso Lab. Urbano "Parco Nilde Iotti")
- 2094** Partecipanti ai percorsi
- 131.004** Popolazione di riferimento degli ambiti interessati dai Laboratori
- 538** Sottoscrittori degli Accordi (305 associazioni + 222 volontari + 11 attività economiche)
- 128** Progetti definiti (105 cura della comunità + 23 cura della città)



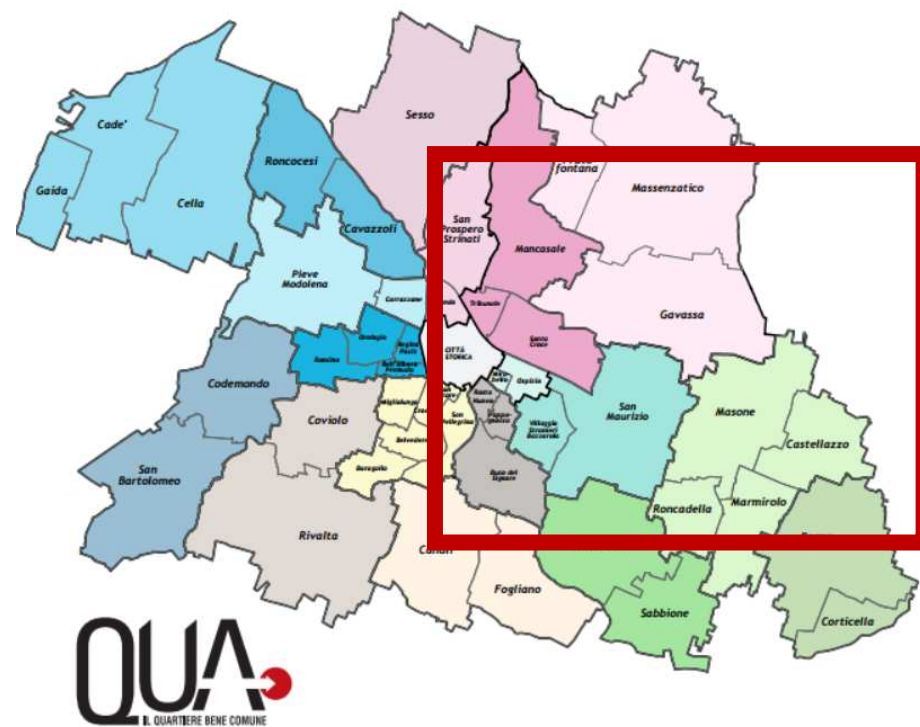
Di seguito la mappa con i 19 ambiti e le Ville e/o quartieri in essi ricompresi:



SINTESI DELLE ISTANZE E DEI PROGETTI

Si riportano per ciascun laboratorio le tematiche emerse in tema di mobilità e i progetti che ne sono scaturiti in partnership tra l'Amministrazione e stakeholders del territorio. I laboratori sono organizzati per quadrante in cui il territorio comunale è stato suddiviso.

ZONA EST



MASONE MARMIROLO CASTELLAZZO RONCADELLA BAGNO CORTICELLA -2015-2017

ISTANZE

- Chiusura in alcune fasce orarie delle strade minori di collegamento tra le frazioni per favorire la mobilità ciclopedonale (proposte: via Grassi e/o via Sassetto)
- Rendere disponibili le carraie per un turismo rurale, per migliorare la connessione tra le frazioni e per valorizzare il territorio
- Migliorare le connessioni infrastrutturali tra le frazioni e creare percorsi più sicuri per pedoni e ciclisti
- Migliorare la fruibilità degli assi stradali soprattutto per gli utenti deboli (pedoni e ciclisti)

PROGETTI

- ✓ 2015 - Masone, Marmirolo, Castellazzo, Roncadella - **Percorso partecipato per l'individuazione di piste rurali tra le frazioni**
- ✓ 2017 - Bagno, Corticella e Marmirolo - **Valorizzazione territoriale ed educazione ambientale attraverso percorsi di biodiversità e mappatura di percorsi sicuri tra le frazioni**

SAN MAURIZIO VILLAGGIO STRANIERI BAZZAROLA -2017

- Ripensare al piazzale scolastico di via Gattalupa anche come piazza del quartiere favorendo la sicurezza;
- Potenziare la viabilità ciclo-pedonale tra villaggio Stranieri e il complesso del Mauriziano
- Connettere in modo sostenibile il parco del Rodano con il centro storico tramite collegamenti tra aree verdi attualmente non connesse tra di loro

- Richiesta di senso unico in entrata dalla via Emilia in via 1° Maggio; uscita in senso unico da via Marchi togliendo l'attuale chiusura della via stessa; revisione della mobilità del quartiere compreso tra le vie Strucchi, Bertolini, Galloni
- Creare un secondo accesso al parcheggio di via Funakoshi dalla via Emilia
- Sicurezza per la discesa dei passeggeri presso la fermata ferroviaria di via Emilia Ospizio
- Valutare un nuovo sistema delle entrate / uscite dalle vie Guicciardi e Doberdò

PROGETTI

- ✓ 2017 dal parcheggio alla piazza che vorremmo - Ripensamento co-progettato del piazzale a Nord di via Gattalupa
- ✓ 2017 - connettività e rigenerazione del paesaggio a integrazione dei rii del Mauriziano - rete ecologica di collegamento tra il complesso del Mauriziano e la città storica

GAVASSETO SABBIONE - 2016

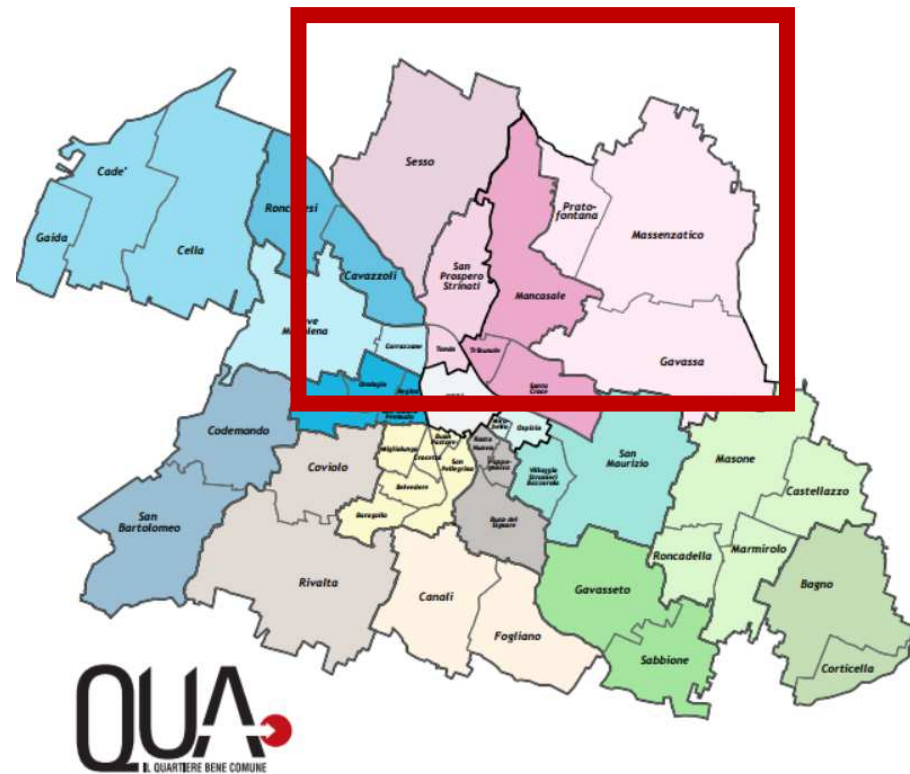
ISTANZE

- Creazione di percorsi sicuri per pedoni e ciclisti per la mobilità sia tra le frazioni stesse ed anche con la città (Pista ciclabile da via F.lli Vecchi al Rodano e Due Maestà, Pista ciclabile da via Prati a Gavasseto centro (scuola) Ciclabile su via Comparoni , Ciclabile via Anna Frank – Sabbione – Gavasseto – Due Maestà)
- Realizzare una rete di percorsi per una mobilità sicura casa – scuola
- Sabbione - assenza di percorsi sicuri e protetti per pedoni e ciclisti, considerando il traffico automobilistico importante su via Anna Frank e una viabilità minore caratterizzata da strade di ridotte dimensioni costeggiate da profondi fossati e dalla presenza frequente di mezzi pesanti e di macchine agricole
- Sosta selvaggia in centro a Gavasseto- Sabbione sulla ciclovía 7 (che collega il centro storico con Codemondo e San Bartolomeo, Ghiardello)
- Necessità di controllo velocità in centro a Gavasseto
- Necessità di Moderazione traffico via Cantù – via Panisi (fermata autobus) località Piazza di Sabbione;
- Moderazione traffico su via Anna Frank e messa in sicurezza della fermate autobus su via Anna Frank a Sabbione
- Sicurezza in centro a Sabbione: collegamento Via Casartelli – scuola materna

PROGETTI

- ✓ 2016 **Percorso partecipato per l'individuazione di percorsi sicuri casa – scuola e di piste rurali tra le frazioni e con la città**
- ✓ 2016 **Collegamento in sicurezza** via Casartelli – via Mons. D. Torreggiani a Sabbione

ZONA NORD



VILLA SESSO -2015 -2017

ISTANZE

- Messa in sicurezza del percorso scuola-palestra – incrocio via U. Betti - via Dei Gonzaga
- Moderazione in corrispondenza dell'incrocio tra via Ferri - via Miselli – via Grisendi
- Ultimazione della ciclabile su via Salimbene/Galeotti, inserendo elementi di moderazione del traffico, realizzazione di collegamento ciclabile sul canale tombato tra via Salimbene e via Ferri, prolungamento a est fino a Mancasale della ciclabile che collega attualmente via Salimbene con via Bassi
- Miglioramento dei collegamenti con il centro storico, con linea 13 del bus anche di domenica e migliorie sulla ciclovia 9 (che collega il Centro Storico con la frazione di Sesso)
- Prolungamento della ciclabile (non previsto da piano particolareggiato) da via dei Gonzaga verso la rotatoria della Tangenziale a nord, in previsione di una eventuale realizzazione del nuovo supermercato
- Realizzazione di una duna di protezione acustica dalla tangenziale per il parco Ugo Betti
- Poca visibilità in uscita sugli incroci su via dei Gonzaga
- Via Miselli (curve pericolose e strada stretta): realizzazione banchina per aumentare la sicurezza
- Carenza di illuminazione pubblica sull'attraversamento pedonale in prossimità della rotonda di via dei Gonzaga – via Ferri e su via dei Gonzaga, in corrispondenza della fermata autobus
- In Via Salimbene si ha necessità di moderare la velocità dei veicoli e di far rispettare la zona30
- Collegare con by pass stradale via dei Gonzaga, all'altezza dell'impianto industriale di Cucchi, con la tangenziale per evitare che il traffico pesante attraversi il centro della frazione
- Realizzazione di un percorso protetto, sulla scorta di quello scuola – palestra, tra la scuola e via Miselli

PROGETTI

- ✓ 2017- **Percorsi di storia nel paesaggio** - Costruire percorsi nel paesaggio, utilizzando le connessioni rurali e ciclopedonali, collegando tra loro i centri di socialità della frazione Sesso.

GAVASSA, MASSENZATICO PRATOFONTANA 2016-2018

ISTANZE

- Collegamento di via degli Azzarri con le piste ciclabili della frazione di Gavassa con l'apertura di un sottopasso sotto la tangenziale e l'uso del percorso precedente della strada come pista ciclabile

- Progetto di raccordo Massenzatico-Pratofontana-Gavassa con collegamenti ciclabili/bus per mettere in rete le tre frazioni: prolungamento pista ciclopedonale via Beethoven, realizzazione di una ciclabile utilizzando l'argine del Rodano fino a Gavassa (Greenway), completamento della pista ciclabile Gavassa – Centro Reggio Emilia (Ciclovia 12) con risoluzione di punti di discontinuità,
- Ripristino segnaletica ciclabile di Pratofontana, manutenzione pista che collega Massenzatico con Correggio a est (Ciclovia 12)
- Completamento ciclabile via Fleming e realizzazione di nuova pista ciclopedonale dalle scuole elementari fino all'area sportiva (via don Grazioli – via I. Lenin) a Gavassa
- Spostare o mettere una nuova fermata del bus (linea 12) alla chiesa di Pratofontana in via don P. Leuratti
- banchina protetta per fermate bus a Gavassa ed Intensificare corse autobus collegamento con la città (linee 10 e 11)
- Moderazione traffico via Mozart e mettere in sicurezza incrocio con via Torelli e tra via Azzarri – via Fleming, controlli sulla velocità dei veicoli che transitano su via don Grazioli - a Gavassa
- Limitare il flusso di traffico che attraversa Gavassa cercando di promuovere l'utilizzo della tangenziale introducendo dei limitatori/dossi o limitare l'accesso a strade locali
- Moderazione della velocità in Via Beethoven nel tratto di attraversamento della frazione di Massenzatico da via Fontanesi in direzione nord – Bagnolo e attuazione della Zona 30, con i conseguenti interventi “di sistema” lungo tutta la Via Beethoven, per garantire maggiori livelli di sicurezza al traffico di attraversamento
- Mettere in sicurezza la percorrenza in Via Ronzoni, a Massenzatico, valutando la creazione di piazzole laterali di sicurezza/di scambio.
- Collegamento via del Chionso – via Bulgarelli: istituire e mettere in sicurezza ciclopedonale – per il quartiere santa Croce

PROGETTI

- ✓ 2016 - Gavassa, Massenzatico e Pratofontana - **percorso partecipato: mobilità sostenibile e in sicurezza tra le frazioni e verso la città** Il progetto consiste nel creare connessioni fisiche, di comunicazione e di comunità per l'ambito territoriale delle tre frazioni, valorizzando le specificità di ciascuna ma potenziando le sinergie per affrontare le criticità comuni
- ✓ 2017 - **Pratiche di cura del paesaggio e di conoscenza del territorio nelle frazioni** - Il progetto vuole completare l'individuazione dei percorsi ciclopedonali 'Connessioni Rurali' e promuovere sensibilità ambientale e conoscenza del territorio incentivando e rafforzando le sinergie tra gli attori coinvolti.

SAN PROSPERO STRINATI TONDO GARDENIA - 2017

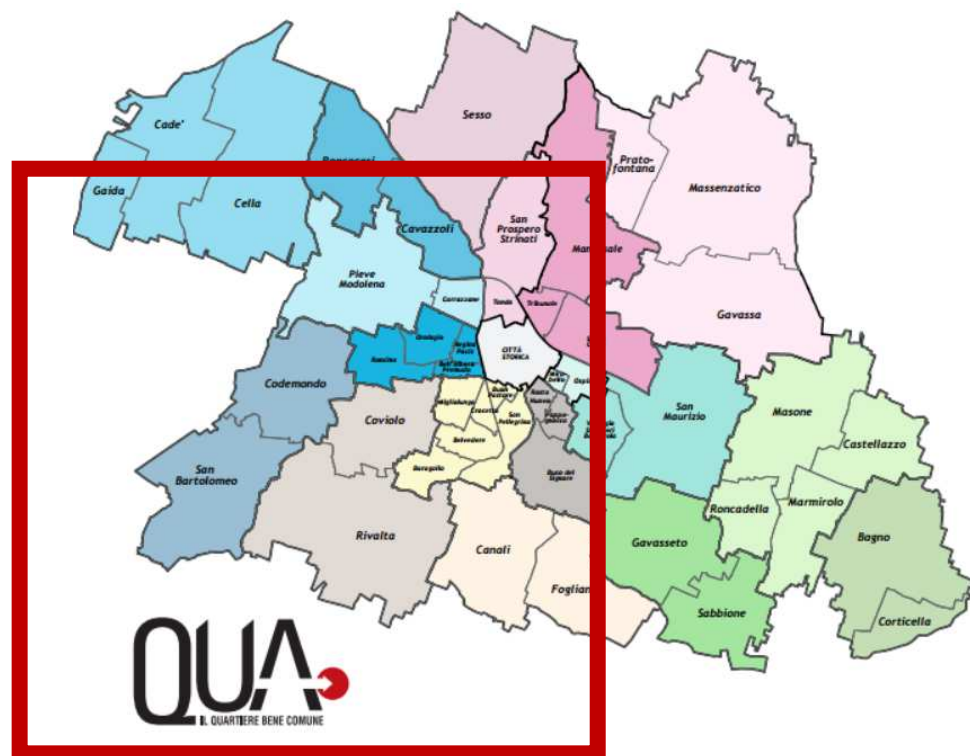
ISTANZE

- Problema del traffico di attraversamento dalla zona del Tribunale (Via Paterlini) in Via Pansa e Via Fanti verso la circonvallazione: necessità di ripensare complessivamente la gestione della mobilità per l'isolato afferente le vie; valutare la possibilità di creare un passaggio pedonale, anche sopraelevato che by-passi l'attraversamento alla rotatoria di Via Paterlini dei molti studenti che entrano e escono dal polo scolastico Makallè;
- Attraversamento ciclopedonale difficoltoso all'altezza dell'intersezione Via A. Sichel/Via dei Gonzaga, per garantire connessione e fare rete con la passeggiata – Greenway del lungo Crostolo
- Illuminazione assente sul percorso ciclopedonale che da Via Lombardia e Via Cabassi conduce attraverso il Parco di Via Samoggia in via Samoggia medesima
- Problemi di traffico e incolonnamenti in Via Cisalpina - smog
- Necessità sistemazione/formalizzazione del passaggio pedonale, spontaneamente creato dai pedoni dal parcheggio di Via Rosario Livatino sul percorso ciclopedonale in uscita dal sottopasso su Via Paterlini; necessità di riportare alla funzione di parcheggio l'edificio multipiano Ex – Gasometro, anche con l'importante funzione di nodo d'interscambio

PROGETTI

- ✓ 2017 - San Prospero Strinati – Tondo – Gardenia: **Greenway dei quartieri**. Il percorso di mobilità lenta che connetta le aree verdi pubbliche dei tre quartieri

ZONA OVEST E LABORATORIO URBANO PARCO NILDE IOTTI



CAVAZZOLI E RONCOGESI 2017

ISTANZE

- Rifacimento segnaletica ed illuminazione Grenway del Lungo Crostolo
- Collegamenti ciclopedonali per riqualificazione e fruizione parco Tre Noci
- Installazione controllo velocità all'ingresso della frazione di Cavazzoli
- Spostamento della fermata di capolinea della linea 12 alla rotonda di Roncocesi ed attivazione della linea di trasporto pubblico anche nei giorni festivi
- Dissuasori di velocità in via Marx e via Affarosi a Roncocesi

PROGETTI

- **Riqualifichiamo il piazzale del centro sociale di Roncocesi:** individuando percorsi pedonali e disciplinando la sosta

CELLA CADE' GAIDA 2015

ISTANZE

- Nuovo collegamento ciclabile in via Bassetta a Cella che colleghi la zona sud con la via Emilia
- Realizzare attraversamenti con isole pedonali sulla via Emilia a Cadè e Cella
- Riapertura della stazione ferroviaria di Cadè
- Cella, Cadè, Gaida: messa in sicurezza di alcune fermate dell'autobus
- Realizzare rotonda tra via Emilia – via Bassetta - via Cella All'Oldo
- Realizzazione ciclopedonale tra via Nagy e via dei Quercioli (parallela alla via Emilia) a Cadè
- Limitazione del traffico in via Felesino e via Villana a Cella
- Realizzazione di un collegamento ciclabile verso sud Cella-Cavriago lungo via S. Gambetti
- Costruzione pedonale tra via Croci e il campo sportivo

PIEVE MODOLENA CARROZZONE - 2016-2018

ISTANZE

- In Via Kennedy e via Piccard impedire sosta selvaggia auto sulle piste ciclabili (zona scuole, volo, C.P.O.)
- intensificare corse Minibù E, e nei giorni di mercato e prevedere corse scolastiche che possano connettere il Parcheggio Il Volo con le scuole Via F.lli Rosselli (istituto Zanelli)

- creare una rotonda all'incrocio Via F.lli Cervi – Via Oberdan perché pericoloso
- Riqualificazione pista ciclabile dall'inizio di Via Brigata Reggio fino al centro Meridiana per migliorarne la viabilità e la sicurezza, realizzare passaggio pedonale rialzato tra Via Brigata Reggio e Via Kennedy, sistemare i percorsi ciclabili e pedonali su via don Lucio Dall'Aglio verso il parco Il Carrozzone
- Porre fine alle code in via F.lli Bandiera estendendo la bretella di Parco Ottavi fino a Via Teggi
- Nuovo attraversamento pedonale protetto nell'incrocio tra Via Gambarà e Via Copernico
- Fare camminamento all'incrocio tra il Consorzio Parmigiano Reggiano (via F.lli Cervi) e Via Kennedy e anche tra Via Hiroshima e parcheggio Volo ad ovest
- Istituzione del limite 30 km/h in Via Ferruccio Ferrari
- Spostare il traffico pesante diretto all'azienda Newlat da Via Kennedy alla Via Emilia
- In corrispondenza del parco di via Plauto servirebbe un attraversamento pedonale protetto che renda fruibile in sicurezza l'accesso al centro sociale Circolo Arci Pieve
- completare la pista ciclabile su via dei Templari sino quella esistente su via Fratelli Bandiera in modo da creare collegamento con la Ciclovía 7 a sud e la 1ovest a nord

PROGETTI

- ✓ 2018 - **A piedi o in bici? Il nostro quartiere.** Individuazione dei percorsi nel quartiere per permettere spostamenti in sicurezza fra le diverse polarità promuovendo il rispetto dei luoghi e dei loro potenziali fruitori

REGINA PACIS, BELL'ALBERO - PREMUDA, OROLOGIO, RONCINA FOSCATO 2017 E LABORATORIO URBANO PARCO NILDE IOTTI - 2016

ISTANZE

- Rendere la ciclabile su via Puccini 'visibile' (Anello II) mettendo segnaletica orizzontale, problemi di sosta selvaggia di autoveicoli nella ciclabile di via Puccini, ripensare una possibile connessione ciclopedonale in sicurezza del Parco del Gelso con la scuola Bellelli in via Puccini,
- Parco Nilde Iotti – percorsi che risultano insicuri, molti presentano degli ostacoli fisici ed alcuni non hanno continuità verso i quartieri circostanti, manca un percorso di connessione chiaro
- Via Gorizia e viale Martiri di Piazza Tien An Men sono assi veicolari di importante traffico e rappresentano delle cesure per ciclisti e pedoni, sono difficilmente attraversabili e quindi dai quartieri Roncina e Regina Pacis - non vi è un accesso sicuro e diretto al parco Nilde Iotti

PROGETTI

- ✓ 2018 - **Il parco Nilde Iotti come laboratorio di relazioni:** rivitalizzazione sociale di due luoghi pubblici verdi

CODEMONDO - SAN BARTOLOMEO - GHIARDELLO

ISTANZE

- Mobilità sostenibile, connessioni rurali e tra le frazioni
- Maggiore sicurezza per l'utilizzo del trasporto pubblico: pensiline alle fermate e spazi sicuri
- Maggiore sicurezza in entrata/uscita dalla scuola primaria di San Bartolomeo
- Maggiore messa in sicurezza in Via Tirabassi per la numerosa presenza di pedoni e ciclisti
- Maggiore sicurezza in Via Freddi visto l'alto numero di mezzi, anche pesanti, che transitano spesso con alte velocità. Prevedere di monitorare i flussi delle auto e le velocità di percorrenza sulla via per poter prevedere in futuro azioni di moderazione e controllo delle velocità
- Prevedere anche un'alternativa al trasporto pubblico locale, attraverso il progetto di trasporto pubblico di comunità e che è stato anche segnalato all'interno del "Collaboratorio di Reggio Emilia"
- Ciclabile in via Teggi (Ciclovía 7) e rotonda, miglioramento fruibilità sia in termini di sicurezza che di scorrevolezza
- Sistemazione attraversamento pedonale di via Antica
- Miglioramento frequenze orarie e coincidenze del Trasporto Pubblico Locale verso il capoluogo

PROGETTI

- ✓ 2018 **La strada della biodiversità (sentieri/percorsi/parco):** individuazione di greenway e ciclabili per valorizzare il parco Modolena –Quaresimo e favorire i collegamenti a sud con Quattro castella

ZONA SUD



FOGLIANO, CANALI 2017

ISTANZE

- Pericolosità di tutta la strada per i ciclisti da Due Maestà fino a Sabbione causa ridotta larghezza
- Ripristino stazione ferroviaria 'Due Maestà' per intermodalità bici-treno
- Prolungare a sud la ciclabile (Ciclovía 3 - che collega Scandiano al centro storico) da Fogliano per un breve tratto lungo via E. Fermi fino a raggiungere il gruppo di case in zona 'Montanara'
- Mettere via Casello Veneri e via Anna Frank in sicurezza

PROGETTI

- ✓ 2017 - **Percorso ciclopedonale su via Anna Frank:** utilizzo della Stazioncina di due Maestà come aggregazione sociale, messa in sicurezza della via e incentivazione intermodalità bici - treno

BUON PASTORE, SAN PELLEGRINO, CROCETTA, MIGLIOLUNGO, BELVEDERE, BARAGALLA 2016-2017

ISTANZE

- Via Assalini e via Dimitrov: riapertura del varco chiuso alle auto
- In via Guittone d'Arezzo realizzazione di una ciclabile (Anello III) e la via è pericolosa soprattutto nel tratto terminale verso semaforo sulla SS 63
- Spostare l'accesso dei camion alla ditta SINED da via g. D'Arezzo a via Tenni
- Mettere senso unico in uscita come disincentivo all'eccesso di velocità delle auto in via Albanesi
- In Via Cecati e Lungocrostolo, in seguito alla realizzazione della rotonda, si sono verificati una serie di problemi quali: auto troppo veloci; zona 30 non rispettata; aumento inquinamento e rumore. All'altezza del Ponte San Pellegrino - Lungocrostolo: mettere in sicurezza la ciclopedonale,
- Ciclopedonali su via Ascari e Trissino, nelle vie Nuvolari, Fontana inibire transito auto nelle ciclopedonali esistenti
- Porta Castello, Baragalla e Canalina: creare zona 30 per sicurezza
- Ridisegnare incrocio via Alfieri con via Martiri della Bettola - SS 63
- Creare senso unico in via Murri in entrata verso ospedale essendo pericolosa l'uscita verso v.le Umberto I°
- Completare ciclabile di via Fenulli fino ad arrivare alla Ciclovía 6 in via F.lli Rosselli
- Via Inghilterra - via Nuvolari: case vicinissime a tangenziale, installare barriere antirumore
- collegare la pista ciclo pedonale di via Walpot con via J. Da Sannazzaro

- In via della Canalina: attraversamenti pedonali illuminati o comunque più visibili; autovelox in quanto auto e moto sfrecciano sempre a velocità troppo alta, maggiore frequenza TPL (linee 1 e 10)

PROGETTI

- ✓ **L'Imprestabici alla scuola dell'infanzia 8 MARZO:** Il progetto prevede la realizzazione di uno spazio ciclo-officina, corsi attività ed eventi di integrazione e inclusione attraverso forme di didattica innovativa coinvolgendo i cittadini del quartiere e i frequentatori della ciclo pedonale del Crostolo

BUCO DEL SIGNORE, PAPPAGNOCCA, ROSTA NUOVA 2016

ISTANZE

- Problemi di traffico derivanti, in orari specifici, dalla presenza di diversi istituti scolastici, impianti sportivi e frequentatori del Centro Sociale Buco Magico
- Rallentatori in prossimità dei passaggi pedonali in via Matteotti (presso lo stadio Mirabello);
- Regolamentare la zona di accesso alla scuola su 2 accessi (Via Wibicky e su Via Mutilati del Lavoro): possibilità di interruzione della circolazione dei veicoli in Via Wibicky durante ingresso/uscita dei bambini
- Sensibilizzare gli utenti sull'uso corretto della sosta e comunicare la possibilità di sosta in spazi alternativi
- Nella pista ciclabile Via Settembrini - via Monte Marmolada ci sono molti piccoli ostacoli
- Verifica efficacia zona "30" via Wibicky

PROGETTI

- ✓ 2016 - **Mobilità zona Rosta Nuova:** Il progetto intende impostare un processo partecipato per trovare soluzioni ai problemi di traffico collegati all'entrata/uscita dalle scuole (piazza Neruda, via Medaglie d'oro della Resistenza), frequentazione delle palestre e altri impianti sportivi
- ✓ 2016 - **Mobilità Buco del Signore:** Il progetto intende impostare un processo partecipato per trovare soluzioni ai problemi di sosta presenti presso il Centro Sociale Buco Magico e in via M.L. King

RIVALTA E COVILO SAN RIGO 2017

ISTANZE

- Realizzare la parte della Greenway C (Rio della Vasca) che colleghi Vasca Corbelli a sud col Parco delle Ginestre e rendere accessibile e fruibile il percorso del progetto di 'Villa in Villa'
- Problemi di traffico sostenuto in Via della Repubblica (SS 63) in attraversamento di Rivalta.
- Realizzazione Greenway C del Modolena per migliorare accessibilità scuole Tondelli a Coviolo
- Colonnine elettriche sul territorio
- Migliorare i collegamenti ciclo pedonali tra frazioni Rivalta, Coviolo e San Rigo, collegare meglio le ciclopedonali tra Peep e centro di Rivalta
- Necessità di migliorare la "qualità urbana" sulle arterie principali via della Repubblica a Rivalta e via F.lli Rosselli a Coviolo
- "Strettoia" sul ponte del torrente Modolena
- In via Pascal si hanno forti criticità nei momenti di entrata-uscita da scuola e nell'intersezione con via della Repubblica - necessità di messa in sicurezza e miglioramento dell'accessibilità
- A San Rigo l'attraversamento pedonale in via Ghiarda davanti alla scuola Ghiarda è pericoloso
- In via Rosmini si hanno difficoltà di attraversamento pedonale e parcheggio "selvaggio" sulla SS63 a sud della rotonda
- Si registrano problemi viabilità e pericolosità per l'alta velocità per pedoni e ciclisti lungo la Statale 63 a sud della rotonda di Rivalta e via Bedeschi
- A Rivalta si richiede la risoluzione del conflitto fra auto e pedoni nei pressi del distributore di metano in via S. Ambrogio, la messa in sicurezza della sua intersezione con via Ghiarda
- Miglioramento della segnaletica e della sicurezza di fronte all'Istituto Zanelli a Coviolo
- Realizzare in Via G. D'Arezzo la ciclopedonale - Anello III
- Messa in sicurezza dei pedoni con riduzione della velocità in via Gambuzzi

PROGETTI

- ✓ 2015 Rivalta, Coviolo - **Percorsi ciclopedonali e greenway** - Rafforzare le connessioni tra le frazioni e migliorare la mobilità e la qualità urbana, condividendo con i cittadini le modalità e priorità di intervento
- ✓ 2017 **Greenway Rio della Vasca - Parco le Ginestre** - permettere il diritto di passaggio lungo il Rio Vasca per renderlo percorribile tutto l'anno, oltre alla pulizia e manutenzione del percorso e della Risorgiva per una corretta valorizzazione del paesaggio, con segnaletiche esplicative lungo il percorso

CONCLUSIONI

Le criticità ed i temi maggiormente evidenziati nei laboratori in tema di mobilità, per ambito territoriale, possono essere così sintetizzati:

FORESE

Dai residenti viene percepita la **pericolosità delle strade principali extraurbane** che entrano nel centro abitato creando situazioni di conflitto con le strade laterali a carattere residenziale e percorse in modo significativo da ciclisti e pedoni. Nei laboratori emerge in modo uniforme la richiesta di **moderare le velocità** nei punti di ingresso, di intervenire con moderatori di velocità in particolare in corrispondenza degli incroci e di mettere in **protezione gli attraversamenti pedonali**. Laddove è presente una zona 30 richiedono interventi in modo che questa venga effettivamente rispettata. Richieste di attraversamenti più sicuri si hanno anche in corrispondenza dei vari istituti scolastici dislocati sul territorio, con alcuni casi anche di richiesta di ciclabili che li mettano in connessione con il territorio circostante.

Nelle frazioni vengono richiesti spesso **brevi tratti di piste ciclopedonali** che possono completare e mettere maggiormente a rete le ciclabili locali esistenti ed attualmente frammentate, viene anche richiesta una attività consistente di individuazione di connessioni 'rurali' tra frazioni limitrofe, sia per potenziare la fruibilità dei centri di aggregazione presenti sul territorio, sia per una maggiore visibilità anche dal punto di vista turistico e ricreativo delle aree verdi. Propongono la loro attivazione attraverso la moderazione e la sistemazione della rete stradale minore e di percorsi esistenti quali sentieri e carraie. Infine dalle frazioni prossime al confine vengono anche richiesti i tratti più esterni delle greenway e di ciclovie che le mettano in rete con i comuni limitrofi con cui ci sono scambi e relazioni. Spesso i residenti richiedono anche una **migliore segnaletica e illuminazione** delle tratte ciclabili per una migliore individuazione e per dare maggiore sicurezza ai ciclisti e pedoni.

Il **trasporto pubblico** è percepito **carente**: si segnalano infatti tratte extraurbane troppo poco servite o servite in modo non razionale con il posizionamento delle fermate non in prossimità dei punti di maggiore aggregazione. Inoltre segnalano anche la bassa sicurezza delle fermate stesse richiedendo protezione per i passeggeri in discesa e salita.

Spesso dai residenti viene segnalata **scarsità di stalli di sosta** in corrispondenza dei principali centri di aggregazione sociale.

I QUARTIERI URBANI

I residenti dei quartieri percepiscono le **grandi infrastrutture** viarie (es. tangenziale nord, rotatorie-intersezioni tra strade di grande traffico) e ferroviarie come delle **cesure** e chiedono per la mobilità lenta (ciclabili e pedoni) la realizzazione di sovrappassi o una condivisione in sicurezza dei sottopassi esistenti utilizzati dai veicoli. Inoltre nei casi di aree residenziali e/o verdi in loro prossimità viene segnalata l'esigenza di ridurre l'impatto del traffico con barriere antirumore. Anche nei quartieri della città è percepita in modo diffuso la **pericolosità delle strade di maggiore importanza** nei confronti delle strade più a carattere locale e residenziale e vengono richiesti **interventi di moderazione** e/o la istituzione di zona 30 per la protezione in particolare delle utenze deboli. In alcuni casi, per la presenza di attività industriali viene richiesta un riposizionamento dell'ingresso dei veicoli pesanti a fini di maggiore sicurezza delle strade più locali.

Molto sentito è il traffico **in prossimità delle scuole** per cui vengono richiesti interventi o di **messa in sicurezza degli attraversamenti o l'inibizione del traffico** nelle strade di accesso negli orari di ingresso e uscita. Sempre in prossimità degli istituti viene lamentata la **sosta selvaggia** e quindi richiesta una maggiore attività di comunicazione e sensibilizzazione delle persone verso un utilizzo migliore degli spazi esistenti e la sosta anche nelle aree limitrofe. In alcune situazioni si rileva comunque una **insufficienza di stalli** utili a contenere l'afflusso verso scuole e centri sociali/ricreativi presenti nel tessuto urbano.

Per quanto riguarda la ciclabilità, vengono richiesti spesso **brevi tratti di ciclopedonali** che possono completare e mettere a rete le ciclabili esistenti all'interno dei quartieri, attualmente frammentate e poco connesse con le ciclovie. Sono inoltre richiesti alcuni nuovi specifici tratti di ciclopedonale in quanto 'notoriamente' tragitti di flussi spontanei di pedoni e ciclisti.

Relativamente al trasporto pubblico si ha qualche richiesta di un maggiore servizio verso il centro storico e verso i principali poli scolastici presenti nel tessuto urbano.

3.1.2 Le segnalazioni dei cittadini

IL PROCESSO

Una componente molto importante dell'ascolto che l'amministrazione garantisce a tutti i residenti è dato dall'insieme delle segnalazioni/reclami/proposte dirette al Servizio e all'Assessorato tramite i canali ufficiali, quali: l'invio di lettere/email agli indirizzi di riferimento, la comunicazione attraverso lo sportello al pubblico dell'URP Comune Informa, che poi a sua volta reindirizza le segnalazioni ai servizi di pertinenza, ed attraverso il portale RES dell'Amministrazione di più recente istituzione e di uso sempre più significativo da parte dei cittadini:

Servizi al cittadino >

Segnalazioni, suggerimenti e reclami



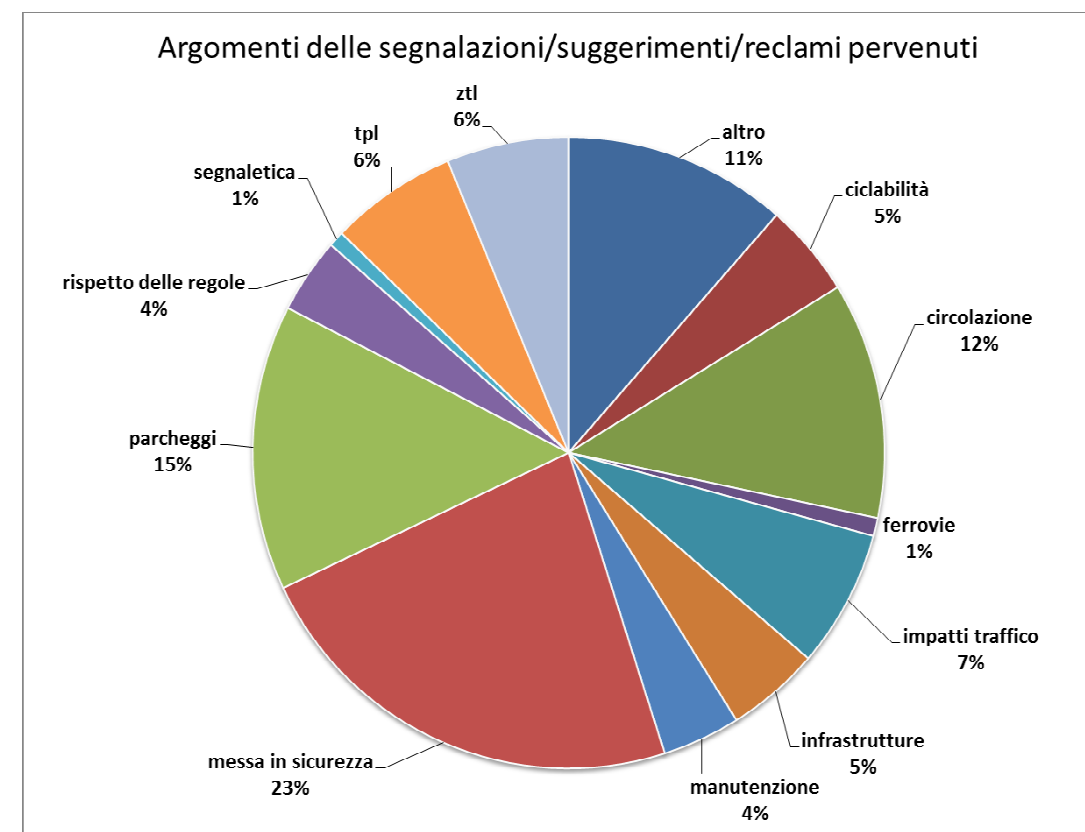
E' possibile presentare al Comune reclami, segnalazioni e suggerimenti sui servizi e sull'attività dell'Ente (uffici, manutenzione del verde, strade, illuminazione, traffico, scuole, sicurezza, inquinamento delle acque, presenza di amianto, discarica abusiva ...). La tua comunicazione sarà trasmessa ai Servizi competenti e tenuta in considerazione per valutare possibili azioni di miglioramento

[Vedi le istruzioni](#) [Compila il form](#)

SINTESI DELLE ISTANZE

A seguito di tali comunicazioni, in base alla tipologia di segnalazione possono poi attivarsi più canali: dal 'semplice' scambio epistolare, allo smistamento ai vari servizi potenzialmente coinvolti, all'incontro diretto con il cittadino o gruppo di cittadini e in caso di recepimento al sopralluogo ed intervento da parte dei tecnici preposti.

Sono state analizzate **752** segnalazioni sul tema Mobilità, pervenute dal 2015 ad oggi. Le comunicazioni presentate dai cittadini coprono l'ampio spettro di tematiche inerenti la mobilità sotto i vari aspetti da quello di natura più gestionale e di mobility management a quello più impegnativo di tipo infrastrutturale, inoltre nella maggior parte dei casi l'attenzione è rivolta alle problematiche inerenti il quartiere di residenza/di lavoro, superando spesso la dimensione della singola via.



tipologie e descrizione	numero	%
messa in sicurezza (richiesta di sistemi di moderazione del traffico, ...)	172	22,9%
parcheggi (domande sugli stalli blu, piano sosta, etc)	110	14,6%
circolazione (informazioni viabilistiche di vie e quartieri, ...)	91	12,1%
tpl (osservazioni e richieste di nuove fermate, maggiore frequenza, ...)	49	6,5%
impatti da traffico (osservazioni su rumore, smog, velocità elevate, ...)	53	7,0%
ztl (domande sulla pedonalizzazione, permessi, ...)	47	6,3%
ciclabilità (richieste di nuove piste, infrastrutture per la ciclabilità, ...)	36	4,8%
infrastrutture (domande su infrastrutture in previsione, richieste di nuove rotoie, ...)	36	4,8%
rispetto delle regole (lamentele su comportamenti degli utenti della strada, ...)	29	3,9%
manutenzione (segnalazioni sullo stato delle strade, ...)	30	4,0%
ferrovie (segnalazioni di disagi, necessità, ...)	7	0,9%
segnaletica (segnalazioni di mancanza di segnaletica, ...)	6	0,8%
altro (osservazioni puntuali, su cantieri in esecuzione, ...)	86	11,4%
TOTALE	752	
SEGNALAZIONI	752	

CONCLUSIONI

Delle **752** segnalazioni analizzate, pervenute dal 2015 ad oggi, si osserva come una parte significativa (oltre il 20%) sia legato alla necessità di **mettere in sicurezza** la propria via - quartiere di primario interesse abbattendo la velocità dei mezzi e per proteggere le fasce più deboli, in particolare i bambini in ingresso/uscita dal proprio istituto scolastico. Principalmente si ha la richiesta di posizionamento di dossi, marciapiedi/ciclabili, rallentatori di velocità lungo vie o all'interno di quartieri, in particolare in prossimità delle scuole.

Successivamente si ha in ordine di importanza la **tematica dei parcheggi**: numerose sono le richieste di realizzazione di nuovi stalli di sosta (in particolare in prossimità di importanti centri di aggregazione e in vie ad elevata densità abitativa) ed estensione delle strisce blu per le aree più prossime al centro storico. Ciò dimostra come l'uso del mezzo privato sia purtroppo ancora prevalente rispetto all'uso e quindi alle richieste associate alla ciclabilità ed alla mobilità collettiva. In tale ambito, un aspetto problematico descritto con una certa frequenza, che è anche legato al tema del 'rispetto delle regole', è il 'parcheggio selvaggio' in corrispondenza di piste ciclabili, sopra marciapiedi, vicino a cancelli o in strade strette ed in posizione tali da ostacolare l'uscita delle auto dai passi carrai, in prossimità di centri di aggregazione e scuole. I residenti, che presentano tali lamentele, richiedono in genere all'Amministrazione di intervenire in modo da impedire materialmente tali comportamenti scorretti.

Nel grafico con il termine 'altro' si è voluto comprendere elementi puntuali o temporanei principalmente associati a disagi per cantieri o lamentele per mancata tempestività di informazione dell'utenza.

Inoltre, in alcuni ambiti tra cui parcheggi e la ZTL si osservano svariate segnalazioni/osservazioni pervenute a seguito di **azioni specifiche** intraprese dall'Amministrazione (estensione delle aree di sosta a pagamento, installazione di pilomat, cantierizzazioni,...) e numerose richieste di informazioni di cittadini e gruppi di cittadini riguardano importanti infrastrutture in previsione (quali la tangenziale nord, la bretella di Rivalta,...). Da tutto ciò si può notare come sia elevata l'attenzione della popolazione sulle tematiche di mobilità, ma in particolare modo quanto sia importante attivare la comunicazione, il dialogo con la cittadinanza con una corretta informazione e formazione per la condivisione nell'attuazione delle scelte e delle previsioni.

3.1.3 I questionari e le indagini conoscitive

Monitoraggi della mobilità delle persone sul territorio comunale

IL PROCESSO

Per monitorare lo stato della mobilità delle persone sul territorio comunale, l'Amministrazione ha commissionato nel 2014 un'indagine campionaria sugli spostamenti dei residenti.

L'indagine è stata effettuata con due modalità:

- metodologia CATI su un campione utile di oltre mille residenti, finalizzata al rilievo del diario degli spostamenti e delle quote di ripartizione modale nella mobilità urbana.
- Interviste "spontanee" via web rivolte alla popolazione e associate ad un concorso a premi, al fine di aumentare la numerosità del campione

Le domande rivolte durante le indagini riproducevano un rilievo telefonico effettuato nella primavera 2012 con metodologia di indagine CATI. In precedenza un'altra indagine campionaria presso le famiglie residenti era stata effettuata –con diverso metodo di campionamento e di rilievo- nell'ambito del lavoro per la redazione del Piano Urbano della Mobilità, datate primavera 2006.

La nuova campagna di indagine voleva fornire una fotografia attuale della mobilità urbana e permette di valutare gli andamenti delle quote modali, confrontando i risultati con quelli delle indagini precedenti al fine di monitorare l'efficacia degli interventi nel frattempo realizzati sulla viabilità e a favore della mobilità sostenibile, ed in particolare gli interventi riguardo la regolazione/tariffazione della sosta nelle zone centrali della città.

SINTESI DEI RISULTATI E CONCLUSIONI

L'indagine, svolta con **metodo CATI nell'autunno 2014**, è consistita in 1.021 interviste telefoniche, rivolte a residenti maggiorenni, sotto controllo della stratificazione per sesso, fascia d'età e condizione professionale.

Le interviste comprendono domande sui seguenti elementi :

- caratteristiche socioeconomiche dell'intervistato -sesso, fascia d'età, condizione professionale, possesso patente di guida, disponibilità auto
- diario giornaliero degli spostamenti di un giorno ferialo precedente l'intervista, con informazioni per ogni spostamento
- per lo spostamento "selezionato" (il primo "significativo" della giornata) venivano richieste le seguenti informazioni aggiuntive, per esempio le modalità di sosta, linea/linee utilizzate, vincoli nella scelta del modo di trasporto, modi alternativi utilizzati in altre giornate per il medesimo spostamento, ecc...

Per le criticità evidenziate durante l'indagine che non rendevano i risultati attendibili per vari aspetti , si è deciso di attivare anche **un'indagine parallela via web** –attraverso il sito istituzionale del Comune un Questionario on line con domande inerenti gli abituali spostamenti della popolazione a Reggio Emilia. L'invito alla compilazione dei questionari è stato rivolto alla mailing list del Comune di Reggio nell'Emilia e pubblicizzato attraverso i canali social del Comune.

Il questionario è rimasto online per cinque settimane, accompagnato da una campagna di comunicazione allo scopo di invitare gli abitanti a partecipare.

Sono stati compilati complessivamente 927 questionari ritenuti validi (esclusi i doppi inserimenti e i questionari incompleti).

I risultati del questionario web sono illustrati in dettaglio in un report dedicato per quanto riguarda i tassi di mobilità, i motivi dello spostamento la ripartizione del metodo di trasporto

Tra i quesiti posti alla fine del questionario tre riguardavano il motivo di mancato utilizzo dei modi di spostamento alternativi a quello effettivamente utilizzato, da cui si possono trarre alcune considerazioni sulle criticità segnalate dai cittadini.

Di seguito sono indicate le risposte tra chi non utilizza abitualmente **l'automobile, il trasporto pubblico o la bicicletta**:

- Chi non utilizza normalmente l'auto

I motivi principali di mancato uso dell'auto sono legati a motivazioni di carattere soggettivo.

Riguardo alla preferenza di uso di mezzi alternativi, la motivazione principale è legata alla comodità di uso del mezzo pubblico o della bicicletta (complessivamente il 20%).

Motivo del mancato utilizzo dell'auto	%	%
Non ho la patente / non so guidare	21.7%	53.6%
Non ho l'auto	15.5%	
L'auto è utilizzata da un altro familiare	9.5%	
Troppo traffico / non mi piace guidare	6.0%	
Troppi incidenti / ho paura a guidare	1.0%	
Ci metto troppo tempo	5.1%	13.4%
Costa troppo andare in auto	4.2%	
Non trovo da parcheggiare	3.4%	
Blocco della circolazione / targhe alterne	0.6%	
Non conosco la strada	0.3%	
Il mezzo pubblico è più comodo / non devo guidare	4.6%	9.9%
Il mezzo pubblico costa meno	2.5%	
Con il mezzo pubblico ci metto meno tempo	2.2%	
Sul mezzo pubblico trovo i miei amici/colleghi	0.6%	
In bicicletta o a piedi sono più comodo	15.5%	21.4%
In bicicletta o a piedi spendo meno	5.9%	
Altro	1.6%	1.6%

- Chi non utilizza normalmente l'autobus

Le principali criticità legate all'uso dei mezzi pubblici sono legate prevalentemente ad un deficit di servizio (assenza di itinerari diretti, puntualità, comodità, tempo di viaggio).

Motivo del mancato utilizzo dell'autobus	%	%
Devo fare anche altri spostamenti	7.6%	17.1%
Devo accompagnare parenti o colleghi	6.2%	
Ho l'auto e quindi la uso	1.6%	
Devo trasportare 'cose' o attrezzi di lavoro	1.5%	
Devo / voglio presentarmi in auto	0.2%	
Non c'è una linea diretta / sono costretto a cambiare mezzo	7.2%	43.2%
Il mezzo pubblico è lento / ci metto troppo tempo	5.6%	
Il mezzo pubblico è scomodo o troppo affollato	4.6%	
Il mezzo pubblico non è puntuale / non so se arrivo in tempo	4.0%	
Non ci sono linee che mi portano a destinazione	4.0%	
Ci sono poche corse a quell'ora / devo attendere troppo	3.0%	
La fermata di partenza è troppo lontana da casa mia	2.4%	
Il mezzo pubblico costa troppo	2.3%	
Il mezzo pubblico è sporco / non mi piace	2.2%	
Non ci sono corse a quell'ora	2.2%	
La fermata di arrivo è troppo lontana dalla destinazione	1.9%	
Non ci sono corse all'ora del ritorno	1.6%	
L'ambiente a bordo è promiscuo / mi sento insicuro	1.4%	
Non sono informato sui servizi di trasporto pubblico	0.8%	
In auto ci metto meno tempo	5.1%	10.7%
In auto sono più comodo	4.2%	
Costa meno andare in auto	1.5%	
In bicicletta o a piedi sono più comodo	19.9%	24.6%
In bicicletta o a piedi spendo meno	4.7%	
Altro	4.4%	4.4%

- Chi non utilizza normalmente la bicicletta

La principale criticità di utilizzo della bicicletta è principalmente legata alla distanza del viaggio o alla presenza di percorsi intermedi o viaggi con altre persone.

Motivo del mancato utilizzo della bicicletta	%	%
Devo accompagnare parenti o colleghi	9.4%	20.9%
Devo fare anche altri spostamenti	7.6%	
Devo trasportare 'cose' o attrezzi di lavoro	2.5%	
Ho l'auto e quindi la uso	1.0%	
Devo / voglio presentarmi in auto	0.4%	
La destinazione abituale è troppo lontana	30.4%	48.4%
Non possiedo una bicicletta	8.9%	
Andare in bicicletta è pericoloso	4.8%	
Andare in bicicletta è scomodo	2.8%	
Andare in bicicletta è faticoso	1.6%	
In auto ci metto meno tempo	4.6%	8.2%
In auto sono più comodo	3.6%	
Altro	22.5%	22.5%

Gli spostamenti casa-scuola ed accessibilità ai plessi scolastici

IL PROCESSO

- Indagini sulle modalità di spostamento casa-scuola

A supporto delle Politiche di mobility management nei percorsi casa-scuola e per monitorare eventuali cambiamenti nelle abitudini delle famiglie, a partire dal 2003, il Comune di Reggio Emilia rileva ogni due anni circa le **modalità di spostamento casa-scuola degli studenti dell'obbligo** reggiani, utilizzando come riferimento uno dei 10 indicatori che l'Unione europea ha scelto per rappresentare complessivamente la sostenibilità locale di una città (in particolare, ICE n. 6 "Spostamenti Casa-Scuola dei Bambini - Modi di trasporto utilizzati dai bambini per spostarsi fra casa e scuola e viceversa").

Per permettere il confronto dei dati negli anni e analizzare il trend, il monitoraggio viene effettuato su un campione calibrato e costante di scuole dell'obbligo (primarie e secondarie di 1° grado). Saltuariamente, per un controllo più esteso, l'indagine viene estesa a tutte le scuole della città (dalla scuola primaria alla scuola secondaria di 2° grado). I dati raccolti negli anni sono stati utilizzati per valutare l'opportunità di specifici interventi ed attività.

Al di là dei quesiti specifici sulle modalità e i mezzi utilizzati per gli spostamenti sono stati inseriti, in modo più dettagliato a partire dal monitoraggio **dell'autunno 2017**, alcuni quesiti specifici per indagare le scelte delle famiglie nonché per valutare la percezione della qualità degli spazi pubblici da parte degli utenti. In particolare sono indagate le motivazioni alla base delle scelte quotidiane nella gestione familiare dei trasporti da e verso le scuole.

- es. Quesito 3 – Per quale motivo si è scelto di utilizzare tale mezzo di trasporto?
- es. Quesito 6 – Se suo figlio si reca/torna da scuola a piedi o in bicicletta con un adulto, perché? Sono presenti inoltre quesiti che permettono di valutare la percezione della sicurezza degli spazi pubblici.
- es. Quesito 9 – Cosa pensa dell'affermazione "Il tragitto a piedi verso la scuola è sicuro?"
- es. Quesito 13 – Come valuta la sicurezza del percorso casa-scuola di suo figlio?
- es. Quesito 14 – Quali sono i motivi di tale scarsa sicurezza?

I dati del monitoraggio 2017 sono in fase di analisi. Poiché il monitoraggio è stato condotto su un campione più esteso rispetto alle precedenti indagini, i dati risultanti non saranno direttamente confrontabili con quelli degli anni precedenti.

- Indagini sull'accessibilità dei plessi scolastici

Per valutare lo stato dell'arte e pianificare eventuali interventi, il Comune di Reggio Emilia analizza periodicamente, tramite il supporto e un dialogo continuo con le scuole e i Mobility Manager Scolastici, **l'accessibilità dei plessi scolastici, la sicurezza dei dintorni degli stessi e la dotazione di infrastrutture al servizio della mobilità sostenibile.**

Il questionario presentato contiene sia un'analisi quantitativa sulle dotazioni di servizi per la mobilità a disposizione presso/nelle vicinanze dei singoli plessi (es. numero posti auto riservati, numero posti biciclette,...), sia quesiti qualitativi sull'attività didattica inerente la mobilità casa-scuola svolta presso la singola struttura (es. educazione stradale, laboratori sulla mobilità,...).

Sono inoltre presenti quesiti sull'accessibilità dei plessi e i collegamenti con il resto del quartiere in cui si collocano.

Sono stati introdotti poi quesiti sulla percezione da parte del compilatore (Dirigente Scolastico e/o Mobility Manager Scolastico) e degli utenti delle scuole sulla sicurezza dei dintorni dei plessi (incidenti, accessibilità, furti,..) e dell'accessibilità degli stessi.

Viene infine richiesto di segnalare eventuali criticità, punti di forza e suggerimenti.

Tale analisi è condotta negli anni in modo spot e in riferimento a particolari situazioni, ma a partire dal monitoraggio effettuato **nell'autunno 2017** è stata messa a sistema effettuando una prima ricognizione a tappeto presso i Dirigenti e i MMS di tutte le scuole della città (dalla scuola dell'infanzia alla scuola secondaria di 2° grado). I risultati sono in fase di elaborazione.

3.2 Ascolto dei cittadini del centro storico e dei commercianti

3.2.1 Accessibilità al centro storico: la ZTL e l'area pedonale



IL PROCESSO

Nel 2016 la Giunta comunale ha approvato un documento di indirizzi per l'aggiornamento e la gestione delle Zone a traffico limitato (Ztl) e delle Aree pedonali (Ap).

Il documento di indirizzi – inserito anche nel programma 'Reggio Respira' - si poneva come obiettivi generali il miglioramento della qualità e fruibilità degli spazi pubblici, della sicurezza e della sostenibilità ambientale, attraverso un riordino complessivo della circolazione e della sosta nel centro storico di Reggio Emilia

Il documento di indirizzi partiva infatti dalla **criticità** dell'eccesso di auto che attualmente circolano e sostano all'interno dell'esagono, generando in diverse situazioni abusi, irregolarità a danno degli aventi diritto, definendo una serie di **obiettivi specifici**

Criticità di base

Sosta

- eccessiva domanda di sosta: 1.256 stalli auto segnalati, 1.319 auto in sosta di sera con tasso di occupazione serale degli stalli pari a 105%;
- presenza di sosta non legata alla residenza nelle ore notturne;
- evasione del pagamento della sosta i ZTL.

Permessi

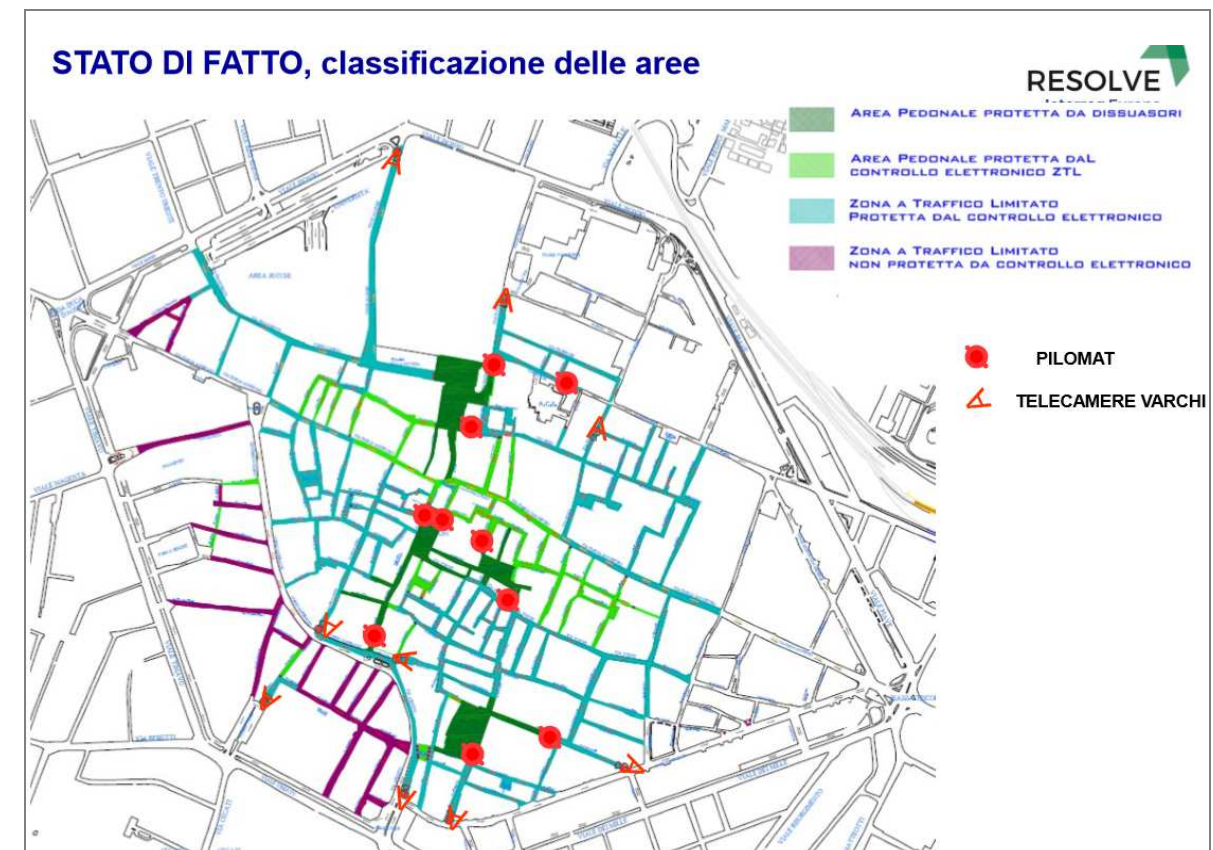
- struttura dei titoli troppo complessa;
- Il sistema autorizzazioni non prevede univocità tra permesso e targa;
- strumenti di controllo del rispetto delle regole non sempre efficaci.

Gestione carico scarico

- mancato rispetto delle fasce orarie;
- sugli stalli carico-scarico si può parcheggiare in deroga alle fasce orarie.

Obiettivi

- ✓ Aumentare il livello di protezione dell'Area Pedonale.
- ✓ Maggior tutela dei residenti e delle attività commerciali delle AP e ZTL.
- ✓ Riduzione della pressione della sosta e delle soste lunghe degli operatori.
- ✓ Riduzione del numero di transiti e loro limitazione a fasce orarie.
- ✓ Semplificazione delle procedure di accreditamento all'accesso da parte degli aventi diritto.
- ✓ Riduzione degli abusi.
- ✓ Riduzione dei ricorsi per il sanzionamento ai varchi.



Sulla base del documento di indirizzi gli uffici hanno nel 2016 formulato una **proposta progettuale basate sulle seguenti strategie**

AREA PEDONALE

- estensione dell' AP, con relativa diminuzione della ZTL;
- rafforzamento e protezione delle AP con sistemi fisici simili a quelli già usati sulle API;
- eliminazione dei corridoi notturni;

ZTL

- eliminazione dei corridoi notturni;
- sosta notturna consentita ai soli residenti
- rimodulazione del sistema dei permessi, con differenziazione delle autorizzazioni transito e sosta e semplificazione delle categorie;
- univocità tra permesso e targa autorizzata;
- revisione del sistema tariffe con inserimento di sconti per specifiche categorie
- utilizzo dei codici ATECO nella definizione delle categorie soggette a sconti;
- aumento dell'accessibilità al sistema delle autorizzazioni;
- sinergia informatica tra i dispositivi di protezione e controllo.

La proposta degli obiettivi e delle strategie è stata sottoposta nella estate 2016 ad un **percorso di partecipazione**, consultazione e confronto aperto alla cittadinanza con incontri pubblici e raccolta di contributi dei cittadini.

Il percorso partecipativo è stato articolato nelle seguenti fasi principali:

- Presentazione e divulgazione pubblica della proposta di progetto "Piano di aggiornamento e gestione delle Zone a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali (maggio 2016)
- Incontri con il Tavolo Unico del Commercio
- Raccolta istanze e segnalazioni tramite la mail dedicata al progetto areapedonale@comune.re.it a fine maggio 2016 (circa 80 mail ricevute)
- Due incontri di raccolta e condivisione delle istanze: il primo rivolto ai commercianti del centro storico (30 cittadini registrati) il secondo rivolto ai residenti (45 cittadini registrati)
- Incontro di restituzione giovedì 28 luglio 2016 (28 cittadini registrati)



SINTESI DELLE ISTANZE

A seguito è riportata la sintesi delle indicazioni pervenute e delle proposte raccolte durante il focus group commercianti e il laboratorio rivolto ai residenti del centro storico e una cartina con la geolocalizzazione delle istanze.

Le tematiche sono state suddivise in quattro ambiti:

- disposizioni stalli di sosta
- sensi di circolazione stradale
- regole di circolazione
- accesso all'area pedonale

I dati sono stati raccolti, ordinati e sintetizzati su di un campione rappresentato da circa **220 istanze** presentate dai cittadini.

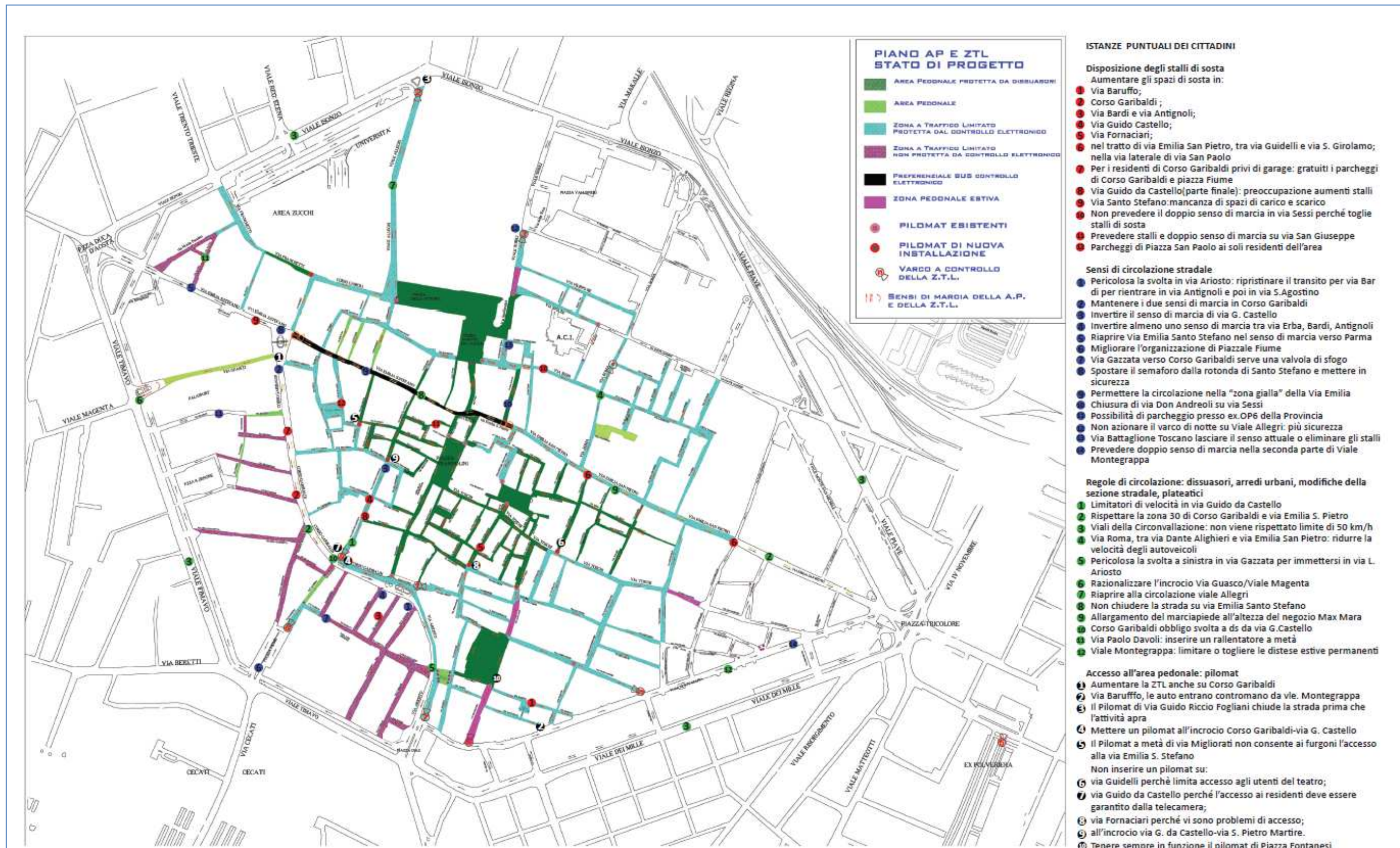
Per ogni istanza è riportata a fianco una osservazione tecnica da parte del servizio mobilità del Comune di Reggio Emilia.

DISPOSIZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA	OSSERVAZIONI
Aumentare gli spazi di sosta in Via Baruffo;	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE
Aumentare gli spazi di sosta in Corso Garibaldi ;	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE
Aumentare gli spazi di sosta in Via Bardi e via Antignoli;	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE
Aumentare gli spazi di sosta in Via Guido Castello;	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE NELLA PARTE DI AP : NIENTE SOSTA
Aumentare gli spazi di sosta in Via Fornaciari;	AREA PEDONALE : NIENTE SOSTA
Aumentare gli spazi di sosta nel tratto di via Emilia San Pietro, tra via Guidelli e via S. Girolamo;	DIFFICOLTA' DI TRANSITO DEL TPL
Per i residenti di Corso Garibaldi privi di garage: gratuiti i parcheggi di Corso Garibaldi e piazza Fiume	IN CONTRASTO CON IL PIANO DELLA SOSTA
Via Guido da Castello(parte finale): preoccupazione <i>aumenti stalli</i>	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE
Via Santo Stefano: mancanza di spazi di carico e scarico	DA VERIFICARE
Non prevedere il doppio senso di marcia in via Sessi	DA VERIFICARE CON PRU PALAZZO Busetti
Prevedere stalli e doppio senso di marcia su via San Giuseppe	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE NELLA PARTE DI AP : NIENTE SOSTA
Aumentare i parcheggi in zona di Piazza San Paolo (ai soli residenti)	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE I PARCHeggi
Parcheggio Zucchi sosta gratis di notte: problema di sicurezza	DIFFICILE SOLUZIONE: GESTIONE ESTERNA
Accordo per utilizzo parcheggio Esselunga per eventi al palazzetto	GIA' TENTATO, NON HANNO TROVATO ACCORDO GLI INTERLOCUTORI
Regolamentare sosta in via Franzoni	SI FARA' CON RIDUZIONE
Destinare ai residenti gli stalli dei controviali e viale Montegrappa	NON È PLAUSIBILE PER QUESTIONI DI EQUILIBRIO TRA OFFERTA E DOMANDA SU TUTTA LA CITTA'
Aumentare i parcheggi in via Monte Cusna e zone limitrofe	SI STA VALUTANDO UN APPROFONDIMENTO SULLA ZONA INIZIALE DI VIALE MONTEGRAPPA

REGOLE DI CIRCOLAZIONE: DISSUASORI, ARREDI URBANI, MODIFICHE DELLA SEZIONE STRADALE, PLATEATICI	OSSERVAZIONI
Limitatori di velocità in via Guido da Castello	IL CONTESTO DEL CENTRO STORICO MAL SI ADDICE A LIMITAZIONI FISICHE DELLA VELOCITÀ
Rispettare la zona 30 di Corso Garibaldi e via Emilia S. Pietro	AUMENTO DEI CONTROLLI
Viali della Circonvallazione: non viene rispettato limite di 50 km/h	AUMENTO DEI CONTROLLI E DELL'ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE
Via Roma, tra via Dante Alighieri e via Emilia San Pietro: ridurre la velocità degli autoveicoli	DA VALUTARE, SE VI È POSSIBILITÀ
Razionalizzare l'incrocio Via Guasco/Viale Magenta	DA VALUTARE NEL PROGETTO DI SISTEMAZIONE DI VIA GUASCO LEGATO AL PALAZZETTO
Riaprire alla circolazione viale Allegri	SARÀ RIAPERTA PER I SOLI AUTORIZZATI ZTL
Allargamento del marciapiede all'altezza del negozio Max Mara	DA VERIFICARE: MARGINI RIDOTTI
Via Paolo Davoli: inserire un rallentatore a metà	DA VERIFICARE CHE NON ARRECHI DISTURBO, MA POSSIBILE
Viale Montegrappa: limitare o togliere le distese estive permanenti	DA VALUTARE ANNO PER ANNO TENENDO PRESENTE LE RICHIESTE
Via Campo Marzio: elevate velocità, traffico eccessivo, anche di mezzi pesanti (per mercato) e riqualificare marciapiedi	SI STA STUDIANDO UN INTERVENTO PER IL MERCATO E PER LA SISTEMAZIONE MANUTENTIVA
Via Gazzata: marciapiedi e carreggiata stretta	SI VERIFICHERANNO EVENTUALI CORREZIONI AL PROBLEMA
Via Fiordibelli: elevate velocità (alternativo corso Garibaldi)	SI CERCHERANNO SOLUZIONI ALTERNATIVE A LIMITARE QUESTO TRAFFICO D'ATTRAVERSAMENTO

ACCESSO ALL'AREA PEDONALE: PILOMAT	OSSERVAZIONI
Aumentare la ZTL anche su Corso Garibaldi	NON POSSIBILE PER EQUILIBRIO DI VIABILITÀ DEL CENTRO STORICO
Via Baruffo: ripristinare il doppio senso di circolazione (nei giorni di mercato) in entrata su vle. Montegrappa	DIFFICILE SOLUZIONE CON PERDITA DI PARTE DELLA ZTL FINALE
Mettere un pilomat all'incrocio Corso Garibaldi-via G. Castello	LA SOLUZIONE PILOMAT È STAT SCELTA PIU' A VALLE PER EVITARE ESTENSIONE ECCESSIVA DELL'AP
Il Pilomat a metà di via Migliorati non consente ai furgoni l'accesso alla via Emilia S. Stefano	SI VUOLE PROTEGGERE LA STRADA E IL TRATTO DI VIA EMILIA DA QUESTO TRANSITO.
Non inserire un pilomat su via Guidelli perché limita accesso agli utenti del teatro;	SI CERCHERANNO DI VALUTARE SOLUZIONI ALTERNATIVE PER MOVIMENTAZIONI DI MATERIALE.
Non inserire un pilomat su via Fornaciari perché vi sono problemi di accesso;	I RESIDENTI AVRANNO IL TELECOMANDO, LE ATTIVITÀ LE FASCE ORARIE
Non inserire un pilomat all'incrocio via G. da Castello-via S. Pietro Martire.	I RESIDENTI AVRANNO IL TELECOMANDO, LE ATTIVITÀ LE FASCE ORARIE
Tenere sempre in funzione il pilomat di Piazza Fontanesi	OK: È PREVISTA UN PROGETTO DI MANUTENZIONE/SOSTITUZIONE DEI PILOMAT ATTUALI
No alla chiusura di corso Garibaldi: ripercussioni su commercio	NON È CHIUSO, È SOLO PREFERENZIALE SU UN LATO DI UN TRATTO DEL CORSO
Estensione della ZTL viale Montegrappa tratto via Belloli/via Tiziano	SI STA VALUTANDO UN APPROFONDIMENTO SULLA ZONA INIZIALE DI VIALE MONTEGRAPPA
Pedonalizzazione di via Guido da Castello	OK UNA PARTE LO SARA'
Pedonalizzazione di via Calderini: anche con Pilomat	IL PILOMAT DI VIA GUIDELLI E L'INVERSIONE DI VIA CALDERINI PRODURRANNO QUESTO EFFETTO.
Vicolo Vicedomini: by-pass improprio della telecamera	DIFFICILE SOLUZIONE SE NON CON SISTEMA SANZIONATORIO.

SENSI DI CIRCOLAZIONE STRADALE	OSSERVAZIONI
Pericolosa la svolta in via Ariostoda via Gazzata: ripristinare il transito per via Bar di per rientrare in via Antignoli e poi in via S. Agostino	SI: MIGLIORERÀ LA VISIBILITÀ SI STANNO STUDIANDO ALTRE SOLUZIONI
Mantenere i due sensi di marcia in Corso Garibaldi	LA PREFERENZIALE È NECESSARIA
Invertire il senso di marcia di via G. Castello	NON POSSIBILE: STRAVOLGEREBBE LA VIABILITÀ DI GRAN PARTE DEL CENTRO STORICO
Invertire almeno uno senso di marcia tra via Erba, Bardi, Antignoli	SI STANNO VALUTANDO ALTRE SOLUZIONI
Riaprire Via Emilia Santo Stefano nel senso di marcia verso Parma	NON POSSIBILE, L'ASSETTO ATTUALE È MIGLIORATIVO
Migliorare l'organizzazione di Piazzale Fiume: riqualificare/riorganizzare l'area (marciapiedi, stalli, carreggiata, ecc...)	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI PER QUESTIONI DI EQUILIBRIO TRA OFFERTA E DOMANDA : DA VERIFICARE
Via Gazzata verso Corso Garibaldi serve una valvola di sfogo	SI STANNO VALUTANDO ALTRE SOLUZIONI
Spostare il semaforo dalla rotonda di Santo Stefano e mettere in sicurezza	SONO IN CORSO ANALISI E PROGETTI IN QUESTA DIREZIONE
Permettere l'uscita dei residenti dalla "zona gialla" della Via Emilia	OK. L'INTENZIONE È QUELLA DI PROTEGGERLA.
Chiusura di via Don Andreoli su via Sessi	DA VERIFICARE CON PRU PALAZZO Busetti
Possibilità di parcheggio presso ex.OPG della Provincia	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI: DA VERIFICARE
Non azionare il varco di notte su Viale Allegri: più sicurezza	SI VUOLE PROTEGGERE LA SOSTA NOTTURNA PER I RESIDENTI, LO SPEGNIMENTO DEL VARCO CONTRASTA CON QUESTA POLITICA
Via Battaglione Toscano lasciare il senso attuale o eliminare gli stalli	DA VALUTARE: L'INTENZIONE È DI CONSERVARE IL MASSIMO N° DI STALLI IN ZONA
Prevedere doppio senso di marcia nella seconda parte di Viale Montegrappa	MARGINI D'AZIONE RIDOTTI PER QUESTIONI DI EQUILIBRIO TRA OFFERTA E DOMANDA : DA VERIFICARE



Mapa con la localizzazione delle istanze puntuali dei cittadini

Sulla base di quanto precedentemente detto , si possono così sintetizzare le criticità emerse dal percorso

Riassunto criticità emerse dal dialogo con i residenti del centro storico

Sosta

- Eccessiva domanda di sosta soprattutto di sera con tasso di occupazione serale degli stalli pari a 105% (con quindi parcheggio di auto fuori dagli stalli regolari)
- Presenza di sosta non legata alla residenza nelle ore notturne
- Evasione del pagamento della sosta in ZTL

Permessi

- Struttura dei titoli per entrare in ZTL troppo complessa che genera confusione con conseguenti errate interpretazioni ed utilizzo
- Il sistema autorizzazioni non prevede univocità tra permesso e targa causando principalmente l'impossibilità di fatto di limitare efficacemente gli ingressi in centro
- Strumenti di controllo del rispetto delle regole non sempre efficaci a causa della eccessiva varietà di titoli ammessi e da alcune maglie troppo larghe lasciate nel sistema autorizzativo

Gestione carico scarico

- Mancato rispetto delle fasce orarie da parte degli operatori
- Sugli stalli carico-scarico si può parcheggiare in deroga alle fasce orarie causando incompatibilità

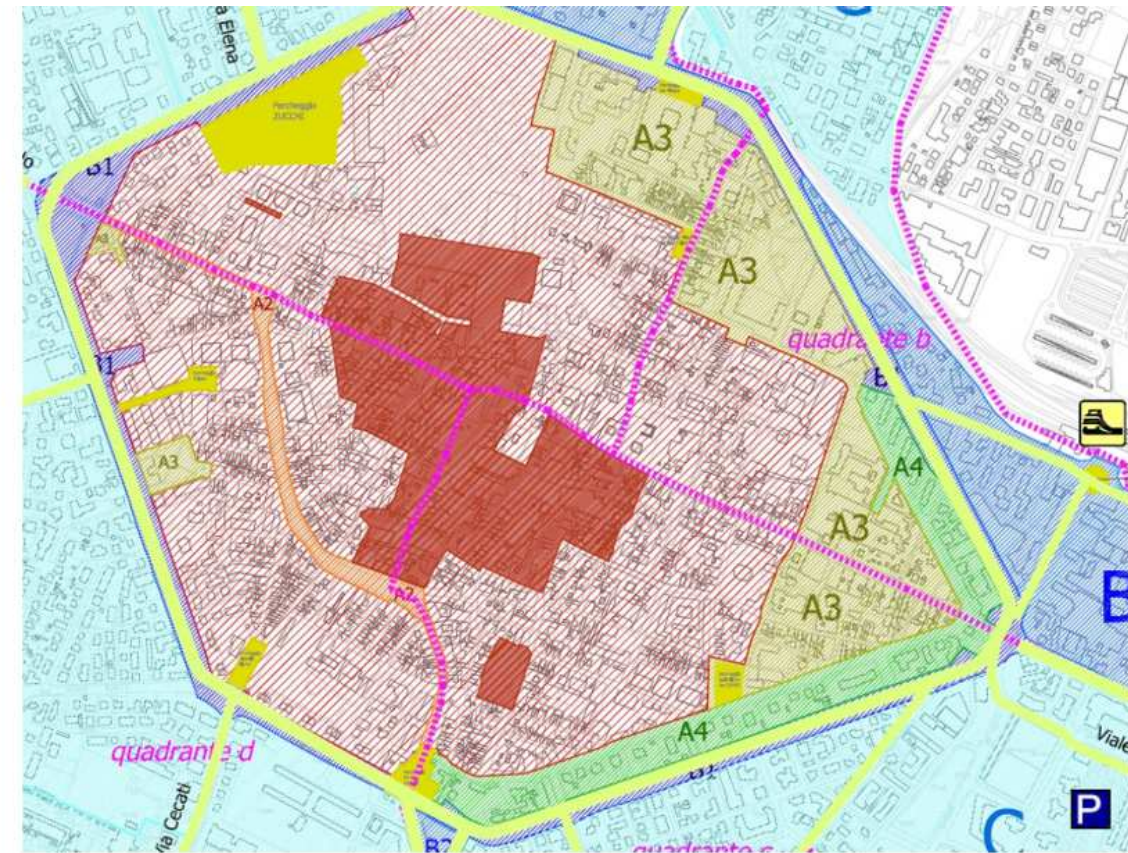
CONCLUSIONI

Sono state quindi definite le seguenti linee strategiche

- 1) Aumento del livello di protezione dell'Area Pedonale
- 2) Maggior tutela dei residenti e delle attività commerciali delle AP e ZTL
- 3) Riduzione della pressione della sosta e delle soste lunghe degli operatori
- 4) Riduzione del numero di transiti e loro limitazione a fasce orarie
- 5) Semplificazione delle procedure di accreditamento all'accesso da parte degli aventi diritto
- 6) Riduzione degli abusi
- 7) Riduzione dei ricorsi per il sanzionamento ai varchi

La **proposta finale** di piano uscito dal percorso di confronto e consultazione ha tenuto conto di diverse istanze emerse nel corso del dibattito; quali per esempio la richiesta di mantenere nell'Area pedonale la possibilità di sostare per i residenti nelle strade che hanno una vocazione residenziale, la collocazione dei dissuasori, regole che rendono più semplice la sosta ai residenti e più rigorosi i controlli su coloro che non hanno i titoli per entrare in centro.

La configurazione di progetto della ZTL e della AP risultante è illustrata nella figura seguente:



ZTL e AP – nuova perimetrazione

3.2.2 Il progetto europeo Resolve - commercio e centro storico

IL PROCESSO

Il Comune di Reggio Emilia, con il Servizio Mobilità e Progetti Speciali, è partner nel progetto europeo, RESOLVE finanziato dal Programma Interreg Europe.



Il progetto **Resolve** – *mobilità sostenibile e transizione verso una low carbon economy nel settore del commercio* - affronta in modo innovativo due sfide pressanti delle città europee: la crisi del settore del commercio ed il crescente bisogno di ridurre la CO2 in ambito urbano ed ha come obiettivo principale di combinare sostenibilità e vitalità delle attività commerciali.

Attraverso la cooperazione tra i partner ed un lavoro di concertazione tra gli stakeholder a livello locale il progetto vuole trovare nuove soluzioni per rendere la mobilità di persone e merci più sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico e migliorare le aree commerciali in termini di rumore, traffico, inquinamento e livello di attrattività, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile della strategia europea “Europa 20-20-20” per la riduzione delle emissioni ed il miglioramento dell’efficienza energetica.

A Reggio Emilia il progetto si è concentrato sul **centro storico**, che costituisce la più importante area commerciale del territorio e il cui sviluppo costituisce una delle priorità dei prossimi anni; l’obiettivo è sviluppare politiche che migliorino la qualità urbana, riducendo la presenza eccessiva di auto, migliorandone l’accessibilità e liberando spazio urbano per cittadini, eventi ed attività commerciali.



Fondamentale nella realizzazione delle attività previste è quindi il ruolo del gruppo di lavoro locale tutti gli attori del territorio coinvolti dal tema del progetto.

Le diverse azioni previste saranno quindi accompagnate da un **processo di coinvolgimento e partecipazione di tutti gli stakeholder locali** nella condivisione di obiettivi e strategie, che si espliciterà in incontri regolari tra questi ultimi e l’Amministrazione comunale, la partecipazione delle realtà coinvolte a tutte le attività e gli eventi di progetto a livello locale ed europeo e nella collaborazione alla realizzazione di un Piano di azione locale in cui confluiranno i risultati di tutto il percorso.

Il Comune di Reggio ha quindi iniziato un processo di coinvolgimento e partecipazione di tutti gli stakeholder locali con cui condividere non solo i risultati di tutte le attività svolte a livello transnazionale e dai quali ottenere supporto nel percorso di trasferimento attraverso lo sviluppo di un Piano di Azione Regionale, ma anche obiettivi e strategie di mobilità di più ampio respiro quali la pedonalizzazione ed il PUMS.

I tavoli di lavoro sono convocati in incontri regolari; tra il 2016 ed il 2017 si sono svolti due incontri (LSG – Local Stakeholders Group), con la partecipazione di diversi stakeholder locali ed il coinvolgimento di altri Servizi del Comune.

- 1° incontro 2016; partecipanti: 18; argomenti di discussione: **pedonalizzazione, PUMS**
- 2° incontro: 2017; partecipanti: 13; argomenti di discussione: **PUMS, logistica in centro storico e ipotesi centro di consolidamento presso l’ex gasometro** (progetto eu Novelog)

LSG RESOLVE

- Ascom
- CNA
- Lapam
- Confesercenti
- Camera di Commercio
- Regione Emilia Romagna
- Agenzia Mobilità
- Fondazione ITL

Inoltre, all’interno del progetto europeo RESOLVE, il Comune di Reggio Emilia ha organizzato nell’aprile 2017 una peer review in cui 5 esperti provenienti da Olanda, Italia, Portogallo, Slovenia e Belgio, dopo aver discusso con i tecnici le principali politiche e misure implementate e visitato la città per valutare la situazione attuale hanno fornito consigli e suggerimenti per migliorare le proprie politiche di accesso e mobilità in centro storico ed il PUMS.

SINTESI DELLE ISTANZE

Il tavolo di lavoro del progetto europeo RESOLVE si è concentrato soprattutto sull'**accessibilità del centro storico**. In particolare, il tavolo attivato nell'ambito del progetto è il proseguimento ideale del dialogo con i rappresentanti delle associazioni del commercio del tavolo di lavoro avviato per il progetto di pedonalizzazione del centro storico. Dai lavori del tavolo, dagli altri eventi legati al progetto (Peer Review con 5 esperti europei) e dalla prima sessione di monitoraggio sono emersi diverse osservazioni, richieste e proposte, quali:

- mancanza di spazi specifici dedicati al carico-scarico e infrastrutture specifiche per la logistica urbana
- miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico
- realizzazione di un piano dedicato al parcheggio biciclette in centro storico e nei parcheggi scambiatori
- la necessità di favorire la logistica sostenibile in ambito urbano con politiche a favore delle cargo-bikes.

E' stato anche discussa una proposta di un micro-centro di consolidamento merci in un'area prospiciente il centro storico con funzione di ricevimento merci per l'ultimo miglio con mezzi sostenibili (elettrici, cargo-bikes) e magazzino, la cui fattibilità è stata analizzata attraverso uno studio specifico che verrà discusso nel corso dei successivi incontri.

CONCLUSIONI

Attraverso la partecipazione al progetto RESOLVE, Reggio Emilia vuole migliorare la propria mobilità urbana attraverso lo sviluppo di idee innovative nel nostro territorio. Grazie alla cooperazione tra i partner ed un lavoro di concertazione tra gli stakeholder a livello locale sarà possibile trovare nuove soluzioni per rendere la mobilità di persone e merci **più sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico** e migliorare le aree commerciali in termini di **rumore, traffico, inquinamento e livello di attrattività**, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile della strategia europea "Europa 20-20-20" per la riduzione delle emissioni ed il miglioramento dell'efficienza energetica.

Il progetto RESOLVE prevede che alla fine della fase di scambio di esperienze con i partner del progetto Reggio Emilia predisponga un piano di azione per far sì che le buone pratiche osservate vengano trasferite nella nostra realtà locale, con i dovuti accorgimenti per adattarle al territorio. Il piano di azione si inserirà nell'ambito del PUMS e fornirà utili spunti e ispirerà l'adozione di nuove misure per migliorare anche all'interno del PUMS l'accessibilità del centro storico per persone e merci.

3.3 Ascolto delle scuole

3.3.1 La mobilità casa-scuola - la rete dei mobility manager scolastici



IL PROCESSO

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Reggio Emilia, approvato nel 2008, ha avuto nella partecipazione la modalità uniformante l'intero procedimento, dall'analisi delle caratteristiche e definizione dello situazione di partenza della città, all'orientamento dei processi decisionali e infine al raggiungimento degli obiettivi. Il coinvolgimento di una vasta platea di stakeholder ha permesso di arrivare ad un Piano fortemente condiviso e innovativo che privilegiava misure "soft" rispetto a quelle "hard" delle grandi opere infrastrutturali.

Le linee di indirizzo, scaturite dagli studi sullo stato di fatto del quadro della Mobilità comunale, hanno sottolineato l'apporto indispensabile di politiche di **Mobility Management** a fianco della realizzazione di opere, infatti la costruzione dello scenario di Piano delineava la linea f. buone pratiche per il futuro della mobilità, a sua volta declinata in 3 sotto-punti:

la sicurezza e il rispetto delle regole, l'accessibilità per tutti, il contenimento della domanda di mobilità.

Ci si orientava a dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda dove l'obiettivo era coinvolgere le aziende ed i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato e, in questo processo, un ruolo indispensabile veniva svolto dalla figura del **Mobility Manager aziendale**.

In Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale è resa obbligatoria per le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali. Il suo compito è quello di ottimizzare gli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale introducendo forme di mobilità ambientalmente sostenibili per far fronte alle problematiche di congestione da traffico veicolare. Il decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 ha incentivato l'implementazione del Mobility Management sia attraverso l'introduzione del Mobility Manager di Area sia con il finanziamento di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Nel **2009** il processo di coinvolgimento trasversale e interdisciplinare utilizzato per la redazione del PUM è stato esteso al mondo della Scuola; da questo confronto multidisciplinare con i molti attori che a vario titolo hanno competenze sul tema della Mobilità Scolastica, proposto dal Comune e sottoscritto dai vari soggetti, è nato il Manifesto per una Mobilità Sicura sostenibile ed autonoma sui percorsi casa-scuola. Si tratta di un documento condiviso che, individuate alcune linee di azione, proponeva **9** progetti per il governo del tema specifico della Mobilità casa-scuola.

In particolare, ogni plesso scolastico era pensato come sede lavorativa, equiparando la platea di studenti e famiglie che quotidianamente lo frequentano ad un'azienda con dipendenti, con le medesime problematiche di percorsi ricorrenti, sosta e congestione tipiche delle sedi aziendali.

Una delle principali novità del Manifesto è l'individuazione in ogni plesso scolastico della figura, mutuata da quella del Mobility Manager Aziendale, del **Mobility Manager Scolastico (MMS)**, un insegnante che in ogni scuola è referente interno per la Mobilità, in grado di:

- farsi portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie inerenti il tema;
- 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.



Solitamente è il Dirigente che nomina questa figura nella platea dei propri insegnanti, spesso scegliendolo fra quelli che dimostrano più sensibilità verso i temi ambientali e scientifici, anche se non esistono regole e ogni Dirigente ha la piena libertà in questo ambito.

La sfida per il Comune diviene la formazione di questa nuova figura: trattandosi di persone con background assai differenti diviene fondamentale dotare il Mobility Manager Scolastico di competenza specifiche, accrescendone sensibilità e capacità critica, capace quindi di cogliere ambiti di miglioramento sul tema della Mobilità della sua Scuola, fornendogli formazione tecnica e motivazionale

Per arrivare a ciò sono stati realizzati **due cicli di formazione** (nell'a.s. 2009/2010 e nell'a.s. 2012/2013 dal titolo "La città è il mio cortile") regolarmente accreditati presso il Provveditorato come formazione per il personale docente. I corsi hanno avuto come fili conduttori la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, declinati secondo diversi punti di vista come l'autonomia e l'importanza del movimento quotidiano, l'inquinamento atmosferico e i cambiamenti climatici, le opportunità educative e di crescita, i principi e le finalità della moderazione del traffico, la comunicazione. Sono stati inoltre illustrati alcuni esempi pratici per vedere nel concreto la realizzazione di quanto teorizzato durante gli incontri con esperti.

La formazione specifica fa sì che il gruppo dei MMS abbia una base comune di conoscenze sulla Mobilità che li renda in grado poi di comunicare alla propria platea di colleghi e famiglie le implicazioni delle diverse scelte di mobilità individuale sui percorsi ricorrenti casa-scuola.

Il Comune nel suo ruolo di Mobility Manager d'Area può proporre Politiche e Iniziative innovative, ma è attraverso la mediazione del MMS che si realizzano nelle singole scuole, platea assai vasta (Scuola Primaria, 7.938 studenti; Scuola Secondaria di 1° grado, 4.933 studenti – Dati a.s. 2016/2017) e per sua natura mutevole, dato che la Scuola cambia ogni anno con l'ingresso di nuovi studenti, famiglie e insegnanti.

Esistono inoltre grandi differenze fra le scuole, basti pensare alla diversità fra scuole a Modulo e a Tempo Pieno o del centro città e del forese; ogni plesso ha le sue caratteristiche e risulta fondamentale avere

una persona che sia preparato per farsi portavoce delle istanze della Scuola legate alla Mobilità e sappia veicolare al suo pubblico quanto proposto dalla pubblica amministrazione.

Lo scambio continuo di informazioni, la formazione tecnica e motivazionale, gli incontri periodici fra amministratori e MMS costituiscono la **rete dei MMS** cioè l'insieme di azioni materiali e immateriali per condividere strategie ed azioni. L'avvento dei nuovi mezzi di comunicazione ha facilitato il consolidamento dei contatti ma non può prescindere da alcuni momenti assembleari nei quali l'Amministrazione convoca i MMS per presentare le principali linee di azione che intende perseguire durante l'anno scolastico e nel quale ogni MMS ha la possibilità di rapportarsi direttamente con i tecnici dell'Amministrazione proponendo casi studio, problemi riscontrati, strategie, perplessità o punti di forza del proprio territorio e del proprio lavoro di MMS.

Sono momenti molto importanti perché da un lato permettono di valutare l'efficacia di quanto proposto e dall'altro permettono agli stessi insegnanti di confrontarsi tra pari su temi specifici.

Il numero dei MMS nominati è variabile negli anni e dall'anno scolastico 2009/2010, anno di istituzione del Mobility Manager Scolastico a Reggio Emilia, ad oggi ha avuto questo andamento:

2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2016/2017
51	50	51	45	47	42	43

Numero di MMS nominati negli ultimi 7 anni scolastici

Attualmente i MMS sono presenti principalmente nella Scuola dell'Obbligo fatto che deriva direttamente dalla proposta originaria del Manifesto che aveva coinvolto le varie Direzioni Didattiche, cioè la Scuola Primaria e la Scuola Secondaria di 1° grado.

Approfittando dell'adesione del Comune di Reggio Emilia al progetto europeo School Chance sul tema del casa-scuola, ci si è posti l'obiettivo di ampliare la rete dei MMS mirando ad averne uno per plesso e ad estendere maggiormente la figura nelle Scuole Secondarie di 2° grado, focalizzando il lavoro nelle classi di passaggio da un ciclo all'altro per mantenere la continuità nei progetti storici e cogliendo l'occasione per ampliare la proposta verso cicli di studi di ordine superiore.

La partecipazione e il coinvolgimento della **rete dei MMS** ha una sua **scansione temporale** ricorrente durante l'anno scolastico che permette di armonizzare le proposte dell'amministrazione con quella della Scuola.

In particolare questo è il calendario con la conduzione tipo di un incontro:

1. settembre/ottobre - 1° incontro dell'anno scolastico: presentazione dei presenti, comunicazioni da parte del Comune, illustrazione delle principali proposte per la prima parte dell'anno scolastico (laboratori, uscite didattiche, ripresa delle attività ricorrenti quali BB e PB – Strade scolastiche, diversa fruizione dello spazio negli immediati dintorni delle strutture scolastiche, stato di attuazione di particolari progetti: europei o progetti di ordine superiore a quello comunale).
2. Parola ai presenti per segnalare: particolari problemi, attività realizzate, chiarimenti in merito alle comunicazioni, confronto.
3. febbraio/marzo - 2° incontro: presentazione dei presenti, comunicazioni da parte del Comune, illustrazione delle principali proposte per la seconda parte dell'anno scolastico (laboratori, uscite didattiche, ripresa delle attività ricorrenti quali BB e PB – Strade scolastiche, stato di attuazione di particolari progetti: europei o progetti di ordine superiore a quello comunale, iniziative primaverili: Tornei sul tema della Mobilità, attività di promozione di particolari tipologie di Mobilità, promozione della ciclabilità, Bimbibici, E.C.C.).

I momenti di confronto diretto nel quale ci si conosce e ci si confronta è sempre supportato dall'utilizzo della rete informatica.

Il Servizio Mobilità ha dalla sua costituzione un proprio sito [www.comune.re.it/nuoveideeincircolazione] dove pubblica il materiale prodotto e mette in evidenza notizie ed iniziative. In questi ultimi anni si è

arricchito di tutto il materiale realizzato e ordinato come ausilio per svolgere al meglio il ruolo di MMS ed è divenuto sempre più strumento operativo indispensabile della rete dei MMS.

SINTESI DELLE ISTANZE E CONCLUSIONI

Le riunioni fra i tecnici del Servizio Mobilità e i MMS sono un importante momento di condivisione delle politiche pubbliche sul governo della Mobilità scolastica e sulle istanze di chi quotidianamente deve tradurle in azioni da proporre alla propria utenza

Le principali richieste provenienti dalle Scuole, a grandi linee, riguardano temi ricorrenti, il principale è la **sicurezza nell'immediato dintorno del plesso scolastico**; in modo particolare si segnala la mancanza di vigilanza da parte della Polizia Municipale in grado di garantire il rispetto delle regole a favore di tutta l'utenza con particolare riguardo alla componente pedonale e ciclabile. Questa generica segnalazione si declina su alcune caratteristiche quali il parcheggio selvaggio, il non rispettare gli stalli per disabili, l'alta velocità tenuta nei pressi della scuola, il parcheggio sugli attraversamenti pedonali, la noncuranza degli accompagnatori nei confronti della generalità dell'utenza della scuola tranne il proprio accompagnato, il volere arrivare a tutti i costi in auto in prossimità dell'ingresso della scuola. A queste segnalazioni si aggiunge spesso la difficoltà nel coinvolgere sul tema, non solo l'utenza della scuola, ma i propri stessi colleghi che in più occasioni, viene riferito essere completamente contrari a quanto proposto dal MMS con conseguente difficoltà nel veicolare informazioni e attuare le iniziative.

Altra istanza ricorrente è quella relativa al **coinvolgimento delle famiglie**. La maggioranza degli insegnanti lamenta una progressiva difficoltà nel coinvolgere la propria utenza nelle attività proposte dalle Scuole, tanto più se richiedono una partecipazione attiva. Poiché alcune delle proposte del Servizio Mobilità si basano sul **volontariato** (BiciBus, PediBus, Strade Scolastiche) va da sé che la loro organizzazione sia impossibile e le proposte non riescano ad attecchire. A questa istanza se ne aggiunge una più specifica legata alle difficoltà burocratiche per attuare alcune iniziative; citiamo un tema sempre più presente nelle nostre conversazioni che è quello della responsabilità dell'adulto accompagnatore e della copertura assicurativa per i volontari comunali. Questi temi e le novità legislative che si sono susseguite in materia hanno obbligato l'Amministrazione ad un aggravio delle procedure che ricadono immediatamente sulla figura del MMS.

Gli insegnanti ci segnalano inoltre un progressivo appesantimento delle competenze attribuite al personale docente che esulano dal raggiungimento degli obiettivi didattici legati all'attribuzione alla Scuola di obiettivi extra curricolari. Il Collegato Ambientale del 2015 ha in parte risolto questo conflitto con il riconoscimento legislativo della figura del Mobility Manager Scolastico, cosa che consentirà in prospettiva di riconoscergli un contributo economico e, in ogni caso, una parità di trattamento per il ruolo rivestito fra i vari istituti comprensivi.

Altra nota dolente, rimarcata più volte negli incontri, è la **mancanza di coordinamento** fra quanto proposto dal Servizio Mobilità e altri Servizi Comunali con particolare riguardo per la Polizia Municipale e l'Officina Educativa.

Si è in parte ovviato a questa istanza partecipando alla pubblicazione comunale che raccoglie tutte le proposte educative realizzate sia dall'Ente che da Associazioni e da Privati rivolte al mondo della Scuola. La pubblicazione viene realizzata in estate per essere pronta e consegnata capillarmente a tutte le Scuole all'inizio dell'anno scolastico. In questo modo risulta più semplice per gli insegnanti progettare un percorso legato al tema della Mobilità che coinvolga più soggetti. Inserire la nostra proposta legata al tema della Mobilità Scolastica in questa pubblicazione ci ha dato una grande visibilità e la possibilità di divulgare in modo massiccio e standardizzato quanto proposto alle varie Scuole (laboratori sulla Mobilità, laboratori sulla ciclabilità, proposte di PB-BB e Strade Scolastiche, uscite didattiche utilizzando mezzi sostenibili, momenti di approfondimento su temi inerenti la Mobilità).

3.3.2 Il progetto europeo Schoolchance – la mobilità casa scuola

IL PROCESSO

Il Comune di Reggio Emilia, con il Servizio Mobilità e Progetti Speciali, è partner nel progetto europeo, SCHOOLCHANCE finanziato dal Programma Interreg Europe.



“**School Chance – la sfida della mobilità scolastica nelle politiche regionali** - si pone invece come principale obiettivo l'introduzione di misure specifiche per la mobilità casa-scuola all'interno delle politiche locali e regionali.

I partner del progetto svilupperanno una strategia completa e multidisciplinare per inserire la mobilità scolastica come elemento essenziale delle proprie politiche di trasporto ed incrementare di conseguenza la sostenibilità delle scelte e delle abitudini di mobilità degli studenti nei percorsi casa-scuola.

In parallelo alle azioni specifiche di progetto, fondamentale nella realizzazione delle attività previste è il ruolo dei gruppi di lavoro locali che riuniscono tutti gli attori del territorio coinvolti dal topic.

Il Comune di Reggio Emilia attraverso questo progetto avrà la possibilità di valorizzare ulteriormente a livello europeo l'esperienza decennale nei progetti di mobilità dedicati alle scuole della città. Reggio Emilia è infatti da anni impegnata nella promozione della mobilità sostenibile nelle scuole attraverso una serie di progetti, tra cui lo sviluppo dei percorsi ciclabili e pedonali nei tratti casa-scuola e ritorno (ovvero i progetti BiciBus e PediBus), gli interventi per la messa in sicurezza delle sedi stradali in prossimità delle scuole, l'istituzione dei Mobility Manager Scolastici, gli interventi di educazione e comunicazione, tutti sistematizzati nel Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola, sottoscritto nel 2009 dal Comune insieme ad autorità e istituti scolastici.

Attraverso le attività previste dal progetto School Chance, Reggio Emilia continuerà a lavorare all'interno delle scuole sulla educazione e sulla consapevolezza delle scelte di trasporto, inserendo nelle politiche già in atto nuove metodologie e nuovi interventi per aumentare l'utilizzo dei mezzi più sostenibili nei percorsi casa-scuola ponendo soprattutto una maggiore attenzione nei momenti di passaggio tra scuole

primarie/secondarie in quanto fasi fondamentali di cambiamento delle abitudini di spostamento per bambini, ragazzi e le loro famiglie. Un altro tema importante che il Comune di Reggio Emilia vuole approfondire nel corso del progetto è l'uso condiviso degli spazi attorno alle scuole, con un aumento della sicurezza per gli studenti che si recano a scuola a piedi o in bicicletta.

Fondamentale nella realizzazione delle attività previste è il ruolo dei gruppi di lavoro locale che riunirà tutti gli attori del territorio coinvolti dal tema del progetto.

Le diverse azioni previste saranno quindi accompagnate da un **processo di coinvolgimento e partecipazione di tutti gli stakeholder locali** nella condivisione di obiettivi e strategie, che si espliciterà in incontri regolari tra questi ultimi e l'Amministrazione comunale, la partecipazione delle realtà coinvolte a tutte le attività e gli eventi di progetto a livello locale ed europeo e nella collaborazione alla realizzazione di un Piano di azione locale in cui confluiranno i risultati di tutto il percorso.

Il Comune di Reggio ha quindi iniziato un processo di coinvolgimento e partecipazione di tutti gli stakeholder locali con cui condividere non solo i risultati di tutte le attività svolte a livello transnazionale e dai quali ottenere supporto nel percorso di trasferimento attraverso lo sviluppo di un Piano di Azione Regionale, ma anche obiettivi e strategie di mobilità di più ampio respiro quali la mobilità scolastica ed il PUMS.

I tavoli di lavoro sono coinvolti in incontri regolari tra questi ultimi e l'Amministrazione comunale; nel 2017 si sono svolti due incontri (LSG – Local Stakeholders Group), con la partecipazione di diversi stakeholder locali ed il coinvolgimento di altri Servizi del Comune.

- 1° incontro: 2017; partecipanti: 32; argomenti di discussione: **politiche di mobilità casa scuola**
- 2° incontro: 2017; partecipanti: 13; argomenti di discussione: **visite studio, prima sessione di monitoraggio.**
- 3° incontro 2018: partecipanti 10, argomenti di discussione: PUMS, le esperienze delle visite studio a Danzica ed Utrecht, suggestioni

LSG SCHOOL CHANCE

- Regione Emilia Romagna (Servizio Ricerca, Innovazione, Energia ed Economia Sostenibile; Servizio Trasporto Pubblico Locale, Mobilità Integrata e Ciclabile)
- Arpae - Area Educazione alla sostenibilità
- Arpae - Sezione Provinciale Di Reggio Emilia
- Ausl Sede di Reggio Emilia - Servizio Igiene Pubblica
- Provincia Reggio Emilia - Servizio Infrastrutture, mobilità sostenibile, patrimonio ed edilizia
- MIUR USR Ambito di Reggio Emilia - Ufficio Educazione Fisica e sportiva
- Federazione Italiana Medici Pediatri - Comitato Reggio Emilia
- Associazione Tuttinbici-Fiab
- Servizi del Comune (Servizio Pianificazione Programmazione Controllo; Servizio Comunicazione e Relazioni con la città; Servizio Protagonismo responsabile; Servizio Rigenerazione e Qualità urbana; Servizio Polizia Municipale; Servizio Officina Educativa; Istituzione Scuole e Nidi d'infanzia; Servizio Reti Infrastrutture; Servizio Ingegneria; Servizio Ambiente).
- Fondazione ITL

SINTESI DELLE ISTANZE

Il tavolo di lavoro del progetto europeo School Chance è per sua natura largamente interdisciplinare; i contributi e le osservazioni dei partecipanti hanno quindi un respiro che va oltre la mobilità casa-scuola.

In particolare i partecipanti hanno rilevato la necessità di un lavoro sinergico e a più livelli per giungere ad un cambio di paradigma a livello di mobilità, per passare da una cultura incentrata sull'uso dell'auto ad una più aperta ai mezzi di trasporto sostenibile, bicicletta in primis.

Altre osservazioni e rilievi puntuali:

- necessità di una maggiore continuità nelle attività di comunicazione e promozione dei corretti stili di vita e per una riduzione di inquinamento e traffico,
- incentivare il dialogo tra comune capoluogo e altri comuni della provincia, sia per dare soluzione ai problemi del traffico sistematico verso la città di Reggio Emilia, ma anche per creare massa critica per la pianificazione delle infrastrutture,
- migliorare la sicurezza nei percorsi casa-scuola,
- promozione di una collaborazione intrasettoriale, a più livelli, coerente e continuativa con tutti gli stakeholder coinvolti nella tematica della mobilità casa-scuola.

CONCLUSIONI

Reggio Emilia è da anni impegnata nella promozione della mobilità sostenibile nelle scuole attraverso una serie di progetti, tra cui lo sviluppo dei percorsi ciclabili e pedonali nei tratti casa-scuola e ritorno (ovvero i progetti BiciBus e PediBus), gli interventi per la messa in sicurezza delle sedi stradali in prossimità delle scuole, l'istituzione dei Mobility Manager Scolastici, gli interventi di educazione e comunicazione, tutti sistematizzati nel Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola, sottoscritto nel 2009 dal Comune insieme ad autorità e istituti scolastici. Con School Chance, la nostra città vuole continuare a lavorare sul tema della mobilità scolastica inserendo nelle politiche già in atto **nuove metodologie e nuovi interventi** per aumentare l'utilizzo dei mezzi più sostenibili nei percorsi casa-scuola. Alla fine della fase di scambio di esperienze del progetto, il Comune di Reggio Emilia predisporrà un piano di azione contenente le buone pratiche più interessanti osservate presso i partner del progetto; il piano sarà redatto in sinergia con le azioni di mobilità scolastica previste nel PUMS.

3.4 Partecipazione istituzionale

3.4.1 Atti del Consiglio Comunale su tematiche di mobilità'

IL PROCESSO



L'esame degli atti "ambientali" discussi dal Consiglio Comunale è stato inserito dall'anno scorso tra gli indicatori del bilancio ambientale, su richiesta dei consiglieri. In particolare le istanze presentate possono presentare differenti forme, in particolare per gli atti di interesse:

- Interpellanze: atto a carattere ispettivo
- Mozioni: atti a carattere politico al fine di creare un dibattito su un certo argomento
- Ordini del giorno (OdG): atto ad indirizzo politico su questioni specifiche
- Delibera di consiglio: atto con cui il consiglio adotta le proprie decisioni

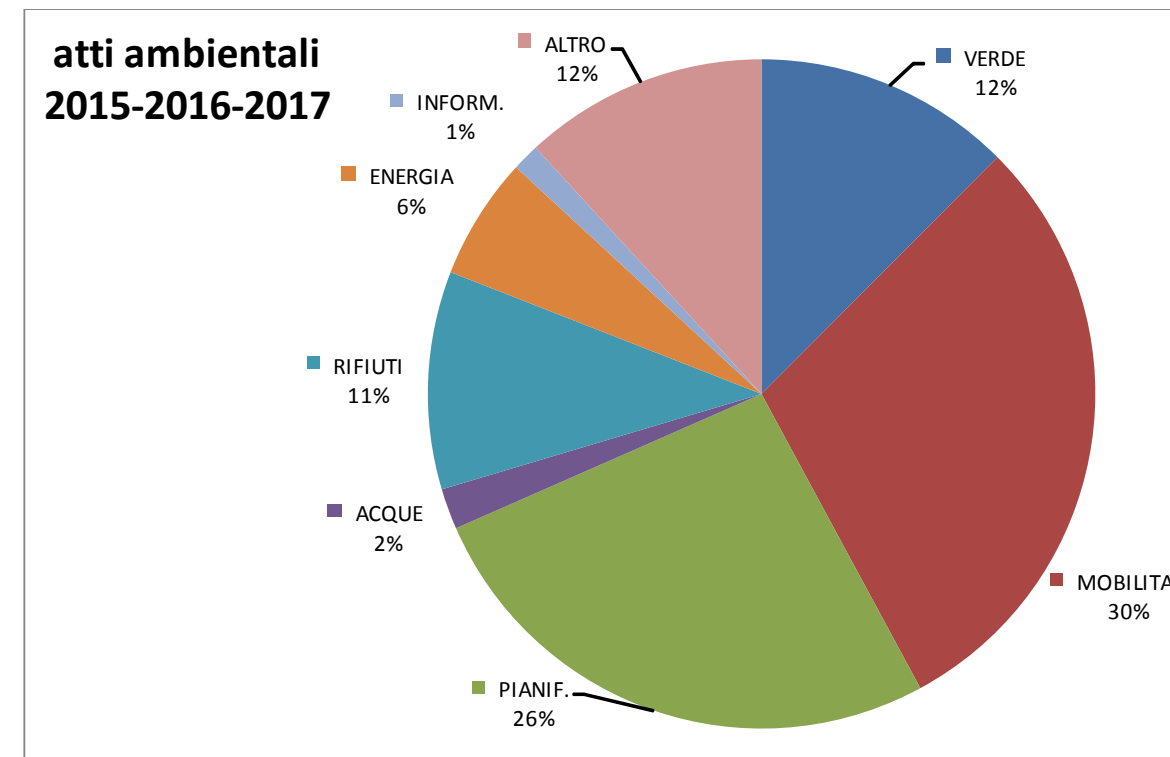
Gli atti presentati dal consiglio Comunale sono liberamente accessibili dal sito del comune nell'ottica della trasparenza.

A tale fine è stata fatta una analisi di tutti gli atti degli ultimi tre anni evidenziando quelli che riguardano tematiche nell'area di competenza del Bilancio Ambientale. Da tali analisi è emerso che dei 200 atti discussi annualmente in media in Consiglio Comunale il **20 - 25 %** riguarda le tematiche ambientali e che in essi il tema della mobilità è quello percentualmente più rilevante

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE	Unità di misura	2015	2016	2017	Triennio 2015-2017
totale	Numero	229	205	194	628
... di cui a valenza ambientale	Numero e % su totale	56 (24,5%)	51 (24,9%)	45 (23,2%)	152 (24%)
... di cui in tema di mobilità	Numero e % su totale	17 (7%)	19 (9%)	9 (5%)	45 (7%)

SINTESI DELLE ISTANZE E CONCLUSIONI

Focalizzando l'attenzione sugli atti a valenza ambientale nel triennio considerato si ha questa distribuzione dei tematismi:



I dati di tutti i tre anni insieme gli atti relativi alla mobilità sono stati **45 su 152** totali, pari al **29,6%**. Nel dettaglio:

TIPO ATTO CC	ANNO	OGGETTO SINTETICO
Interpellanze	2015	PARCHEGGI DI VIA MARTIRI DI CERVAROLO E VIA CHE GUEVARA - CONAD REGGIO SUD
Mozioni	2015	CONTRASTO DEI FURTI DI BICICLETTE
Mozioni	2015	AMPLIAMENTO DEL PARCHEGGIO NELL'AREA PROSPICIENTE LA STAZIONE AV
Mozioni	2015	SITUAZIONE DEI PARCHEGGI ALLA STAZIONE TAV MEDIOPADANA
Mozioni	2015	COLLEGAMENTO TRENO TPER GUASTALLA - REGGIO EMILIA SAN LAZZARO
Mozioni	2015	RICHIESTA PRESSO RER, FER E RFI DI REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA RE-MN
Mozioni	2015	REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALL'INCROCIO TRA VIA GORIZIA, VIA VOLTA E VIA TEGGI
Mozioni	2015	TARIFFA ORARIA DEI PARCHIMETRI A 50 CENTESIMI
Mozioni	2015	SICUREZZA INTERSEZIONE VIE FERRI, GRISENDI E MISELLI
Mozioni	2015	RITRASFORMAZIONE IN GRATUITI DEI PARCHEGGI IN VIALE ISONZO, VIALE DEI MILLE OD ALTRI CONTROVIALI DELLA CIRCONVALLAZIONE
Mozioni	2015	REALIZZAZIONE DI UNA INTERSEZIONE A ROTATORIA A PIANO CAMPAGNA TRA VIA TASSONI E LA TANGENZIALE DI CANALI
Mozioni	2015	REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO NELLE VICINANZE DEL CASELLO AUTOSTRADALE
Mozioni	2015	MESSA IN SICUREZZA DEL PASSAGGIO CICLOPEDONALE PARCO DEL RODANO /MAURIZIANO
Mozioni	2015	ELIMINAZIONE ECCEZIONE CONTROSENTO PER LE BICICLETTE
Mozioni	2015	RICHIESTA DI FERMATA AUTOBUS IN PROSSIMITA' DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
Mozioni	2015	A MANUTENZIONE URGENTE DELL'ILLUMINAZIONE DELLA PISTA CICLABILE DI VIA MEUCCIO RUINI

TIPO ATTO CC	ANNO	OGGETTO SINTETICO
OdG ex art. 20	2015	MANCATA DEFINIZIONE DELLE NUOVE TARIFFE PER IL RINNOVO DEGLI ABBONAMENTI ANNUALI RELATIVI AL TRASPORTO PUBBLICO A TARIFFA AGEVOLATA "MI MUOVO INSIEME" PER ANZIANI E PER PERSONE CON DISABILITA'.
Delibera di Consiglio	2016	INCREMENTO DEL NUMERO DEI TAXI OPERATIVI NEL COMUNE DI REGGIO EMILIA
Interpellanze	2016	TARIFFE APPLICATE PER ABBONAMENTI ANNUI SU STRISCE BLU
Interpellanze	2016	SERVIZIO BIKE SHARING
Interpellanze	2016	USO INAPPROPRIATO DEGLI SPAZI DISPONIBILI NEI PARCHEGGI SCAMBIATORI
Interpellanze	2016	DIVIETO DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO PUBBLICO FORTEMENTE INQUINANTI
Interpellanze	2016	MISURE DA INTRAPRENDERE PER CONTRASTARE IL FENOMENO DELLA SOSTA SELVAGGIA DAVANTI AD OGNI SCUOLA
Interpellanze	2016	MEZZI INUTILIZZATI E FERMI NEL DEPOSITO DI VIA MAZZACURATI
Interpellanze	2016	GESTIONE TRAFFICO E SOSTA IN VIA PANCIROLI
Mozioni	2016	INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' A BASSO INQUINAMENTO IN CENTRO STORICO
Mozioni	2016	PROMOZIONE DEL PROGETTO "AL LAVORO IN BICICLETTA: PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE A REGGIO EMILIA"
Mozioni	2016	SOSPENSIONE DELLA CHIUSURA DI VIA SETTEMBRINI
Mozioni	2016	REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO PER BICICLETTE SICURO E COPERTO PRESSO OGNI SCUOLA
Mozioni	2016	POSIZIONAMENTO RASTRELLIERE BICICLETTE VICINANZE TELECAMERE
Mozioni	2016	REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO IN ALMENO UNA DELLE DUE VIE: EMILIA OSPIZIO / PAPA GIOVANNI XXIII
Mozioni	2016	L MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSO E MOBILITA' AL POLO FUNZIONALE 2 "CITTA' DELLO SPORT E DEL TEMPO LIBERO"
Mozioni	2016	PROBLEMA DEI PARCHEGGI NELL'AREA DELLA STAZIONE AV MEDIOPADANA
Mozioni	2016	INSTALLAZIONE DELL' IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE NEI DUE VIALI CICLOPEDONALI SU VIALE UMBERTO I° NEL TRATTO TRA PIAZZA CADORNA E PIAZZA LEPANTO
Mozioni	2016	UTILIZZO IMPROPRIO DEI PERMESSI DISABILI PER PARCHEGGIARE IN CENTRO STORICO
OdG ex art. 20	2016	MODALITA' DI CONTROLLO DEI TITOLI DI VIAGGIO
Interpellanze	2017	UTILIZZABILITA' DEL PARCHEGGIO "GASOMETRO"
Interpellanze	2017	NUOVI STALLI DI SOSTA IN CENTRO STORICO
Interpellanze	2017	BOX PRIVATI PIAZZA VITTORIA
Mozioni	2017	REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE SU VIA GHIARDA
Mozioni	2017	PREDISPOSIZIONE DI UNA CAMPAGNA INFORMATIVA RIGUARDO L'USO CORRETTO DELLE PISTE CICLOPEDONALI
Mozioni	2017	REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLOPEDONALE DA VILLA CANALI ALLA LOCALITA' CAPRIOLO
Mozioni	2017	ELIMINAZIONE DELLA SCRITTA VARCO ATTIVO E VARCO NON ATTIVO NEI PUNTI DI ACCESSO ALLA ZTL E SOSTITUZIONE CON DICITURE MEGLIO COMPRESIBILI DAI CITTADINI
Mozioni	2017	PROVVEDIMENTI PER IL CONTRASTO AL FURTO DI BICICLETTE
OdG ex art. 20	2017	PISTA CICLOPEDONALE DI VIA TEGGI

Gli atti sono così ripartiti per tipologia:

Tipo di atto	numero
Mozioni	30
Interpellanze	11
Ordini del Giorno	3
Delibera Consiglio	1
TOTALE	45

Raggruppandoli per argomento si può vedere come ciascuno incide sul totale:

tipologie e descrizione	numero	%
parcheggi (nuovi stalli, tariffe, ...)	11	24%
ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere, ...)	10	22%
rispetto delle regole (parcheggio selvaggio, ...)	5	11%
messa in sicurezza	4	9%
infrastrutture (rotatorie, ...)	3	7%
tpl (tariffe, fermate, ...)	3	7%
ferrovie (collegamenti)	2	4%
impatti da traffico (limitazioni)	2	4%
circolazione (gestione)	1	2%
manutenzione	1	2%
altro	3	7%
tot	45	

Gli argomenti di maggiore discussione ed interesse sono relativi alla sosta principalmente intesa come disponibilità di parcheggi e alla ciclabilità principalmente intesa come dotazione di rete. In particolare per la ciclabilità nelle discussioni sono stati inoltre rimarcati gli aspetti relativi alla sicurezza della ciclabile esistente.

3.4.2 Confronto interno con gli altri servizi

Nell'ambito del processo di elaborazione del PUMS, in capo al Servizio Mobilità, Housing sociale e Progetti speciali del comune di Reggio Emilia, di notevole importanza è il coinvolgimento degli altri servizi interni all'Ente che a vario titolo approcciano i temi di Mobilità.

IL PROCESSO

Oltre ai numerosi incontri effettuati per approfondire singoli temi fin dalla fase di elaborazione delle "Linee di Indirizzo", si è ritenuto opportuno convocare congiuntamente i vari servizi in una fase di avanzata elaborazione della Relazione Preliminare al fine di illustrarne e dividerne i contenuti e raccogliere eventuali osservazioni e sollecitazioni.

L'incontro, su invito e alla presenza dell'assessore alle Infrastrutture del Territorio e Beni comuni, Mirco Tutino, si è svolto il 16 aprile 2016 presso la sede comunale ed ha coinvolto i servizi:

1. Rigenerazione e Qualità Urbana,
2. Servizio Ingegneria e Manutenzioni
3. Polizia Municipale protezione Civile
4. Politiche per il Protagonismo responsabile e la Città intelligente,
5. Comunicazione e Relazioni con la città,
6. Officina Educativa,
7. Istituzione Scuole e Nidi per l'infanzia.

Successivamente all'introduzione dell'assessore e del dirigente del servizio Mobilità Housing, ing. David Zilioli, i consulenti della società Polinomia hanno svolto una breve presentazione dei contenuti della relazione preliminare.

SINTESI DELLE ISTANZE E CONCLUSIONI

I partecipanti all'incontro, in rappresentanza dei servizi indicati, hanno riportato le seguenti considerazioni:

Istituzione Scuole e Nidi per l'infanzia

- Si apprezzano gli sforzi degli scorsi anni per promuovere la ciclabilità, in particolare per la realizzazione di numerose piste ciclabili. Si segnala però la necessità ora di migliorare l'aspetto qualitativo dei percorsi, sia in termini di continuità che progettuali, al fine di rendere i percorsi più omogenei, e quindi riconoscibili, e più sicuri.

La sicurezza è un aspetto infatti che incide molto sull'effettivo utilizzo da parte dell'utenza; nello specifico si segnala l'aspetto della promiscuità delle piste tra pedoni e ciclisti e quindi la conflittualità tra queste due categorie di utenti che può generare condizioni reali e percettive di insicurezza.

Importante inoltre dovrebbe essere il controllo del rispetto delle regole: troppo spesso infatti si riscontrano fenomeni di parcheggio selvaggio davanti alle scuole o sulle ciclabili, fenomeno che andrebbe contrastato sia con le attività tradizionali (di controllo, segnaletica...), ma anche con nuove modalità da individuare (mappe piste ciclabili, ecc..).

Per quanto riguarda invece il Bike Sharing, e soprattutto il nuovo servizio in modalità "free floating", se ne auspica un successo ed un impiego generalizzato, ma si evidenzia la necessità di contrastare con fermezza il fenomeno dei furti di biciclette per creare le condizioni per i cittadini reggiani, che mediamente posseggono tutti un mezzo a due ruote, di un utilizzo sicuro della bici di proprietà.

- Dal punto di vista del contributo che il servizio può fornire con la propria organizzazione ad una diffusione della cultura sulla ciclabilità, e, più in generale, sulla Mobilità Sostenibile, si sottolinea la

disponibilità ad individuare nuove forme di comunicazione da poter veicolare attraverso le proprie istituzioni e i propri organismi.

In particolare si segnala il fatto che i "Consigli delle scuole dell'infanzia e degli asili nido", sono composti da circa 700 persone tra cittadini e educatori e la "Consulta" è costituita da 200 persone, si tratta quindi di un bacino importante di soggetti che possono essere coinvolti in un percorso di conoscenza e condivisione dei temi e, a loro volta essere portatori verso terzi dei valori della Mobilità Sostenibile.

- Si informa inoltre dell'esistenza di una piattaforma web specifica a disposizione di tutti questi soggetti, piattaforma che potrebbe contenere una apposita sezione sulla "Sostenibilità" o sul PUMS nello specifico.

Officina Educativa

- Si condividono le riflessioni fatte dall'Istituzione Scuole e Nidi per l'infanzia; si sottolinea l'importanza di continuare, oltre che sul solco della realizzazione delle piste ciclabili, anche sulla necessità di continuare nella creazione delle *Zone 30*, come strumento per il cambiamento delle abitudini di mobilità e per migliorare la qualità della vita e delle relazioni nei quartieri.
- Viene sollecitata una forte riflessione sulle esperienze del Bicibus e del Pedibus, che, negli anni, hanno visto una gestione delle attività sempre più complessa, sia per una difficoltà sempre maggiore nel coinvolgimento dei soggetti adulti preposti all'accompagnamento, sia nella progressiva burocratizzazione della gestione operativa, per buona parte dovuta ai nuovi obblighi normativi sull'utilizzo dei volontari. Queste difficoltà hanno determinato nel tempo un coinvolgimento di scuole ed alunni sempre più complesso per cui occorre valutare l'opportunità di un rilancio di queste attività oppure individuare nuove e diverse iniziative che consentano di raggiungere gli stessi obiettivi ottimizzando le risorse umane investite.

Rigenerazione e Qualità Urbana

- Si sottolinea il ruolo che i contenuti del PUMS avranno nei confronti della futura elaborazione del PUG- Piano Urbanistico Generale, il nuovo strumento di pianificazione che sostituirà il PSC, previsto dalla recente normativa regionale.

In particolare si segnala che la legge regionale 24/2018, oltre ai contenuti tradizionali, in tema di mobilità introduce, in caso di interventi di rigenerazione urbana, due nuovi concetti:

- la possibilità di differenziare la richiesta di dotazioni territoriali, quindi anche di parcheggi, nel caso che in sede di valutazione ambientale se ne valuti la sostenibilità,
- la possibilità di individuare parti del territorio caratterizzate da un'elevata accessibilità sostenibile per le quali il PUG possa disciplinare la realizzazione di interventi che escludono o riducono l'utilizzo delle auto private.

Su questo tema si sollecita una riflessione nell'ambito della elaborazione del PUMS.

Servizio Ingegneria e Manutenzioni

- Il servizio sottolinea la necessità di una messa a punto dell'elenco delle opere pubbliche previste nello scenario di riferimento in quanto il Programma Triennale delle Opere Pubbliche è stato di recente aggiornato.

3.4.3 Incontro con l'associazione Tuttinbici- FIAB di Reggio Emilia

IL PROCESSO

L'Amministrazione Comunale è impegnata nella promozione della mobilità ciclabile e pedonale già precedentemente all'approvazione del PUM 2008.

Nel 2003 infatti promuove l'iniziativa del Bicibus e contestualmente attiva una convenzione con l'associazione Tuttinbici – FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) a supporto della stessa.

La collaborazione con l'associazione prosegue fino ai giorni nostri, estendendo l'ambito ad altre attività correlate alla promozione della ciclabilità, prioritariamente indirizzate ad aspetti formativi e didattici rivolti ai bambini e ragazzi nelle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado: laboratori, uscite didattiche, educazione stradale,...

In occasione della redazione del PUMS si è pertanto ritenuto utile un incontro con il Presidente dell'Associazione per una valutazione su quanto è stato fatto, individuare le eventuali criticità, e ottenere indicazioni sui possibili assi di intervento futuri in favore della ciclabilità.

SINTESI DELLE ISTANZE E CONCLUSIONI

A seguito di un riscontro positivo circa lo stato di attuazione della rete ciclabile portante, soprattutto in termini quantitativi, e sulla necessità di portare a compimento nei prossimi anni le infrastrutture previste nel Biciplan, l'Associazione, a nome del Presidente, ritiene ancora insufficienti i risultati in termini di share modale. Indica pertanto come prioritari per i prossimi anni le seguenti strategie ed assi di intervento:

- adottare ulteriori misure e disincentivi in modo da ridurre l'uso della automobile, e quindi il tasso di motorizzazione, per arrivare ad un 30% di share modale per la bicicletta;
- rendere riconoscibili i percorsi ciclabili, attraverso l'associazione di colori alle varie Ciclovie (già definite/attribuite nel Biciplan del 2008) ed installare la segnaletica di indirizzamento nei punti chiave, attuare misure ed interventi per accrescerne l'attrattività ed il livello qualitativo;
- garantire una gestione unitaria delle attività di custodia e manutenzione delle biciclette (soggetto unico per i tre sistemi di noleggio e manutenzione bici in: Foro Boario, Parcheggio Cecati e Stazione ferroviaria) a cui verrebbe poi affidato anche l'aspetto comunicativo relativo, a favore di una maggiore riconoscibilità del sistema.

Altra tematica emersa è la necessità di incrementare e potenziare le dotazioni ed i servizi per le biciclette sul territorio comunale, in particolare di implementare nuove (anche piccole) velostazioni in punti strategici (centro storico, parcheggi scambiatori, lungo la via Emilia) e di posizionare delle rastrelliere in prossimità di fermate del TPL caratterizzate da significativo afflusso di utenti.

Si ritiene inoltre importante individuare, in via definitiva, uno spazio per l'esposizione della Collezione Cimurri. Tale collezione, costituita da 120 biciclette storiche dall'Ottocento ad oggi, oltre a vari cimeli legati al mondo ciclistico italiano, per la sua unicità dovrebbe essere adeguatamente valorizzata con una esposizione permanente ed eventualmente inserita, con un proposta ed un allestimento specifico, all'interno di un progetto più complessivo che contempra tutto quello che si promuove e si attua in tema di ciclabilità.

Potrebbe essere spunto, quindi, per la creazione di un 'BIKE URBAN CENTER' che mostri il passato, il presente ed il futuro del mondo ciclabile, un luogo che sia di richiamo per chi utilizza la bicicletta e che quindi sia opportunamente attrezzato con servizi utili come un punto di restauro bici, un bike-café, una velostazione, ...

3.4.4 Incontro con l'Agenzia Locale per la Mobilità di Reggio Emilia

IL PROCESSO

L'Agenzia Locale per la Mobilità assume le funzioni di Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale, così come previsto dalla Legge Regionale n.30/98, ed è una società di proprietà degli Enti Locali e della Provincia di Reggio Emilia. Essa funge da interfaccia tra gli Enti Locali e il gestore del servizio di trasporto pubblico (SETA), che sono quindi i suoi naturali interlocutori. Il suo ruolo è quello di progettare, sviluppare e coordinare i servizi di mobilità collettiva coniugando le strategie di mobilità programmate dagli Enti Locali con le esigenze dei cittadini/viaggiatori e i gestori dei servizi, in un'ottica di efficacia e sostenibilità. Essa svolge pertanto un ruolo chiave nella definizione dei servizi di TPL sul territorio, progettando, sviluppando e coordinando i servizi di mobilità collettiva.

Il confronto con l'Agenzia è avvenuto in più occasioni, in particolare in un incontro ad aprile 2018 a cui è seguito un invio di email di approfondimento delle proposte.

SINTESI DELLE PROPOSTE E CONCLUSIONI

L'elaborazione del PUMS è visto dall'Agenzia della mobilità come occasione per operare una forte azione di rilancio del trasporto pubblico locale. Si ritiene necessario rivedere i tracciati delle linee di trasporto pubblico, in particolare dal punto di vista gestionale, così come si ritiene opportuno effettuare anche un'analisi delle fermate presenti sul territorio, caratterizzandole in funzione di localizzazione ed utenza, per aumentarne il livello di sicurezza e migliorare la percezione del servizio. Questa rivisitazione potrebbe portare anche alla loro riduzione al fine di migliorare il servizio in termini di velocità commerciale. Potrebbe essere particolarmente utile anche l'installazione di contapasseggeri sugli autobus, modo per contrastare comportamenti scorretti e nello stesso tempo per avere dati di monitoraggio sui saliti e discesi dei vari mezzi.

Infine, sempre in un discorso a carattere generale ed esteso, l'Agenzia ha indicato delle zone critiche in cui potrebbe essere ideale intervenire introducendo corsie preferenziali:

- Zona Gardenia (via F.lli Manfredi – viale Regina Elena),
- Viale Regina Margherita -> Via Makallè,
- Via Gramsci -> Via Cisalpina -> Via F.lli Manfredi,
- Via Emilia Ospizio (entrambi i sensi),
- Via F.lli Cervi -> Via Emilia all'Angelo -> Piazza Duca D'Aosta,
- Viale Umberto I – viale Dei Mille (in entrambi i sensi),
- Via Matteotti -> via Emilia S. Pietro.

Assieme a queste azioni, l'Agenzia ha poi presentato alcune proposte più specifiche/puntuali, elaborate a seguito di alcune richieste fatte dal Servizio o che possono essere attuate a posteriori di specifici interventi infrastrutturali già previsti sul territorio:

- ridurre gli attraversamenti pedonali e diradare le fermate in modo da aumentare la velocità del servizio e la velocità commerciale dei mezzi,
- modificare la fermata ZUCCHI, allungandola di almeno 25 m, per permettere la sosta in modalità capolinea dei mezzi,
- doppio senso di marcia in via Emilia S. Stefano in modo da attestare anche le linee 4 e 6 alla fermata ZUCCHI e velocizzare il minibus E con soppressione della sosta auto,
- aprire viale Ramazzini anche agli autobus,
- spezzare la linea del minibus H in due tranches, incrementandone la frequenza:
 - parcheggio scambiatore via Benedetto Croce – Ospedale - Centro Storico (senza passare dalla stazione storica già servita dalla linea 1)
 - parcheggio scambiatore Fiere – Stazione AV – Centro Storico (senza fermarsi allo stadio od altre fermate intermedie)

Infine l'Agenzia propone di valutare la proposta di realizzazione di un ulteriore punto di interscambio (analogo alla fermata Zucchi) nella zona di Porta Castello (piazzale Diaz).

La creazione di questo ulteriore nodo consentirebbe il ripensamento complessivo della rete del Tpl urbano: collegamenti radiali dall'esterno ai due punti di interscambio (Zucchi e Piazzale Diaz) e collegamenti rapidi, frequenti e circolari tra i due nodi di interscambio. Questa ipotesi potrebbe consentire l'aumento della velocità commerciale eliminando i tempi di percorrenza del Centro Storico e la realizzazione di punti di connessione agevoli e veloci.